

# Onderwerpen uit de Westzaanse geschiedenis

## De wederopbouw krijgt vleugels

door WILLEM TIP/deel 60  
beeld: Digitale Beeldbank

In de laatste jaren kreeg de wederopbouw vleugels. Het doel was ooit geweest het herstel na de vernielingen van de oorlog. Nu kwamen de voorheen ongedachte vergezichten. De prognoses, de vooruitberekeningen. Hoe zou het eruit zien over vijf jaar. Of over tien jaar. Statistici grepen de rekenmachine. Ontwikkelingen uit de afgelopen tien jaar werden vol vertrouwen doorgetrokken. Industrie was voor de Zaanstreek altijd de stuwende kracht geweest. Op dat harde gegeven kon worden voortgebouwd. De strategische berekeningen toonden het aan, helder en duidelijk: ook de toekomst van de Zaanstreek lag bij de industrie. Het grote voorbeeld waren Rotterdam en de havens in de Rijnmond. Daar had men goederenoverslag, raffinaderijen, chemie. Het Noordzeekanaal bood dezelfde kansen. Amsterdam zou een tweede Rotterdam kunnen worden, de Zaanstreek een tweede Pernis.

### Het streekplan

In 1968 stelde de provincie een streekplan vast waarin alle veranderingen werden uitgetekend. Rondom het Noordzeekanaal kwamen in de eerstvolgende tien jaar aan alle kanten insteekhavens met ruime bedrijfsterreinen. 'Diepzee'-industrieën zouden zich kunnen vestigen, industrieën die hun grondstoffen aanvoerden met diep stekende schepen: olieraffinaderijen, staalgieterijen, chemie. Dat alles onderling verbonden door een uitgebreid netwerk van snelwegen, tunnels, spoorlijnen en hoogspanningsleidingen.

Het industriegebied zou zich aan de zuidoever uitrekken tot aan de weg van Amsterdam naar Haarlem, aan noordoever tot aan de nieuwe snelweg van Zaandam naar Beverwijk. Verder naar het noorden zouden er in de Zaanstreek uitgestrekte woonwijken komen met hoogbouwflats, winkelcentra, scholen, rondwegen, een metrolijn. Het hele gebied rond Amsterdam en de Zaanstreek zou zo worden omgevormd tot een industriële 'groeipool' op wereldschaal. De getoonde ontwikkeling was niet alleen gewenst, zo verklaarden de ontwerpers, ze was zelfs hoognodig. Zonder industrie zou het Noordzeekanaalgebied snel overvleugeld worden door andere havens zoals Hamburg en Antwerpen.



De A8 in aanleg in 1971. Ten noorden van deze weg moest een nieuw stadscentrum verrijzen.

Dat er offers gebracht moesten worden, was onvermijdelijk. De oude dorpen Westzaan en Assendelft zouden voor de helft verdwijnen. Ze moesten worden 'geamoveerd'. Zand zou alles bedekken. Amoveren, slopen, was in de taal van de ontwerpers de noodzakelijke eerste stap in de reeks 'amoveren'



Het nog vrijwel kale Prins Bernhardplein.

- 'bouwstromen' - 'groeipool'. Het moest eerst wat minder worden, wilde het ooit beter worden.

### Haltermodel

Eeuwenlang was de Zaanstreek een verzameling dorpen geweest zonder duidelijk centrum. Westzaan had tot de Franse tijd het bestuurscentrum en de rechtbank gehuisvest. In de volgende twee eeuwen was een toenemend aantal streekvoorzieningen in Zaandam terecht gekomen: het kantongerecht, het streekziekenhuis, de voornaamste culturele voorzieningen. De andere dorpen hadden echter veel eigen voorzieningen weten te behouden. Men was er bovendien van oudsher gesteld op de eigen afkomst en identiteit. Een Westzoner was geen Zaandammer. En Zaandijk moest Zaandijk blijven.

Volgens het Streekplan werd dat nu anders. Het plan toonde ten noorden van de Coentunnelweg een volledig nieuw stadscentrum. Met autosnelwegen, een ringweg, ontsluitingswegen, hoogbouwflats en een groot winkelcentrum. Ook het stadhuis van de nieuw te vormen gemeente Zaanstad zou hier komen. De kroon op de nieuwe stadskern zou worden een veertig meter hoge torenflat. Niet zonder trots spraken de plannenmakers over de Zaanse 'bipool' of over het Zaanse 'haltermodel'. De eerste 'halter' was de aluminium kantoortoren in het hart van Zaandam. Vanaf die eenzame hoogte kon het oog dan de slinger volgen van hoogbouwflats langs de Coentunnelweg om uiteindelijk terecht te komen bij de tweede hoogbouwtoeren in het



Westzaan-Zuid in 1968. Dit deel van het dorp moest wijken voor insteekhavens.

Guisveld. De Zaanstreek aaneengesmeed, in ieder geval vanuit de lucht (Beukers (red), 2012, p 63-87).

### De Bijlmer langs de Zaan

Amsterdamse ontwerpers gingen nog een stap verder. Ze voorzagen in een plan uit 1968 een echte tweede 'Bijlmermeer', ditmaal gelegen langs de Zaan. De nieuwe wijk zou als Amsterdamse noordvleugel door twee metrolijnen verbonden worden met het stadscentrum. Zaandam en Wormerveer (Guisveld) zouden daarbij mogen uitgroeien tot grootstedelijke centra met woonblokken van 400 meter lang en 20 verdiepingen hoog (Van der Male, 2019, p 80).

### Ontwikkelingsschap en Zaanstad

Dat de afzonderlijke Zaangemeenten te klein waren voor al deze veranderingen, was voor iedereen duidelijk. Bestuurskracht was nodig. Daarom ging in de jaren zestig het denken over de groeipool langs het Noordzeekanaal gelijk op met het denken over een nieuwe krachtige Zaangemeente. Over de naam van de nieuwe gemeente was weinig meningsverschil. Zaanstad zou het worden. Geen Banne Westzaan, geen Zaanland, geen Zaanstreek. Zaanstad.

Vooruitlopend op de onvermijdelijke samenvoeging richtten de bestaande gemeentebesturen alvast een 'Ontwikkelingsschap' op (1966). Voor gemeenschappelijke rekening begon dit 'schap' voortvarend met de aankoop van huizen en terreinen. Hoe meer grond er in overheidshanden was, hoe sneller de ontwikkeling straks zou kunnen plaatsgrijpen. Talrijke stukken weiland veranderden zo op soepele wijze van eigenaar. Daarnaast ook talrijke woningen, zoals in de nog maar kort tevoren (1964) gereedgekomen Westzaanse Vogelbuurt. De Zaanse boeren waren tevreden. Ze kwamen op deze manier op een geregelde manier van hun landerijen af. De keerzijde bleek later. Zaanstad, de opvolgster van het Ontwikkelingsschap, zou op haar uitgestrekte bezit aan landerijen nog veel moeten afschrijven.