

De zwanenzang van een kanaal

Door: Cees Kingma

Op dinsdag 15 juli 1958 was ik, als schooljongen, aan het 'kantjesharken' op de 'morgens' van boer Meijer. Deze stukken land lagen westelijk van de papierfabriek 'de Eendracht' en grensden in het noorden aan de Dirksloot. In de nieuwe wijk liep, bij het Schepelplantsoen, de melkboer met een bel zoals tijdens iedere zomervakantie, om aan te geven dat hij hier niet langs de deur kwam maar dat de klanten maar naar de melkkar moesten komen. Hij liep tenslotte niet in zijn eigen wijk tijdens de vakanties.

Brand in een proefboerderij van Wessanen

Opeens was er paniek op deze zonnige en voor mij zorgeloze dag. Net na negen uur kwam er rook onder de dakpannen vandaan bij de proefboerderij van Wessanen en in het dorp hoorde ik de brandweersirene loeien. Vanaf de morgens konden we niet direct naar die boerderij toelopen. We bleven voor een van de vele slootjes aan de westkant van het land kijken naar wat er allemaal gebeurde. Het was een emotioneel schouwspel wat zich daar voltrok. Door hooibroei was er een uitslaande brand ontstaan. Waar bij normale boerderijen het vee 's zomers buiten liep, stond hier de stal vol met mestkalveren. Op de proefboerderij testte het veevoederbedrijf Wessanen nieuwe producten zoals mengvoeder en kunstmelk, met namen zoals Fokkamel en Nukamel voor mestkalveren.

Een aantal kistkalveren kon niet meer worden gered uit de brandende stallen, terwijl ook een aantal kalveren dermate grote verwondingen opliep zodat ze later alsnog moesten worden afgemaakt. De brandweer van Wormer kreeg o.a. assistentie van de collega's uit Wormerveer en van de bedrijfsbrandweer van de Cacaofabriek 'De Moriaan'. Dat die brand ook achter de schermen nog een aantal gevolgen had, heb ik pas kunnen leren na bestudering van het dossier 'Kanaalkwestie' zoals ik dat nu beschrijf in deze serie artikelen.



Brand bij de proefboerderij van Wessanen op 15 juli 1958. GAZ 21.08835

Op 20 augustus 1958, ruim een maand na de fatale brand op de proefboerderij, schreef B&W van de gemeente Wormer een brief naar directeur J.A. Allan van de Koninklijke Papierfabrieken van Van Gelder Zonen met de volgende opmerkelijke inhoud:¹

“Naar aanleiding van de onlangs plaats gehad hebbende brand van de boerderij van de n.v. Wessanen’s Koninklijke Fabrieken, zijn wij momenteel met de genoemde n.v. in onderhandeling over een eventuele aankoop door de gemeente van de daarbij behorende gronden, zulks in verband met het U bekende plan voor het maken van een insteekhaven nabij de Bartelsluis.

Enkele jaren geleden zijn met Uw Directie betreffende bedoeld plan eveneens onderhandelingen gevoerd, doch o.a. in verband met het daarna vastgestelde - thans nog niet goedgekeurde - Streekplan Zaanstreek, werd deze aangelegenheid voorlopig opgeschort.

Met het oog echter op de thans met de n.v. Wessanen’s Koninklijke Fabrieken aanhangige onderhandelingen, zouden wij gaarne vernemen of Uw Directie ten aanzien van Uw bedrijf alhier, nog steeds in dezelfde mate als destijds is geïnteresseerd bij de totstandkoming van bedoelde insteekhaven en in dat geval op voortzetting t.z.t. der onderhandelingen prijs stelt”.

B&W had haast, ze verwachtte binnen één maand een antwoord van de directie. Maar de gemeente speelde hoog spel: de papierfabriek was immers dringend nodig bij de aanleg van deze insteekhaven. Het ontbrak de gemeente aan financiële middelen om zelf een dergelijk project op te starten, bovendien was bijna alle benodigde grond eigendom van Van Gelder Zonen.

Het was ook niet de eerste keer dat B&W met Wessanen’s Koninklijke Fabrieken over de aankoop van die gronden rondom de proefboerderij onderhandelde. Op 6 juli 1950 hadden burgemeester Loggers en gemeentesecretaris Mol een gesprek met de heer Laan van Wessanen². Dit gesprek vond plaats n.a.v. een aantal bezwaren die waren ingediend door Wessanen tegen het ‘Ontwerp uitbreidingsplan 1950’. Het leek er op dat de gemeente er eindelijk in zou slagen een uitbreidingsplan in hoofdzaak voor de gehele gemeente te realiseren en bovendien een uitbreidingsplan in onderdelen voor het Westeinde zou kunnen vaststellen. De eerste versie voor deze plannen dateerde van 1931.

De burgemeester gaf tijdens dit gesprek nog eens weer aan hoe hij de ontwikkelingen m.b.t. de ‘projectie’ van het kanalenplan duidde. Volgens de burgemeester was het de Streekplancommissie Zaanstreek die deze insteekhaven in het plan wenste op te nemen. De provincie Noord-Holland had al reeds langere tijd het voornemen om de bocht in de Zaan af te snijden. In 1948 werden er bovendien door de Provinciale Economisch Technische Dienst (ETD), op verzoek van het Departement van Economische Zaken, nadere besprekingen gehouden over de industrialisatie van de Zaanstreek en de noodzaak om nieuwe industriehavens in dit gebied aan te leggen. De burgemeester gaf aan dat het gemeentebestuur altijd tegen de bochtafsnijding in de Zaan was geweest maar dat de gemeente wel bereid was om aan de industrialisatie van de Zaanstreek mee te werken, voor zover de gemeentelijke financiën dat zouden toelaten natuurlijk.

¹ Waterlands Archief 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij de Bartelsluis 1952/1960

² Waterlands Archief 1.777.811.21 Uitbreidingsplan in hoofdzaak en uitbreidingsplan in onderdelen voor Westeinde van de gemeente 1941-1950

In de oorspronkelijke plannen was de haven geprojecteerd tot nabij de Nieuwe weg. Maar omdat Van Gelder Zonen het voornemen had om een nieuw zijkanaal naar haar fabriek te maken, zag de gemeente een kans om beide plannen te combineren. De burgemeester had, in overleg met o.a. de ETD, kunnen bereiken dat alleen de insteekhaven vanaf de Bartelsluis zou worden geprojecteerd tot een lengte van 575 meter, veel korter dus dan aanvankelijk op het plan was aangegeven. Hiervoor kon van de Provinciale Dienst medewerking worden gekregen, hetgeen de burgemeester in staat stelde de kanaalprojectie voor de bochtafsnijding voorlopig te 'couperen'. Ofschoon er in de plannen rekening werd gehouden met de proefboerderij van Wessanen, moest er toch nog wel enige grond rondom de boerderij worden afgestaan: de gemeente had tenslotte ook grond nodig voor de vestiging van industrieterreinen naast de nieuwe industriehavens.



De zuidkant van Wormer, gezien vanuit het noorden. Links onderaan de papierfabriek van Van Gelder Zonen. Rechts onder de Zaanbrug. Gemeente Archief Zaanstad 22.05001

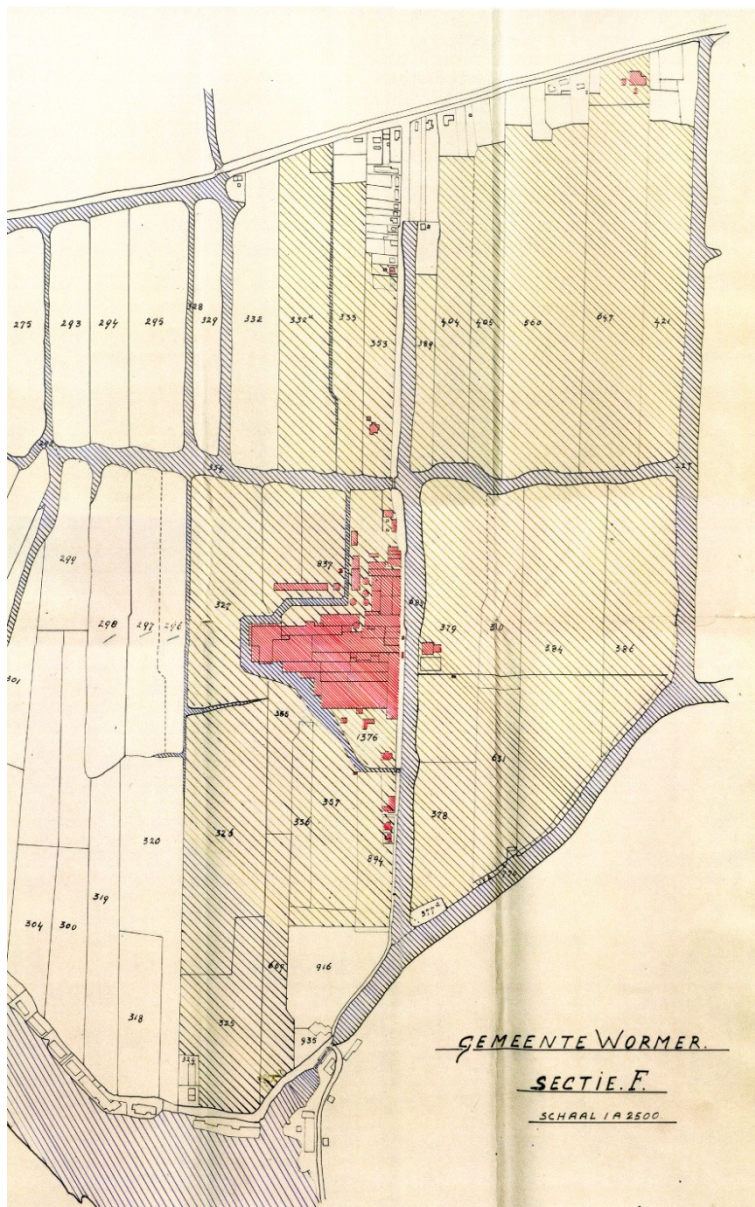
De heer Laan van Wessanen's Koninklijke Fabrieken begon met te vertellen dat zijn bedrijf geen enkele behoefte had aan het kanaalplan. Een opmerkelijk standpunt omdat meelfabriek De Vlijt, oliefabriek De Tijd en veevoederfabriek De Ster van Wessanen slechts bereikbaar waren voor schepen nadat ze die "moeilijke" bocht in de Zaan gepasseerd waren! Bovendien stelde de heer Laan dat de grond rondom de boerderij in twee delen werd geknipt, waardoor dit bedrijf feitelijk waardeloos zou worden. Hij vroeg zich bovendien af of de gemeente zich dit niet had moeten realiseren, toen het bedrijf in 1939 toestemming kreeg om die proefboerderij te bouwen.

Burgemeester Loggers zegde toe dat hij met VGZ zou overleggen over de overdracht van haar grond ten westen van het nieuw te graven zijkanaal aan Wessanen en vroeg daarop of Wessanen in dat geval wilde meewerken aan het graven van de insteekhaven. De heer Laan zegde toe 'dit onder ogen te zullen zien'. Op een vergadering over de conceptvoorwaarden over de deelname van Van Gelder Zonen op 28 januari 1954 vertelde burgemeester Loggers dat de gemeente Wormer in de gelegenheid was ruim 8 ha.

weiland met boerderij te kopen voor fl. 90.000,-. Hij vond toen die prijs te hoog³. In september 1954 stelde de adviseur van de gemeente, Ir. der Weduwen, een begroting op voor de kosten van de aanleg van de industriehaven, waarin een post aankoop van ruim 51.000 m² grond voor fl. 77.200 en de verplaatsing van een proefboerderij en pluimveehouderij voor fl. 130.400,- was opgenomen⁴.

Na de brand in 1958 werd besloten de boerderij niet op de dezelfde plaats te herbouwen en zou de proefboerderij alsnog verplaatst worden naar de Wijde Wormer.

De gemeente Wormer en Van Gelder Zonen



In het midden van de twintigste eeuw was de papierfabriek van Van Gelder Zonen de grootste werkgever in het dorp Wormer. De fabriek bezat, met het oog op mogelijke uitbreidingen, veel grond rondom het complex aan het Zaandammerpad.

Bovendien was het bedrijf voor de papierproductie afhankelijk van de kwaliteit van het polderwater. Dus het bezit van grote delen van de polder was cruciaal voor de bedrijfsvoering.

De tekening hiernaast geeft de omvang van het VGZ domein aan zoals dat vlak vóór de Tweede Wereldoorlog was. Later zijn er ten westen van de fabriek drie percelen land bijgekomen. De tekening is afkomstig uit het tekeningenarchief van VGZ in het Waterlands Archief in Purmerend.

³ Waterlands Archief, 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960, kort verslag van de vergadering op 28 januari 1954

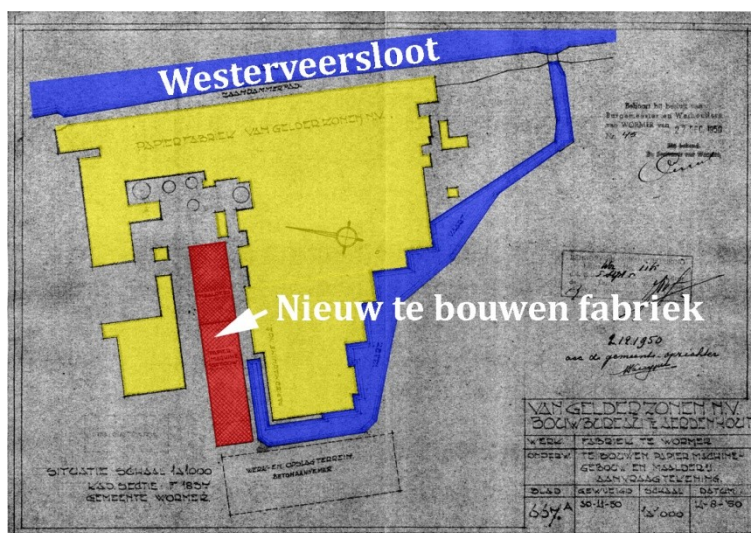
⁴ Waterlands Archief, 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960. Raming van kosten aanleg haven, industrieterrein en toegangsweg.

Zoals in die tijd gebruikelijk, was de directie van het bedrijf betrokken bij het lokale bestuur. Directeur Keet was in het begin van de eeuw enige jaren wethouder en directeur J. A. Allan was een aantal jaren raadslid in de gemeenteraad van Wormer. Het was nog een tijd waarin het lokale management zaken kon doen met het plaatselijk bestuur.

Tijdens het besluitvormingsproces rondom het kanaal vergaderde directeur Allan regelmatig met de hoofddirectie in Amsterdam. A.C. (Tinus) Essenveld herinnert zich nog dat hij als beginnend tekenaar van de bouwkundige dienst van VGZ nog even bij directeur Allan langs moest komen om nog wat kleine wijzigingen in de kanaaltekeningen te maken voordat hij naar de directievergadering in Amsterdam vertrok. Directeur Allan zat dan klaar met potlood en gum om zelf de wijzigingen in te tekenen.

Ook burgemeester Loggers kreeg steeds vaker te maken met bestuurders uit omliggende gemeenten en vanuit de provincie. Uit alle stukken blijkt dat hij vaak een voor de gemeente niet noodzakelijk voordelige oplossing moest zien te verdedigen in zowel de gemeenteraad als in de gesprekken met de directie van de grote bedrijven, zoals Wessanen en Van Gelder Zonen in het dossier 'Industriehavens'. Uit de vele tientallen documenten van dit dossier blijkt echter duidelijk dat hij uiteindelijk toch altijd heeft gekozen voor een oplossing die voor Wormer haalbaar en uitvoerbaar was. Hij begreep heel goed dat hij daarbij de steun en medewerking van de grote bedrijven nodig had.

Op 24 oktober 1949 gaf burgemeester A. Loggers, samen met secretaris C. Mol een toelichting op het 'Ontwerp uitbreidingsplan in hoofdzaak' aan directeur J.A. Allan van de papierfabriek van Van Gelder Zonen⁵. In dit ontwerp was een kanaal geprojecteerd vanaf de Zaan, even ten westen van de Bartelsluis, noordwaarts naar de papierfabriek de Eendracht. De burgemeester wilde graag de mening van de heer Allan over dit plan⁶.



Directeur Allan wist toen al lang dat VGZ aan de vooravond stond van substantiële uitbreidingen van het productieapparaat bij de fabriek. Dat betekende o.a. ook dat er nieuwe grondstoffenmaalderijen en nieuwe opslagterreinen nodig zouden zijn. Bovendien zou de aanvoer van grondstoffen per schip belangrijk toenemen.

Uitbreidingsplan uit 1950

⁵ Waterlands Archief 1.777.811.21 Uitbreidingsplan in hoofdzaak en uitbreidingsplan in onderdelen voor Westeinde van de gemeente 1941-1950

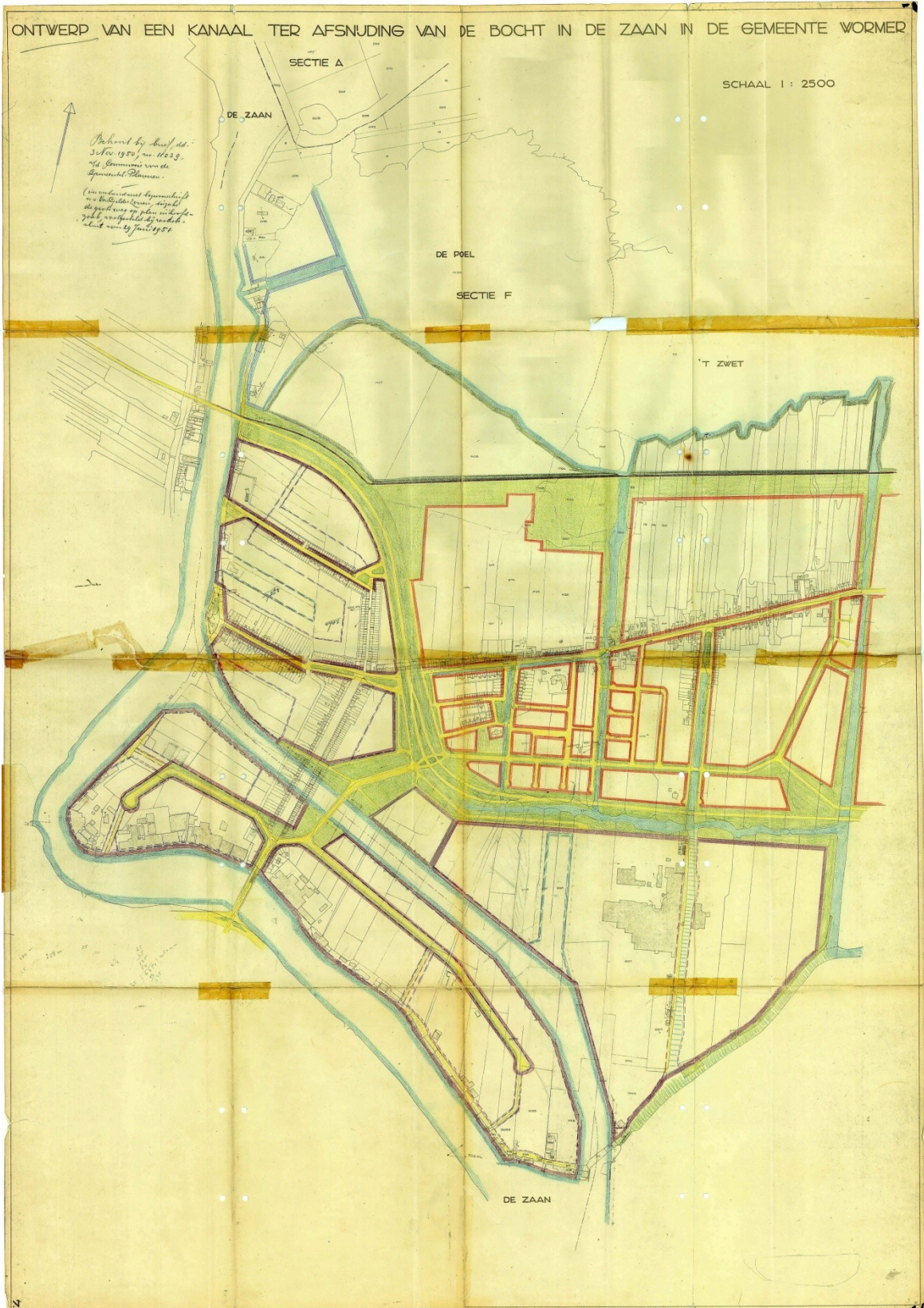
⁶ In juli 1944 liet de directie van VGZ aan burgemeester P. Kooiman weten "geen prijs te stellen op de aanwezigheid van een kanaal langs of nabij haar fabriek omdat zij dit van te gering belang acht voor haar fabriek". In september 1944 blijkt echter dat de directie alsnog met de architect van het uitbreidingsplan heeft gesproken over een variant van het kanaal die beter aansluit bij de wensen van het bedrijf.

Begin jaren vijftig werd er een nieuwe papiermachine geïnstalleerd: de PM 11. Enkele jaren volgende bijna een verdubbeling van de capaciteit met de bouw van weer een nieuwe machine: de PM 22. Bij Van Gelder Zonen werd al veel langer nagedacht over een eigen haven voor het bedrijf. Directeur Allan gaf dan ook als zijn mening dat hij zich goed kon vinden in de geprojecteerde ingang van het kanaal bij de Bartelsluis. Het noordelijke gedeelte van het kanaal week echter teveel naar het westen gezien de ligging van de papierfabriek. De heer Allan stelde voor dat het kanaal recht achter de fabriek zou moeten liggen.

Nadat directeur Allan had laten blijken dat VGZ waarschijnlijk zou instemmen met de plannen voor een insteekhaven, zag burgemeester Loggers mogelijkheden voor een nadere samenwerking tussen de gemeente Wormer en de papierfabriek van Van Gelder Zonen. Hij vertelde de heer Allan dat meerdere Zaanse gemeenten een studie naar het ontsluiten van nieuwe industrieterreinen hadden uitgevoerd. Nu Van Gelder Zonen het voornemen had een zijkanaal naar de Eendracht te maken, meende de burgemeester dat er wellicht een overeenkomst te sluiten zou zijn. Voor het maken van de ingang van de insteekhaven hadden de gemeente en Van Gelder Zonen beide belang. Zoals al opgemerkt in *'De provincie wil een kanaal, Van Gelder Papier een Zeehaven'* werd het zijkanaal gezien als een aftakking van de insteekhaven: de insteekhaven zou het begin van het kanaal ter afsnijding van de bocht in de Zaan moeten worden. Het zou er dus om gaan of Wormer de voorkeur zou krijgen bij de ontsluiting van industrieterreinen. Burgemeester Loggers wilde nu weten of daar met Van Gelder Zonen over te praten zou zijn.

Directeur Allan gaf daarna een overzicht van de plannen van Van Gelder Zonen. Er waren plannen ontwikkeld waarbij de kosten voor de eigen haven in 1947 werden begroot op 1 miljoen gulden, waarin 670.000 gulden was opgenomen voor het kanaal. In de verslaglegging door de gemeente Wormer lijkt het er op dat directeur Allan zich vervolgens door de argumenten van de burgemeester had laten overtuigen: *"Als Van Gelder Zonen niet wil samenwerken zou de nv. later wellicht moeilijkheden kunnen ondervinden als de nv. tot aanleg van haar gewenste zijkanaal wil overgaan. Dan zal er toestemming nodig zijn om in de insteekhaven aan te sluiten"*. Volgens het verslag zou hij het voorstel van burgemeester Loggers bespreken met de hoofddirectie van het bedrijf in Amsterdam. Later zou blijken dat Van Gelder nog volledig controle hield over de zaken die het bedrijf zouden raken en dat het bedrijfsbelang bij de beslissingen zou prevaleren.

Directeur Allan maakte ook nog een opmerking over het 'uitbreidingsplan in onderdelen'. Hij vroeg de gemeente rekening te houden met een uitbreiding van de fabriek in een strook van 100 m. ten noorden van de Dirksluis. Het lag in de bedoeling de inrichting van het bedrijf geleidelijk te veranderen en met de grondstoffengebouwen te beginnen aan de noordzijde. Daarvoor was ook terrein ten noorden van de Dirksluis nodig. Deze wens van VGZ zou, zoals later bleek, grote invloed hebben op de planning m.b.t. de zogenaamde Oostweg.



Tekening uit 1950 behorende bij het 'Uitbreidingsplan West' met daarop ingetekend het kanaal, de haven voor VGZ en de Oostweg. Deze tekening werd door VGZ gebruikt om bezwaar aan te tekenen tegen de Oostweg die hier geprojecteerd is door de tuin van de villa van directeur Allan ten noorden van de Dirksloot.

In 'De provincie wil een kanaal, Van Gelder Papier een Zeehaven' heb ik uitvoerig beschreven hoe Van Gelder Zonen verder invloed op deze plannen probeerde te krijgen daar de directie de indruk had dat VGZ grond zou moeten overdragen 'om niet' aan de gemeente, waarop vervolgens andere bedrijven zich zouden vestigen. Bovendien vond men dat VGZ onevenredig zou moeten bijdragen aan infrastructurele verbeteringen waar andere bedrijven meer voordeel zouden kunnen behalen. Daarom liet de directie in 1953 een nieuw plan maken door Ir. G.P. Nijhoff, waarbij VGZ slechts gebruik zou maken van de oever van de insteekhaven. Er hoefde dan minder grond te worden gereserveerd voor de eigen haven van Van Gelder Zonen en de kosten zouden ook beduidend lager zijn omdat VGZ geen eigen zijkanaal hoefde te graven.



De steenkolen voor de energiecentrale van Van Gelder Zonen werden aangevoerd in grote sleepschepen. In het Wolfrak, een gedeelte van de Zaan ter hoogte van de Bartelsluis, werden de steenkolen overgeslagen in de kleine kolenbakken van VGZ. Deze kolenbakken waren gebouwd op de maat van de Bartelsluis. Via deze Bartelsluis kwamen de kolenbakken op de Westerveersloot waardoor ze naar het kolenpark bij de fabriek werden gesleept. Ook de grondstoffen voor het bedrijf gingen via de kleine sluis. Het was duidelijk dat de directie af wilde van de afhankelijkheid van deze eeuwenoude en kwetsbare houten poldersluis. Een eigen zeehaven zou dat probleem oplossen. Op de achtergrond de rietvink. GAZ 22.07029

Onderlinge verdeeldheid

De standpunten van Van Gelder Zonen zijn verwoord als 'conclusies en aanbevelingen' van Ir. Nijhoff en werden verwerkt in een 'concept van de voorwaarden voor de deelneming door Van Gelder Zonen nv aan de totstandkoming van de insteekhaven'. Dit concept werd voor het eerst besproken in een vergadering van 21 september 1953 op het gemeentehuis van Wormer⁷.

Burgemeester Loggers vertegenwoordigde in deze vergadering de gemeente Wormer, voor VGZ waren aanwezig de heren Ir. Nijhoff, Janssen en Allan. In het dossier bevinden zich verschillende versies van dit document; kennelijk werd er op ambtelijk niveau

⁷ Waterlands Archief, 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960, Verslag bespreking 21 september 1953 ten gemeentehuizen te Wormer

tussen de beide partijen uitgebreid over vergaderd. Op 16 december 1953 stuurde de directie van VGZ een derde versie naar de burgemeester van de gemeente Wormer. In het document werden, in vaak juridische termen, 14 punten beschreven waarover de gemeente Wormer en Van Gelder Zonen het eens zouden moeten worden⁸.

Op donderdag 28 januari 1954 werd er op het gemeentehuis opnieuw vergaderd over de concept overeenkomst met Van Gelder Zonen⁹. Als eerste werd vastgesteld dat de gemeente een insteekhaven met een zijkanaal wilde aanleggen. VGZ gaf nogmaals aan geen behoefte te hebben aan een zijkanaal, maar achtte de aanleg van insteekhaven wel van nut voor haar bedrijf. Onder bepaalde voorwaarden was VGZ bereid om medewerking te verlenen aan de totstandkoming van de insteekhaven. Bovendien kreeg de gemeente een inspanningsverplichting: de haven moest, volgens de nadere specificaties, worden opgeleverd voor 1 januari 1958. Niet onvermeld mag blijven dat in datzelfde jaar Van Gelder Zonen een nieuwe papiermachine in productie zou nemen waardoor de capaciteit van de fabriek bijna zou verdubbelen!.

Nog tijdens een vergadering op 23 april 1953 stelde burgemeesters Loggers dat, ondanks zijn twijfels aan de noodzaak van het afsnijdingskanaal, de insteekhaven niet als gemeentelijke haven moest worden aangemerkt maar **“als het begin van een kanaal”**¹⁰. VGZ stelde daarom dat de insteekhaven zou moeten worden verbreed. Ook wanneer aan beide oevers schepen zouden zijn afgemeerd moesten twee coasters van 10 meter breedte of twee sleepschepen van 9,5 meter breedte elkaar in de haven kunnen passeren.

VGZ was bereid de helft van de kosten van de aanleg van de insteekhaven (minus de eventuele subsidies door het rijk, provincie of gemeenten) te betalen, deze bijdragen zouden echter nooit meer dan 295.000,- gulden kunnen bedragen.

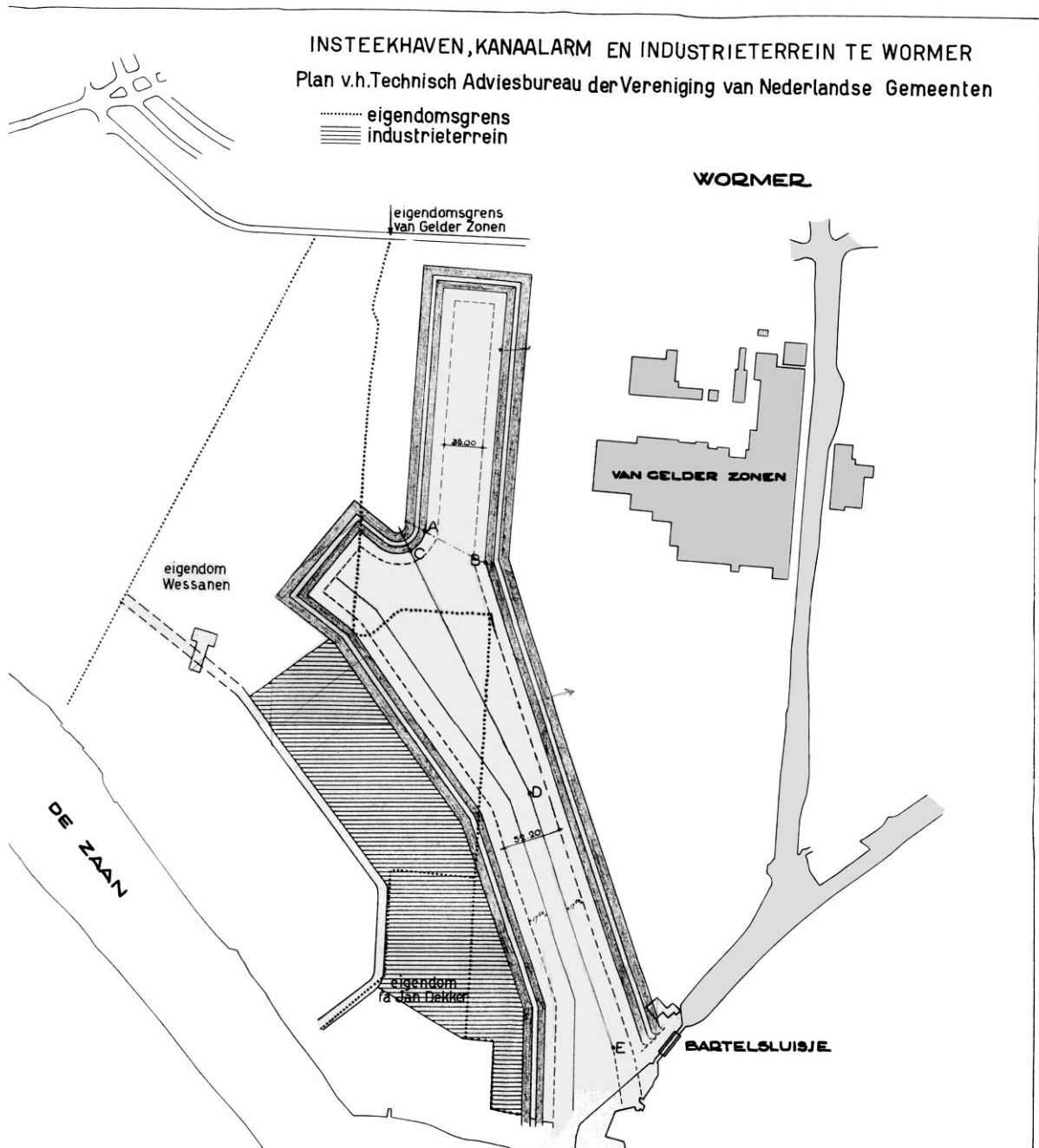
De gemeente werd door VGZ aansprakelijk gehouden voor alle schade die zou kunnen ontstaan door bijvoorbeeld dijkdoorbraken of verzakkingen in de insteekhaven. VGZ was in het bijzonder bang voor schade door kwel. Het productieproces bij VGZ was erg afhankelijk van de kwaliteit van het aangevoerde polderwater. Kwel zou een zeer nadelige invloed hebben op die kwaliteit.

De gemeente bleef, volgens VGZ, verantwoordelijk voor het onderhoud van de insteekhaven en van de kade, met uitzondering van dat gedeelte dat door VGZ werd gebruikt voor het afmeren, laden en lossen van de schepen van VGZ. Vanaf een nader te bepalen jaar zou VGZ een vaste bijdrage leveren in de kosten van het onderhoud van de insteekhaven.

⁸ Waterlands Archief, 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960, concept voorwaarden 1-12-1953

⁹ Waterlands Archief, 1.813.1. Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960, kort verslag van de vergadering op 28 januari 1954

¹⁰ 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.



Een van de vele ontwerpen voor de insteekhaven (soms ook wel zeehaven dan weer kanaalarm genoemd) voor Van Gelder Papier. Dit ontwerp werd in 1952, in opdracht voor de gemeente Wormer, gemaakt door het Technisch Adviesbureau der Vereniging van Nederlandse Gemeente. De gemeente wilde dat Van Gelder Zonen alvast met de insteekhaven zou beginnen. Dan zou later het kanaal daar vanuit kunnen worden aangelegd. Van Gelder vond echter de eerst het kanaal zou moeten worden aangelegd. Waterlands Archief Purmerend. Archief Wormer 1951-1960 inv. nr 13-1

De gemeente zou moeten garanderen dat de schepen bestemd voor VGZ te allen tijde van een nader omschreven gedeelte van de insteekhaven gebruik zouden kunnen maken. Bovendien moest de gemeente garanderen dat VGZ, anders dan de bijdrage in de aanleg en de nader overeen te komen kosten in het onderhoud, geen lokale belasting

zoals bijvoorbeeld havengeld of polderlasten zou moeten betalen voor het gebruik van de haven.

Verder wilde VGZ veel betere afspraken over de grond die om niet aan de gemeente moest worden overgedragen. Ook aan de westzijde van de insteekhaven moest grond worden afgestaan. Deze grond zou later als industrieterrein kunnen worden uitgegeven. VGZ wilde daar betere afspraken over vastleggen in deze voorwaarden.

Het was duidelijk dat VGZ zijn huid duur wilde verkopen: de overheid wilde een haven en zelfs een kanaal, VGZ wilde wel meeliften. Het bedrijf had een sterke positie, bijna het gehele terrein was eigendom van VGZ. Er zouden echter nog een aantal ingewikkelde besprekingen worden gevoerd tussen de E.T.D. van de Provincie Noord-Holland, de gemeente Wormer, het Hoogheemraadschap, het nieuw op te richten Industrieschap Zaanstreek en Van Gelder Zonen. De meeste partijen werden daarbij geassisteerd door een technische advies- of architectenbureau. Vaak waren de partijen het onderling niet eens, zodat VGZ met een verdeeld gremium aan tafel zat.

Zo was er een bijzonder principiële punt bij de vaststelling van aanlegkosten van de insteekhaven. Indien het industrieschap zou bijdragen met ongeveer 40% in de kosten, was dit dan aan te merken als gemeentelijke subsidie? Subsidies zouden van de kosten worden afgetrokken voordat de te betalen bijdrage door VGZ zou worden bepaald. En de bijdrage van het industrieschap werd door de deelnemende Zaanse gemeenten opgebracht. Als dit niet als subsidie in die zin kon worden beschouwd dan werd VGZ benadeeld t.o.v. nieuw te vestigen industrieën op de aan te leggen industrieterreinen die wel gebruik zouden kunnen maken van de bijdrage van het industrieschap. Volgens wethouder Jongens van de gemeente Wormer kon de directie van VGZ niet akkoord gaan met deze oplossing. Burgemeester Loggers was er duidelijk over: als er subsidies werden gegeven voor de aanleg van deze haven dan diende VGZ daar ook gebruik van te kunnen maken¹¹.

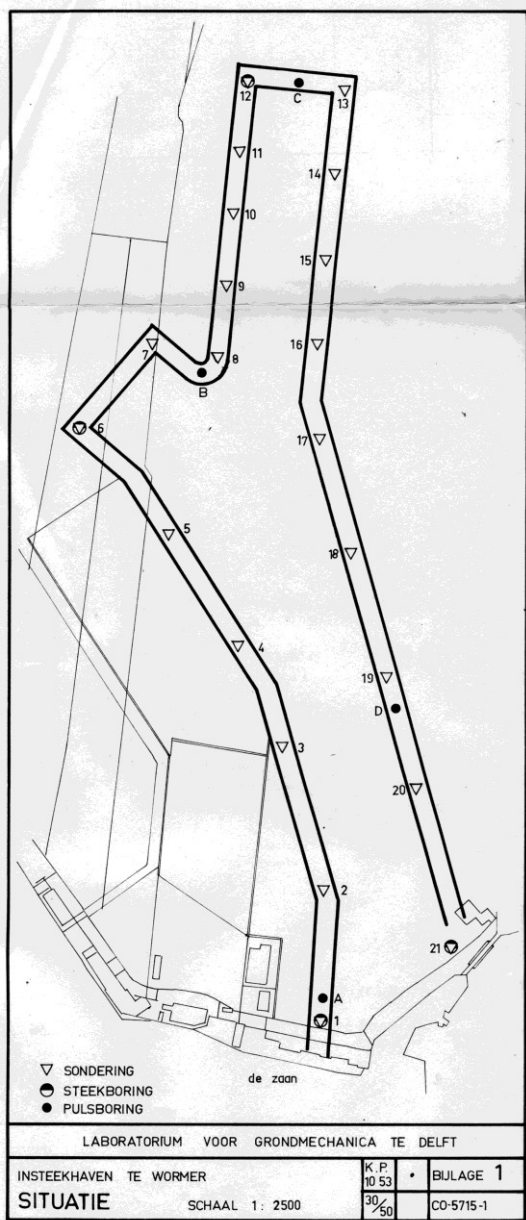
Een ander controversieel punt bleef het betalen van havengeld¹². Ir. der Weduwen, van het Adviesbureau van de Vereniging Nederlandse Gemeenten stelde o.a. dat VGZ moest kiezen: "Ze zijn of volledig eigenaar van de oostelijke kade van de insteekhaven en dus ook verantwoordelijk voor zaken als het onderhoud, of ze hebben slechts gebruiksrechten voor deze kade, die in bezit van de gemeente blijft, en betalen alle daarvoor geldende heffingen". Volgens hem zou de eigendomsgrens ergens in het water moeten liggen, bijvoorbeeld 27,5 meter in oostelijke richting gemeten uit de as van het geprojecteerde kanaal. Deze stelling zou een einde moeten maken aan de discussie over het betalen van liggelden door VGZ. Hier lag echter nog een zeer principiële punt.

De Provinciale Waterstaat was volgens de brief van 29 juni 1953 nog steeds van mening dat het toezicht op de waterkering volgens het reglement behoorde bij het Heemraadschap Wormer, Jisp en Nek. Men gaf er de voorkeur aan dat het Heemraadschap de kades in eigendom kreeg. Het Heemraadschap zou dan moeten

¹¹ Waterlands Archief, 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960, Verslag van de vergadering op donderdag 28 januari 1954 in het gemeentehuis van Wormer

¹² Waterlands Archief, 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960, Heffingen havengeld i.v.m. insteekhaven en Toelichting behorende bij de concept overeenkomst VGZ, waarin verwerkt de gegevens, verstrekt door Ir. der Weduwen, gevoegd bij de brief van 8 maart 1954

gedogen dat de kade werd gebruikt door de aanliggende industrieterreinen, voor zover dat gebruik verenigbaar was met de belangen van de waterkering. Provinciale Waterstaat achtte het dan ook redelijk dat het onderhoud van de kade bij de gemeente berustte en dat de gemeente de onderhoudsplicht zou overdragen aan de eigenaar van het industrieterrein.



Er werden diverse onderzoeken uitgevoerd naar de bodemgesteldheid.

mocht handhaven, welke voor de gemeente een onaanvaardbaar risico meebrengen, is te overwegen een insteekhaven met industrieterreinen aan te leggen in het westelijk deel der gemeente, waar het afsnijdingskanaal is projecteerd ten noorden van de Zaanbocht, waar de gemeente reeds voor een gedeelte grond in eigendom heeft. De redactiecommissie stond onder voorzitterschap van burgemeester Loggers.

Op 2 april 1954 vergaderde de redactiecommissie over de inmiddels verzamelde meningen en suggesties¹³. Uit het verslag van deze vergadering blijkt opnieuw dat niet alle bestuurslagen even enthousiast waren over de door VGZ, ingenomen standpunten.

In een uitgebreide toelichting bij het verslag werd er bovendien opnieuw een stelling geponeerd over het betalen van heffingen door VGZ: *“VGZ zal wel volharden in de eis dat voor schepen aan haar kade ligplaats innemende, geen havengeld wordt geheven en bovendien geen retributies, polderlasten e.d. Indien VGZ de onderhoudskosten draagt van de haar in eigendom blijvende waterstrook en van de gebruikszone, is het redelijk dat VGZ geen havengelden, d.w.z. liggelden, betaalt.”*

In dezelfde alinea werd echter ook opgemerkt: *“Het is niet toelaatbaar in de betreffende havengeldverordening hiervoor een vrijstellingsbepaling op te nemen.”* Er moest dus een constructie gevonden worden waarbij VGZ de betaalde havengelden zou kunnen terugvorderen. En dat zou nog niet meevallen, er waren tenslotte meer bedrijven langs de Zaan die een eigen insteekhaven hadden.

De toelichting werd besloten met een dreigement richting Van Gelder Zonen:

“Indien VGZ bepaalde voorwaarden

¹³ Waterlands Archief, 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960, kort verslag van de vergadering van 2 april 1954

Op 13 mei 1954 werd er een nieuwe versie van de conceptovereenkomst tussen de gemeente en Van Gelder Zonen rondgestuurd naar de verschillende bestuurders. Ook de beide wethouders uit Wormer kregen een kopie. Dit document ging uit van de situatie zoals die werd voorgesteld door VGZ: geen haven-arm voor VGZ (zoals voorgesteld door Ir. Nijhoff). Ook moesten er betere afspraken worden gemaakt over de overdracht van de grond van Van Gelder Zonen aan de gemeente, voordat er door de gemeente zal worden begonnen met de aanleg van de insteekhaven. De inspanningsverplichting voor de gemeente, en het eventueel teruggeisen van de betaalde kosten door VGZ bij een te late oplevering, werden gekoppeld aan de totstandkoming van een dergelijke regeling¹⁴.

Na nog enkele redactionele opmerkingen en suggesties te hebben verwerkt vond burgemeester Loggers het tijd voor overleg met het provinciebestuur over de concept-overeenkomst. Deze bespreking werd gehouden op woensdag 21 juli 1954 op het kantoor van de Provinciale Waterstaat in Haarlem. Het eerder beschreven gezelschap van bestuurders en ambtenaren was praktisch voltallig aanwezig¹⁵.

Bovengemeentelijke belangen

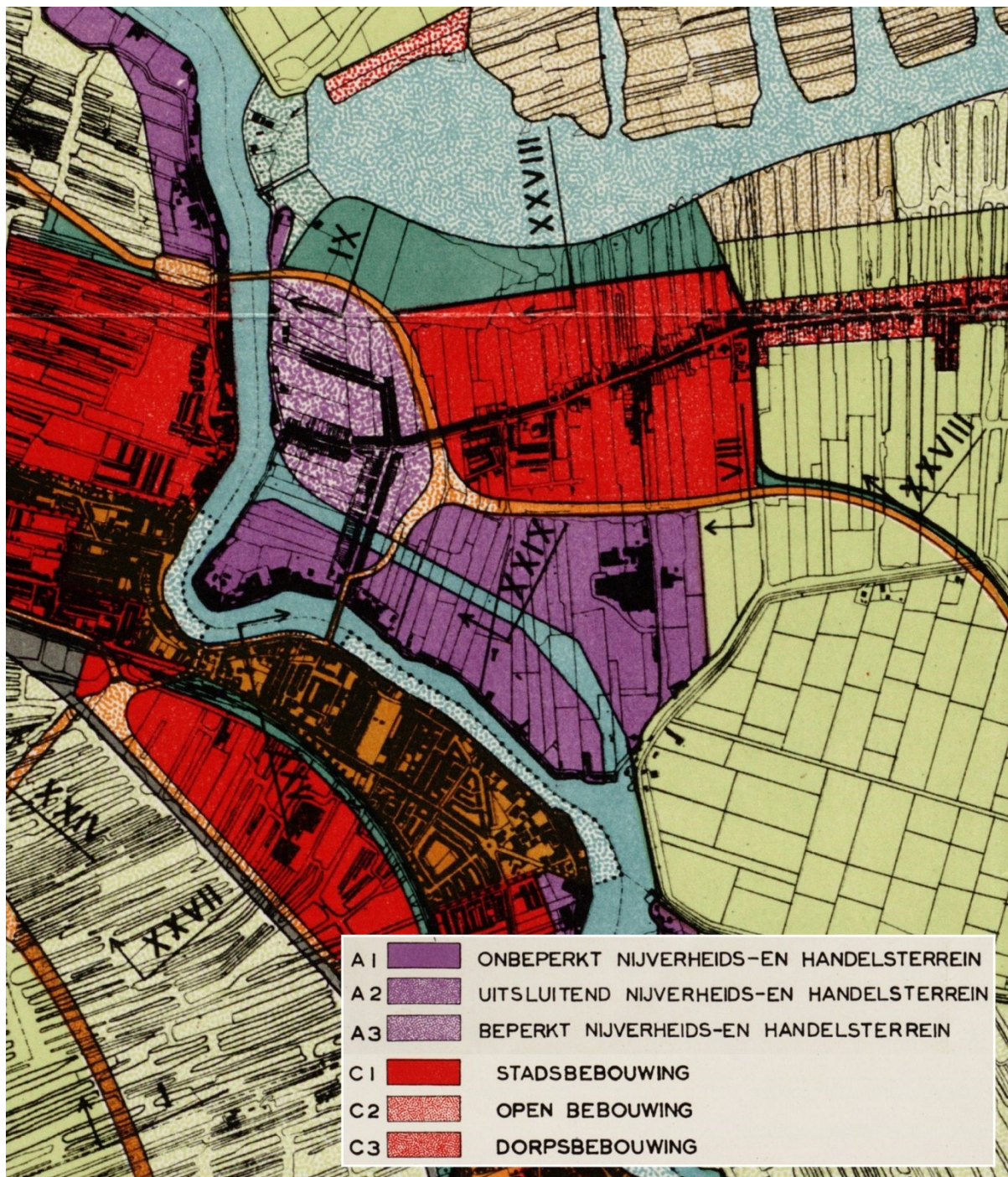
Tijdens diverse besprekingen bleken de ideeën over de uitvoering nog ver uit elkaar te liggen. Geen van de onderdelen uit het ambitieuze maritieme plan was in al die jaren een stap dichterbij gekomen. De conferentie op 21 juli zou de zaak weer vlot moeten trekken. Dat zou anders uitpakken.

Ir. Der Weduwen, van het Adviesbureau van de Vereniging Nederlandse Gemeenten, probeerde nog met wat kleine aanpassingen aan het profiel van het kanaal de provincie gerust te stellen. Door het aanleggen van kademuren in het kanaal (de insteekhaven) zouden er grotere industrieterreinen aangelegd kunnen worden. Deze oplossing zou meer kosten met zich meebrengen, maar er zouden veel betere aanlegplaatsen voor de schepen ontstaan. Dhr. Borst van de provincie vond dat er bij de insteekhaven meer rekening gehouden moest worden met het toekomstige kanaal (!) Hij vond het door de gemeente voorgestelde plan, met de opsluiting door walmuren, veel te mager. Volgens hem was het beter **“om het kanaal met taluds uit te voeren, er behoren aan een doorvaartkanaal, zoals dit op het streekplan is geprojecteerd, geen schepen aan de wal te liggen”**.

Hiermee was het plan van de gemeente eigenlijk van tafel. Er ontstond een discussie over wie de kosten voor een dergelijk kanaal zou moeten betalen. Burgemeester Loggers maakte nogmaals duidelijk dat de insteekhaven onderdeel was van de vaarweg voor de provincie. De provincie bleef bij haar standpunt: **“Aan een behoorlijke doorvaart moet niet getornd worden door steigers e.d.”** Ir. Der Weduwen probeerde het nog eens met de stelling dat het eerste plan een scheepvaartweg was, daarnaast was er de aanwinst van industrieterrein. Het tweede plan was dus van belang voor de gemeente. Burgemeester Loggers gaf nogmaals te kennen dat de gemeente geen voorstander was van dit kanaal, nimmer nog was de noodzaak van dit kanaal gebleken. De provincie bleef bij haar mening, er moest worden uitgegaan van het streekplan.

¹⁴ Waterlands Archief, 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960

¹⁵ Waterlands Archief, 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960, Conferentie op woensdag 21 juli 1954 ten kantore van de Provinciale Waterstaat te Haarlem inzake de insteekhaven



Detail van plattegrond uit 'Streekplan voor de Zaanstreek'.

Besluit Gedeputeerde Staten 9 maart 1954 goedgekeurd bij Koninklijk besluit 19 september 1958. Behoort bij -1.777.811.3 dossier 949 kaart 110.

In het Streekplan wordt uitgegaan van een kanaal zonder eigen haven voor Van Gelder Zonen. Wel is er een kademuur ingetekend die kan worden gebruikt door de papierfabriek. Gemeente Archief Zaanstad: beeldnr. 53.01219

Vervolgens ontstond er een zeer gedetailleerde discussie over vaarbreedtes en de kostprijs per vierkante meter industrieterrein. Uiteindelijk ging de discussie ook over de bijdrage vanuit de provincie en de eventuele kostenverdelingen in dit project. Burgemeester Loggers kondigde aan de zaak opnieuw onder de aandacht te brengen van

Gedeputeerde Staten i.v.m. de kosten van het project en Provinciale Waterstaat i.v.m. de technische aspecten.

Dhr. Meilink van de provincie had tot slot nog een opmerkelijke stelling. Het te creëren industrieterrein zou niet gelijk aan het peil komen. Het terrein kwam lager te liggen en de kade zou dan altijd waterkering moeten blijven. De kade moesten dus eigendom van het Heemraadschap zijn. Ondanks dat burgemeester Loggers zei zich niet in deze stelling te kunnen vinden, merkte dhr. Borst op dat de taak van de waterschappen bij de wet was voorgeschreven en die lag niet bij de gemeente.

Ir. Der Weduwen kreeg de opdracht een nieuw plan te ontwerpen, waarbij de breedte van het streekplan zou worden aangehouden. Bovendien zou hij een kostenoverzicht maken waarin de oude en de nieuwe plannen zouden worden vergeleken. Hij zou e.e.a. in brief aan GS verwoorden. In die brief zou duidelijk naar voren worden gebracht dat de meerdere kosten als gevolg van de kanaalprojectie ten laste van de provincie, eventueel mede van het Rijk, behoorden te komen. Bovendien zou het standpunt t.a.v. de eigendom, het beheer en onderhoud van de kaden worden toegelicht.

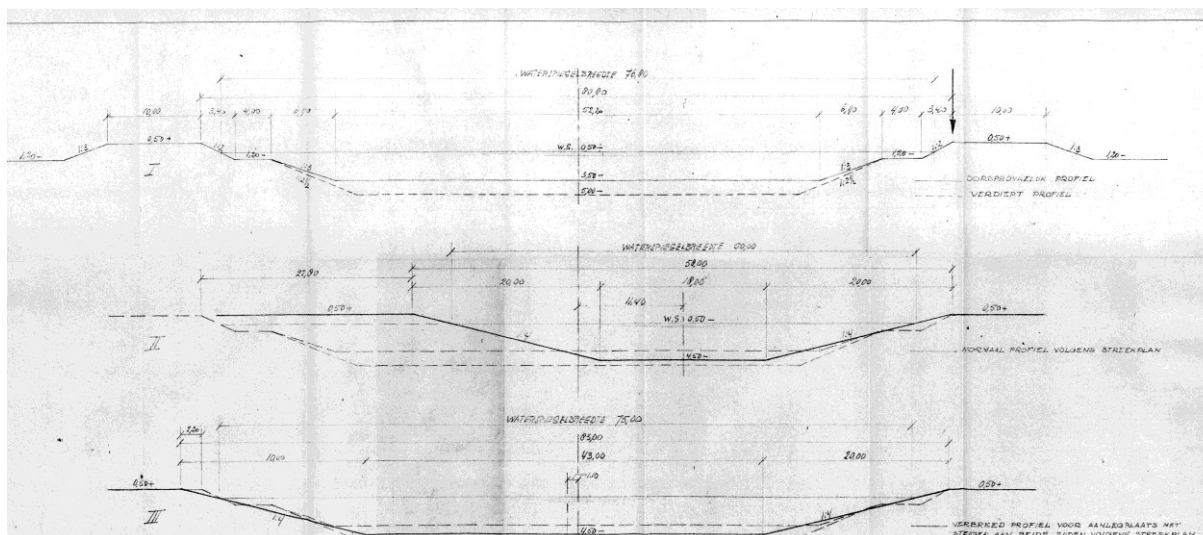
Al met al een weinig bemoedigende vergadering voor een gemeentebestuur dat haast wilde maken en de belangen van Van Gelder Zonen niet wilde dwarsbomen. De gemeente zat in een moeilijk parket.

Op 16 augustus 1954 was Ir. J.P. der Weduwen klaar met zijn tekeningen en berekeningen en stuurde zijn ideeën naar het college van B&W van Wormer¹⁶. Hij had een zestal profielen voor de insteekhaven en het kanaal uit het streekplan opgesteld. De eenvoudigste vorm bood geen mogelijkheid tot het afmeren van schepen langs beide oevers van het kanaal. Een volgend profiel ging uit van een iets breder kanaal waarbij schepen aan beide oevers konden afmeren aan daarvoor aangelegde steigers. De waterspiegel was dan 75 meter. Het daarop volgende profiel ging uit van walmuren aan beide oevers van het kanaal. De waterspiegel was nu 58 meter en dus veel smaller waardoor er meer ruimte vrijkwam voor de aanleg van industrieterreinen. Hij had ook een aantal varianten uitgewerkt, waarbij de ene oever een talud had, terwijl er bij de andere oever een kademuur was gepland.

De bijdrage voor Van Gelder Zonen in deze profielen liepen nu uiteen van *fl* 500.000,- tot *fl* 575.000,- Al eerder was vastgesteld dat VGZ zijn eis tot een maximale bijdrage van *fl* 275.000,- zou moeten laten vervallen.

De gemeentearchitect J.H. v.d. Hoven reageerde nogal teleurgesteld op de voorstellen van de adviseur van de gemeente, Ir. J.P. der Weduwen. Op 25 augustus 1954 liet hij weten dat hij een rapport had verwacht waarin tot uiting zou zijn gebracht welke de voor de gemeente meest voordelige uitvoering zou zijn en ook om de technische opzet te prefereren zou zijn.

¹⁶ Waterlands Archief, 1.813.1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij Bartelsluis 1952/1960. Raming van kosten aanleg haven, industrieterrein en toegangsweg.



In de archieven zitten diverse profiel schetsen voor het kanaal uit het Streekplan

Op 14 september 1954 stuurde het college van B&W van Wormer een zeer gedetailleerde brief aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De brief begon met een chronologisch overzicht van de belangrijkste besprekingen en ingediende plannen rondom de Zaanafsnijding zoals dat inmiddels was opgenomen in het Streekplan voor de Zaanstreek. Vervolgens werd er ingegaan op de mogelijke alternatieven zoals beschreven door Ir. Der Weduwen.

De gemeente ging nu echter nog een stap verder. De gemeente stelde: De Zaanafsnijding, zoals deze in het Streekplan was voorzien, diende tweeërlei doeleinden, welke in het plan gecombineerd tot gelding werden gebracht, doch in wezen geheel los van elkaar stonden:

1. de verbetering van de vaarweg
2. de schepping van industrieterreinen, welke aan vaarwater zijn gelegen

De eerstgenoemde doelstelling was een belang, dat onmiskenbaar als bovengemeentelijke diende te worden aangemerkt. In zekere zin was dit ook het geval met betrekking tot de schepping van aan vaarwater gelegen industrieterrein, doch hierbij was het belang der gemeente mede betrokken.

De gemeente voelde zich gesterkt door opmerkingen in het Streekplan: "Ons college is uiteraard gaarne bereid haar volledige medewerking te verlenen aan de totstandkoming van alle maatregelen, welke de ontwikkeling van de Zaanstreek volgens de lijnen van het Streekplan beogen, doch zal daarbij de steun van Uw College behoeven voor de verwezenlijking van de doeleinden met betrekking tot de behartiging van de bovengemeentelijke belangen".

Na nogmaals de voor- en nadelen van alle beschreven profielen te hebben genoemd besloot het college met:

"Terugkomende op de onmogelijk concreet te maken scheiding met betrekking tot de verschillende te behartigen belangen, zou ons college willen voorstellen de bovengemeentelijke en de gemeentelijke belangen ieder op de helft te waarderen. Het ligt niet op de weg van het gemeentebestuur te bepalen voor wiens rekening de kosten dezer bovengemeentelijke belangen komen. Uiteraard kunnen deze kosten niet ten laste dezer

gemeente worden gebracht. Aangezien het Streekplan is vastgesteld door de Provinciale Staten, komt het ons voor, dat de beantwoording dezer vraag derhalve aan Uw College moet worden overgelaten”.

N.a.v. een controle van opgegeven Openbare Werkgelegenheidsobjecten in haar cartotheek stuurde de Provinciale Commissie voor de Werkgelegenheid in Noord-Holland op 30 januari 1956 een brief naar het college van B&W. Een paar dagen later antwoordde B&W dat de plannen voor de insteekhaven nabij de papierfabriek van Van Gelder nog steeds in een stadium van voorbereiding verkeerden. Het overleg met de provincie was nog steeds gaande. **Er diende gewacht te worden op de vaststelling van het Streekplan voor de Zaanstreek door de Kroon i.v.m. de door de gemeenteraad ingediende bezwaren tegen dat plan.**

Precies één jaar later kwam er weer zo'n brief. En weer antwoordde de gemeente prompt: “De voorbereidingen 'van het object insteekhaven', waarin stagnatie was ontstaan, zal in 1957 (!) wederom ter hand worden genomen, mede in verband met de verwachting dat het streekplan Zaanstreek binnenkort zou worden goedgekeurd. In verband met de nader gestegen lonen en materiaalprijzen zal de kostenraming ongetwijfeld hoger worden.”

De zaak werd echter pas weer ter sprake gebracht na de fatale brand op de proefboerderij van Wessanen op 15 juli 1958.

De situatie was toen echter al sterk veranderd t.a.v. de oorspronkelijke plannen. Zaandam had inmiddels toestemming gekregen om industriehavens aan te leggen in de Achtersluispolder waardoor de noodzaak voor nieuwe industriehavens in Wormer was komen te vervallen. De directie van Van Gelder Zonen zag het belang van vervoer over de weg toenemen en het vervoer over water zou, op termijn, wegvallen.

Ten slotte liet de provincie in 1962 ook weten geen belang meer te hechten aan dit kanaal. In het rapport 'Enkele beschouwingen betreffende het geprojecteerde kanaal ter afsnijding van de bocht in de Zaan bij Wormer' van 22 januari 1962 is de eindconclusie: *“De aanleg van het afsnijdingskanaal bij Wormer zou slechts van belang zijn voor de vaart met zeer grote binnenschepen, en dan nog voornamelijk van sleepschepen. Een analyse van de ontwikkeling van de Nederlandse binnenvloot toont echter aan, dat deze juist wordt gekenmerkt door een vervanging van de zeer grote sleepschepen door kleinere motorschepen. Bovendien is gebleken dat ook elders in den lande de industrie geen behoefte heeft aan het ontvangen van zeer grote schepen, ook waar dit technisch mogelijk is. Het is dan ook niet te verwonderen, dat noch de Kamer van Koophandel te Zaandam, noch die te Alkmaar, belangstelling toont voor de aanleg van het afsnijdingskanaal. Aangezien voorts een eventuele behoefte aan nat industrieterrein eenvoudiger en goedkoper kan worden verwezenlijkt door de aanleg van één of meer insteekhavens, moet worden geconcludeerd dat aan het geprojecteerde kanaal geen reële economische basis ten grondslag ligt.”*¹⁷

Deze conclusie werd bevestigd in een brief van het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland van 28 september 1965 aan B&W van de gemeente Wormer. Onderwerp van

¹⁷ Provinciaal Archief Haarlem, toegangsnummer 640 Economisch Technologische Dienst, Provinciale Planologische Dienst, 192 Enkele beschouwingen betreffende het geprojecteerde kanaal ter afsnijding van de bocht in de Zaan nabij Wormer, 1962

deze brief was: 'Voorontwerp herziening streekplan voor de Zaanstreek 1966'. Op blz. 11 staat onder het hoofdstuk 'Verkeer te Water': "Overeenkomstig de thans algemeen aanvaarde inzichten is de in het vigerende streekplan geprojecteerde afsnijding van de bocht in de Zaan ten westen van Wormer vervallen. De betreffende gronden hebben thans de aanduiding handel en nijverheid verkregen".



*Streekplan voor de Zaanstreek. - Bezwarenkaart.
Detail uit de plattegrond deel Noord-Holland.
Besluit Gedeputeerde Staten 26 mei 1966.
Behoort bij -1.777.811.3 dossier 952 kaart 117.
Het kanaal en de haven voor Van Gelder Zonen zijn uit het plan verdwenen.
Gemeente Archief Zaanstad, beeldnr. 53.01210*

Het gehele plan voor een kanaal ter afsnijding van de bocht in de Zaan bij Wormerveer ontstond tijdens de inventarisatie van de vaarwegen door Noord-Holland. Een dergelijke inventarisatie vond de afgelopen eeuwen regelmatig plaats. Een duidelijke tekening met de aangegeven vaarroutes voor de verschillende type schepen is gemaakt in 1940. Hieronder staat een kopie van die tekening. Opmerkelijk is de vaarroute van kustvaarders in de richting van de kop van Noord-Holland. De tekening is onderdeel van beeldnr. 52.01149 uit het Gemeente Archief Zaanstad.



Dit artikel is eerder gepubliceerd in het Jaarboek 2010 van het Historisch Genootschap Wormer.