

VERENIGING TOT BEHOUD VAN OUD,
GROEN EN LEEFBAAR VOORSCHOTEN

Nieuwsbrief

48^e jaargang, nr. 4

December 2016

www.oglv.nl

Colofon

Vereniging

De Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten wil het culturele erfgoed van Voorschoten beschermen. Met de organisatie van de Open Monumentendag in Voorschoten en lezingen en activiteiten voor leden houden we de kennis en belangstelling voor ons erfgoed levend. Ook is de Vereniging een actieve en kritische gesprekspartner van gemeente, provincie en rijk als het om ruimtelijke ontwikkeling en het groen in ons dorp gaat.

Bestuur van de Vereniging

Stan Dessens	Van Hamellaan 46	Voorzitter	561 6381
Jan Willem Sentrop	Pr Margrietlaan 32	Secretaris	561 6694
Emile de Haas	Veurseweg 113	Penningmeester	561 7108
Karel de Beer	Sixlaan 76	Bestuurslid	561 8301
Henny van der Klis	Grieglaan 10	Bestuurslid	561 3191
Bart van Oirsouw	Sweelinckhof 14	Bestuurslid	06 5254 0076
Helmi de Ruiter	Leidseweg 5	Bestuurslid	561 2644

Het e-mailadres van het bestuur is bestuur@oglv.nl

Ledenadministratie

Ton de Jong, Baron Schimmelpenninck v.d. Oyelaan 54, 2252 EC Voorschoten, tel.nr. 071 561 6113. Aanmelding en wijzigingen kunt u doorgeven via: ledenadmin@oglv.nl of via genoemd postadres.

De minimumcontributie bedraagt voor het kalenderjaar 2015 € 7,50. U kunt ook een lidmaatschap voor het leven afsluiten voor € 150.

Website: www.oglv.nl

Nieuwsbrief

De Nieuwsbrief verschijnt viermaal per jaar. Kopij kan worden ingeleverd bij: nieuwsbrief@oglv.nl.

Verspreiding

De distributie van de *Nieuwsbrief* wordt gecoördineerd door Helen Raap, tel.nr. 071-561 2754. In Voorschoten bezorgen leden de Nieuwsbrief.

Activiteiten

Alle komende activiteiten voor onze leden kunt u lezen op onze website.

Inhoudsopgave

Van de voorzitter	4
Waar blijft ons afval	6
Jachtwerf Klaassen; de bouwer van een jachtklassieker	11
Actualiteiten	
Nieuwsbrief in 2017 in een nieuw jasje	24
Fietsenstalling bij NS-station	24
Ontwikkelingen park Ter Wadding	26
Publicaties	28
Activiteiten	30
Contact	32

Van de voorzitter

Ik wil u graag even bijpraten over de ontwikkelingen in de Duivenvoordecorridor.

Eind augustus heeft de coalitie van veertien organisaties die zich inzet voor het behoud van een open en groene Duivenvoordecorridor aan het college van B&W en de fractievoorzitters in de raad een pakket voorstellen aangeboden. Met deze voorstellen zou de financiële last van de gemeente kunnen worden afgewenteld. Deze last was ontstaan door het te duur opkopen van kassen. De gemeente wil dit dekken met de bouw op Roosenhorst (dat is het gebied bij de Bollenschuur).

In de Raadsvergadering van 26 september bood ik onze nieuwe burgemeester, mevrouw Pauline Bouvy, de door ruim 1200 mensen ondertekende petitie aan om de Duivenvoordecorridor groen te houden.

Op 4 oktober brachten twee oud-wethouders van onze gemeente, Frank ten Have en Jan van Leeuwen, op ons verzoek een advies uit. Zij gaven aan dat zij een aantal van onze voorstellen realistisch vonden. Deze voorstellen vertegenwoordigen gezamenlijk een potentiële waarde die overeenkomt met het bedrag dat de gemeente verwacht te verwerven uit de verkoop en bouw op Roosenhorst.

Op 1 november zijn wij en de twee oud-wethouders daarover in een besloten zitting gehoord. Wij hebben toen bepleit de besluitvorming over Roosenhorst aan te houden en onze realistische voorstellen serieus te gaan uitwerken. Daarna zette de raad buiten onze aanwezigheid het besloten overleg voort.

Op 3 november heeft de meerderheid van de raad, bestaande uit VVD, ONS, CDA en PvdA, besloten om alle alternatieven van tafel te vegen en aan het college het fiat te geven om door te gaan met de

plannen voor de bouw op Roosenhorst. Daarmee wordt, als het aan die partijen en het college ligt, de bouw op Roosenhorst een feit. In politieke kringen horen wij wel dat we zo laat waren en eigenlijk wat eerder aan de bel hadden moeten trekken. Nou, ik trek al aan de bel vanaf 2013 (eerste brief van OGLV inzake het verdubbelen van het bouwvolume) en al in februari van dit jaar hebben wij onze alternatieve financieringsvoorstellen voorgelegd aan de Raadsfracties: hoezo te laat? Wie was er nou niet wakker?

We wachten nu maar af met welke concrete plannen de winnende projectontwikkelaar komt. Die plannen zullen we op hun merites beoordelen, evenals het advies van het Qteam (kwaliteitsteam) voor de Duivenvoordecorridor. Daarna zal de gemeente het ontwerpbestemmingsplan gaan opstellen, dat over ongeveer een half jaar zal worden ingediend. Dan zijn wij -in juridische zin- weer aan zet om daarop een zienswijze in te dienen en later tegen de vaststelling van het bestemmingsplan eventueel in bezwaar en/of beroep te gaan. Dan zijn wij ver in 2017. Als we in beroep gaan, zal voorlopig nog geen spa de grond in gaan.

Natuurlijk zijn wij teleurgesteld over deze gang van zaken. Wij hebben serieuze alternatieven op tafel gelegd en het externe oordeel van de twee oud-wethouders bevestigde dat, maar de gemeenteraad gaf niet thuis.

De fixatie op het langs deze weg terugverdienen van het (te veel) betaalde geld voor het opkopen van de kassen benam de coalitiepartijen en het college de open mind om daarop serieus in te gaan.

Het is als met de afgebroken stadspoorten van Leiden, over lange tijd hebben we daar spijt van. Dat noemen ze een historische vergissing. U weet in ieder geval wie daarvoor verantwoordelijk zijn.

Stan Dessens

Waar blijft ons afval?

Remmelt Kruizinga dook in ons afval en had een gesprek met René Klavers van de gemeente Voorschoten. Dit leverde een helder beeld op van onze afvalstromen.

Monostromen

In de gemeente Voorschoten wordt jaarlijks ongeveer 12.000 ton aan afval geproduceerd wat neerkomt op 482 kg per inwoner. Een woord dat René veel in de mond neemt is 'monostroom'.



Een monostroom bestaat uit één afvalsoort én is recyclebaar.

Voorschoten scheidt het afval voor ongeveer 48%. Dit is aan de lage kant. De landelijke doelstelling is dat in 2020 75 % van het afval gescheiden wordt aangeleverd.

GFT, restafval, papier, plastic, glas, textiel, klein chemisch afval, kringloop en grofvuil zijn monostromen. Maar deze stromen moeten verder gesorteerd worden om zuivere stromen voor hergebruik te verkrijgen. Verontreiniging bemoeilijkt bewerking voor hergebruik. Inwoners scheiden hun afval niet altijd zo gewetensvol.

GFT

Hoe is het gesteld met de kwaliteit van het GFT? De bij hoogbouw verzamelde GFT is van slechte kwaliteit gebleken, met als gevolg dat het afgevoerd moet worden als restafval tegen hogere kosten. Daarom is besloten om deze GFT voorlopig als restafval in te zamelen. Het GFT uit de groene minicontainers (2100 ton per jaar) wordt verwerkt tot compost door Indavar in Alphen aan de Rijn.

Eenmaal per jaar, in april, kunnen de burgers van Voorschoten gratis compost afhalen. Je moet wel zelf zorgen voor een zak of bak en ook het vullen van zak of bak is iets wat je zelf moet doen! Het aardige hiervan is dat de burger een beetje gevoel krijgt voor wat hergebruik betekent. Een kringloopgevoel zeg maar.



Restafval

De gemeente houdt de samenstelling van het restafval bij en wat blijkt? Slechts 13% van het restafval is ... restafval! De rest had dus niet bij het restafval moeten zitten. Met als gevolg dat er geen andere keuze is dan het gemengde afval als (bijna) waardeloos materiaal te verbranden. Voor mogelijk hergebruik zou het veel beter zijn wanneer burgers hun afval gescheiden zouden aanbieden op de verzamelpunten: papier in de papierbak, glas in de glasbak, enz.

Op dit moment wordt er jaarlijks 6000 ton restafval verzameld en verwerkt. Al het restafval gaat naar de Afval Verwerking Rijnmond (AVR) in Rozenburg waar het verbrand wordt. De verbrandingswarmte wordt benut om er elektriciteit van te maken; de restwarmte wordt gebruikt door de industrie. Na verbranding blijven restproducten over in de vorm van slakken en metaal die ook nog hergebruikt kunnen worden.

Papier

Jaarlijks wordt ongeveer 1000 ton papier verzameld in de 24 verzamelcontainers en in de (blauwe of zwarte) minicontainers. Dit papier gaat naar de papier verwerkende industrie om er nieuw papier van te maken. Deze stroom levert de gemeente jaarlijks tussen de € 60.000 en € 70.000 op. Maar het inzamelen van papier kost ook geld dus uiteindelijk zijn de netto opbrengsten lager.

Plastic

Plastic levert ook geld op: bruto € 800 per ton, netto € 300 per ton. Maar plastic is een moeilijke afvalstroom omdat er zoveel verschillende soorten plastics zijn. Bovendien zijn de harde plastics (speelgoed, tuinstoelen) helemaal niet te verwerken en deze plastics zouden dan ook bij voorkeur bij het restafval moeten komen. Het sorteerproces leidt tot vier stromen die vervolgens naar vier verschillende fabrieken gaan om daar weer tot plastic verwerkt te worden. Daarbij zou het nieuw geproduceerde plastic bij voorkeur eveneens herbruikbaar moeten zijn, maar dat lukt niet altijd. Soms ontstaat een eindproduct dat niet opnieuw tot plastic verwerkt kan worden, zoals bermpaaltjes.

Glas

Glas wordt in Voorschoten ingezameld op kleur: wit, bruin en groen. Deze uitsplitsing maakt deze afvalstroom waardevoller: ongemengd levert het glasafval (bontglas) minder op. Want het scheiden van glassoorten is onontbeerlijk om nieuw wit of groen glas te produceren,; van bontglas is alleen opnieuw bontglas te maken. Het is de vraag of deze afvalstroom de gemeente ook netto wat oplevert. Het grote voordeel van deze stroom is dat er minder restafval overblijft en dus ook niet als zodanig verwerkt hoeft te worden. Het glasafval gaat naar het bedrijf Malta Recycling in

Dinteloord in Brabant om vervolgens weer tot nieuw glas verwerkt te worden.

Textiel

In Voorschoten wordt jaarlijks ca. 40 ton aan textiel verzameld. Deze stroom levert de gemeente geld op. Textiel van meubels, kleding of andere producten en artikelen gemaakt van katoen, polyester, enz., kunnen na inzameling voor 95% hergebruikt worden als grondstof voor nieuwe producten. Het ingezamelde textiel gaat naar een sorteerb企业 in Amsterdam. Een klein gedeelte van het textiel gaat vervolgens naar een aantal landen in Zuid-Afrika om daar hergebruikt te worden. Het overgrote deel wordt verwerkt tot een grondstof, zoals garens voor de vervaardiging van vloerbedekking, dekens, vilt voor geluidsisolatie en vulmateriaal voor bijvoorbeeld dashboards en autostoelen. Oude schoenen horen trouwens niet thuis in de textielcontainer maar kunnen weer ingeleverd worden bij de winkel waar ze gekocht zijn.

Klein chemisch afval

Jaarlijks zamelt de gemeente Voorschoten 22 ton klein chemisch afval in, voor een groot deel verfblikken en loodaccu's. De verfblikken en accu's gaan naar één van de Van Gansewinkel bedrijven, in Moerdijk. Daar wordt het zuur uit de accu's verwijderd en bij een gespecialiseerde verwerker geneutraliseerd en gezuiverd, of geschikt gemaakt voor hergebruik. Het kunststof wordt gerecycled en kan opnieuw ingezet worden bij kunststoftoepassingen. Ook het lood is volledig herbruikbaar en zelfs erg waardevol voor nieuwe loodaccu's of bij dakbedekkings-toepassingen. Circa 75 tot 80% van de volledige accu is herbruikbaar.

Eenmalige en oplaadbare batterijen bevatten waardevolle stoffen. Door gescheiden inzameling van oude batterijen kunnen de fabrikanten ook deze stoffen terugwinnen en opnieuw gebruiken.

Kringloopartikelen

Kringloopartikelen kosten de gemeente alleen maar geld. Voor deze stroom heeft de gemeente Voorschoten een contract afgesloten met de Stichting Schroeder van der Kolk in Den Haag, die werkt met mensen die een grote afstand tot de arbeidsmarkt hebben.

Grofvuil

Het grofvuil tenslotte wordt ongesorteerd ingezameld en naar de Vliko in Leiderdorp gebracht, die het verder uitsplitst in hout, ijzer, enz. Het gaat hierbij jaarlijks om ca. 600 ton.

Toekomst

Volgens Rene zullen in 2020 alle containers voor gft en restafval ondergronds gaan en worden beveiligd met pasjes. Er zullen ook meer milieuparken komen waar burgers terecht kunnen voor alle apart in te zamelen afvalstromen. Een bewustwordingscampagne zal de burgers aansporen beter om te gaan met het afval. Al die maatregelen moeten erin resulteren dat in 2020 de jaarlijkse hoeveelheid restafval (nu 6000 ton) wordt teruggebracht tot 3000 ton. Bovendien moet in 2020 al het GFT afval ter compostering aangeboden kunnen worden.

Remmelt Kruizinga

Jachtwerf Klaassen: de bouwer van een jachtklassieker

Wandelend langs de Korte Vliet aan de kant van Voorschoten beland je uiteindelijk op een klinkerweggetje met een oude beweegbare metalen boogbrug. Het wandelpad eindigt even verder op de Hofweg naar het restaurant Allemansgeest. Staande op de boogbrug kijk je uit op een haventje, de opstallen en boothuis van een voormalige jachtwerf: vergane glorie en sterk in verval. De waterplanten nemen geleidelijk bezit van het haventje.



Het is nu lastig voorstelbaar dat op deze plek in Voorschoten in het verleden honderden jachtklassiekers zijn gebouwd door jachtwerf Klaassen. In de beginjaren heette de jachtwerf 'Allemansgeest'. De oprichter van de werf, B. Klaassen, was in een verkoopbrochure van eind jaren vijftig van de vorige eeuw lovend over zijn product: "Tot dusver kende u onze kruisers slechts van enkele foto's en tekeningen, die helaas niet alle recht lieten wedervaren, maar de

werkelijkheid is overtuigender, speciaal wat de fraaie lijnen, afwerking en ruimtewerking betreft. Mag ik U eens uitnodigen voor een persoonlijk bezoek aan ons bedrijf?”

Een bezoek aan de werf in Voorschoten is helaas niet meer mogelijk. De jachtwerf is in 2003 failliet gegaan. Voldoende aanleiding om eens in de geschiedenis van deze in watersportkringen nog altijd vermaarde werf te duiken waar tientallen jaren de ‘Rolls Royce’ onder de Nederlandse motor-jachten werd gebouwd: de Super Van Craft. “Voor de Super Van Craft (....) geldt tot op de dag van vandaag als klassiek en chic. Dat komt door zijn statige verschijning op het water, dankzij de forse lengte, de elegante waaiersteven en de houten opbouw met grote ramen. Ook het jaren '70-interieur met zijn ruime salon (met whiskybar) ademt een sfeer van luxe en klasse. De Super Van Craft staat voor ‘goede smaak’.” *



Wat was dat voor een scheepswerf en wat voor jachten werden hier met veel liefde en vakmanschap gebouwd?

In het onderstaande overzicht van de jachtwerf is dankbaar gebruik gemaakt van het geschrift van een Duitse liefhebber en eigenaar van een Super Van Craft die al in 2003 constateert dat er weinig

* Erde Beulakker, Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis, Hilversum 2012, blz. 396.

bekend en gedocumenteerd is over de geschiedenis van de werf^{**}. Zijn beschrijving leunt sterk op de in gesprekken opgetekende kennis van de oorspronkelijke medewerkers maar ook van klanten van de werf.

Hoe zag de scheepswerf eruit?

Op de luchtfoto is de situering van de vroegere jachtwerf te zien.



De werf bestond uit -van links naar rechts- uit een klein overdekt kanaal dat als botenhuis dienst deed, een kleine middenhal waar de cascobouw plaatsvond en een langwerpige hal rechts bestaand uit drie afzonderlijke hallen die door spoorrails met elkaar waren verbonden. In de hallen vond de afbouw van de schepen plaats. De schepen kregen voor de hallen, liggend in het water van de

^{**} Dr. Wido Parczyk. Super van Craft – eine Legende Traditioneller Bootsbaus.: http://www.coc-con.de/wp-content/uploads/2014/02/Super-van-Craft-Eine-Legende_web.pdf

havenkom, de motoren. Nadien werden de schepen op een bok gezet, en weer naar binnen gebracht om verder afgebouwd en afgelakt te worden (niet gespoten maar geverfd in vijf lagen). Op het terrein staat ook nog, achter het botenhuis, het vroegere woonhuis van oprichter van de werf, B. Klaassen, dat later na zijn overlijden als kantoor dienst ging doen. Ook kende de werf een houtwerkplaats en een houtopslag. Nadat de kajuitopbouw van de schepen na het voorjaar van het jaar 2000 niet meer in mahonie- of teakhout maar ook in staal werd uitgevoerd, is deze houtafdeling ingekrompen.

Sinds de jaren 50 van de vorige eeuw is er vrijwel niets aan de opzet veranderd. Ook nu zijn de opstallen -weliswaar sterk in verval- nog in dezelfde vorm aanwezig.

In het begin van de jaren '70 verkreeg de werf ook een perceel aan de Kniplaan, met een haven. De roeivereniging Rijnland had ook een accommodatie op dit terrein. Van 1967 tot 1995 heeft Rijnland van deze roeiaccommodatie gebruik kunnen maken. Omdat de firma Klaassen op een gegeven moment haar bedrijf wenste te concentreren aan de Kniplaan, is de roeivereniging de huur opgezegd. Met de hulp van de provincie Zuid-Holland en de jachtwerf vond Rijnland een nieuwe locatie in het recreatiegebied Vlietland tegenover Voorschoten. Op die plaats betrok de vereniging in december 1994 de nieuw gebouwde botenloods met sociëteitsgebouw.

Door het overlijden van de heer Klaassen heeft uiteindelijk het concentratieplan van de werf aan de Kniplaan geen doorgang gevonden. Hier staan nog altijd drie hallen die jarenlang als winteropslag en voor het onderhoud van schepen dienst hebben gedaan. Een vroegere werknemer van Klaassen handelt hier nu nog in gebruikte schepen van Klaassen. Dat mag geen wonder heten. Want de schepen van Klaassen staan al vele tientallen jaren te boek

als kwaliteitsschepen die ook nu nog altijd hun waarde goed weten te behouden. De vraagprijs voor een gebruikte Super Van Craft van 15 meter is om en nabij de 300.000 euro.

Wie was de oprichter van het bedrijf?



Bernd Klaassen heeft de werf opgezet, hier op een foto die in het schaftlokaal van de timmerwerkplaats hing. Hij was een van oorsprong Duitse timmerman. Hij is geboren in 1909 en trouwde met een Nederlandse.

Klaassen begon voor de Tweede Wereldoorlog in Voorschoten met een timmerwerkplaats waar hij trappen, deuren en liftkooien vervaardigde. De veronderstelling is dat hij zich door reparatie- en verfpodrachten langzaam op de scheepsbouw is gaan toeleggen. Hij was zeer geliefd onder zijn werknemers. Daarnaast was hij een slimme zakenman. Hij verkocht een schip als het gezicht van de koper hem aanstond, zelfs als deze het eigenlijk niet kon betalen. Dan verkocht Klaassen het schip op afbetaling.

Hoe herken je een motorjacht van Klaassen?

Een Klaassen jacht heeft een karakteristiek voorkomen. Het merendeel van de door Klaassen gebouwde jachten was een Super Van Craft.

De motorkruisers hadden een lengte van 11 tot en met 22 meter. Er zijn geen gegevens of documenten beschikbaar over het



oorspronkelijke ontwerp van de Super Van Craft. Er zijn verhalen onder de oorspronkelijke werknemers dat een getalenteerde medewerker de karakteristieke lijnen van het schip zou hebben getekend.



Een schip van Klaassen was ook herkenbaar aan het gegoten beeldmerk op de voorsteven. Aanvankelijk was dit het wapen van Voorschoten met aan beide zijdes een handgesmede vleugel. Daarna werden in het beeldmerk de letters K(laassen) en V(oorschoten) in de zeventiger jaren werden de beide letters geflankeerd door een

kroon, uiteindelijk zijn de twee kroontjes verdwenen, en is het wapen schuin in tweeën gedeeld in vlakken met de voor Voorschoten herkenbare kleuren rood en geel. Let ook op de foto op de karakteristieke houten golvenklover. Na 1970 wordt die van RVS of staal gemaakt.

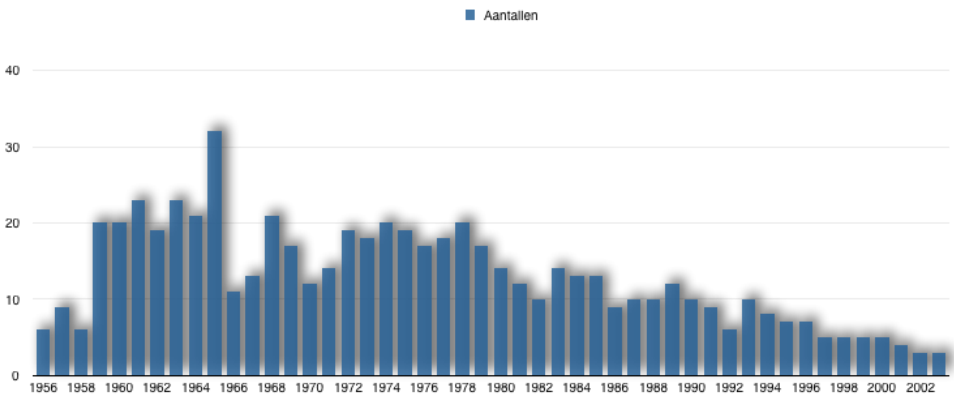


Hoeveel schepen heeft Klaassen gebouwd?

De eerste geboekstaafde motorboot van de jachtwerf Allemansgeest is in 1956 onder bouwnummer 50 te water gelaten, pas vanaf dit bouwnummer hield de werf de opdrachten bij in een speciaal orderboek dat behouden is gebleven en door de werf werd gekoesterd. Dat betekent dat er voordien 49 boten zijn gebouwd, dus voordat het bedrijf zich officieel als jachtwerf liet kennen. Al in deze jaren exporteert de werf jachten naar Duitsland en Frankrijk.

Opmerkelijk is dat de werf geen beurzen bezocht en vrijwel geen reclame maakte. Alleen in een watersporttijdschrift stond jarenlang dezelfde standaardadvertentie. Het was vooral een kwestie van mond tot mond reclame.

Halverwege het jaar 2003 -net voor het faillissement- had de werf in totaal 683 schepen in het orderboek staan, het merendeel in de Super Van Craftserie in verschillende lengtes. Daarnaast werden nog 10 kotters en 40 vletten afgeleverd. Van deze schepen werden 409 met een dubbele motor uitgevoerd. Het is niet bekend hoeveel exemplaren er precies zijn gebouwd; niettemin is een realistische schatting van de oorspronkelijke werf dat er in totaal ongeveer achthonderd schepen zijn gebouwd. In de laatste jaren van de werf werden nog maar een beperkt aantal schepen gebouwd, uit de volgende grafiek blijkt een gestage daling van de productieomvang tot in de laatste jaren enkele exemplaren:



De schepen van Klaassen varen nog altijd rond in de binnenwateren en langs de kusten van Noord-West Europa. De werf verscheepte ook een paar exemplaren naar de Verenigde Staten. In 1958 bouwde de jachtwerf Klaassen een schip voor een Amerikaan uit Washington

met het bouwnummer 75. Twee jaar later is een schip aan een klant in het naburige Arlington geleverd en in 1960 nog een naar Florida. Het Leidsch Dagblad meldt op 4 november 1959 dat Klaassen een proefvaart heeft gehouden op de Kaag met een kruiser voor Amerika, ontworpen door A. van Oudgaarden, een bekende jachtontwerper uit Rijswijk, en gelast door de gebr. Akerboom uit Oegstgeest. Het lukte dit bedrijf het oorspronkelijke houten Amerikaanse voorbeeld in staal uit te voeren. Dat bedrijf bestaat nog: het maakt nu slooponderdelen zoals schroeven, scheepsdeuren, loopplanken voor het topsegment. Volgens het bericht in het Leidsch dagblad zijn er dan al verschillende kruisers aan Amerika geleverd. 'De firma Klaassen die op deze wijze een wereldnaam begint te veroveren, hoopt door de aflevering van deze grote kruiser (11 meter!) de firma meer opdrachten tot versteviging van de deviezenpot te verschaffen'. In de orderlijst staan uiteindelijk zeven schepen die naar de Verenigde Staten zijn verkocht. Hoewel het succes bescheiden was, is dit exportkanaal opmerkelijk voor een kleine werf als Klaassen.

Waar komt de naam Super Van Craft vandaan?

De naam zou voortvloeien uit de genoemde inspanningen om de schepen in de Verenigde Staten te verkopen. „Super Van Craft“ zou de Amerikanen duidelijk moeten maken dat de schepen handmatig werden gebouwd. Zelfs in de beginjaren van de werf was dat handwerk in de botenbouw al niet meer vanzelfsprekend. Door de naamgeving werd dit onderstreept.

Een andere verklaring is dat Klaassen in de VS connecties had met het constructiebureau Van Craft uit Methuchen nabij New York. Dit veronderstelt dat de bootnaam zou zijn afgeleid van de naam van dit bedrijf. De tekeningen van de Klaassen-jachten in de prospectus

van dit bedrijf zijn inderdaad gesigineerd met Van Craft. Hoe het ook zij, de reden of oorsprong van de naam ligt hoogstwaarschijnlijk in de Verenigde Staten.

Wat voor mensen werkten bij Klaassen?

Bij Klaassen werkten ‘gedreven vakmensen met precies de juiste mix van traditionele ambachtelijkheid en technische innovatie. En vooral met heel veel liefde, gevoel voor detail en aandacht voor comfort’, zo meldde een internetsite met informatie over karakteristieken van scheepswerven^{***}. In 2003 had de werf 35 medewerkers. Sommigen werkten al meer dan 40 jaar bij de werf. Oude specialisten vertrokken pas als ze de pensioengerechtigde leeftijd bereikten. Met het vertrek van dergelijke oude getrouwe medewerkers verloor de werf ook veel kennis en ervaring, zeker als die medewerkers voor een bepaald deel van het schip verantwoordelijk waren. Met hun vertrek verdwenen daardoor tegelijkertijd ook karakteristieke kenmerken van de Super Van Craft. Zo verdween de van hout gevormde boeg in het begin van de jaren '70, na het vertrek van de enige werknemer die in staat was deze uit mahonie te maken.

Hoe werden de schepen gebouwd?

Tot de invoering van de Europese CE-normering voor pleziervaartuigen kwam de werf met de klant bij aankoop van een jacht alleen de lengte en de breedte overeen. Er werden geen precieze bouwtekeningen bij de koop overlegd. Dat had niets met geheimhouding te maken maar eerder met de praktisch georiënteerde bouwwijze. Tijdens de bouw vormde de werf het

^{***} www.watersportrecreatie.nl .

uiteindelijke schip werkende weg. Zo kon bij een kleinere motor een grotere tankinhoud worden ingebouwd dan bij een grotere motor.

Het scheepsontwerp werd in de loop der jaren verbeterd en aangepast. Bovendien kon zo optimaal rekening worden gehouden met de wensen van de klant. De verbeteringen werden dus niet in tekeningen vastgelegd maar in het geheugen van de medewerkers. Er was wel een 'archief' beschikbaar in de houtwerkplaats dat bijeengehouden werd door een houten lat (zie foto). Vrijwel alle door de werf gebouwde schepen stonden op multiplex plaatjes met daarop de in potlood opgetekende maatvoering. De volgende foto betreft de benodigde informatie van een romp voor een Super Van Craft uit 1978 van 12,6 meter. Aan de maatvoering hadden de botenbouwers genoeg, de rest was ervaring.

Bij de aankoop van een schip gaf de klant zijn wensen aan. Die wensen waren vaak gebaseerd op andere schepen, een salon zoals schip A, een keuken volgens schip B en een wasruimte volgens schip C. Op grond hiervan werd de maatvoering van het te bouwen schip bepaald. In 2003 bouwde de werf het laatste Klaassenschip op de klassieke wijze. De bouw van een schip was handwerk.



De bouw startte met de kiel die handmatig met een snijbrander uit



een lange staalplaat werd gesneden. Met een stansmachine werd de kielplaat in een V-vorm gevouwen. Met mallen werd de juiste hoek gecontroleerd en eventueel bijgesteld. De spanten werden stuk voor stuk op een aambeeld in de juiste vorm gesmeed. Ook de schotten tussen de verschillende ruimten in het schip werden gevormd. De spanten en schotten werden vervolgens op de kiel gelast. Daaruit ontstond het

geraamte van het schip.

De boeg werd omgekeerd (op de kop) gevormd. De tulpvorm van de boeg is dan al zichtbaar. De plaat van het dek werd gelijk aan de boeg gelast. De rompplaten werden met behulp van mallen gesneden en in de juiste vorm gebogen en vervolgens op de spanten gelast. Als dit was afgerond, was het casco gereed. Daarna werd het schip verder afgebouwd.

Waarom is de werf failliet gegaan?

Na het overlijden van oprichter Klaassen zijn de nieuwbouwplannen aan de Kniplaan niet doorgezet. De werf bleef op twee locaties actief. De werf, met opstallen en grond werd door een vroegere werknemer overgenomen en op dezelfde wijze voortgezet. Het

machinepark bleef grotendeels hetzelfde als in de jaren 50. Kennelijk zijn investeringen achterwege gebleven. De verkoopcijfers (zie eerder) liepen terug.

Op de voorpagina van de Leidsche Courant van 5 augustus 2003 stond dat de werf in financiële problemen terecht was gekomen. Aan de 35 werknemers kon tijdens de vakantieperiode geen loon meer worden uitbetaald.

Na het faillissement is de werf in afgeslankte vorm aan de Kniplaan voortgezet. De bouw van rompen werd uitbesteed. De locatie aan de Hofweg was daardoor niet meer nodig.

In 2015 verdween de werf definitief uit Voorschoten. Per 1 april 2015 is de naam 'Jachtwerf Klaassen' alsmede 'Super Van Craft' verkocht aan jachtwerf Witsen in Alkmaar. Aan de Kniplaan verkoopt Vink Jachtservice nog gebruikte Super Van Crafts. In de hallen is nu een winteropslag van schepen gevestigd. Ook kunnen er sloepen worden gehuurd.

Theo Jorritsma

Actualiteiten

Nieuwsbrief in 2017 in nieuw jasje

Sinds jaar en dag communiceert OGLV via de bekende Nieuwsbrief, die 4 x per jaar bij u wordt bezorgd. Daarnaast hebben we een inmiddels vernieuwde website: www.oglv.nl.

De Nieuwsbrief willen we in 2017 ook in een ander jasje steken. Met meer ruimte voor artikelen die ingaan op het groene en historische karakter van ons mooie dorp, in een ander formaat, in kleur.

Kortom: aantrekkelijker.

De gedachten gaan er naar uit om deze uitgaven 2 x per jaar bij alle leden te bezorgen. In het voorjaar en vlak voor Open Monumenten Dag. Actualiteiten zullen op de website worden gepubliceerd waarop u via de mail zal worden geattendeerd. De jaarstukken voor de ALV in april hoeft u niet te missen! Die zullen -separaat- tijdig worden bezorgd.

Vindt u het leuk om mee te denken over de vormgeving van ons verenigingsblad? Laat het dan even weten via nieuwsbrief@oglv.nl.

Dan nemen we contact met u op.

Fietsenstalling bij NS-station Voorschoten

De vereniging heeft een brief aan de gemeente Voorschoten gestuurd over de chaotische situatie met het stallen van fietsen bij het Voorschotense station. De fietsenstalling is duidelijk te klein en er staan veel fietsen die niet meer in gebruik zijn (weesfietsen).

ProRail is voornemens de stalling uit te breiden en wij hebben bij de gemeente erop aangedrongen de nodige financiële middelen daarvoor beschikbaar te stellen en handhavend op te treden tegen

de her en der gestalde fietsen en de ‘weesfietsen’ af te voeren naar een fietsenbewaarpplaats waar de eigenaar zijn fiets kan ophalen. Het college van B&W heeft onze brief onlangs beantwoord. Men deelt ons mee dat de gemeente niet financieel bijdraagt in de kosten van de nieuwe fietsenstalling, die vanwege de beperkte ruimte in twee lagen zal worden uitgevoerd. Daarmee wordt de capaciteit verdubbeld ten opzichte van de huidige situatie. Als Prorail en de provincie Zuid-Holland het eens zijn geworden over de financiering zal de gemeente -op aanvraag van ProRail- een omgevingsvergunning voor de aanleg verlenen. De beide financiers zouden inmiddels een akkoord over de kostenverdeling hebben bereikt. De gemeente verwacht dat de werkzaamheden nog in 2017 zullen worden uitgevoerd.

Ons voorstel tot het merken en afvoeren van niet tijdig door de eigenaar opgehaalde ‘weesfietsen’ stuit op juridische problemen. De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) maakt alleen het afvoeren van fietswrakken mogelijk; veel van de ‘weesfietsen’ voldoen echter niet aan die kwalificatie. Fietswrakken worden met enige regelmaat door de gemeente afgevoerd, maar verder kan men niet gaan. De APV biedt wel de mogelijkheid om gebieden aan te wijzen waar het verboden is om fietsen te stallen buiten de daarvoor aangewezen parkeerplaatsen. Deze bepaling is echter niet concreet ingevuld en de gemeente wil dat ook niet doen zolang er bij het station een duidelijk tekort aan plaatsen bestaat. Het ziet er dus naar uit dat de huidige chaotische situatie met her en der gestalde fietsen rond het station nog wel enige tijd zal voortduren. De verdubbeling van de capaciteit blijft voorlopig een wenkend perspectief.

Jan-Willem Sentrop

Ontwikkelingen Park Ter Wadding

Dit voorjaar is er met veel publieke aandacht een aanvang gemaakt met het herstel van het park van Ter Wadding. Wethouder Bianca Bremer heeft toen symbolisch, op de plaats waar vroeger een boomgaard moet zijn geweest, een nieuwe hoogstam boomgaard aangeplant. Maar toen...

Enige weken later stond er opeens een levensgroot hek midden in het park dat tot dan toe geheel voor het publiek was opengesteld. Met dat hek wordt het park in tweeën gedeeld en is een deel van het park niet meer toegankelijk.

Even de gemeente gebeld voor opheldering. Wat is er aan de hand?

Ter Wadding heeft twee eigenaren: de gemeente Voorschoten bezit een groot deel van het park en de heer Smitsloo is eigenaar van het huis en de watergang in het verlengde van het huis. Het pand wordt verhuurd aan onder meer het Cardiologie Centrum Voorschoten en de Multiple Sclerose Vereniging. Overlast door hangjongeren vormde voor de heer Smitsloo aanleiding om een hek te plaatsen om zijn huurders te beschermen.

Het hek is geplaatst zonder dat de noodzakelijke omgevingsvergunning hiervoor is gevraagd. Een vergunning is dan ook niet verleend. Volgens de gemeente staat het hek er dus illegaal. Smitsloo deelt die mening echter niet. In het Leids Dagblad van 7 oktober j.l. meldde hij dat het privégedeelte door toepassing van de Natuurschoonwet tot 'niet openbaar' verklaard is, terwijl het bestemmingsplan wel de ruimte biedt om een hek te plaatsen.

En hoe nu verder?

De beoogde renovatie van het park en het toekomstige beheer ervan is een gezamenlijke opgave van de beide eigenaren. Om Ter Wadding weer in oude glorie te herstellen en aantrekkelijk te maken is samenwerking tussen beide partijen essentieel. De erfgrans loopt nu dwars door de watergang. Dat belemmert een gecoördineerde renovatie van het park en het toekomstig beheer ervan. De gemeente is al geruime tijd in gesprek met Smitsloo, zowel over verwijdering van het hek als over een gezamenlijke aanpak van de renovatie. De gemeente hoopt er snel uit te komen met Smitsloo.

En wanneer wordt het park onderhanden genomen?

Begin december start het parkherstel. De sfeer en architectonische essentie van de historische parkaanleg krijgen dan opnieuw vorm. Het park is rond 1810 door de familie Van Noord-Stratenus aangelegd in vroege landschapsstijl en latere eigenaren hebben hier maar weinig in veranderd. Toen de gemeente het park in beheer nam, is de parkstructuur gewijzigd, met name het verloop van de paden. Daarmee wordt gestart en vervolgens de beplanting.

Henny van der Klis

Publicaties

Enkele Reis Ver Weg: verhalen van Voorschotense emigranten Loes de Koning-Volker

Tussen 1950 en 1960 ontstond een ware emigratiegolf. Vele Nederlanders vonden, vlak na de Tweede Wereldoorlog, dat er weinig toekomst te verwachten was in eigen land. Ook uit Voorschoten vertrokken in die jaren vele families naar landen als Australië, Canada en Nieuw-Zeeland. Loes de Koning - Volkers ging naar hen op zoek, vond ze en interviewde ze. Hun verhalen zijn gebundeld in een boek getiteld: *Enkele Reis Ver Weg*.



In dit boek staan ook de brieven die van 1950 tot 1952 gepubliceerd werden in het plaatselijke nieuws- en advertentieblad *De Omroeper*, geschreven door E.M.I. Grant. Pseudoniem van een Voorschotenaar, die met zijn gezin naar Australië vertrok. Een prachtig ooggetuige verslag van hoe een dergelijke grote reis verliep en hoe bij aankomst het zoeken naar een verdere toekomst begon.

Voorschoten tussen 1200 en 1400: Een ambacht in het graafschap Holland Marijke Reinsma

Over de geschiedenis van Voorschoten in de dertiende en veertiende eeuw is nog niet eerder geschreven. Het was in Voorschoten, dat toen heel welvarend was, een interessante tijd. Uit die tijd stammen bijvoorbeeld kasteel Duivenvoorde en de nog steeds jaarlijks gehouden paardenmarkt.



Voorschoten lag op het platteland van het graafschap Holland, onder de rook van de stad Leiden. Op het platteland ging het anders toe dan in de steden; die kregen gewoonlijk privileges van de graaf en mochten soms ook eigen regels stellen. Wel waren er binnen het graafschap op veel punten overeenkomsten.

In dit boek worden vanuit de lokale geschiedenis van Voorschoten lijnen doorgetrokken. Dat gebeurt aan de hand van uiteenlopende onderwerpen als de eerste bewoners van kasteel Duivenvoorde, de jaarmarkt, de kerk, de positie van de vrouw en de eigendomsoverdracht van grond. Als algemene achtergrond wordt iets verteld over het graafschap Holland, het leenstelsel, dat een fundamentele rol speelde in deze tijd, en de sociale klassen. In een bijlage zijn bijzonderheden opgenomen over de plaats Voorschoten als zodanig.

Voorschotense verhalen III: 25 pareltjes uit een dorp in bedrijf Jan H.M. Sloof

Vijfentwintig geïllustreerde verhalen geven een beeld van bedrijvigheid in Voorschoten in de tijd van onze ouders en grootouders. Een reeks bekende en minder bekende ondernemers passeert de revue en beschrijft de ontwikkelingen in hun beroep en bedrijf.



Activiteiten

28 januari 2017 om 14.30 uur
Rondleiding Voorstraat Voorschoten

Aanvang om 14.30 uur bij het museum, Voorstraat 17 met een kopje thee of koffie.

Daarna neemt Jan Sloof ons mee door de aloude Voorstraat en zal ons dan tal van wetenswaardigheden over deze prachtige straat vertellen. Hij zal ingaan op de functie die de straat vervulde als marktplein en evenementenplein in het verleden. De fraaie lindebomen komen aan bod evenals de gasverlichting. Voorts vertelt hij over de oud-Hollandse panden en hun bewoners, met hier en daar een anekdote. Ook de Molenlaan en de Treubstraat krijgen aandacht. De rondleiding neemt ongeveer anderhalf uur in beslag.

Aantal deelnemers maximal 25

Inschrijven via de mail: activiteiten@oglv.nl

8 april 2017 van 11.00 tot 12.00 uur
Rondleiding in de Hortus Botanicus te Leiden.

De Hortus botanicus aan het Rapenburg 73 in Leiden is de oudste botanische tuin van Nederland. Aangelegd in 1590 en uitgebreid in de eeuwen daarna is de Hortus hét groene hart van Leiden. Hier kweekte Carolus Clusius de eerste grote tulpencollecties van Europa en introduceerde Philipp Franz von Siebold ongeveer 700 tot dan toe onbekende planten uit Japan en China.

Inschrijven via de mail: activiteiten@oglv.nl

mei 2017

Lezing over Haagse en Leidse buitenplaatsen door René Dessing

René Dessing zet zich al vele jaren in voor het behoud van de Nederlandse buitenplaatsen. In november 2016 verscheen zijn boek 'Haagse en Leidse buitenplaatsen. Over landelijke genoegens van adel en burgerij'.

Nadere informatie volgt op onze website of in de volgende Nieuwsbrief.

juni 2017

Nadere informatie volgt op onze website of in de volgende Nieuwsbrief.

10 september 2017

Open Monumentendag

oktober 2017,

Stads- en hofjeswandeling in Leiden onder leiding van Gilde Leiden.

Nadere informatie volgt op onze website of in de volgende Nieuwsbrief.

november 2017

Rondleiding in museum Voorlinden te Wassenaar

Nadere informatie volgt op onze website of in de volgende Nieuwsbrief.

Contact

bestuur@oglv.nl

Voor alle bestuurszaken betreffende het beleid van de vereniging; u krijgt een reactie van de secretaris.

penningmeester@oglv.nl

Voor de contributiebetaling en de financiën van de vereniging in het algemeen.

ledenadmin@oglv.nl

Voor aanmelding, verhuizing, wijziging mailadres, opzegging.

jeugd@oglv.nl

Voor alles wat betreft het betrekken van de jeugd bij de historie van ons dorp.

[niewsbrief@oglv.nl](mailto:nieuwsbrief@oglv.nl)

Voor kopij, deadline, oproepen, mededelingen voor de Nieuwsbrief.

planologie@oglv.nl

Voor alle zaken betreffende nieuwbouw, renovatie, restauratie, monumenten, bestemmingsplannen, groenontwikkeling, planologie (Duivenvoordecorridor, RijnlandRoute), archeologie, e.d.

activiteiten@oglv.nl

Om u aan te melden voor onze activiteiten. Die zijn meestal alleen voor leden, tenzij anders aangegeven.