

Onderwerpen uit de Westzaanse geschiedenis

De wederopbouwplannen op de helling

door WILLEM TIP/deel 67
beeld: Digitale Beeldbank

Bij de voorbereidingen voor Zaanstad had de groeipool rond het Noordzeekanaal voorop gestaan. De economie eiste een krachtig bestuur. De jaren zeventig ontwikkelden zich echter anders dan gedacht. In 1973 kreeg Nederland te maken met een heftige oliecrisis. Onvoorziene ontwikkelingen in het Midden-Oosten leidden tot ingrijpende maatregelen, zoals de rantsoenering van benzine en de invoering van autoloze zondagen. De overheid kondigde sombere tijden aan. Het zou nooit meer worden zoals het was.



Rooswijk aan de rand van het Guisveld.

De tweede oliecrisis (1979) leverde een volgende tegenslag. Een torenhoge rentestand, tot 12%, een hoge inflatie en een stijgende werkloosheid zorgden ervoor dat de huizenmarkt volledig instortte. De woningprijzen daalden in een paar jaar met tientallen procenten. Huizenbezitters, die net een hoge hypotheek hadden gesloten, raakten in moeilijkheden. Verschillende zelfstandige hypotheekbanken hielden het niet ook meer vol. Ze kwamen onder de hoede van hun grotere financiële vakbroeders. Eén hypotheekbank sloot zelfs noodgedwongen de deuren. Economen keken bezorgd vooruit en zagen geen oplossing. 'Stagflatie', een haperende economie en tegelijk een hoge inflatie waren ze nog niet eerder tegengekomen. De tijd waarin ze moeiteloos voorspellingen deden en tienjarenplannen opstelden, lag ruimschoots achter hen. In de regio Amsterdam vervloog de hoop op een ontwikkeling met 'diepzee'-industrieën. De Mobilraffinaderij tegenover Westzaan-Zuid, ooit gelokt met hoge subsidies, sloot in 1982.

Het streekplan op de helling

Veel eerder al had de provincie besloten om het optimistische streekplan van 1968 nog eens tegen het licht te houden. In 1973 verscheen een lijst met voorgenomen wijzigingen. Aan de zuidoever werd de Machineweg de nieuwe westgrens van het havengebied. Ruigoord, een eeuwenoud eiland in het IJ, hoefde niet meer te worden gesloopt. Kunstenaars bevolkten hier nu de woningen en de kleine kerk. Aan de noordoever zag men af van alle insteekhavens. De sloop van Westzaan-Zuid en Assendelft-Zuid verdween uit de plannen. Alleen in de IJpolders zelf leek op industrieel gebied nog iets mogelijk.

Het streekplan zelf werd vervolgens voorzichtig, stap voor stap, aangepast. Een eerste nieuwe versie (1979) schrapte het Guisveld als bouwlocatie. In de volgende versie (1987) verscheen als grote bouwlocatie Assendelft-Noord. Hier bouwen, zo besefte men overigens, was niet goedkoop. Het Guisveld met zijn drassige ondergrond was ooit een dure keus geweest. In Assendelft-Noord was de ondergrond weliswaar beter maar hier was nog maar kort tevoren een ruilverkaveling voltooid. Die moest nu duur worden afgekocht. Aan de rand van het Guisveld in Zaandijk kreeg de wijk Rooswijk een kleine 'afrondding', vooral bedoeld om de harde hoogbouw uit de jaren zestig in te pakken.

Zaandam kon woningen gaan bouwen langs de spoorlijn. Die strook, Westerwating en Houtveld, was in de wederopbouwtijd opgehoogd voor kantoren en bedrijven. Het Zaandammer kantorencentrum was echter beperkt gebleven tot een klein gebied direct achter het station. Voor bedrijven bleven de Zaandammer en Westzoner IJpolders wel beschikbaar. De Zaandammer IJpolder werd daarbij redelijk snel betrokken. Veel langzamer ging het met de vestiging van bedrijven in de Westzoner IJpolder. De belangrijkste vestiging was hier voorlopig niet een bedrijf maar het omvangrijke justitiële complex 'De Sluis', de vervanger van de Amsterdamse 'Bijlmerbajes' (ingebruikneming 2016).

Aan de zuidoever deed Amsterdam in de jaren '90 nog een poging om de bestaande 'Amerikahaven' alsnog te benutten voor goederenoverslag. In 1996 werd hier, wederom met veel overheidsgeld, een containerterminal ingericht. Ook deze investering werd echter ingehaald door het economisch getij. De financiële crisis van 2008 noopte tot sluiting. De torenhoge oranje kranen die tot ver in de provincie te zien waren, verdwenen weer. De stad Amsterdam



Saendelft.

richtte daarna haar blik definitief op het zuiden.

Niet meer op de verhoopte industriële groeipool rond het Noordzeekanaal maar op de Zuidas bij Amstelveen met zijn banken en dienstverlenende bedrijven.

Diensten leidend langs de Zaan

Langs de Zaan verschoof de werkgelegenheid intussen ook onstuitbaar naar de diensten. Vooral na 1990 ging de afbouw van industriële werkgelegenheid snel: 1990: 31% van de totale Zaanse werkgelegenheid, 2010: 15% en 2015: 14%). Naast de bouw (8%) bepaalden de diensten sindsdien het beeld. Het landschap van de Zaanstreek veranderde mee. Leegkomende industrieterreinen werden overal ingevuld met woningbouw. Ook in Westzaan. Van zuid naar noord verschenen hier nieuwe woningen op verlaten terreinen: de houtwerf van Rote / PontMeijer, de fabrieksterreinen van De Valk, van Avis, van Grootes, van Molenaars Kindermeel. Ook de vijf papierbedrijven en drukkerijen in het noorden maakten plaats voor woningbouw. Laagbouw was daarbij de regel.



De inmiddels verdwenen kranen.

Langs de Zaan met zijn dure en vaak vervuilde grond zochten architecten het vooral in de hoogbouw. De opzienbarende en massale gevelwand bij de Wilhelminasluis, die de plaats in nam van de Albert Heijnfabrieken, won zelfs een architectuurprijs. In het noorden van de Zaanstreek, tegenover Wormerveer, bleken de monumentale fabriekspannen echter te interessant om ze eenvoudigweg te slopen. Als industrieel erfgoed begonnen ze, niet zelden ingevuld met woningen, aan een tweede leven (Beukers (red), 2012, p 605-633; Schipper e.a., 2008, p 260-289).