

De Zaanstreek in de agglomeratie Amsterdam

Door R. van Zinderen-Bakker

De toelichting op het bestaande streekplan voor de Zaanstreek is een interessant stuk literatuur, waarvan kennisneming van harte wordt aanbevolen. De toelichting vangt aan met te stellen dat inzicht in de ontwikkeling, die een gebied heeft doorgemaakt, onontbeerlijk is bij het bepalen van de wijze, waarop men die ontwikkeling verder, mede door middel van een streekplan, zal trachten te leiden.

DE GESCHIEDENIS

De geschiedenis vinden we in een interessante beschrijving van de ontwikkeling van het landschap omstreeks het jaar 1000 tot heden.

De structuurveranderingen in de opbouw van de bedrijvigheid in de Zaanstreek gedurende de 19e en de 1e helft van de 20e eeuw worden als volgt gekenmerkt:

Vervanging van windkracht door stoom, motor en elektrische energie; het optreden naast het nog steeds belangrijke verkeer te water, van verkeer per spoor en langs de weg. Beide verschuivingen hadden, en hebben ten dele nog, belangrijke invloed op de verspreiding van de bevolking op het landschapsbeeld. Na de omwenteling van 1840 begon in de Zaanstreek de vervanging van de windkracht door energie opgewekt door de stoommachine. Het Noordzeekanaal kwam in 1875 gereed, gelijktijdig met de afsluiting van het Buiten IJ bij Amsterdam.

Bij de stormachtige economische herleving van de havenbekkens van Amsterdam en Rotterdam, bleef de Zaanse maatschappij wat zij te voren was, zo lezen wij: „Dorps met een commerciële en industriële inslag.” Alleen ging de uitbreiding van de bebouwing en van de bevolking wat sneller.

In 1869 werd de Zaanstreek aangesloten op het spoorwegnet, van Uitgeest over Wormerveer naar Zaandam. De aanleg van de verbinding Zaandam-Hembrug-Amsterdam kwam gereed in 1876. De industriële en woongebieden in de Zaanstreek ontwikkelden zich zonder enig planmatig systeem. In de 20e eeuw is de Zaanstreek uitgegroeid tot een verstedelijkt gebied. De vaststelling van dit feit houdt niet in dat men er in die tijd in is geslaagd een zodanige vernieuwing tot stand te brengen dat een planmatig gewenste indeling van de streek is verkregen. De toelichting op het streekplan voor de Zaanstreek stelt vast: „Op het stuk van industrieterreinen, woonwijken, verkeersruimten en ontspanningsgebieden beschikt de streek, naar verhouding, niet over elementen van een omvang en een kwa-

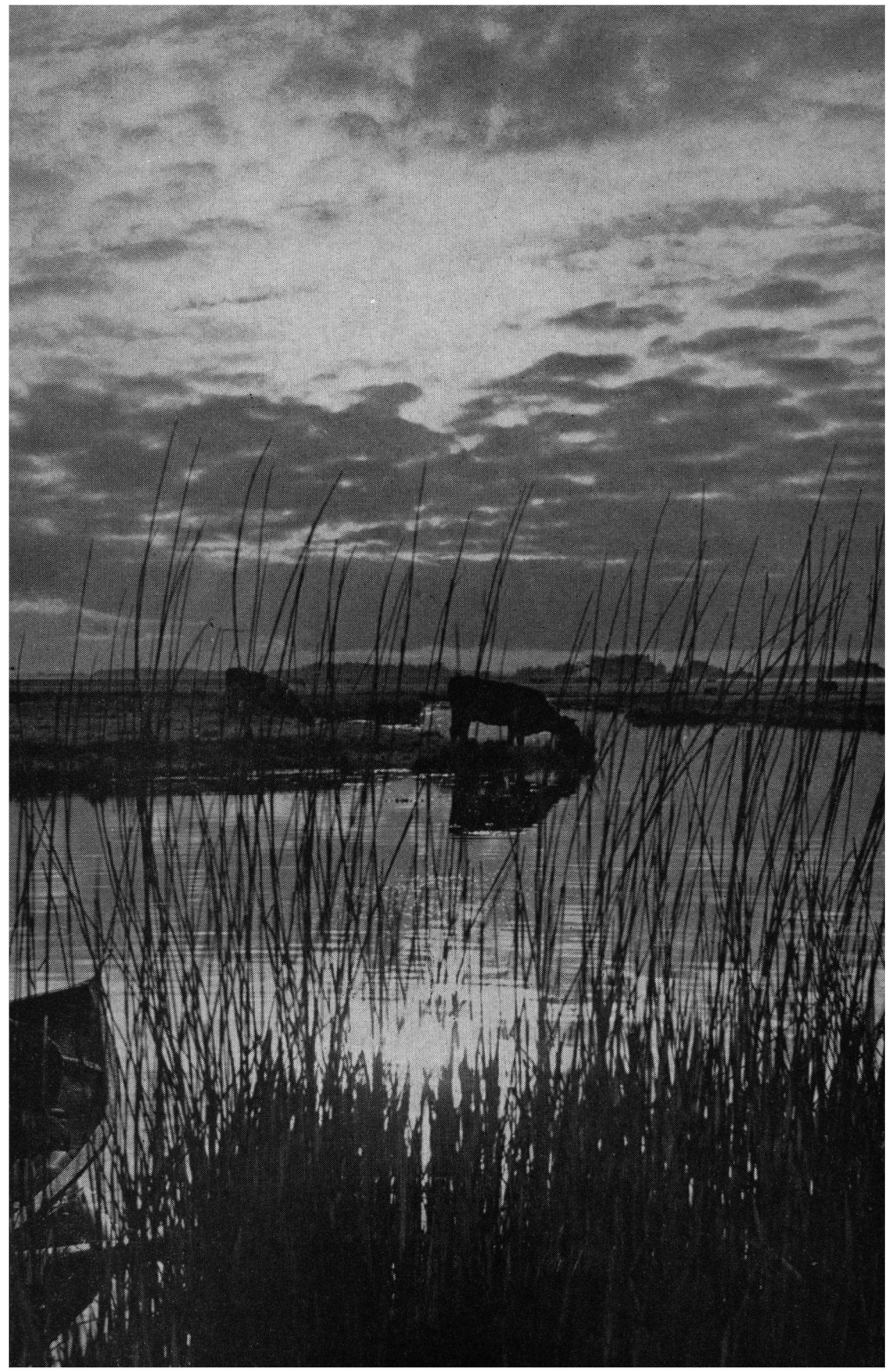
liteit, zoals men die veelvuldig elders aantreft. Zij voldoen, mede als uiting van de eigen, sobere stijl der Zaankanters, in de regel alle, aan geringere eisen. Veel groeiende steden elders in Holland, zeker niet op betere grond dan in de Zaanstreek gebouwd, bieden voorzieningen van hogere kwaliteit, als opgehoogde industrieterreinen en goede vaar- en verkeerswegen, ruime, gerioleerde, onvermengde woonwijken, afdoende verkeersoplossingen, grote en goed aangelegde ontspanningsterreinen. Dat alles is, naar evenredigheid, duur; voor kosten is niet teruggedeinsd.

Geheel anders is het aan de Zaan. Men vindt daar lage, weinig draagkrachtige moeilijk toegankelijke industrieterreinen, vele bescheiden en nog gemengde woonbuurten, veel onvolledige rioleringen, weinig bevredigende verkeersruimten, geen ingrijpende werken voor ontspanning en verzorging der bevolking. Maar men vindt er goedkopere woningen, goedkopere gronden, aan hoge eisen wordt niet voldaan, het overheidsingrijpen is niet zo diep en stelselmatig. Naar mate echter groei van de wereldhuishouding het vergelijken van de mogelijkheden in de eigen streek met die elders in de hand werkt en de eisen, die men aan zijn levensstandaard stelt, mede door een grotere mobiliteit van de bevolking worden gelijk geschakeld, dreigt een gebied, waar men gewoon is lage eisen te stellen, in het gedrang te raken en beneden algemeen gestelde minima te blijven. De omstandigheden ten aanzien van het wegverkeer tonen dit voor de Zaanstreek het duidelijkste aan, doch het geldt ook voor andere structuur-elementen." De voren omschreven gedachten werden omstreeks de jaren 1953-1955 aan het papier toevertrouwd. Het streekplan dat wij toelichten werd vastgesteld in het jaar 1963.

ONTWERP-STRUCTUURPLAN

In het volle besef van de achterstand welke op verschillende punten heerst hebben de huidige gemeentebesturen zich opgemaakt om de ontwikkeling van de streek meer planmatig ter hand te nemen. Het is duidelijk dat de streek hierbij moet worden gezien als een deel van een groter geheel. De eigenlijke Zaanstreek heeft een oppervlakte van ± 14.000 ha., het inwonertal bedroeg in 1951 ruim 106.000. Het inwonertal is sindsdien gegroeid tot ruim 113.000. Van de totale oppervlakte bestaat ruim 10.500 ha. uit oud land en ruim 800 ha. uit groot water. Bezien in het verband van een groter geheel, is het vooral het Noordzeekanaal dat belangrijke consequenties voor de streek heeft; op het ogenblik nog steeds als barrière voor de vlotte verkeersverbindingen met het zuiden, in de toekomst als gebied dat de gevolgen zal ondervinden van een toenemend gebruik van dit kanaal ten behoeve van nieuwe industriële vestigingen aan de zuidzijde. Recentelijk denken wij hierbij aan de vestiging van de Mobil Oil en de dientengevolge ontwikkeling van een petrochemische industrie, waarvoor aan de zuidkant een oppervlakte nodig zal zijn van 1500 ha.

De schoonheid van het Zaanse land (Foto C. Scholtz)



In 1963 hebben de Zaangemeenten een ontwerp-structuurplan doen verschijnen. Uitgangspunt van dit plan is de vaststelling van een bepaald gebied waarop men aan de noordzijde van het Noordzeekanaal industriële ontwikkeling verwacht en maximaal zal willen toelaten. Indien de maximaal gedachte bezetting van dit gebied een feit zal worden zal dit tot gevolg hebben dat daarvoor een woongebied geschapen dient te worden voor 200.000 à 350.000 inwoners.

De ontwikkeling van de Amsterdamse haven zal wederom tot gevolg hebben dat de Zaanstreek een nieuwe toekomst tegemoet gaat en daardoor een nieuw aanzien zal gaan vertonen. Het is duidelijk dat de industriële ontwikkeling aan de noordkant van het Noordzeekanaal en de gevolgen daarvan, moeten worden gezien in het verband met de stedelijke ontwikkeling van Amsterdam.

„Het kan geenszins de bedoeling zijn zoveel mogelijk industrie aan te trekken”, zo lezen wij in de studie over het structuurplan voor de Zaanstreek. Het is echter duidelijk dat indien het maximaal geoccupeerde gebied zoals de kaart van het structuurplan dit aangeeft wordt bestemd voor industrievestiging, het poldergebied gelegen in de polder Westzaan slechts voor een gering gedeelte het huidige aanzien zal behouden, dit in de eerste plaats door de omvang van het gebied en in de tweede plaats door het feit dat hiervoor grote gebieden voor woonbebouwing bestemd moeten worden. Er is zelfs plaats voor de veronderstelling dat het landschappelijk aanzien alleen reeds veranderen zal door de te verwachten ontpoldering van het gehele gebied. Het zal immers noodzakelijk zijn ten behoeve van de nieuwe industriegebieden en ten behoeve van de bestaande en de nieuw aan te leggen woongebieden een nieuw rioleringsstelsel te doen aanleggen, waarvoor een centrale zuiveringsinstallatie in dit gebied een noodzaak zal worden.

Het is gewenst behalve met het structuurplan rekening te houden met de belangen van de Amsterdamse haven zoals die in een door de „Dienst voor Publieke Werken” uitgebracht rapport onder de titel: „De ruimtelijke ontwikkeling van de Amsterdamse haven gezien in gewestelijk verband.”, door burgemeester en wethouders van Amsterdam aan de raad is aangeboden. In dit plan zien wij een bestemming van de gronden ten noorden van het Noordzeekanaal ten behoeve van een havenaanleg, welke in grootte nagenoeg overeenkomt met die aan de zuidzijde van dit kanaal. Het is niet ondenkbaar dat een dergelijke bestemming van dit gebied tot gevolg zal hebben dat de in het structuurplan voor de Zaanstreek geprojecteerde groenstrook bestemd zal moeten worden voor wat men noemt, de droge industrie. De geschiedenis heeft tot op heden steeds geleerd dat gebieden welke op de gemaakte plannen een bestemming voor landbouwgronden of groenstroken hebben, gemakkelijk ten behoeve van industrievestiging worden benut. Men rekent ons daarbij zo gaarne voor dat deze gronden bij industriële bestemming zo veel meer opbrengen dan bij de handhaving van het gebruik voor agrarische doeleinden of voor natuurbescherming.



wordt herzien, waarbij van Zaanse zijde het aangehaalde structuurplan is ingebracht. Op deze wijze zal dan in het land van Zaan en Noordzeekanaal het compromis tussen werken, wonen en „leven” gevonden moeten worden. De in uitvoering zijnde werken (verlenging van de pieren bij IJmuiden, verbreding van het Noordzeekanaal en het maken van havens aan de zuidelijke oever) alsmede de volgorde waarin de plannen op kaart zullen worden gebracht en rechtskracht verkrijgen, maken duidelijk dat „De cost gaet voor de baet uit” nog steeds een juist beginsel wordt geacht, en niet alleen in Amsterdam.

Tot nu toe heeft de Waterweg een industriële ontwikkeling gekregen, waarbij het natuurmonument „De Beer” is ondergespoten zonder dat dit in enige mate door ons volk als een ernstige zaak is aan gevoeld en waarbij de woorden „planning” en „nationaal industrialisatiebeleid” typisch in Den Haag thuis horen, maar niet op de Waterweg van toepassing lijken te zijn. Men krijgt er nu in Den Haag wel „de lucht” van.

ZORG OM DE TOEKOMST

Met de Mobil Oil in Amsterdam zullen enige ministers zich bemoeien. Amsterdam heeft dus minder vrijheid van handelen dan Rotterdam genoten heeft. Dit is een stap in de goede richting. Ondertussen hebben wij acht nota's over nationaal industrialisatiebeleid, welke spreiding van industrie vanuit het westen naar de andere gebieden van ons land voorstaan. Er is een wet op de ruimtelijke ordening op komst. Voor Waterweg en Noordzeekanaal te laat!

De structuurschets voor de ruimtelijke ontwikkeling van de openlucht-recreatie in Nederland, uitgegeven door de Rijksdienst voor het Nationale Plan, eind 1964!, is in de plannen rond het Noordzeekanaal in grove mate veronachtzaamd.

Het is duidelijk dat het hoog tijd wordt dat op een nationaal plan de natuurbeschermingsgebieden worden aangegeven en wel in grotere omvang dan waarin zij thans als zodanig zijn aangegeven en dat dit plan met de kracht van een wet wordt gehandhaafd.

Onder „baet” willen wij ook gaarne het welzijn van de mens verstaan. De schoorstenen van Mobil Oil zullen goede gelegenheid bieden voor een neonopschrift: „Pas op, gifgas!”. Dit opschrift ontlenen wij aan het boek „Bij de duivel te biecht” door Günther Schwab. In het hoofdstuk onder dit opschrift deelt hij mee dat dagelijks meer dan 170.000 ton roet en as op de Westduitse Bondsrepubliek terecht komt, waarvan alleen al twee derde op het Rijns-Westfaalse industriegebied. Er zijn mensen, die ons thans zo graag met het Duitse voorbeeld in Dinslaken (Rijnland Westfalen) gerust stellen. Laten wij eens „Bij de duivel te biecht” gaan (lezen). Günther Schwab berekent: „Als bij elke inademing slechts een tiende gas en roet meekomt, moet het lichaam elke dag 2,5 kg. roet verwerken”!

De Zaanstreek staat op de grens van een nieuwe tijd. Niet omdat de streek de noodzakelijke vernieuwing in eigen kern gaat aanpakken maar wel

NATUURMONUMENTEN

Wij mogen ons in dit verband herinneren dat het toenmalig gemeentebestuur van Amsterdam in het begin van deze eeuw het voornemen heeft gehad het Naardermeer („deze waardeloze plassen”, zoals in de raadsstukken staat) te dempen met het stadsvuil. Dit heeft tot gevolg gehad dat de „Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland” is opgericht. Wij horen heden ten dage niemand die ons voor wil rekenen welke de meeropbrengst van de bestemming van het Naardermeer zou zijn indien dit meer gedempt werd voor de aanleg van industrieterrein. Dat is een winstpunt geboekt door de georganiseerde natuurbescherming.

In de studie over het structuurplan voor de Zaanstreek is een korte paragraaf gewijd aan de recreatie en de natuurbescherming. Wij lezen daarin o.a.: „De in het streekplan aanwezige natuurmonumenten zijn onverminderd in het structuurplan opgenomen. Het natuurreservaat in de noordpolder van Assendelft blijft gehandhaafd. De reservaten langs de Assendelver- en Westzanerzeedijk liggen echter in het industrie-gebied, dat in de laatste fase van het structuurplan zal worden ontsloten. Aangezien de vorm van dit terrein in verband met een nadere studie over eventuele insteekhavens nog niet is bepaald, kan nog niet met zekerheid worden gezegd of deze reservaten zullen komen te vervallen. Het is echter duidelijk dat door de wijziging van het milieu, de omstandigheden voor deze reservaten veel ongunstiger zullen worden. Dit geldt in sterkere mate voor het reservaat in de polder Westzaan, dan voor het reservaat in de Zuiderpolder te Assendelft.” Aldus de toelichting op het structuurplan.

De onderwerpen recreatie en natuurbescherming vormen in de studie over het structuurplan voor de Zaanstreek één paragraaf waarin zij op drie schrale pagina's door elkaar worden behandeld. (De studie omvat in totaal 80 bladzijden). De vermenging van beide onderwerpen tot één titel voor een paragraaf en de ongescheiden behandeling, zijn op zichzelf reeds bewijzen van een behandeling „en bagatelle”.

Waar de plannenmakers in gedachten hebben, een stad van 350.000 en zelfs van nog meer inwoners te bouwen, zou men mogen veronderstellen dat het onderwerp „recreatie” wel aan een uitvoeriger en afzonderlijke beschouwing zou zijn onderworpen. De plannenmakers hebben willen aantonen dat zij „natuurbescherming” niet vergeten hebben en hebben het woord in de titel van een paragraaf opgenomen. Veel meer komt er bij de uitvoering van het structuurplan van de natuurbescherming dan ook niet tot stand, indien wij het gebied in beschouwing nemen zoals het op bijgaand kaartje is aangeduid. Buiten dit gebied blijft het bestaande natuurmonument „De Marken” ten noorden van Jisp gehandhaafd.

Het is de bedoeling dat een streekplan voor het Noordzeekanaalgebied tot stand komt en vervolgens het bestaande streekplan voor de Zaanstreek

omdat de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied die van de Zaan dreigt te overvleugelen. Daarom pogen de Zaaingemeenten een structuurplan op te stellen. Het feit dat hierbij belangrijke zaken veronachtzaamd worden is oorzaak van het verschijnen van dit extranummer van „Het Vogeljaar”.

Vogelbescherming is landbouw- en veeteeltbescherming, is voedselbescherming voor de mens, is gezondheidszorg!

Het structuurplan beoogt een bijdrage te zijn voor een nieuw streekplan voor de Zaanstreek. Moge het toekomstige streekplan voor het Noordzeekanaalgebied en dat voor de Zaanstreek er toe bijdragen dat de mens hier in het jaar 2000 niet alleen in welvaart maar ook in gezondheid kan leven.

26 maart 1965.

- *R. van Zinderen Bakker, Burgemeester van Koog aan de Zaan.*
-