

Haremakersluis, Gerrit

De Gerrit Haremakersluis, voormalige schutsluis tussen de [Balkenhaven](#) en het [Westzijderveld](#) te Zaandam. De eerste paal van de sluis werd op 18 december 1937 geslagen. De sluis werd op 25 juli 1939 geopend ter vervanging van de bouwvallige [De Hogendijker- of Jaap Haversluis](#). Zij werd reeds in 1976 gedempt, lag nog een aantal jaren als merkwaardig object naast de spoorlijn en werd bij de aanleg van de Hemspoortunnel tenslotte in 1988 gesloopt. De sluis werd genoemd naar de dijkgraaf die geijverd had om haar tot stand te brengen: Gerrit Haremaker.

Zaandam begon zich als havenplaats te ontwikkelen. In 1883 kwam de Oude Zeehaven in gebruik, in 1911 de Nieuwe Zeehaven. De houtaanvoer in Zaandam bereikte een onverwachte hoogte. Het scheepvaartverkeer naar de zagerijen in het Westzijderveld nam alsmaar toe; zware eisen werden gesteld aan de Jaap Haversluis. Veel houtfirma's gaven er de voorkeur aan, door de Jaap Haversluis te varen, daar anders twee keer schutten noodzakelijk was. Op veel dagen ontstond een opeenhoping van schepen aan beide zijden van de Jaap Haversluis. Wachttijden van enkele uren, soms halve dagen, waren niet te voorkomen, waarop heel wat arbeidsloon en schuithuur verloren gingen. Wilde men zeker zijn van vroege schutting, dan moest men heel vroeg voor de sluis aanwezig zijn. Op 10 augustus 1926 wezen B. en W. van Zaandam het bestuur van de polder Westzaan op het feit, dat de toestand onhoudbaar was en dat dringend verbetering van het verkeer van de haven naar het station en Westzijderveld moest worden verkregen. Dit leidde tot besprekingen waaronder ook werkgevers in het houtbedrijf met een plan bij het gemeentebestuur kwamen tot vergroting van de sluiscolk binnendijks.

De kosten werden geraamd, met het Polderbestuur werd overeenstemming verkregen, over verhoging van schutgeld was eensgezindheid bereikt, kortom, op een in begin 1927 te Westzaan gehouden vergadering werd besloten, dat met de voorgenomen vergroting van de Jaap Haversluis zou worden doorgedaan en Gedeputeerde Staten verleenden in september 1927 de voor de bouw nodige toestemming.

In deze richting zou dus zijn doorgedaan, wanneer niet andere omstandigheden dit plan plots onmogelijk maakten. De provincie was begonnen met het ontwerpen van plannen voor een primaire weg door de Zaanstreek. Zou de sluis oostelijk van de spoorbaan komen, dan zou een aantal beweegbare bruggen in de nieuwe weg noodzakelijk zijn geweest.

Provinciale Waterstaat achtte het ongewenst, dat snelverkeer langs de primaire weg hinder zou ondervinden van een geopende brug. B. en W. van Zaandam opperden het plan, gemeente-architect Doodhagen, een geheel nieuwe sluis te laten ontwerpen, westelijk van de spoorbaan. De bruggen in de primaire weg werden vaste bruggen, met een doorvaarthoogte van 2.50 meter. De nieuwe plaats van de sluis vormde een rechtstreekse verbinding met het Noordzeekanaal en de haven van Zaandam. Op 29 oktober 1928 vergaderde de werkcommissie en deelde mede, een maximum van f80.000 te willen bepleiten onder subsidie van 25 procent van de bouwkosten onder de uitdrukkelijke voorwaarde, dat in de nieuwe weg geen beweegbare bruggen kwamen. In een latere vergadering van de werkcommissie drong de voorzitter er op aan, dat te zijner tijd het terrein van de firma Bruynzeel, het Blauwe Zand, zou worden doorgegraven, teneinde een rechtstreekse verbinding van de sluis met de Nieuwe Zeehaven te verkrijgen. Ook de Spoorwegen hadden belang bij een betere verbinding van hun losterrein met de industrieën te water en werden daarom ook verzocht om een bijdrage in de bouwkosten. De Spoorwegen meenden echter geen belang te hebben bij het bouwen van een sluis.

Op het verzoek van firma Dekker te Zaandam de oude sluis te behouden, was de commissie unaniem van mening, dat de oude sluis moest verdwijnen. Wormerveer, Zandijk en Koog aan de Zaan wilden aan een eventueel exploitatietekort van de nieuwe sluis niet bijdragen, terwijl de gemeente Westzaan

hoogstens f200 per jaar wilde bijdragen. Na een officiële verklaring van de gemeente Zaandam een eventueel tekort op de exploitatie voor haar rekening te nemen, waren de bezwaren overwonnen en stond het vast, een bansluis te bouwen. Een ontwerp voor gemeenschappelijke rekening tussen de polder Westzaan en de vijf gemeenten werd aan de gemeenteraden ter vaststelling aangeboden, waarbij voorlopig geraamd werd f385.000. Gerekend werd op een provinciale bijdrage van ten hoogste f80.000 en een bijdrage ineens van de gemeente Zaandam van f60.000. Winst of verlies op de exploitatie was voor rekening van de gemeente Zaandam. Gedeputeerde Staten verleenden hieraan hun goedkeuring.

Op 21 oktober 1937 werd aanbesteed het maken van de schutsluis, uitgevoerd in gewapend beton. Laagste inschrijver was de firma H. V. en J. de Vries, aannemers te Purmerend. Het leveren en opstellen van een stalen ophaalbrug, benevens drie stalen sluisdeuren met bewegingsinrichtingen werd gegund aan de Nederlandse Staalindustrie te Rotterdam. Het plan voor de sluis is ontworpen door het ingenieursbureau Dwars, Heederik en Verhey uit Amersfoort, dat ook de leiding had van de uitvoering.

Gerrit Haremaker, onder wiens leiding het werk tot stand is gekomen, wees in zijn welkomstwoord tijdens de opening op de betekenis van deze sluisbouw voor handel en industrie in de Zaanstreek. Een betere verbinding is tot stand gekomen tussen het Westzijderveld, Noordzeekanaal en Zeehaven. Met eerbied huldigde Haremaker de nagedachtenis van Ericus Gerhardus Duyvis, in leven industrieel te Koog aan de Zaan, die een werkzaam aandeel heeft gehad in de volvoering van de plannen maar die de opening niet meer heeft mogen beleven.

Onder doodse stilte van de honderden belangstellenden langs de sluis kolk schoven de deuren open. Toen de sleepboot Joukje echter met zijn gepavoiseerde dekschuit met hout de sluis kolk ingetrokken was en de laatste klanken van het Wilhelmus verstoven waren steeg een oorverdovend gejuich op. De champagne ging rond onder de gasten en felicitaties werden gewisseld. Nadat ook de stalen verkeersbrug in de Westzanerdijk eenmaal open gezet was verenigden de gasten zich aan een lunch bij het Wapen van Zaandam.

Schut- en bruggelden Gerrit Haremakersluis. De tarieven van schut- en Druggelden van de pas geopende Gerrit Haremakersluis zijn als volgt vastgesteld:

- Roeiboot van minder dan 5 meter lengte 15 cent;
- Vaartuig van minder dan 13 ton, uitgezonderd roeiboot van minder dan 5 meter lengte 25 cent;
- Vaartuig van 13 ton tot en met 29 ton 45 cent;
- Vaartuig van 30 ton tot en met 40 ton 60 cent;
- Vaartuig van meer dan 49 ton 60 cent, verhoogd met 30 cent voor elke 25 ton of gedeelte daarvan, boven de 49 ton.
- Vloten en balken, al dan niet gezaagd of gehakt: Vlot balken van minder dan 7 meter lengte 25 cent,
- Vlot balken van 7 meter en meer, doch minder dan 10 meter lengte 45 cent;
- Vlot balken van 10 meter en meer lengte 70 cent;
- Elke losse balk, al dan niet aan een vaartuig verbonden 10 cent;
- Geflenste balken, per balk 2 cent.
- Het openen van de sluisbrug, per vaartuig enz. 25 cent.

Voor het schutten op een tijdstip buiten de uren in de algemene politie-verordening voor de polder Westzaan bepaaldelijk genoemd, was het dubbele van alle vorenstaande bedragen verschuldigd. Een ton is 1 M3 inhoud of 1000 kg. laadvermogen. Onder een vlot balken wordt mede begrepen een werkvlot en elk ander drijvend voorwerp, geen vaartuig of losse of geflenste balken zijnde. Onder balken worden inbegrepen stammen, palen en masten.

De Zaandamse Vrijwillige Reddingsbrigade heeft er daags na de opening met bekwame spoed voor gezorgd, dat bij de nieuwe Gerrit Haremakersluis twee kastjes met reddingsmaterieel, waaronder een dreg en twee haken, zijn geplaatst. Reeds op woensdag 26 juli 1939 werden door de nieuwe sluis reeds meer dan 80 vaartuigen geschut; een groter aantal dan op een dag door de oude sluis kon worden geschut. Er bestond veel animo om van de nieuwe sluis gebruik te maken. Uit erkentelijkheid voor de goede diensten, die de politie heeft bewezen tijdens de werkzaamheden aan de nieuwe sluis en waarvan de regeling van het verkeer over de hulpbrug wel het voornaamste was, heeft het bestuur van de polder Westzaan aan de Politiesportvereniging twee speren aangeboden voor de atletiekbeoefening.

Reeds in 1956 bereidt de gemeente Zaandam de verplaatsing voor van de Gerrit Haremakersluis. Dit laatste is nodig voor de tunnelbouw. De sluis werd in 1976 gedempt, lag nog een aantal jaren als merkwaardig object naast de spoorlijn en werd bij de aanleg van de Hemspoortunnel tenslotte in 1988 gesloopt.

Bronnen o.a.: [Zaans volksblad](#),

From:

<https://www.zaanwiki.nl/encyclopedie/> - **ZaanWiki**

Permanent link:

<https://www.zaanwiki.nl/encyclopedie/doku.php?id=haremakersluis>

Last update: **2020/09/07 12:04**