



Hoe Amsterdam geen nieuwe zeestraat kreeg

Ze kan je dingen laten zien waar op het eerste gezicht niets te zien is. Ze laat zien hoe het anders had kunnen lopen. Corine Nijenhuis maakt een breed gebaar over het weiland. „Stel je voor”, zegt ze, „dat hier een schip vaart, hoog op het water tussen twee dijken, en daarachter aan twee kanten zee.”

Dit is het eiland Marken, een van de decoers uit haar nieuwe boek, *De strijd om het IJ*. We zijn door mistige weilanden vol ganzen naar het uiterste puntje gelopen waar de vuurtoren staat, het Paard van Marken. Als de strijd anders was uitgekapt, stond het Paard nu aan de ingang van een kanaal, dwars door het eiland gegraven en zo verder via Waterland, een fonkelnieuwe scheepvaartroute naar Amsterdam. Het is er echt geweest, heel even.

In de negentiende eeuw was de Zuiderzee open en zout, maar vol ondiepten. Het IJ, dat van Amsterdam een zeehaven maakte, dreigde dicht te slibben.

Koning Willem I had het liefst een kanaal naar de Noordzee gewild, maar dat zou er pas onder zijn kleinzoon komen. Twee ingenieurs hadden ook plannen. Jan Blanken bedacht het Noordhollandsch Kanaal tussen Amsterdam en Den Helder en wilde langs het open havenfront van de stad een dijk aanleggen. Dat zou de stroming versterken zodat er minder slib neersloeg. Adriaan Goudriaan tekende zijn kanaal door Marken.

De twee botsten al jaren. Over het temmen van de rivieren, over het Nieuw-Amsterdams Peil (NAP), over havens en sluisen. Maar de 'kanalenkweste' spande de kroon, zegt Nijenhuis.

De stad die in concentrische halve ringen altijd open had gelegen naar het IJ, wilde Blankens dijk niet. Bij Goudriaans plan hoorde een dam die het IJ afsloot van de Zuiderzee; zijn kanaal zou achter die dam uitmonden. „Dat was helemaal niet te verteren.”

De koning, die tijdens zijn Engelse ballingschap meer dan een

beetje *canal mania* had opgelopen, hakte in 1825 de knoop door. Blankens kanaal was net af, maar nu al te smal voor grote schepen, en zonder die Amsterdamse dijk. Goudriaan mocht beginnen. Maar wie betaalde was onduidelijk, waarna 'de kanalenkoning' door het parlement werd teruggefloten en het werk drie jaar later werd stilgelegd.

Vanaf de IJsselmeerdijk kun je de loop ervan nog zien. Als je het weet. Een brede strook gras in een iets andere tint groen. Op Google Maps kun je er helemaal niet ommee, de gekromde baan door Marken die zich voortzet door Waterland naar Durgerdam. „Soms kan ik nog steeds niet geloven dat het Goudriaankanaal er echt is geweest”, zegt Nijenhuis.

Ijdele ingenieurs,
een eigenwijs
Amsterdam en een
'kanaalgekke' koning
vochten om een
dichtslibbend IJ

Ze wijst op de drie 'werven' in de verte, groepjes groen geschilderde huizen die op een verhoging in het landschap samenscholen. „Die zouden afgesneden worden van de rest van Marken. Was daar over nagedacht? De mensen die daar wonen weten misschien niet eens wat hier ooit had kunnen gebeuren.”

Amsterdam koos alsnog voor Blankens dijk. Of beter: twee halve; de Ooster- en Westerdoksdijk, die het Damrak open hielden. „Maar niet lang, want daar ligt nu het centraal station.”

„De stad, de koning en twee ingenieurs stonden elkaar naar het leven”, zegt Nijenhuis. „Maar we vergeten dat het IJ de vijfde partij is.” Een kracht die nog altijd niet is getemd. „Toen in 2024 de gemalen weigerden, was Amsterdam bijna ondergelopen.”