



173

3520

Rijkswaterstaaf
deels te Lisselmeergebied
bibliothek
postbus 600
8200 AP Leijstard



direct
Lelystad

direct
8200
rod

Met afz. 2 bijl

b
80002 8520

N O T A

over de sociaal-economische consequenties
van een binnendijsch kanaal Hoorn-Enkhuizen.

-:--

§ 1. Algemeene beschouwingen.

Het in 1922 verschenen rapport der zoogenaamde Commissie Van Aalst, inzake de kanalisatie van Westfriesland, liet er geen twijfel over bestaan, dat de ontwikkeling van het waterwegennet in dit deel van Noordholland - ondanks de overmaat aan water - omgekeerd evenredig moest worden geacht aan de in het betrokken gebied bestaande verschepingsbehoeften. Het bepleitte op grond daarvan den aanleg van een geheel nieuw stelsel kanalen, waarvan het een levendige af- en aanvoer van tal van producten, alsmede een verdere opbloei van Westfriesland verwachtte. Daar de totstandkoming van een verbinding Alkmaar - Hoorn - Enkhuizen daarbij reeds destijds een der belangrijkste schakels werd geacht, schijnt de aanleg van een binnendijsch kanaal in het gebied tusschen Hoorn en Enkhuizen, vooral wanneer men de sindsdien nog toegenomen intensiteit van het verkeer in overweging neemt, aanvankelijk nauwelijks voor een nader onderzoek naar de sociaal-economische consequenties in aanmerking te komen, daar het belang van zoodanigen aanleg reeds bij voorbaat aangetoond lijkt.

Evenwel dient bedacht, dat de enorme toename van het motorverkeer op den weg gedurende de verstreken twintig jaar in het algemeen de behoefte aan vaarwater sterk heeft doen dalen, zoodat een dienovereenkomstige vermindering van de belangstelling voor kanalisatie ook in Westfriesland niet ongewoon zou zijn. Evenmin mag over het hoofd worden gezien, dat het door de Commissie Van Aalst ontworpen kanaal door zijn traceering benoorden de spoorlijn Hoorn - Enkhuizen economisch aanmerkelijk gunstiger voorwaarden genoot dan het onderhavige project, welks plaats aan het minder dicht bevolkte, en in samenhang daarmee ook minder intensief bebouwde, gebied bezuiden die lijn is gebonden. Ten slotte mag niet worden vergeten, dat het destijds gedane voorstel vanuit tuinderskringen geen geringe bestrijding ondervond, welke zich zeer wel zou kunnen herhalen bij den aanleg van het kanaal in kwestie, dat immers door zijn groote breedte en hooge ligging nog veel ingrijpender gevolgen zal hebben dan een kanaal op polderpeil, bevaarbaar voor schepen tot 200 ton.

Om al deze redenen moet een hernieuwd onderzoek naar de sociaal-economische consequenties van een binnendijsch kanaal Hoorn - Enkhuizen als ongetwijfeld gewenscht worden beschouwd. Het doel van dit onderzoek zal in eersten aanleg moeten bestaan uit een bepaling van de orde van grootte der onderscheidene voor- en nadeelen, welke aan het graven van bedoeld kanaal zullen zijn verbonden. Daar evenwel het feitelijk beloop van dit kanaal daarbij niet als gegeven ter beschikking staat en dit zelfs veel- eer door de resultaten van het onderzoek naar de consequenties zal worden bepaald, zal dit laatste zich niet kunnen beperken tot een analyse van de te verwachten gevolgen, maar zal het omgekeerd tevens het tracé moeten aanwijzen, hetwelk uit de combinatie van ten minste te bereiken voordeel en ten hoogste te aanvaarden nadeel resulteert. Het schijnt daarom nuttig, alvorens met deze tweeledige taak een aanvang te nemen, allereerst te trachten eenig idee te vormen van den aard der consequenties, welke bij den onderhavigen kanaalaanleg in beginsel denkbaar zijn, zulks teneinde de punten vast te kunnen stellen, waarop het onderzoek achtereenvolgens in het bijzonder zal moeten worden gericht.

Als eerste belangrijke consequentie valt dan te denken aan het ook reeds door de Commissie van Aalst uitvoerig behandelde punt van het ontstaan van verscheppingsmogelijkheid voor de doorsneden streek. Voor het onderhavige, op veeteelt en tuinbouw gebaseerde gebied, zou dit in hoofdzaak beteekenen, dat een ruimer variatie wordt verkregen in de gelegenheid tot af- en aanvoer van melk, zuivelproducten, groenten en fruit, resp. van voedermiddelen, kunstmest, brandstoffen en derg.

Het onderzoek zal derhalve in de eerste plaats moeten uitmaken in hoeverre verwacht mag worden, dat van deze grootere keuze inderdaad gebruik zal worden gemaakt.

Daarbij behoort het een punt van overweging te zijn, dat de afvoer in weidestrecken gewoonlijk bij voorkeur per as wordt verzorgd (relatief kleine hoeveelheden, die snel naar de plaats van bestemming moeten worden gebracht) en bovendien de aanvoer per hectare aldaar een geringer omvang pleegt aan te nemen dan in tuinbouwstrecken (lage intensiviteit van het veeteelt - in vergelijking met het tuinbouwbedrijf), zoodat het vermoeden voor de hand ligt, dat in de gedeelten met overwegend veeteeltbedrijven van een eventueele mogelijkheid tot transport te water slechts in beperkte mate gebruik zou worden gemaakt. Daarentegen schijnen in de echte tuinbouwstrecken, waar inderdaad (de teere en aan beiderf onderhevige artikelen buiten beschouwing gelaten) een groot aantal producten wordt gekweekt, dat zich voor vervoer te water uitstekend zou leenen, en waar bovendien de behoefte aan allerlei mest- en hulpstoffen (als hoedanig ook nog aan bouw- en verpakingsmaterialen kan worden gedacht) tot een zeer groote hoogte is gestegen, de voorwaarden voor een intensief kanaalgebruik alleszins gunstig. Uit een en ander mag de conclusie worden getrokken, dat een eventueel binnendijksch kanaal vooral voor den tuinbouw van economisch voordeel zou kunnen zijn en dat dus het tracé van dit kanaal zoodanig zal moeten worden ontworpen, dat in het bijzonder de karakteristieke tuinbouwgedeelten daarvan profijt kunnen trekken.

Het schijnt eenigszins twijfelachtig of bij de nadere bepaling van de wijze, waarop dit doel kan worden bereikt, de meeste aandacht aan den afvoer dan wel aan den aanvoer moet worden geschonken. Laatstgenoemde kan onder bepaalde omstandigheden voor den omvang van het verkeer te water de belangrijkste factor zijn, zoodat in dat geval een traceering midden door het te bedienen tuinbouwgebied de meeste aanbeveling zou verdienen. Daar evenwel de afvoer geheel en al op de aanwezige veilingen is geconcentreerd en bijgevolg voor laatstgenoemden elk kanaal waardeloos is, dat hen niet tot op redelijken afstand benadert, terwijl bovendien ook deze veilingen toch in het algemeen zoo veel mogelijk centraal ten opzichte van het gebied van voortbrenging zullen zijn gelegen, lijkt het doelmatig te verlangen, dat het kanaal in elk geval binnen het bereik van een of meer daartoe in aanmerking komende veilingen worden getraceerd.

Het onderzoek naar het gebruik, dat door het gebied bezuiden de spoorlijn Hoorn - Enkhuizen van de nieuwe vervoersmogelijkheid zal worden gemaakt, zal dus dienen te beginnen met de beantwoording van de vraag op welke veilingen de omstandigheden zoodanig zijn, dat aan het bezit van een gelegenheid tot afvoer te water waarde zou worden toegekend. Daar evenwel een tweede consequentie van kanaalaanleg de afsnijding van cultuurgrond der agrarische bevolking is, met alle daaraan - vooral bij een kanaal op hoog peil - verbonden nadeelige gevolgen (versnippering van perceelen, verbreking van de directe verkeersmogelijkheid tus-

schen de ter weerszijden gelegen gebieden), zal bij dit veilingonderzoek tevens moeten worden nagegaan of de bij kanaalaanleg geïnteresseerde veilingen zoodanig zouden kunnen worden aangesloten, dat daaruit voor de omwonende tuinders geen onevenredige lasten voortvloeien. Het zal daartoe noodig zijn de veilingorientatie der tuinders, alsmede de ligging van hun woonhuizen, bedrijfsgebouwen en perceelen cultuurgrond ten opzichte van elkaar, in de beschouwingen te betrekken, opdat kan worden beoordeeld of kanaalaanleg mogelijk is zonder dat op tal van punten woonhuis en bouwland of bouwland en veiling door een breed en hoog tracé van elkander worden gescheiden.

Is op deze wijze eenmaal een tracé gevonden, dat eenerzijds de bij kanaalaansluiting belanghebbende veiling(en) inderdaad benadert, anderzijds de nadeelige gevolgen tot een minimum beperkt, dan zal het zaak zijn een berekening te ondernemen van de hoeveelheid veilingproducten, waarvan vervoer over het ontstane kanaal mag worden verwacht. In aansluiting daarop kan vervolgens worden getracht een denkbeeld te vormen van den omvang, welke verschepingen van andere artikelen (bijv. kunstmeststoffen ten behoeve van tuinbouw en veeteelt) zouden kunnen aannemen. De aldus berekende getallen zullen dan in staat stellen een (uiteraard globale) indruk te verkrijgen van het directe economische belang, hetwelk een eventueel binnendijsch kanaal voor de doorsneden streek zal kunnen opleveren.

Naast deze beide het meest in het oog vallende consequenties zijn echter nog eenige andere geïchtspunten aanwezig, welke eveneens de aandacht verdienen. Als zoodanig kan bijvoorbeeld worden gewezen op het verlies van cultuurgrond op het oude land, op de verbinding welke Hoorn verkrijgt met een deel van haar achterland, op den invloed terzake van de betrekkingen tusschen het oude land en den Zuidwestelijken polder en op het verband met het vraagstuk van de aansluiting nabij Hoorn. Hoewel het onmogelijk zal blijken van elk dezer consequenties de beteekenis exact in cijfers uit te drukken, zal toch de invloed ervan pro of contra een binnendijsch kanaal zooveel mogelijk dienen te worden onderzocht. Uiteindelijk zal dan op die wijze zijn bereikt, dat omtrent een binnendijsch kanaal volgens een door het onderzoek bepaald tracé een zoo volledig mogelijk beeld aangaande de sociaal-economische beteekenis voor de doorsneden streek zal zijn verkregen.

§ 2. De beteekenis van een binnendijsch kanaal voor den afvoer der tuinbouwveilingen.

Aantal veilingen. Niet minder dan 4 veilingen, met name die te Bovenkarspel, Hoogkarspel, Westerblokken en Hem, vervullen als zoodanig voor het gebied bezuiden de spoorlijn Hoorn-Enkhuizen een belangrijke rol. Daarvan zijn de beide eerstgenoemden in hoofdzaak veilingen voor den zgn. "groven" tuinbouw, terwijl op de veilingen van Westerblokken en Hem tevens belangrijke kwanta fruit worden aangevoerd (tabel I). Te Westerblokken is de fruitaanvoer zelfs zoo overwegend, dat, in aanmerking nemende de mindere geschiktheid van fruit en soortgelijke teere producten voor scheepsvervoer, deze veiling gevoegelijk als niet bij het kanaalproject geïnteresseerd kan worden beschouwd en dus voor het verdere onderzoek mag worden uitgeschakeld. Daarentegen schijnen op de veiling van Bovenkarspel, welke blijkens de cijfers van tabel I verreweg de belangrijkste van het geheele gebied is, de voorwaarden voor intensief kanaalgebruik zeer gunstig te liggen, zoodat het rationeel lijkt het onderzoek naar de belangen der tuinbouwveilingen hier te beginnen.

Tabel I	Waarde van den omzet in guldens								
	1937			1939			1941		
	Totale omzet	fruitomzet		Totale omzet	fruitomzet		Totale omzet	fruitomzet	
abs.		proc.	abs.		proc.	abs.		proc.	
Bovenkarspel	1.906.350	-	-	2.097.750	-	-	3.768.650	-	-
Hoogkarspel	318.500	-	-	356.650	-	-	827.850	-	-
Westerblokken	231.500	199.200	86	280.100	250.750	89	600.000	511.700	85
Hem	279.650	51.200	18	331.300	85.100	26	677.050	152.600	23

bron: Jaarboeken van het Centraal Bureau v/d Tuinbouwveilingen.

De veiling van Bovenkarspel. De veilingaanvoer van Bovenkarspel wordt, zooals de cijfers van tabel II aantoonen, voor het leeuwendeel gevormd door een viertal hoofdproducten, te weten: bloemkool, vroege aardappelen, sluitkool (= roode, gele en witte kool) en uien.

Tabel II	Aanvoer op de veiling van Bovenkarspel				Waarde van den omzet op de veiling van Bovenkarspel	
	aant.stuks bloemkool	aant. kg. vroege aardappelen	aant. kg. sluitkool	aant. kg. uien	Waarde v/d totalen veiling- aanvoer	Waarde v/d aanvoer der vier voornaamste producten
1931	11.143.000	17.527.500	5.208.000	2.187.000		
1932	5.322.000	35.279.500	3.935.000	1.784.000		
1933	8.710.500	29.724.000	3.562.500	2.013.500		
1934	12.431.000	19.876.500	3.180.500	2.384.500		
1935	6.400.500	20.513.000	1.848.000	2.663.000	f 1.485.200	f 1.337.350
1936	8.932.500	27.577.000	3.616.000	1.741.000	" 1.740.700	" 1.439.800
1937	6.893.000	28.967.500	2.783.000	1.711.000	" 1.906.350	" 1.722.550
1938	9.226.500	22.367.000	2.609.000	985.500	" 1.908.450	" 1.735.850
1939	5.884.500	30.793.000	3.126.500	2.157.500	" 2.097.750	" 1.786.500
1940	11.463.000	35.374.000	2.157.500	3.133.500	" 3.070.900	" 2.851.950
1941	12.550.000	12.528.000	9.968.500	815.000	" 3.768.650	" 2.157.600

bron: Jaarboeken v/h Centraal Bureau v/d Tuinbouwveilingen.

Daar deze producten eenerzijds in enorme hoeveelheden worden verhandeld, anderzijds vervoer per schip voor hen in beginsel zeer wel mogelijk moet worden geacht, schijnen hier op het eerste gezicht de omstandigheden voor afvoer te water via een binnendijksch kanaal buitengewoon gunstig te zijn. De door de binnenvaart geboden vervoersgelegenheid immers is in het algemeen voor-

deeliger dan elke andere wijze van vervoer en zou dus stellig een verlaging in vrachtprijs beteekenen ten opzicht van het transport per spoor, waarop men zich tot dusver zoo sterk heeft geconcentreerd. Evenwel zijn een tweetal factoren aanwezig, met name de bestemming van een groot deel van den veilingaanvoer voor den export en de beschikking over de mogelijkheid tot overslag in het nabijgelegen Broekerhaven, die wellicht het gebruik van een binnendijsch kanaal in de praktijk ten achter zouden doen blijven bij de verwachtingen, welke door de importantie van de veiling van Bovenkarspel aanvankelijk worden gewekt, en die dus een nadere bestudeering ten zeerste verdienen.

De sterke orientatie op den export moet dan als een voor verscheping weinig gunstige omstandigheid worden aangemerkt. Hierdoor immers wordt voor artikelen als bloemkool en vroege aardappelen, die bij een snelle vervoerswijze het hoogste belang hebben, voor minstens de helft van de totale productie vervoer per schip onmogelijk, daar de reis dan te veel tijd zou vergen. Voor sluitkool, waarvan eveneens ongeveer de halve productie voor het buitenland bestemd pleegt te zijn, is snelvervoer minder noodzakelijk en behoort vervoer per schip dus tot de mogelijkheden, zij het dat dit slechts in een beperkt aantal gevallen ook werkelijk aanbeveling verdient, daar in de praktijk niet zelden halverwege overlading in spoorwagens zou moeten plaatshebben, welke tot additioneele kosten zou leiden, die de oorspronkelijke besparing dubieus zouden maken. Slechts de uien, die voor circa 90% naar Engeland worden uitgevoerd, kunnen met voordeel per schip naar Rotterdam worden getransporteerd.

Een en ander verklaart ten volle, waarom de veiling van Bovenkarspel zich steeds in zoo sterke mate op den afvoer per spoorwagon heeft ingesteld, ondanks de hogere vrachtprijzen, welke daarvoor in vergelijking met het vervoer per schip moeten worden betaald. In feite nemen zelfs de Nederlandsche Spoorwegen momenteel op deze veiling een zoo sterke positie in - verkregen door de destijds bij overeenkomst met het veilingbestuur gebouwde moderne overslaginrichtingen - dat eenigerlei uitbreiding van den afvoer te water niet licht zal kunnen optreden.

Toch ontbreekt ook deze tweede wijze van verzending niet geheel en al, daar voor den binnenlandschen afzet de bovengenoemde bezwaren niet van kracht zijn. Met name nabijgelegen agglomeraties als Amsterdam, Haarlem en Utrecht, die normaliter ongeveer 40% van den binnenlandschen afzet van bloemkool, vroege aardappelen en sluitkool opnemen, kunnen via Broekerhaven met groote binnenschepen gemakkelijk worden bediend. Juist deze reeds bestaande verschepingsmogelijkheid via Broekerhaven echter heeft tengevolge, dat de totstandkoming van een binnendijsch kanaal voor de veiling van Bovenkarspel niet de schepping van een geheel nieuwe afvoergelegenheid zou beteekenen en dus voor deze veiling slechts van beperkt belang kan zijn.

De conclusie is derhalve gerechtvaardigd, dat, ondanks de enorme aanvoeren, de omstandigheden op de veiling van Bovenkarspel toch niet zoodanig zijn, dat aan de verkrijging van een binnendijsch kanaal veel waarde zou worden toegekend.

Niettemin zou men zich kunnen voorstellen, dat zoodanig kanaal toch een zekere betekenis zou kunnen verkrijgen, indien het in de onmiddellijke nabijheid van het veilingterrein werd gegraven, aangezien in dat geval de reis naar Broekerhaven zou kunnen worden uitgespaard. Afgezien van de vraag echter of bedoeld voordeel van voldoende belang kan worden geacht om kanaal-aanleg ter plaatse te rechtvaardigen, wijst de kaartbijlage I onduubbelzinnig uit, dat aan zoodanige tracering niet kan worden gedacht.

Genoemde bijlage beoogt de veiling-orientatie en de ligging van de woonhuizen, bedrijfsgebouwen en perceelen cultuurgrond ten opzichte van elkaar voor de tuinders van het gebied bezuiden de spoorlijn Hoorn - Enkhuizen weer te geven, gelijk dit in § 1 wenschelijk werd bevonden. Daarbij kon aan de eerstgenoemde behoefte gemakkelijk worden voldaan door voor elk der veilingen van Bovenkarspel, Hoogkarspel en Hem het gebied aan te geven, vanwaar regelmatig producten ter veiling worden aangevoerd. Het tweede punt echter scheen aanvankelijk een karteering van het geheele genoemde gebied noodzakelijk te maken, hetgeen uiteraard een zeer omvangrijke arbeid zou zijn geweest. Gelukkig bleek evenwel de concentratie der bevolking in langgerekte streekdorpen, welker verloop loodrecht staat op de richting der verkaveling en waarvan gevoegelijk mag worden aangenomen, dat zij tot woonplaats dienen van de geheele agrarische bevolking, welke op de ter weerszijden gelegen cultuurgronden werkzaam is, de mogelijkheid te scheppen voorloopig te volstaan met een collectieve aanduiding en een meer gedetailleerde kartering derhalve te bewaren tot het moment, waarop voor een bepaald gebied een binnendijksch kanaal van zoodanig belang zou worden geacht, dat uitvoering ernstig zou worden overwogen.

Uit de aldus verkregen kaart blijkt nu met betrekking tot een op hoog peil gelegen kanaal, onmiddellijk langs de veiling van Bovenkarspel, dat de tusschen den spoorbaan en het boezemwater De Wijzend gelegen tuinbouwgronden, deel uitmakende van den polder Het Grootslag, zonder uitzondering toebehooren aan en/of bewerkt worden door in de dorpen Grootebroek en Bovenkarspel woonachtige tuinders. Een eventuele afsnijding dezer gronden zou dus, gezien het feit, dat men in deze streek voor vrijwel alle vervoer geheel op de talrijke binnenwatertjes is aangewezen, een zich dagelijks herhalende scheepvaart-misère veroorzaken, welke volkomen ontoelaatbaar moet worden geacht en waarin op geen enkele wijze bevredigend kan worden voorzien. Bijgevolg zou een binnendijksch kanaal op hoog peil eerst ter hoogte van De Wijzend zonder onoverkomenlijk bezwaar voor den tuinbouw kunnen getraceerd, waarmee dus de gedachte van aansluiting in de onmiddellijke nabijheid van het veilingterrein moet vervallen en de mogelijkheid voor kanaal-aanleg in deze omgeving wordt beperkt tot een op vrij grooten afstand van de veiling gelegen tracé.

Er schijnt weinig aanleiding te bestaan voor dit laatstgenoemde tracé de in § 1 bedoelde berekening te ontwikkelen betreffende de hoeveelheid tuinbouwproducten, waarvan afvoer mag worden verwacht. In feite toch zou verscheping langs genoemd tracé niets anders beteekenen dan verscheping via Broekerhaven, daar de in beide gevallen af te leggen afstand tusschen veilingplaats en punt van overslag van Broekerhaven naar een gelegenheid aan het kanaal weinig gemotiveerd lijkt, ten tweede daarvan ternauwernood eenige vermeerdering van den afvoer te water zou mogen worden verwacht, zoodat de beteekenis van dit tracé voor de veiling van Bovenkarspel niet anders dan minimaal kan zijn. Niettemin verdient het aanbeveling, zoowel als middel van vergelijking met andere nog te onderzoeken tracé's, als wel met het oog op de mogelijkheid, dat een kanaal ter hoogte van De Wijzend vanuit de nog te behandelen gezichtspunten meer steun zou ondervinden, toch nog eenige aandacht aan dezen afvoer via Broekerhaven dan wel het bedoelde binnendijksch kanaal te besteden.

^ nagenoeg gelijk is en dus ten eerste verplaatsing van dit punt van overslag

In tabel III zijn daarom voor een tiental opeenvolgende jaren de gegevens betreffende den uitvoer van tuinbouwproducten via Broekerhaven en de procentueele verhouding tusschen dezen uitvoer en den aanvoer der eerdergenoemde hoofdproducten op de veiling van Bovenkarspel opgenomen. 1) Het blijkt dan, dat genoemde uitvoer gemiddeld 13.500 ton heeft bedragen en het bedoelde percentage tusschen 20 en 30 heeft geschommeld, met dien verstande evenwel, dat met name in de jaren 1936 en 1937 aanmerkelijk hogere waarden werden bereikt. 2)

Tabel III	Aanvoer hoofdproducten op de veiling van Bovenkarspel in tonnen	uitvoer tuinbouwproducten via Broekerhaven in tonnen	uitvoer in procenten van aanvoer
1931	47.000	9.000	19
1932	54.500	12.000	22
1933	57.000	13.500	24
1934	49.500	11.000	22
1935	38.500	12.000	31
1936	54.500	17.000	31
1937	53.000	17.000	32
1938	54.000	12.000	22
1939	51.500	15.500	30
1940	69.000	15.000	22

Om deze cijfers nu op hun juiste beteekenis te kunnen waardeeren, is het noodzakelijk een vergelijking te maken met de totale productie-capaciteit van het op de veiling van Bovenkarspel georiënteerde gebied. Met behulp van de gegevens van tabel II en op grond van de meening van deskundigen ter plaatse, kan bedoelde capaciteit onder normale omstandigheden - d.w.z. loonende afzet in binnen- en buitenland - worden gesteld op een jaarlijksch gemiddelde van 10.000.000 stuks bloemkool 3),

- 1) de te Broekerhaven plaats hebbende oversleg van tuinbouwproducten was voor den oorlog geheel van de veiling van Bovenkarspel afkomstig.
- 2) het is duidelijk, dat de in tabel III vermelde percentages het belang van den uitvoer via Broekerhaven eenigszins flatteren, daar in de cijfers van den uitvoer van tuinbouwproducten ook andere dan de vier genoemde hoofdproducten zijn begrepen; het bleek echter niet mogelijk een meer nauwkeurige berekening op te stellen en de invloed van deze onzuiverheid kan in elk geval niet tot groote verschillen aanleiding geven.
- 3) de productie van bloemkool is in werkelijkheid niet onaanzienlijk hooger dan in tabel II aangegeven, daar de Jaarboeken van het Centraal Bureau alleen den aanvoer der z.g. "eerste soort" vermelden; bij de berekeningen is daarom tevens gebruik gemaakt van de aanvoerstatistieken van het veilingbestuur zelf.

30.000.000 kg aardappelen, 10.000.000 kg sluitkool ⁴⁾ en 2.500.000 kg uien, of wel tezamen ruim 60.000 ton. Veronderstelt men, dat de afzet naar de drie genoemde groote steden geheel per schip geschiedt en dat dit met nog 20% van den binnenlandschen afzet eveneens het geval is ⁵⁾, dan zou dus de totale voor het binnenland bestemde afvoer per schip kunnen bedragen: 3.000.000 stuks bloemkool, 9.000.000 kg vroege aardappelen en 3.000.000 kg sluitkool. Voor den uitvoer naar het buitenland zouden daaraan misschien nog verschepingen kunnen worden toegevoegd tot een maximum van 1.000.000 kg sluitkool (= 20% van den uitvoer) en 2.000.000 kg uien.

Het uit deze hoeveelheden resulterende totaal van ruim 20.000 ton - vertegenwoordigende circa 35% van den gezamenlijken veilingomzet der genoemde hoofdproducten - geeft nu dus de omvang weer, welke de afvoer per schip op de veiling van Bovenkarspel onder bepaalde gunstige omstandigheden vermoedelijk maximaal zou kunnen bereiken. Er dient echter nogmaals op te worden gewezen, dat deze zeker niet onbelangrijke hoeveelheid, ook indien zij in haar geheel via het tracé ter hoogte van De Wijzend zou worden afgevoerd, niet als uit de aanwezigheid van dat tracé voortvloeiend nieuw scheepsvervoer zou kunnen worden aangemerkt en dus niet van zelfstandige betekenis voor de beoordeeling van de waarde van dit tracé mag worden geacht.

De veiling van Hoogkarspel. De veiling te Hoogkarspel, welke als volgende gegadigde voor een nader onderzoek werd genoemd, vertoont geheel dezelfde kenmerken als die van Bovenkarspel, m.a.w. ook hier overwegend aanvoer van vroege aardappelen, bloemkool, sluitkool en uien en een sterke oriëntatie op den export. Een gelijksoortige gedachtingang als in het voorgaande gevolgd is dus ook thans van toepassing, met dit verschil echter, dat de vroeger genoemde getallen met ten minste 80% moeten worden verminderd, overeenkomstig de veel geringer omzetten op deze veiling (zie tabel I). Kan dus reeds uit dezen hoofde het belang bij een binnendijsch kanaal niet bijzonder sprekend zijn, blijkens bijlage I zou ook hier weer een aanzienlijke afstand tot het veilingsterrein bewaard moeten blijven - het kanaal zou dicht behoorden den primairen weg moeten worden getraceerd - en zou bovendien een verbindingkanaal dienen te worden gegraven. Wordt tenslotte nog in aanmerking genomen, dat de veiling thans geheel "droog" is (met de Broekerhaven bestaat geen verbinding, de buitenlandsche afzet geschiedt per spoorwagon, de binnenlandsche per vrachtauto ⁶⁾) en zich naar het oordeel der bestuurderen bij dien toestand zeer wel bevindt, dan is het duidelijk, dat de omstandigheden voor kanaalaanleg hier wel allerminst gunstig zijn.

4) idem; de verbouw van sluitkool is bovendien in de afgelopen jaren door ziekten en uitvoerbelemmeringen steeds beneden het door de tuinders als normaal beschouwde peil gebleven; daarentegen bedroeg de aanvoer in de jaren 1920-'25 gemiddeld circa 15.000.000 kg.

5) het vervoer naar de kleinere plaatsen in het binnenland komt in het algemeen voor verscheping veel minder in aanmerking, daar deze hetzij te water niet goed bereikbaar zijn, hetzij dergelijke groote aanvoeren niet kunnen verwerken.

6) van de vrachtauto wordt algemeen als groot voordeel genoemd, dat de producten rechtstreeks naar het bedrijf van den handelaar kunnen worden vervoerd.

Verplaatsing
der veilingen.

Deze negatieve resultaten doen de vraag rijzen of het wellicht mogelijk zou zijn de genoemde bezwaren t. ondervangen door verplaatsing der veilingen naar een kanaaltracé, waarvan vaststaat, dat het een gunstige ligging in het landschap bezit, in welk geval zijkanalen, sluizen, overhalen e.d. achterwege zouden kunnen blijven. Evenwel moet deze oplossing voor de beide thans besproken veilingen als onuitvoerbaar worden verworpen, daar de beschikingsmogelijkheid over de toch steeds in de eerste plaats noodzakelijk blijvende sporaansluitingen en overslaginrichtingen daardoor zou komen te vervallen. Bijgevolg zullen nog slechts op de veiling van Hem de voorwaarden aanwezig kunnen zijn, welke een binnendijsch kanaal van rechtstreeksche beteekenis voor den veilingafvoer kunnen doen zijn, hetgeen dus thans te onderzoeken valt.

De veiling
van Hem.

Gelijk in tabel IV tot uiting komt, bestaat ook de afvoer van de veiling te Hem weer voornamelijk uit de reeds eerdergenoemde hoofdproducten, vermeerderd met verschillende soorten fruit. Hoewel deze afvoer geen bijzonder groote omvang bereikt en bijvoorbeeld slechts ongeveer 20% van die der veiling te Bovenkarspel uitmaakt, staan hier toch enkele voor kanaalaanleg gunstige omstandigheden tegenover, zocals met name de afwezigheid van eenigerlei sporaansluiting of verschepingsmogelijkheid en de oriëntatie op de binnenland-sche markt. De mogelijkheid mag dus inderdaad aanwezig worden geacht, dat een binnendijsch kanaal voor deze veiling van voor-deel zou blijken te zijn, indien althans de omgrenzing van haar invloedgebied en de ligging der cultuurgronden ten opzichte van de woonplaatsen der bewerkers een gunstige tracering toelaten.

Tabel IV	Aanvoer op de veiling van Hem					Waarde van den omzet op de veiling van Hem	
	aant.stuks bloemkool	aant.kg aardape- len	aant.kg sluitkool	aant.kg uien	aant.kg fruit	waarde v/d to- talen veiling- aanvoer	waarde v/d aanvoer der vijf voor- naamste pro- ducten.
1931	79.500	3.078.500	1.545.000	376.000	495.000		
1932	57.500	5.006.000	1.394.000	196.000	343.500		
1933	184.500	5.044.000	792.000	260.000	771.500		
1934	157.000	2.673.500	864.000	530.000	831.500		
1935	125.500	2.773.000	502.000	526.000	883.000	f 216.900	f 194.800
1936	141.000	3.900.500	562.500	465.000	524.000	" 264.550	" 197.100
1937	149.500	3.469.500	635.500	597.500	511.000	" 279.650	" 220.200
1938	199.500	2.862.500	705.000	291.500	414.000	" 335.350	" 281.700
1939	93.500	4.020.000	1.040.000	364.000	1.195.500	" 331.300	" 279.150
1940	236.500	5.457.000	1.892.000	627.500	794.000	" 523.600	" 420.250
1941	314.500	3.382.500	2.340.000	337.500	747.500	" 677.050	" 529.900

Bron: Jaarboeken v/h Centraal Bureau van de Tuinbouwveilingen.

Wordt met het oog op deze beide laatste voorwaarden bij-lage I ger. dpleegd, dan blijken de ter weerszijden van Hem en Venhuizen gelegen cultuurgronden resp. tot dicht bij den Oosterleekerweg en tot aan den Houterweg uitsluitend vanuit deze beide dorpen te worden bewerkt, terwijl voorts nog ter

weerszijden van De Buurt een aantal tuinbouwperceelen zijn gelegen, die uitsluitend vanuit laatstgenoemd dorp worden bebouwd. Wordt hier nog aan toegevoegd, dat in het geheele aldus omschreven gebied een zeer groot deel van het verkeer te water plaats heeft, dan ligt de conclusie voor de hand, dat een eventueel binnendijksch kanaal op hoog peil in elk geval deze gronden zal dienen te ontzien en dus hetzij benoorden de genoemde dorpen langs den primairen weg en De Wijzend, hetzij bezuiden dit gebied op eenigen afstand van den Oosterleekerweg zal moeten worden getraceerd (zie bijlage II).

Het valt niet te ontkennen, dat in beide gevallen de aangegeven veilingorientatie wordt doorsneden. Echter kan noch de coupeering van het op Bovenkarspel gerichte gebied ten noorden van De Buurt, noch de afsnijding van de waterverbinding van Wijdenes en Oosterleek met de veiling te Hem een ernstig bezwaar worden genoemd, daar enerzijds het geringe aantal tusschen den Houterweg en De Wijzend gelegen tuinbouwperceelen gemakkelijk op de veiling van Hem kan worden overgeschakeld, anderzijds de tuinders van Wijdenes en Oosterleek voor hun verkeer met laatstgenoemde veiling zich ook thans reeds vrijwel uitsluitend van het bestaande wegennet te land bedienen.

Daarentegen moet het wel een ernstig nadeel van de beide genoemde tracé's worden geacht, dat zij de veiling slechts tot op betrekkelijk grooten afstand benaderen. Elk kanaal toch kan voor een veiling alleen dan van optimaal nut zijn, indien deze laatste daardoor ook inderdaad zoodanig op het waterverkeer wordt aangesloten, dat de goederen zonder verdere noodzaak tot overlading of tusschenvervoer onmiddellijk kunnen worden afgevoerd, hetgeen beteekent, dat de van een binnendijksch kanaal voor de veiling van Hem te verwachten voordeelen in de beide onderhavige gevallen door de afwezigheid eener rechtstreeksche aansluiting grootendeels illusoir dreigen te worden. Weliswaar kan dit bezwaar ten deele worden opgeheven door den aanleg (hetzij in noordelijke, hetzij in zuidelijke richting) van een zijkanaal, waartoe waarschijnlijk wel een bestaande poldertocht door verbreding en voorziening met een overhaal zou kunnen worden ingericht, maar ook dan nog zullen toch de door het varen van veiling naar overhaal veroorzaakte nadeelen van tijdverlies en bijkomende kosten een beperking van het gebruik teweeg brengen.

Niettemin mag, indien voor het bedoelde zijkanaal zou worden zorggedragen, met het oog op de in den aanvang genoemde voor verschepping gunstige omstandigheden, aan beide tracé's wel een zekere beteekenis voor de veiling van Hem worden toegekend. Hoewel daarbij het tracé benoorden den Oosterleekerweg door den iets korteren afstand eenigszins in het voordeel schijnt te zijn, zal toch vermoedelijk ten aanzien van den omvang der te verwachten afvoer van veilingproducten tusschen de beide tracé's slechts weinig verschil blijken te bestaan. Een schatting evenwel met betrekking tot dezen omvang moet, als gevolg van de onbekendheid met de toekomstige vrachtprijsverhoudingen tusschen binnenschip, vrachtauto en spoorwagon, een moeilijke opgave worden geacht, al kan door vergelijking met de te Bovenkarspel bestaande afvoerverhoudingen wel een voorloopige indruk worden verkregen. Veronderstelt men n.l. ook voor de toekomst een zekere voorsprong van het binnenschip en neemt men in aanmerking, dat op deze voor afvoer te water ongunstige veiling volgens tabel III toch nog ongeveer 20% van den veilingaanvoer via Broekerhaven werd doorgezonden, ondanks het feit, dat daartoe de producten dus eerst van de veiling naar de haven moesten worden gebracht, dan lijkt een afvoer te water van

ongeveer het dubbele van dit percentage voor de veiling van Hem niet onredelijk. Gezien de gemiddelde jaarlijksche aanvoer van ongeveer 7000 ton (zie tabel IV), zou dit dan een hoeveelheid van circa 3000 ton beteekenen.

Een zekere beteekenis voor den veilingafvoer van Hem kan dus aan een eventueel binnendijksch kanaal niet worden ontzegd, afzwaarschuwt de uitkomst der schatting ten sterkste tegen overdrijving. Een te hooge waardeering kan trouwens ook op zichzelf gemakkelijk worden vermeden, indien slechts wordt bedacht, dat het onderhavige gebied voor zijn ontwikkeling op kanaalaanleg zeker niet ligt te wachten, daar immers ook de vrachtauto steeds als een bij uitstek geschikt vervoersmiddel ten dienste zal blijven staan. In feite moet dan ook de conclusie worden getrokken, dat de voor den veilingafvoer te verwachten voordeelen met betrekking tot de beslissing over de wenschelijkheid van kanaalaanleg in het onderhavige gebied slechts een ondergeschikte rol kunnen spelen en dat het resultaat van de voorafgaande beschouwingen voornamelijk moet worden gezien in de aanwijzing van de trace's, welke eventueel voor kanaalaanleg in aanmerking zouden komen.

Ook een beslissing over de vraag, aan welk dezer beide mogelijkheden de voorkeur zou moeten worden gegeven, kan eerst na overweging van meerdere gezichtspunten worden genomen. Als zoodanig kan bijvoorbeeld worden gewezen op de aan het zuidelijk trace verbonden mogelijkheid van verplaatsing naar een punt aan het kanaal, hetgeen met betrekking tot het trace langs den primairen weg, met het oog op de excentrische ligging, welke daarvan het gevolg zou zijn, volstrekt uitgesloten moet worden geacht. Bovendien zou een kanaal volgens laatstbedoeld trace het nadeel hebben, dat de te maken zijtak in dat geval het dorp zou moeten kruisen. Daartegenover kan echter worden gemeend, dat - afgezien van landschappelijke overwegingen - een breed kanaal beter aan den uitersten rand van het onmiskenbaar een economische eenheid vormende gebied der dorpen Hem, Venhuizen, De Buurt, Wijdenes en Oosterleek kan worden aangelegd dan in het midden, daar in laatstgenoemd geval tuinbouwperceelen in het hart van het betrokken gebied zouden moeten worden opgeofferd en de in den lijn der verwachtingen liggende uitbreiding van het tuinbouwbedrijf in zuidelijke richting zou worden bemoeilijkt. Evenwel kan aan geen dezer overwegingen een zoodanige beteekenis worden toegekend, dat uitsluitend op grond daarvan reeds thans een bepaalde beslissing ten gunste van het noordelijke of het zuidelijke trace zou kunnen worden genomen, zoodat te dien aanzien de resultaten der volgende paragrafen zullen moeten worden afgewacht.

Kanaal op polderpeil. Het is uit het voorgaande wel duidelijk geworden, dat de voornaamste omstandigheid, welke een intensief gebruik van het overwogen binnendijksch kanaal ten bate van den veilingafvoer in den weg staat, wordt gevormd door het hooge peil. Zou het mogelijk zijn een zoodanige oplossing te vinden, dat het kanaal kon worden aangelegd op het peil van één der beide polders "Het Grootslag" of "De Drieban" en zou dit kanaal vervolgens tot in de onmiddellijke nabijheid van de veiling van Bovenkarspel of van Hem worden getraceerd, dan zou daar van ongetwijfeld een groter beteekenis voor den afvoer dezer veilingen mogen verwacht worden. Overweging van de technische en financieele uitvoerbaarheid dezer gedachte moet derhalve vanuit economisch standpunt wenschelijk worden geacht.

§ 3. De beteekenis van een binnendijksch kanaal voor de
voorziening met tuinbouwbenodigdheden.

Als tweede gebruiksmogelijkheid van een binnendijksch kanaal werd in § 1 genoemd de aanvoer van allerlei benodigdheden, waar- bij dan in verband met het karakter van het onderhavige gebied vooral werd gedacht aan benodigdheden voor den tuinbouw. Dat deze aanvoer niet gering is, wordt bewezen door de cijfers van tabel V betreffende den overslag van Broekerhaven, waaruit blijkt, dat in de periode 1931 - '40 gemiddeld 14000 ton per jaar werden aange- voerd, waarvan alleen reeds aan kunstmeststoffen bijna 5000 ton 7). Daar bovendien nog een deel der behoeften wordt bevredigd vanuit Hoorn, kunnen deze getallen gevoegelijk nog eenigszins worden ver- hoogd en bijvoorbeeld voor kunstmeststoffen worden gesteld op circa 9000 ton.

Tabel V	Aanvoer te Broekerhaven.									
	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Kunstmeststof- fen (ton)	7600	5900	3100	3900	3300	3800	5600	8500	8400	8600
Brandstoffen (ton)	2800	1800	1000	1500	1300	1100	700	1000	1200	1500
Bouwmaterialen (ton)	900	900	700	12100	2700	2700	22100	4700	10900	6600
Zout (ton)	500	300	300	600	400	300	400	200	100	100
Leege vaten (stuks)	1277	904	3348	3263	1681	5126	5003	7909	4353	1179

Het spreekt wel vanzelf, dat het leeuwendeel dezer aanvoeren betrekking heeft op het belangrijke tuinbouwgebied der gemeenten Hoogkarspel, Grootebroek, Bovenkarspel en Andijk, waar de totale oppervlakte tuinbouwgrond in 1939 volgens de Inventarisatie van land- en tuinbouw niet minder dan 2462 ha bedroeg, zoodat bij een gemiddeld kunstmestgebruik van 3000 kilo per ha alleen reeds voor dit artikel een totale behoefte van bijna 7400 ton bestaat, of wel ruim 80% van den gezamenlijken aanvoer via Hoorn en Broeker- haven. Daar voor de overige in de tabel vermelde artikelen een soortgelijke verhouding bestaat, schijnt het aannemelijk te ver- onderstellen, dat een eventueel binnendijksch kanaal voor de voorziening van dit gebied een groote beteekenis zou kunnen krijgen.

Evenwel dient dan te worden bedacht, dat ook bij aanvoer via een binnendijksch kanaal de verdere verdeling der aange- voerde artikelen over de verspreid wonende afnemers steeds per vrachtauto vanaf de aan het kanaal in te richten losplaats zal moeten geschieden, zoodat alleen indien deze losplaats aanmer- kelijk meer centraal zou kunnen worden aangelegd dan thans met Broekerhaven het geval is, een voordeelig verschil in transport- kosten zou kunnen ontstaan. Een zoodanige voor de tuinders der genoemde dorpen meer centraal gelegen losplaats echter kan, als gevolg van de ligging der beide volgens § 2 in aanmerking komende tracé's, door deze laatsten onmogelijk worden geboden, zoodat geen enkele verkorting van den afstand tusschen losplaats en af- nemers bereikbaar is en derhalve geen der beide tracé's voor een snellere voorziening van het onderhavige gebied met tuinbouwbe- noodigdheden van belang kan zijn.

7) in de eerste helft der 30^{er} jaren daalde de aanvoer sterk als gevolg van de crisis.

Eenigszins anders liggen de verhoudingen in het tuinbouwgebied van Hem- Venhuizen, waar zoowel het noordelijk als het zuidelijk tracé van een binnendijksch kanaal de mogelijkheid zouden openen een niet onbeduidende vermindering van den afstand tusschen losplaats en afnemers te bewerkstelligen. Evenwel is het verbruik alhier - zooals uit het voorgaande logischerwijze voortvloeit - van slechts bescheiden omvang (de totale oppervlakt tuinbouwgrond bedroeg in 1939 in de gemeenten Venhuizen, Wijdenes en Schellinkhout 584 ha, hetgeen een kunstmestverbruik van ongeveer 1800 ton per jaar beteekent), zoodat uit dezen hoofde geen bijzonder krachtig argument ten gunste van kanaalaanleg kan worden ontwikkeld. Bepaald ongunstig schijnt het oordeel zelfs te moeten luiden, indien wordt bedacht, dat de drie groote leveranciers 8) van het voornaamste product (de kunstmest) er ongetwijfeld weinig voor zullen voelen naast hun opslagplaatsen te Hoorn en Broekerhaven nog een afzonderlijke opslagplaats te moeten inrichten voor de ondergeschikte vraag van een ten opzichte van het geheel excentrisch gelegen gebied.

Niettemin heeft navraag aangaande dit punt bij de genoemde maatschappijen bij een hunner - de Coöperatieve Aan- en Verkooporganisatie "Centraal Bureau" - een van het bovenstaande afwijkende visie aan het licht gebracht, welke ten deele zijn ontstaan vindt in bijzondere omstandigheden. Door het Centraal Bureau zou er n.l. de voorkeur aan worden gegeven het bestaande pakhuis te Broekerhaven geheel te verlaten en te vervangen door een nieuw te stichten centraal magazijn aan een binnendijksch kanaal volgens het in § 2 besproken noordelijke tracé. De hiervoor opgegeven motieven zijn de volgende.

Door het Centraal Bureau wordt de levering van land- en tuinbouwbenodigdheden (kunstmeststoffen, veevoeders, bestrijdings- en ontsmettingsmiddelen) aan een groot aantal aangesloten coöperatieve aankoopverenigingen en malerijen in geheel Westfriesland verzorgd. Deze verzorging is tot op heden steeds voor een deel via Broekerhaven geschied, dat een kunstmestmagazijn bezit, waarvan de op- en overslag ten behoeve van de Streek, Andijk en het gebied van Hem - Venhuizen de laatste jaren gemiddeld 2000 ton per jaar heeft bedragen, voor een grooter deel via Kolhorn, dat ten behoeve van het overige Westfriesland als overslagplaats van kunstmeststoffen en veevoeders fungeert. Tegen dezen momenteelen toestand nu bestaan bij het Centraal Bureau vrij ernstige bedenkingen.

Allereerst wordt het als een bezwaar gevoeld, dat Broekerhaven en Kolhorn beide ten opzichte van het te bedienen gebied vrij excentrisch zijn gelegen, hetgeen een onnoodige verhooging der transportkosten veroorzaakt. In de tweede plaats wordt het aantal verenigingen in het gebied van Hem - Venhuizen - te weten drie aankoopverenigingen, resp. in Venhuizen, Wijdenes en Schellinkhout, en twee malerijen, resp. in Venhuizen en Wijdenes - als veel te hoog en voor concentratie vatbaar beschouwd, waarbij echter de excentrische ligging van de opslagplaats (in Broekerhaven) een belemmerende invloed uitoefent. Tenslotte wordt ook deze opslagplaats zelf als een halfslachtige inrichting gekenschetst, welke voor een rationeële exploitatie feitelijk met andere bestemmingen zou moeten kunnen worden gecombineerd.

8) "Trio" te Hoorn, "Handelszaad" te Haarlem en "Centraal Bureau" te Rotterdam.

Voor elk dezer bezwaren zou nu naar het oordeel van het Centraal Bureau de oplossing kunnen worden gevonden in een noordelijk binnendijksch kanaal met een daaraan nieuw te bouwen magazijn. Dit magazijn toch zou, daar het tegelijkertijd als centrale opslagplaats voor het geheele thans vanuit Broekerhaven bediende gebied en als centrale malerij voor de dorpen Venhuizen, Wijdenes en Schellinkhout zou kunnen fungeeren, eenerzijds een volwaardige en loonende exploitatie mogelijk maken, anderzijds tevens de voorwaarde scheppen voor de gewenschte concentratie der vereenigingen in dit gebied. Bovendien zou echter, naast deze meer in het bijzonder voor het Centraal Bureau als coöperatieve instelling van gewicht zijnde overwegingen, op deze wijze een groot algemeen belang worden gediend, daar een snellere en voordeliger voorziening van een groot deel van Westfriesland met land- en tuinbouwbenodigdheden hierdoor binnen het bereik zou komen te liggen.

Volgens het Centraal Bureau zou namelijk het nieuwe magazijn, behalve voor de verzorging van het thans vanuit Broekerhaven bediende gebied, tevens zoowel voor kunstmeststoffen als voor veevoeders en bestrijdings- en ontsmettingsmiddelen een distributiecentrum van beteekenis kunnen worden voor vele Westfriesche dorpen, die momenteel hun aanvoer van deze artikelen via het excentrische Kolhorn verkrijgen. Weliswaar zou hierdoor de bediening van De Streek en Andijk vanuit een iets verder gelegen punt moeten geschieden, maar dit nadeel zou ruimschoots worden gecompenseerd door het ontstaan van een centraal gelegen punt, dat de voorziening van een groot deel van Westfriesland beter dan tot dusver zou kunnen verzorgen, terwijl bovendien natuurlijk in het bijzonder ook het gebied van Hem- en Venhuizen van den nieuwen toestand profijt zou kunnen trekken. De uit deze veranderingen voortvloeiende verminderingen van de aantallen per vrachtauto af te leggen kilometers tusschen magazijn en verbruikers zullen uiteraard in het algemeen resulteren in overeenkomstige verminderingen van den kostprijs der te leveren artikelen, hetgeen een economisch belang der betrokken land- en tuinbouwbedrijven mag worden genoemd. De omstandigheid, dat een eventueel nieuw magazijn bij het voorgestelde tracé tevens in de onmiddellijke nabijheid van den provincialen weg Hoorn - Enkhuizen zou zijn gelegen, mag in dit verband als een extra voordeel worden beschouwd.

Een voorloopige berekening van de hoeveelheden, waarvoor op deze wijze vermoedelijk jaarlijks door het Centraal Bureau van een binnendijksch kanaal gebruik zou worden gemaakt, leidt tot een totaal van ongeveer 10.000 ton. Behalve de huidige aanvoer te Broekerhaven ter grootte van circa 2000 ton, mag n.l. tevens gerekend worden op aanvoer ten behoeve van de vereenigingen te Berkhout, Zwaag, Midwoud (tevens Oostwoud, Nibbixwoud en Hauwert omvattende) en Abbekerk, die een jaarlijksche aanvoer van kunstmeststoffen en veevoeders ontvangen, gelijk in tabel VI aangegeven. 9) Weliswaar zal niet de geheele toekomstige aanvoer van veevoeders via het kanaal geschieden, daar een gedeelte rechtstreeks per vrachtauto vanuit de fabriek in de Zaanstreek zal worden aangevoerd, zoodat de cijfers in dit opzicht eenigszins geïnfleete kunnen schijnen, maar daartegenover kan worden gewezen op de stijgende tendens, welke de omzetcijfers van het Centraal bureau in de afgelopen jaren hebben gehad. In totaal zou dus uit dezen hoofde op een vrij belangrijk vervoer mogen worden gerekend.

9) de aanvoer van Zwaag kon in tabel VI niet afzonderlijk worden opgenomen, daar hij een onderdeel vormt van den aanvoer van Opmeer, maar bedraagt naar schatting ongeveer 1000 ton.

Tabel VI	Verbruik van kunstmest en veevoeder te			
	Berkhout	Zwaag	Midwoud	Abbekerk
1936	3900 ton		850 ton	1000 ton
1937	4800 "		950 "	1500 "
1938	4500 "		1000 "	1500 "
1939	5000 "		1100 "	1400 "
1940	4000 "		1000 "	750 "
gemiddeld	4500 "	1000 ton	1000 "	1250 "

De vraag kan nu echter worden gesteld, door welke oorzaken dit oordeel van het Centraal Bureau afwijkt van dat der beide anderen en welke waarde daaraan mag worden toegekend. Gewezen dient dan te worden op de tusschen de drie maatschappijen bestaande principiële verschillen in arbeidsveld en werkwijze, waaruit de uiteenlopende inzichten ongetwijfeld voor een belangrijk deel kunnen worden verklaard. Zoo is de N.V. "Trio" te Hoorn een particuliere onderneming, welke eenerzijds door haar standplaats te Hoorn (aangevuld met een pakhuis te Broekerhaven) over een voldoende centraal gelegen punt van uitgang beschikt, anderzijds door haar instelling op de behoeften van over geheel Westfriesland verspreide afzonderlijke afnemers (ten deele ook weer zelfstandige tusschenhandelaren) bij concentratie geen enkel belang bezit. Daartegenover is de "Handelsraad" te Haarlem een coöperatieve organisatie gelijk het Centraal Bureau, die echter in afwijking van deze een confessioneel (Rooms-Katholiek) karakter bezit en dientengevolge haar activiteit vooral richt op het gebied rondom Bovenkarspel, waardoor voor haar Broekerhaven als punt van overslag niet onbevredigend is.

Resumeerend mag derhalve worden gesteld, dat een binnendijksch kanaal volgens het in § 2 aangewezen noordelijke tracé op tweeërlei wijze voor den aanvoer van land- en tuinbouwbenodigdheden van beteekenis zou kunnen zijn. Ten eerste is een zekere beteekenis aanwezig voor het doorsneden gebied zelf, welke echter met een totalen aanvoer door het Centraal Bureau van ongeveer 700 à 800 ton per jaar nog aanzienlijk ten achter blijft bij de vroeger geschatte beteekenis voor den afvoer van veilingsproducten, die met een totaal van circa 3000 ton ook reeds niet zeer belangrijk mocht heeten. Ten tweede en daarboven uitgaand kan het kanaal echter van belang worden geacht voor de verzorging van een buiten het doorsneden gebied liggend gedeelte van Westfriesland, welk belang kan worden gekarakteriseerd door een verwachte aanvoer van ruim 9000 ton. Daar met name deze laatste functie door een kanaal volgens het in § 2 besproken zuidelijke tracé, vanwege de te excentrische ligging daarvan, niet kan worden vervuld, dient uit dien hoofde thans de conclusie te worden getrokken, dat - indien tot kanaalaanleg zou worden besloten - dit meerdere rendement van het noordelijk tracé van zoodanige beteekenis is, dat aan dit tracé vanuit economisch oogpunt de voorkeur zou moeten worden gegeven.

§ 4. De beteekenis van een binnendijksch kanaal voor de
grondbalans.

Een binnendijksch kanaal zou, vooral indien het de aanzienlijke breedte van 50 à 60 m. zou verkrijgen, een niet-onbeduidende aantasting van de oppervlakte in gebruik zijnde cultuurgrond met zich meebrengen. Weliswaar zou dit verlies tot het allernoodzakelijkste kunnen worden beperkt, omdat het voorgestelde tracé parallel loopt aan den primairen weg en dus geen of weinig extra verliezen tengevolge van ongunstige snijdingen behoeft te veroorzaken, maar in elk geval blijft toch een duidelijke benadeeling van de grondbalans aanwezig. Vanuit individueel gezichtspunt bestaat deze benadeeling vooral uit de vermindering van de oppervlakte cultuurgrond der afzonderlijke bedrijven, waardoor deze in hun rationeele bedrijfsvoering kunnen worden aangetast; vanuit nationaal standpunt trekt echter in het bijzonder het veel ernstiger verschijnsel van de vermindering der totale oppervlakte cultuurgrond, waarmee juist voor ons land de uiterste zuinigheid is geboden, de aandacht.

Hiertegenover kan nu echter worden aangevoerd, dat de aanleg van een binnendijksch kanaal de noodzaak van een randkanaal zou doen vervallen en derhalve de mogelijkheid zou open laten de op het oude land verloren gaande cultuurgrond te vervangen door nieuwe in den Zuidwestelijken polder gelegen gronden. Weliswaar zal het natuurlijk niet mogelijk blijken met behulp van deze gronden compensatie te verschaffen aan de rechtstreeks door het kanaalproject benadeelde bedrijven, maar in elk geval zal toch op deze wijze vanuit nationaal gezichtspunt geen verlies behoeven te worden geleden. Ziet men af van het feit, dat de in den polder te winnen gronden uiteraard slechts potentieele cultuuroppervlakte bieden, terwijl de op het oude land prijs te geven gronden reeds als zoodanig in gebruik waren en het voorwerp zijn geweest van jarenlange investeringen, welke als verloren zouden moeten worden beschouwd, dan kan zelfs worden gemeend, dat de nationale grondbalans bij de uitvoering van een binnendijksch kanaal voordeel zou ondervinden, daar hiervoor minder oppervlakte benoodigd zou zijn dan voor een randkanaal.

De conclusie mag dus luiden, dat een binnendijksch kanaal weliswaar eenerzijds bepaalde kwalitatieve bezwaren voor de grondbalans met zich brengt, anderzijds echter kwantitatieve voordeelen oplevert, welke deze bezwaren in omvang overtreffen.

§ 5. De beteekenis van een binnendijksch kanaal voor Hoorn.

Voorals in vroeger jaren was voor elke stad met centrale functie de beschikking over een net van waterwegen, waarlangs de voorziening der omliggende gebieden kan geschieden, uitermate belangrijk en het gemis daarvan is dan ook door Hoorn geruimen tijd als een ernstige belemmering van haar functie gevoeld. Nochtans kan om tweeërlei reden - de opkomst van de vrachtauto en het karakter van het te doorsnijden gebied - aan het onderhavige project in dit opzicht slechts weinig beteekenis worden toegerekend, hoewel het een verbinding tusschen Hoorn en een deel van haar natuurlijke achterland tot stand belooft te brengen.

Omtrent de aan het gebruik van de vrachtauto verbonden voordeelen van snelle verzending en aflevering ter plaatse en de daaruit voortvloeiende verdringing van andere vervoersmiddelen werd reeds eerder het een en ander gezegd, zoodat de uit dien hoofde te verklaren geringere beteekenis van een

binnendijksch kanaal geen verdere toelichting behoeft. Ook voor het vervoer van bepaalde massa-artikelen, waarvoor verscheping toch nog steeds een aantrekkelijke oplossing biedt, kan echter aan het kanaal in kwestie slechts weinig waarde worden toegekend, daar het karakter van het te doorsnijden gebied met zijn verhoudingsgewijze dunne bevolking niet zoodanig is, dat het de aan verscheping inhaerente groote gelijktijdige aanvoeren zou kunnen verwerken. Immers bleek reeds bij een voor een agrarische streek zoo onontbeerlijk artikel als kunstmest, dat de opname-capaciteit vooral niet te hoog mocht worden aangeslagen, zoodat voor veel minder van doorslaand belang zijnde artikelen in dit opzicht zeker geen verwachtingen mogen worden gekoesterd.

Daar bovendien te Hoorn slechts enkele ondernemingen aanwezig zijn - de reeds genoemde kunstmesthandel, een houthandel, een kistenmakerij en een handel in bouwmaterialen - die als leveranciers van massa-goederen bij vervoer te water belang kunnen hebben, is het duidelijk, dat het gebruik van het onderhavige kanaal in dit opzicht slechts zeer bescheiden afmetingen zou aannemen. Waar eenerzijds het aantal geïnteresseerden slechts gering in aantal is, anderzijds deze geïnteresseerden geen loonnende verschepingen naar het betrokken gebied zouden kunnen doen plaatshebben en dus aan andere vervoersmiddelen (de vrachtauto) de voorkeur zullen geven, kan een binnendijksch kanaal volgens het voorgestelde tracé voor de centrale functie van Hoorn geen werkelijke beteekenis verkrijgen.

§ 6. De beteekenis van een binnendijksch kanaal voor de betrekkingen tusschen den Zuidwestelijken polder en het aangrenzende oude land.

Het schijnt vrij aannemelijk te veronderstellen, dat een randkanaal, dat als gevolg van het grillige verloop der Westfriesche kust en met het oog op planologische overwegingen gekenmerkt zal worden door een aantal het karakter van meren bezittende verbredingen, een belangrijke scheiding zou teweeg brengen tusschen den Zuidwestelijken polder en het aangrenzende oude land. Wederzijds contact zou er stellig niet door worden bevorderd en zou, indien het desondanks om redenen van noodzakelijkheid toch mocht ontstaan, in zijn ontwikkeling worden belemmerd. Het lijkt dus gewenscht te onderzoeken of zoodanig contact in de toekomst mag worden verwacht en zoo ja, of in dat geval ter bevordering van een vlotte gang van zaken aan een binnendijksch kanaal de voorkeur zou moeten worden gegeven.

Een der voornaamste in dit opzicht de aandacht trekkende punten is de mogelijkheid van het ontstaan eener dagelijksche trek van landarbeiders vanuit het oude naar het nieuwe land en terug. Bekend is, hoe in de Wieringermeer voor een groot deel in de behoefte aan arbeidskrachten wordt voorzien door de aantrekking van vaste zoowel als los-vaste arbeiders uit de randgemeenten. Godefroy vermeldt, dat in 1937 gedurende de maanden Mei t/m September op een totaal van 75 los-vaste arbeiders niet minder dan 70 buiten de Wieringermeer woonachtig waren. 10) Ook vande in 1940 op 119 akkerbouwbedrijven werkzame 194 vaste arbeiders waren blijkens een door ir. Prummel gehouden enquête slechts 95 in de Wieringermeer gehuisvest. 11)

10) J. Godefroy: Enkele arbeidsproblemen van de Wieringermeer, blz. 74

11) Ir. B. Prummel: Beschouwingen over de enquête aangaande het arbeidersvraagstuk in het jaar 1940 bij de pachters in de Wieringermeer.

Uit deze cijfers blijkt dus wel, dat een dagelijksche trek van arbeidskrachten in en uit den polder in beginsel zeer wel denkbaar en in feite voor de Wieringermeer momenteel ook een normaal verschijnsel is. Evenwel zal dit voorbeeld, althans voor wat betreft de vaste arbeiders, in den Zuidwestelijken polder stellig geen navolging vinden, daar zoowel het oordeel der door ir. Prummel ge-enquêteerde boeren als het resultaat van de onlangs vanwege de Wieringermeerdirectie gehouden sociografische enquête¹²⁾ luidde, dat de (eerste) vaste arbeider nabij het bedrijf behoort te wonen. Rekening zal dus in hoofdzaak slechts behoeven te worden gehouden met de, gedurende slechts een beperkt aantal opeenvolgende maanden (gewoonlijk tot een maximum van 9) op eenzelfde bedrijf werkzame, zoogenaamde los-vaste arbeiders.

De beide hiervoor genoemde enquêtes stemmen overeen in de constatering, dat bedoelde arbeidskrachten gevoegelijk op wat grooter afstand van het bedrijf kunnen wonen, hetgeen dus de aantrekking vanuit het oude land in beginsel toelaat. Wel wordt tegelijk de wensch uitgesproken, dat deze afstand niet grooter dan 3 a 4 km zij, maar in de praktijk zal toch bij aanwezigheid van een arbeidersoverschot in de randgemeenten tewerkstelling daarvan in den polder, als middel ter vermindering van de agrarische werkloosheid, stellig aanbeveling verdienen, ook al zou daardoor de dagelijks af te leggen afstand eenige kilometers hooger komen te liggen dan in principe wenschelijk wordt geacht. Ten aanzien van het vraagstuk van de te verwachten intensiteit der betrekkingen tusschen den Zuidwestelijken polder en het aangrenzende oude land zal dus veel blijken af te hangen van het al dan niet aanwezig zijn van een overschot van agrarische arbeidskrachten in de randgemeenten.

Godefroy meent, dat bij de zuidelijke polders het aandeel van de randgemeenten in de voorziening met arbeidskrachten voor den landbouw veel geringer zal zijn dan bij de Wieringermeer het geval was, vnl. als gevolg van de veel geringer bevolkingsdichtheid. Het valt echter op, dat juist het onderhavige randgebied, hoewel plaatselijk inderdaad zeer dun bevolkt (Wijdenes en Schellinkhout), daarnaast toch ook in de dorpen Hem, Venhuizen, Grootebroek en Bovenkarspel enkele belangrijke bevolkingsconcentraties bezit, welke - voorzoover aldaar van een arbeidersoverschot sprake mocht blijken te zijn - voor uitzending van landarbeiders naar nabijgelegen deelen van den polder stellig in aanmerking komen. Een beschouwing van de agrarische werkloosheid in de betrokken gemeenten, vooral ook in vergelijking met die in de randgemeenten der Wieringermeer, is dus thans op haar plaats.

Tabel VII bevat de bedoelde cijfers, absoluut en per 100 ha cultuurgrond, voor de maanden Januari en Juli van enkele opeenvolgende jaren.¹³⁾ Het blijkt, dat in beide gebieden in de gemeenten met overwegend graslandbedrijven (Wieringerwaard, Barsingerhorn, Winkel, Abbekerk, Wijdenes, Schellinkhout) de werkloosheid gedurende het geheele jaar minimaal was, terwijl daarentegen in de overige gemeenten de werkloosheid vooral des winters hooger was naarmate de oppervlakte tuinbouwgrond een grooter percentage van den bodem beslaat (Wervershoof, Bovenkarspel, Grootebroek).

12) Drs. S.J. Groenman: Voorloopige uitkomsten van de enquête ten plattelande aangaande de huisvesting der landarbeiders en andere vraagstukken.

13) van vroeger jaren, dus vóórdat de Wieringermeer volledig in bedrijf was, zijn geen gegevens bekend.

Tabel VII		Aantal hectaren cultuurgrond	Aantal werklooze agrarische arbeidskrachten.											
			1936				1937				1938			
			Januari		Juli		Januari		Juli		Januari		Juli	
			ab- so- luit	per 100 ha	ab- so- luit	per 100 ha	ab- so- luit	per 100 ha	ab- so- luit	per 100 ha	ab- so- luit	per 100 ha	ab- so- luit	per 100 ha
rand- gemeen- ten der Wier- meer	Anna Paulowna	4330	595	13,7	18	0,4	629	14,5	27	0,6	554	12,8	2	0
	Wieringerwaard	1666	53	3,2	4	0,2	85	5,1	6	0,4	60	3,6	0	0
	Barsingerhorn	1863	73	3,9	7	0,4	125	6,7	6	0,3	102	5,5	4	0,2
	Winkel	1780	45	2,5	7	0,4	78	4,4	0	0	60	3,4	0	0
	Abbekerck	839	7	0,8	0	0	7	0,8	0	0	10	1,2	0	0
	Opperdoes	786	15	1,9	0	0	25	3,2	0	0	10	1,3	0	0
	Medemblik	441	40	9,1	1	0,2	258	58,5	0	0	56	12,7	1	0,2
Wervershoof	1394	332	23,8	12	0,9	239	17,1	12	0,9	224	16,1	6	0,4	
rand- gemeen- ten Z.W.P.	Bovenkarspel	721	203	28,2	5	0,7	155	21,5	8	1,1	201	27,9	2	0,3
	Grootebroek	1162	263	22,6	2	0,2	200	17,2	0	0	270	23,2	6	0,5
	Venhuizen	1618	118	7,3	10	0,6	145	9,0	10	0,6	135	8,3	11	0,7
	Wijdenes	678	10	1,5	0	0	17	2,5	0	0	15	2,2	0	0
	Schellinkhout	665	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Het is dus vooral deze laatste categorie van gemeenten, die voor het onderhavige vraagstuk de aandacht verdient en waarom-trent vergelijking van de werkloosheidscijfers van belang is. Het blijkt dan, dat de agrarische werkloosheid in de gemeenten Bovenkarspel, Grootebroek en Venhuizen zeker niet minder en in eerstgenoemde gemeente zelfs hoger is geweest dan in de randgemeente der Wieringermeer ¹⁴⁾, zoodat - behalve tijdens het hoogseizoen - voor aanvullende arbeidsgelegenheid in den Zuidwestelijken polder stelling belangstelling zal bestaan.

Derhalve mag worden verwacht, dat inderdaad in de toekomst gedurende een aantal maanden des jaars een dagelijkse trek van los-vaste landarbeiders naar en van den Zuidwestelijken polder zal ontstaan, hetgeen dus de vraag aan de orde stelt of een binnendijksch kanaal daarvoor gunstiger omstandigheden zou scheppen dan een randkanaal. Uitgangspunt daarbij dient dan te zijn, dat bedoelde trek weliswaar uit een oogpunt van werkloosheidsbestrijding en ter vermindering van het huisvestingsprobleem voor tijdelijk in den polder werkzame arbeidskrachten zekere voordeelen biedt, maar dat dit slechts geldt, zoolang niet als gevolg daarvan de arbeiders excessieve afstanden behoeven af te leggen. Dit laatste gevaar nu is, als gevolg van de excentrische ligging van Bovenkarspel en Grootebroek, allermint denkbeeldig en zal dus - indien men althans de genoemde voordeelen wil binnenhalen - naar vermogen moeten worden gereduceerd.

Een randkanaal dan blijkt vanuit dit gezichtspunt om tweeërlei reden als ongunstig te moeten worden beschouwd. In de eerste plaats toch zullen de uit genoemde dorpen afkomstige arbeiders den polder in dat geval alleen kunnen binnenkomen bij Enkhuizen of bij Oosterleek, welke gezien het wegennet op het oude land de aangewezen overbruggingspunten zijn. Dit beteekent, dat deze arbeiders in vergelijking met de wegen, die zij zouden kunnen volgen

14) de werkloosheid in de randgemeenten der Wieringermeer werd to-
natuurlijk door de behoefte aan arbeidskrachten in dezen pol-
der reeds gunstig beïnvloed.

ingeval van een binnendijksch kanaal - wanneer zij den polder praktisch gesproken op elk gewenscht punt bezuiden de uitmon- ding van dit kanaal zouden kunnen bereiken - ten daels omwegen zullen moeten maken, waarin niet kan worden voorzien door het ontwerpen van een extra overbrugging tusschen de beide genoemde punten, aangezien de daaraan verbonden kosten niet in verhou- ding tot het te dienen belang kunnen worden geacht.

Maar vooral - en dit geldt in gelijke mate voor de arbei- ders uit Hem - Venhuizen - zullen in geval van een randkanaal de bedrijven, waarop deze arbeiders werk kunnen vinden, op grooter afstand van de oude kust komen te liggen en dus ook op die wijze een verlenging van de af te leggen afstanden teweeg brengen. Het resultaat zou vermoedelijk zijn, dat vanuit Grootebroek en Bovenkarspel slechts weinig arbeiders de tocht naar en van den polder zouden ondernemen en dat hun aantal vanuit Hem - Venhuizen zou worden gedrukt, zoodat de conclusie mag luiden, dat aan een binnendijksch kanaal voor wat betreft de voorziening van den Zuidwestelijken polder met tijdelijke arbeidskrachten vanuit het oude land ongetwijfeld de voorkeur moet worden gegeven.

Hiertegen schijnt te kunnen worden ingebracht, dat de vermelde werkloosheidscijfers - gezien het karakter van het betrokken gebied - uiteraard betrekking hebben op in den tuin- bouw werkzame arbeiders, zoodat het derhalve nog zeer de vraag moet heeten, of daarvoor in den Zuidwestelijken polder wel pas- sende arbeidsgelegenheid aanwezig zou zijn. Evenwel bestaat de waarschijnlijkheid, dat in aansluiting op de tuinbouwgronden in het gebied van Hem - Venhuizen ook in het aangrenzende deel van den Zuidwestelijken polder tuinbouw zal worden toegelaten, zulks ter bevrediging van de op het oude land (onder meer als gevolg van het steeds stijgend bevolkingsaantal) gevoelde be- hoefte aan uitbreiding van het tuinbouwareaal, waartoe aldaar geen voldoende gelegenheid is. Wordt een dergelijke uitbrei- ding verondersteld, dan mag niet alleen worden aangenomen, dat de aard der in den polder te verrichten werkzaamheden geheel zou overeenstemmen met de vakkennis der arbeiders van het oude land, maar ook, dat het voor de nieuwe bedrijven een groot voordeel zou zijn in de onmiddellijke nabijheid over dergelijke geschoolde en tot het eigen milieu behorende ar- beidskrachten te kunnen beschikken.

Ook op zichzelf beschouwd mag van deze vermoedelijke uitbreiding van den tuinbouw trouwens een versterking van het contact tusschen den polder en het aangrenzende oude land worden verwacht, zoodat hierin een tweede op het kanaal- vraagstuk van invloed zijnde factor kan worden gezien. Voor- zoover deze uitbreiding zich (gelijk bij de Wieringermeer) zou beperken tot het ter beschikking stellen van kleine per- ceelen aan op het oude land hun hoofdbedrijf hebbende pachters, zou bedoeld contact niet veel meer omvatten dan de begrijpe- lijke wensch, dat de bij te pachten perceelen zoo dicht moge- lijk bij het oude land zijn gelegen en vandaar gemakkelijk zijn te bereiken, opdat zij binnen het dagelijksch bereik blijven vallen. Zoodra echter tevens zou worden overgegaan tot de uitgifte van zelfstandige tuinbouwbedrijven aan uit Westfriesland afkomstige tuinders, zouden ook verderstreckende vormen van contact waarschijnlijk worden, als hoedanig in het bijzonder kan worden gedacht aan de veilingorientatie en de aansluiting bij coöperatieve organisaties. In geval eener niet te omvangrijke uitbreiding van den tuinbouw in den Zuid- westelijken polder immers zal oriëntatie op de nabijgelegen

veilingplaatsen van het oude land en aansluiting bij de bestaande Westfriesche vereenigingen een belangrijk voordeel kunnen zijn, daar anders oprichting van afzonderlijke organisaties in den polder, welke althans gedurende den eersten tijd en misschien ook later toch slechts een secundaire rol zouden kunnen spelen, niet zou kunnen worden vermeden. Ook dit beteekent evenwel, dat de betrokken bedrijven zoo dicht mogelijk bij het oude land moeten worden uitgegeven en dat de verkeersmogelijkheden daarmee eenvoudig en snel moeten zijn.

Voor de bevrediging van elk dezer wenschen nu zou een randkanaal een ongunstig punt van uitgang scheppen, daar dit ten eerste de afstand tot het oude land zou verhoogen, ten tweede het vervoer langs den weg tot het maken van omwegen zou dwingen, die de afstand nog verder zouden doen toenemen, en ten derde het vervoer per schuit onmogelijk zou maken, daar een breed en woelig randkanaal geen gelegenheid tot oversteken zou bieden. Weliswaar zou hier oogenschijnlijk het voordeel tegenover staan, dat de tuinbouwbedrijven in den polder via het randkanaal aanvoer hunner diverse benodigdheden zouden kunnen verkrijgen, maar hieraan mag niet veel waarde worden toegekend, daar de verhoudingsgewijze geringe hoeveelheden het voor de betrokken coöperaties en firma's vermoedelijk niet loonend zouden maken op deze wijze afzonderlijke verschepingen te doen plaats hebben, zoodat zij aan de bestaande overslag via Broekerhaven de voorkeur zouden blijven geven. Daarentegen zou een binnendijksch kanaal met een daaraan volgens het ontwerp van het Centraal Bureau ingericht centraal magazijn ook deze polderbedrijven in een gunstige positie plaatsen. Op grond van al deze overwegingen moet derhalve ook met betrekking tot de uitbreiding van den Westfrieschen tuinbouw worden geconcludeerd, dat daarvoor door een binnendijksch kanaal gunstiger voorwaarden worden geschapen dan door een randkanaal.

§ 7. Besluit.

Samenvattend blijkt dus, dat een binnendijksch kanaal volgens een langs den primairen weg loopend tracé, eenerzijds de nadeelige gevolgen terzake van de doorsnijding van het cultuurland tot een minimum beperkt, anderzijds sociaal-economisch gunstiger aspecten bezit dan een randkanaal. Het mag op een afvoer van circa 3000 ton tuinbouwproducten en op een aanvoer van circa 10.000 ton benodigdheden voor tuinbouw, akkerbouw en veeteelt rekenen, het veroorzaakt minder verlies van cultuurgrond en het werkt niet remmend op de aantrekking van arbeidskrachten van het oude land door den Zuidwestelijken polder of op de uitbreiding van den tuinbouw aldaar. Dat het nochtans in beteekenis zoo aanzienlijk ten achter blijft bij de verwachtingen, welke op grond van het rapport der Commissie van Aalst aanvankelijk schenen te mogen worden gekoesterd; moet in hoofdzaak worden toegeschreven aan de volgende factoren:

- 1e. het thans ontworpen tracé doorsnijdt een ander gebied met relatief minder belangrijke af- en aanvoerbehoeften;
- 2e. het wordt door het hoge peil verwijderd gehouden van de punten, waar de afvoerbehoefte het grootst is (de veilingen), zoodat tusschenvervoer noodzakelijk wordt, hetwelk het voordeelig verschil met afvoer te land of via Broekerhaven doet verminderen of verdwijnen;
- 3e. de commissie heeft de afvoer te water der tuinbouwveilingen aanzienlijk overschat, daar zij noch met de exportorientatie van een deel dezer veilingen en de daaruit voortvloeiende voorkeur voor het snelle vervoer per spoorwagon, noch met het feit, dat ook het door haar ontworpen tracé op grooten afstand

van de veilingen verwijderd blijft, voldoende rekening heeft gehouden;

4e. de commissie heeft de groote toekomst van het vervoer per vrachtauto niet voorzien.

De uit deze naar verhouding slechts geringe beteekenis voor de ontwikkeling van het onderhavige gebied te trekken conclusie is, dat de besproken voordeelen te veel een aanvullend en secundair karakter hebben om alleen op grond daarvan tot den aanleg van het onderhavige kanaal te kunnen adviseeren. De in de nota gegeven beschouwingen hebben als gevolg daarvan voornamelijk het resultaat gehad, dat zij omtrent de momenteele sociaal-economische consequenties van kanaalaanleg zoo volledig mogelijk inlichten. Een beslissing kan echter uit dien hoofde niet worden genomen en zal eerst mogelijk blijken na toetsing aan en combineering met op andere terreinen van onderzoek gelegen gezichtspunten. Slechts moge hier nog worden gewezen op de logische aansluiting, welke door een binnendijsch kanaal volgens het voorgestelde trace zou worden verkregen op een eventueele verbinding van den Zuidwestelijken polder met Hoorn onmiddellijk beoosten de stad, gelijk verdedigd in een vorige nota.

JUNI 1944.

De Sociograaf,

Drs. J. E. van DIERENDONCK.