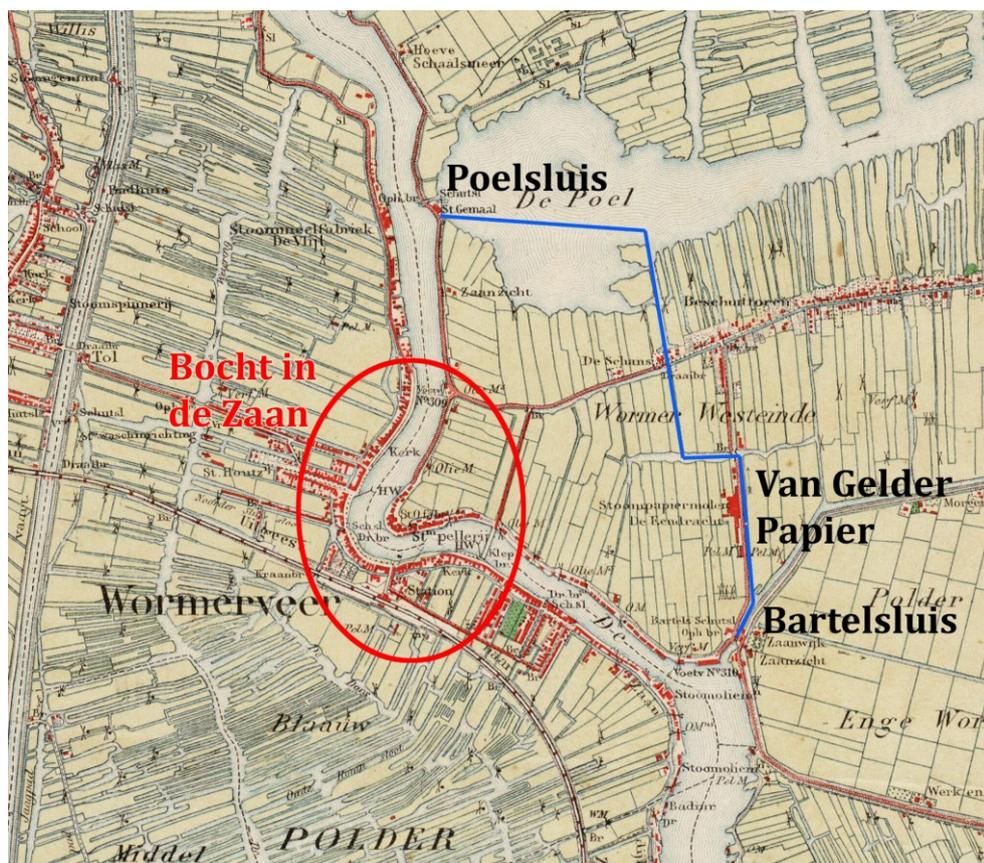


De provincie wil een kanaal, Van Gelder Papier een Zeehaven

Kanaalkwestie is een belemmering voor het oplossen van de woningnood

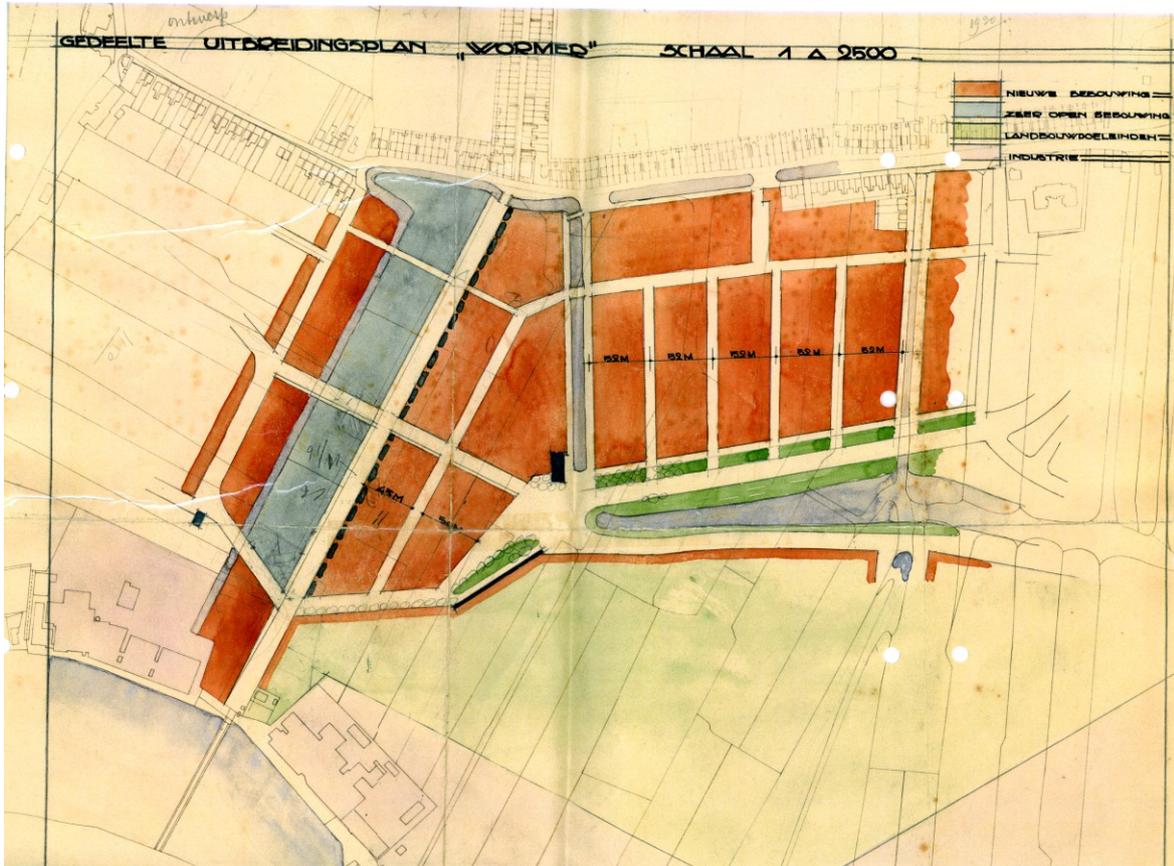
Direct na de Tweede Wereldoorlog werden er plannen voorbereid, die bij uitvoering zouden betekenen dat een groot gedeelte van het grondgebied van de gemeente Wormer zou worden vergraven voor de aanleg van industriehavens en een scheepvaartkanaal. Deze plannen waren een cumulatie van eerdere voorstellen en ideeën van de provinciale overheid en van de voornaamste werkgever in Wormer, de papierfabriek van Van Gelder Zonen. De oudste plannen dateren al van het midden van de 19^e eeuw. Nieuwe initiatieven i.v.m. de industrialisatie politiek door de centrale regering in Den Haag zorgden voor opleving van de belangstelling voor deze plannen. Achteraf kan worden geconstateerd dat deze plannenmakerij een sterk vertragend effect heeft gehad op het oplossen van de grote woningnood in Wormer direct na de Tweede Wereldoorlog. De drie afzonderlijke plannen waren:

1. Een afsnijdingskanaal voor een bocht in de Zaan
2. Een eigen haven voor de papierfabriek van Van Gelder Zonen
3. Een aantal industrieterreinen met haventoeegang t.b.v. de vestiging van nieuwe industrieën in de Zaanstreek



Detail van een topografische kaart van Wormerveer en omgeving van 1911 waarop o.a. is aangegeven de vaarroute vanaf de Bartelsluis en vanaf de Poelsluis naar de papierfabriek van Van Gelder Zonen aan de Westerveersloot in Wormer. Bovendien is de scherpe bocht in de Zaan aangegeven. Gemeente Archief Zaanstad - beeldnummer 52.00706

De drie plannen hadden een onderlinge relatie in die zin dat het doorgaan van het ene plan afhankelijk was van het uitvoeren van een van de andere plannen. Ook het vaststellen van het tracé van de 'Oostweg', een hoofdverkeersweg langs de oostkant van de Zaan die dwars door Wormer zou worden aangelegd, had grote invloed op de uitvoerbaarheid van de maritieme plannen en indirect op de uitbreidingsplannen van de gemeente Wormer.



Uitbreidingsplan 'West' van de gemeente Wormer uit 1931. Links onder de Zaanbrug. Zolang de definitieve locatie van het kanaal, de havens en het tracé van de Oostweg niet waren vastgelegd moest Wormer wachten met het plannen van de hoognodige woningbouw in het 'Uitbreidingsplan West'.

Waterlands Archief Purmerend - Stukken betreffende het uitbreidingsplan van het westelijk gedeelte der gemeente, vaststelling d.d. 12 november 1931 en intrekking d.d. 14 juli 1949.,1931-1950

Uitbreidingsplan West omvatte een gebied ten zuiden van de Zandweg, aansluitend op de bebouwing van de Badhuisbuurt, tot aan de Dirksloot en verder oostwaarts tot het Zaandammerpad. Een hoofdweg vanaf het Zaandammerpad naar de Nieuweweg zou de slagader worden waarop haaks een aantal zijwegen zouden worden geprojecteerd. Het gebied ten zuiden van de Dirksloot was bestemd voor villabouw en woningen voor hoge en lage huurklasse plus een muziektent in het groen¹. Deze plannen, waarvan de eerste tekeningen al in de begin jaren dertig zijn gemaakt, liepen nu gevaar omdat er industrieterreinen en havens zouden worden aangelegd.

Voor de aanleg van haventerreinen in de Zaanstreek werd er verschil gemaakt tussen havens voor binnenvaartschepen en voor zeegaande schepen. De haventerreinen in

Wormer zouden geschikt moeten zijn voor het ontvangen van coasters (zeegaande schepen) tot 2.000 ton.² Ook VGZ had belangstelling voor de aanleg van een dergelijk type haven; alle grondstoffen werden, vanuit Scandinavië, over zee aangevoerd. Nu werden die goederen nog bij de VGZ vestiging in Velsen overgeslagen op binnenvaartschepen en dekschuiten. Maar met de nieuwe insteekhaven zouden deze schepen rechtstreeks kunnen doorvaren naar de fabriek in Wormer.

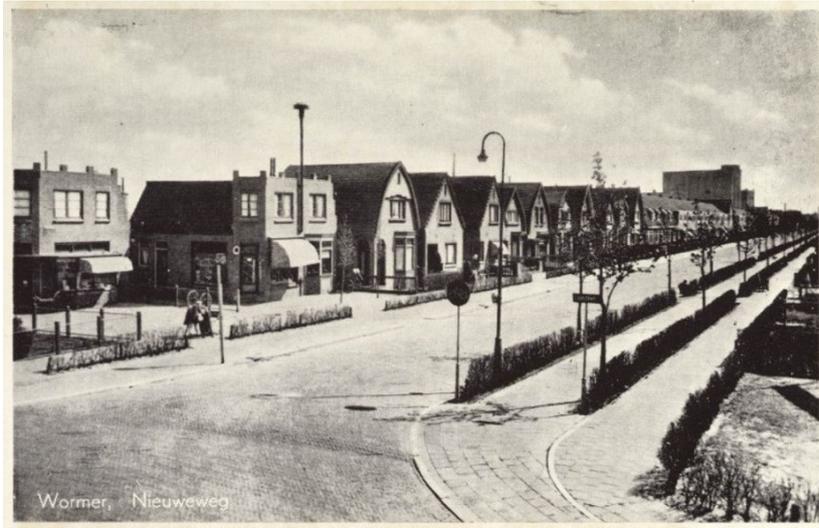


Dekschuiten met grondstoffen liggen voor de Poelsluis te wachten om te worden geschut naar het Zwet en de doorvaart naar de fabriek via de Schanssloot. Datering ± 1950. Waterlands Archief, Purmerend, beeldbank nr. WAT002000210

De eerste besprekingen m.b.t. deze, voor Wormer, rigoureuze plannen werden in het diepste geheim gevoerd. Regelmatig werd er op gewezen dat grondspeculanten geen kans mochten krijgen voordeel te behalen uit deze ontwikkelingen. De gemeenteraad van Wormer werd op 27 oktober 1949 in een extra overleg, en onder strikte vertrouwelijkheid, bijgepraat over de contouren van deze plannen. Volgens burgemeester Loggers zou Wormer in dit 'miljoenenplan' bij uitvoering niet meer dan naar draagkracht kunnen bijdragen. Hij ging er daarbij vanuit dat het Rijk het tekort voor zijn rekening zou nemen en dat ook de andere Zaanse gemeenten zouden bijdragen³.

Het architectenbureau Verhagen, Kuiper, Gouwetor en de Ranitz uit Rotterdam, adviseur van de gemeente Wormer, werd vertegenwoordigd door de heer de Ranitz. Hij stelde onder meer dat de uitbreidingsplannen van de gemeente vertraging hadden opgelopen door de 'kanaalkwestie'.⁴ Het bureau was er niet van overtuigd dat de ontsluiting van het kanaal voor de gemeente financieel uitvoerbaar zou zijn. De vertragingen (door de kanaalkwestie) hadden een terugslag op de woningbouw. Dat de kosten van de ontsluiting van de industrieterreinen in Wormer in geen geval door de gemeente konden worden opgebracht, werd door hem bevestigd.⁵

Toen in 1954 bleek dat Wormer zelf voor de kosten van deze grote investeringen zou moeten opdraaien werd er door de gemeente Wormer een bezwaarschrift ingediend bij de Kroon. Naast de enorme investeringen voor het kanaal en de industriehavens zou, afhankelijk van de gekozen variant, bij uitvoering van de diverse plannen, zelfs een substantieel deel van de bestaande woningvoorraad moeten worden afgebroken. In het bezwaarschrift van 2 juni 1954 stelde de gemeente dat ongeveer 400 woningen (\pm 30% van de toen aanwezige woningvoorraad) in de nabije toekomst zouden moeten verdwijnen. De gemeente Wormer meende dat de gemeente niet alleen zou moeten opdraaien voor de financiële gevolgen van deze 'bovengemeentelijke' projecten.⁶



De Nieuweweg in Wormer omstreek 1950. Een groot gedeelte van deze woning uit omstreeks 1930 zouden moeten worden gesloopt i.v.m. de aanleg van het kanaal.

*Gemeente Archief
Zaanstad.
Beeldnr. 41.01367*

Het economisch perspectief waarin deze plannen werden ontwikkeld.

“Het was een sobere periode, die late jaren veertig en vroege jaren vijftig. Na de bevrijding had één op de acht Nederlandse gezinnen geen woning meer. Een kwart van het productieapparaat en de infrastructuur was vernietigd of verdwenen. In arme stadswijken liep meer dan de helft van de kinderen op blote voeten. Veel Nederlanders waren bang dat deze armoedige situatie blijvend zou zijn. Jaarlijks kwamen er tussen de 30.000 en 40.000 mensen bij op de arbeidsmarkt. Waar moest er voor hen werk vandaan komen? De vraag was des te klemmender omdat bij iedereen de crisis van de jaren dertig nog vers in het geheugen lag. Waren door die grote werkloosheid toen, niet bewegingen als het communisme en het nationaalsocialisme sterk geworden?

De regering besloot tot een politiek van snelle en geforceerde industrialisatie, met behulp van subsidies en belastingfaciliteiten. Om voor deze omvangrijke investeringsgolf voldoende geld vrij te maken, werden de lonen zo laag mogelijk gehouden.” Aldus de auteurs Geert Mak, Jan Bank e.a. in ‘Verleden van Nederland’.⁷

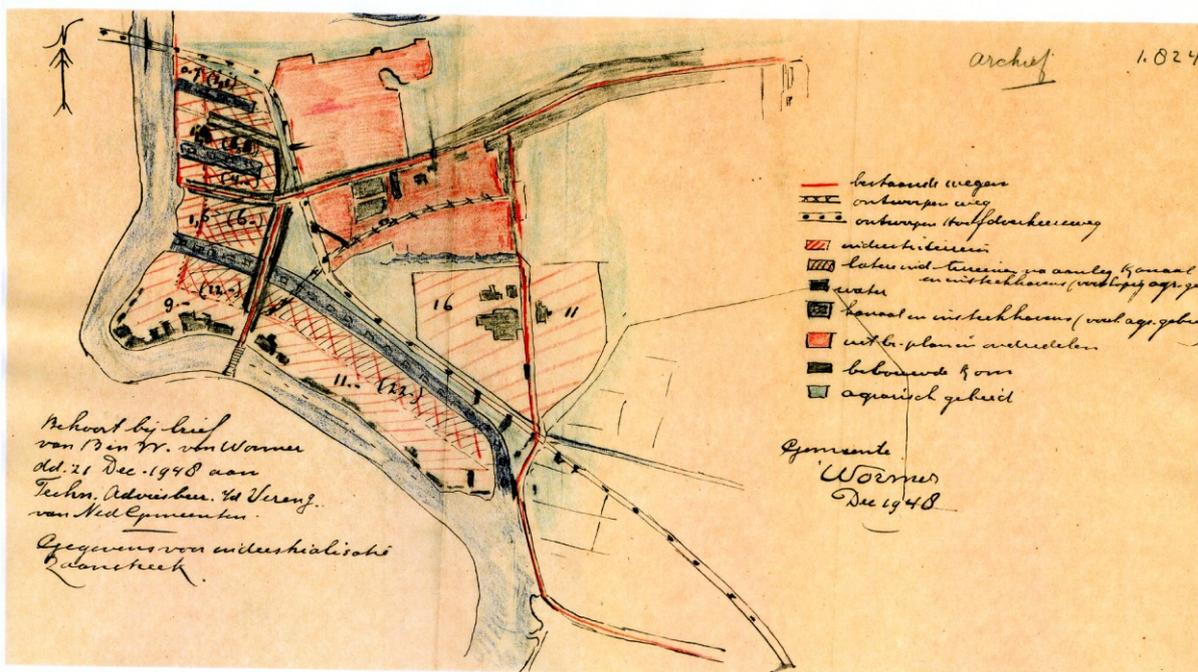
Een van de uitgangspunten van het regeringsbeleid direct na de oorlog was dat er meer export nodig was om de benodigde import van kapitaalgoederen mogelijk te maken. Een substantieel gedeelte van de Zaanse industrie, zoals bijvoorbeeld de rijstpellerij, was van oorsprong gericht op export. De centrale regering achtte de industrie in de Zaanstreek dan ook een van de speerpunten in haar beleid.⁸

De schets van de industriële ontwikkeling werd vastgelegd in de verschillende industrialisatienota's, waarvan er tot 1953 in totaal 8 verschenen. De nota's verschilden van toon, zo werd er in achtereenvolgens o.a. gepleit voor:

- Het stichten van basisindustrieën wegens de te verwachten multiplierwerking die juist van deze industrieën uit zou gaan.
- Een overheid die niet te veel in details zou treden. Het industrialisatiebeleid moest een algemeen richtsnoer geven maar geen bindende kracht hebben.
- Het particulier initiatief moest het primaat hebben bij het industrialisatieprogramma. Of de overheid dan zelf nog initiatieven moest nemen werd daarmee afhankelijk van het particulier initiatief.
- Meer investeringscontrole om, in het kader van de door de PvdA voorgestane meer planmatige industrialisatie, de voorgenomen investeringen te kunnen toetsen aan het industrialisatieplan.

De tegenstelling tussen een meer liberale politiek of grotere overheidsbemoediging is van alle tijden. Deze stemmingswisselingen in Den Haag leidden ook tot grote onduidelijkheid over een eventuele Rijksbijdrage in de enorme investeringen die het kleine dorp Wormer zou moeten doen voor de uitvoering van de hier besproken maritieme projecten.

Op 18 mei 1953 schreef het college van B&W aan de raad bij haar voorstel 1953/32 i.v.m. 'Gemeenschappelijke Regeling Industrieschap Zaanstreek⁹' dat "de Zaanstreek niet op één lijn mag worden gesteld met de z.g. ontwikkelingsgebieden". Het verstrekken van een Rijksbijdrage op basis van de regeling voor de ontwikkelingsplannen was dan ook niet mogelijk.¹⁰ Wormer kwam niet aanmerking voor een bijdrage in de investeringskosten voor de maritieme plannen, terwijl in eerste instantie die indruk wel steeds gewekt was.



Op deze schets uit 1948 heeft de gemeente Wormer de mogelijke industrieterreinen aangegeven. daarnaast zijn het afsnijdingskanaal en de Oostweg ingetekend. Ook zijn twee insteekhavens bij de Knollendammerstraat te zien. Van Gelder Zonen zou later protest aantekenen tegen het tracé van de Oostweg waardoor die in latere plannen ten noorden van het fabriekscomplex wordt ingetekend. Waterlands Archief, Purmerend.

In de inleiding bij het Streekplan Zaanstreek Waterland werd een zeer gedetailleerde analyse gegeven van de industrialisering van de Zaanstreek en de mogelijkheden van groei per bedrijfstak. In het bovengenoemde voorstel aan de gemeenteraad van Wormer in 1953 gaf het college van B&W een korte samenvatting van die analyse: *“De Zaanstreek verkeert sinds jaren in een overgangsfase, verschillende van oudsher gevestigde bedrijfstakken ondergaan in belangrijke mate de invloed van de economische veranderingen, met name de terugslag van de rijst- en gortpellerijen en de minder gunstige aspecten van de olieslagerijen en houtzagerijen. Het is in het algemeen nodig nieuwe welvaartsbronnen aan te boren en de uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande bedrijven –ook die welke in groei toenemen, zoals de metaalnijverheid- te bevorderen”*.¹¹

Het Westfriese Kanalenplan en de bocht bij Wormer

Al veel eerder waren er plannen de vaarroute naar het noorden van de provincie te verbeteren door o.a. de bocht in de Zaan uit de route te halen. In 1856 adviseerde een Staatscommissie om, ter verbetering van de vaarweg via het Noordhollandsch Kanaal, een nieuw kanaal te graven vanaf de hoek bij de Schermer naar Amsterdam. Daarbij zou een kanaal worden gegraven door de Poel en de ‘Wormerban’ langs de Engewormer naar de Kalverpolder. Verder dan plannen kwam deze Staatscommissie niet.¹²

De plannen werden serieuzer bij het werk van de Provinciaal Kanalencommissie midden jaren 20 van de vorige eeuw. Bij besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 2 juni 1920 kreeg een commissie de opdracht om een advies uit te brengen over *‘welke werken er uitgevoerd zouden moeten worden en welke regelingen van waterstaatkundigen, administratieve en financiële aard getroffen zouden moeten worden teneinde te geraken tot een stelsel van goede waterwegen op het vasteland van het noordelijk deel van Noord-Holland, voornamelijk in Westfriesland’*. In hoofdstuk III van haar verslag ging de commissie o.a. in op verbetering van de vaarweg over het Alkmaardermeer. Een verbetering van het Noordhollandsch Kanaal zou zeer kostbaar zijn, terwijl de verbetering van de vaarweg naar Amsterdam over de Zaan veel voordelen zou bieden. Het verslag plaatste slechts één kanttekening: *“Mede in verband met de groote breedte van het water zou de Zaan derhalve over hare geheele lengte voor 2000 tonsschepen te bevaren zijn, ware het niet, dat zich te Wormerveer eene zeer sterke bocht bevindt, die de vaart met groote schepen onmogelijk maakt.”* De Provinciale Kanalencommissie stelde dan ook *“De sterke bocht bij Wormerveer zal moeten worden afgesneden, terwijl er over het afsnijdingskanaal eene beweegbare brug van ten minste 14 m. doorvaartwijdte gelegd zal moeten worden.”*

Op 25 maart 1929 schreef de hoofdingenieur-directeur van Provinciale Waterstaat van Noord-Holland, Jhr. Ir. C. J. A. Reigersman, een alarmerende brief naar de leden van Gedeputeerde Staten. De gemeente Wormer had het Bureau Granpré Molière, Verhagen en Kok uit Rotterdam opgedragen een uitbreidingsplan te ontwerpen voor de bebouwing van het westen van de gemeente. Een dergelijke bebouwing zou de afsnijding van de bocht in de Zaan voorgoed onmogelijk maken. De schrijver vroeg zich daarom af of de totstandkoming van een dergelijk uitbreidingsplan moest worden bevorderd.¹³

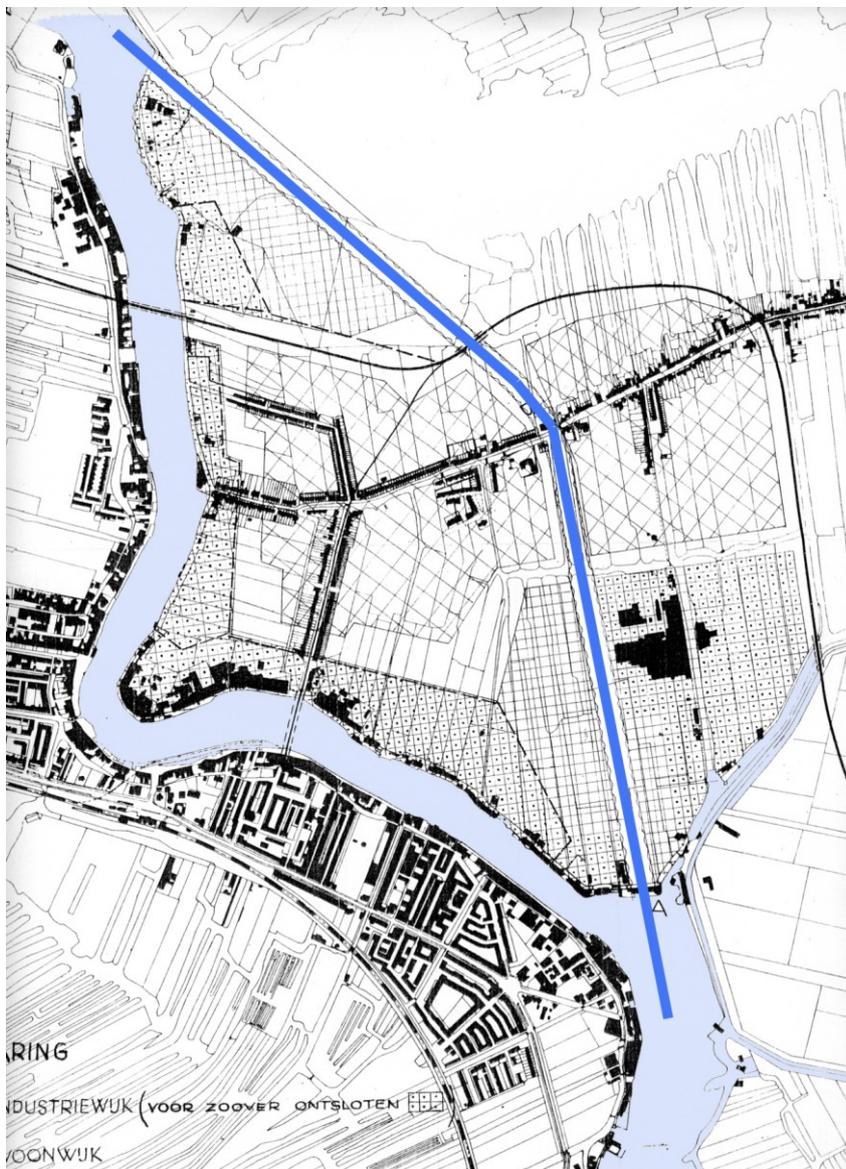
Het zou niet de laatste keer zijn dat Wormer zijn uitbreidingsplannen zag sneuvelen op vage plannen m.b.t. de aanleg van een afsnijdingskanaal. Ofschoon er nog geen concrete plannen waren, werd de ontwerper van het uitbreidingsplan in 1929 vertrouwelijk

ingelicht over de plannen en werd hij verzocht "de uitwerking van het ontwerp voorlopig te laten rusten".



Kaart uit 1929 waarin het afsnijdingskanaal is ingetekend.
Provinciaal Bestuur 1851-1943, West-Friese kanalen. Provinciaal Archief Haarlem.

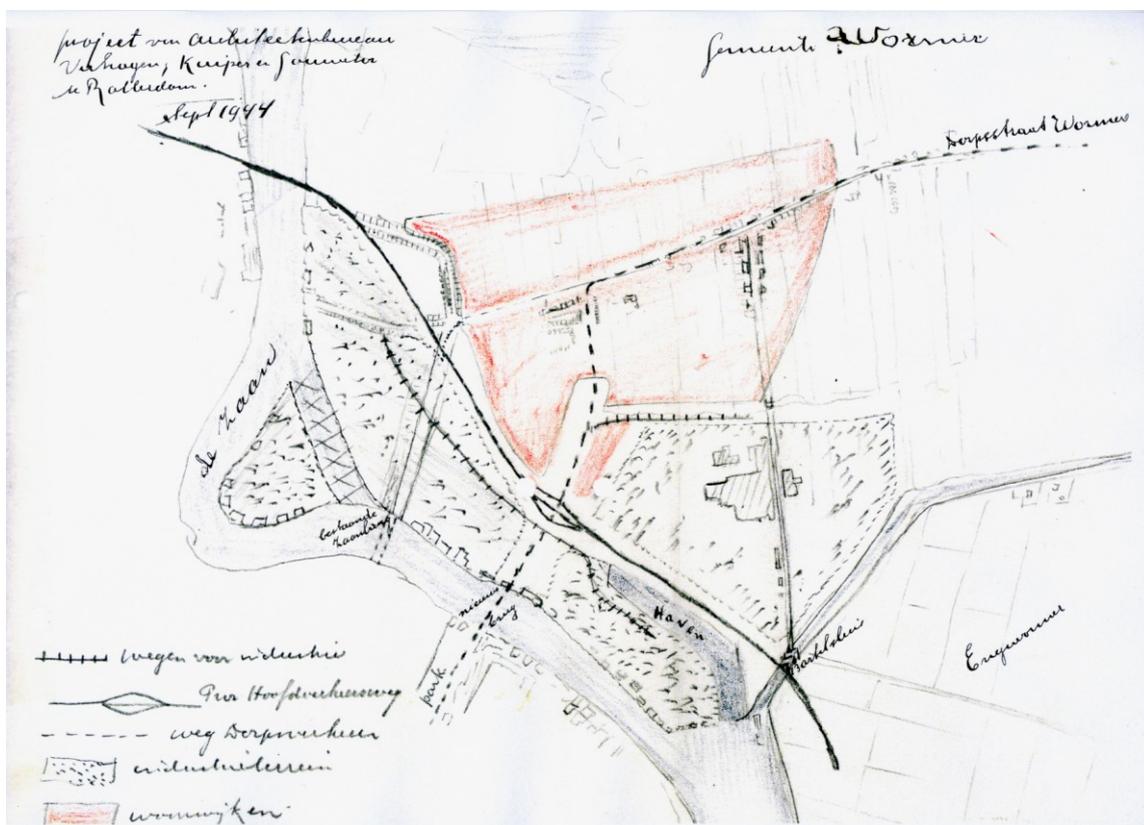
In zijn brief aan GS deed Ir. Reigersman een concreet voorstel voor het tracé van het afsnijdingskanaal "Daarbij is gerekend op een kanaal met eene spiegelbreedte van 60 M, gelegen tusschen kaden en aan weerszijden in open gemeenschap staande met de Zaan. In den Dorpsweg te Wormer is over het kanaal eene beweegbare brug met eene doorvaartwijdte van 14 M. Bij de zuidelijke uitmonding van het kanaal zal de daar aanwezige Kristalsodafabriek 'De Rietvink' (J. Dekker) moeten worden afgebroken. Overigens zijn slechts bij de kruising met de Dorpsstraat enkele opruimingën noodig." Dit plan deelde Wormer in tweeën. Er zou een nieuwe bemaling voor de polder moeten worden geregeld en er zou een nieuwe sluis naar het westelijke deel van die polder moeten worden aangelegd. Het kanaal zou door de Poel weer aansluiten op de Zaan. Ir. Reigersman wees er op dat het te baggeren slik, bij de uitvoering van de verbetering over het Alkmaardermeer, in de Poel zou worden gestort. De verbetering van de vaarweg over het Alkmaardermeer en de bochtafsnijding in de Zaan zou men dan ook tegelijkertijd dienen uit te voeren.



Detail van een tekening uit 1949 van de Provinciale Planologische Dienst van de Provincie Noord-Holland waarin één van de drie mogelijke oplossingen voor de afsnijding van de bocht in de Zaan nader is uitgewerkt. Deze oplossing werd reeds voorgesteld door de Provinciale Kanalencommissie in het midden van de jaren twintig. De Oostweg is nu ten noorden van de Dorpsstraat ingetekend. Accentuering van het kanaal en de Zaan door de auteur. Provinciaal Archief Haarlem

Ook tijdens de Tweede Wereldoorlog ging de plannenmakerij door

Zeer opmerkelijk is de 'Nota betreffende de ontworpen bochtafsnijding van de Zaan onder Wormer' van de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland uit 1943. Uit deze nota blijkt dat bij de voorbereiding van het streekplan voor de Zaanstreek een kanaalproject uit 1941 naar voren werd gebracht. En opnieuw moest de gemeente Wormer een bouwplan terugtrekken. Op voorstel van de 'Vaste Commissie voor Uitbreidingsplannen en Streekplannen in Noord-Holland' verzocht Gedeputeerde Staten op 23 juli 1941 aan de Secretaris Generaal van het Departement van Binnenlandse Zaken een voorgenomen uitbreidingsplan van de gemeente Wormer te voorkomen. De SG deelde op 20 oktober 1941 aan de Commissaris van de Provincie mede dat hij, in zijn functie van 'President van de Rijksdienst voor het Nationale Plan' de Burgemeester der gemeente Wormer had verzocht hem in te lichten indien de gemeente Wormer een bouwplan zou indienen.¹⁴



Schets door architectenbureau Verhagen, Kuiper en Gouwetor uit Rotterdam uit 1944. Deze schets was primair bedoeld om 'Uitbreidingsplan West' van Wormer te projecteren. Opmerkelijk zijn de infrastructurele aanpassingen op deze schets. De bocht in de Zaan wordt afgesneden door een kanaal dwars door de pakhuizen Saigon en Batavia van rijstpellerij Hollandia. Er komt een nieuwe Zaanbrug waarbij de verbinding naar de Wandelweg loopt via het Wilhelminapark. De Oostweg staat er in getekend en bij de Bartelsluis begint een insteekhaven. Van Gelder Papier wordt van deze haven afgesloten door de Oostweg. Eind 1944 eindigt deze discussie o.a. door het wegvallen van vervoersmogelijkheden. In juni 1945 pikt het architectenbureau de discussie weer op en bouwt verder op de in deze schets uitgewerkte ideeën.

1.777.811.21 - 1941-1950 Doos 2-7 Uitbreidingsplan westelijk gedeelte der gemeente. Waterlands Archief Purmerend

In de eerder genoemde 'Nota betreffende de ontworpen bochtafsnijding van de Zaan onder Wormer' uit 1943 werd, naast het afsnijdingskanaal, ook de nieuwe verkeersweg '*die de bebouwingen op de oostelijken oever van de Zaan onderling verbindt*' uitvoerig beschreven. Deze weg komt in de latere plannen regelmatig terug onder namen als 'Oostweg', 'Hoofdverkeersweg' of 'Provincialeweg'.

Accent verschuift naar industrieterreinen

In het dossier van de Provinciale Planologische Dienst van de Provincie Noord-Holland bevindt zich het rapport 'Plannen tot omlegging van den vaarweg door de Zaan door aanleg van een kanaal onder Wormer' uit 1949 waarin voor het eerst sprake is van drie mogelijke varianten voor het afsnijdingskanaal:

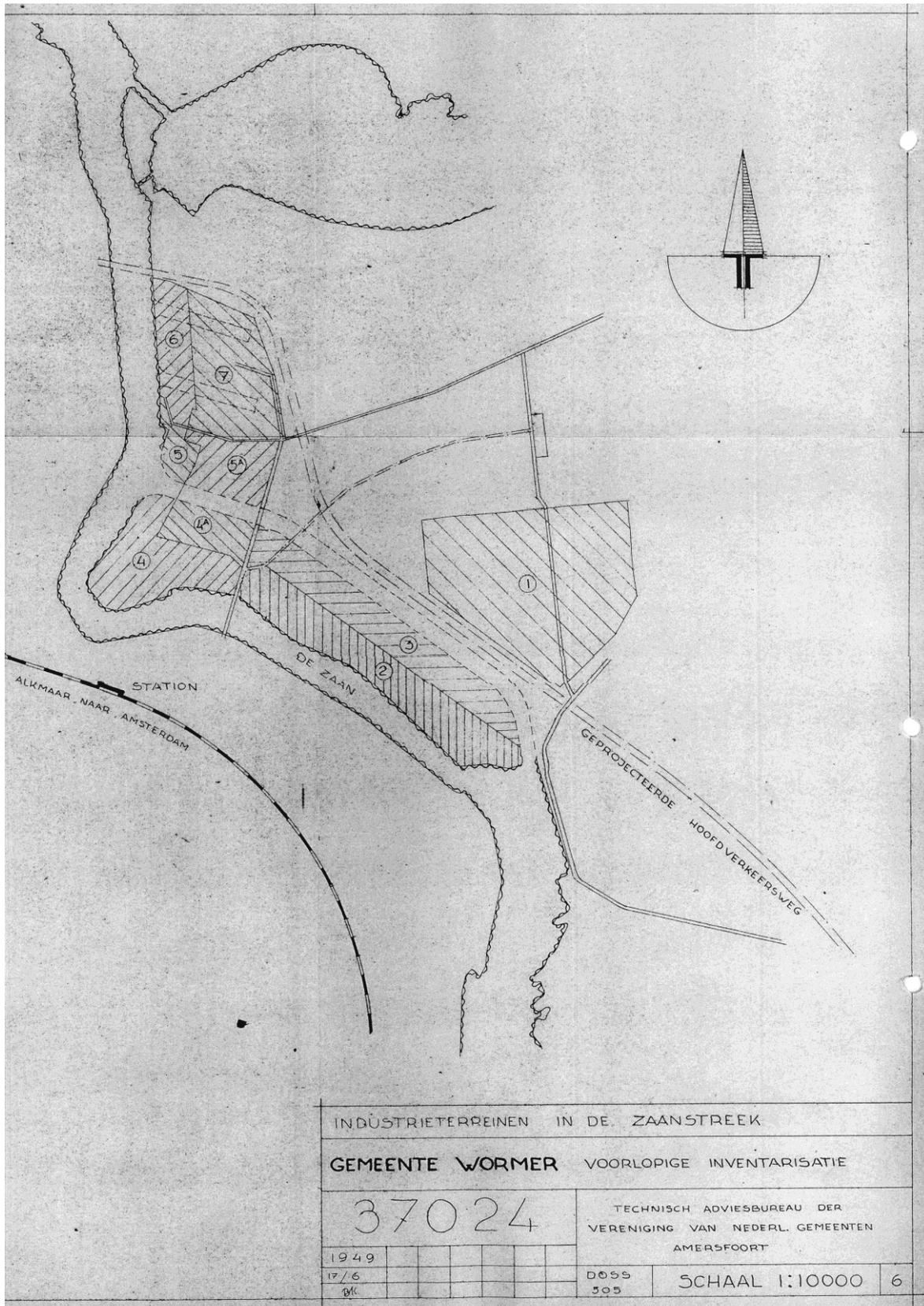
1. Het hierboven beschreven plan uit de jaren 20.
2. Voorgesteld door de gemeente Wormer en is van zeer beperkte omvang. Het kanaal begint direct westelijk van de 'Centenbrug'. De pakhuizen Batavia en Saigon van Rijstpellerij Hollandia zouden daarvoor moeten worden afgebroken.
3. Een geheel nieuwe variant waarbij een langgerekt industrie eiland zou ontstaan tussen de gemeenten Wormer en Wormerveer. Dit eiland zou door een vaste overbrugging over de Zaan met Wormerveer worden verbonden en door een beweegbare brug over het kanaal met Wormer. De 'Centenbrug' zou dus worden vervangen door een vaste oeververbinding. Bovendien zouden er veel meer bestaande woningen moeten worden afgebroken dan in de beide andere oplossingen.

Ofschoon de wegaanleg geen onderdeel uit maakte van dit kanalenplan werd er wel rekening gehouden met het effect van het kanaaltracé op de kosten van de aanleg van de nieuwe hoofdverkeersweg.

Volgens dit rapport was oplossing 1 de goedkoopste en oplossing 2 de duurste variant. Oplossing 3 was stedenbouwkundig het gunstigst volgens deze nota. Het dorp Wormer zou vrij komen te liggen, de natuurruimte zou het minst worden aangetast en de scheiding tussen werkgebied en woongebied werd kort en krachtig, volgens de nota. In oplossing 1 zou het dorp aan drie zijden door industrieterrein worden omringd, door een kanaal worden doorsneden en door de verkeersweg worden omvat. De natuurruimte zou een nieuwe oever krijgen en nieuwe belending door de nabijgelegen industrie. Kortom, bijzonder ongunstig.

Uitgangspunt in de vergelijking tussen de diverse varianten was de beschikbaarheid van nieuwe industrieterreinen langs de oevers van het nieuwe kanaal. Het accent was verlegd:

- In de jaren 20 ging het nog om een verbetering van de vaarweg naar het noorden van de provincie.
- Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de mogelijkheid tot het vestigen van nieuwe industrie als belangrijk argument toegevoegd.
- Direct na de oorlog kreeg de uitbreiding van industrieterreinen de grootste voorkeur en lag het accent bij de beoordeling van de plannen op de omvang en de kwaliteit van die industrieterreinen.



Voorlopige inventarisatie industrieterreinen in Wormer.
 Waterlands Archief Purmerend. 1443 - Gemeente Wormer, 1930-1980. 1515 - Raadsadres van B&W en andere stukken betreffende de plannen tot industrialisatie van de Zaanstreek en de onderzoeken hiertoe, 1948-1950. 1617 - Schets en kaarten behorende bij de stukken van inventarisnummer 1515

Welke instantie verantwoordelijk zou worden voor de uitvoering was nog niet duidelijk, omtrent het tijdstip en de kansen van uitvoering kon dan ook in 1949 niets worden gezegd. Ondertussen werden de uitbreidingsplannen in het westen van Wormer opnieuw afgewezen en werd de hoognodige woningbouw uitgesteld.

Meer en andere industrie naar de Zaanstreek

In april 1948 publiceerde de Economisch Technologische Dienst (E.T.D.) van Noord-Holland de nota 'Beschrijving van de industrieterreinen en industrievestigingsfactoren voor de Zaanstreek'. Behalve overzichten van de bestaande infrastructuur en van de tarieven van de nutsbedrijven bevatte de nota ook een overzicht van het loonpeil en de klasse-indeling van de gemeenten zoals die was voorgesteld door het College van Rijksbemiddelaars. Uit die nota bleek o.a. dat het percentage van de beroepsbevolking dat in de Zaanstreek in industrie werkzaam was 1,47 maal zo groot was als in de rest van Nederland. De verdere industrialisatie was dus voor de Zaanstreek bijzonder belangrijk.

Conclusie van dat rapport was o.a. dat de Zaanse gemeenten niet beschikten over terreinen die zich leenden voor directe industrievestigingen terwijl daar wel zeker veel vraag voor zou ontstaan. Als belangrijkste oorzaken voor deze vraag zag de provincie:

- a. De toename van de bevolking. Om de bevolkingsgroei in de Zaanstreek op te nemen was een regelmatige uitbreiding van de industrie noodzakelijk.
- b. Problemen in de toekomst in de land- en tuinbouw, waardoor nog meer arbeiders in de industrie een plek zouden moeten vinden. De Zaanstreek werd aangewezen voor het opnemen van personen die in de land- en tuinbouw geen bestaan meer konden vinden.
- c. Het aandeel van de Zaanstreek in de komende industrialisatie van Nederland. Nieuwe bedrijven zouden een deel van hun producten moeten exporteren om de betalingsbalans sluitend te krijgen. Door de nabijheid van zeehavens was de Zaanstreek zeer geschikt voor de op export gebaseerde industrie.

In het dossier bevindt zich een document getiteld: 'Aantekeningen i.v.m. rapporten d.d. mei 1948 van de E.T.D. van Noord-Holland'. De opsteller en opdrachtgever zijn niet bekend. In deze aantekeningen staan echter wel een aantal opmerkelijke constatering. Naast de standaard constatering dat er nu haast gemaakt moest worden met de vaststelling van het streekplan Zaanstreek – Waterland, de noodzaak van deskundig advies voor de betreffende gemeenten en de belangen van buiten de Zaanstreek, zoals Rijk en Provincie, werd er iets opgemerkt over de verdeling van de kosten. Voor de opsteller van dit document lag hier een probleem: *“in het bijzonder wanneer het een verbeteringswerk betreft op het gebied van een bepaalde gemeente, bijvoorbeeld het graven van een zijkanaal, afsnijding van een bocht in de Zaan of de aanleg van een weg voor een bepaalde fabriek of complex”*. De baten van zodanige industrieontsluitingen zouden toch in hoofdzaak ten goede komen aan de gemeente waar de uitbreiding tot stand zou komen. Verder werd opgemerkt dat er nog geen standpunt was ingenomen over de vraag of de Zaanstreek in dit opzicht als een onverbreekelijk geheel moest worden gezien en de kosten voor elke voorziening gelijkelijk ten laste van alle gemeenten moesten worden gebracht of dat een industrieschap voor deze kosten zou

opdraaien. Het industrieschap zou worden gefinancierd door de deelnemende gemeenten.¹⁵

Financiering van de 'bovengemeentelijke' projecten zou een steeds terugkerend onderwerp zijn in de diverse beraadslagingen in de verschillende gremia die zich met besluitvorming bezig hielden. Nooit werd daar een helder antwoord op geformuleerd, of misschien werd dat antwoord wel gegeven maar was het niet het antwoord waarop de uitvoering door enige partij ter hand genomen kon worden.



In het midden van de vorige eeuw voeren er regelmatig coasters over de Zaan. Hier ligt de 'Nieuwe Waterweg' omstreeks 1960 afgemeerd bij de Lassie rijstepellerij aan de Veerdijk in Wormer. Een paar jaar later was het opnieuw op de Zaan om lading in te nemen bij de meelfabriek van Wessanen in Wormerveer. Dit schip van 382 BRT werd in 1956 te water gelaten en had een lengte van bijna 50 meter.

Gemeente Archief Zaanstad. Beeldnr. 91.003200

Gemeente Wormer is niet enthousiast...

Uit de diverse verslagen blijkt dat burgemeester A. Loggers niets voelde voor een zeer kostbare ingreep in de infrastructuur voor rekening van de gemeente Wormer. Tijdens een bespreking van de Streekplancommissie ter Provinciale Griffie in Haarlem op 4 oktober 1949 werd nog gesteld dat *"De geprojecteerde Zaanafsnijding in Wormer noodzakelijk was voor de scheepvaart met kustvaarders en grote binnenschepen. Industrierrein aan die afsnijding zal kunnen bevorderen dat die afsnijding niet te duur wordt"*.¹⁶

Burgemeester A. Loggers nam in die vergadering duidelijk stelling tegen het kanaal. Door verschillende bezwaren van o.a. de inspecteur van de Volkshuisvesting, werd er in 1947 geen enkele woning gebouwd. Het slopen van de beschikbare woningen kwam op dit moment dus bijzonder ongelegen. Hij zou graag vernemen of er een onderzoek

ingesteld kon worden naar de noodzaak van de genoemde Zaanafsnijding; *“daar hij zelf nooit klachten over de scherpe bocht in de Zaan heeft vernomen”* en hij vroeg zich daarom af *“of men dan wel zulk een miljoenenwerk moet gaan uitvoeren”*.

De voorzitter van deze vergadering stelde dat het van belang is te weten dat Wormer geen prijs stelde op het kanaal ter afsnijding van de bocht in de Zaan.

De heer Ir. P.K. Meurs, directeur van de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland, stelde echter dat de kanaalafsnijding tegemoet zou komen aan het verlangen van het bedrijfsleven de Zaan voor grotere kustvaarders en langere binnenschepen bereikbaar te maken. *“Van de zuidzijde is dit niet mogelijk, zodoende is een toegang van de noordzijde via de Tapsloot en de Markervaart gezocht. Indien de brug tussen Wormer en Wormerveer toch verbreed moet worden kan deze dan niet beter in de nieuwe vaarweg worden gelegd”*.

Burgemeester A. Loggers merkte in deze vergadering verder nog op dat op het gebied van Wormerveer slechts één industrieterrein was geprojecteerd en verder woonwijken. De nieuwe industrie zou dus allemaal op Wormers gebied komen. Hij vroeg zich dan ook af of Wormer ook het bouwrijp maken van deze terreinen zou moeten betalen.

De vergadering werd bijgewoond door o.a. leden van de Provinciale Planologische Dienst, de Streekplancommissie voor de Zaanstreek en Waterland, een aantal leden van GS, de burgemeesters van de Zaan gemeenten en een aantal adviseurs van o.a. het Technisch Advies Bureau van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten.



De Zaanbrug tussen Wormerveer en Wormer ligt vlak voor de scherpe bocht in de Zaan. Steeds meer schippers kregen door de toenemende afmetingen van hun schepen steeds meer problemen met deze brug. Deze foto dateert van omstreeks 1960. Gemeente Archief Zaanstad. Beeld nr. 21.02352

... maar werkt ogenschijnlijk mee

Het Technisch Adviesbureau van de Vereniging van Nederlandse Gemeente uit Amersfoort had in 1948 de opdracht gekregen een onderzoek in te stellen naar de verschillende (mogelijke)industrieterreinen in de Zaanstreek. Het bureau vroeg op 16 september 1948 aan de burgemeester van Wormer o.a. om een kaart waarop de in het uitbreidingsplan aangewezen industrieterreinen in zijn gemeente stonden aangegeven. De gemeente Wormer wendde zich om advies tot het Architectbureau Verhagen, Kuiper, Gouwetor en de Ranitz uit Rotterdam en verwerkte het resultaat in zijn antwoord naar het Adviesbureau in Amersfoort.

Onderdeel van dit antwoord was een globale schets van de geplande industrieterreinen en de daarbij geplande havens plus het afsnijdingskanaal voor de Zaanbocht. Zeer opmerkelijk is dat er geen aparte haven voor de papierfabriek stond ingetekend, wel twee insteekhavens nabij de Knollendammerstraat. Verder was er een verkeersweg getekend vanuit de Engewormer die, na een kruising met de Zandweg aansloot op een brug over de Zaan ter hoogte van de meelfabriek van Wessanen aan de Noorddijk in Wormerveer, een variant van de 'Oostweg'.

Voor 'een eigen aanschouwing van de terreinen in de Zaanstreek die voor industrievestiging zijn aangewezen' werd op 9 juni 1950 een excursie door de Zaanstreek georganiseerd. Naast de burgemeesters van de betreffende Zaangemeenten werden een aantal leden van Provinciale Staten, (plaatselijke)ondernemers en industriëlen, de directeur van de E.T.D. en de directeur van de Provinciale Planologische Dienst uitgenodigd. De excursie stond onder leiding van gedeputeerde de heer A.B.J. Prakken. Het gezelschap zou in het bijzonder de terreinen in Wormer, bestemd voor de 'insteekhavens uit de Zaan', en de situatie nabij de papierfabriek bezichtigen. Burgemeester A. Loggers werd tijdens deze excursie vergezeld door de technisch opzichter van de gemeente. De overige gemeenten werden vertegenwoordigd door het voltallige college, soms aangevuld met de directeur Openbare Werken. Ook de heer Ir. der Weduwen van het ingenieursbureau Dwars, Heederik en Verhey uit Amersfoort nam aan deze excursie deel. Na afloop was er een bijeenkomst in het gemeentehuis van Wormerveer.

Voor het begin van de excursie had de voorzitter nog een verrassende opmerking. Het Departement van Economische Zaken had laten weten dat de Zaanstreek niet 'als ontwikkelingsgebied' kon worden beschouwd. Dit zou verstrekken gevolgen (kunnen) hebben voor de subsidiering van de plannen zoals die nu werden bekeken en was in tegenspraak met eerdere suggesties waarin men had laten doorschemeren dat het Rijk zou meebetalen aan deze infrastructurele projecten.

Overigens probeerde Ir. W. Fuhri Snethlage (Directeur E.T.D. voor Noord-Holland) deze zaak tijdens deze excursie voor de gemeente Wormer nog buiten de discussie te houden. Bij een eerder bezoek van de heer Prakken aan het departement was, volgens hem, gebleken dat 'het terrein in de bocht van de Zaan bij Wormer' als het meest in aanmerking komend voor het verlenen van een bijdrage moest worden beschouwd. *"Aangezien nu ook de firma Van Gelder Zonen te Wormer, mede naar aanleiding van het uitbreidingsplan dat onlangs ter visie heeft gelegen, een project voor een verbinding van haar fabriek met de Zaan heeft uitgewerkt".*¹⁷

(Noot: Van Gelder had de aanvraag voor een bouwvergunning in voorbereiding voor de bouw van een nieuwe papiermachine, later bekend als PM 11)

In de afsluitende vergadering in het gemeentehuis in Wormerveer stelde de voorzitter dat er nu de mogelijkheid bestond om, in samenwerking met Van Gelder Zonen, een begin van de uitvoering te maken met de plannen in de gemeente Wormer.

Burgemeester A. Loggers zei dat het niet in de bedoeling lag in het uitbreidingsplan van de gemeente Wormer de gehele Zaanbochtafsnijding op te nemen. Men zou slechts beginnen met een insteekhaven aan de westzijde en een aan de oostzijde. Deze aan de oostzijde zou ongeveer 600 m. lang zijn. Beide havens liepen tot op enige afstand van de Nieuweweg.



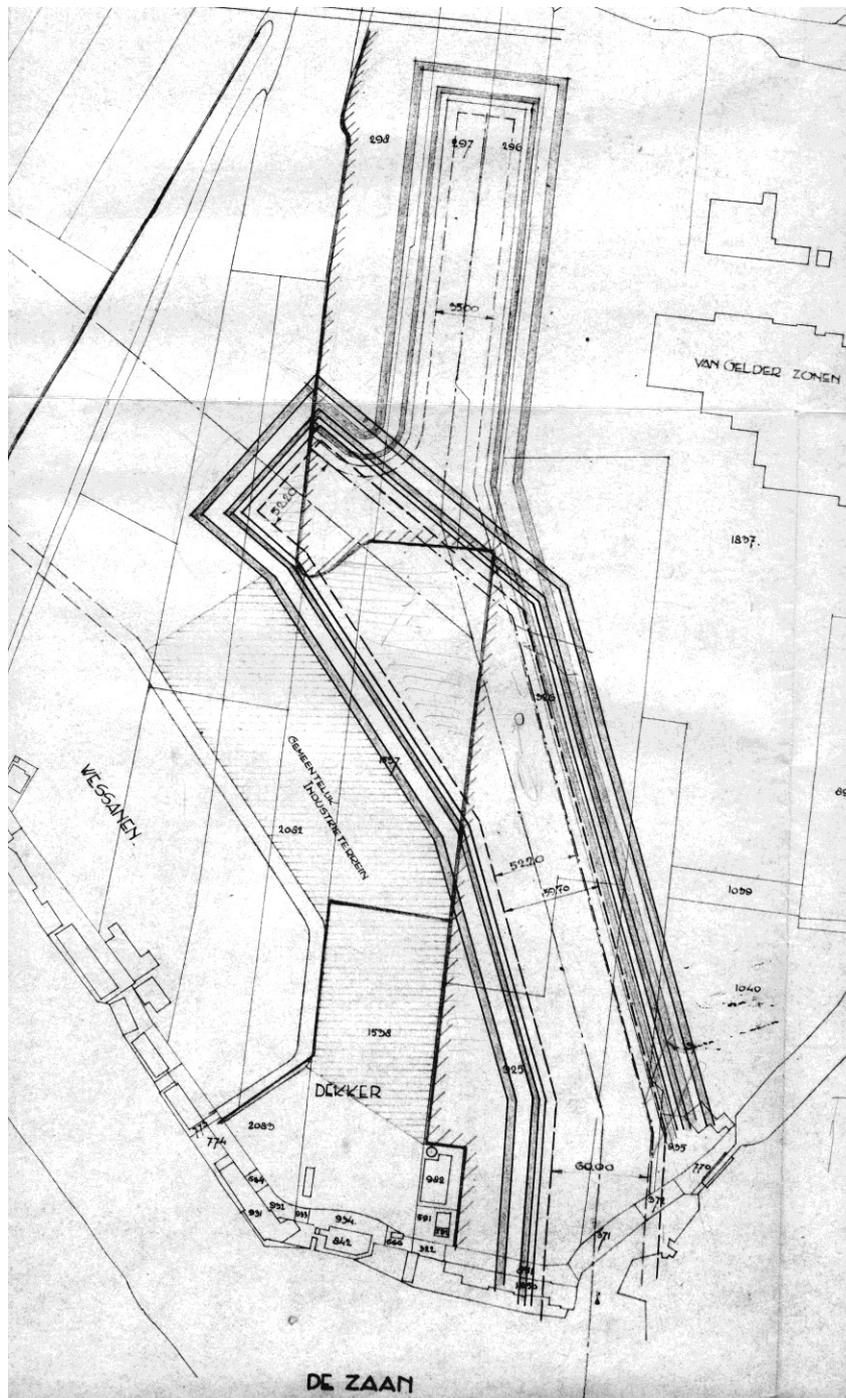
De grondstoffen voor de papierfabriek van Van Gelder Zonen in Wormer werden, tot in de jaren vijftig, met dekschuiten via de Westerveersloot aangevoerd.

Foto: Collectie MBTZ

Een eigen haven voor de papierfabriek van Van Gelder Zonen

De directie van Van Gelder Zonen (J.A. Allan e.a.) vergaderde regelmatig met het college van B&W over de plannen m.b.t. de aanleg van een insteekhaven en een eventueel zijkanaal voor de papierfabriek. Er bevinden zich diverse documenten m.b.t. deze haven in het dossier, waaronder zeer veel situatie tekeningen. Ook in het tekeningen archief van Van Gelder Zonen in het Waterlands Archief zijn vele varianten te vinden, enkele tekeningen zijn zeer in detail uitgewerkt. Gedurende een groot aantal jaren duikt deze haven, in enige vorm, op in de situatie tekeningen bij uitbreidingsplannen van de

papierfabriek. De eerste plannen voor de eigen insteekhaven voor VGZ dateren overigens van rond de eeuwwisseling.



In een besprekingen met de directie van VGZ in 1950, waarbij ook de directeur van de E.T.D. aanwezig was, werd nog gesproken over een plan voor een insteekhaven met twee aftakkende haven-armen van gelijke lengte (één insteekhaven voor algemeen gebruik en één zijkanaal als eigen haven voor VGZ). Daarbij werd er van uitgegaan dat de kosten gedeeld zouden worden door de gemeente en VGZ.

Een van de vele varianten uit het tekeningen archief van Van Gelder Zonen waarin allerlei mogelijkheden m.b.t. de eigen 'zeehaven' tot in detail is uitgewerkt.

*Waterlands Archief
Purmerend.*

1140

Bouwtekeningen van de Verenigde Koninklijke Papierfabrieken van de Firma van Gelder & Zonen te Wormer, 1932-1979

Ter verduidelijking wordt hierbij opgemerkt dat de benamingen dikwijls aanleiding geven tot enig misverstand bij het bestuderen van het gecompliceerde dossier;

- de '**insteekhaven**' is de aanzet tot het afsnijdingskanaal van de bocht in de Zaan
- het '**zijkanaal**' is een aftakking vanaf die insteekhaven t.b.v. de papierfabriek.

Buiten de, door de (provinciale) overheid ontwikkelde plannen om studeerde Van Gelder Zonen op haar eigen oplossingen. Het Ingenieursbureau J. van Hasselt en de

Koning te Nijmegen beschreef, op verzoek van VGZ, een haven op boezem- en een haven op polderpeil. De bereikbaarheid van de papierfabriek werd groter als een haven op polderpeil werd aangelegd. De kwaliteit van het fabriekswater zou ook gebaat zijn met deze oplossing. VGZ zou, ondanks de hogere kosten, de voorkeur hebben voor deze haven op polderpeil. Voor de gemeente Wormer waren de lagere aanleg- en exploitatiekosten van de haven op boezempeil belangrijk. Bij aanvaarding van havenaanleg op polderpeil was het maken van de geprojecteerde bochtafsnijding in de Zaan voorgoed onmogelijk. Het Technisch Adviesbureau van de Vereniging van Nederlandse Gemeente adviseerde op 13 mei 1950 de gemeente dan ook om vast te houden aan het plan voor een haven op boezempeil. ¹⁸

Op 23 april 1953 werden er, bij een bespreking op het gemeentehuis, echter nieuwe plannen voorgelegd aan de directie van VGZ. Voor VGZ waren aanwezig de heren mr. F.H.A. de Graaf, J.M.B. Beuker (namens de directie uit Amsterdam) en J.A. Allan (bedrijfsdirecteur van de vestiging Wormer). Namens de gemeente waren aanwezig: burgemeester A. Loggers, de wethouders G.H. Kenter en Jb. Jongens en de gemeentearchitect J.H. van den Hoven. ¹⁹ Deze voorstellen gingen **niet** meer uit van de eerder besproken haven met twee aftakkende haven-armen, maar over een nieuw plan *“waarin wel een kanaal-arm naar de papierfabriek is opgenomen maar waarin de andere arm is weggelaten”*.

Burgemeester A. Loggers kon in zijn opening zijn enthousiasme voor het opgerichte industrieschap haast niet bedwingen. De gemeenteraden van de betreffende Zaanse gemeenten zouden daar binnenkort een besluit over nemen. Als eerste object voor de industrialisatie was de insteekhaven in Wormer aangewezen. Wormer zou dit object aan het industrieschap overdragen. De heren Beuker en de Graaf stelden daarop een aantal kritische vragen aan de burgemeester over de rol van dit, nog op te richten industrieschap. Zou dit schap een eenmaal gesloten overeenkomst tussen de gemeente en de VGZ directie ongedaan kunnen maken ?

De directie van VGZ wilde verder begrijpen wat het zou betekenen dat de haven ‘openbaar vaarwater’ zou blijven waardoor er door de overheid allerlei beperkingen opgelegd zouden kunnen worden die de bedrijfsvoering van VGZ zouden kunnen schaden. De directie wilde ook weten of de overheid havengeld zou heffen. VGZ zou tenslotte meebetalen aan de aanleg van de haven en daardoor zouden geen havengelden van Van Gelder Zonen gevraagd kunnen worden. De heer Beuker stelde vast dat Van Gelder Zonen de grond voor de havenaanleg zou moet afstaan (overdracht om niet!).

De heer de Graaf vroeg of de overdracht aan het industrieschap pas zou zijn nadat de voorwaarden inzake de aanleg en het onderhoud geregeld zouden zijn. De burgemeester bevestigde dit. Pas als alles geregeld zou zijn en de subsidies vaststonden, kon het object aan het industrieschap worden overgedragen. De heer Beuker stelde daarop dat VGZ niet zou meewerken voordat de ‘hogere instanties’ hun standpunt bepaald zouden hebben. De directie wilde voorkomen dat (concurrerende) bedrijven zich, met subsidie van het Industrieschap, zouden kunnen vestigen op de, door VGZ, aan het Industrieschap overgedragen industrieterrein.

Het aandeel in de kosten van de aanleg van deze haven werd voor VGZ geraamd op fl 350.000,- . De gemeente had een plan laten opstellen door het Technisch Bureau van de

Vereniging Van Nederlandse Gemeente waarop stond aangeven voor welk deel van de haven VGZ de kosten zou moeten betalen. De totale kosten voor het complete plan bedroegen ongeveer *fl* 1.000.000,-.

De resultaten van deze vergadering werden verder in brief van 8 mei 1953 ter beoordeling van VGZ voorgelegd. VGZ reageerde hierop met de opdracht voor een onderzoek aan Ir. G.P. Nijhoff.

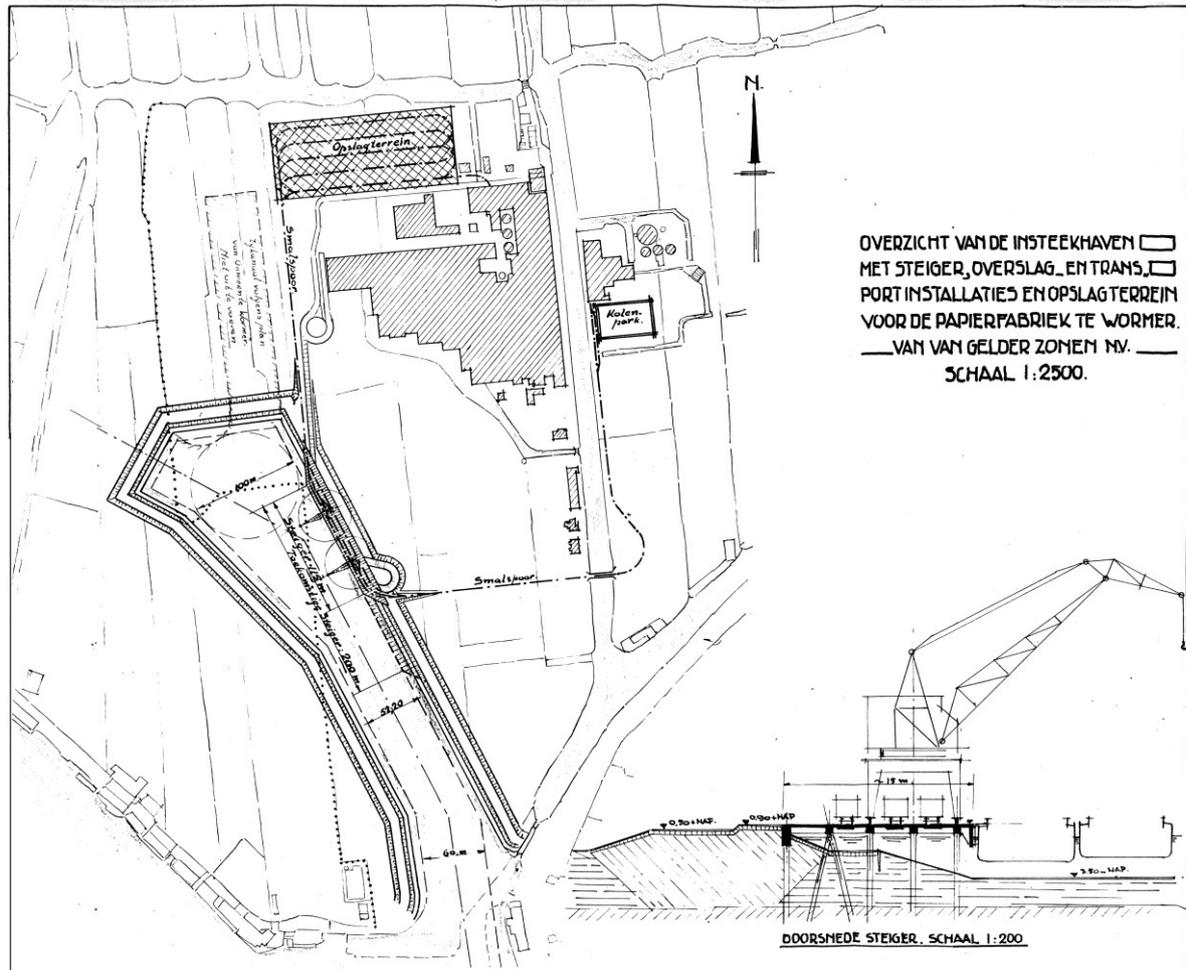
VGZ laat zelf een onderzoek verrichten

In de, op 7 juli 1953 gedateerde, nota 'Het haven en transportvraagstuk van de papierfabriek te Wormer van Van Gelder Zonen N.V.' geeft Ir. G.P. Nijhoff een zeer uitgebreide argumentatie m.b.t. de aanleg van de haven voor VGZ. Volgens de inleiding is het onderwerp van dit rapport de behandeling van de vraag of en in hoeverre de voorstellen van de gemeente Wormer inzake aanleg van een open insteekhaven vanaf de Zaan en het eventueel aftakken van een zijkanaal t.b.v. de papierfabriek te Wormer voor Van Gelder Zonen N.V. aannemelijk zijn. Verder zou in de nota worden ingaan op de consequenties van het geheel of gedeeltelijk aanvaarden van deze voorstellen en welke voorwaarden Van Gelder Zonen eventueel zou verbinden aan het aanvaarden van de voorstellen.²⁰

Opmerkelijk is de passage in de hierboven genoemde brief van B&W van 8 mei 1953: "*in het ontworpen plan is rekening gehouden met scheepvaart van grote coasters*". In de nota van Ir. Nijhoff wordt een zeer gedetailleerd overzicht gegeven van het te verwachten scheepvaartverkeer naar de haven van de papierfabriek. Zeer nauwkeurig is per soort lading aangegeven met welk scheepstype deze werd aangevoerd. Het blijkt dat de houtstof en het oud papier voornamelijk werden aangevoerd met schepen tussen 200 en 400 ton. De kolen werden aangevoerd met sleepschepen tussen de 500 en 1000 ton. Maar kolen werden niet over zee aangevoerd. Daar zou dus geen gebruik gemaakt worden van coasters. Ook de grondstoffen zouden, volgens deze inzichten niet per zeegaand schip worden aangevoerd. In het rapport ging men uit van directe overslag in Velzen van de cellulose en houtstof vanuit zeeschepen in lichters en motorschepen. Het nieuwe papier werd voornamelijk per as afgevoerd. Dat zou in de toekomst alleen maar toenemen volgens de nota. Als samenvatting van dit hoofdstuk werd vastgesteld dat 90% van de schepen niet groter zou zijn dan 450 ton. Het grootste scheepstype van rond de 800 ton en meer zou slechts 1,4% van het totaal uitmaken. Het idee van een 'zeehaven' was hier dus kennelijk reeds verlaten door VGZ.

Op basis van deze prognose van het scheepvaartverkeer werden in de nota de afmetingen van het benodigde 'waterfront' en de breedte van het kanaal bepaald. De bedoeling van deze exercitie was om te bepalen "*of er ook op andere wijze dan door het graven van deze aftakking voldoende waterfront te vinden is*". Verder werd in de nota bepaald welke voorzieningen in de vorm van steigers, kranen, transport inrichtingen e.d. noodzakelijk zouden zijn om van de havenaanleg het volle profijt te kunnen trekken. De totale nuttige kadelengete werd door Ir. Nijhoff berekend op 115 m. voor de normale uitgangspositie en op 200 m. indien de fabriekscapaciteit met 50% zou toenemen. (VGZ werkte op dat moment al met scenario's waarbij het niet uitgesloten kon worden dat die capaciteit werkelijk met 50% zou groeien, de PM 22 zou al na een paar jaar in productie komen)

De gemeente ging nog uit van een haven-arm (zijkanaal) voor de papierfabriek. Deze haven-arm zou, aan de westkant van het fabriekscomplex, doorlopen tot bijna bij de Dirksloot. Ir. Nijhoff ging er echter vanuit dat de oostelijke kade van de insteekhaven, die zou stoppen ter hoogte van de zuidgrens van het fabriekscomplex, ruim voldoende zou zijn voor de aanleg van de benodigde havenfaciliteiten. Deze oostelijke kade zou ruim 450 m. lang worden.



Tekening uit het rapport van Ir. G.P. Nijhoff uit 1953.

I.p.v. een zijkanaal voor VGZ ging Ir. Nijhoff uit van de aanleg van een kade voor VGZ op de oostelijke oever van de insteekhaven. Let op de railinfrastructuur op het terrein van VGZ en de nieuwe spoorbrug over de Westerveersloot naar het kolenpark bij de energiecentrale van Van Gelder Zonen.

Tekening: Universiteitsbibliotheek Erasmus Universiteit Rotterdam

Ir. Nijhoff concludeerde in zijn rapport: **“Op grond van bovenstaande beschouwingen moet het graven van het zijkanaal dan ook dringend worden ontraden”**. Langs de oostelijke oever van de insteekhaven zou een steiger met een nuttige lengte van 115 m. (later eventueel uit te breiden tot 200 m.) moeten worden gebouwd.

In het laatste hoofdstuk van het rapport werd ingegaan op het kostenvraagstuk waarbij een vergelijking werd gemaakt met de bestaande infrastructuur en met eventuele voorzieningen welke, ongeacht de plannen van de gemeente Wormer, toch zouden

moeten worden getroffen in verband met de overbelasting van het bestaande transportsysteem.

VGZ zou, tot het ontsluiten van de eigen haven, aangewezen zijn op het transport per dekschuit. Beide poldersluizen, de Poelsluis en de Bartelsluis, maar ook de poldersloten zoals de Schanssloot, Dirkssloot en de Westerveersloot waren niet toegankelijk voor motorschepen. Wanneer de grondstoffen wel per motorschip konden worden aangevoerd zou dat, door de veel economischere belading resulteren in besparingen voor VGZ. Ook de kolenoverslag, vanuit de grote sleepschepen in de kleinere kolenbakjes die geschut konden worden in de Bartelssluis, zou komen te vervallen. De eigen vloot van sleepboten en dekschuiten kon worden afgestoten en er zouden geen dekschuiten meer gehuurd worden van derden. Het schutgeld voor de sluisen kwam ook te vervallen. VGZ was eerder bereid geweest deze (eventuele) besparingen beschikbaar te stellen voor de rente en afschrijving van de nieuwe haveninstallatie.

Volgens berekeningen van Ir. Nijhoff waren er echter voor VGZ geen besparingen te behalen. De conclusie van Ir. Nijhoff is ook hier weer duidelijk. Ofschoon het nog niet bekend was wat de kosten van het vervoer per lichter zouden zijn **“staat wel vast dat de nieuwe situatie voor Van Gelder grotere uitgave vergt dan de huidige”**. Maar hij voegde daar aan toe dat een vergelijking mank ging, aangezien de bestaande installaties sterk waren overbelast en dus in feite zouden moeten worden uitgebreid of vernieuwd.

De conclusies en aanbevelingen van Ir. Nijhoff werden verwerkt in een ‘concept van de voorwaarden voor de deelneming door Van Gelder Zonen nv aan de totstandkoming van de insteekhaven’. Dit concept zou nog voor vele jaren discussie tussen de (lokale)overheid en VGZ zorgen. De haven verzandde voordat hij gegraven was.

Castricum, Juli 2009, Cees Kingma
Met dank aan C.H.M. van Sijl voor haar advies.

Dit deel verscheen eerder in het Jaarboek 2009 van het Historisch Genootschap Wormer.

¹ Waterlands Archief 1.824 Industrialisatie Zaanstreek – correspondentie 1948/1950 – Verslag bijeenkomst leden van de gemeenteraad met vertegenwoordiger architectenbureau op donderdag 27 oktober 1949

² Ontwerp Streekplan Zaanstreek Waterland 1954

³ Waterlands Archief 1.824 Industrialisatie Zaanstreek – correspondentie 1948/1950

⁴ Vanaf dit moment werd er, op bestuurlijk nivo, regelmatig gesproken over de 'kanaalkwestie' i.p.v. de kanaalplannen.

⁵ Waterlands Archief 1.824 Industrialisatie Zaanstreek – correspondentie 1948/1950 – Verslag bijeenkomst leden van de gemeenteraad met vertegenwoordiger architectenbureau op donderdag 27 oktober 1949

⁶ Waterlands Archief Raadsvergaderingen / B&W vergaderingen Gemeente Wormer 1951 - 1960

⁷ Verleden van Nederland pagina 445 door Geert Mak, Jan Bank e.a. uitgeven in 2008 bij Uitgeverij Atlas ISBN 97890 450 1005 2

⁸ Streekplan Zaanstreek Waterland

⁹ Het Industrieschap Zaanstreek was een eerste poging van de samenwerkende gemeenten om niet alleen een propaganda-instelling in het leven te roepen, doch ook een lichaam, dat namens deze samenwerkende gemeenten de industriële ontwikkeling ter hand zou nemen.

¹⁰ Waterlands Archief, Voordracht 1953/32 aan de gemeenteraad van Wormer "Gemeenschappelijke Regeling Industrieschap Zaanstreek" van 18 mei 1953

¹¹ Waterlands Archief, Voordracht 1953/32 aan de gemeenteraad van Wormer "Gemeenschappelijke Regeling Industrieschap Zaanstreek" van 18 mei 1953

¹² De Verbetering van het Groot Noordhollandsch Kanaal door W. G. C. Gelinck, Hoofdingenieur-Directeur van den Rijkswaterstaat

¹³ Verslag van hoofdingenieur-directeur van de Provinciale Waterstaat van Noordholland op 25 maart 1929 met als onderwerp: Verbetering van den vaarweg door de Zaan in de gemeente Wormer. Provinciaal Archief Haarlem, Toegangsnummer: 18 - Archief-titel: Provinciaal Bestuur, 1851-1943 (West-Friese kanalen. Vaarweg over het Alkmaardermeer)

¹⁴ Nota betreffende de ontworpen bochtafsnijding van de Zaan onder Wormer door de Provinciale Planologische Dienst van Noordholland van 15 juli 1943. Provinciaal Archief Haarlem, Toegangsnummer: 640 – Archief-titel: Economisch-Technologische Dienst, Provinciale Planologische Dienst, Provinciaal Bestuur, Planologie.

¹⁵ Waterlands Archief, 1.824 Industrialisatie Zaanstreek - correspondentie 1948/1950

¹⁶ Waterlands Archief, 1.824 Industrialisatie Zaanstreek - correspondentie met Provinciale Planologische Dienst 1948/1950 - Ontwerp-resume van de bespreking gehouden op dinsdag 4 oktober 1949 des voormiddags ter Provinciale Griffie te Haarlem.

¹⁷ Waterlands Archief, 1.824 Industrialisatie Zaanstreek - correspondentie met Economisch-technologische dienst 1948/1950 - Verslag van de bijeenkomst en de excursie naar de Zaanstreek op 9 juni 1950 door de Commissie van Advies van de Economisch-Technologische Dienst voor Noordholland.

¹⁸ Waterlands Archief, 1.824 Industrialisatie Zaanstreek - correspondentie 1948/1950

¹⁹ Waterlands Archief, 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960, Verslag van een conferentie van 23 april 1953 op het gemeentehuis met de directie van VGZ betreffende het plan voor het maken ener insteekhaven bij de Bartelsluis, en betreffende grondaankoop in het uitbreidingsplan.

²⁰ Erasmus University Rotterdam – Universiteitsbibliotheek, Nota inzake het haven- en transportvraagstuk van de papierfabriek te Wormer van Van Gelder Zonen N.V. - door G P Nijhoff, gepubliceerd 1953 - OCLC-nummer 66090380