De Voorzaan

Ontwikkeling van het buitendijkse havengebied in Zaandam

Cultuurhistorische rapportage t.b.v. de herontwikkeling van jachthaven Dukra

Jaap Evert Abrahamse – 6 december 2022

In opdracht van Oosterwind Holding B.V., Broek in Waterland
Voorontwerp stedenbouwkundig plan: Woltjer Berkhout Architecten, Haarlem

Inhoudsopgave

Samenvatting 3

1. Aanleiding en vraagstelling 4

2. Analyse van de ruimtelijke structuur en het (stedelijk) landschap 4

3. Bevindingen en aanbevelingen 11

4. Afbeeldingen 12

Samenvatting

Dit rapport biedt een cultuurhistorisch kader voor de herontwikkeling van de jachthaven Dukra, gelegen in het buitendijkse deel van de Zaan, aan de westkant van het Eiland. Dit Eiland in de Voorzaan is een centraal punt in het buitendijks gelegen deel van Zaandam. De Zaan vormt de centrale as in het aanvankelijk agrarische en later industriële landschap van de Zaanstreek. Het landschap kenmerkt zich al sinds de middeleeuwen door een grote mate van dynamiek, een constante wisselwerking tussen mens en natuur, landschap en economie, land en water. Verandering is er de enige constante. Bij het beheer van dit landschap gaat het dan ook niet zozeer om behoud, maar om management of change: het op een verantwoorde manier toevoegen van nieuwe functies aan steeds veranderende landschappelijke en stedelijke structuren.

Het Zaanse landschap heeft zich altijd ontwikkeld op basis van veranderende economische dynamiek. Het Eiland was aanvankelijk een landtong of hem en werd in de zeventiende eeuw een eiland om vervolgens weer met het vasteland te worden verbonden. In de negentiende eeuw werd het opnieuw een eiland. Van de oorspronkelijke bebouwing – industrie en woningen – uit de zeventiende, negentiende en twintigste eeuw is vrijwel niets meer over. Bedrijvigheid heeft plaatsgemaakt voor wonen en recreatie. Langs de Zaanoevers is de gemengde, kleinschalige historische bebouwing en het nautische karakter op veel plaatsen in stand gebleven.

Ontwikkelingen werden in het verleden ingepast binnen de in de loop van eeuwen gegroeide en aangelegde structuren. De context kreeg steeds nieuwe betekenissen. Een aanpassing van de jachthaven, waarbij nieuwe functies worden toegevoegd, past in die traditie en kan bijdragen aan de programmatische en architectonische diversiteit in het gebied. Bovendien wordt de publieke toegankelijkheid van het water vergroot; daarmee wordt het nautische karakter van het gebied versterkt. De Voorzaan kan weer de centrale rol vervullen die hij in de afgelopen eeuwen gehad heeft; er komt weer meer leven op het water.

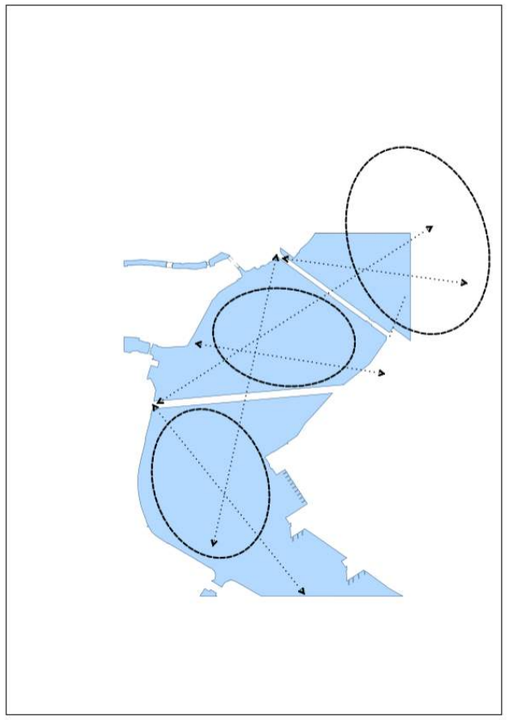
Bij een herinrichting van de jachthaven moeten de bestaande, waardevolle structuren worden ontzien. Dit geldt met name voor de dijken en de lintbebouwing langs die dijken. Verder is het van belang om de zichtlijnen over het water intact te laten en de maat van het water niet te veel te verkleinen. Om de openheid van het landschap te handhaven, moet de bouwhoogte worden beperkt tot maximaal twee bouwlagen (gerekend vanaf het water). Het ligt voor de hand om een verwijzing naar het karakter van het Eiland en de Voorzaan als havengebied en het roemrijke verleden van Zaandam als centrum van houthandel, houtindustrie en scheepsbouw op te nemen. De materialisering en de architectuur van de inmiddels verdwenen houtloodsen kunnen – in het geval dat er waterwoningen worden gebouwd – goed als inspiratiebron dienen om de herinnering aan het verleden van de Voorzaan als havengebied levend te houden en de relatie van Zaandam met de Zaan te intensiveren.

Een andere optie om (woon)functies toe te voegen is een woonschepenhaven waarin tot woning herbestemde (historische) vrachtschepen een plek krijgen. Meer nog dan de bouw van waterwoningen zou zo'n woonschepenhaven bijdragen aan het behoud en wellicht de versterking van het nautische karakter van de Voorzaan.

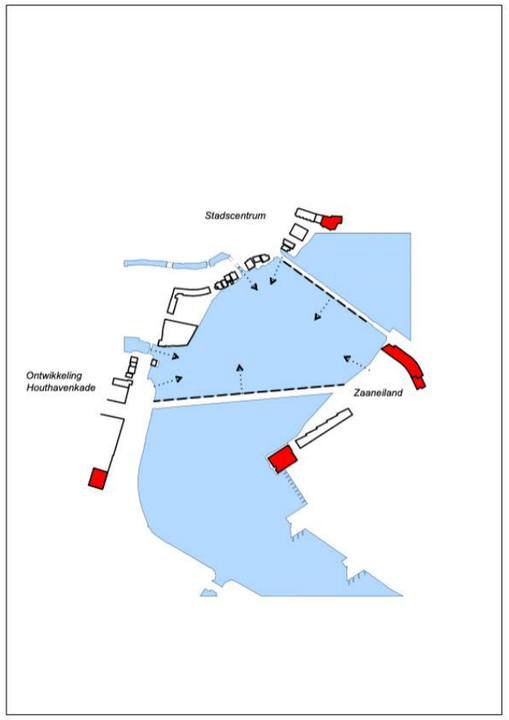
Bevindingen en aanbevelingen

- Het landschap van de Zaanstreek bestaat uit verschillende lagen, die in de loop van de eeuwen gevormd zijn. De lange-termijnontwikkeling is belangrijk om de wisselwerking tussen stad en landschap te begrijpen.[1]
- De Zaan is al sinds de middeleeuwen de centrale as in een aanvankelijk agrarisch en later industrieel landschap. De impact van nieuwe infrastructuren – spoorwegen en autowegen – begon relatief laat en bleef relatief beperkt.
- Het landschap kenmerkt zich door een grote mate van dynamiek, een constante wisselwerking tussen mens en natuur, landschap en economie, maar vooral: land en water. Verandering is er de enige constante. Bij het beheer van dit landschap gaat het dan ook niet zozeer om behoud, maar om *management of change*: het op een verantwoorde en weloverwogen manier toevoegen van nieuwe functies aan steeds veranderende landschappelijke en stedelijke structuren.
- Het Zaanse landschap – waarin de Voorzaan en het Eiland een prominente positie innemen – heeft zich altijd ontwikkeld op basis van veranderende economische processen en inzichten en is niet te begrijpen zonder relaties te leggen met de bredere ruimtelijke en economische context.
- Die economische dynamiek uit het vroegmoderne, industriële en postindustriële tijdperk heeft de structuur en de bebouwing van de Voorzaan en het Eiland bepaald. Het gebied is meermalen op de schop gegaan. Het eiland was aanvankelijk een landtong of hem en werd in de zeventiende eeuw een eiland om vervolgens weer door middel van een dam met het vasteland te worden verbonden. In de negentiende eeuw werd het opnieuw een eiland. Van de oorspronkelijke bebouwing – industrie en woningen – uit de zeventiende, negentiende en twintigste eeuw is vrijwel niets meer over. Bedrijvigheid heeft plaatsgemaakt voor wonen en recreatie. Dat geldt niet voor de Zaanoevers; daar is de gemengde, kleinschalige historische bebouwing op veel plaatsen in stand gebleven.
- Ontwikkelingen vonden in het verleden plaats binnen de bestaande, in de loop van eeuwen gegroeide en aangelegde structuren die steeds weer aangepast werden aan nieuwe functies. De context kreeg steeds nieuwe betekenissen. Een aanpassing van de jachthaven, waarbij nieuwe functies worden toegevoegd, past in die traditie en kan bijdragen aan de programmatische en architectonische diversiteit in het gebied. Bovendien wordt de publieke toegankelijkheid van het water vergroot (zie p. 3, kaart 3-4). De Voorzaan kan weer de centrale rol vervullen die hij in de afgelopen eeuwen gehad heeft; er komt weer meer leven op het water.
- Bij een herinrichting van de jachthaven moeten bestaande, waardevolle structuren worden ontzien. De bouwmassa en bouwhoogte moeten ondergeschikt zijn aan de bestaande structuren. Dit geldt met name voor de lintbebouwing aan de dijk (zie p. 3, kaart 2).
- Het is vanzelfsprekend van groot belang om de zichtlijnen over het water intact te laten en de maat van het water niet te veel te verkleinen (zie p. 3, kaart 1-2).
- Om de openheid van het landschap te handhaven, moet de bouwhoogte worden beperkt tot maximaal twee bouwlagen, gerekend vanaf het water (zie p. 3, kaart 1).
- Het ligt voor de hand om een verwijzing naar het karakter van het Eiland en de Voorzaan als havengebied en het roemrijke verleden van Zaandam als centrum van houthandel, houtindustrie en scheepsbouw op te nemen. De materialisering en de architectuur van de inmiddels verdwenen houtloodsen kunnen – in het geval dat er waterwoningen worden gebouwd – goed als inspiratiebron dienen om de herinnering aan het verleden van de Voorzaan als havengebied levend te houden en de relatie van Zaandam met de Zaan te intensiveren.
- Een andere, wellicht minder ingrijpende optie om woonfuncties toe te voegen aan de jachthaven is te zien in veel historische stadscentra, zoals Amsterdam (KNSM-eiland, Prins Hendrikkade), Schiedam (Lange Haven), Utrecht (Vaartsche Rijn), Dordrecht (Wolwevershaven) of Groningen (Noorderhaven): een woonschepenhaven waarin tot woning herbestemde (historische) vrachtschepen een plek kunnen krijgen. Meer nog dan de bouw van waterwoningen zou zo'n woonschepenhaven bijdragen aan de versterking van het nautische karakter van de Voorzaan. Ook dit zou vanuit cultuurhistorisch oogpunt een wenselijke ontwikkelingsrichting zijn voor de jachthaven.

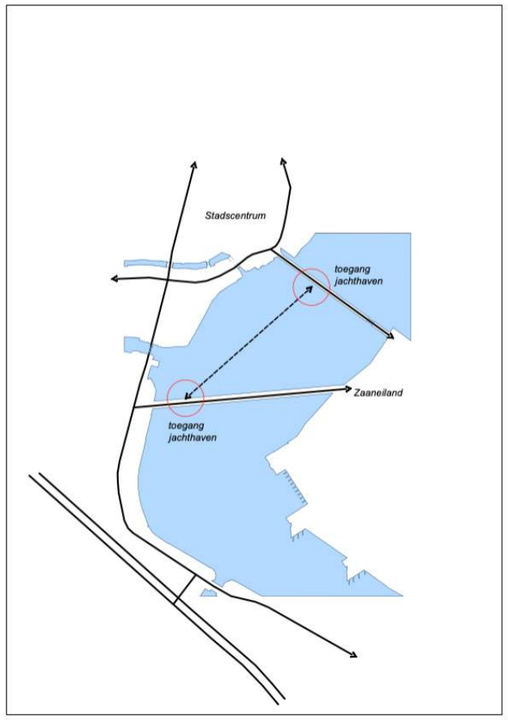
[1] Een van de vroegste en meest invloedrijke studies over de wisselwerking tussen (veen)landschap en verstedelijking: Frits Palmboom, *Rotterdam, verstedelijkt landschap*, Rotterdam 1987.



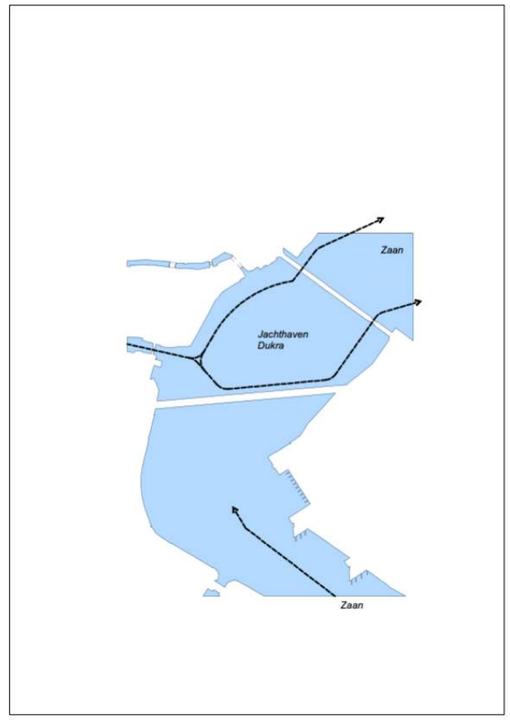
1



2



3



4

Overzicht ruimtelijke hoofdstructuur, zichtlijnen, routes en elementen rond de jachthaven (Jaco Woltjer/ Woltjer Berkhout Architecten)

1. *Ruimtes en zichtlijnen. De Zaan vormt nog altijd de centrale as in de Zaanstreek. Het buitendijkse deel is door de aanleg van bruggen en dammen verdeeld in meerdere ruimtelijke eenheden; over het water is vrij zicht tussen die eenheden*

2. *Ruimte en randen. Langs de dijk is de historische bebouwing op veel plaatsen intact gebleven; op het Eiland is vrijwel alle historische bebouwing verdwenen. In rood staan de hogere stedenbouwkundige accenten rond de haven aangegeven*

3. *Verbindingen. Een nieuwe verbinding tussen beide oeververbindingen voegt een extra laag toe, maakt het water weer toegankelijk, zodat het een meer centrale rol gaat spelen in de omgeving*

4. *Waterroutes. De routes over het water zullen niet veranderen*

1. Aanleiding en vraagstelling

Deze rapportage, opgesteld in opdracht van Oosterwind Holding B.V., beschrijft de ontwikkeling van de omgeving van de jachthaven Dukra bij het Eiland in de Voorzaan in Zaandam, waarvoor eveneens in opdracht van Oosterwind een voorontwerp voor een stedenbouwkundig plan is opgesteld door Woltjer Berkhout Architecten.

De jachthaven is toe aan een herontwikkeling, waarbij nieuwe functies worden toegevoegd en de relatie tussen stad en water wordt versterkt. Dit rapport biedt daarvoor de cultuurhistorische kaders. Het is de ambitie om de ontwikkeling nadrukkelijk te laten aansluiten bij de historische ontwikkeling en het nautisch karakter van de plek. Daartoe is een historische analyse gemaakt van de ruimtelijke dynamiek op de lange termijn. Op basis van die analyse zijn aanbevelingen opgesteld voor de ontwikkeling.

Ontstaan en ontwikkeling van de Voorzaan

Het landschap langs de Zaan heeft zich vanaf de middeleeuwen ontwikkeld als agrarisch en later industrieel landschap. In deze rapportage wordt de ruimtelijke ontwikkeling van de Voorzaan en omgeving door de tijd beschreven om achtergrond te bieden voor een herontwikkeling van de jachthaven Dukra, gelegen in de Voorzaan tussen de noordwestelijke oever van het Eiland en het historische dijklint langs de westoever van de Zaan, de Hogendijk. Om het landschap goed te kunnen begrijpen, zijn overzicht van en inzicht in de lange-termijnontwikkeling onmisbaar.

De structurele ontwikkeling van het unieke Zaanse (industrie)landschap en de stad zullen op verschillende schaalniveaus worden geanalyseerd om de ontwikkeling van de Voorzaan en het Eiland inzichtelijk te maken. Landbouw, bewoning, industrie, havenontwikkeling en infrastructuur uit verschillende periodes hebben hun sporen nagelaten in het gebied. Het landschap van de Zaanstreek zal (voor zover relevant) op hoofdlijnen en op stedenbouwkundig niveau worden beschreven; de ontwikkeling van de Voorzaan en het Eiland zelf in meer detail, waarbij ook zal worden ingegaan op de architectuur op het Eiland.

Korte omschrijving van de locatie

Het Eiland (ook wel Pont-Eiland of Eiland van William Pont genoemd) ligt in het gedeelte van de Zaan dat ook de Voorzaan wordt genoemd. Dit gedeelte van de rivier lag buiten de dam en stond dus in directe verbinding met het IJ, de Zuiderzee en de rest van de wereld, althans tot de aanleg van de Oranjesluizen bij Zeeburg. Dit gegeven ligt aan de basis van de ontwikkeling van de Zaanstreek.

De Voorzaan was vanuit de Zaan te bereiken via sluizen, die in de loop der tijd werden vernieuwd en uitgebreid; later werd een overtoom gelegd, zodat schepen over de dam konden worden getrokken. In 1879 werd Zijkanaal G aangelegd als verbinding tussen de Zaan en het in 1876 geopende Noordzeekanaal. In 1883 werd een nieuw verbindingskanaal in het verlengde van Zijkanaal G aangelegd, dat de plaats van de Voorzaan als hoofdroute voor de scheepvaart overnam en ook wel Voorzaan werd genoemd. De oude meander rond het Eiland in de Voorzaan kreeg verschillende namen, waaronder Timmerrak voor het deel ten noordwesten van het Eiland, langs de Houthavenkade, en Kerkrak voor het deel aan ten zuidwesten, tussen het Eiland en de Havenstraat.[2]

Het Eiland heeft een oppervlakte van zo'n twaalf hectare. Tot in de twintigste eeuw maakte het Eiland deel uit van het Zaanse havengebied; het grootste deel was in gebruik voor de houthandel, houtopslag, zaagmolens en scheepswerven. Later werd het grotendeels ingenomen door het houthandel William Pont, waardoor het ook wel het Ponteiland wordt genoemd. Inmiddels is het overgrote deel van het Eiland in gebruik als woongebied. De jachthaven ligt tussen de noordwestelijke oever van het Eiland, de Houthavenkade en de Hogendijk, die deel uitmaakt van het historische dijkenstelsel langs de IJ- en Zaanoevers.

2. Analyse van de ruimtelijke structuur en het (stedelijk) landschap

De ruimtelijke hoofdstructuur van Zaandam en omgeving is bepaald door de ligging in een uitgestrekt veengebied. Deze hoofdstructuur is gevormd tijdens de ontginning van de venen in de middeleeuwen. Dat gold ook voor de structuur van het Eiland, maar deze is in later tijd aangepast aan het gebruik als haventerrein en houtopslag.

Veenontginningslandschap en nederzettingspatroon

De ruimtelijke hoofdstructuur van Zaandam komt voort uit het landschap en de bodemgesteldheid. Zaandam ligt in een groot veengebied, dat in de middeleeuwen is ontgonnen.[3] Om het veen toegankelijk te maken en het te kunnen gebruiken voor landbouw moest het eerst worden ontwaterd. Die eerste ontwatering vond plaats tijdens de periode die ook wel 'De grote ontginning' wordt genoemd, ongeveer tussen 1000 en 1200. Daartoe werden parallel aan elkaar sloten gegraven vanuit een zogenaamde ontginningsas, een water (zoals een veenstroom maar soms ook vanuit het IJ) van waaruit het veen toegankelijk was. De ontginningsas lag op het laagste punt in het veen. Van hieruit werden sloten het veen in gegraven. De Zaan diende als ontginningsas; vanuit de Zaan werd het veen zowel in oostelijke als in westelijke richting ontgonnen (afb. 1). De sloten stonden min of meer haaks op de Zaan en liepen steeds dieper het veen in. Met de ontwatering van het veen werd een onomkeerbaar proces van bodemdaling in gang gezet, dat tot op de dag van vandaag voortduurt.

Door de ontwatering traden klink en oxidatie op, waardoor het natuurlijke reliëf al snel uit het veen verdween en de bodem snel begon te dalen. In de middeleeuwen bestond de bebouwing uit boerderijlinten, die vanwege de voortschrijdende bodemdaling hogere grond opzochten en als het ware meeschoven met de veenontginning. Op de kaart en in het huidige landschap zijn lintdorpen als Assendelft, Westzaan en Oostzaan nog goed herkenbaar.

Op het Westzijderveld, zoals de ontginning ten westen van de Zaan werd genoemd, zijn de verschillende fasen van de ontginning goed te zien op de kaart: eerst tot aan de huidige Gouw, in een tweede fase (na voortgaande bodemdaling) tot aan de Reef, waarna in een derde fase het restveen werd ontgonnen tot aan het Westzaner Twiske, de voorloper van de Nauernasche Vaart. Aan de oostzijde is een vergelijkbaar patroon te zien met een ontginning in meerdere fasen. De sloten dienden niet alleen voor de afvoer van water, maar fungeerden tevens als eigendomsgrens en als perceelscheiding. Zo werd het woeste, onbegaanbare veenmoeras in betrekkelijk korte tijd veranderd in een geordend, goed beheerd agrarisch landschap.

Het (nu) buitendijkse land, waar het Eiland ligt, maakte deel uit van de veenontginning – ten tijde van de ontginning lagen er nog geen dijken. Aanvankelijk was het geen eiland, maar een landtong of hem. Deze is op de oudste kaarten al te zien (afb. 2). Over de oorspronkelijke structuur van het agrarisch landschap ter plaatse is weinig met zekerheid te zeggen vanwege de landschappelijke dynamiek en het feit dat grote delen ervan in later tijd (soms meermalen) vergraven zijn. De oudste kaarten van het gebied geven de verkaveling niet of slechts zeer gedeeltelijk weer; de eerste kaarten waarop dat wel het geval is (afb. 3), dateren van na de grootschalige vergraving van het gebied bij de havenuitbreiding van Zaandam. Net als de rest moet het gebied vanuit de Zaan zijn ontgonnen, met de aanleg van sloten haaks op de rivier. De hem moet een integraal onderdeel zijn geweest van het ontginningslandschap, omdat het meer oostelijk gelegen gebied via de hem moest kunnen afwateren op de Zaan. Op een kaart die wordt gedateerd in 1594 staat het grondbezit van het Kartuizerklooster (gelegen ten westen van Amsterdam) in de ban van Oostzaan aangegeven (afb. 4).[4] Het gaat om een weer land iets ten zuiden van het Eiland, lopend van de Zaan tot aan de Gouw in Oostzaandam. Daaruit blijkt dat het grondbezit ter plaatse als het ware onder de dijk doorliep tot de Zaan. Dat zal op de hem ook het geval geweest zijn.

---

[2] De term 'rak' verwijst naar een recht stuk van een vaart of rivier, vgl. 'Damrak' en 'Rokin'.

[3] Zie over de ontginningen in de Zaanstreek: Chris de Bont en Piet Kleij, 'Tussen Crommenye en Twiske. Ontginning, bewoning en waterbeheer in de Zaanstreek tussen ca. 900 en 1500', Eelco Beukers en Corrie van Sijl (red.), *Geschiedenis van de Zaanstreek* (deel 1), Zwolle 2012, 25-62; Adriaan Haartsen, *Ontgonnen verleden. Regiobeschrijvingen provincie Noord-Holland*, rapport Ministerie van LNV, 2009, 81-104: https://edepot.wur.nl/144254 (geraadpleegd 20 juni 2022); Cynthia van den Berg, Joost van den Ham en Piet Kleij, *Historische linten, dijken en paden in de gemeente Zaanstad. Cultuurhistorische verkenning*, Zaanstad 2019.

[4] Deze kaart is ook opgenomen en beschreven in: A. van Braam et al. (red.), *Historische atlas van de Zaanlanden. Twintig eeuwen landschapsontwikkeling*, Zaandam 1970, 19-20.

Op oude kadastrale kaarten (afb. 5) is op het zuidelijke gedeelte van het Eiland een perceelstructuur te zien die zou kunnen voortkomen uit een ontginningsrichting haaks op de Zaanoever. Op de eerste moderne topografische kaarten (afb. 3) die de verkaveling weergeven, is goed te zien dat de verkaveling doorloopt van het zuidelijke deel van het Eiland, over de dijk, naar het oosten. Over het noordelijke deel is nog minder met zekerheid te zeggen: de hoofdrichting van de verkaveling daar ligt weer haaks op die van het zuidelijke deel van het Eiland. Dit zou veroorzaakt kunnen zijn door de bochtige loop van de Zaan, waarbij het noordelijk deel van de landtong ook haaks op de Zaan zou kunnen zijn ontgonnen en dus een andere verkavelingsrichting heeft gekregen dan het zuidelijk deel. Dit soort patronen waarbij de verkaveling 'meedraait' met de bochtige rivierloop zijn ook stroomopwaarts langs de Zaan te zien, bijvoorbeeld iets ten zuiden van Zaandijk.

Maar de afwijkende perceelstructuur op het noordelijke deel van het Eiland kan ook van later datum zijn, omdat het land meermaals is vergraven ten behoeve van havenaanleg in de zeventiende eeuw of het graven van sloten tussen molenwerven – molens hadden veelal een eigen 'sloot' of insteekhaventje om hout en andere materialen te laden en te lossen.

De bedijking van Zaan en IJ

De bodemdaling en het bijkomende overstromingsgevaar leidden in de twaalfde en dertiende eeuw tot de aanleg van dijken, aanvankelijk lokaal, maar later op steeds grotere schaal. Om de veenontginning, die een kostbare investering vertegenwoordigde, veilig te stellen, moest deze worden bedijkt. Langs het IJ en de Zaan werden vanaf de dertiende eeuw dijken aangelegd, waarbij (op termijn) een onderscheid ontstond tussen de lagere rivierdijken en de hoge dijken in de gebieden met getijdenwerking. Later groeiden de rivier- en IJdijken aaneen tot een compleet stelsel. De Hogendijk, de Hogendam en de Zuiddijk maakten deel uit van dat dijkenstelsel.

Door hun hogere ligging functioneerden de dijken tevens als landwegen door het steeds verder wegzakkende veenweidegebied. Het materiaal voor de aanleg van die dijken werd weggegraven direct achter de dijk, zodat met het dijkenstelsel ook de doorlopende dijksloten ontstonden.[5]

De dijken werden niet overal aangelegd op de grens van land en water; langs al te bochtige delen van de Zaan werden stukken afgesneden door de dijk min of meer rechtdoor te leggen.[6] Dat is ook gebeurd met de hem waar nu het Eiland ligt: die werd door de hoge dijk afgesneden van de rest van de ontginning en vormde na de bedijking het voorland. De landtong zal in de winters regelmatig onder water hebben gestaan en in de zomer als grasland hebben gediend voor jongvee.

Bedrijvigheid

Als onderdeel van dit dijkenstelsel moesten ook de veenrivieren worden afgedamd om wateroverlast en verzilting van het boerenland tegen te gaan. Dat gold ook voor de Zaan. In de tweede helft van de dertiende eeuw werd de Hogendam aangelegd. Hiermee werd de rivier verdeeld in de Binnenzaan en de Voorzaan. In de dam lag een sluis (afb. 6), die diende voor de afwatering maar waardoor ook kleine schepen konden worden geschut.

Die sluis was niet alleen smal, maar doordat er een brug overheen lag ook te laag voor grotere schepen. Daarom werd in 1608 toestemming gevraagd voor de aanleg van een overtoom, een toestel waarmee niet al te grote schepen met een kaapstander over de dam naar open water konden worden getrokken. Het jaar daarop werd de overtoom in gebruik genomen; daardoor konden zich nu ook op de Binnenzaan werven vestigen waar grotere schepen konden worden gebouwd (tot 124 voet; ongeveer 35 meter).[7] De overtoom heeft gefunctioneerd tot 1718.

De dam in de Zaan was niet alleen een waterbouwkundig werk, maar had ook economische effecten. Door de afsluiting van de rivier moesten mensen en handelswaar vanuit grotere zeegaande schepen worden overgeslagen op kleinere vaartuigen. Daardoor ontwikkelde de omgeving van de Dam zich tot een knooppunt, waar op- en overslag en (markt)handel plaatsvond en waar de bebouwing zich verdichtte (afb. 7). De meest stedelijke bebouwing – met meer verdiepingen en allerlei centrumfuncties als winkels en horeca – was te vinden op de beide Zaanoevers, in de dorpen Oostzaandam en Westzaandam.

In tegenstelling tot andere gebieden in Nederland leidde de concentratie van economische activiteiten in de Zaanstreek niet tot het ontstaan van uitgesproken stedelijke centra. De niet-agrarische activiteiten vestigden naar eigen inzicht en volgens een strikt economische logica langs de Zaan en op andere plaatsen binnen het fijnmazige netwerk van vaarten en sloten. Zo ontstonden verspreid in het landschap linten van molens, bedrijfsgebouwen, scheepswerven en woningen (afb. 8). De opkomst van de Zaanstreek als industriegebied was mogelijk door de ligging en het landschap, maar ook door het ontbreken van (stedelijke) regelgeving op het gebied van bedrijfsvestiging en milieu. Zo konden alle typen bedrijven de meest aantrekkelijke plaats kiezen: scheepswerven lag aan goed bevaarbaar, wat breder water en industriemolens in het open landschap, waar de windvang goed was en waar afvalstoffen zonder bemoeienis van de overheid in het water konden worden gedumpt. In de Zaanstreek ontbrak het aan een (stads)bestuur dat allerlei regels stelde aan vestiging en milieu. Ook de (veel) lagere grondprijzen en belastingdruk waren een belangrijke factor in de snelle groei van de Zaanse bedrijvigheid.

Ondertussen was Amsterdam in de late middeleeuwen maar vooral in de zestiende en zeventiende eeuw steeds verder gegroeid, aanvankelijk tot de grootste stad in Holland en de noordelijke Nederlanden en later tot een van de grootste steden van Europa.[8] De nabijheid van Amsterdam zorgde voor een goede afzetmarkt en was een belangrijke aanjager van de industriële ontwikkeling van de Zaanstreek. De bedrijvigheid daar groeide mee omdat de Zaanstreek produceerde voor die enorme en steeds groeiende markt.

Visserij, scheepsbouw, (hout)handel en nijverheid: de Zaanse Gouden Eeuw

In de late middeleeuwen was het veen door de steeds verdergaande bodemdaling zodanig vernat dat landbouw steeds moeilijker werd. Steeds meer boeren moesten op zoek naar andere middelen van bestaan, zoals de visserij, de handel en de daarmee samenhangende scheepsbouw.[9] De hoofdstructuur van het Zaanse landschap bleef in grote lijnen hetzelfde, maar het gebruik wijzigde sterk: naast een agrarisch landschap werd het een groot industriegebied, van Wormerveer tot bij de dam in de Zaan en van Assendelft tot Oostzaan. Langs de rivier lagen scheepswerven en allerlei andere bedrijvigheid.[10] Haaks op de Zaan werden, vooral in de buurt van de dorpskernen, paden aangelegd, waarlangs vooral houten bebouwing verrees (afb. 8); in het veen waren lichte houtconstructies de meest efficiënte bouwwijze. Verspreid langs beide Zaanoevers, ook op afstand van de rivier, kwamen honderden industriemolens, waar uiteenlopende halffabricaten en eindproducten werden bewerkt, zoals hennep, verf, krijt, papier, olie en hout. In de loop van de eeuwen zijn er zeker duizend molens geweest. De Zaanstreek ontwikkelde zich op een manier die nergens anders in Nederland te zien is: de bedrijvigheid en de bebouwing waren niet geconcentreerd in een of meerdere kernen, maar verspreid over de Zaanoevers. Het water was veruit de belangrijkste infrastructuur. De Zaan vormde de ruggengraat waar vele sloten en vaarten op waren aangetakt.

De Zaanse houthandel

---

[5] A. van Braam, *Zaandam in de middeleeuwen*, Hilversum 1993, 110-111.
[6] A. van Braam et al. (red.), *Historische atlas van de Zaanlanden. Twintig eeuwen landschapsontwikkeling*, Zaandam 1970, 19-20.
[7] Er werden al sinds het midden van de zestiende eeuw kleinere 'hellingen' of scheepswerven langs de Zaan. Aanvankelijk werkten die vooral voor de lokale markt, met reparaties en de bouw van kleine schepen. Vanaf 1600 begon men in Zaandam met reparatie en bouw van zeegaande schepen. In de zeventiende eeuw groeide de Zaanse scheepsbouw sterk en werden alle gangbare typen schepen er gebouwd en gerepareerd. Aanvankelijk lagen alle scheepswerven aan de oost- en westzijde van de Binnenzaan. Alleen de binnenschepen en de kleinere zeeschepen, die aan de Binnenzaan waren gebouwd konden de smalle, overkluisde sluizen in de Hogendam, die de Binnenzaan met het IJ verbonden, passeren

[8] Zie over de ontwikkeling van het stedenpatroon in de vroegmoderne periode: Jaap Evert Abrahamse en Reinout Rutte, '1500-1850 – Verschuivingen in verstedelijking: differentiatie, uitbreiding en krimp', Reinout Rutte en Jaap Evert Abrahamse (red.), *Atlas van de verstedelijking in Nederland. 1000 jaar ruimtelijke ontwikkeling*, Bussum 2014, 186-209.
[9] Reinout Rutte, 'Ontwikkeling zonder plannen en regels. Zeshonderd jaar ruimtelijke inrichting van de Zaanstreek in vogelvlucht', Eelco Beukers en Corrie van Sijl (red.), *Geschiedenis van de Zaanstreek* (deel 1), Zwolle 2012, 63-88.
[10] Zie over de ontwikkeling van de Zaanse scheepsbouw onder meer: A. van Braam, 'Over de omvang van de Zaanse scheepsbouw in de 17de en 18de eeuw', *Holland* 24 (1992), 33-49.

Zaandam ontwikkelde zich in de zeventiende eeuw tot een belangrijk centrum van de houthandel, aanvankelijk in concurrentie met Amsterdam. Hierbij was technische innovatie – in dit geval de introductie van de houtzaagmolen – van cruciaal belang. De eerste houtzaagmolen was aan het einde van de zestiende eeuw uitgevonden door Cornelis Cornelisz van Uitgeest, die octrooi aanvroeg bij de Staten van Holland en Westfriesland.[11] De uitvinding van de houtzaagmolen wordt met de ontwikkeling van de haringbuis en het fluitschip tot de belangrijkste technische vindingen gerekend die ten grondslag lagen aan de Gouden Eeuw. Deze innovaties lagen aan de basis van het economische succes van de Republiek. In Zaandam werden in het begin van de zeventiende eeuw de eerste zaagmolens gebouwd door een aantal ondernemers die een aandeel hadden gekocht in het octrooi van Cornelis Cornelisz.[12] Het gebruik van molens werd in Amsterdam, de belangrijkste havenstad en het onbetwiste economisch centrum van de Republiek, tegengehouden door het gilde van de handzagers.[13] Amsterdam vaardigde ook verboden uit op de import van gezaagd hout en de export van ruw hout.[14] In 1620 bepaalde de Amsterdamse stadsregering dat er geen eikenhout maar alleen vurenhout mocht worden verwerkt in een zaagmolen buiten de stadswallen. Deze was gebouwd door Pieter Cornelisz en Gerrit Gerritsz van Saerdam (een of beide heren waren dus afkomstig uit Zaandam) en stond aan het Kuiperspad bij de Amstel.[15]

Uiteindelijk zag men in Amsterdam ook wel in dat de tijd van het handzagen voorbij was. In 1630 werd door een aantal Amsterdamse scheepsbouwers, houthandelaren, timmerlieden, kistenmakers en andere ambachtslieden die gebruik maakten van gezaagd hout, een compagnie opgericht die een aantal houtzaagmolens zou bouwen.[16] Het tij was gekeerd en het stadsbestuur deed er nu alles aan om de Amsterdamse houtzagerij een nieuwe impuls te geven. Hierbij werd in het economisch beleid een draai gemaakt van 180 graden: het verbod werd opgeheven en de bouw werd krachtig gestimuleerd door de zaagmolenaars gratis grond te bieden.[17] Aan de westkant van de stad werd een groot molenpark ingericht. De eerste tien jaar hoefden de molenaars geen huur te betalen voor de molenwerven. Maar door het aanvankelijke verzet tegen de innovatieve zaagmolens had Amsterdam zichzelf uit de markt geprijsd. In de periode 1600-1630 waren in de Zaanstreek – vooral in Zaandam en Westzaan – maar liefst 53 zaagmolens gebouwd; en waren er geen restricties gesteld aan het gebruik ervan en er was geen sprake van gildedwang.[18] De ondernemers uit de Zaanstreek waren meteen na de verboden op in- en uitvoer van hout uit Amsterdam begonnen met eigen houtimport vanuit de Duitse landen, de Oostzeekust en Scandinavië.[19] Het dagelijkse beeld van de Zaan werd bepaald door houtvlotten en houtschepen; niet alleen de Zaan maar ook de havens en sloten die ermee verbonden waren, lagen vol hout.

Tegen het einde van de zeventiende eeuw werd Zaandam de grootste markt voor hout uit het Rijnland; ook in de eerste helft van de achttiende eeuw, toen de meeste Hollandse steden te maken kregen met economische (en demografische) krimp, bleven de economie in de Zaanstreek en de houthandel in Zaandam bloeien. De economische neergang begon er pas rond 1750.

De ruimtelijke impact van de houtindustrie en de scheepsbouw: Westerhem, Oosterhem en Nieuwe Haven

De enorme hoeveelheid hout die in de Zaanstreek werden aangevoerd, gezaagd en verwerkt, nam steeds meer plaats in. Daarom werden in de loop van de zeventiende eeuw nieuwe plekken aangewezen om zaagmolens, scheepswerven en houtwerven te vestigen. Gezien de grote hoeveelheden en de maten had een plek buiten de sluizen, in het buitendijkse land of 'buitenland', de voorkeur.[20] De hem (of landtong) in de Voorzaan – het huidige Eiland – was gezien zijn ligging de meest aangewezen plek om voor houtopslag en houthandel. Er was ruimte op het land en ruimte op het water en de bereikbaarheid voor schepen en houtvlotten was optimaal.

Steeds meer buitendijks gebied werd geschikt gemaakt voor de houthandel, houtopslag, houtzagerij en scheepsbouw. In 1636 werd het oostelijk gedeelte van de hem (het huidige Eiland) grotendeels vergraven. Eerder had Amsterdam aangekondigd bezwaar te gaan maken tegen deze ontwikkeling.[21] Er werd een kanaal aangelegd met aan beide zijden plaats voor houtwerven. Met de aanleg van dit kanaal werd het huidige Eiland afgesneden van het vasteland van Oostzaandam. Dit gebied – het oostelijk deel van de hem – kreeg de naam Oosterhem. In 1647 werd het havengebied uitgebreid met het nog resterende gedeelte van de hem, dat nu de Westerhem werd genoemd. De beide delen werden ook wel aangeduid met Ooster- en Westerkattegat: de gebieden gelegen aan weerszijden van een insteekhaven die naar zijn initiatiefnemer, Jochem Pietersz Kat, het Kattegat genoemd werd.[22]

De toenmalige structuur van het eiland, dat op dat moment eigenlijk al uit verschillende eilanden bestond, is goed te zien op de kaart van Johannes Leupenius uit 1693 (afb. 9). Het Kattegat lag min of meer parallel aan de zeedijk. Aan weerszijden van het Kattegat lagen scheepswerven. Verder naar het westen lag parallel aan het Kattegat een tweede, smallere gracht ('sloot') met aan weerszijden 'wallen' of houtwallen. De beide grachten lagen in lijn met de grote en de kleine sluis in de Hogendam. Aan de noordkant en de zuidkant van de grachten lagen bruggen, om het havengebied over land vanaf de dijk toegankelijk te maken. De bruggen aan de zuidkant waren blijkens de kaart beweegbare bruggen, zodat de beide grachten ook voor iets grotere schepen met staande mast direct bereikbaar waren vanaf de Voorzaan.

Ten westen van de 'sloot' lagen, haaks erop, twee korte grachten. Deze zijn, gezien hun richting, mogelijk ontstaan door het verbreden van poldersloten uit de oorspronkelijke agrarische verkaveling. Een derde, langere, smalle gracht loopt parallel aan deze twee korte grachten. Het deel ten noorden van deze gracht is een onbeschoeid stuk land met een insteekhaven en vijf molenwerven. De insteekhaven zal zijn gebruikt als houthaven voor de vijf zaagmolens. Langs de oever westelijke oever lagen in zuidelijke richting nog vier zaagmolens. De locatie van de molens komt voort uit de windvang. De oever aan de Voorzaan is ingeplant met riet om afslag te voorkomen. Leupenius heeft in rood op de kaart een veel kleinschaliger verkaveling aangegeven langs de paden. Hier stonden rijen kleine woningen voor de havenarbeiders, die net als in Amsterdam en andere Hollandse steden in de haven woonden, op loopafstand van hun werk. De structuur van dit havengebied lijkt dus deels voort te komen uit de oorspronkelijke verkaveling, maar is ook het resultaat van grootschalige graaf- en bouwwerken.

In 1650, slechts drie jaar na het besluit tot aanleg van de Westerhem, volgde nog een havenuitbreiding: aan de overkant van de Voorzaan werd de Nieuwe Haven gegraven, die zich zou ontwikkelen tot het centrum van de houthandel en de scheepsbouw.[23] Hiermee had Zaandam voor lange tijd voldoende ruimte.

De inrichting van de Voorzaan

In de loop van de zeventiende en achttiende eeuw raakten de Voorzaan en het Kerkrak steeds verder dichtgeslibt, waardoor de rivier steeds moeilijker bevaarbaar werd voor grote zeeschepen. Dit had grote gevolgen voor Zaandam: de overzeese houthandel ging grotendeels naar Amsterdam, de grote concurrent. Ook de scheepsbouw en de eraan gelieerde bedrijvigheid, zoals de zeil- en mastmakerijen, touwslagerijen, grofsmederijen, houtzagerijen, scheepsbeschieters, hadden te lijden onder de ondiepte van de Voorzaan. Het

---

[11] Over de ontwikkeling van de houtzaagmolen: S. Hart, 'Cornelis Cornelisz van Uitgeest en de oudste industriemolens in de Zaanstreek', S. Hart, *Geschrift en getal*, Dordrecht 1976, 93-108 (eerder gepubliceerd in *De Zaende*); S. Hart, 'De eerste houtzaagmolen te Amsterdam', *Maandblad Amstelodamum* 38 (1951), 55-58.

[12] Jacob Honig, *Geschiedenis der Zaanlanden*, Zaandijk 1849, 240-242. Zie over de concurrentiestrijd tussen Amsterdam en Zaandam ook: C.A. Schillemans, 'De houtveilingen van Zaandam in de jaren 1655-1811', *Economisch-historisch jaarboek. Bijdragen tot de economische geschiedenis van Nederland* 23 (1947), 171-315, hier: 176-185; M.A. Verkade, F. Gorter en P. Bakker, *Honderd jaren Dekker's hout. Gedenkboek uitgegeven ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van Dekker's Houthandel Zaandam*, Zaandam 1955.

[13] Jan de Vries en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei*, Amsterdam 2005, 256. Zie ook de resolutie van de oudraad van Amsterdam d.d. 25 november 1606: J.G. van Dillen, *Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en het gildewezen te Amsterdam*, deel I, 's Gravenhage 1929, 784-785.

[14] Jacob Honig, *Geschiedenis der Zaanlanden*, Zaandijk 1849, 267-268.

[15] Stadsarchief Amsterdam 5023-2 (Groot Memoriaal) 286 (23 juni 1620).

[16] Er werd 40.000 gulden geïnvesteerd blijkens een akte d.d. 5 januari 1630: G. van Dillen, *Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en het gildewezen te Amsterdam*, deel II, 's Gravenhage 1933, 694-696.

[17] J.H. van den Hoek Ostende, 'Het windgeld', *Maandblad Amstelodamum* 57 (1970), 111-117.

[18] S. Hart, 'Een bijdrage tot de geschiedenis van de houthandel', *De Zaende* 3 (1948) 53-79.

[19] Jacob Honig, *Geschiedenis der Zaanlanden*, Zaandijk 1849, 267-268.

[20] De term 'buitenland' wordt gebruikt in: Gerrit de Vries, *De zeeweringen en waterschappen van Noord-Holland*, Haarlem 1864, 221-222.

[21] Stadsarchief Amsterdam, 5025-16 (Resoluties Vroedschap), fol. 123 (31 maart 1636).

[22] Jacob Honig, *Geschiedenis der Zaanlanden*, Zaandijk 1849, 267-268.

[23] C.A. Schillemans, 'De houtveilingen van Zaandam in de jaren 1655-1811', *Economisch-historisch jaarboek. Bijdragen tot de economische geschiedenis van Nederland* 23 (1947), 171-315, hier: 216-217.

lag daarom voor de hand om daar iets aan te doen.[24] Het initiatief daartoe kwam niet van de overheid, maar van een aantal particulieren. In 1735 werd een plan ontwikkeld om de Zaan met behulp van een moddermolen op diepte te brengen. Twee jaar later was de door paardenkracht aangedreven machine klaar om te worden ingezet, maar in 1748 werd deze vanwege geldgebrek buiten bedrijf gesteld. Er is wel verondersteld dat de teruggang van de bedrijvigheid langs de Zaan niet zozeer het gevolg was van de economische krimp die optrad in de achttiende eeuw, maar vooral van de geografische omstandigheden.

In 1781 bedacht de ondernemer Adriaan Rogge een plan om de bevaarbaarheid van de Voorzaan door middel van rijsdammen te verbeteren. Die rijsdammen kwamen ten zuiden van het Eiland op de plaats waar nu de Notenlaan en de Conradwerf liggen en verder in zuidelijke richting. Ook aan de overkant, langs het Kerkrak en het Timmerrak, kwam een reeks rijsdammen te liggen, waarmee het water werd versmald en de Balkenhaven werd afgescheiden (afb. 10).

De Tweede Gouden Eeuw: Noordzeekanaal en IJpolders

Na 1750 – veel later dan in de rest van de Republiek, waar de economie na het Rampjaar 1672 in veel sectoren niet meer de groei liet zien die in de Gouden Eeuw gebruikelijk was – ging het bergafwaarts met de economie en de bedrijvigheid in de Zaanstreek. Veel scheepswerven en molens werden ontmanteld; ongeveer de helft van de houtzaagmolens verdween in de tweede helft van de achttiende eeuw. In de eerste helft van de negentiende eeuw ging het nog slechter. Rond het midden van de negentiende eeuw waren de gevolgen van de economische teruggang goed te zien. De Wester- en Oosterhem lagen er in 1864 verlaten bij. De bedrijven waren vertrokken en de gebouwen voor het overgrote deel afgebroken.[25] Ook de zuidelijke brug over het Kattegat is op enig moment afgebroken en vervangen door een dam, waarmee het Eiland weer een schiereiland werd (afb. 11). De meest voor de hand liggende verklaring voor de sloop van de brug is dat er niemand meer was die het onderhoud op zich wilde nemen.

Pas in de tweede helft van de negentiende eeuw vond een aanvankelijk voorzichtige economische opbloei plaats.[26] Molens op windkracht werden vervangen door stoommachines en later motoren op diesel, elektriciteit en gas. De industrie langs de Binnenzaan begon te groeien, waarbij – net als in de zeventiende eeuw – allerlei multiplier-effecten de groei verder aanjoegen. De houtindustrie liet een schaalvergroting zien, waarbij Zaandam zich ontwikkelde van regionaal tot nationaal centrum.[27] Steeds meer windmolens verdwenen in de loop van de tijd en de industrie concentreerde zich nu sterk op de Zaanoevers, omdat die direct bereikbaar waren met de steeds groter wordende binnenvaartschepen. In de Hogendam waren in de tussentijd meermalen nieuwe en grotere sluizen aangelegd. De bebouwing direct aan de Zaan liet een sterke schaalvergroting zien: fabrieken werden niet alleen groter maar vooral hoger. In deze tijd ontstond een nieuw, typerend beeld van de Zaan van vrijwel gesloten rijen fabrieksgebouwen langs de oevers van de rivier.

Net als in de vroegmoderne periode wijkt de Zaanstreek ook in de negentiende eeuw sterk af van andere gebieden: de meeste industriesteden ontwikkelden zich langs nieuwe infrastructurele stelsels van kanalen en vooral spoorwegen, maar in Zaandam bleef de rivier de centrale as. Langs de Zaan verrezen grote, hoge, moderne fabrieksgebouwen, die zich op sommige plaatsen aaneensloten tot dichte wanden.

Een van de belangrijkste aanjagers van de 'Tweede Gouden Eeuw' in de Zaanstreek was het Noordzeekanaal (afb. 12). Er waren in de zeventiende eeuw al plannen geweest voor doorgraving van de duinenrij, zodat het IJ en het Wijkermeer een verbinding (via een sluis) zou krijgen met de Noordzee. Die waren geïnitieerd door het hoogheemraadschap Rijnland en beoogden in de eerste plaats een verbetering van de afwatering van Holland. Jan Pietersz Dou, landmeter van het hoogheemraadschap, kreeg in 1634 de opdracht een ontwerp te maken, maar de uitvoering ervan bleek gezien de toenmalige stand van de techniek een onmogelijke opgave.[28]

Het Noordzeekanaal werd na een lang traject van plannen maken en uitvoeren in 1876 geopend. De aanleg van het kanaal stond niet op zichzelf. Het maakte deel uit van een (veel) groter project, waarin verschillende doelstellingen met elkaar werden verenigd. Naast de verbetering van de bereikbaarheid van met name de Amsterdamse haven was landaanwinning een belangrijk aspect. De aanleg ervan begon – net als de zeventiende-eeuwse droogmakerijen en bedijkingen en de drooglegging van de Haarlemmermeer in 1850 – als een particulier investeringsproject. Men beoogde geld te verdienen met de aanleg van het kanaal en met het creëren van honderden hectaren nieuwe landbouwgrond in een serie polders aan weerszijden ervan (afb. 13).

Een eerste plan voor de aanleg van een kanaal van de Noordzee naar Amsterdam was al ingediend in 1851, maar in 1861 werd aan de Amsterdamse notaris Johannes Jäger een concessie verleend voor de doorgraving van de duinen bij IJmuiden ("Holland op zijn smalst"), het droogmaken van het Wijkermeer en grote delen van het IJ en de bouw van een voor die tijd kolossale zeesluis bij IJmuiden.[29]

Op grond van deze concessie kon de Amsterdamsche Kanaal-Maatschappij (A.K.M.) aan de slag met de aanleg van het Noordzeekanaal en een aantal polders aan weerszijden. Het deel van het Noordzeekanaal ten oosten van de duinen is niet gegraven, maar uitgespaard bij de inpoldering van het IJ. Ten noorden van het kanaal lagen van west naar oost de Nauernase Polder, de Westzaner Polder en de Zaandammerpolder.

Zijkanaal G en de aanpassing van het havengebied in de Voorzaan

De concessie aan de A.K.M. schreef voor dat in totaal tien zijkanalen moesten worden aangelegd om de afwatering en de bereikbaarheid van het oude land achter de nieuwe polder veilig te stellen. Ook de Zaan – en dus de haven van Zaandam – zou met het Noordzeekanaal worden verbonden door middel van een zijkanaal. Zijkanaal G lag ten oosten van de Zaandammerpolder en verbond de Zaan met het nieuwe kanaal. Met de opening in 1879 kregen de grootste stoomschepen van die tijd toegang tot Zaandam. Dat had vanzelfsprekend grote gevolgen voor de haven van Zaandam en voor het Eiland.

De volgende stap was het aanleggen van een directe verbinding van Zijkanaal G door het Kattengat, rechtdoor naar het sluizencomplex in de Hogendam (afb. 14, 15, 16). De aanleg van dit havenkanaal liet echter op zich wachten. Te lang, volgens de Kamer van Koophandel voor Zaanland. Die schreef in 1881 in een brief aan de Tweede Kamer: "Reeds bij den aanleg van het Noordzeekanaal was alleen het vooruitzicht op een verbinding daarmede in staat den kwijnenden ondernemingsgeest op te wekken. Al aanstonds werden nieuwe handelsverbindingen aangeknoopt, stoomfabrieken gebouwd, bestaande zaken uitgebreid en nieuwe ondernemingen aangevangen; wel een bewijs, dat de energie van de nijvere en werkzame bewoners der Zaanstreek nog niet geheel was uitgedoofd door den staat van afzondering, waarin zij jarenlang hadden verkeerd". Men zag de 'energie' van de Zaanse Gouden Eeuw overduidelijk als inspiratiebron voor de toekomst en zag "verlangend uit naar een betere verbinding met het Noordzeekanaal".[30]

Maar het duurde toch nog twee jaar voordat men kon beginnen met het graven van het nieuwe verbindingskanaal van Zijkanaal G naar de sluizen in de Hogendam. De provincie en het rijk weigerden subsidie te geven vanwege een conflict over de zeggenschap over het vaarwater van de Zaan. Pas in 1883 begon men met graven van het 40 meter brede verbindingskanaal; het was nog datzelfde jaar klaar; in mei 1884 voer het eerste grote stoomschip, 70 meter lang en met een diepgang van 4,60 meter, door het kanaal. Tegelijkertijd begon men met het verder uitdiepen van Zijkanaal G, de aanleg van een haven en ankerplaats voor zeeschepen en ten noorden daarvan de aanleg van een houtbergplaats (afb. 17).

Zo leidde de opening van het Noordzeekanaal rond het Eiland tot een aantal grote veranderingen: het Kattegat, dat het Eiland sinds de zeventiende eeuw van het vasteland in Oost-Zaandam scheidde, werd veel breder en ook in de haven in de Voorzaan vond een forse schaalvergroting plaats. De Balkenhaven, met een oppervlakte van 50.000 m^2, werd afgescheiden van de Voorzaan door middel van remmingen en

---

[24] Zie over de inspanningen om de Voorzaan bevaarbaar te houden: Simon Hart, 'De bevaarbaarheid van de Voorzaan', *De Zaende* 6 (1951),180-199.
[25] Gerrit de Vries, *De zeeweringen en waterschappen van Noord-Holland*, Haarlem 1864, 221-222.
[26] Zie voor een overzicht van de moderne periode: P. Kleij, *Zaanstreek. Architectuur en stedenbouw 1850-1940*, Zwolle 2003; Len de Klerk, 'De Zaanstreekstad. Ruimtelijke ordening en stedenbouw in de Zaanstreek, 1890-2010', Eelco Beukers en Corrie van Sijl (red.), *Geschiedenis van de Zaanstreek* (deel 2), Zwolle 2012, 539-586; zie ook: Ronald Stenvert, Chris Kolman, Saskia van Ginkel-Meester en Elisabeth Stades-Visscher, *Monumenten in Nederland. Noord-Holland*, Zwolle 2006, 538-546.
[27] C.J. Stelleman, 'De haven van Zaandam', *De Zaende* 1 (1946), 146-154, 203-210, 332-340, hier: 203-204.
[28] Zie over de zeventiende-eeuwse plannen voor een doorgraving: Jacob Paulus Amersfoordt, *Een oud plan van doorgraving van Holland op zijn smalst, met eenige bijdragen tot de levensbeschrijving van Jan Pieterszoon Dou, zijn zoon Johannes Dou, zijn kleinzoon Jan Johanneszoon Dou, alle drie landmeters van Rijnland*, 's Gravenhage 1873.
[29] Zie over de aanleg van het kanaal: Joris Moes, *Noordzeekanaal 1876-2001*, Amsterdam 2001.
[30] Brief van de Kamer van Koophandel voor Zaanland aan de Tweede Kamer, geciteerd in C.J. Stelleman, 'De haven van Zaandam', *De Zaende* 1 (1946), 146-154, 203-210, 332-340, hier: 153-154.

ontsloten met loopbruggen. Van de bocht in de Zaan, die voorheen de belangrijkste doorvaart was geweest, werd hierdoor een groot deel afgesneden. Deze werken waren klaar in september 1885. Slechts twee jaar later, in 1887, werden Zijkanaal G en de haven opnieuw uitgediept; de haven werd plaatselijk verbreed tot 55 meter. In 1898 werden het Zijkanaal en de haven nog dieper uitgegraven.[31] In 1903 werd de nieuwe Wilhelminasluis aangelegd naast de oude sluis in de Hogendam (afb. 18). Hiermee werd ook de Binnenzaan toegankelijk voor grotere binnenvaartschepen.[32]

Langs de westoever van het Eiland was slechts een smalle vaarweg over, die alleen voor kleine schepen geschikt was. Het nieuwe havenkanaal was nu de belangrijkste toegang tot de Zaan; het wordt ook wel de Voorzaan genoemd.

William Pont: 'de belangrijkste importfirma van het Continent'

Zo ondergingen het Eiland en zijn omgeving aan het einde van de negentiende eeuw een gedaanteverwisseling. Dat gold niet alleen voor de stedenbouwkundige structuur en de indeling van land en water, maar ook voor het gebruik en de bebouwing van het Eiland zelf. Dat had vooral te maken met de komst van een nieuwe hoofdgebruiker: de houthandel van William Pont.

De houthandel (waarvan de huidige bouwmaterialenhandel PontMeyer een opvolger is), was vanouds een van de grootste, en wellicht de grootste houthandels van Europa.[33] Het bedrijf werd in 1828 opgericht in Edam (als opvolger van een eerder bedrijf) als 'Noorschen en Oostzeeschen houthandel'. Na enkele naamswijzigingen heette het bedrijf vanaf 1844 William Pont. Aanvankelijk was Edam een aantrekkelijke plek voor scheepsbouw en houthandel, omdat de haven in open verbinding stond met de Zuiderzee. Dat veranderde aan het eind van de zestiende eeuw, toen de haven – na hevig en langdurig protest van het Edammer stadsbestuur – alsnog werd afgesloten met een sluis. Dat leidde op termijn tot het dichtslibben van de haven en tot het vertrek van een groot aantal scheepswerven en scheepstimmerlieden. Door de aanleg van het Noordhollands Kanaal, dat in 1824 werd geopend, verbeterde de ligging van Edam binnen het infrastructurele stelsel; volgens D.F. Pont kon men 'in de zoomermaanden bijkans van de Edamsche wallen tot aan Den Helder over de vlotten [...] loopen'. De houthandel van Pont maakte een vliegende start; al snel na de oprichting beschikte het bedrijf over zeven grote (zeil)schoeners en koffen van 300 à 400 ton en een aantal tjalken voor de binnenlandse en Zuiderzeevaart. De opening van het Noordzeekanaal in 1876 gaf ruimte aan de moderne stoomvaart en dit gaf het bedrijf een nieuwe impuls; het verhuisde in 1888 naar Zaandam, waar de diepe haven nu direct toegankelijk was voor de grootste zeeschepen. Het lange en al snel te krap bemeten Noordhollands Kanaal verloor zijn functie als belangrijkste waterweg, en Edam raakte in economisch opzicht gemarginaliseerd.

Het bedrijf vestigde zich op een stuk agrarisch land op de oostoever van de Zaan, tussen de Burcht en de Zuiddijk, ter plaatse van de huidige Muziekwijk (afb. 19).[34] Tussen de Voorzaan en de Zuiddijk werd een reeks grote loodsen gebouwd op een nogal krappe locatie. De nieuwe vestiging van Pont lag buitendijks, direct aan de Voorzaan, zodat het bedrijf direct per schip bereikbaar was vanaf het Noordzeekanaal. De verhuizing bleek in zakelijk opzicht een groot succes. Het bedrijf groeide in Zaandam snel door, onder meer door eigen bosexploitatie in Rusland en Finland. In 1913 meldde het gedenkboek *'t Herstelde Nederland*: 'Voor gezaagd hout en balken is Zaandam thans een der grootste invoerhavens van Europa en daar is dan ook de belangrijkste importfirma van het Continent gevestigd'. Hiermee werd gedoeld op William Pont.

Door de komst van Pont en de groei van de houtaanvoer die daarvan het gevolg was, moest de haven opnieuw worden vergroot. De Balkenhaven en werd ontoegankelijk vanwege de vele houtvlotten. Aan de westzijde van de spoorlijn naar Amsterdam werd een geheel nieuw havengebied aangelegd: de Nieuwe Zeehaven. Toen die in 1911 werd geopend, was Zaandam opnieuw een van de grootste houthavens van Europa.

De verhuizing van Pont en de inrichting en bebouwing van het Eiland

Door de totstandkoming in 1883 van het verbindingskanaal tussen Zijkanaal G en de sluizen in de Hogendam (de huidige Voorzaan), werd de locatie van de firma Pont op de oostelijke Zaanoever, waar toch al niet veel ruimte voor groei was, nog problematischer. De laad- en losruimte van Pont lag nu in de belangrijkste toegangsvaarweg van Zaandam; de schepen van houtbedrijf blokkeerden er de doorgang.

Om deze twee redenen – ruimtegebrek en bereikbaarheid – liet Pont zijn begerige blik vallen op het land aan de overkant van de Voorzaan: het Eiland. Daar stonden aan het begin van de twintigste eeuw alleen enkele molens en houtloodsen van de firma Gras (afb. 20). Er was ruimte genoeg voor nieuwe houtloodsen, er was diep vaarwater en aan de westkant konden houtschepen probleemloos aanmeren aan ruime nieuwe kades zonder de doorvaart te hinderen. In 1930 vertrok Pont en werden de vrijgekomen terreinen ingevuld met woningbouw. Tussen 1931 en 1938 verrees hier de Muziekbuurt.[35]

Op het Eiland bouwde de firma Pont een aantal houtloodsen. Opvallend genoeg werd bij de oriëntatie van die loodsen (afb. 21) de oorspronkelijke verkaveling van het Eiland – met twee verschillende richtingen, een op het noordelijk en een tweede op het zuidelijk gedeelte – als uitgangspunt genomen. Waarschijnlijk is dit gebeurd om de hoeveelheid grondverzet die benodigd was voor de bouw van de loodsen te minimaliseren door het deels nog aanwezige slotenpatroon te volgen. Aan de zijde van het Kerkrak werden losplaatsen aangelegd voor grote houtschepen. De laatste houtzaagmolen die nog op het Eiland stond, De Rode Leeuw (die blijkens een assurantiecontract met Olfert Dirckse *cum socius* werd gebouwd in of kort voor 1686) was al in december 1916 gesloopt.[36] Deze was eigendom van de houthandel Gras, een stuk kleiner dan Pont, die ook een aantal loodsen op het Eiland had (afb. 22).

De loodsen waren in hout opgetrokken; sommige hadden kolossale afmetingen: de grootste lag in de dwarsrichting over het gehele eiland en had een lengte van bijna 300 meter. Een deel van de loodsen was overdekt met stalen spanten om grote overspanningen te kunnen maken. De loodsen waren bedoeld om hout op te slaan en om het te laten drogen; daarom hadden ze op sommige plaatsen halfopen of geen zijwanden en grote overstekken. Ondanks hun utilitaire karakter waren sommige loodsen lichte, elegant ogende constructies (afb. 23). Tussen de loodsen lagen grachten, waar dekschuiten met hout konden worden in- en uitgeladen.

Pont groeide op het Eiland verder door; het bedrijf had een eigen rederij voor de houtimport en had al in de jaren 1930 al een landelijk stelsel van filialen opgezet om zichzelf te voorzien van een constante afzet en was daarmee een van de eerste ketens in bouwmaterialen.

In de loop van de tijd werd het water minder belangrijk voor de houthandel en ging ook Pont steeds meer over op vervoer per as. In de jaren 1950 overwoog het bedrijf daarom van het Eiland te vertrekken, maar uiteindelijk werd in overleg met de gemeente in 1959 de William Pontbrug aangelegd. Deze verbond de firma Pont met de Hogendijk. De grachten tussen de houtloodsen werden gedempt om ook deze bereikbaar te maken voor vrachtwagens.

Tot de aanleg van de brug was het Eiland alleen bereikbaar geweest over het water, onder meer door middel van een veerdienst door de firma Schaap, die met twee pontjes vanaf de Prins Hendrikkade heen en weer voer.

In 1964 liet de houthandel een nieuw hoofdkantoor bouwen op het Eiland (afb. 24, 25). Het gebouw werd ontworpen door de architect Jaap Schipper (1915-2010), in de Zaanstreek vooral bekend als mede-initiatiefnemer van de Zaanse Schans. Schipper had niet alleen een praktijk als restauratie-architect, maar was

---

[31] Zie over de werken tussen 1883 en 1900: C.J. Stelleman, 'De haven van Zaandam', *De Zaende* 1 (1946), 146-154, 203-210, 332-340, hier: 206-208.

[32] Voor meer informatie over de sluis: C.J. Stelleman, 'De haven van Zaandam', *De Zaende* 1 (1946), 146-154, 203-210, 332-340, hier: 332-336.

[33] De navolgende informatie over onder meer deze specifieke houthandel is ontleend aan: D.F. Pont, *De firma William Pont, thans N.V. houthandel v/h William Pont te Zaandam in verband met de opkomst en ondergang van Edam's scheepsbouw en houtvaart*, Hillegom 1936.

[34] W. Maas, 'Resumé van de Zuiddijk te Zaandam in de jaren 1880-1900', *De Zaende* 4 (1949) 88-92, hier: 91-92.

[35] Jan van der Male, *De Muziekbuurt of Componistenbuurt in Zaandam. De historie van het terrein tussen de Zaan en Zuiddijk, Burcht en Ganzenwerfstraat*, [Zaandam] [2018].

[36] Zie verwijzing naar contract d.d. 3 februari 1686: https://archief.zaanstad.nl/mediabank/zoek-in-de-beeldbank/detail/8ba74820-0421-4dc5-a58f-c6aa20e9ba30/media/c66b0d2d-6a3a-4340-a9ac-4f71b1202aff?mode=detail&view=horizontal&q=eiland&rows=1&page=181&fq%5B%5D=search_s_plaats:%22Zaandam%22&sort=order_i_restricted%20asc (geraadpleegd 17 juni 2022).

ook een zeer productief ontwerper van woning- en utiliteitsbouw.[37] Het hoofdkantoor van William Pont was een uitgesproken modernistisch ontwerp in staalskeletbouw met transparante, niet dragende vliesgevels. Het gebouw had een sterk horizontale geleding met strookramen die op de hoeken doorliepen en een elegant zwevende dakrand. Het gebouw had een centrale positie in het landschap van de Voorzaan en kreeg daarom een alzijdige oriëntatie.

Schipper had ook een ontwerpprijsvraag gewonnen voor een nieuw stadhuis op de Burcht; het kantoor van Pont moest daar in zijn architectuur bij aansluiten, maar het stadhuisplan is uiteindelijk nooit gerealiseerd.[38] In 1972 werd een vleugel van een verdieping aan het gebouw van Pont toegevoegd om meer kantoorruimte te creëren.

De Hogendijk en de Russische Buurt

De Hogendijk, aangelegd in de late middeleeuwen als onderdeel van het dijkenstelsel langs de Zaan en het IJ, is een van de meer persistente structuren in het landschap rond de Voorzaan. De loop van de dijk bleef ter hoogte van het Eiland door de geschiedenis vrijwel ongewijzigd. De dijk raakte in de loop van de tijd bebouwd; uit de Personele Quotisatie van West-Zaandam uit 1742, gepubliceerd door Simon Hart, blijkt dat de Hogendijk werd bewoond door mensen met zeer uiteenlopende beroepen, waaronder allerlei ambachtslieden en kooplieden.[39]

Tussen de Hogendijk, de Rozengracht en het Rustenburg lag het Krimperven, dat nog tot het einde van de negentiende eeuw onbebouwd bleef. Vanaf ongeveer 1885 verrees hier de Russische Buurt. Er werden vooral arbeiderswoningen gebouwd, aanvankelijk door particuliere ontwikkelaars, na de Woningwet (1901) ook door woningcorporaties.[40]

De huidige bebouwing is typisch voor een historisch dijklint; er is geen sprake van een echt stedelijke, aaneengesloten bebouwing; hier en daar is ruimte tussen de huizen. De meeste huizen staan binnendijks, maar ook buitendijks bevindt zich bebouwing, waar hier en daar nog watergebonden bedrijvigheid in gevestigd is. Verder staat oud en nieuw (de oudste huizen dateren waarschijnlijk uit de eerste helft van de negentiende eeuw; de meest recente zijn pas gebouwd) door elkaar; er zijn allerlei verschillende bouwstijlen te vinden, met in de recentere woningbouw een opvallende voorkeur voor vormen, materialen en kleurgebruik in een historiserende 'Zaanse' stijl.

Postindustriële ontwikkeling: woningbouw en recreatie

De Voorzaan en het Eiland stonden voor het overgrote deel in het teken van de houthandel, maar, in de traditie van de niet erg geordende en multifunctionele stedenbouw in de Zaanstreek was er al in de negentiende eeuw een voorziening aangelegd voor vermaak: het openluchtzwembad aan de zuidzijde van het eiland (afb. 26), waarvan de negen meter hoge duiktoren een opvallend element was in de Voorzaan. Het zwembad gaf de Badhuisweg zijn naam en heeft er tot 1958 gelegen.

Door de bouw van de dr. J.M. den Uylbrug – onderdeel van de zuidelijke Randweg van Zaandam – werd het Eiland onbereikbaar voor grotere zeeschepen. In 1990 vertrok Pont van het Eiland om zich te vestigen op het bedrijventerrein Zuiderhout tussen de Thomassenhaven en de Provincialeweg N203, ten zuidwesten van het Eiland. Dat bedrijventerrein was toen pas aangelegd met de bedoeling om het vertrek van de houthandel (die sinds de jaren 1980 PontMeyer heette) van het Eiland mogelijk te maken. PontMeyer neemt daar zo'n twaalf hectare ruimte in.

Het Eiland werd onderdeel van het Zaanoeverproject, waarvoor de gemeente in 1988 een opdracht gaf aan het bureau Teun Koolhaas Associates. Het project was bedoeld om de Zaanoevers een impuls te geven in het post-industriële tijdperk. Door erfgoed en nieuwbouw te combineren kon industrie op grote schaal worden vervangen door woningbouw en *leisure*.[41]

Op het Eiland was daarvan geen sprake. Het ging opnieuw op de schop; alle houtloodsen werden gesloopt om plaats te maken voor in totaal 528 woningen, ontwikkeld in publiek-private samenwerking door de gemeente Zaanstad, Volker Stevin Ontwikkelingsmaatschappij en Bouwfonds Woningbouw. Het stedenbouwkundig plan voor het Eiland werd gemaakt door het bureau van landschapsarchitect Alle Hosper, dat ook optrad als supervisor van het architectonisch ontwerp; de historische structuur van het Eiland en de karakteristieke bebouwing verdwenen om plaats te maken voor een nieuwe structuur van blokken rond een wigvormige groene ruimte (afb. 27).[42] Die werden ingevuld door de architecten Rudy Uytenhaak, Groosman Partners, Roelf Steenhuis en het Engelse bureau Maccreanor + Lavington. Aan de oostkant kreeg het Eiland tegenover de Prins Hendrikkade een min of meer gesloten gevelwand; de westzijde kreeg een meer open structuur, met woningen die op het water zijn georiënteerd, aansluitend op de jachthaven die in die tijd ook werd gepland. Als extra ontsluiting werd een zeer nieuwe verbinding aangelegd tussen de Houthavenkade en de westkant van het Eiland: het Spiekeroog. Hiermee werd de Zaantak westelijk van het Eiland afgesloten voor scheepvaart.

Voordat men kon beginnen met bouwen, bleek dat de bodem van het Eiland veel ernstiger verontreinigd was dan verwacht. Uiteindelijk duurde de uitvoering van het project tot 1998. Wat in de jaren 1990 nog kon doorgaan voor een ambitieus plan, ziet er tegenwoordig uit als een nietszeggend woongebied, met zeventig procent eengezinswoningen in laagbouw die typerend zijn voor het VINEX-tijdperk. Vooral het gebogen appartementengebouw door Roelf Steenhuis met acht woonlagen boven een plint heeft een nogal tijdgebonden architectuur.

Het hoofdkantoor van Pont is het laatste gebouw dat nog herinnert aan het verleden van als houthaven. Het is – in gemankeerde vorm – bewaard gebleven. Na het vertrek van de houthandel werd het in gebruik genomen door de woningstichting Rochdale. Het gebouw werd voorzien van een bekleding die het modernistische ontwerp aan het oog onttrok. Er zijn nu plannen voor sloop van het gebouw.[43] Met de sloop van het hoofdkantoor van Pont verdwijnt het laatste gebouw dat herinnert aan de houthandel van het Eiland.

De Voorzaan bleef de belangrijkste scheepvaartroute; de in onbruik geraakte houthaven werd ingericht als jachthaven. In plaats van de remmingen werd een reeks steigers aangelegd, waarbij aan beide zijden een doorvaart werd opengehouden.

---

[37] https://zaanstad.nieuws.nl/actueel/98975/heemschut-achter-actie-om-pont-kantoor-te-behouden/ (geraadpleegd 28 juni 2022). Voor meer informatie over het hoofdkantoor van Pont: Joosje van Geest, *Cultuurhistorische quickscan locatie Kantoorpand Pont/Eiland Badhuisweg 1, Zaandam*, Rotterdam 2021, downloadbaar op https://www.rochdale.nl/fileadmin/user_upload/PDF_bestanden/Wijkinformatie_en_projecten/Badhuisweg/Cultuurhistorische-Quickscan-Pont.pdf (geraadpleegd 27 juni 2022).

[38] Stuurgroep Prins Hendrikkade, *Pleidooi voor behoud en herbestemming van het kantoorpand Badhuisweg 1 in Zaandam, gebouwd voor de N.V. Houthandel voorheen William Pont*, Zaandam 2021: https://zaanstad.raadsinformatie.nl/document/10224908/1/Pleidooi%20herbestemming%20kantoorpand%20Badhuisweg%201,%20Zaandam (geraadpleegd 28 juni 2022).

[39] Simon Hart, 'De Personele Quotisatie te West-Zaandam, zoals ze in 1742 is vastgesteld', *De Zaende* 2 (1947), 311-320. De personele quotisatie was een belasting op inkomsten, die per persoon werd vastgesteld. Alleen personen met een jaarinkomen boven de 600 gulden werden aangeslagen.

[40] Piet Kleij en Linde Egberts, *Cultuurhistorische verkenning Russische Buurt en de Hogendijk*, Zaanstad 2010.

[41] Teun Koolhaas, *Perspectief voor de Zaan*, Zaanstad 1989.

[42] Zie over dit stedenbouwkundig ontwerp: Noël van Dooren en Rob van Leeuwen (red.), *Alle Hosper Landschapsarchitect 1943-1997*, Rotterdam 2003, 162-165.

[43] Stuurgroep Prins Hendrikkade 2021.

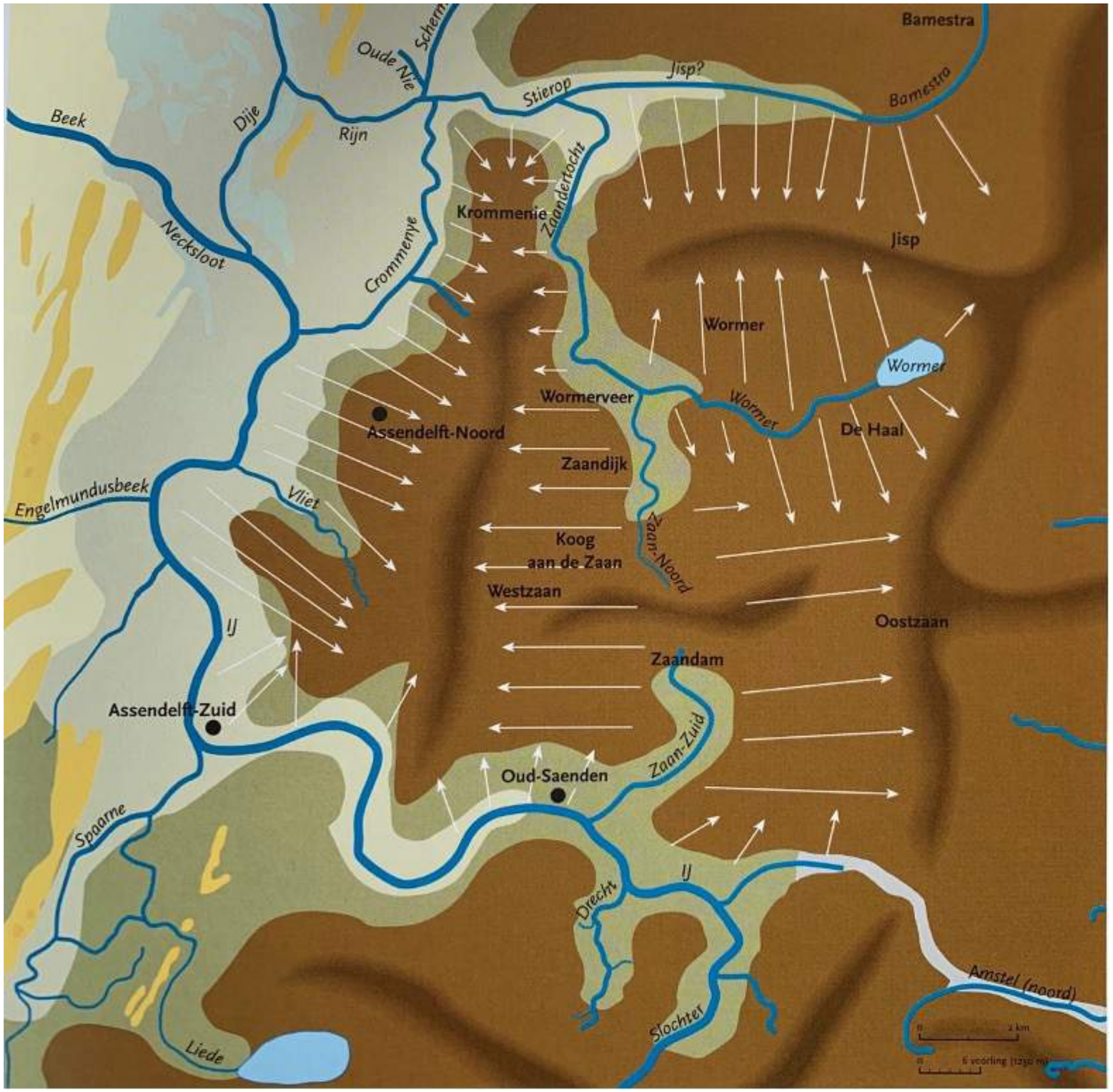
3. Bevindingen en aanbevelingen

- Het landschap van de Zaanstreek bestaat uit verschillende lagen, die in de loop van de eeuwen gevormd zijn. De lange-termijnontwikkeling is belangrijk om de wisselwerking tussen stad en landschap te begrijpen.[44]
- De Zaan is al sinds de middeleeuwen de centrale as in een aanvankelijk agrarisch en later industrieel landschap. De impact van nieuwe infrastructuren – spoorwegen en autowegen – begon relatief laat en bleef relatief beperkt.
- Het landschap kenmerkt zich door een grote mate van dynamiek, een constante wisselwerking tussen mens en natuur, landschap en economie, maar vooral: land en water. Verandering is er de enige constante. Bij het beheer van dit landschap gaat het dan ook niet zozeer om behoud, maar om *management of change*: het op een verantwoorde en weloverwogen manier toevoegen van nieuwe functies aan steeds veranderende landschappelijke en stedelijke structuren.
- Het Zaanse landschap – waarin de Voorzaan en het Eiland een prominente positie innemen – heeft zich altijd ontwikkeld op basis van veranderende economische processen en inzichten en is niet te begrijpen zonder relaties te leggen met de bredere ruimtelijke en economische context.
- Die economische dynamiek uit het vroegmoderne, industriële en postindustriële tijdperk heeft de structuur en de bebouwing van de Voorzaan en het Eiland bepaald. Het gebied is meermalen op de schop gegaan. Het eiland was aanvankelijk een landtong of hem en werd in de zeventiende eeuw een eiland om vervolgens weer door middel van een dam met het vasteland te worden verbonden. In de negentiende eeuw werd het opnieuw een eiland. Van de oorspronkelijke bebouwing – industrie en woningen – uit de zeventiende, negentiende en twintigste eeuw is vrijwel niets meer over. Bedrijvigheid heeft plaatsgemaakt voor wonen en recreatie. Dat geldt niet voor de Zaanoevers; daar is de gemengde, kleinschalige historische bebouwing op veel plaatsen in stand gebleven.
- Ontwikkelingen vonden in het verleden plaats binnen de bestaande, in de loop van eeuwen gegroeide en aangelegde structuren die steeds weer aangepast werden aan nieuwe functies. De context kreeg steeds nieuwe betekenissen. Een aanpassing van de jachthaven, waarbij nieuwe functies worden toegevoegd, past in die traditie en kan bijdragen aan de programmatische en architectonische diversiteit in het gebied. Bovendien wordt de publieke toegankelijkheid van het water vergroot (zie p. 3, kaart 3-4). De Voorzaan kan weer de centrale rol vervullen die hij in de afgelopen eeuwen gehad heeft; er komt weer meer leven op het water.
- Bij een herinrichting van de jachthaven moeten bestaande, waardevolle structuren worden ontzien. De bouwmassa en bouwhoogte moeten ondergeschikt zijn aan de bestaande structuren. Dit geldt met name voor de lintbebouwing aan de dijk (zie p. 3, kaart 2).
- Het is vanzelfsprekend van groot belang om de zichtlijnen over het water intact te laten en de maat van het water niet te veel te verkleinen (zie p. 3, kaart 1-2).
- Om de openheid van het landschap te handhaven, moet de bouwhoogte worden beperkt tot maximaal twee bouwlagen, gerekend vanaf het water (zie p. 3, kaart 1).
- Het ligt voor de hand om een verwijzing naar het karakter van het Eiland en de Voorzaan als havengebied en het roemrijke verleden van Zaandam als centrum van houthandel, houtindustrie en scheepsbouw op te nemen. De materialisering en de architectuur van de inmiddels verdwenen houtloodsen kunnen – in het geval dat er waterwoningen worden gebouwd – goed als inspiratiebron dienen om de herinnering aan het verleden van de Voorzaan als havengebied levend te houden en de relatie van Zaandam met de Zaan te intensiveren.
- Een andere, wellicht minder ingrijpende optie om woonfuncties toe te voegen aan de jachthaven is te zien in veel historische stadscentra, zoals Amsterdam (KNSM-eiland, Prins Hendrikkade), Schiedam (Lange Haven), Utrecht (Vaartsche Rijn), Dordrecht (Wolwevershaven) of Groningen (Noorderhaven): een woonschepenhaven waarin tot woning herbestemde (historische) vrachtschepen een plek kunnen krijgen. Meer nog dan de bouw van waterwoningen zou zo'n woonschepenhaven bijdragen aan de versterking van het nautische karakter van de Voorzaan. Ook dit zou vanuit cultuurhistorisch oogpunt een wenselijke ontwikkelingsrichting zijn voor de jachthaven.

[44] Een van de vroegste en meest invloedrijke studies over de wisselwerking tussen (veen)landschap en verstedelijking: Frits Palmboom, *Rotterdam, verstedelijkt landschap*, Rotterdam 1987.

Websites
https://www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/bronnen-en-kaarten/overzicht
www.hisgis.nl
www.zaanwiki.nl
https://archief.zaanstad.nl/
www.zaanstad.nl

Kaartencollecties
UvA/ Allard Pierson
VU
UU
Bodel Nijenhuis
Nationaal Archief
Noord-Hollands Archief
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Rijksmuseum
Stadsarchief Amsterdam
Zaans Archief



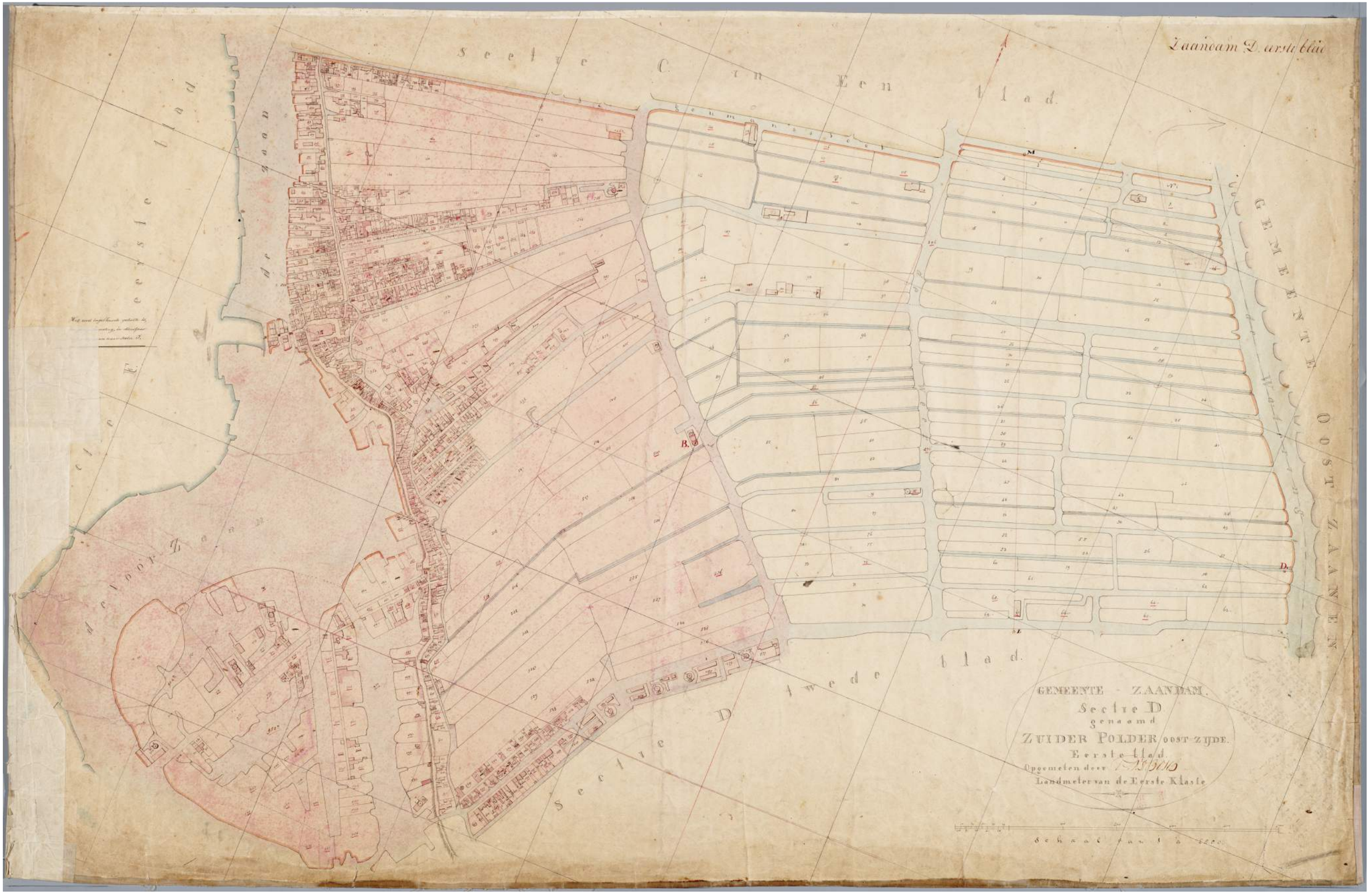
1. Overzicht van de middeleeuwse veenontginningen in de Zaanstreek. De pijlen geven de hoofdrichting van de ontginningen aan. De Zaan en andere veenriviertjes fungeerden als ontginningsas. Vanuit de Zaan werden in oostelijke en westelijke richting sloten gegraven om het veen te ontwateren. In donkerbruin zijn de hoger gelegen veenruggen aangegeven, die de grenzen van de ontginningsblokken vormden. Tussen de Zaan en die ruggen werden regelmatige patronen van parallel gelegen sloten gegraven. Zo kwam de ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied tot stand, die tot op de dag van vandaag de inrichting en het stratenplan bepaalt (afbeelding: Kleij en De Bont 2012)

2. Zaandam en omgeving op de kaart van Joost Jansz. Beeldsnijder van rond 1575. Ten zuidoosten van de sluis in de Zaan en de Oostzanerkerk is het buitendijkse land te zien waar nu het Eiland ligt.

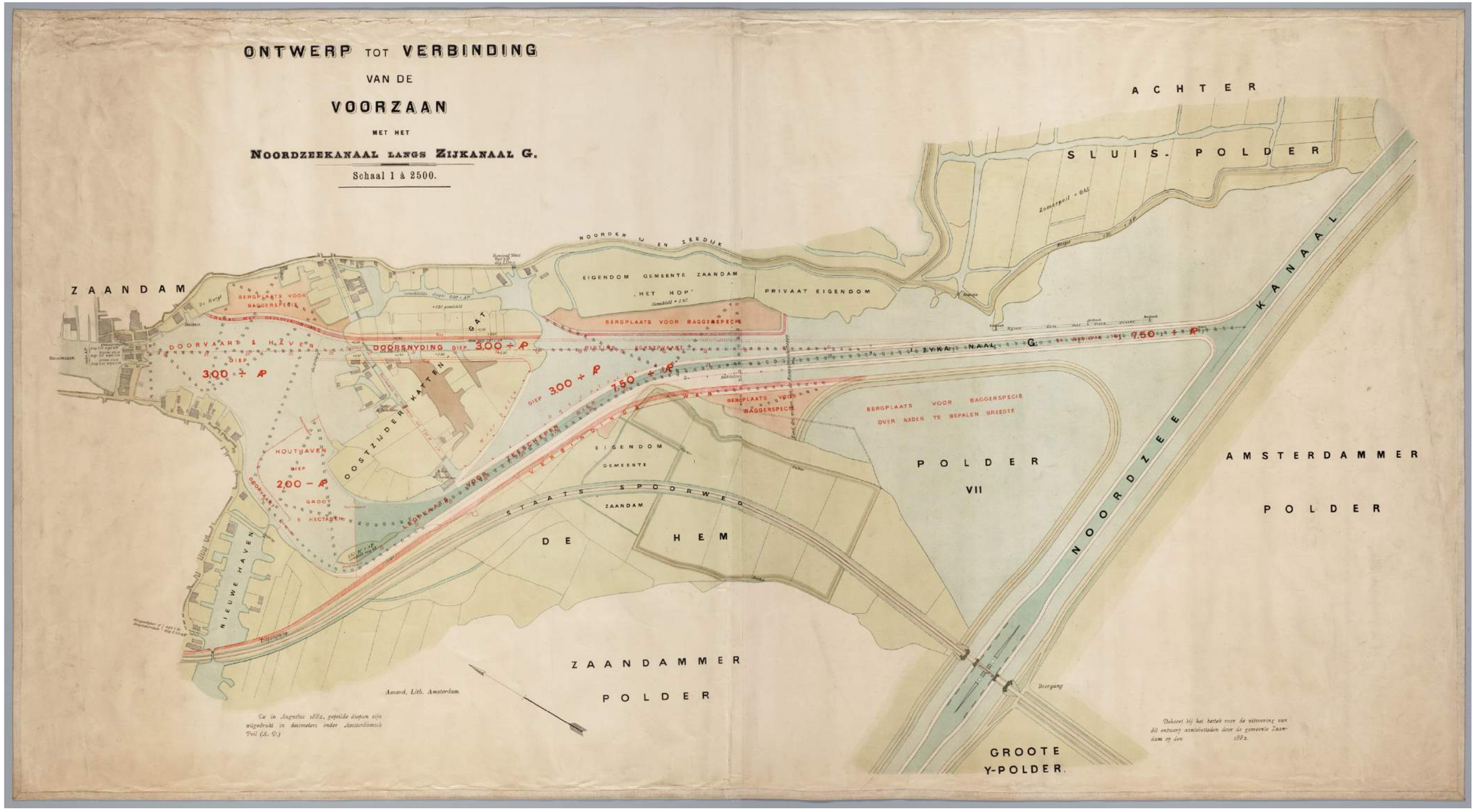
3. Zaandam op de veldminuut van de Topographisch-Militaire Kaart van Nederland, rond 1850. Het Eiland is vrijwel onbebouwd.

4. Kaart van grondbezit van het Kartuizerklooster buiten Amsterdam uit 1594. Hierop is te zien dat het grondeigendom en dus de oorspronkelijke verkaveling ‘onder’ de dijk doorloopt.

6. De dam in de Zaan gezien vanaf het (latere) eiland, rond 1700. Rechts is de kerktoren van Oostzaandam te zien, links daarvan de sluizen in de Zaan. Het eiland werd al gebruikt voor houthandel (Zaans Archief 41.07335) *

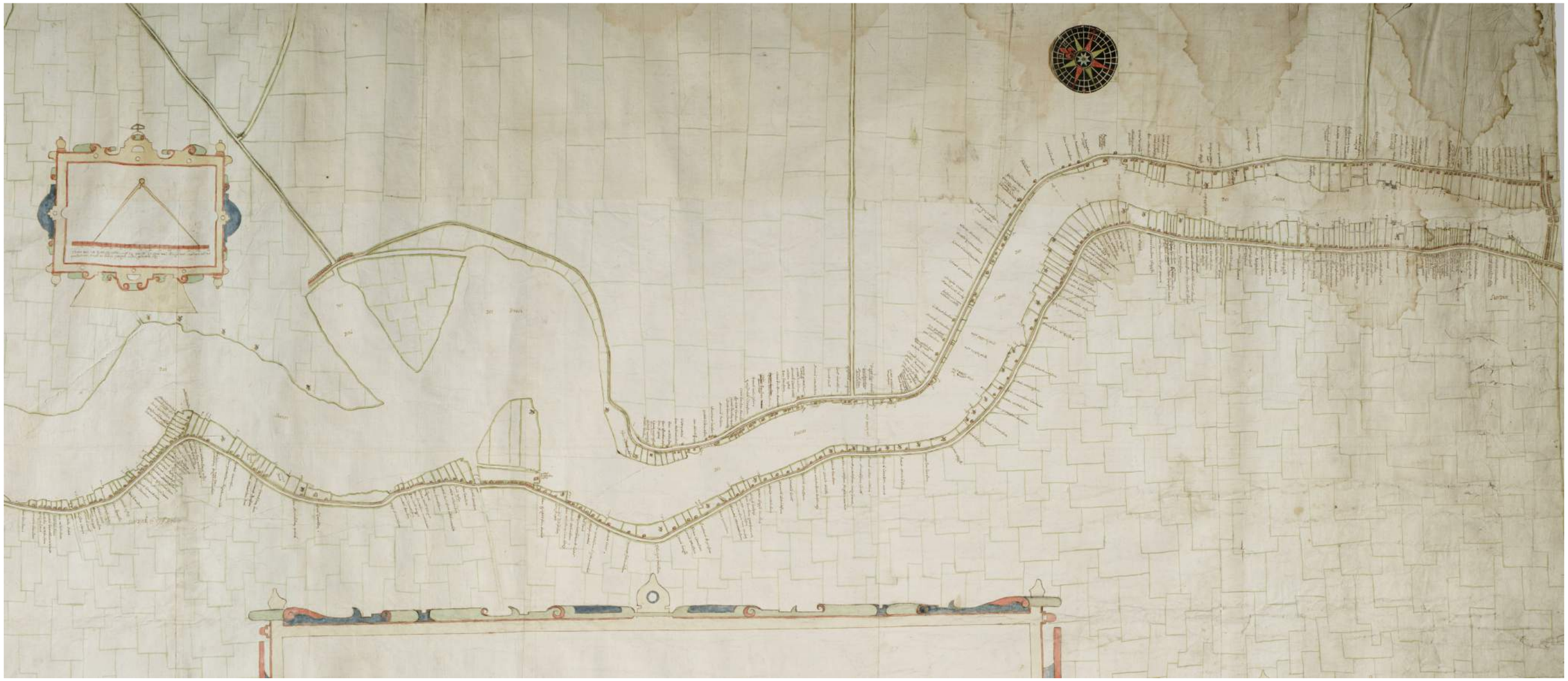


5. Kadastrale minuut van West-Zaandam en het Eiland, ca 1811-1831 (RCE)



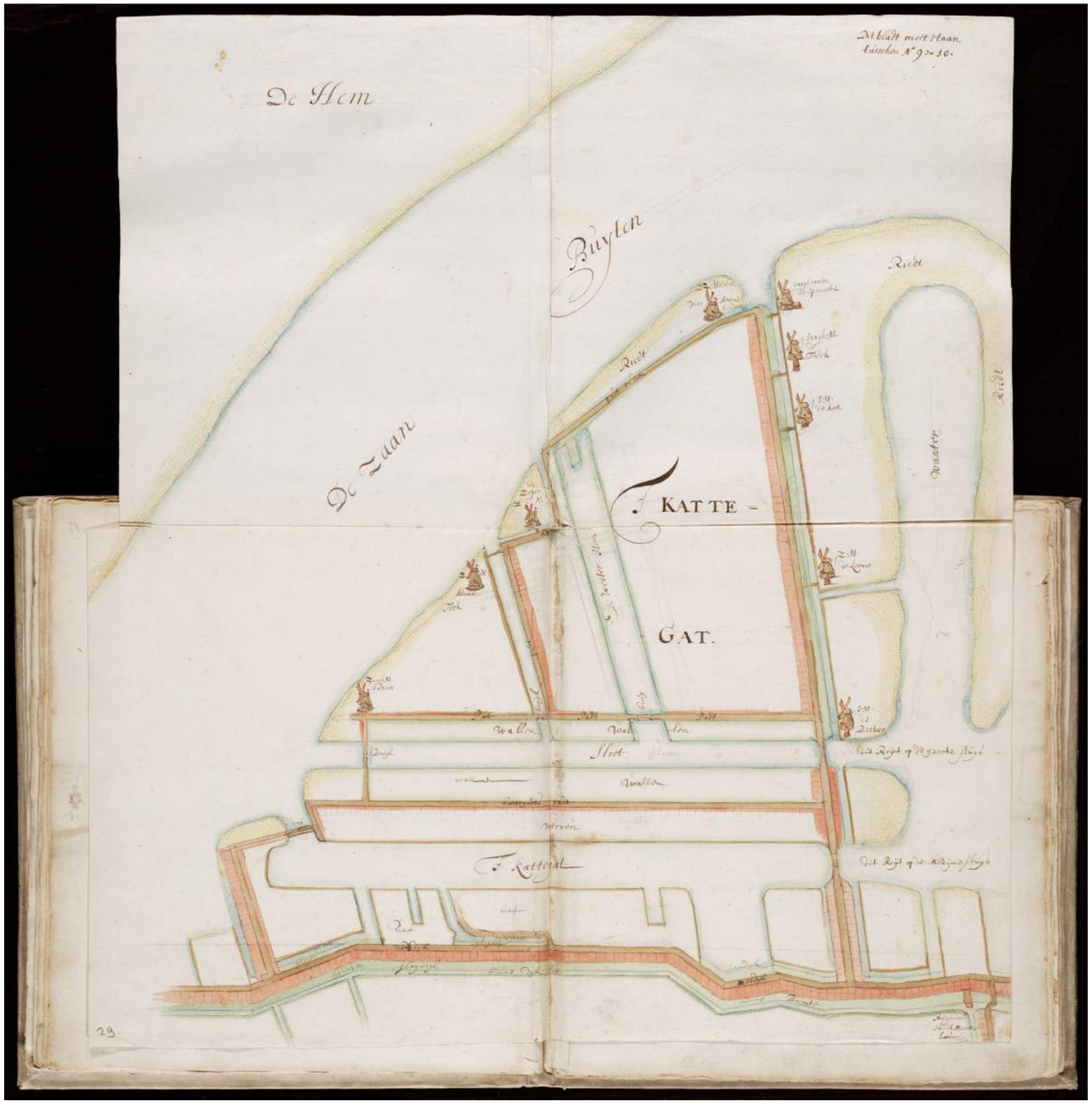
Ontwerp voor de verbinding tussen de Voorzaan en Zijkanaal G uit 1882.

10. Kaart van de Voorzaan uit 1775 waarop de schade aan de dijken door een recente overstroming en de diepte van de Zaan zijn aangegeven. Langs de Voorzaan, het Kerkrak en het Timmerrak liggen rijsdammen die de verzanding van de Zaan moeten tegengaan (Zaans Archief 51.00091)

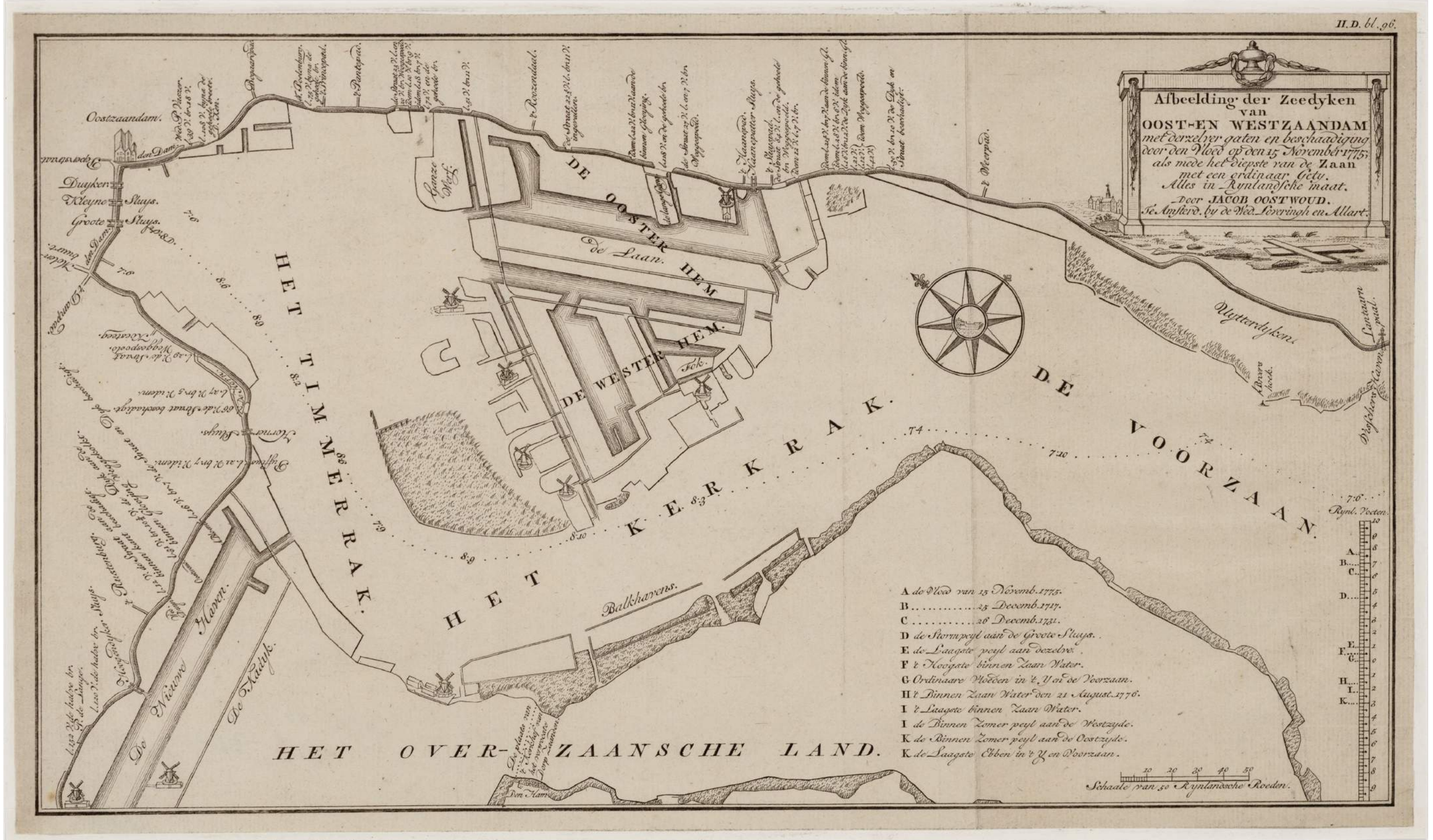


7. Op de ‘Grondkaart van de percelen langs de Zaan’ uit 1627 is goed te zien dat de bebouwing en bewoning zicht verdichtten naarmate men dichter bij de Hogendam in de Zaan kwam (Noord-Hollands Archief 560-1247)

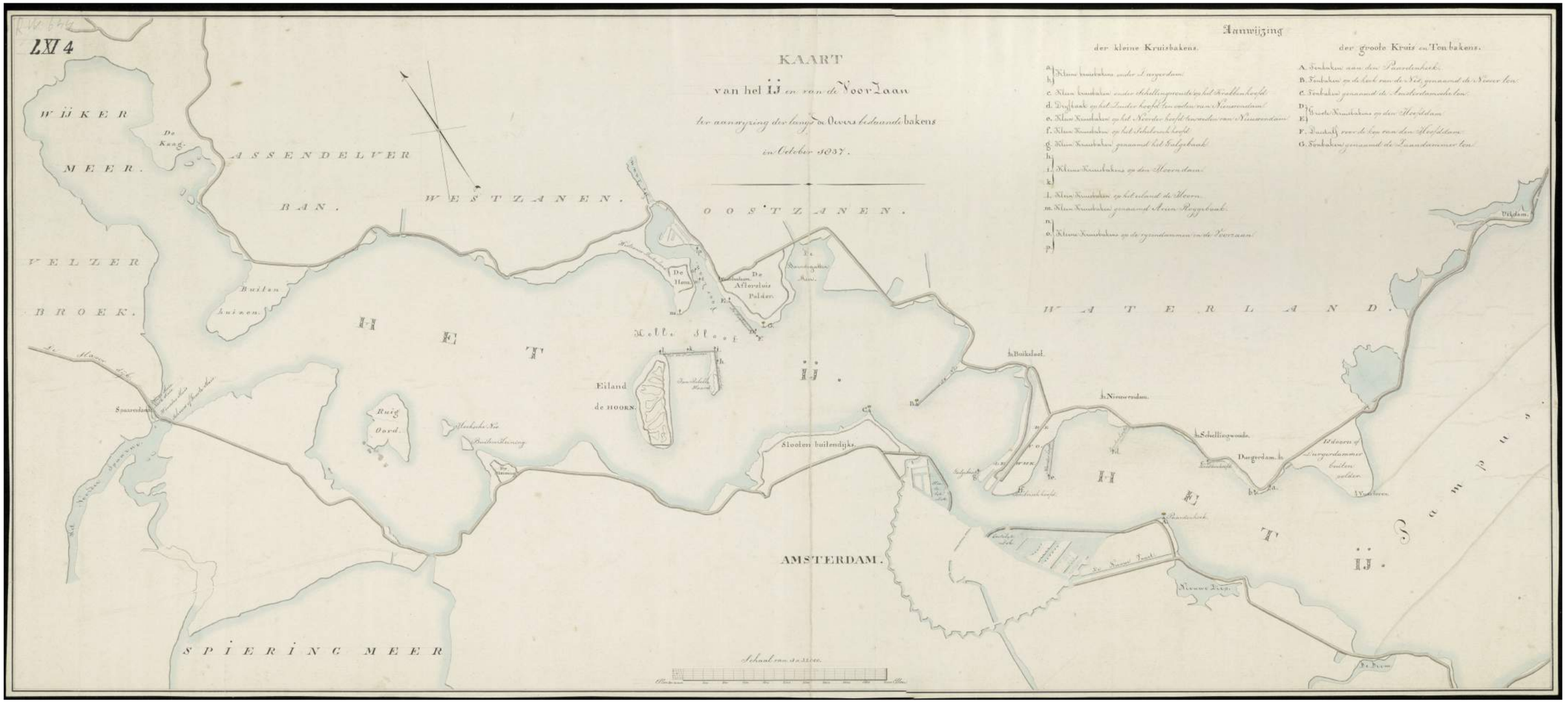
8. Luchtfoto van de Zaan uit 1930. Centraal in beeld ligt het sluizencomplex bij de Hogendam. De oudere bebouwing langs de Zaandijk is deels vervangen door grootschalige fabrieksgebouwen. Landinwaarts zijn op de historische structuur van de veenontginning de paden allerlei industriële gebouwen en woningbouw neergezet (NIMH 2011-0649)



9. Het Eiland in de Voorzaan op een kaart uit het kaartboek van Joannes Leupenius uit 1693. Het Eiland is grotendeels vergraven om te kunnen dienen als onderdeel van de haven (Zaans Archief)



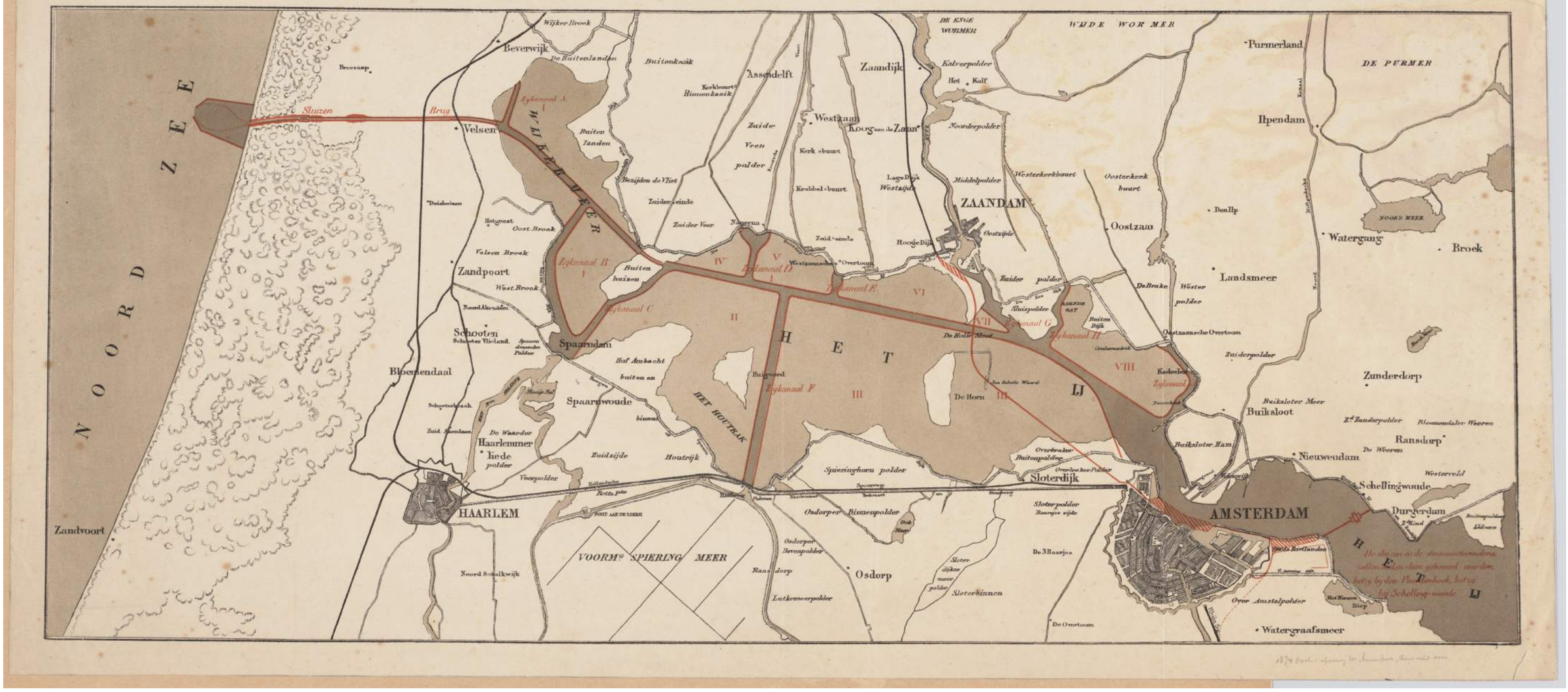
10. Kaart van de Voorzaan uit 1775 waarop de schade aan de dijken door een recente overstroming en de diepte van de Zaan zijn aangegeven. Langs de Voorzaan, het Kerkrak en het Timmerrak liggen rijsdammen die de verzanding van de Zaan moeten tegengaan (Zaans Archief 51.00091)



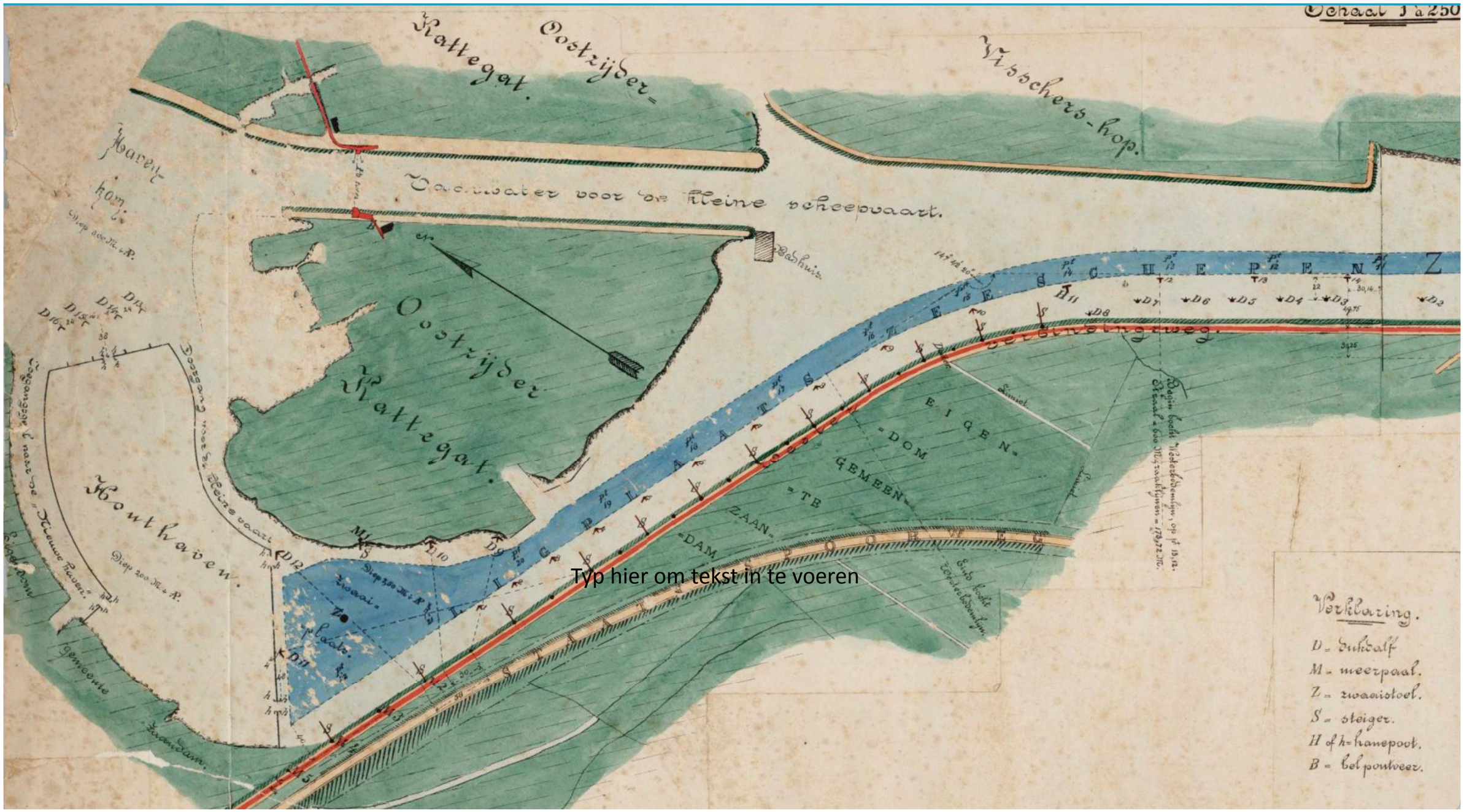
11. Overzichtskaart van het IJ uit 1837 (Noord-Hollands Archief 269-622). Het Eiland in de Voorzaan is leeg en in verval de zuidelijke brug over het Kattegat is afgebroken en vervangen door een dam, die goedkoper in onderhoud was.

12. Vogelvlucht van het Noordzeekanaal, getekend door P.J. Otten en uitgegeven door C.F. Stemler, rond 1876 (Stadsarchief Amsterdam, Atlas Kok)

Plan van het kanaal door Holland op zijn smalst met de spoorweg-verbinding van Zaandam naar Amsterdam,
en plaatsing van het Centraal Personen- en Goederen-Station in het open Havenfront.



13. Plan voor het Noordzeekanaal, met de spoorverbinding tussen Zaandam en Amsterdam, rond 1874. Op deze kaart is goed te zien dat het kanaal werd uitgespaard tussen een reeks grote droogmakerijen (Stadsarchief Amsterdam, Atlas Kok)



Typ hier om tekst in te voeren

14. Kaart uit 1885 door de ingenieur J. Meijes J.Wzn,met aanduiding van de paalwerken in de Voorzaan en het Zijkanaal. Bijlage bij bestek voor die paalwerken (Zaans Archief 53.000264)

15. Kadastrale kaart van de Wester- en Oosterhem uit 1880. De overheid is bezig met het verwerven van de grond voor de aanleg van de verbinding naar Zijkanaal G ten oosten van het Eiland (Zaans Archief 52.00818)

Kaart van de terreinen benoodigd voor den aanleg van een kanaal ter verbinding van de Voorzaan met het Noordzeekanaal, gelegen in de Gemeente Zaandam

Omschrijving volgens het Kadaster

Sekt.	Nummer	Grootte H.	A.	c.	Namen der Eigenaren
D	2105	.	44	00	Erfgenaten Hermanus van het Oosthuizen
"	2106	.	02	00	te Koog
"	2107	.	10	55	idem
"	2108	.	.	08	Zaandam de Gemeente
"	2109	.	17	05	idem
"	2112	.	18	10	Publiek Gelt Landbouwer te Zaandam
"	2113	.	39	50	Legeuil Klaas timmerman te Zaandam
"	2117	.	21	15	Legeuil Jan Jans timmerman te Zaandam
"	2118	.	00	60	de Erfgenaten van het Koningl. Atj.
"	2119	.	18	50	Erfgenaten Hermanus van het Oosthuizen
"	2121	.	15	65	te Koog
"	2127	.	05	10	Publiek Gelt Landbouwer te Zaandam
"	2128	.	06	30	idem
"	2131	.	03	00	idem
"	2132	.	02	02	idem
"	2133	.	01	04	idem
"	2134	.	18	05	Arrest Hr. Hoge Raad te Haarlem
"	2135	.	10	35	idem
"	2138	.	.	43	Legeuil Jan en Cor. timmerman te Zaandam
"	2144	.	33	60	idem
"	2145	.	05	03	van Wessen Jan Carel te Koopman te Zaandam
"	2146	.	91	70	Erfgenaten Hermanus van het Oosthuizen
"	2147	.	18	00	te Koog
"	2148	.	10	05	Publiek Gelt Landbouwer te Zaandam
	Totaal	4	33	05	Zaandam de Gemeente
					Publiek Gelt Landbouwer te Zaandam

Schaal van 1 à 1000

Opgemeten en in kaart gebracht in Juli 1882 door den ondergeteekende Landmeter van het Kadaster:

(get.) J. Fr. Boers

Col. M.

Bovenstaande 4/4 M.L. dezer 1ste Mei 1883 met den Heer Hoofd Ing. de Staat Zaandam, uitgezet, ingevolge brief van B.W.W. aan mij dd. 23 April 1883, No. 7733/63 K (40/83). —

M.

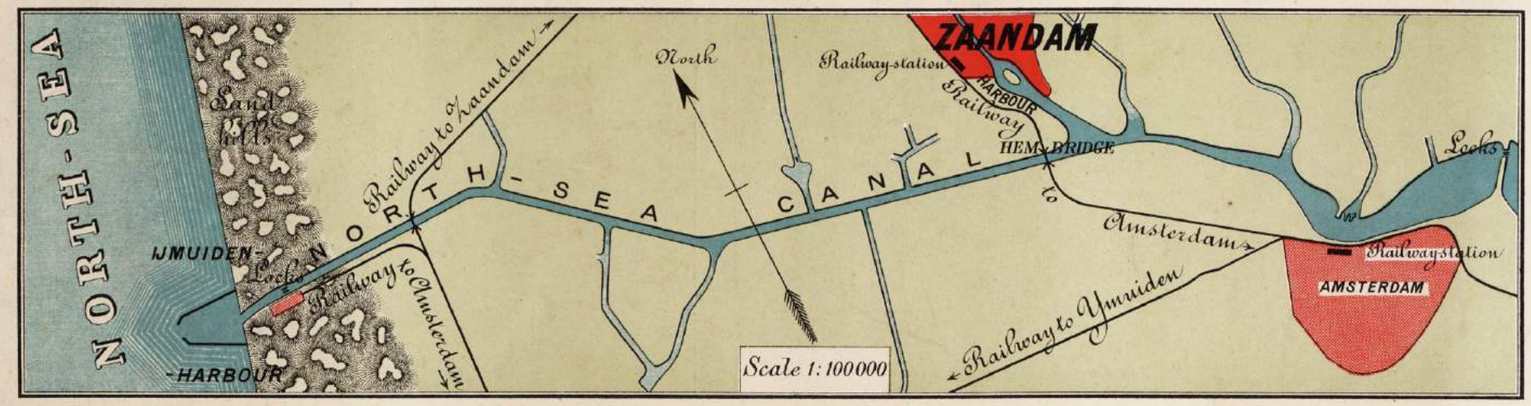
Richting van A naar het dichtst bij X staande, onder zand (die ± 40 M. van meer staat), die ongeveer 40 M. van X verwijderd is, over X, dan wijst die lijn precies op een kantel, gedraaide dakverbeuring van het huis met het merk A 183. —

16. Opmeting uit 1883 ten behoeve van de aanleg van een kanaal van de Voorzaan naar het Zijkanaal G (Zaans Archief 52.00821)

1890 **NORTH-SEA CANAL** 1890

FREE OF CANAL DUES AND HARBOUR CHARGES AT IJMUIDEN.

MAP, SHOWING THE POSITION OF ZAANDAM FOR NAVIGATION.

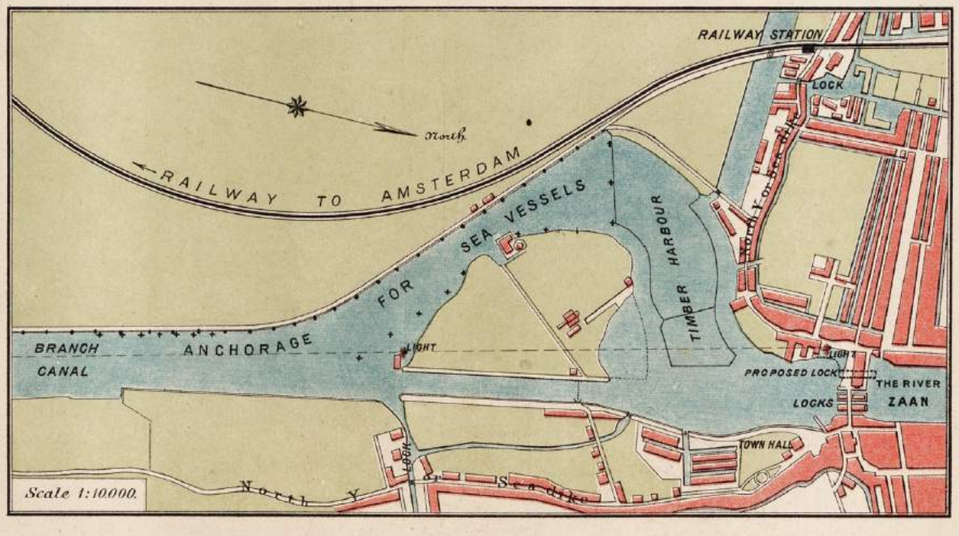


ZAANDAM-HARBOUR.

*The **ZAANDAM-SEA-CANAL**, as a branchcanal of the North-sea canal was opened by order of the Dutch Government of February 22nd 1885.*

North-sea canal Harbour and canal dues abolished 1st July 1890.

Canal towage charges: 10 % less to Zaandam than to Amsterdam.



Depth of water 75 to 77 decimeter or 24 1/2 to 25 1/2 feet.

Length of anchorage 1160 Meters or 3609 feet.

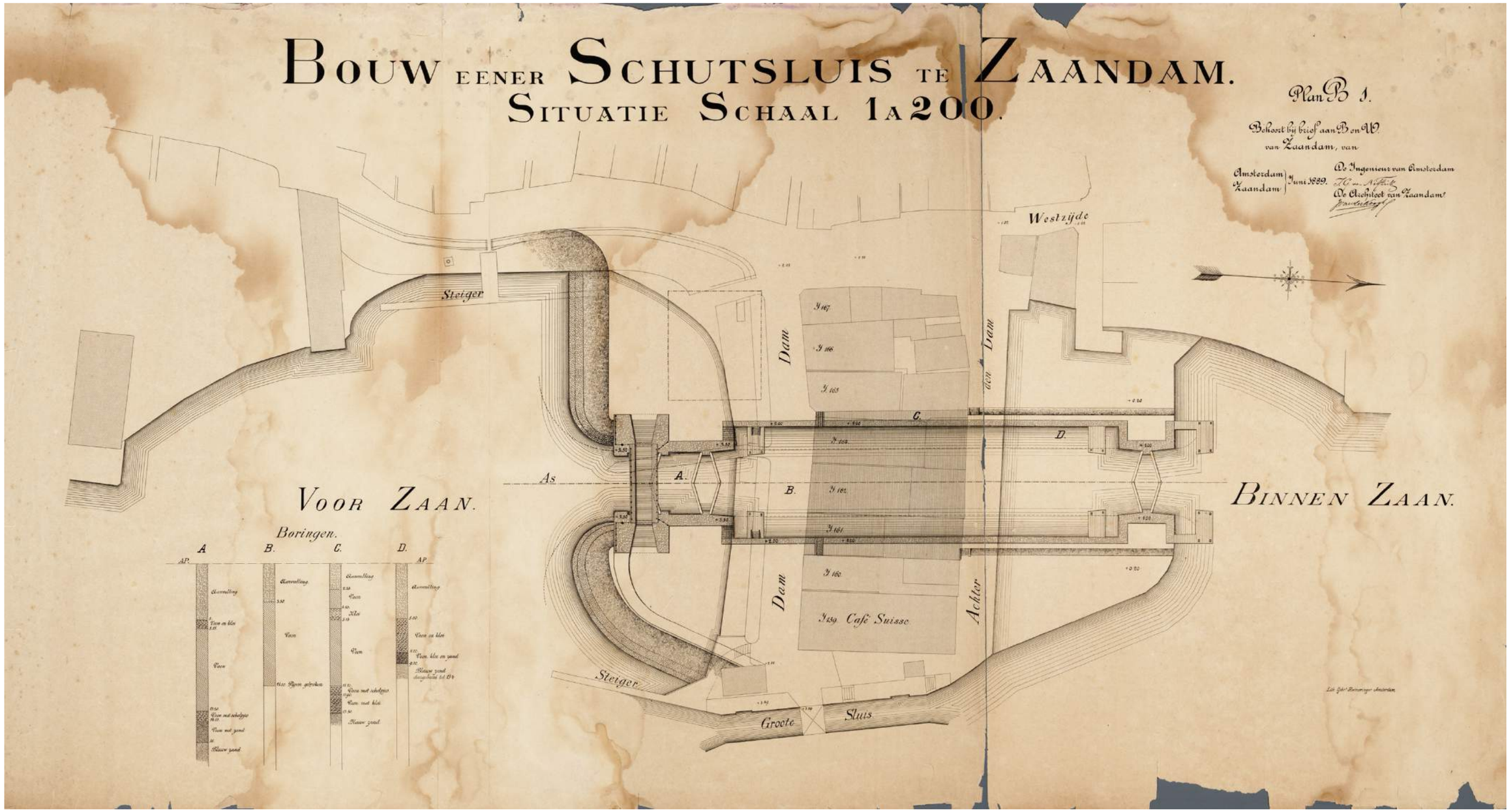
Area of timber harbour 6 1/2 hect. or 16.1 acr.

*Vessels can float up to Zaandam **at any tide** with a draught of 7.20 Meter = 23 1/2 feet without lightering.*

Neither locks, nor bridges in Zaandam-Canal.

TRESLING & Cº LITH. AMST.

17. Navigatiekaart uit 1890. Het kanaal westelijk van het Eiland is geopend. Zaandam concurreert met de Amsterdamse haven en adverteert met lagere tarieven en

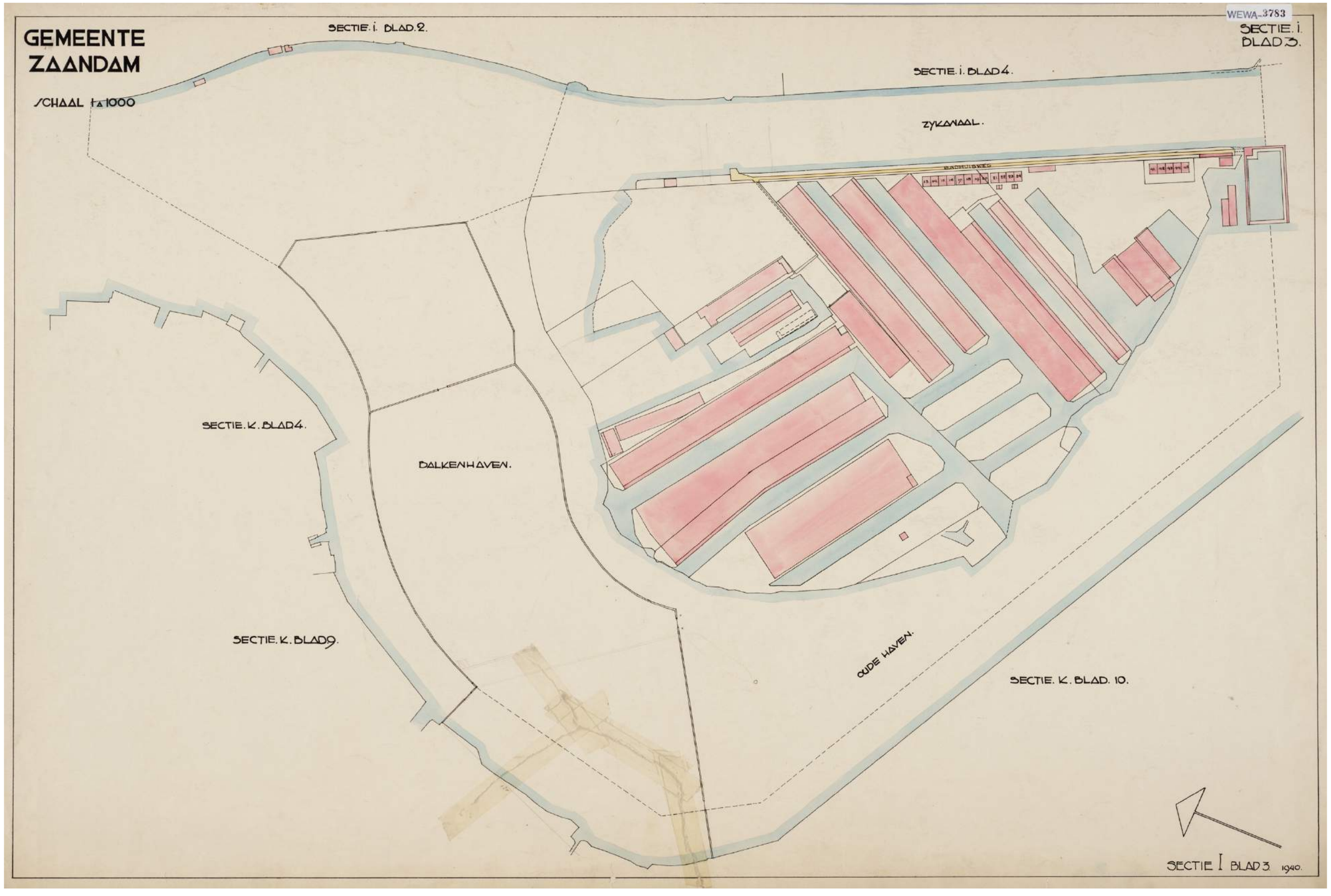


18. Ontwerp voor de Wilhelminasluis die in 1903 door de Dam werd aangelegd (Zaans Archief 53.00373)

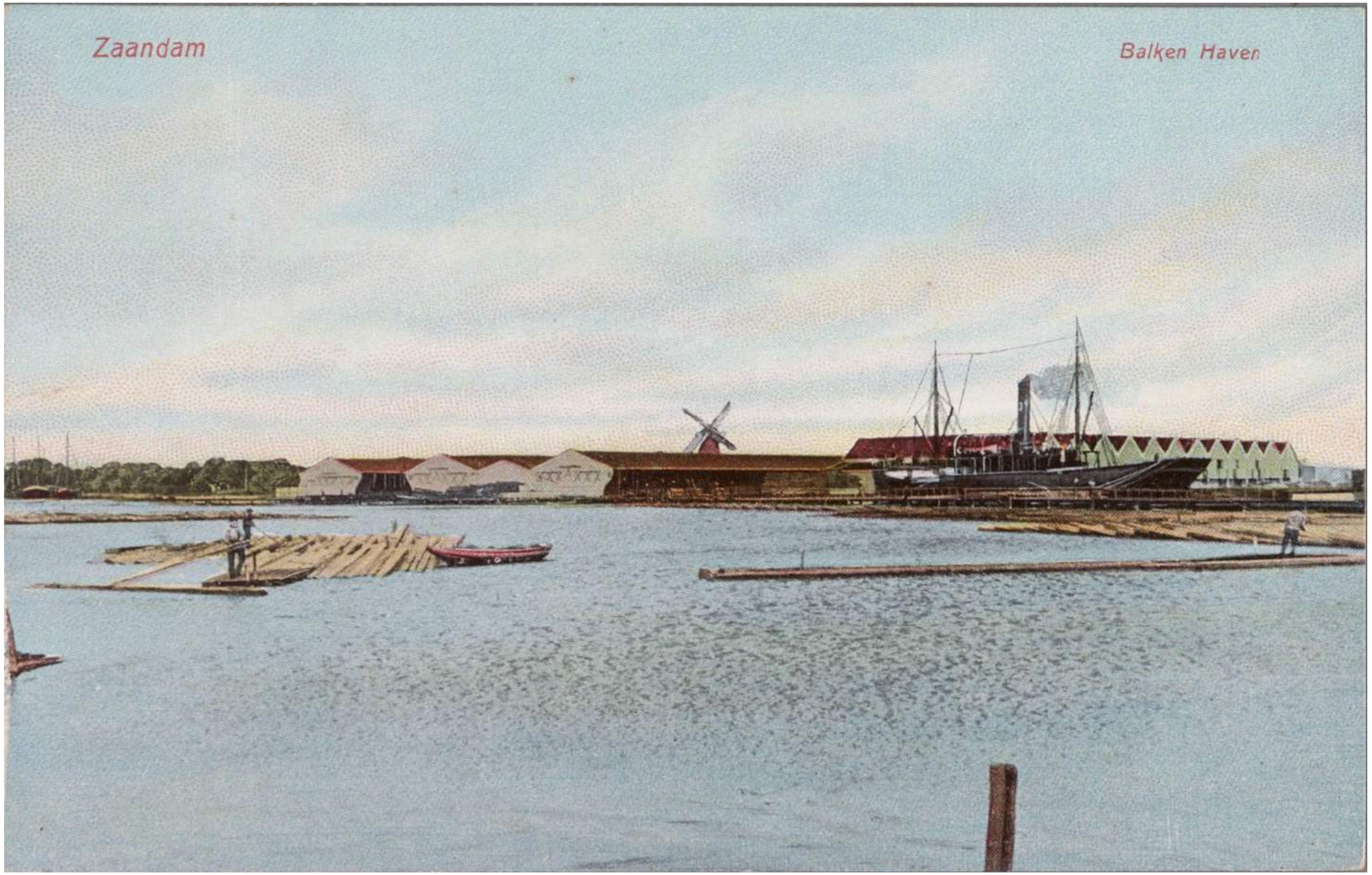
19.Luchtfoto van de Zaan uit 1925. Op de achtergrond zijn op de Burcht de oude houtloodsen van Pont te zien, op de voorgrond de nieuwe op het Eiland

20. De houtzaagmolen 'De Rode Leeuw' en de houtloodsen op het eiland, 1905 (Zaans Archief 41.07821)

WEWA-3783



21. Het Eiland op de huisnummerkaart van de gemeente Zaandam in 1941. Het is grotendeels bebouwd met houtloodsen van de firma Pont. In de Zaantak ten westen van het eiland is nog slechts een smalle doorvaart overgebleven; de rest is als houthaven in gebruik (Zaans Archief 53.00853)



22. Het Ponteiland met de houtloodsen en de zaagmolen en op de voorgrond een houtvlot,(Zaans Archief 41.05446)

23. Houtloodsen op het Eiland (Zaans Archief 22.06353)

24. Het staalskelet van het hoofdkantoor van houthandel Pont tijdens de bouw in 1965 (Zaans Archief)

25. Het hoofdkantoor van Houthandel Pont, ontworpen door Jaap Schipper

26. Het zwembad in de Voorzaan, 1920.

Het Eiland na de herontwikkeling in de jaren 1990 (www.zaanseverhalen.nl)