

Onderwerpen uit de Westzaanse geschiedenis

Industrialisatie

door WILLEM TIP/deel 56
beeld: Digitale Beeldbank

De verminderende aanvoer vanuit de Zaanse industrie liet ook zijn sporen na in het goederenvervoer per trein. Bij de opening van de Zaanlijn en de Hoornselijn in 1869 was al gebleken dat de Zaanse industrie nog veel waarde hechtte aan het beproefde vervoer over water. Het goederenvervoer per spoor nam ook nadien nooit een werkelijk hoge vlucht. De belangrijkste aanbieder van goederen bij het station in Zaandam was de levensmiddelenindustrie: Verkade, Albert Heijn, Polak en Schwarz en Hille. In Wormerveer waren het de chemische bedrijven en de cacaoindustrie.

Na de Tweede Wereldoorlog nam landelijk gezien het vervoer per spoor af, in de Zaanstreek handhaafde het zich eerst nog. In de jaren '60 werden de verbindingen over de weg echter steeds beter. In 1990 lagen er onder het Noordzeekanaal en het IJ uiteindelijk drie autotunnels. De spoorwegen volgden de ontwikkeling en sloten vanaf 1972 de meeste Zaanse laad- en losplaatsen. De goederenstations in Koog-Zaandijk, Wormerveer, Krommenie-Assendelft en Oostzaan gingen al vroeg dicht. De grote laad- en losplaats in Zaandam sloot wat later, in 1997 (Van der Male, 2019, p 63-65, 88).



Goederenoverslag station Zaandam.

'Stuwende industrie'

De Zaanse bestuurders hadden in de jaren zestig de aanstaande verschuiving van industrie naar diensten nog niet scherp in beeld. Wel zagen ze dat de bestaande industrie aan modernisering toe was en daarvoor de ruimte moest krijgen. Hun oog was daarbij in het bijzonder gevestigd op de 'stuwende' industrie met afzet buiten de streek, bij voorkeur zelfs met afzet in het buitenland. Bij hun streven naar stuwende industrie stonden de Zaankanters overigens niet alleen. Vrijwel alle bestuurders in en rond Amsterdam dachten zo. Hun eensgezinde visie zorgde aan het eind van de jaren zestig voor een aantal opzienbarende plannen.



Industrie aan de Nauernasche Vaart. Links Molenaar's Kindermeel, rechts Bakker & Molenaar.

Industrieterreinen

Voorlopig verschenen in de Zaanstreek overal industrieterreinen. In Zaandam langs het Noordzeekanaal en langs het IJ. In Wormerveer langs de Nauernasche Vaart. Westzaan ging in deze beweging ook mee. Langs de Nauernasche Vaart werd in de jaren vijftig een flink industrieterrein opgehoogd. Daarbij kon de gemeente voordelig gebruik maken van het vliegias uit de schoorstenen van de Hoogovens. De verontreinigingen in het vliegias waren geen probleem. Ze zouden toch eerstdaags verdwijnen onder de nieuwe bedrijfshallen, parkeerterreinen en toevoerwegen.

De nieuwe industrieterreinen bewezen meestal spoedig hun diensten. Voor de gevestigde Zaanse bedrijven waren ze een uitkomst. Veel nieuwe bedrijven van buiten de streek trokken ze echter niet. Daarvoor was het aanbod in de regio te groot. Het Westzaanse industrieterrein langs de Nauernasche Vaart bleef lange tijd onbebouwd. Uiteindelijk vestigde zich er een plaatselijke papierwarenfabriek. Na de eeuwwisseling en na de sluiting van de enige bedrijfsvestiging werd 'de demp' bestemd voor woningbouw (laatste fase gereed 2019).

Het milieu

Bij hun vertrek naar de nieuwe industrieterreinen lieten de bedrijven vaak hun oude plaats in de dorpskernen leeg achter. Dat gaf mogelijkheden voor de woningbouw. Daar was bij een groeiende bevolking altijd behoefte aan. Tegelijk verbeterde voor de bestaande woningen de leefomgeving. Het leefmilieu in de Zaanstreek was altijd een afweging geweest tussen bedrijven en bewoners. De bedrijven leverden werk en brachten onvermijdelijk hinder mee: verkeer, geraas en zo nu en dan stankoverlast. Van molens en kleine industrieën was die hinder nog te verdragen. Naarmate de fabrieken groter werden, werd hun aanwezigheid echter steeds minder vanzelfsprekend.

Toch duurde het nog lang voordat de overheid de milieuhinder bij de bron aanpakte. Modern beleid was sinds de jaren '30 het zorgen voor wonen, werken, verkeer en recreatie. Schone lucht, schoon water, beperking van de verkeershinder kwamen in dit rijtje niet voor.

Het Zaangemaal

Een sprekend voorbeeld van het moderne beleid was de bouw van het Zaangemaal in 1966, tegen het eind van de wederopbouwjaren.

Voor de procesindustrie langs de Zaan was het

Zaanwater onmisbaar. Als vaarweg, als koelwater en niet in het minst als mogelijkheid om afvalwater te lozen. Lang was dit meervoudige gebruik redelijk te hanteren, ook in de hoogtijjaren van staal en stoom. Koelwater en afvalwater verdwenen bij het spuien vanzelf naar het IJ. In het Zaandijker zwembad (1877-1978), stroomopwaarts gelegen van de grootste industrieën, werd zelfs nog lang onbekommerd gezwommen.



Zaandijker Zwembad in de Zaan.

Soms echter, als er niet gespuid kon worden, kleurde het Zaanwater diep zwart. Dan dreef er dode vis langs de kant en stonk het overal naar zwavel. De witte kozijnen langs de oever kleurden grijs. In de late jaren vijftig werd dit geleidelijk meer regel dan uitzondering. Als zwemwater was de ondoorzichtige massa al spoedig niet meer te gebruiken.

Een oplossing lag echter voor de hand. Het hoogheemraadschap bouwde in 1966 naast de Wilhelminasluis in Zaandam een nieuw gemaal. Ongeacht de waterstand kon nu de Zaan worden doorgespoeld. Het achterland werd van de vervuiling en de stank die daarmee samenhang verlost. De industrie kon verder. Het Zaandamse havenkantoor vond in het gebouw van het Zaangemaal tegelijkertijd een ruimere behuizing.

De herinrichting rondom de Zaandamse Wilhelminasluis had nog een paar gevolgen. Het oude



Zaangemaal

havenkantoor met zijn neorenaissance trapgevels verdween. De weg langs de sluis kon daardoor worden verbreed. In één enkel project was aan alle denkbare eisen voldaan. Het wonen langs de Zaan werd aangenamer. De industrie werd tegelijk ontzien. Het verkeer kreeg meer ruimte. Pas in de jaren zeventig zou er moderne milieuwetgeving komen.