PALMBOUT
Urban Landscapes.

Ruimteplan Zaan en IJ

04 10 2010

INHOUD

1	**Inleiding**	**06**
2	**Geschiedenis en Identiteit**	**10**
	Lucht, land en water	12
	De Zaan als centrale ruimte	14
	Open linten langs het water	15
	Het waterlandschap versteent	16
	Nieuwe verbindingen, nieuwe barrieres	17
	De herontdekking van de Zaan	18
3	**De Zeven Zanen**	**22**
	De Zaanmond	24
	De Baai van Zaandam	26
	De Stadse Zaan	28
	De Wijde Zaan	30
	De Waterlandse Zaan	32
	De Wormer Zaan	34
	De Noordzaan	36
4	**Raamwerk**	**38**
	Waternetwerk	40
	Langzaam verkeer	44
	Openbaarvervoer	48
	Cultuurhistorie	50
	Groen & openbare ruimte	52
5	**Bebouwingspatronen**	**56**
	De gebouwen	57
	Fabrieken	58
	Woonhuizen	59
	Combinaties langs de rivier	60
	Combinaties ter weerzijden van de rivier	62
	Combinaties ter weerzijden van de straat, dijk en kade	63
	Openbare ruimte	64
	Spelregels	65
6	**Locaties**	**68**
	Hembrug	72
	Achtersluispolder	82
	De Baai van Zaandam	90
	De sluis van Zaandam	98
	Verkadebuurt	112
	De Wijde Zaan	118
	Noordzaan	130
	Overzichtskaart	134
	Colofon	**136**

1: INLEIDING

1 INLEIDING

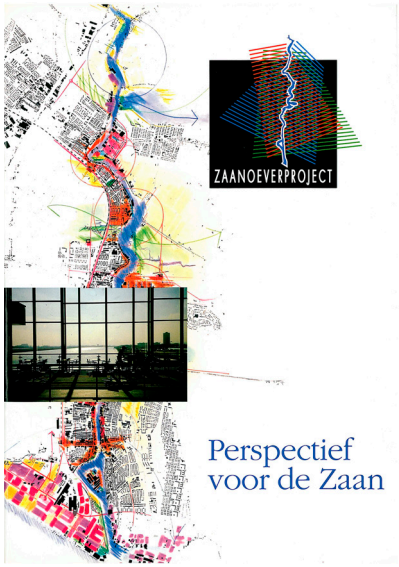
Zaanstad is zich breed aan het oriënteren op de toekomst. De stad wil haar positie binnen de metropoolregio Amsterdam versterken. De karakteristieke Zaanse kwaliteiten en de gunstige ligging binnen de regio bieden volop kansen voor een aantrekkelijk en divers vestigingsklimaat. In de nota Zaans evenwicht en de Ruimtelijke en Economische structuurvisies zijn deze ambities duidelijk verwoord.

Dit ruimteplan is een stedenbouwkundige verkenning naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de gebieden langs de Zaan en het IJ en naar de mogelijkheden om de relatie tussen Zaanstad en Amsterdam te versterken. Het historisch landschap van Zaan en IJ is daarbij de drager van het plan.

Naast het Ruimteplan zijn ook een Milieuplan en een Ontwikkelingsstrategie als afzonderlijke opdrachten uitgezet. Uiteindelijk gaat het om het samenspel van deze drie plannen, samen geven ze richting aan de ontwikkeling van Zaan en IJ in de komende 30 jaar.

Het ruimteplan is geen kant en klare blauwdruk voor de toekomst. Het is een vrijmoedige verkenning naar de toekomstmogelijkheden van het gebied. Het is daarbij schetsmatig in zijn opzet. Het schildert kansen op de lange en de korte termijn, zonder ze al precies in te vullen en op onmiddellijke haalbaarheid te toetsen. Voor het verzilveren van de kansen moet de tijd zijn werk doen, mensen en partijen moeten de kansen gaan herkennen en benutten. Dat vraagt een strategie, die inspeelt op onzekerheid en dynamiek.

Het ruimteplan kijkt niet alleen naar de oevers van Zaan en IJ maar ook naar de verbindingen erlangs en dwars erop. Het plan doet voorstellen voor ontbrekende schakels en nieuwe verbindingen met het achterland. De raamwerken van water, groen, verkeer en vervoer vormen samen een robuust systeem dat de stad en het landschap met elkaar verbindt. Dit verhoogt de kwaliteit van het leefmilieu in de stad als geheel, en het verbetert de ontwikkelingskansen van de vele locaties die aan dit raamwerk zijn gelegen.



Plan Koolhaas(1989)

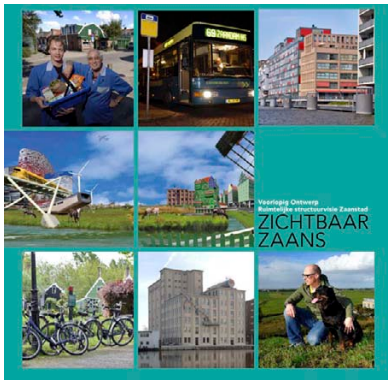
Kansen verzilveren

Zaans evenwicht

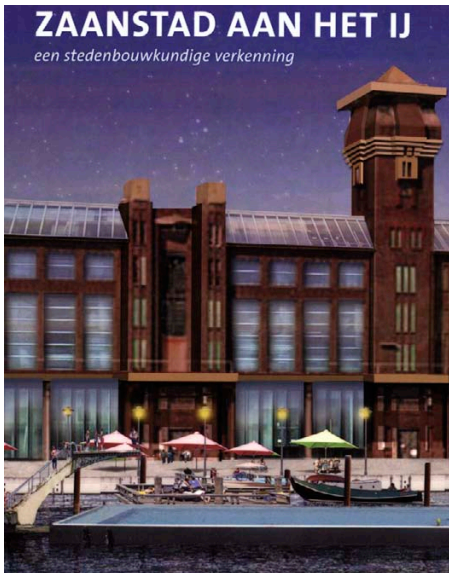
Voor de verschillende locaties langs de Zaan is gezocht naar spelregels die zowel flexibiliteit bieden, als kwaliteit garanderen en stimuleren. Daarbij zijn de accenten en de mate van detaillering per locatie anders. Op een aantal locaties is nader ingezoomd en zijn toekomstbeelden geschetst. Daarnaast bevat het plan ook een aantal generieke regels en typologieen voor nieuwe, over het hele gebied verspreide initiatieven.

De opbouw van het ruimteplan vraagt nog een korte toelichting. Het plan begint, na een intro over de regionale context, met een beschrijving van de geschiedenis en de identiteit van Zaan en IJ, die de onderleggers vormen voor de toekomst. De verschillende karakteristieken van landschap en bebouwing worden daarna toegelicht in hoofdstuk 3 over de zeven Zanen. Hoofdstuk 4 bevat een analyse van de netwerken van water, groen, verkeer en openbaar vervoer met indicaties van nog ontbrekende schakels en verbindingen. Daarna volgt in hoofdstuk 5 een aantal spelregels voor toekomstige ontwikkeling, ontleend aan de historische patronen van de bebouwing en de openbare ruimte. Deze spelregels zijn geen dogma's maar aanwijzingen voor een ontwikkeling die recht doet aan beste tradities van de Zaanstreek. In hoofdstuk 6 zijn ze vertaald in ruimtelijke voorstellen voor een groot aantal locaties, die zijn verzameld in een uit te klappen overzichtskaart.

Het ruimteplan bouwt voort op de schat aan inventarisaties en onderzoeken die eerder werden uitgevoerd zoals de cultuurhistorische studie De Stand van de Zaan van Islant en de stedenbouwkundige verkenning Zaanstad aan het IJ van Urhahn. Het plan maakt gebruik van deze studies en probeert te komen tot keuzes en tot fasering in de tijd. Daarmee wil het de opvolger zijn van het plan voor de Zaanoevers uit 1989 van Teun Koolhaas.



Ruimtelijke structuurvisie



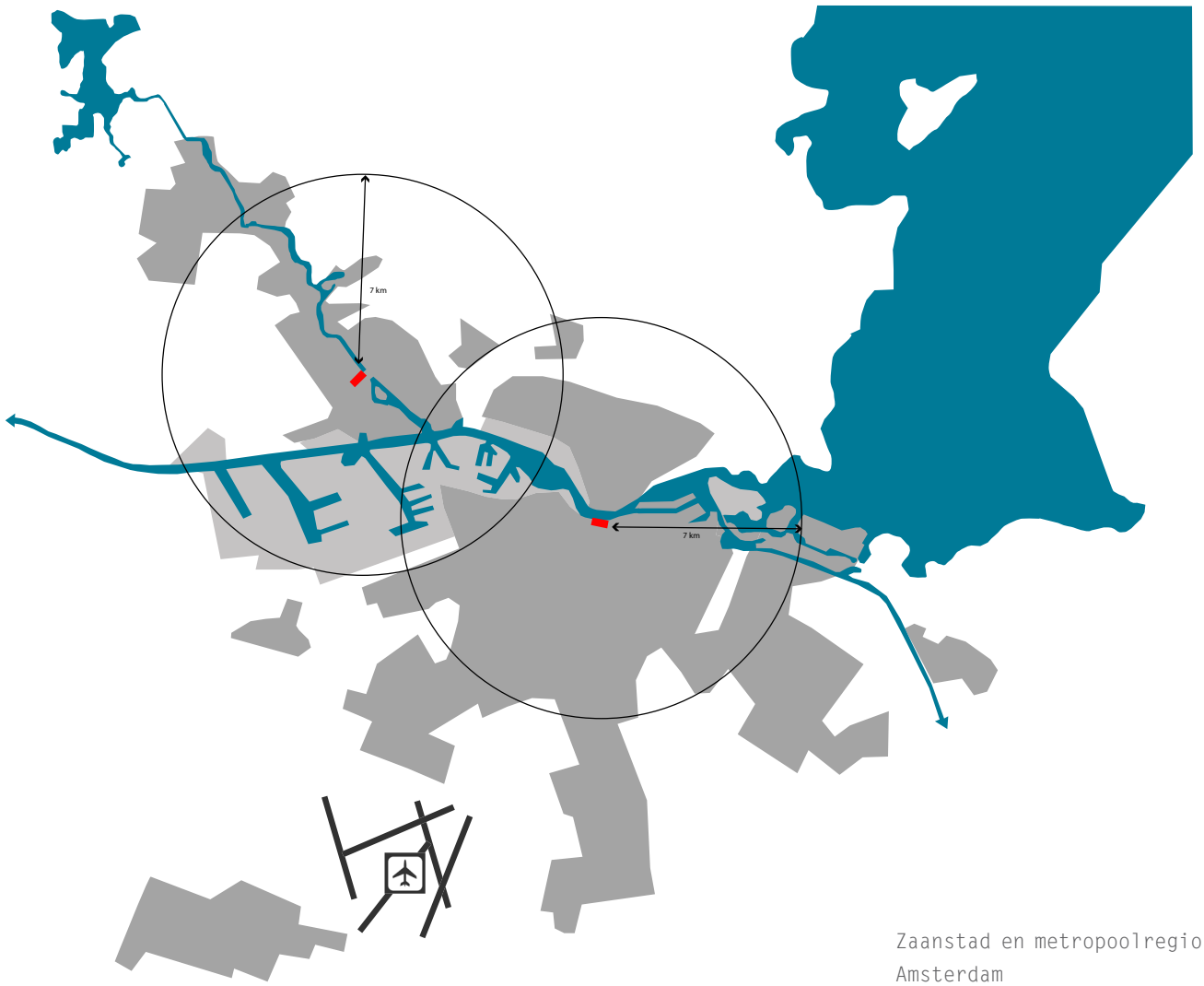
Zaanstad aan het ij

De stand van de Zaan
(Islant, 2009)

Zaanstad ligt net zo ver van Amsterdam Centraal als IJburg. Er rijden 10 treinen per uur, je bent er in 10 minuten en in 18 minuten zit je in Wormerveer. De Zaan tussen het Noordzeekanaal en Knollendam is even lang als het IJ tussen de Zaan en IJburg.

Sinds 1980 maakt het Amsterdamse IJ een ontwikkeling door van monofunctioneel haven- en industriegebied naar gemengd hoogstedelijk woon- en werkgebied. Op een kleinere schaal is dit ook langs de Zaan al gaande. Deze beweging wordt ingegeven door de groeiende waardering voor het ruime water binnen stedelijk gebied en de kwaliteiten van de oude havengebieden langs Zaan en IJ. Hier liggen op een steenworp afstand van het centrum van Amsterdam en Schiphol en ingebed in een authentiek Hollands cultuurlandschap unieke kansen voor binnenstedelijke ontwikkeling met een potentieel van circa 40.000 woningen en 20.000 arbeidsplaatsen. Een duurzaam alternatief voor stadsuitbreiding in de polders en natuurgebieden rond de metropool en een impuls voor de economische positie van de Amsterdamse regio en Schiphol.

Amsterdam onderzoekt na de ontwikkeling van het Oostelijk Havengebied de transformatiemogelijkheden westwaarts en Zaanstad onderzoekt haar kansen langs de Zaan. Beide bewegingen ontmoeten elkaar ter plaatse van de Zaanmond. Door een samenhangende transformatie en intensivering van het gebruik van de oevers van Zaan en IJ en door verbetering van de verbindingen tussen Amsterdam en Zaanstad kan een waterfront ontstaan van 30 kilometer lang met een grote diversiteit aan woon- en werkmilieus.

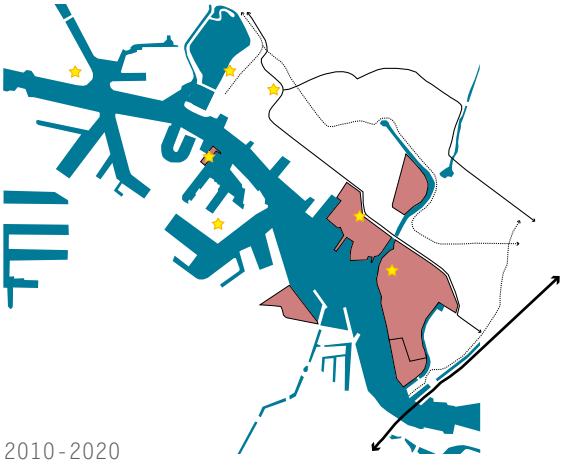


Zaanstad en metropoolregio Amsterdam

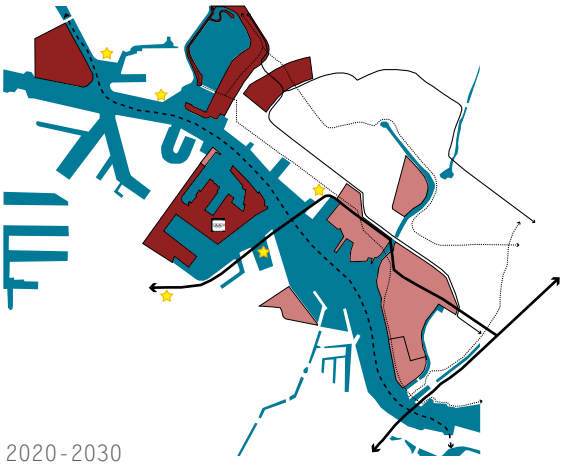
In de ontwerp Structuurvisie Amsterdam 2040 kiest het gemeentebestuur al voor een verdergaande verstedelijking langs de westelijke IJ-oevers, waarbij nog sprake is van twee scenario's die van elkaar verschillen in de begrenzing tussen stad en haven. Ook Zaanstad kiest in de ontwerp Structuurvisie Zichtbaar Zaans voor de ontwikkeling van nieuwe woon- en werkgebieden langs de Zaan en het Noordzeekanaal. In beide Structuurvisies staat de versterking van de verbinding Zaanstad-Amsterdam hoog op de agenda.

In de beleidsdocumenten van de provincie en de metropoolregio wordt de verdere intensivering en transformatie langs Zaan en IJ eveneens gezien als een logische stap in de verdere ontwikkeling van de Amsterdamse metropool. Ook het rijk beschouwt de as Zaan/IJ als kansrijke verstedelijkingsas naast de as Schiphol-Amsterdam-Almere en de Westflank Haarlemmermeer. In deze drie gebieden zal een antwoord gevonden moeten worden op de verstedelijkingsopgave tot 2040 voor Noordwest Nederland.

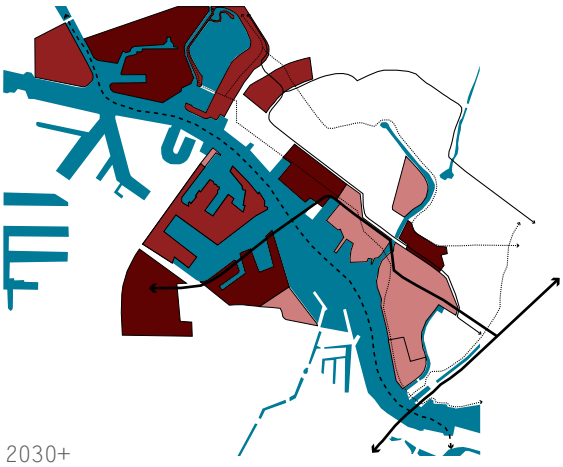
In de verstedelijkingsstudies op regionaal niveau wordt met Zaan en IJ meestal het hele Amsterdamse en Zaanse waterfront bedoeld tussen IJburg in Amsterdam en Knollendam in Zaanstad. In dit ruimteplan Zaan en IJ onderzoeken we alleen het Zaanse deel van deze opgave binnen een plangebied dat globaal wordt begrensd door het Noordzeekanaal (het IJ) en de Knollendamse Vaart. Aan de westzijde is gekozen voor een begrenzing bij de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar, de relatief jonge industrieterreinen Zuiderhout, Westerspoor en Hoogtij zijn dus buiten het plangebied gebleven. Het spreekt vanzelf dat onze voorstellen voor het Zaanse deel van Zaan/IJ onlosmakelijk verbonden zijn met de ontwikkeling in Amsterdam.



2010-2020



2020-2030



2030+

Verkleuring havengebied volgens structuurvisie Amsterdam

2: GESCHIEDENIS EN IDENTITEIT

Het waterlandschap

Monet, de Zaan

Ontmoeting land, water en bebouwing

De Zaan en de Zaanstreek vormen samen een uniek historisch waterlandschap. Een sponsachtig veenweidegebied dat vanaf de late middeleeuwen door de aanleg van dijken een vaste vorm heeft aangenomen. Het water uit dit gebied verzamelt zich in de Zaan, die het afvoert naar het IJ en vandaar naar de zee en het IJsselmeer.

De Zaan is een echte veenrivier die nauwelijks tijverschillen of peilfluctuaties kent. Daardoor ontbreken hoge kades en oevers, tussen land en water ligt maar een verschil van enkele centimeters. Sloten dijen uit tot meren, weilanden liggen als eilandjes in het water; land en water lijken naadloos op te lossen in de lucht, gebouwen en geboomte lijken te drijven op het water. Het landschap baadt zich in het heldere, door het water weerkaatste licht, dat de impressionistische schilder Monet als geen ander in zijn schilderijen wist te vangen. Nog steeds zijn de door hem geschilderde achteloze ontmoetingen tussen land en water, tussen gebouwen en bomen en tussen huizen en fabrieken, overal te zien.

Waterwereld

DE ZAAN ALS CENTRALE RUIMTE

De Zaan met het achterliggende waternetwerk vormde tot in de 20ste eeuw een verkeersnetwerk dat voor iedereen toegankelijk was. Het water diende voor het transport van mensen en goederen, voor afwatering, voor watervoorziening, riolering en recreatie maar ook als ruimte om te zien en gezien te worden.

De Zaan was onmisbaar voor het vervoer van goederen en producten en vormde de voornaamste vestigingsfactor voor de 17e en 18e eeuwse molens en industrieën. De woonhuizen die de kooplieden vanaf de 17e eeuw lieten bouwen, kregen hun voorgevels aan de dijken, maar bleven aan de achterzijde in contact met de Zaan. Op de erven verrezen de zogenaamde goedjaarseinden en theekoepels die de betekenis van de Zaan als representatieve ruimte onderstreepten.

Historische kaart Zaandam 1850

OPEN LINTEN LANGS HET WATER

De Zaan en het karakteristieke veenweidelandschap vormen de basis voor de verstedelijking van de Zaanstreek. In de relatief jonge dorpen langs de Zaan wordt aanvankelijk vooral verdicht langs de dijken. Huizen staan daarbij tussen kade en rivier, met steigers en vlonders aan het water. Ze mengen zich met een grote hoeveelheid molens die profiteren van de wind over het open land. Als de dijken zijn bebouwd leidt de bevolkingsgroei tot verdere uitleg langs de paden haaks op de dijk, van oorsprong dienend als verbinding tussen de dijken en de molens in het veld. Langs deze paden ontwikkelt zich de typisch Zaanse bouwstijl van kleine lichte, houten huizen.
De Zaanoevers, de dijken, de dwarssloten en de paden vormen samen een fijnmazig ruimtelijk patroon dat de hele streek omspant en het karakter van de Zaanstreek tot in zijn vezels bepaalt.

De Gortershoek in 1914

Papenpad omstreeks 1874

HET WATERLANDSCHAP VERSTEENT

Vanaf de 19e eeuw maakt de door molens aangedreven bedrijvigheid plaats voor nieuwe stoom-aangedreven industrie, die zich concentreert op buitendijkse terreinen langs de Zaan. Het achterliggende waternetwerk verliest daarbij geleidelijk aan betekenis. De hoofdfunctie van de Zaan wordt het transport van goederen en brandstoffen en de afvoer van het afvalwater. Als gevolg daarvan neemt de vervuiling toe en wordt de Zaan steeds minder aantrekkelijk voor de recreatie. Mede hierdoor sluit in de 80er jaren het laatste natuurbad in de Zaan.

De concentratie en schaalvergroting van de industrieën langs de Zaan leiden ook tot een verandering in bebouwingstypologie. Aan de houten huizen, pakhuizen, schuren, loodsen, molens en scheepswerven worden omvangrijke fabriekscomplexen en vemen toegevoegd. Daarbij vermindert de aaneenschakeling van buitendijkse fabriekscomplexen de zichtbaarheid en ervaarbaarheid van de Zaan aanzienlijk. De zone tussen de dijken en kades en de rivier koekt dicht en er ontstaan enorme contrasten tussen de robuuste moderne fabrieken en de lage luchtige houten huisjes.

Ook langs de paden wordt de bebouwing verder verdicht en uitgebreid. Zo groeien de dorpen aan elkaar. Er ontstaat een dicht, ondoordringbaar en onoverzichtelijk ruimtelijk patroon, waarin sloten en vaarten geleidelijk plaats maken voor straten en paden met een dichte bebouwing: het waterlandschap versteent.

Het bedrijf van Zwaardemaker en het gasfabriekcomplex in 1930

NIEUWE VERBINDINGEN, NIEUWE BARRIERES

De spoorlijn, die in 1860 wordt aangelegd, wordt vooral gebruikt voor personenvervoer en niet voor het transport van goederen. Dat blijft zich voornamelijk over water afspelen, totdat in de 20e eeuw de provinciale weg N203 wordt aangelegd, een belangrijke regionale verbinding over land, evenwijdig aan de Zaan. De ligging van de weg op maaiveld –zij aan zij met het spoor– leidt tot het ontstaan van een barrière tussen de Zaan en het westelijke achterland.

Tot begin 20e eeuw vindt de verstedelijking plaats binnen de historische onderlegger van dijken, kades, paden en sloten. Ten behoeve van de stadsontwikkeling worden echter veel sloten en vaarten gedempt, waardoor het waternetwerk sterk wordt gereduceerd. Wel worden aan de oostzijde in de jaren 50/60 de grote waterpartijen van De Gouw en de Watering uitgespaard, waardoor prachtige lommerrijke parkzones zijn ontstaan die de wijken en het landschap met elkaar verbinden.

Vanaf de jaren 70/80 maakt de stad de sprong over de spoorlijn naar het westen. De wijken krijgen elk hun eigen, introverte opzet, zonder een groter landschappelijk verband en ze lijden onder de barrièrewerking van de spoorlijn en de provinciale weg.

Vanaf 1960 worden veel fabrieken verplaatst naar bedrijventerreinen langs het Noordzeekanaal en de snelwegen. Langs de Zaan blijven in onbruik geraakte bedrijfsterreinen over, vervallen fabriekscomplexen, vervuilde oevers en verontreinigd water. De stad is met haar rug naar de Zaan gaan staan.

Het fabriekscomplex van Verkade in 1965

DE HERONTDEKKING VAN DE ZAAN

Sinds 1990 is er weer meer aandacht voor de Zaan. Dat gaat gepaard met een herontdekking van de rijke cultuurhistorie van de streek, een herwaardering van de vele (industriele) monumenten en een toegenomen aandacht voor de Zaan als openbare stedelijke ruimte.

In de huidige stad is het zilveren lint van de Zaan nog steeds de ruggengraat. Vanaf het water zie je in volle omvang de ongepolijste contrasten tussen de grote fabriekscomplexen en de lage woonbebouwing. Hier gaat het romantisch impressionisme van de schilderijen van Monet samen met het stoere constructivisme van de industrie. Dat levert een ongekend schouwspel op, dat vanuit de straten in de stad echter nauwelijks waarneembaar is. Hier liggen kansen voor de ontwikkeling van een uniek, avontuurlijk woon- en werkmilieu in de Amsterdamse metropoolregio.

Door de (her)bestemming van bestaande en nieuwe woon- en werkcomplexen is hier de afgelopen jaren al een stevige aanzet voor gegeven. Het komt er nu op aan de herontdekking van de Zaan te continueren en de sprong te maken van de ontwikkeling van afzonderlijke locaties naar een ontwikkelingsstrategie voor de oevers als geheel, van Hembrugterrein tot Knollendam.

Nieuwe ontwikkelingen langs de Zaan

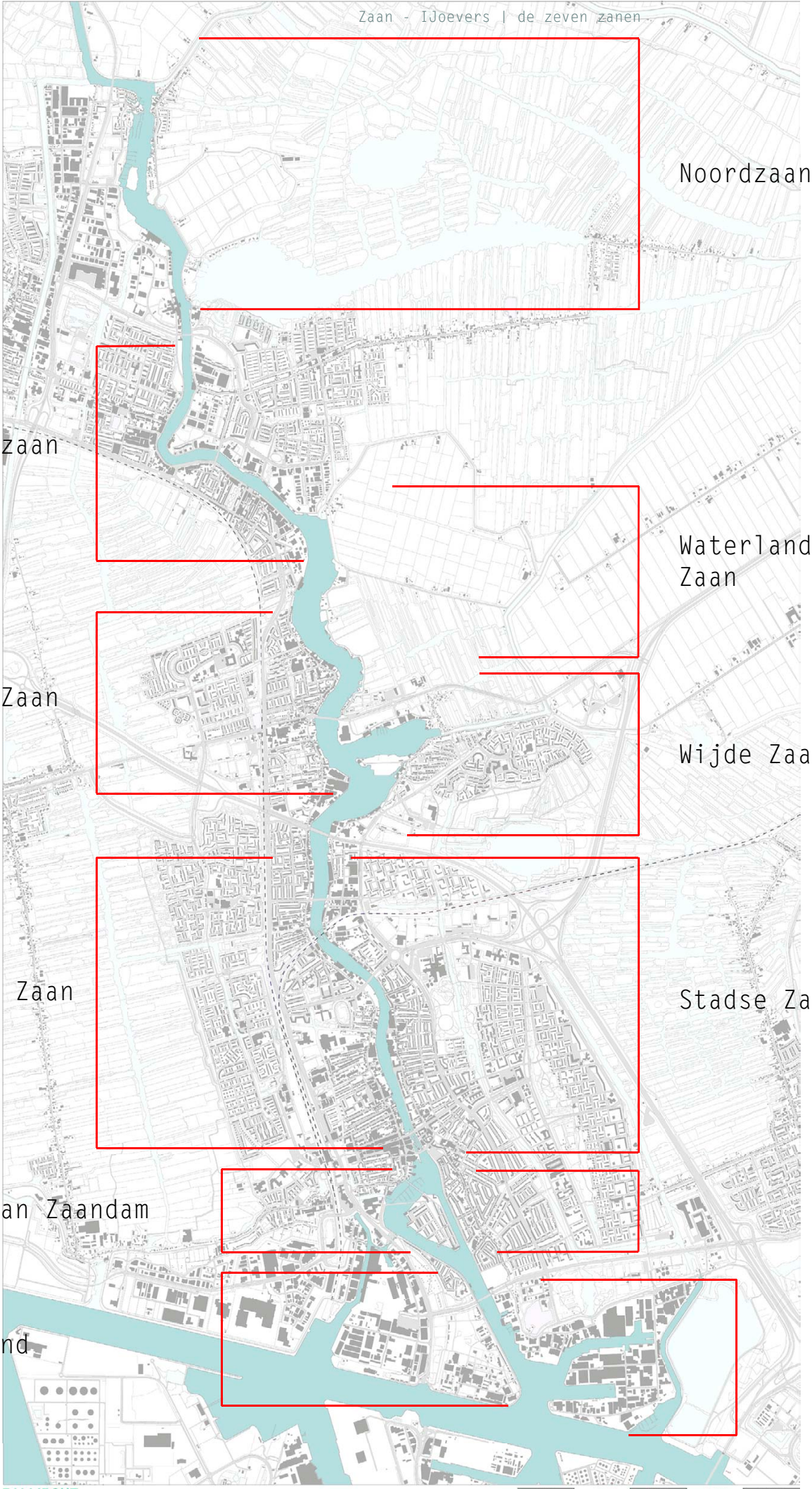
3: DE ZEVEN ZANEN

DE ZEVEN ZANEN

De oevers van Zaan en IJ tonen een afwisselend en gedifferentieerd beeld. Van kleinschalige woonbebouwing tot grote industriële complexen, van kades tot open polders. Zowel in oost-west- als in noord-zuidrichting zijn de verschillen groot. Kenmerkend zijn daarbij de verschillen tussen de oost-en westzijde, vrijwel overal levert de Zaan een asymmetrisch beeld op.

Als we nauwkeuriger kijken kunnen we op basis van de ruimtelijke kenmerken van zuid naar noord 7 gebieden onderscheiden:

-De Zaanmond
-De Baai van Zaandam
-De Stadse Zaan
-De Wijde Zaan
-De Waterlandse Zaan
-De Wormer Zaan
-De Noordzaan

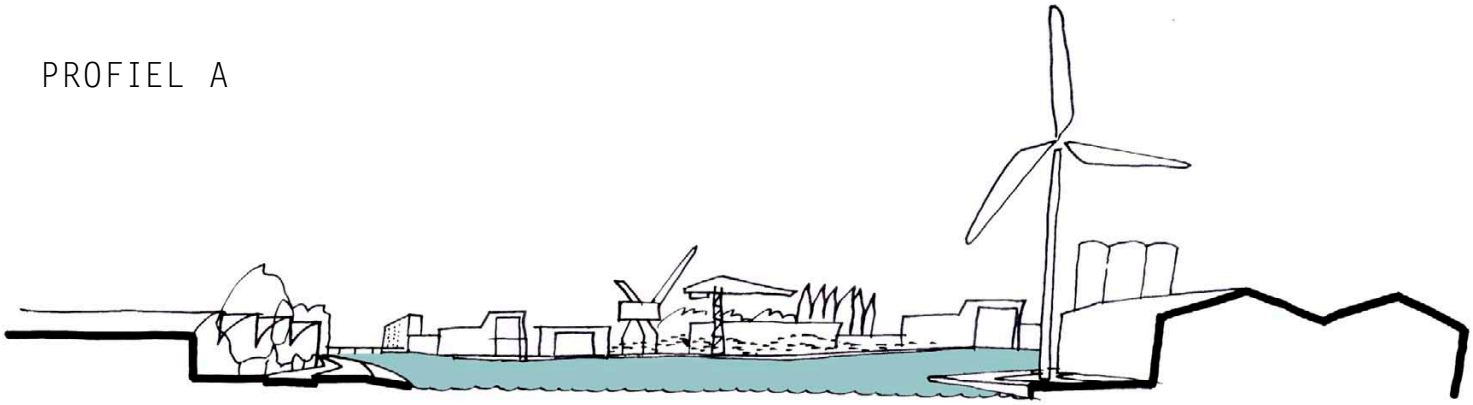

Noordzaan
Wormerzaan
Waterlandse Zaan
Wijde Zaan
Wijde Zaan
Stadse Zaan
Stadse Zaan
Baai van Zaandam
Zaanmond

ZAANMOND

Het meest zuidelijk deel van de Zaan is eigenlijk een zijtak van het Noordzeekanaal, uitgespaard toen het vroegere IJ werd ingepolderd. De Zaanmond heeft daardoor een ander karakter dan de Zaan ten noorden van de sluis. Het water ligt er diep ten opzichte van het land en de kades zijn er lang en recht. Aan de oostzijde gaan ze vrijwel schuil achter industriële hallen, terwijl ze aan de westzijde worden begeleid door de omheiningen en woonbebouwing van het Hembrugterrein.

Door het monofunctionele karakter heeft de Zaan hier de uitstraling van een haven. Daar waar de Zaan, de insteekhavens en het Noordzeekanaal samenkomen, openen zich in alle richtingen vergezichten op het grootschalige havenlandschap met centrales, schoorsteenpijpen, olietanks en zeeschepen.

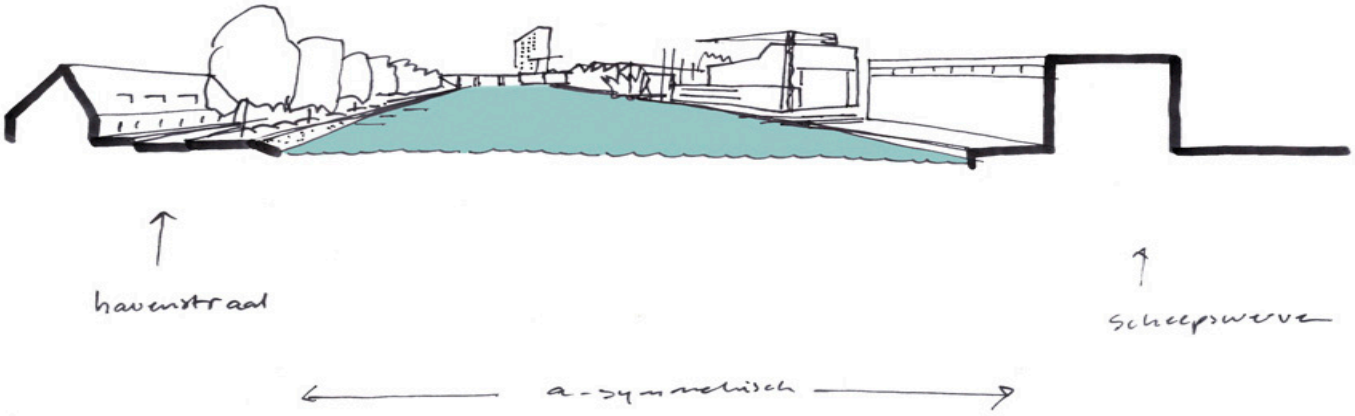
PROFIEL A



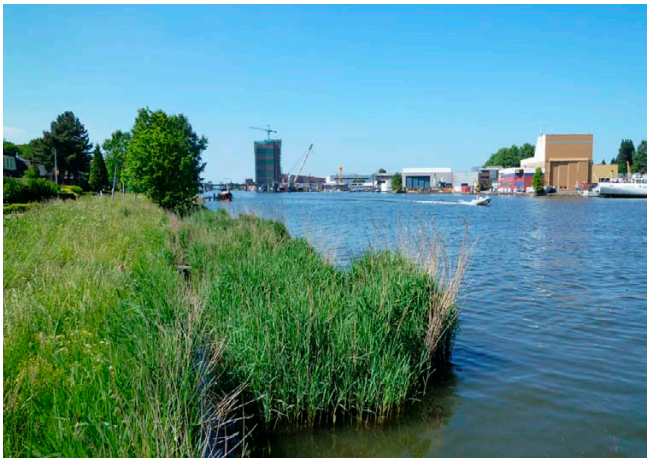
Sluispolderweg in de Achtersluispolder

Rijshoutweg in de Achtersluispolder

PROFIEL B



Havenstraat naast het Hembrugterrein



Havenstraat naast het Hembrugterrein

DE BAAI VAN ZAANDAM

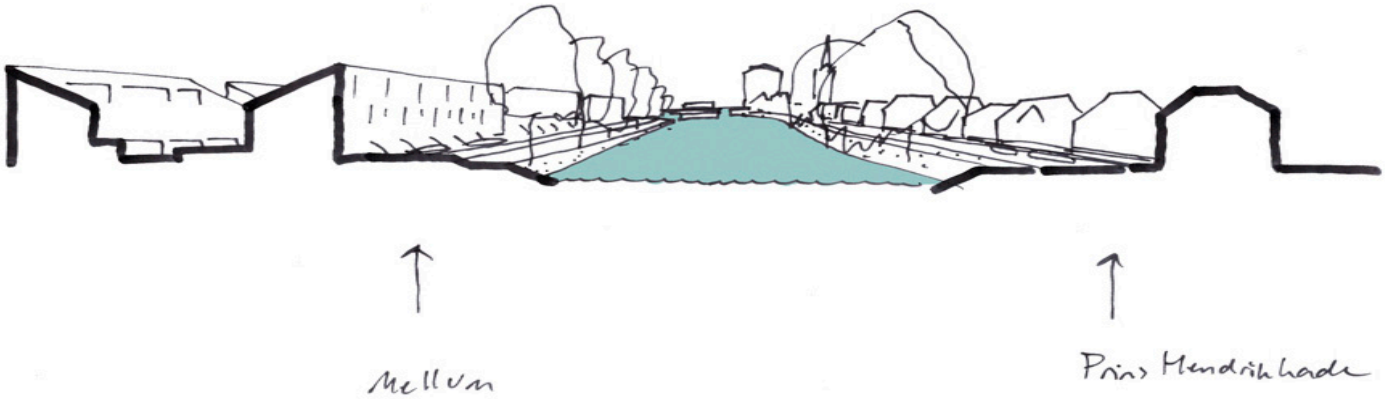
Dit is het gebied ten zuiden van de Dam, waar de Zaan oorspronkelijk met een wijde bocht het IJ bereikte. Bij de aanleg van het Noordzeekanaal werd hier een doorsteek gegraven,de Voorzaan, waardoor het Zaaneiland ontstond. Hier krijgt de Zaan, tussen de sluis en de J.M. den Uylbrug, door zijn riante bochten, zijn brede water en zijn wijdse perspectieven het karakter van een baai. Vanaf het sluizencomplex en vanaf de J.M. den Uylbrug heb je een prachtig overzicht over de stad en de Zaan met langs het water kleinschalige woonbebouwing en buitendijks gronden. Drie plekken markeren de hoekpunten van de baai: de hoge gebouwen van Inverdan, de kerken en torens rond de sluis en het woongebouw De Conrad naast de Den Uylbrug. Vanuit het zuiden gezien vormt deze Baai de entree tot Zaanstad.

PROFIEL C

Havenstraat met zicht op centrum Zaanstad

Zicht op Zaaneiland vanuit het westen

PROFIEL D



Mellum op het Zaaneiland

Zicht op centrum vanaf Zaaneiland

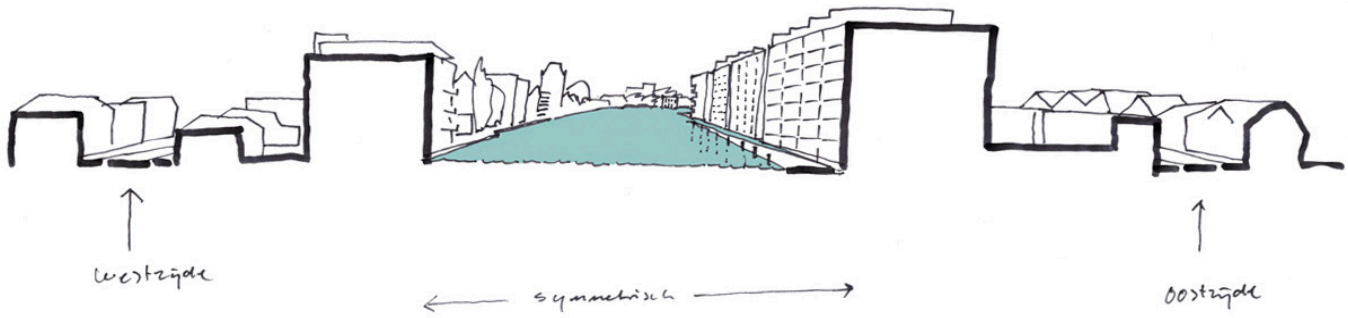
DE STADSE ZAAN

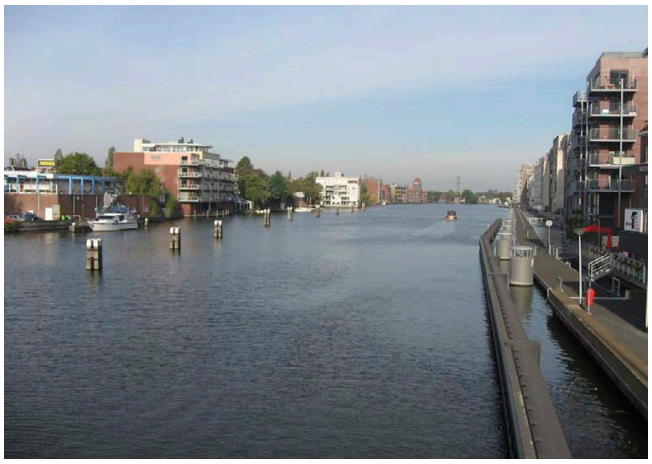
Tussen de sluis van Zaandam en de snelweg A8 heeft de Zaan een stedelijk karakter met langs de oevers zowel groot- als kleinschalige woon- en werkbebouwing. Op sommige plekken is de afwisseling van bebouwing en geboomte met weerspiegelingen in het water, zoals die door Monet werd geschilderd, nog steeds herkenbaar. Op andere plaatsen, bijvoorbeeld bij Zaanwerf, heeft de Zaan door de aaneengesloten hoge woonbebouwing de uitstraling van een kanaal in de stad gekregen.

Dit deel van de Zaan kent een afwisseling van lange rechtstanden en bochten, daardoor is het nooit in zijn geheel te overzien. Bovendien zijn vrijwel alle oevers in beslag genomen door bebouwing of private erven. Slechts op enkele plekken, en vanaf de bruggen die de Zaan kruisen, zijn nog uitzichten over de rivier te zien.

Een uitzondering vormt de buitenbocht aan de oostzijde ter hoogte van de Prins Bernardbrug. Hier grenst de openbare ruimte van de stad direct aan het water en ontvouwt zich vanaf de kade een panoramisch zicht op de rivier en het stads-silhouet, met hoge silo's, kleine huizen, theepaviljoens, het Verkade complex en de torens van Inverdan. Hier heeft zich ook een klein cafe genesteld.

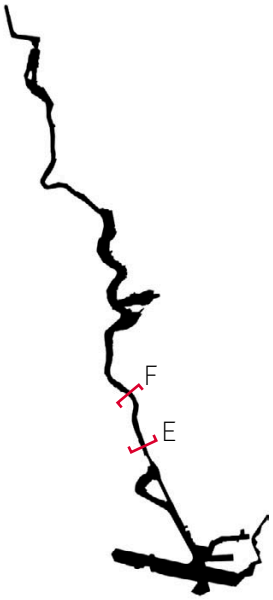
PROFIEL E



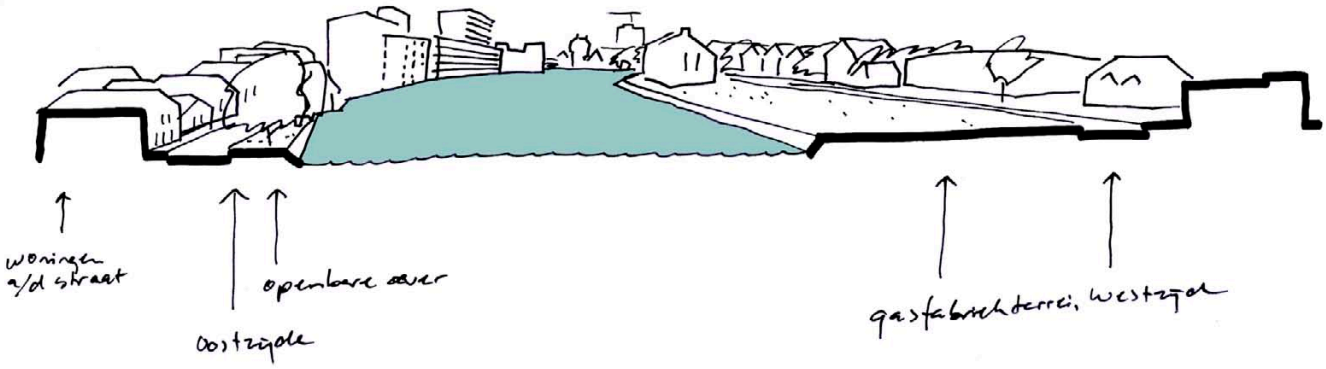


Zicht op het stedelijk kanaal vanuit het zuiden

Kleinschalige bebouwing langs de Stadse Zaan



PROFIEL F

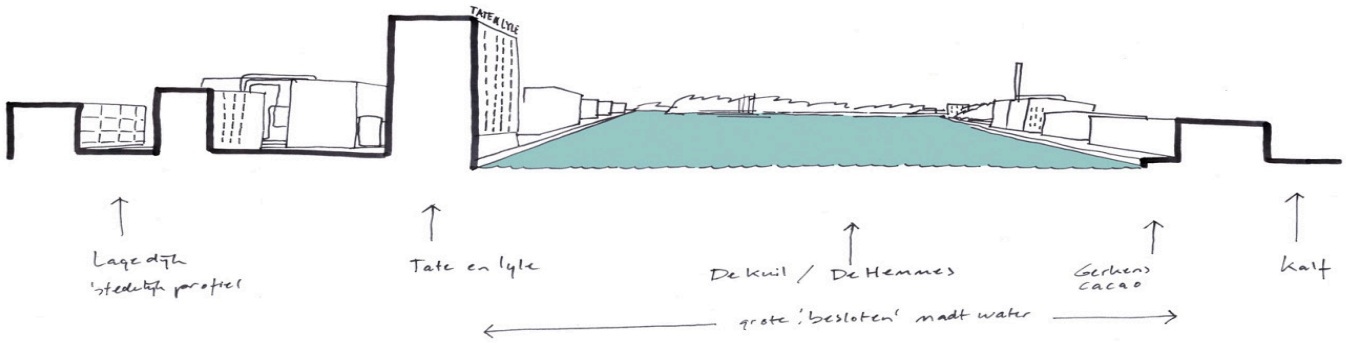


Grootschalige bebouwing langs de Stadse Zaan

Zicht zuidwaarts vanaf de Oostzijde

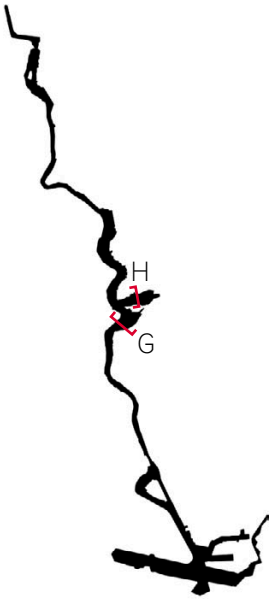
Tussen de snelweg A8 en de Julianabrug waaiert de Zaan uit tot een breed en grillig waterstelsel. Door zijn maat en schaal krijgt de rivier hier het karakter van een binnenmeer, dat overigens vanaf de oevers moeilijk is te overzien. De Hemmes ligt er als een intrigerend maar niet al te uitnodigend schiereiland in. Langs de randen zien we industriële complexen, loodsen, kleinschalige woonbebouwing en recreatiehaventjes, maar er zijn ook aanzienlijke stukken onbebouwd en groen. Afgezien van enkele grote fabriekscomplexen verdwijnt de stad hier bijna buiten beeld. Dit is de voorpost van de Waterlandse Zaan, waar het water voor het eerst contact maakt met het open polderlandschap.

PROFIEL G

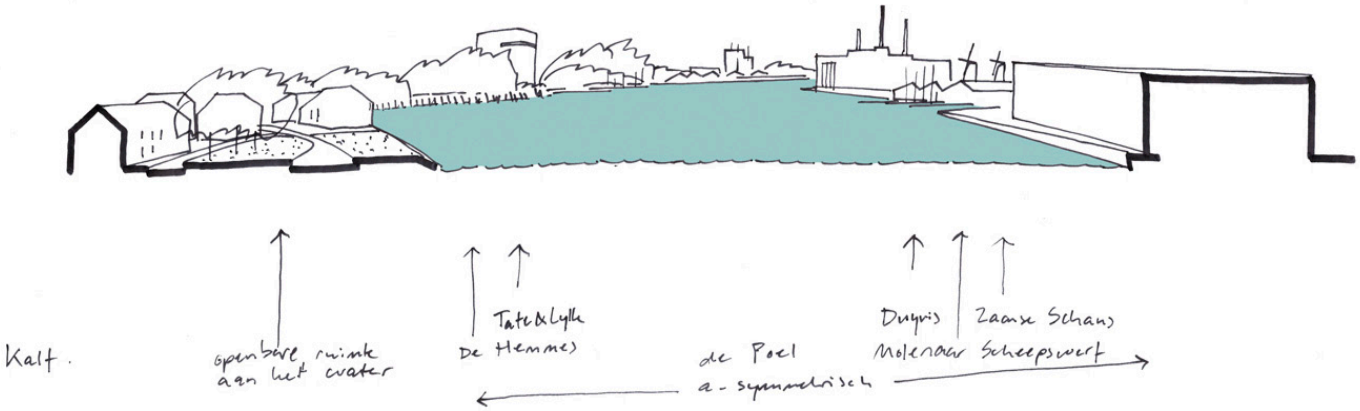


De Zaan verbreedt zich tot binnenmeer

Het stedelijk profiel van de Lagedijk



PROFIEL H



Zicht op de Zaan door tuin aan de Hoogstraat

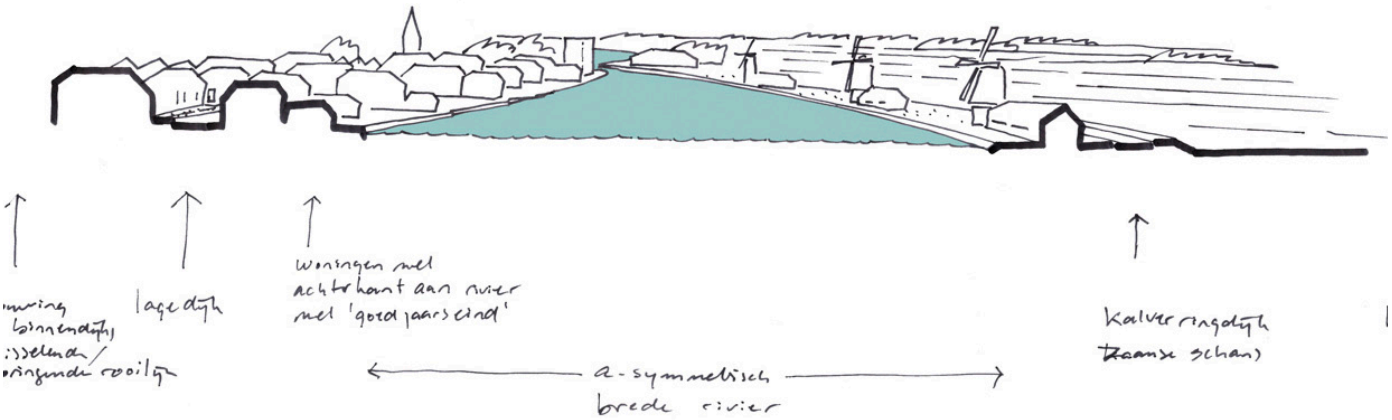
Diverse bebouwingstypen rondom de Poel

DE WATERLANDSE ZAAN

Tussen de Julianabrug en Wormer grenst de Zaan aan de westkant aan het historisch lint van Zaandijk en aan de oostkant aan de waterrijke polders,de Enge en Wijde Wormer en de Kalverpolder, met uitzicht richting Waterland. Het karakter wordt bepaald door de historische dijkbebouwing met zijn achtertuinen aan het water, de molens van de Zaanse Schans en de vergezichten naar het achterliggend polderlandschap. Aan de horizon zien we het typisch Zaanse silhouet van huizen, fabrieken en torens met in de verte Amsterdam.

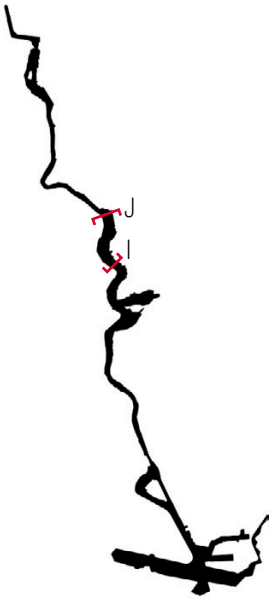
Alle elementen van het oorspronkelijke Zaanse landschap zijn hier in een notendop verzameld. Samen vormen ze een attractie voor bezoekers uit de hele wereld, maar ook voor Zaankanters is dit deel van de Zaan aantrekkelijk voor een fiets- of wandeltochtje.

PROFIEL I

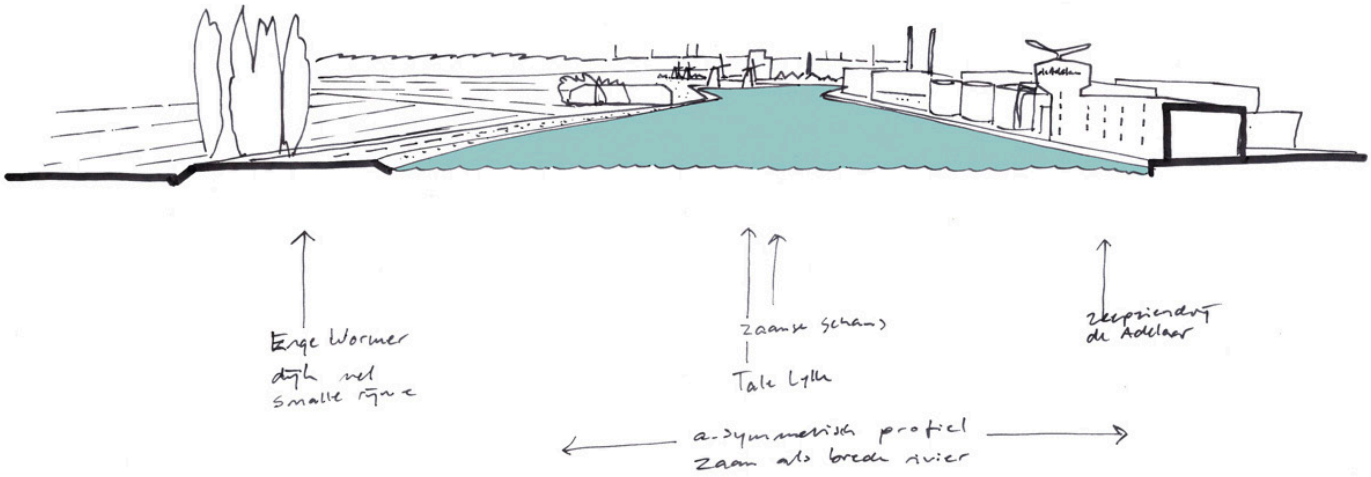


Theehuis met Zaandijk op de achtergrond

Zicht op Zaandijk en de Zaanse Schans



PROFIEL J



Polder met de Adelaar aan de overzijde

Open en gesloten Zaanoevers

DE WORMER ZAAN

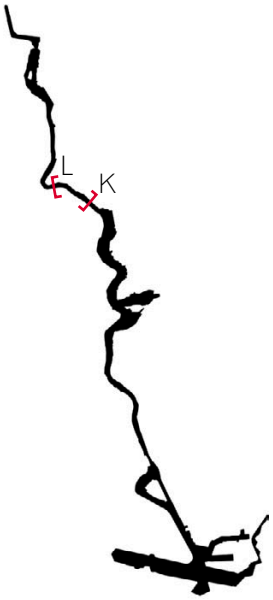
Ter hoogte van Wormerveer wordt de Zaan begrensd door een mix van kleinschalige en grootschalige bebouwing. Grote, robuuste pakhuizen en silo's domineren het beeld aan de noordzijde. Een aantal van deze gebouwen is nog in bedrijf, andere hebben een nieuwe bestemming gekregen als woongebouw of restaurant. De openbare oever van Wormerveer ligt aan de buitenbocht en biedt in twee richtingen een mooi overzicht over het gebied. Langs de Zaanweg zijn veel winkels en voorzieningen te vinden.

Dit is het deel van de Zaan waar de historische dijk direct grenst aan het water. Zo is een waterfront ontstaan met een hecht contact tussen de stad en de rivier, over grote lengte openbaar, levendig en mooi.

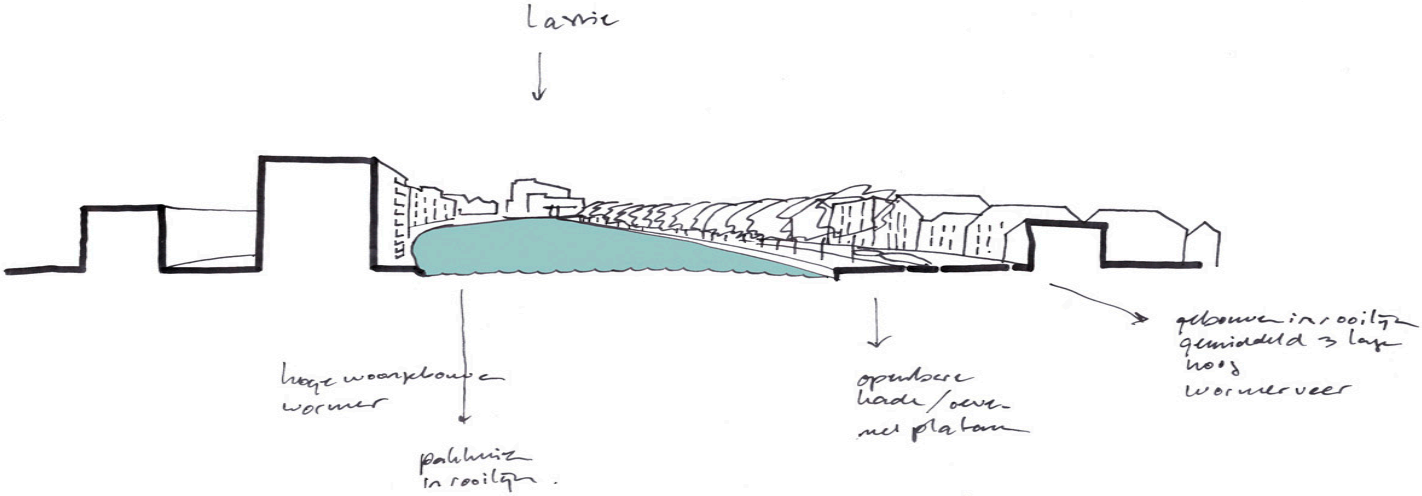
PROFIEL K

De Zaanweg, openbare oever aan de Zaan

De Wormerwand, pakhuizen met kade(openbaar)



PROFIEL L

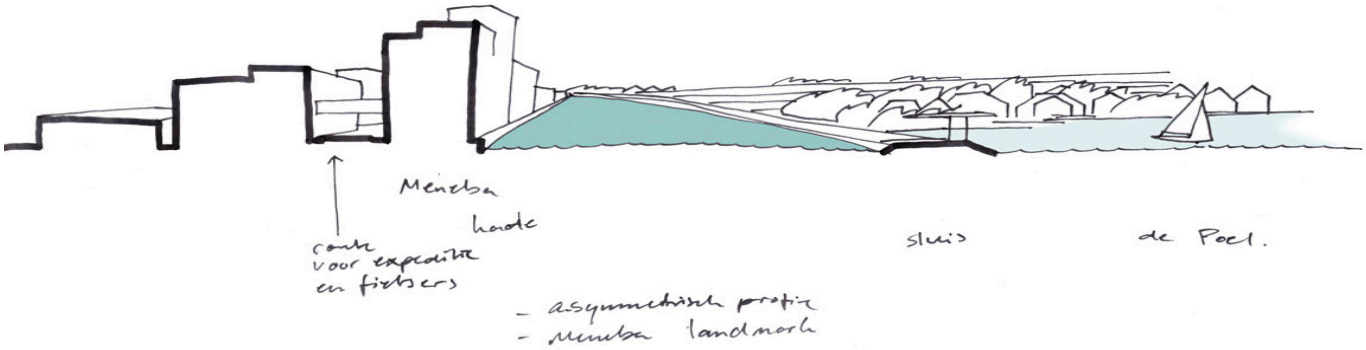


De Zaan ter hoogte van Wormer

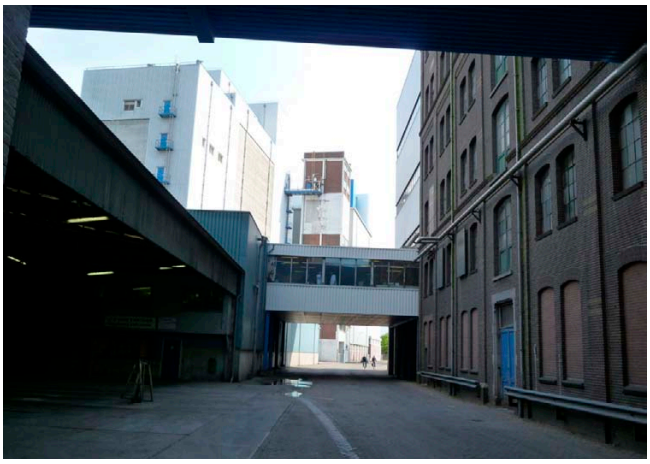
De pakhuizen ‘Geloof’ en ‘Herinnering’

De Zaan tussen Wormerveer en Knollendam wordt in hoofdzaak gekenmerkt door kleinschalige, dorpse woonbebouwing. Door de jachthaventjes, de natuurgebieden en de omliggende polders heeft het gebied een groene, landelijke uitstraling. Het noordelijk deel kent een sfeer van verstilling, autonomie en landelijkheid. Dit lijkt het einde van de wereld, aan de rand van de grote polders van Noord-Holland. In het zuidelijk deel wordt de identiteit bepaald door de industriële “mastodonten” van Brokking en Meneba. Er is een overrompelend contrast tussen deze gebouwen aan de westkant en het uitgestrekte veenweidegebied ten oosten.

PROFIEL M

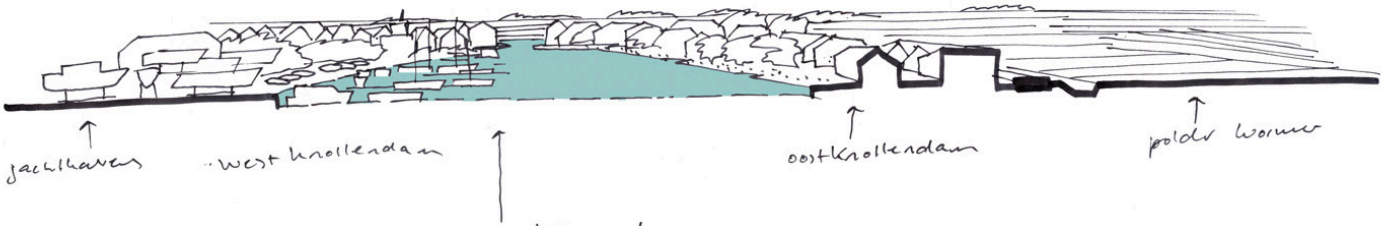


Zicht op Brokking vanuit het landschap



Meneba fabriek

PROFIEL N



Straatje in Knollendam

Knollendam met open landschap op de achtergrond

6814

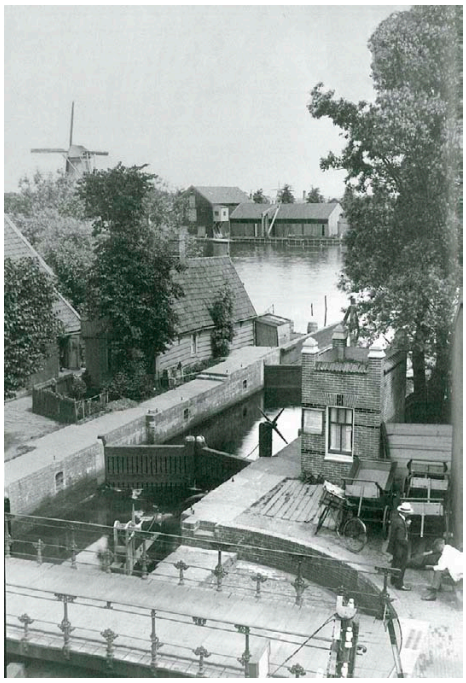
4: RAAMWERK

WATERNETWERK

De netwerken van waterwegen, langzaam verkeersroutes en groene verbindingen vormen samen de rijgdraden die de Zaan met het achterland verbinden. Dit raamwerk is de ontwikkelingsbasis waarbinnen Zaan en IJ geleidelijk kunnen transformeren.

Waternetwerk
De Zaan vormde met het achterliggende weefsel van sloten eeuwenlang een compleet en voor iedereen toegankelijk netwerk met een enorm divers gebruik. In de 20e eeuw begint dit waternetwerk aan betekenis te verliezen. Grillige oeverlijnen met inhammen en insteekhaventjes worden gladgestreken en ten behoeve van de stadsontwikkeling en het wegverkeer verdwijnen er veel waterlopen. Het netwerk wordt gereduceerd.

Toch zijn er nog steeds veel rudimenten van aanwezig. De overgebleven sluizen tussen de Zaan en belangrijke sloten zoals het Papenpad en Hazepad, met ernaast vaak een café, restaurant of uitspanning, behoren tot de populaire plekken in het Zaanse leven. Hier ligt een kans om in onbruik geraakte sluizen en sloten te herstellen zodat nieuwe verbindingen tussen de Zaan en het achterland worden gelegd. Zo kan in de loop van de tijd een divers, fijnmazig netwerk van waterwegen gaan ontstaan, een recreatief waterlandschap met een grote variatie aan vaarmogelijkheden.



Mallegatsluis in 1926

De Zaandijkersluis

Westzijderveld

WATERNETWERK, ONTBREKENDE SCHAKELS

- *Een nieuwe sluis (1) bij Knollendam/Brokking kan een relatie leggen tussen Wormerveer/De Watering/Guisveld en de Zaan. Zo worden ook de polders van Noord-Holland en het Alkmaardermeer bereikbaar. Deze vaarroute kruist de spoorlijn en de Provinciale Weg zonder probleem.*
- *Bij de A8 en de Guisweg is herstel van de vaarverbinding in De Watering en De Gouw (4) gewenst.*
- *Een rechtstreekse verbinding tussen de Zaan en het Guisveld (2) zou gunstig zijn, maar de realisatie ervan is niet gemakkelijk.*
- *Door herstel van de Bartelsluis (3) wordt het mogelijk een ommetje te varen van Haaldersbroek naar Westerveer via de Zaan en de Ringvaart van de Wijde Wormer*
- *Een nieuwe sluis bij Het Kalf (6) legt een verbinding met De Nagouw, de Jagersplas en De Gouw, die nu alleen via een sluis in het zuiden vanaf de Zaan bereikbaar zijn. Zo ontstaat een aanzienlijk groter waternetwerk en wordt de recreatieve en maritieme potentie van de Wijde Zaan bij schiereiland De Hemmes ondersteund.*
- *In het gebied rond Tate & Lyle (A) zou onderzocht moeten worden of en hoe het vroegere waternetwerk geheel of gedeeltelijk kan worden teruggebracht*
- *Een vergelijkbaar onderzoek is inmiddels uitgevoerd voor Inverdan (B). De oude waterstructuur wordt hier gedeeltelijk hersteld.*

Legenda

- Waternetwerk
- Nieuwe sluizen
  1. Knollendam
  2. Noordersluissloot
  6. De Kuil
- Cultuur-historische verbinding herstellen
  3. Bartelsluis
  4. Noord-zuid
- Te onderzoeken
  A. Zaandijk
  B. Inverdan
- Optionele verbinding
- Sluis
- Gemaal
- Jachthaven
- Kano-overdraagplaats

Bartelsluis bij Wormer

Zaam - IJoevers
1
2
3
4
A
6
B
richting IJsselmeer
Het Twiske

LANGZAAM VERKEER

De aanleg van het spoor en de provinciale weg had in de tweede helft van de 19e eeuw grote gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad. In eerste instantie zorgden het spoor en later de provinciale weg voor een stop van de groei van de paden in westelijke richting. Ook doorsneden ze het grootste deel van de westwaarts gerichte waterlopen.

Na 1960 waagde Zaanstad de sprong over het spoor en werden er wijken aan de westzijde van het spoor gebouwd. De ligging van het spoor en de provinciale weg op maaiveld zorgde daarbij voor een reeks van moeilijk oversteekbare barrières. Ingewikkelde tunneltjes en lange viaducten verbinden nog steeds de westelijke wijken met de stad.

Nieuwe ontwikkelingen tussen Zaan en spoor bieden kansen om het netwerk van langzaam verkeerroutes aan te vullen en te verbeteren. Door de fiets- en wandelroutes te koppelen met het waternetwerk kan een hecht en sterk ruimtelijk raamwerk ontstaan. De kaart met bestaande langzaam verkeerroutes geeft aan welke nieuwe verbindingen reeds gepland zijn; daarnaast is op een tweede kaart aangegeven welke extra verbeteringen in de toekomst nodig zijn.

Legenda

Huidig netwerk

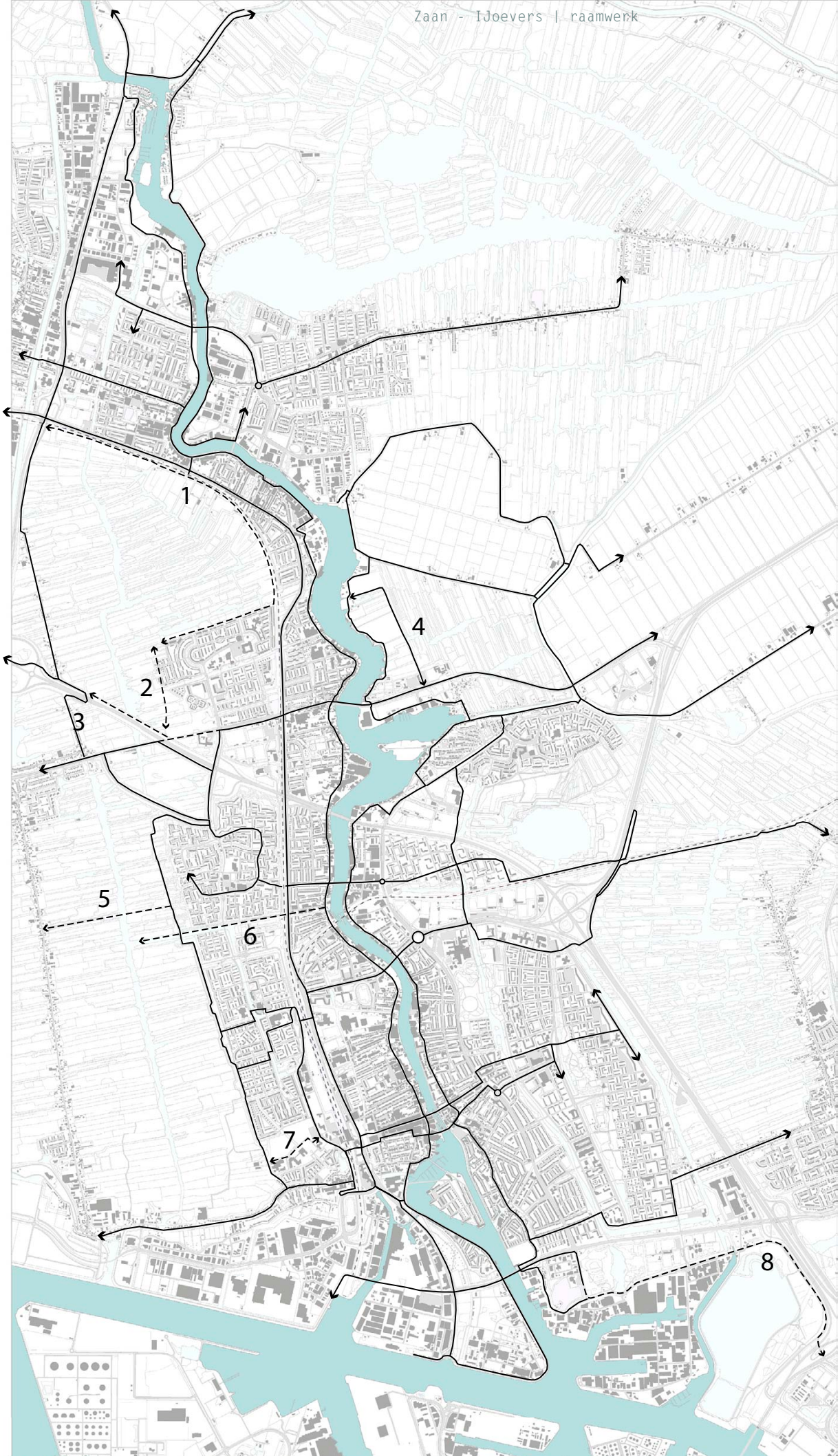
Toekomstig netwerk (gepland)

1. Guisveld
2. Zaandijk
3. Assendelft
4. Zaanse Schans
5. Westzaan
6. Oost-Westconnectie
7. Zaandam
8. Amsterdam-Noord

Fietstunnel bij station Zaandam

Tunnel station Koog Zaandijk

Spooronderdoorgang Westzijderveld


1
2
3
4
5
6
7
8

LANGZAAM VERKEER, ONTBREKENDE SCHAKELS

Tekening 1
De onderdoorgang bij Westzijderveld onder de spoorlijn en de Provinciale Weg door is één van de ingewikkeldste in Zaanstad. Hij loopt in oost-west richting, maar buigt aan beide zijden weer terug als een slakkenhuis, zodat je je richting niet vanzelfsprekend kunt vervolgen. In de tunnel kun je niet zien waar je naartoe gaat. Als je aan de oostkant bovenkomt, kun je de Verkadefabriek al zien liggen maar je kunt er niet komen. Je wordt gedwongen flink terug en om te rijden via de niet erg aantrekkelijke ventweg van de Provinciale Weg.

Tekening 2
Deze situatie kan aanmerkelijk worden verbeterd door het fietspad aan de oostzijde van de tunnel recht door te trekken over het verlaten terrein van de Verkadefabriek en aan te sluiten op het Papenpad. Dan ontstaat een rechtstreekse en aantrekkelijke route, langs het water dat uitkomt bij de Papenpadsluissluis naar de Zaan. Via een parallelpad kun je ook rechtstreeks bij de Koekfabriek uitkomen.

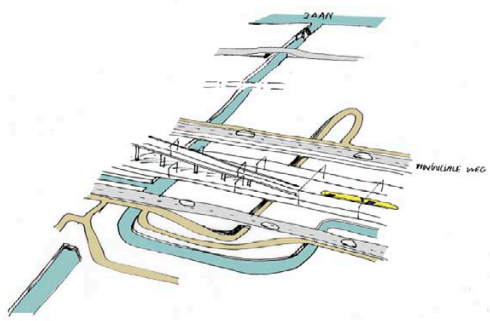
Tekening 3
Vanuit Rooswijk loopt de oost-west fietsroute van de B. Goodmanstraat naar het Hazepad samen met de Zaandijkersluissloot in een rechte lijn onder de spoorlijn en de Provinciale Weg door. Dit is al veel aantrekkelijker dan bij de tunnel van Westerwatering. Toch kun je je weg niet langs het water blijven volgen. Je kunt de Gerrit Jan Honigsluis naar de Zaan al bijna zien liggen, maar het is niet duidelijk hoe je er komen kan. Zeker voor buitenstaanders is het een onbegrijpelijk zoekplaatje.

Tekening 4
Voorgesteld wordt om het fietspad direct langs het water rechtdoor te trekken naar de Lage Dijk, bijvoorbeeld als het terrein (het fabriekje direct ten noorden van de waterloop, aan oostkant Lage Dijk) beschikbaar komt. De verbinding wordt dan in beide richtingen veel overzichtelijker.

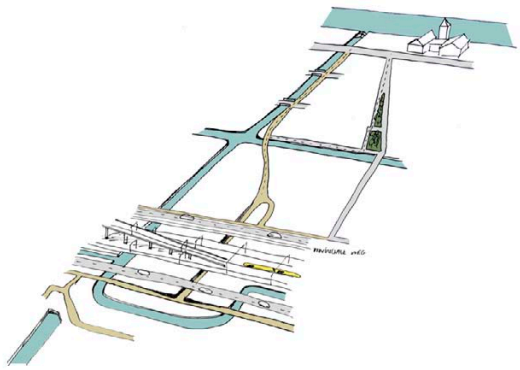
Door deze voorstellen krijgt het historische patroon van water- en landverbindingen weer een nieuwe betekenis, en wordt het isolement van de westelijke wijken verminderd. Op vergelijkbare wijze kunnen ook andere knopen worden verbeterd.

Legenda
- Huidig netwerk
- Bestaand beleid
- Ontbrekende schakels
  1. Veerdijk
  2. Zaandijkerweg
  3. Hazepad
  4. ‘t Kalf
  5. Zaandijk-Westzaan-Koog
  6. Verkade-terrein
  7. Oostzaan
  8. Amsterdam-Noord

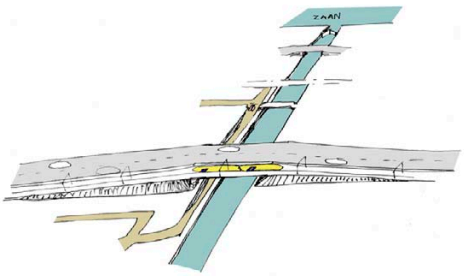
Knopen
- A. Station Koog-Zaandijk
- B. Zaandijk-Westzaan-Koog aan de Zaan
- C. Overgang A7
- D. Verkade-terrein



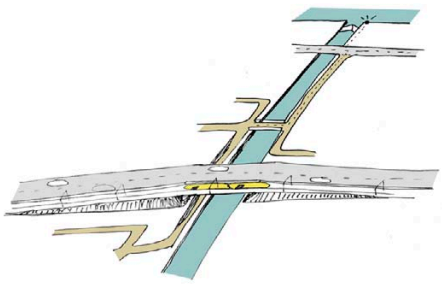
(1) Verkade terrein/ Papenpad(nu)



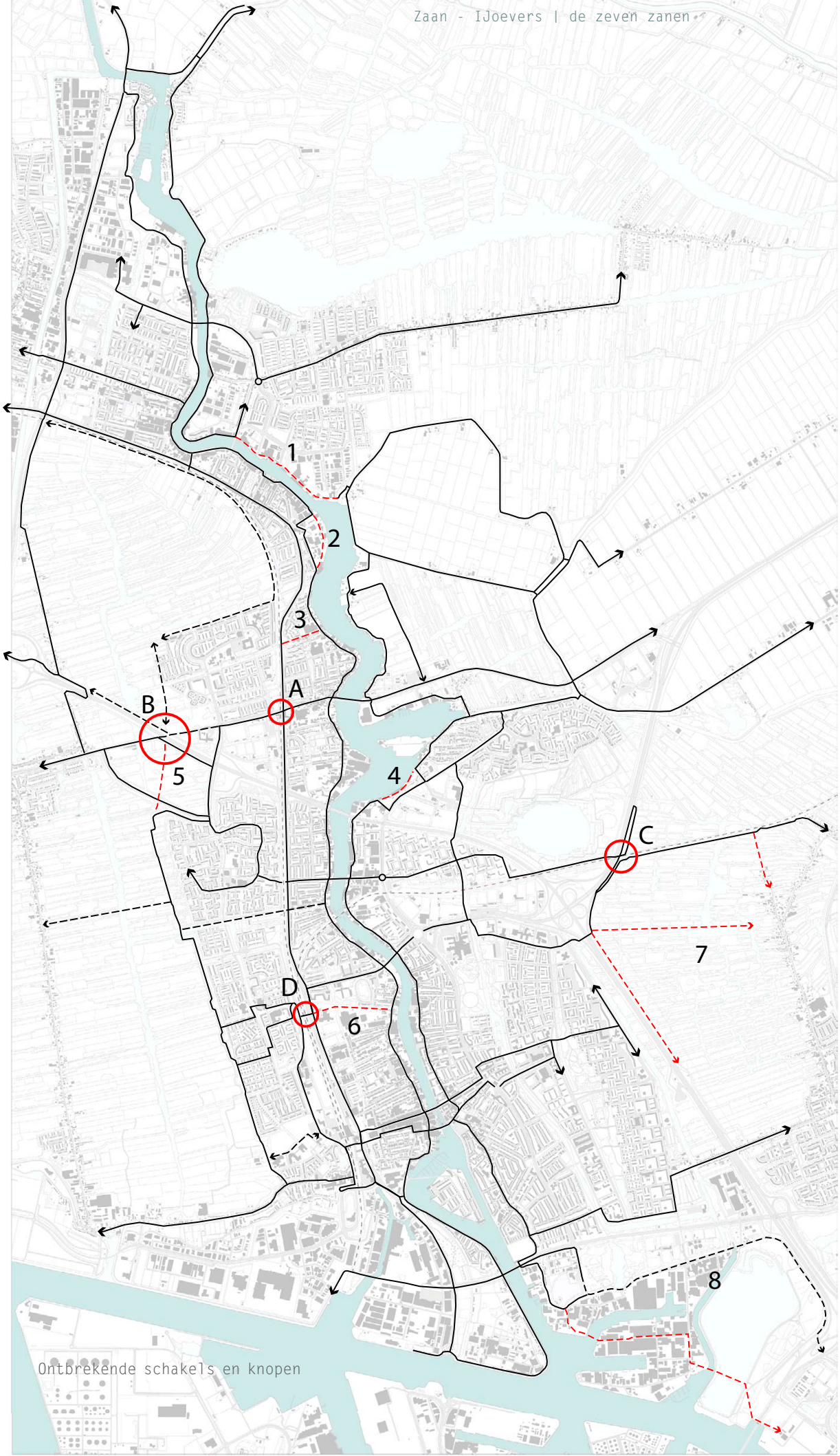
(2) Verkade terrein/ Papenpad(verbeterd)



(3) Hazepad(nu)



(4) Hazepad(verbeterd)



Ontbrekende schakels en knopen

OPENBAAR VERVOER

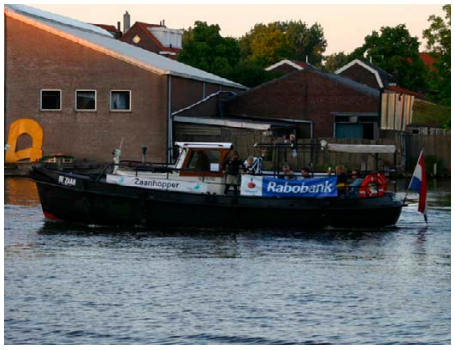
Legenda

- Industrial milestones
- Veerdienst Amsterdam-Zaandam
- Snelle bus
- Overige veerdiensten
- NS-station

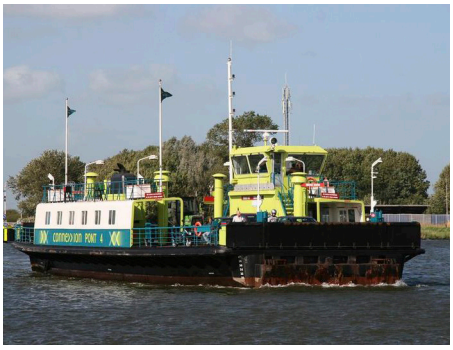
Binnen de Amsterdamse Metropoolregio wordt hard gewerkt aan een versterking en uitbreiding van het openbaar vervoer. Op korte termijn komt er een nieuwe hoogwaardige busverbinding van Amsterdam Noord naar Inverdan en Zaanstad-Kogerveld. Twee lijnen zorgen daarbij voor een goede bediening van de wijken in Amsterdam en Zaanstad.

Om de verbinding van Amsterdam en Zaanstad optimaal te maken zou tenminste een van deze lijnen moeten lopen langs de oevers van IJ en Zaan, dus via de Noorder IJ-plas en de Achtersluispolder. Dat levert meer potentiële gebruikers van de buslijn op en een impuls voor de gebiedsontwikkeling. De openbaar vervoerkaart geeft het gewenste tracé van deze lijn aan.

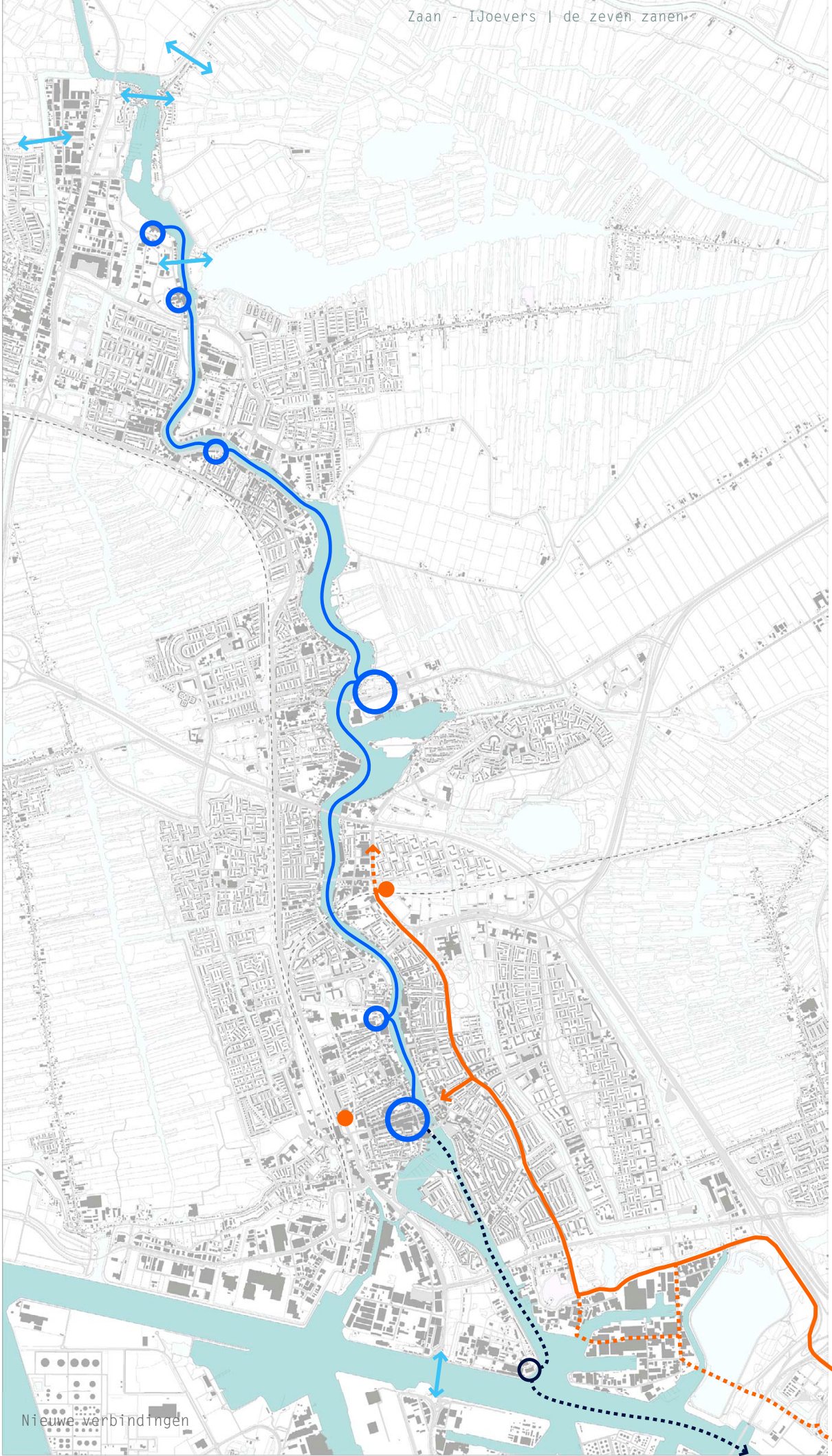
Binnen de Stadsregio wordt ook gewerkt aan een uitbreiding van het personenvervoer over water en de ontwikkeling van één logistiek regionaal waternetwerk. Zaanstad ligt centraal in de regio en verdient daarom een volwaardige aansluiting. Ingezet wordt op een snelle waterverbinding vanuit Amsterdam CS naar Zaanstad met halteplaatsen bij het Hembrugterrein en het stadscentrum Inverdan. Vanaf het sluizencomplex kan een recreatieve vaarverbinding worden ontwikkeld langs de belangrijke gebouwen en toeristische plekken van Zaanstad.



Zaanhopper


Pont Noordzee-kanaal

Pontje Knollendam


Nieuwe verbindingen

CULTUURHISTORIE

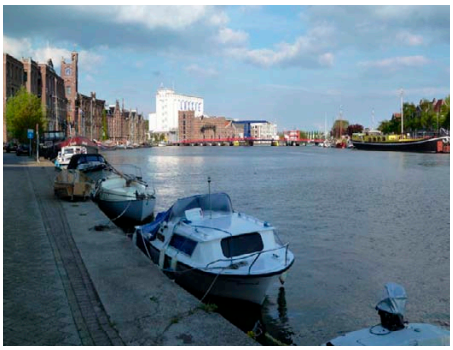
Legenda

- Monumenten
- Beschermde gebieden
- Musea
- Trekpleisters
- Ankerpunten/landmarks
- Kades en dijken

Het karakter van de Zaan wordt sterk bepaald door de aanwezige monumenten en beschermde dorpsgezichten, waarbij opvalt dat een aantal industriepanden die een zwaar stempel op de geschiedenis hebben gedrukt geen beschermde status hebben. Ook deze gebouwen verdienen het om met respect benaderd te worden; behoud en hergebruik moeten de voorkeur krijgen boven sloop en nieuwbouw.

Al deze monumenten zijn sterk gespreid over de volle lengte van de Zaan. Niettemin zijn er een aantal concentraties aan te wijzen rond de belangrijkste Industrial Milestones. Deze vormen de brandpunten in het netwerk van fiets-, vaar- en veerroutes. Door het verbeteren van de routes verbetert ook de toegankelijkheid van deze milestones.

Brokking



Wormerwand

Zaanse Schans

Verkade fabriek

Sluiscomplex Zaandam

Hembrug-terrein

GROEN EN OPENBARE RUIMTE

Legenda
- Veenweidelandschap
- Droogmakerijen
- Parken
- Sportvelden
- Openbare plekken, oevers/kades
- Water

Openbare parken, pleinen, plantsoenen en boulevards zijn er maar weinig langs de Zaan. Veel openbare ruimte wordt gebruikt als verkeersweg of parkeerterrein. Het kaartbeeld laat zien dat de ruimten niet gelijk over de oevers zijn verdeeld. De openbare plekken aan de Zaan bevinden zich met name in het zuiden en dan vooral in het westen langs de Havenstraat. Aan de oostzijde vormt de groenstructuur mooie lange verbindingen in noord-zuid richting. Deze groenstructuren kunnen op termijn ook de Achtersluispolder gaan verbinden met de stad.

Een tweede concentratie van open ruimten vinden we in het landelijk gebied langs de Waterlandse en de Wormer Zaan. De Kalverpolder en de Enge en Wijde Wormer zijn groengebieden van hoge kwaliteit die beter zichtbaar en bereikbaar gemaakt kunnen worden.

Droogmakerij Wormer

Westzijderveld

De Gouw, Zaandam

Darwinpark Zaandam

Zaan
Tuidevers

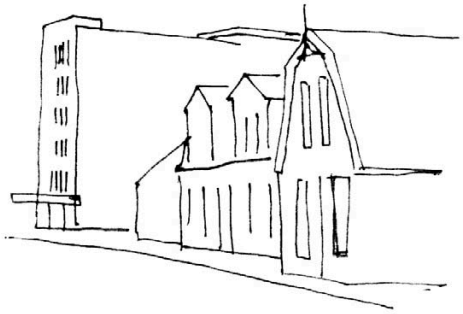
VERKADE
H SIMONSZ EN ZOON

5: BEBOUWINGSPATRONEN

De bebouwing langs de Zaan kent veel gezichten. Markante monumenten en industriële complexen staan schijnbaar willekeurig naast kleinschalige houten huizen en schuurtjes, zonder afleesbare samenhang in tijd. Bebouwing uit verschillende periodes staat at random naast en door elkaar. Grote vemen en industriële complexen grenzen aan groene achtertuinen van woonhuizen of torenen uit over weidse open polders, en historische woonhuizen kijken uit op parkeerterreinen en op nieuw gebouwde appartementen. Dit alles geeft de Zaan een 'anarchistisch', ongepland karakter.

Toch zijn er wel degelijk een aantal regels en principes te onderscheiden, die aan dit bijzondere beeld ten grondslag liggen. Waar die regels worden veronachtzaamd dreigt vervlakking en gaat de Zaanstreek steeds meer lijken op de rest van Nederland, dus minder op zichzelf.

De regels en principes hebben betrekking op de afzonderlijke gebouwen en de manier waarop ze zijn gecombineerd. Drie soorten combinaties zijn bepalend voor het stadsbeeld: in de lengte langs de oevers, in de dwarsrichting aan weerszijden van het water, en langs de straten en kades parallel aan de rivier.

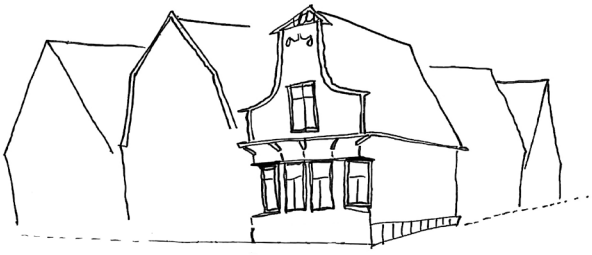


Verschillende schalen

DE GEBOUWEN

Vrijwel alle gebouwen aan de Zaan staan op zichzelf, of ze nu groot zijn of klein, industrieel of bestemd voor wonen. Bebouwingen of verkavelingen in series, met uniforme herhalingen van hetzelfde komen vrijwel nergens voor. Alleen aan de dwarsgelegen paden vinden we langere blokken met seriewoningbouw.
De bedrijven vormen noeste, bonkige, op zichzelf staande volumes. Hun omvang en onbeweeglijkheid maakt ze tot de ankerpunten in het anarchistische stadslandschap. Ze hebben eenvoudige en anonieme gevels met grote vlakken van metselwerk waarin staal- of betonrasters, glaspuien of een repeterend patroon van kleine raamopeningen zijn aangebracht.

Ook de woonhuizen staan, hoewel dicht opeen, op zichzelf. Ze steken smal en diep op de kavels, met een zadeldak dwars op de straat en symmetrische gevels aan de voorkant. Lichtvoetig hout, timmer- en knutselwerk met open hoeken, grote raampartijen en individuele, vaak klassiek getinte decoraties, benadrukken de zelfstandigheid van het huis.



FABRIEKEN

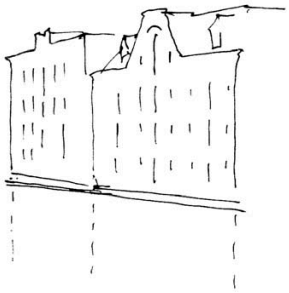
De fabrieken zijn groot en uit eenvoudige volumes opgebouwd. Ze zijn gegroeid door aan de oorspronkelijke panden nieuwe volumes toe te voegen, waardoor combinaties zijn ontstaan met een sterk sculpturaal effect. Ook de kleinere fabrieken vertonen deze opbouw.

De oudere fabrieken vullen vaak de hele kavel van de weg tot aan het water. Hun buitenruimtes bestaan uit binnenhoven, ruimtes rondom ontbreken.

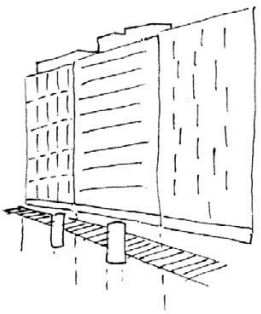
Sommige fabrieken zijn verbouwd tot appartementen, die soms als 'vermomde fabrieken' zijn neergezet. Deze woonfabrieken passen in de bestaande schaal en vormen nieuwe ankerpunten in het landschap.

Waar combinaties zijn gevormd van hoge woongebouwen op een rij ontstaat een muureffect, waarbij de Zaan vanuit de stad onzichtbaar dreigt te worden. Vooral bij de Rosmolenbuurt langs de Stadse Zaan treedt dit effect op.

Nieuwe bedrijfsgebouwen voldoen vaak niet aan de historische principes. Het zijn vaak blikken dozen, die goedkoopte en voorlopigheid uitstralen, met restruimtes eromheen en armoedige hekwerken langs het water en de straat. Ze werken niet als ankerpunten, maar als dode plekken in de stad. Hetzelfde geldt voor sommige nieuwe appartementengebouwen, waar met standaardoplossingen is gewerkt, die leiden tot een verlies aan Zaanse identiteit.



gebouwen rijen op uit het water

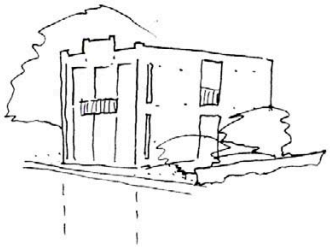


openbare ruimte/route in het water
gebouwen staan in het water

WOONHUIZEN

De woningen langs de Zaan zijn individueel gebouwd en relatief klein. Ze staan soms in lange rijen naast elkaar zonder dat er monotonie ontstaat. De afwisseling van zadeldaken en de kleine verschillen in maat en detaillering zorgen voor voldoende diversiteit.

Rijenwoningen met horizontaal aaneengeschakelde identieke elementen horen aan de Zaan niet thuis, tenzij ze zijn vermomd als fabriekjes, dus gevat in één volume. Er zijn verschillende geslaagde voorbeelden van zelfs sociale woningbouw waarbij kappen per woning en veel verspringingen zijn toegepast. Zulke oplossingen voegen zich goed in het Zaanse landschap.



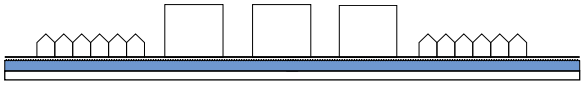
COMBINATIES LANGS DE RIVIER

De grote fabrieken en de kleine individuele huizen werden in het verleden 'koud' gemengd. Zo ontstonden de typerende schaalcontrasten. Vaak staan de huizen over grote lengte en dicht opeen aaneengeregen, waarbij de fabrieken de uitzonderingen vormen in de reeks. Er staan nooit grote series fabrieken op een rij.

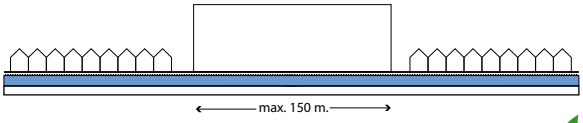
De industriële complexen rijzen meestal direct op uit het water, er is geen openbare kade. Dat komt voort uit de afhankelijkheid van de scheepvaart en is een karakteristiek die gerespecteerd moet worden.

De woonhuizen hebben vaak een tuin, terras of steiger aan de rivierzijde. Ook dit is een waardevol historisch gegeven, dat zorgt voor een afwisselend en gevarieerd beeld vanaf het water. Grote aaneengesloten stukken openbare kade passen niet in deze typologie, het is zinvoller om op strategische plekken betekenisvolle ruimten te creeeren.

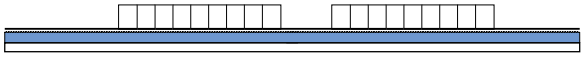
Onderbrekingen in de bebouwing zijn waardevolle plekken, omdat daar zichten op de Zaan ontstaan en soms ook fysieke bereikbaarheid.
Soms zijn deze onderbrekingen dwarsstraten naar voormalige bruggen of veerstoepen, met adressen aan het straatje, waardoor ze bij de openbare ruimte van de stad zijn blijven horen. Soms zijn het plantsoenen of, een enkele keer, een tuin. De tussenruimtes kunnen zowel openbaar, 'parochiaal', collectief als zelfs privé zijn.



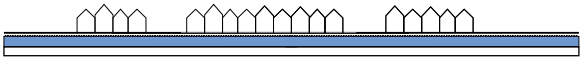
Herhaling van appartementengebouwen



Appartementengebouw als woonwerkfabriek



Grondgebonden woningen als 1 blok



Reeks van individuele geschakelde woningen

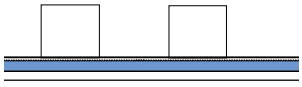
Om het informele karakter van de onderbrekingen te bewaren is het verstandig om niet aan weerszijden [even] hoge gebouwen te plaatsen, want dan krijgt de ruimte de uitstraling van een monumentaal plein. Aan weerskanten een lage bebouwing is wel mogelijk, evenals een lage tegenover een hoge bebouwing. Zo blijft de Zaanse afwisseling en contrastrijkdom in stand.

Bij openbare ruimten aan het water is essentieel dat ze toegankelijk zijn en door bijzondere functies worden ondersteund. Zo is de korte openbare kade bij de Verkade Koekfabriek een succes omdat er een waaier aan stedelijke functies is gevestigd: van openbare bibliotheek, via horeca en sportschool tot kantoren.

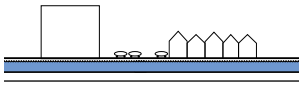
Daarnaast is het de kunst de ruimtes te koppelen aan lijnen en lanen die in verbinding staan met het achterland.

Momenteel worden veel tussenruimtes ingenomen door parkeerplaatsen bij de zij- of achterkant van gebouwen. De relatie tussen de stad en de Zaan wordt hierdoor onderbroken. Daarom is het gewenst bij bouwplannen tussen stad en Zaan eisen te stellen aan het parkeren met als uitgangspunt dat het parkeren in principe in de bebouwing zal worden opgelost.

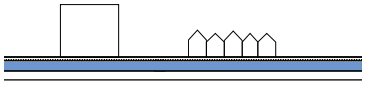
Grote bomen langs het water zijn essentieel, ze horen bij de geschiedenis en de identiteit van de Zaan. Hier moet ruimte voor blijven in de privetuinen bij de woonhuizen, in de publieke tussenruimten en in de collectieve tuinen bij de bestaande en nieuwe appartementengebouwen. Bij fabrieken horen ze niet.



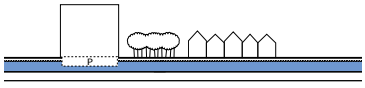
Appartementengebouw naast appartementengebouw



Parkeren tussen de bebouwing



Kleinschalige bebouwing naast appartementengebouw



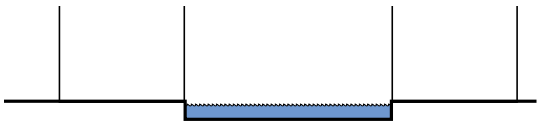
Bomen in tussenruimte, parkeren onder/achter bebouwing

COMBINATIES AAN WEERZIJDEN VAN DE RIVIER

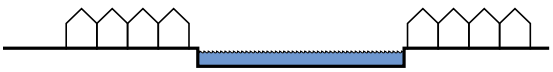
De bebouwing aan weerszijden van de Zaan is eigenlijk steeds verschillend. Zelden of nooit staan gelijksoortige gebouwen tegenover elkaar, a-symmetrie is hier de regel.

Hoog tegenover hoog moet dus vermeden worden. Hoge gebouwen tegenover elkaar aan het water leiden tot een tunnel-effect, een optische verkleining van het water. Dat betekent bijvoorbeeld dat de westoever van de Stadse Zaan, tegenover de Zaanwerf, niet meer verder verdicht mag worden. Hier moet ruimte blijven voor een stevige afwisseling van bebouwing met groen en grote bomen, een binnenstedelijke echo van de schilderijen van Monet.

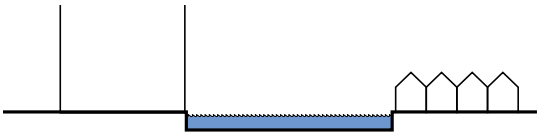
Hoog tegenover laag is wel goed en ook laag tegenover laag is geen probleem. Lage bebouwing tegenover een groene oever is prachtig, zie bijvoorbeeld Zaandijk tegenover de polders aan de overkant, en ook hoge fabrieken tegenover het open land zijn toplocaties. Denk bij dat laatste maar aan de 'mastodonten' van Meneba en Brokking tegenover het open veenweidegebied rond het Zwet bij Wormer.



Hoog tegenover hoog, symmetrie



Laag tegenover laag



Laag tegenover hoog, asymmetrie

Reeks van individuele geschakelde woningen

COMBINATIES AAN WEERZIJDEN VAN STRAAT, DIJK EN KADE

Het stadsbeeld van Zaanstad is onder meer zo fascinerend door de wisselende richtingen van de bebouwing langs de dijken en de kades. Die zijn ontstaan door het grillige verloop van de Zaan en de begeleidende dijken in combinatie met de regelmatige oost-westverkaveling van het veenweidelandschap.

De bebouwing tusen de dijken en het water buigt daarbij gedeeltelijk mee met de bochten in de Zaan, terwijl de verkaveling van de erven het polderpatroon blijft volgen. Dit zien we vooral bij de fabrieken, die de grond –zonder overhoeken– zo efficiënt mogelijk trachten te benutten. De Bijenkorf –tegenwoordig Tate & Lyle– bij Zaandijk biedt hier een goed voorbeeld van.

De gevel van de oude bedrijfsgebouwen buigt met de straat mee in een stedelijke wand, terwijl de nieuwere gebouwen in de rechte polderverkaveling zijn geplaatst.

Waar de bebouwing langs de dijken het oude polderpatroon volgt, komt ze telkens onder een andere hoek uit op de straat. De panden staan niet keurig in een rooilijn langs de straat, maar verspringen steeds, ze dansen aan de dijk. Je ziet ze dus meestal niet frontaal maar overhoeks. De open hoekramen van de houten woonhuizen benutten het zo ontstane uitzicht vanuit de woning maximaal. Deze 'verstaffelende' bebouwing in combinatie met de kronkels in de weg biedt telkens wisselende doorzichten, soms naar de rivier, soms naar het achterland. De industriële gebouwen die boven de kleine huizen uittorenen en vaak hun eigen richting kiezen, versterken dit perspectivisch effect nog eens.

In de naoorlogse nieuwbouw is deze spanning tussen de bewegingen van de dijken en de orthogonale polderstructuur nogal eens veronachtzaamd, waardoor veel nieuwbouw wat verdwaald terechtgekomen is.

Dansen aan de dijk

INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE

De inrichting en profilering van de straten langs de Zaan toont momenteel weinig samenhang, ieder wegvak heeft z'n eigen materialen en profiel en geen straat is gelijk behandeld. Een gunstige en mooie uitzondering is de openbare ruimte op de Lage Dijk in Zaandijk, waar gekozen is voor een eenduidige inrichting van het profiel en eenduidig materiaalgebruik. Het lijkt nuttig om de bestaande handboeken voor de Zaanse linten uit te breiden zodat op de dijken en kades meer eenheid gaat ontstaan. Welke profielen passen we toe? Waar leggen we de parkeerplaatsen? Welk bestratingsmateriaal gebruiken we? Welke specifieke details passen we toe? Waar plaatsen we de bomen? Een korte handleiding zal de dijken beter herkenbaar maken.

Wisslende breedtes, verschillende materialen, slecht onderhouden, rommelig meubilair. Dit kan beter.

Een vast profiel, robuuste, duurzame materialisering, lange bomenrijen. Een mooie openbare ruimte.

SPELREGELS

De voorgaande beschrijving van de bestaande karakteristieken van Zaan en IJ kan worden samengevat in 6 kenmerken die bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen belangrijk zijn. Hieronder staan ze nog eens op een rij:

Schaalcontrast: de tegenstelling tussen grote industriële complexen en lage individuele woningen. Dit contrast moet bij herontwikkeling zoveel mogelijk worden behouden en versterkt, standaardoplossingen met gemiddelde bouwhoogten en bouwvormen passen daar niet bij, woon/werkgebouwen in de vorm van robuuste pakhuizen wel.

Asymmetrie: het verschil tussen hoog en laag, open en gesloten, groen en steenachtig, formeel en informeel. Asymmetrie wordt bewerkstelligd door steeds het verschil te zoeken. Bijvoorbeeld geen flats tegenover flats, maar gebouwen die oprijzen uit het water tegenover woningen met groene achtertuinen.

Individualiteit: pandsgewijze ontwikkeling van zowel woningen als bedrijfsgebouwen. Geen rijtjesbouw in lange blokken, maar schakeling van losse elementen met respect voor historische rooilijnen en verkavelingen.

Zicht op de Zaan: doorzichten tussen de gebouwen aan de dijken. Geen afsluiting met nieuwbouw, maar blijvend visueel contact.

Betekenisvolle openbare ruimte: publieke plekken met stedelijke functies, goed aangetakt op het netwerk van straten en paden. Geen lege terreinen met parkeervakken, maar plaatsen waar je graag wilt zijn, bij sluisjes, bruggen, veerstoepen, bijzondere gebouwen enzovoorts.

Autovrije oevers: parkeeroplossingen binnen de gebouwen of, als het echt niet anders kan, langs of bij de dijk. Geen parkeerterreinen aan het water.

6: LOCATIES

LOCATIES

Langs de Zaan en het IJ liggen veel verspreide terreinen die nu, binnenkort, op termijn of wellicht nooit voor (her)ontwikkeling in aanmerking komen. Sommige liggen al jarenlang braak, andere kennen een tijdelijk gebruik, weer andere zijn nog volop in gebruik bij vitale, goed functionerende bedrijven. Op de kaart zijn al deze locaties aangegeven.

Een ruimtelijk plan dat 30 jaar vooruitkijkt moet rekening houden met verandering en dynamiek. Open terreinen die nu nog niet voor woningbouw geschikt zijn, kunnen later mogelijk wel een woonbestemming krijgen. Bedrijfslocaties, waar nu nog volop wordt gewerkt, kunnen door vertrek van het bedrijf naar elders, plotseling beschikbaar komen.

Om op zulke veranderingen voorbereid te zijn, hebben we voor een groot aantal locaties ruimtelijke verkenningen uitgevoerd. Om te beginnen is dat gedaan voor een aantal min of meer geïsoleerde kleinere plekken aan het water. Een ruimtelijke herontwikkeling daar is meestal niet zo ingewikkeld, als de spelregels uit het vorige hoofdstuk worden toegepast zal vrijwel vanzelf een nieuwe invulling ontstaan die recht doet aan de kwaliteit van het Zaanse landschap.

In een aantal andere gevallen zijn de locaties bijeengebracht in grotere clusters. Daar is sprake van een stedenbouwkundige en landschappelijke samenhang tussen de locaties onderling en met een wijdere omgeving. Voor deze clusters zijn in het ruimtelijk plan uitgebreidere verkenningen uitgevoerd, die in de volgende hoofdstukken worden gepresenteerd.

Legenda

Locaties

1. Sportcomplex Karnemelkspolder
2. Eiland Bloemendaal
3. Brokking
4. Meneba
5. Noordeinde
6. Poort van Wormer
7. Bruynvisterrein
8. Loders Croklaan
9. De Jonge Prinses
10. Jacob Vis
11. Van Wijngaarden
12. Noordoever Wijde Zaan
13. Hemmes
14. Tate en Lyle
15. Slachthuisbuurt
16. Drieling eo
17. Honig
18. Gasfabriekterrein
19. Verkadeterrein
20. Sluizencomplex
21. De Burcht
22. Houthavenkade
23. Hembrugterrein
24. Achtersluispolder

Gebieden

A. Noordzaan
B. Wormerveer-Zuid
C. Wijde Zaan
D. Verkadebuurt
E. Baai van Zaandam
F. Zaanmond

1
2
3
A
4
5
6
7
8
9
B
10
11
C
12
13
14
15
17
16
D
18
19
20
21
22
E
F
24
23

HEMBRUGTERREIN

OPGAVE

Het Hembrugterrein vormt een unieke groene enclave te midden van de geïndustrialiseerde gebieden langs het Noordzeekanaal en de Zaan. Ooit was dit het militaire en logistieke middelpunt van de Stelling van Amsterdam. Het terrein ligt als een vooruitgeschoven post op een schiereiland tussen het Noordzeekanaal en de Zaan. De oevers zijn volledig openbaar en bieden prachtige vergezichten op het grootschalige Amsterdamse havenlandschap, met centrales, schoorsteenpijpen, olietanks en zeeschepen.

Het Hembrugterrein telt een groot aantal rijks- en gemeentelijke monumenten en ensembles. De groene, bosrijke percelen geven het gebied een grote landschappelijke waarde.

Sinds het Hembrugterrein grotendeels uit gebruik is genomen dreigt het aan verval ten onder te gaan. Het terrein wordt gedomineerd door hekken, slagbomen en prikkeldraad en is ontoegankelijk voor publiek. Slechts een beperkt aantal gebouwen en terreinen is nog in gebruik voor kleine bedrijvigheid, onderwijs, atelierruimtes, horeca, congresfaciliteiten, onderhoud en expositie van oud legermaterieel en tijdelijke evenementen. Ontwikkeling en hergebruik worden belemmerd door ernstige milieuproblemen in de vorm van bodemverontreiniging en geluidshinder.

De opgave is hier een nieuw perspectief voor het gebied te schetsen dat binnen een te overziene termijn een stapsgewijze ontwikkeling mogelijk maakt.

Magazijn

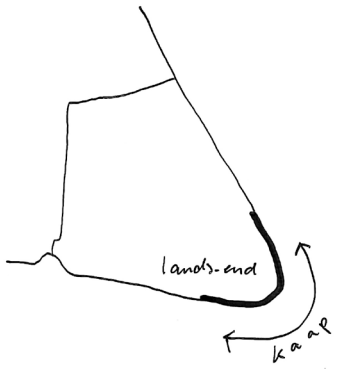
Gasmaskergebouw

Magazijn ‘De Dood’

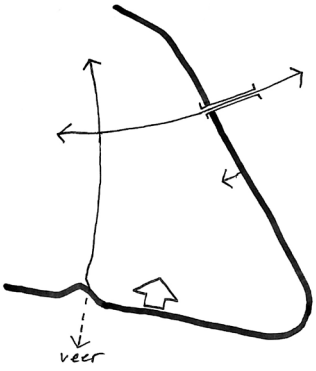
Samenstellen schokbuizen

ANALYSE

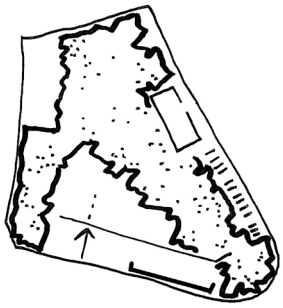
Het gebied dankt zijn uniciteit mede aan het relatieve isolement: het is een plek die je moet ontdekken. Te midden van de industrie ligt hier opeens een bos met langs de randen vrijstaande, paviljoenachtige bebouwing, dat één karakteristiek geheel vormt met een historisch gegroeid verhaal. Het terrein heeft een beperkt aantal toegangen die duidelijk zijn gemarkeerd. De sfeer van het bos is overheersend, zowel aan de buitenranden als in het midden. De bebouwing kent een grote variëteit, maar vormt toch een grote architectonische 'familie'. Op grond van deze kenmerken kan het gebied worden gekarakteriseerd als een militair-industrieel 'landgoed'. Dat karakter moet bij de (her)ontwikkeling leidend zijn, als ware het een eigentijds "beschermd stads- of dorpsgezicht".



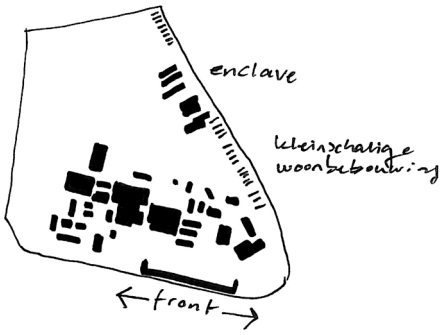
Ligging t.o.v. het water



Toegangen en ontsluiting



Bos i.r.t. randen en bebouwing



Bebouwings typologiën

LANDGOED

Veel van de kwaliteit van het militair industrieel landgoed is in de loop van de tijd, vooral na het wegvallen van de militaire functie, verloren gegaan. Het gebied dreigt momenteel uiteen te vallen in een losse verzameling van gebouwen en bosjes. Voor een samenhangend 'landgoed' is dan ook een stedenbouwkundig-landschappelijke raamwerk nodig. Daarbinnen heeft het Hembrugterrein in de toekomst een aanzienlijk verdichtingspotientieel.

Het centraal gelegen wandelbos vormt de drager van het gebied en dus van het plan. Nieuwe functies en programma's organiseren zich rondom dit bos. Inzet is het gebied meer toegankelijk te maken voor publiek. Er moeten extra toegangen komen om het gebied beter te ontsluiten en te verbinden met de omgeving.

De monumentwaardigheid van de bestaande gebouwen in combinatie met de mogelijkheden voor hergebruik vormen de basis voor sloop, renovatie of verdichting van het plan. Nieuwe gebouwen moeten rekening houden met de bestaande monumenten en aansluiten op het 'landgoed' karakter van het gebied.

Historisch waterfront

Oude toegangspoort

Groene voorruimte van werkplaatsen

RAAMWERK

Het raamwerk is nodig om een gezonde en ontspannen gefaseerde ontwikkeling mogelijk te maken, waarbij iedereen op beperkte schaal iets kan bijdragen zonder de kwaliteit van het geheel teniet te doen.

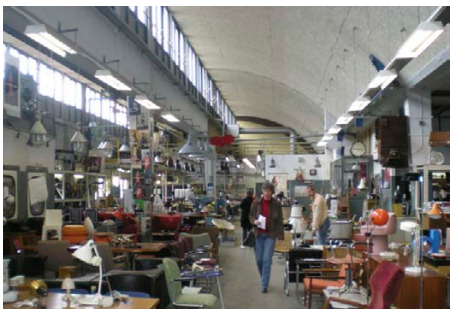
Voor zo'n raamwerk zien wij de volgende bouwstenen voor ons:

a. Het mogelijk maken van extra toegangen tot het terrein voor fietsers en wandelaars, en enkele voor autoverkeer;
b. Het geleidelijk aan verwijderen van de wirwar aan hekken en afrasteringen in het terrein, die het nu ontoegankelijk en onvriendelijk maken;
c. Het aanleggen van een samenhangend hoofdstelsel van straten, lanen en paden dat alle kwaliteiten van het terrein ontsluit;
d. Het sparen (dus niet bebouwen) van de kern van het bos, als het gemeenschappelijke groene hart voor alle (toekomstige) gebruikers, bewoners, omwonenden en stedelingen;
e. Het opwaarderen van de openbare ruimte met een gemeenschappelijke 'voortuin' aan het Noordzeekanaal, met een bomenlaan, met een campus, een bostuin etc.
f. Het opwaarderen en herstellen van het oorspronkelijke monumentale front naar het Noordzeekanaal;
g. Het definiëren van de harde kern aan te handhaven bebouwing op basis van de cultuurhistorische analyse;
h. Het aanwijzen van (groepen) kavels die stapsgewijs en onafhankelijk van elkaar ontwikkeld kunnen worden.
i. Het behouden van het openbare en toegankelijke karakter van de randen langs de Zaan en het Noordzeekanaal, met name bij de monding van de Zaan.

Ruimtelijk voorstel Hembrug-terrein

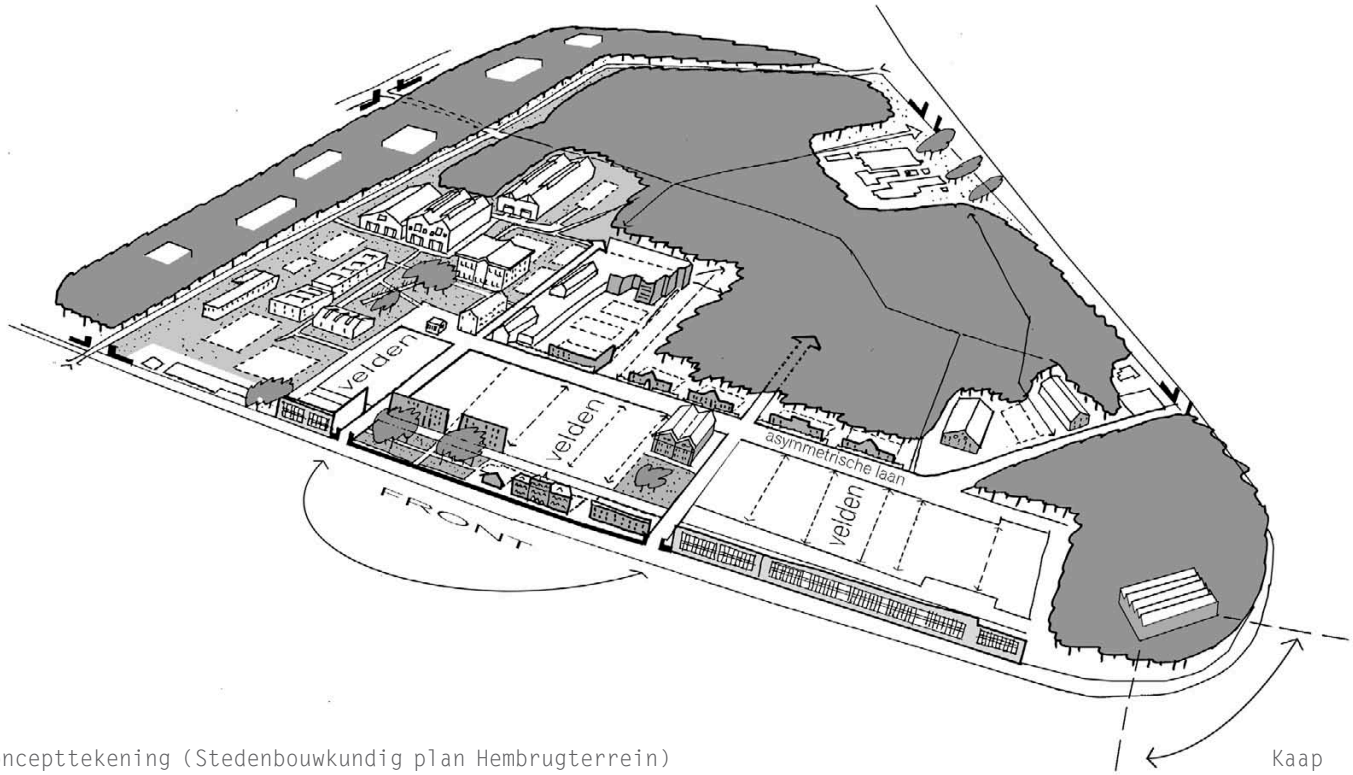
Vooruitlopend op een stapsgewijze ontwikkeling van het gebied liggen er op korte termijn al kansen voor tijdelijke en permanente functies op het gebied van creatieve en ambachtelijke bedrijvigheid, toeristische voorzieningen en evenementen en congressen. Die zijn belangrijk om het gebied op de kaart te zetten en bezoek te stimuleren.

NDSM terrein, Amsterdam.



Louis Neef, Amsterdam.

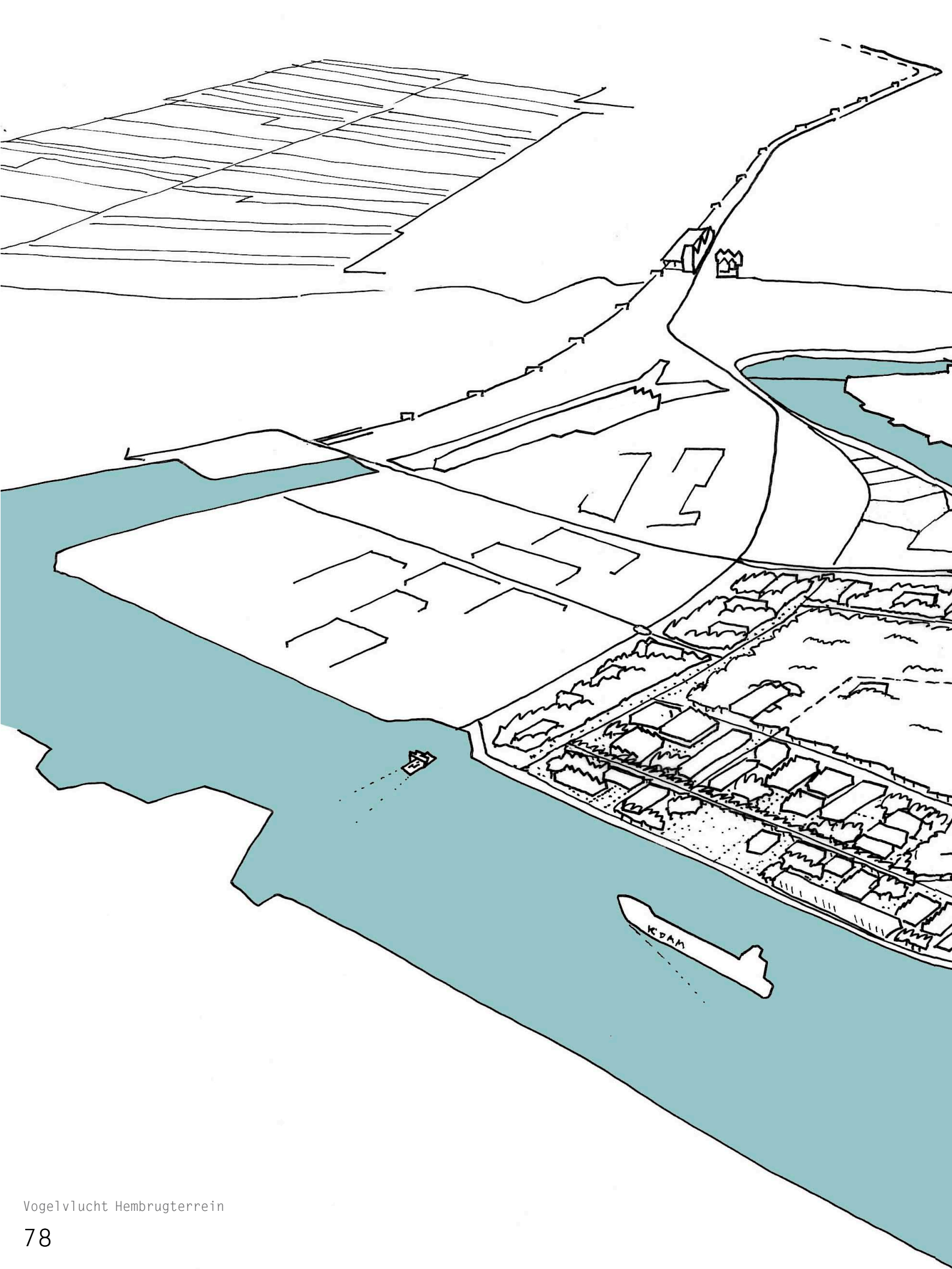
hergebruik loods, Antwerpen



Concepttekening (Stedenbouwkundig plan Hembrugterrein)

Kaap

Impressie hergebruik assemblagehal op de kaap Hembrugterrein



Vogelvlucht Hembrugterrein

N516

ACHTERSLUISPOLDER

OPGAVE

De Achtersluispolder is een grootschalig buitendijks bedrijfsterrein dat al in de 19de eeuw werd ingepolderd in het IJ. Vanaf de jaren '20 van de vorige eeuw werden in de polder insteekhavens uitgegraven om de nieuw te vestigen bedrijven bereikbaar te maken vanaf het Noordzeekanaal. Nog steeds liggen de bedrijven gegroepeerd rond deze insteekhavens vanaf de Zaanmond.

Het gebied wordt tamelijk intensief benut met een overwegend lage bedrijfsbebouwing en het is efficient ingericht. Dominerend zijn de scheepswerven en een aantal handels- en opslagfuncties in monofunctionele bedrijfsgebouwen. De ligging is perifeer, als je er niet hoeft te zijn kom je er meestal ook niet.

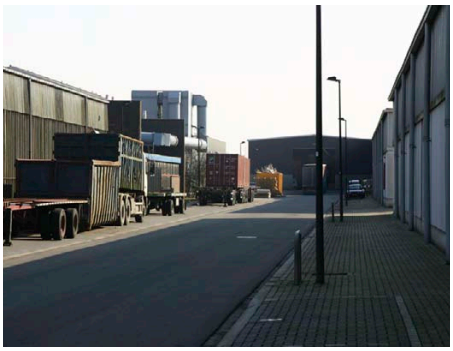
Inmiddels kampen delen van het bedrijventerrein met leegstand. Het gebied is daarin goed te vergelijken met oudere bedrijventerreinen in Amsterdam, zoals de Buiksloterham en Overamstel. De ligging ten opzichte van Amsterdam en de nabijheid van de woongebieden van Zaandam-Oost maken het goed denkbaar dat de Achtersluispolder, net als de Amsterdamse voorbeelden, geleidelijk zal verkleuren tot een gemengd woon-werk gebied, dat onderdeel wordt van de stad

ANALYSE

In de Achtersluispolder bevinden zich potentieel prachtige plekken zoals het monumentale gebouw "De Vrede" met uitzicht over de Zaan en het Noordzeekanaal, maar deze plekken zijn nog ontoegankelijk. Door de insteekhavens is er een grote lengte aan kades en oevers maar ook die zijn grotendeels aan het oog onttrokken.

De aanwezigheid van al dit water biedt goede aanknopingspunten voor een herontwikkeling van het gebied. Ook de bereikbaarheid is goed, via de Wibautstraat en (per fiets) de Zuiddijk zijn er gemakkelijke routes naar Zaandam. Verder zijn er groene elementen van formaat, zoals de begraafplaats en het Vijfhoekpark en, aan de overkant van de Noorder IJ- en Zeedijk, de Gouw en het Darwinpark, rond de Watering. Ook het veenweidegebied is, hoewel nauwelijks zichtbaar, toch dichtbij.

Kruisbaken, zicht op de Vrede

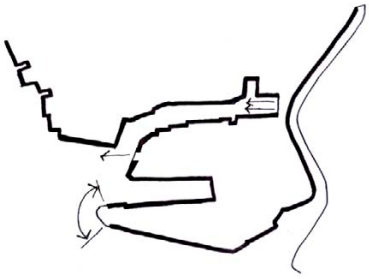

Rijshoutweg

Kop van de Rijshoutweg

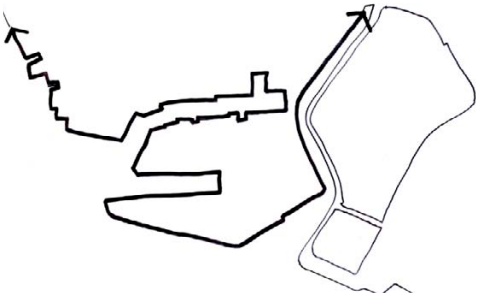
Vredeweg

NoorderIJ- en Zeedijk

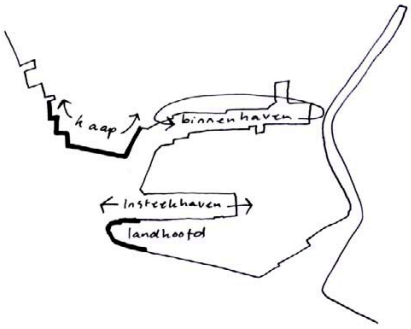
Zuiddijk



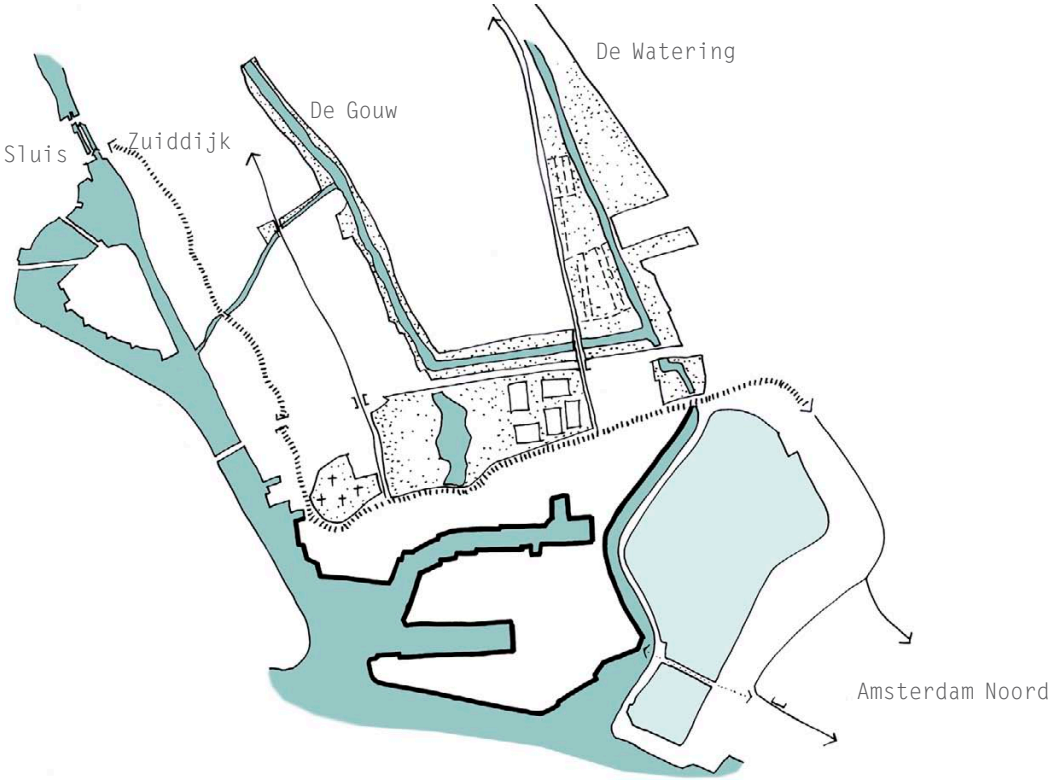
(On)toegankelijke oevers



Grote oeverlengte



Karakteristiek ruimtes



Relaties met de omgeving

VERKLEURING

Deze kenmerken van de Achtersluispolder bieden kansen voor een geleidelijke verkleuring van het gebied. Daarbij moet niet worden gedacht aan het wegbestemmen van de bedrijvigheid, maar juist aan intensivering en opwaardering, met op termijn ook de mogelijkheid om woningen te bouwen. Het aantal arbeidsplaatsen zal daarbij niet af- maar toenemen.

Het spreekt vanzelf dat zo'n intensivering en transformatie tijd kost. Ze zal in stappen gaan verlopen, waarbij het nodig is om zowel actief te interveniëren als in te spelen op autonome ontwikkelingen.

In de komende 10 jaar zal een eerste stap worden gezet door een geleidelijke verkleuring van het gebied bij de ingang van de Isaac Baarthaven. Dit gebied sluit aan op de bebouwde kom van Zaanstad, het is goed bereikbaar en het ligt op een prachtige locatie met uitzicht op de Zaan. Door de aanwezige schroothandel aan de Uiterdijk naar elders te verplaatsen kan tevens de milieubelasting op het Hembrugterrein aanzienlijk worden teruggebracht. De aanwezige scheepswerven zouden juist voor het gebied behouden moeten blijven.

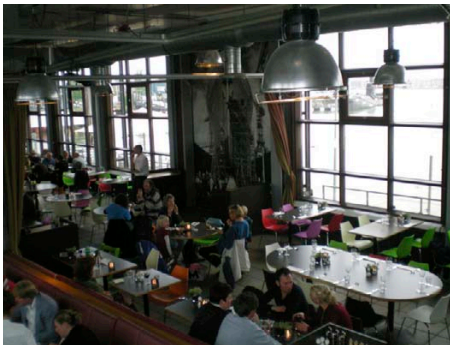
Door een actieve aanpak wordt het mogelijk deze locatie te herontwikkelen voor minder milieubelastende bedrijvigheid en wellicht in de toekomst wonen. De bebouwing kan daarbij verdicht worden en de kade openbaar toegankelijk gemaakt.
Een horecavestiging met zicht op de Zaanmond en het Westelijk Havengebied is denkbaar. Daarnaast zal een beweegbare brug over de kop van de Isaac Baarthaven –mede voor de nooddiensten– de Achtersluispolder beter bereikbaar maken vanuit Zaanstad. Ook een busverbinding over deze brug is mogelijk.

Een tweede stap naar een intensiever ruimtegebruik is het introduceren van goed openbaar vervoer. Door de nieuwe hoogwaardige busverbinding tussen Zaanstad en Amsterdam (HOV) te leiden via de Achtersluispolder wordt het gebied goed ontsloten en goed verbonden met Amsterdam.

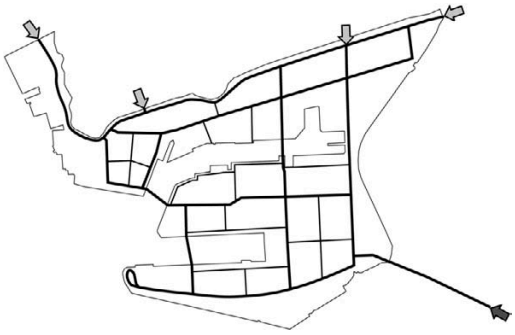
Op de langere termijn kan de Achtersluispolder een fijnmaziger stratennet krijgen, waardoor het gebied geschikt wordt voor een grotere variatie aan functies: niet alleen grootschalige hallen, maar ook fijnkorreliger bebouwing. Daarbij zullen de kades van de insteekhavens –gedeeltelijk– toegankelijk worden, zodat een stedelijker openbare ruimte gaat ontstaan.

De kwaliteit als stedelijk gebied kan verder worden verhoogd, door de oever langs het Noordzeekanaal gedeeltelijk te bestemmen tot een groene parkstrook, zoals die ook langs het Shellterrein in Amsterdam in aanleg is. Het monumentale gebouw De Vrede kan daarin een hotel of (ooit) een woongebouw worden, met een nautisch centrum en de Noorder IJplas aan zijn voeten.

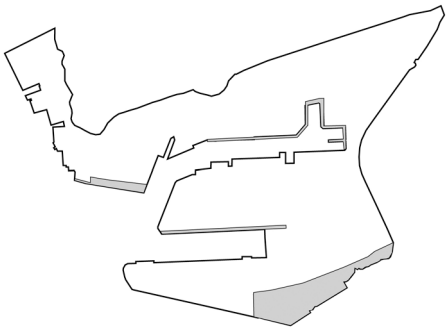
Loods 6, KNSM-eiland


IJkantine, NDSM terrein, Amsterdam

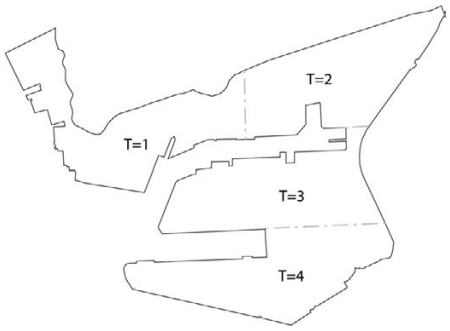
Buiksloterham, Amsterdam



Fijnmaziger infrastructuur

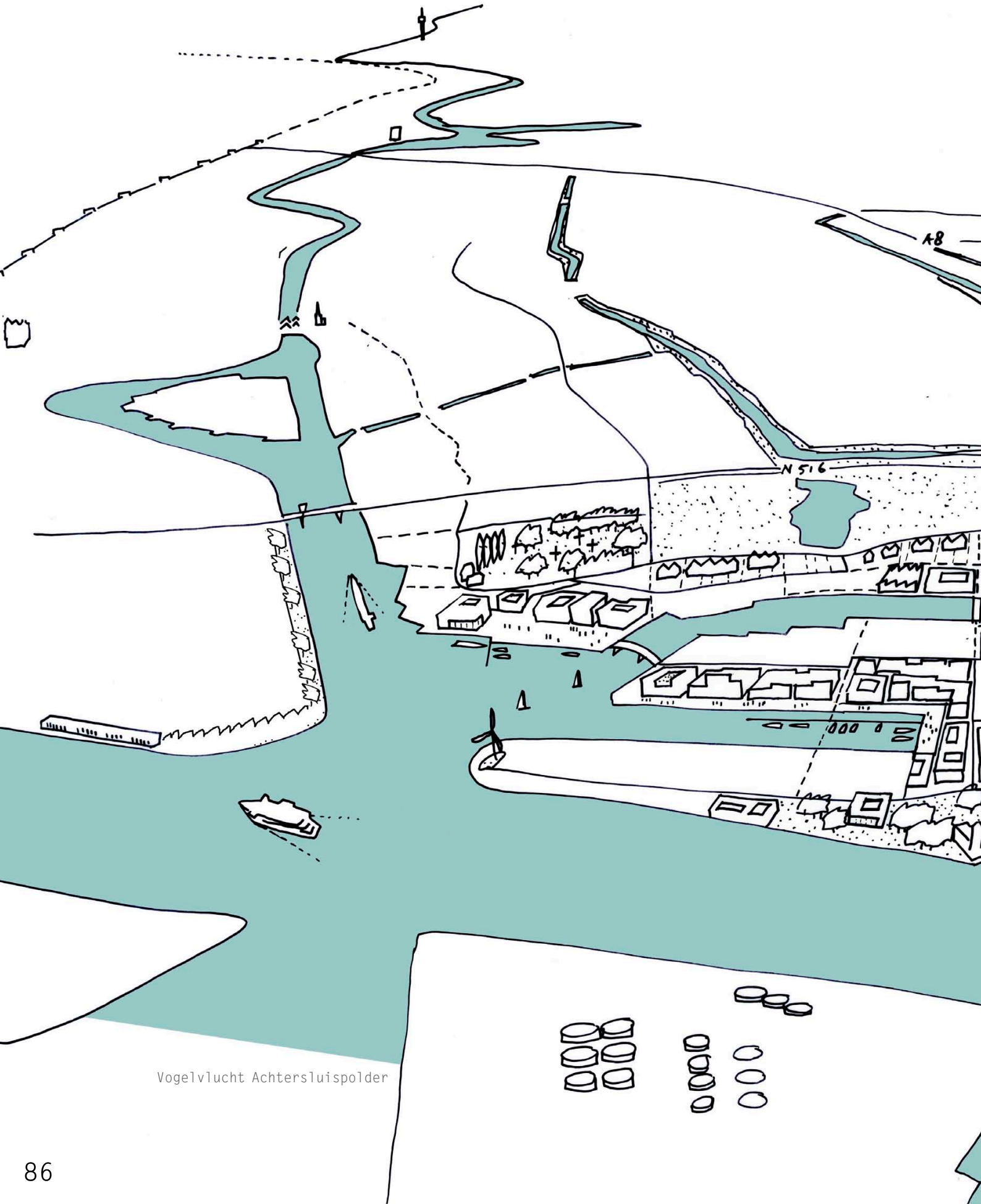


Strategische openbare ruimtes

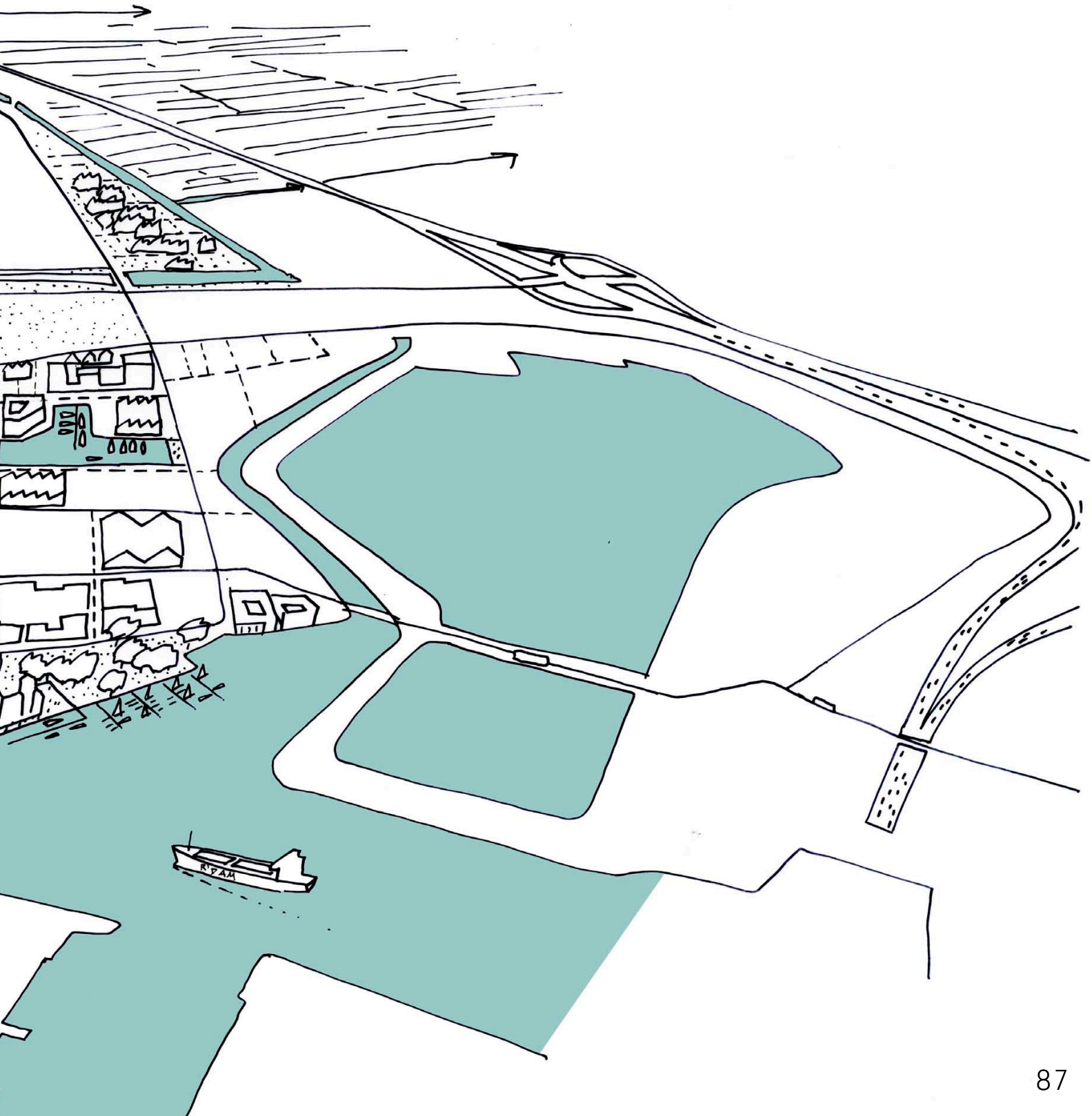


Fasering van noordwest naar zuidoost

Ruimtelijk voorstel Achtersluispolder



Vogelvlucht Achtersluispolder

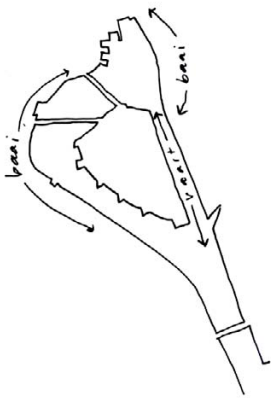

R'DAM

BAAI VAN ZAANDAM

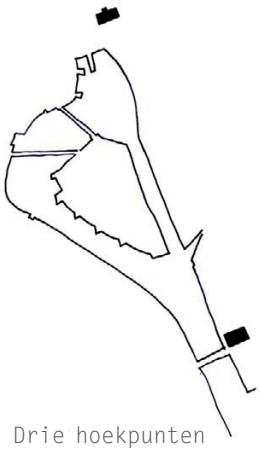
ANALYSE

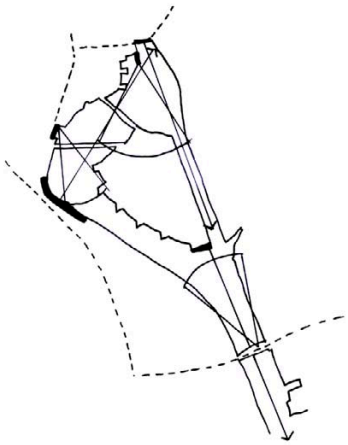
Tussen de J.M. den Uylbrug en de Wilhelminasluis krijgt de Zaan door haar riante bochten, brede water en weidse perspectieven het karakter van een baai. De oevers zijn hier over een grote lengte openbaar. De baai wordt gemarkeerd door hogere bebouwing op drie hoekpunten: de torens bij het station van Inverdan, de Beatrixflat bij de sluis en het woongebouw De Conrad bij de Den Uylbrug. In het midden ligt het groene Zaaneiland, dat in de jaren '90 transformeerde van industrieterrein tot woongebied.
De baai vormt het gezicht van Zaanstad vanaf de zuidelijke entree van de stad.

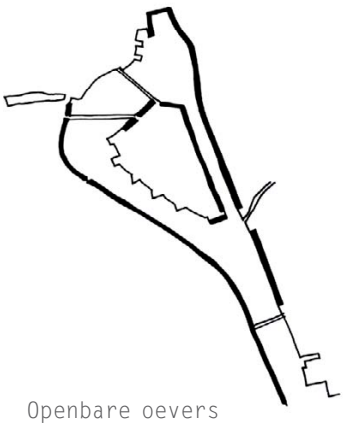
Van oudsher werd de baai aan de buitenzijden begeleid door lange bomenrijen. Zo waren de gebogen oeverlijnen en de grote afmetingen van het water ook op afstand te herkennen. Het beeld van de huidige baai zou aanzienlijk worden versterkt als deze bomenrijen worden terug-gebracht en het water in de buiten-bochten open blijft. Zo kan de "visuele omarming" van de baai weer zichtbaar worden.

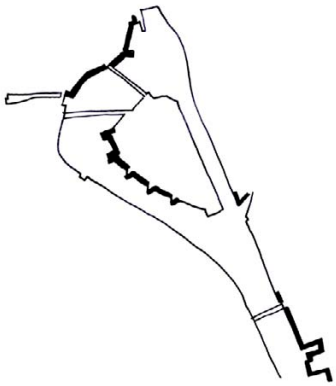


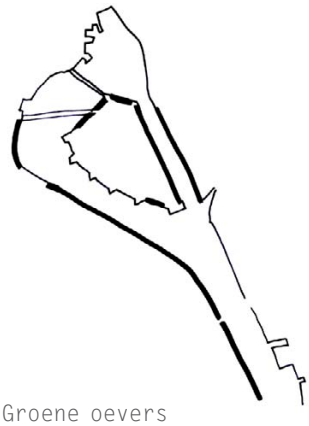
Baai-vaart

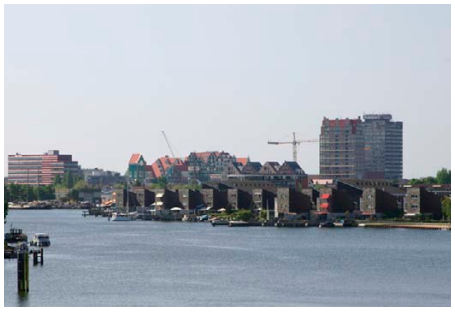

Drie hoekpunten


Doorzichten en zichtpunten


Openbare oevers


Geprivatiseerde oevers

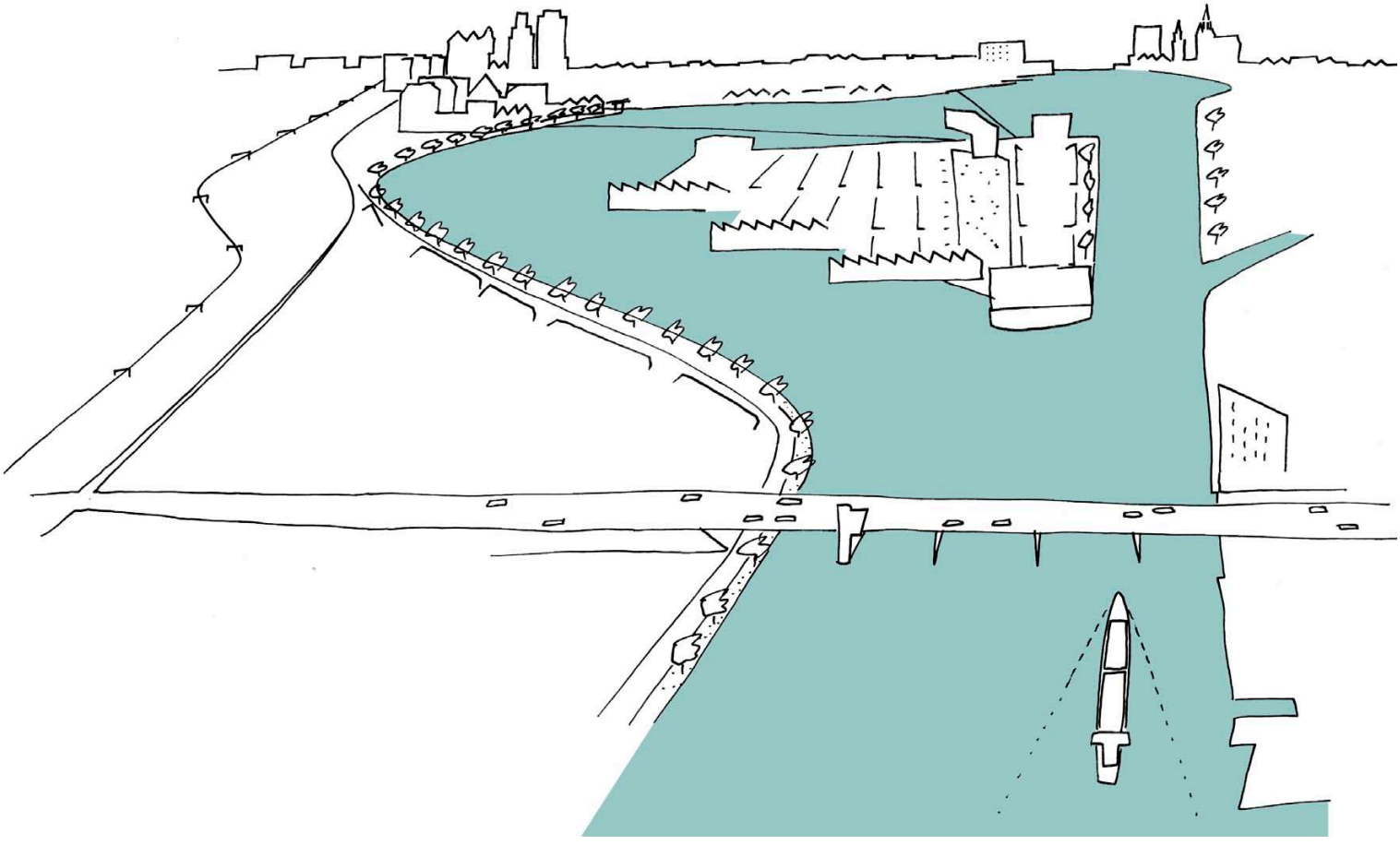

Groene oevers



Hoogbouwconcentratie Inverdan

Hoogbouwconcentratie sluis

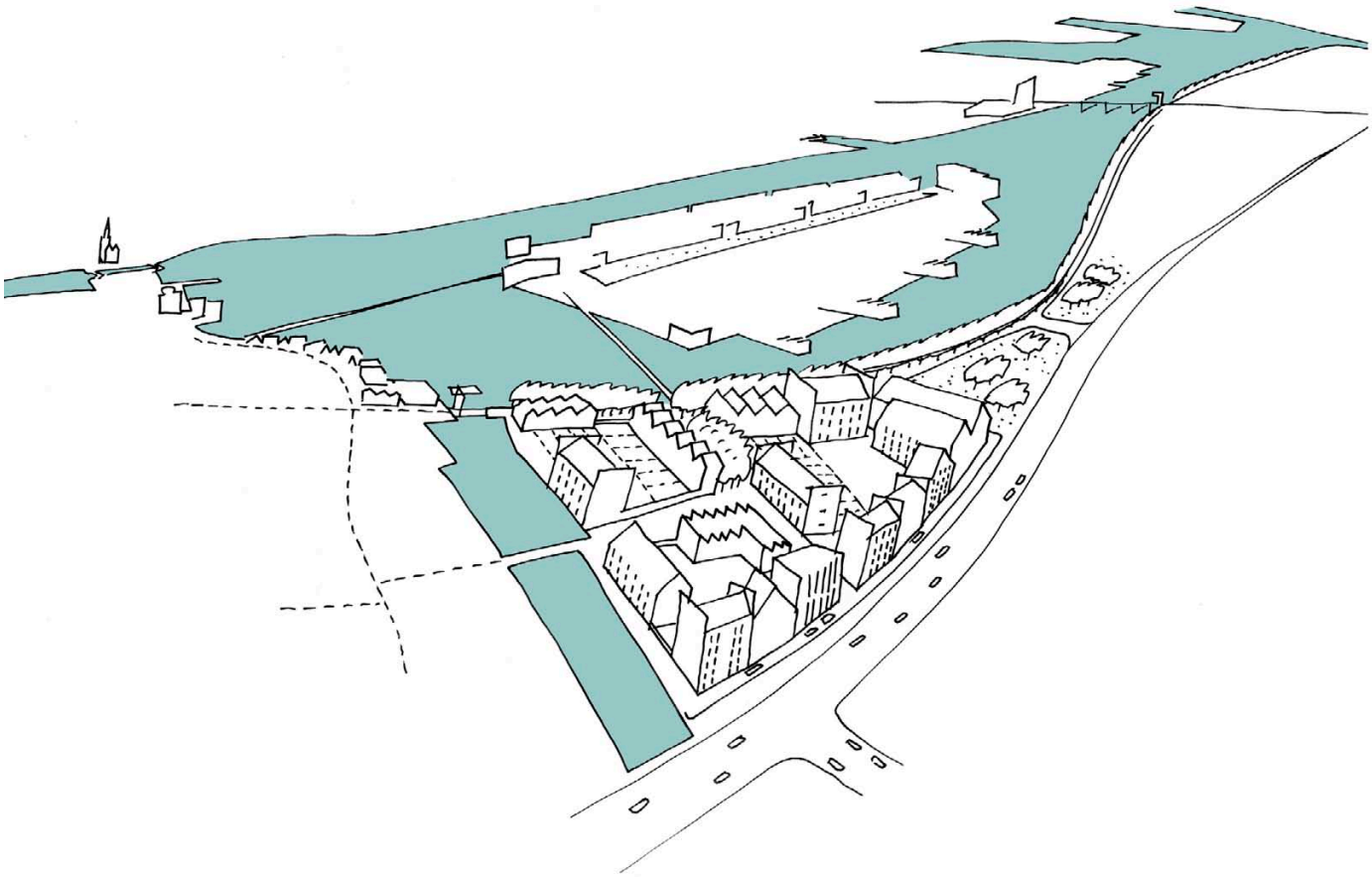
Silhouet Zaandam



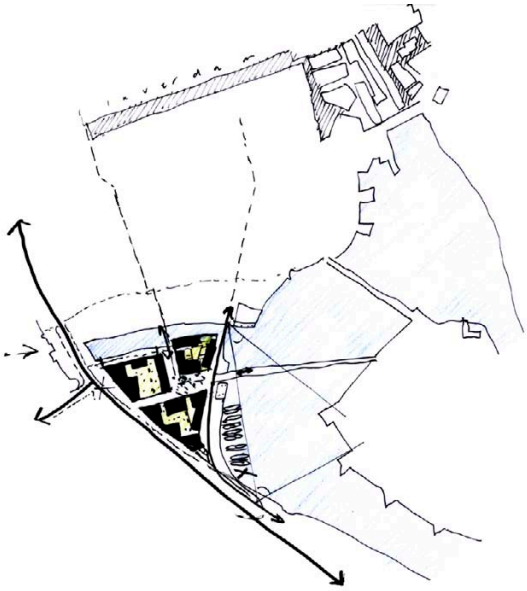
Vogelvlucht perspectief van de Baai van Zaandam

BOUWEN AAN DE BAAI

Een bijzondere locatie aan de baai is de voormalige Houthaven in de bocht van de rivier tussen Provinciale Weg en Houthavenkade. Na de demping van het water hield dit gebied een bedrijfsbestemming, maar inmiddels zijn er plannen voor een algehele herontwikkeling. Hier heeft Zaanstad een unieke kans zich aan de baai te profileren. Omdat het gebied weinig milieubeperkingen kent, is een ruim aandeel woningen mogelijk, zowel in de vorm van appartementen als van grondgebonden woningen. Ze liggen prachtig aan het water en hebben de centrumvoorzieningen van Inverdan en het station op loopafstand. Ook werkfuncties zijn een goede optie, het gebied is immers een vooruitgeschoven post van Inverdan en het vormt tegelijk de schakel naar de perifere detailhandel op het vroegere Bruynzeelterrein. Een bebouwing met zowel werken als wonen en voorzieningen is dan ook gewenst. Een menging van kleine huizen en grote 'woon- en werkfabrieken' kan zorgen voor een echte Zaanse karakteristiek. Gezien vanaf de baai vormt die een goede voorgrond voor het nieuwe silhouet van Inverdan.



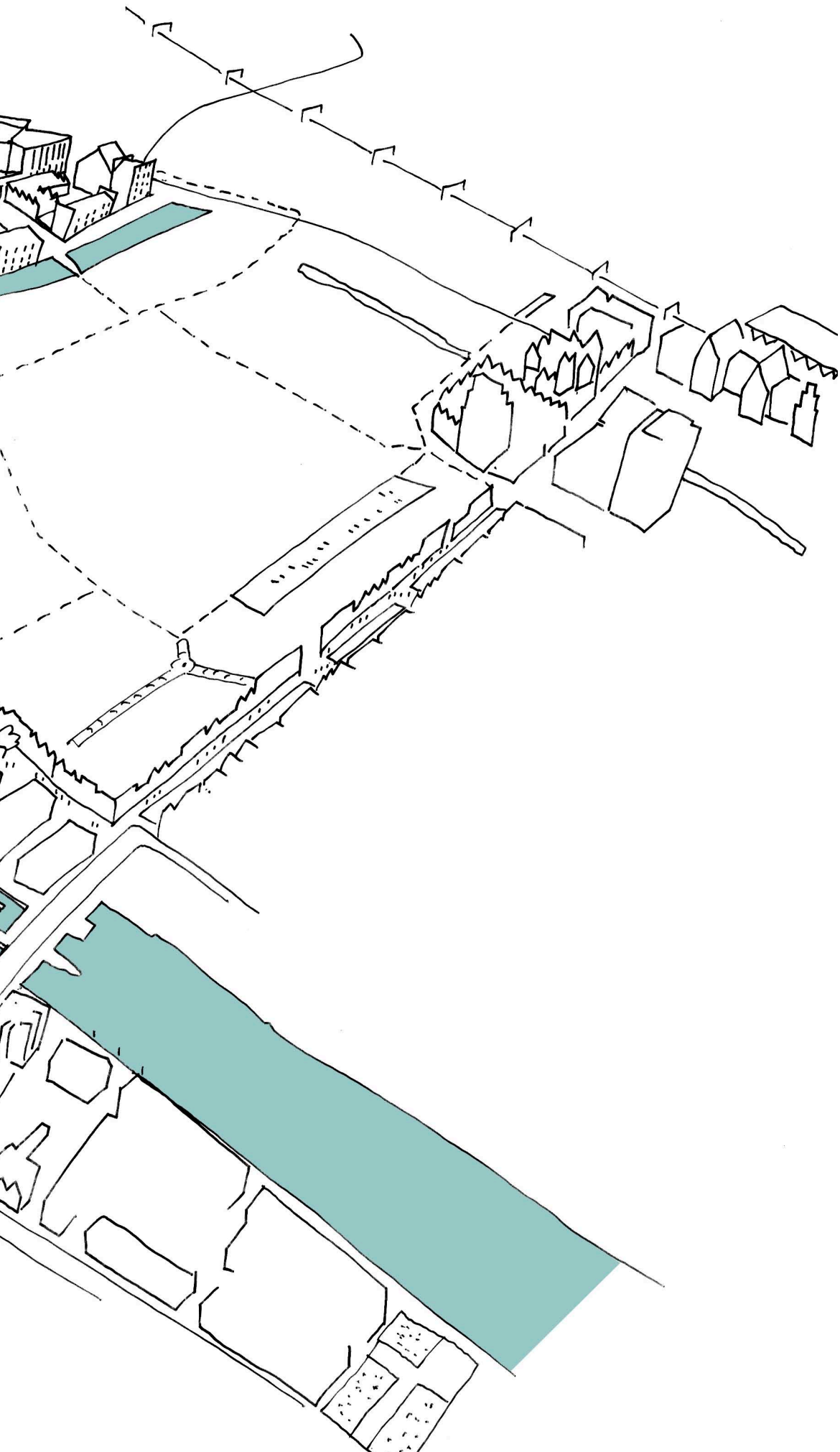
Vogelvlucht Houthavenkade



Planschets

Ruimtelijk voorstel

Vogelvlucht Baai van Zaandam



RESTAURANT

DE SLUIS VAN ZAANDAM

DE SLUIS VAN ZAANDAM

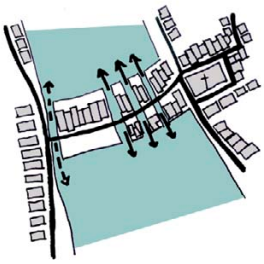
OPGAVE

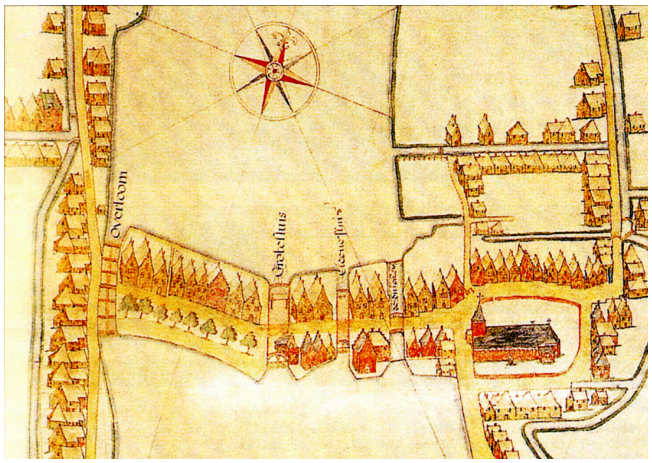
Het gebied rond de sluizen van Zaandam verdient bijzondere aandacht omdat op korte termijn een vernieuwing van de Wilhelminasluis gaat plaatsvinden. Daarbij worden de in- en uitvaartopeningen verbreed en de bruggen aan weerszijden vernieuwd. Deze ingreep biedt een uitgelezen kans voor een kwaliteitsimpuls, waarbij het sluiscomplex meer dan nu een onderdeel van de stad wordt. Sleutelbegrippen daarbij zijn een goede openbare ruimte, herstel van een aantal historische kenmerken en een robuuste, zorgvuldig vormgegeven detaillering van de nieuwe sluis en bruggen.

GESCHIEDENIS

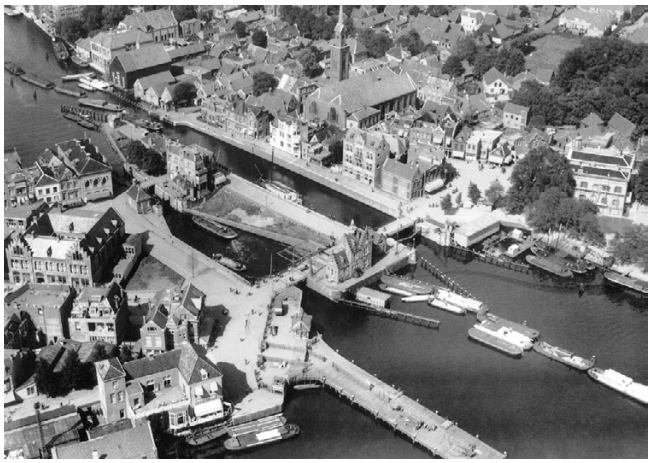
Het sluizencomplex heeft in de loop van de geschiedenis al veel veranderingen doorgemaakt. Rond 1700 was er sprake van drie kleine sluizen met een overtoom, waarbij de dam vrijwel helemaal was bebouwd. In de 18de eeuw ontstond de nog bestaande westelijke Grote Sluis met zijn accijnshuisjes, trappartijen en monumentale wapenschilden.

Daarnaast werd in 1902 een nieuwe grotere sluis gegraven,de Wilhelminasluis, waarbij de oude dam werd doorgebroken en de meeste bebouwing rond de sluis gesloopt. De route over de sluis wordt dan verlegd naar het verlengde van de Czaar Peterstraat en er verschijnen nieuwe gebouwen, zoals een postkantoor en, op de sluis, een havenkantoor. De nieuwe sluis krijgt een zorgvuldige detaillering met gemetselde kademuren, stenen trappartijen, gietijzeren hekwerken en sierlijke lantaarns.





ca. 1650



ca. 1924

Naarmate de stad zowel in het westen als in het oosten verder groeit wordt de gebrekkige verbinding over de Zaan een steeds groter knelpunt. Daarom wordt rond 1960 tussen de Gedempte Gracht en de Peperstraat een nieuwe brug geslagen, de Beatrixbrug, die de centra van de stad aan weerszijden van de Zaan met elkaar verbindt.
De nieuwe brug maakt het mogelijk om bij het schutten van de sluis het verkeer over een van de twee bruggen door te laten rijden. Ook deze ingreep wordt zorgvuldig vormgegeven met sierlijk afgeronde bruggenhoofden en sluismonden, fraai metselwerk en deksloven van natuursteen.

Later wordt ook de Wilhelminabrug vervangen door een groter exemplaar. Het havenkantoor wordt afgebroken en er komt op de sluis een nieuw uitwateringsgemaal. Op de Oostkade wordt een verkeersdoorbraak voorbereid, die de Beatrixbrug rechtstreeks zal verbinden met de nieuwe Wilhelminabrug. Na het aankopen en slopen van een aantal panden komt men halverwege de jaren '70 tot inkeer, de doorbraak gaat niet door en het ontstane gat wordt opgevuld met lage paviljoens.

ca. 1960

2010

NIVEAUVERSCHILLEN

Opvallend bij de sluis zijn nog steeds de grote hoogte- en niveauverschillen. Door het verschil in hoogte tussen de waterkerende IJ-dijk en de dijkjes langs de Zaan liepen de kades langs de sluizen van oudsher trapsgewijs naar het noorden af. De aanleg van de Beatrixbrug op hetzelfde niveau als de Wilhelminabrug leidde tot een onderbreking in de cascade van trappen, waarbij verrassende perspectieven op de sluis ontstonden, maar ook, met name aan de oostkant, ongewilde barrières: de paviljoens belandden in een doodlopend openbaar gebied met onoverzichtelijke routes. Van de publieke functie van deze paviljoens is dan ook maar weinig over, het gebied maakt een haveloze en verlaten indruk.

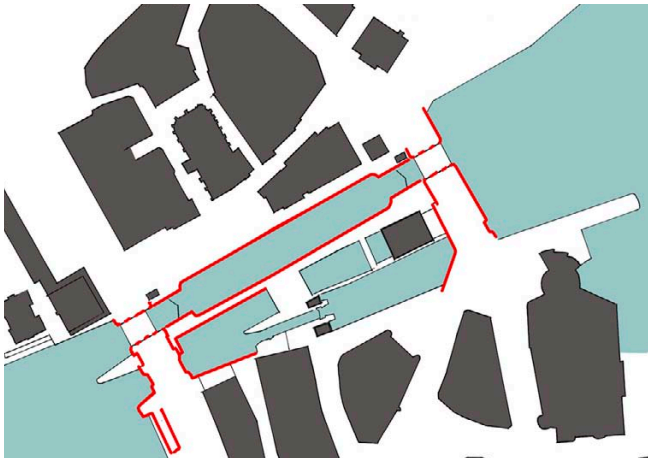
KADES EN KUNSTWERKEN

De sluizen, bruggen, kades en gebouwen vormen nog steeds een monumentaal geheel van grote kwaliteit. De zorgvuldige detaillering van de kades en kunstwerken in verschillende periodes heeft geleid tot een harmonieus geheel. Nieuwe ingrepen in de sluis moeten dan ook even zorgvuldig plaatsvinden en een nieuwe harmonie met het bestaande opleveren.

Zicht op de accijnshuisjes

Kademuur

Niveauverschillen



Kade, als kunstwerken

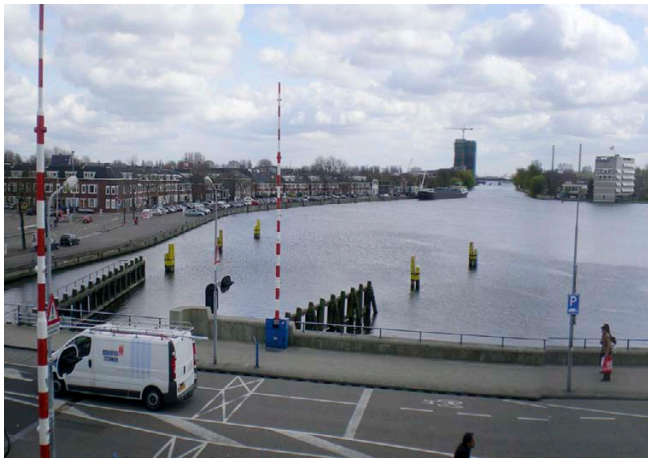
RUIMTES

Van de oorspronkelijke bebouwing op het sluizencomplex, waaronder het 19de eeuwse havenkantoor, is maar weinig bewaard gebleven. Daardoor is ook het karakter van het complex veranderd. Ooit waren de dam en de sluis het hart van Zaandam, waar zich het stedelijk leven concentreerde tussen dicht opeenstaande gebouwen. Tegenwoordig oogt de ruimte leeg en utilitair. Parkeerplaatsen, slagbomen en containers doen meer denken aan een industrieterrein dan aan een mooie stedelijke ruimte. De opgave is het gebied weer onderdeel te laten zijn van de Zaanse binnenstad, zowel in routing als in programmering.

ROOILIJNEN

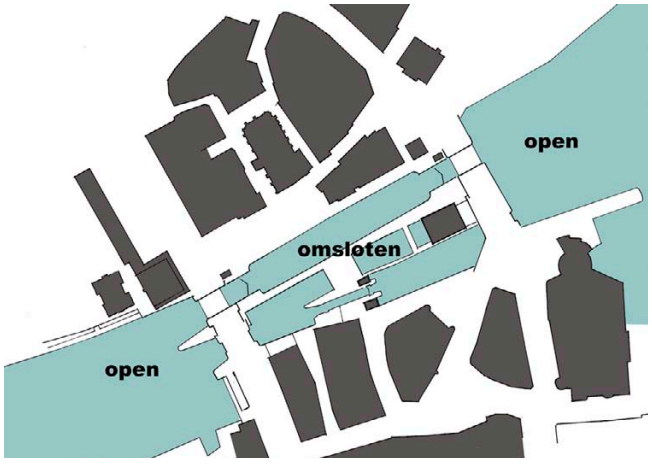
Het sluizencomplex kent van oudsher verschillende rooilijnen aan weerszijden. Aan de westkant vallen verspringingen in de rooilijn op. Het postkantoor, het theater en de andere grote gebouwen hebben ieder hun eigen oriëntatie. Langs de oostrand stonden de gebouwen daarentegen in een aaneengesloten, rechte rooilijn, evenwijdig aan de sluis. De gedeeltelijke sloop van de bebouwing aan de Oostkade en de nieuwbouw van de paviljoens hebben geleid tot een verbrokkeling van deze wand.

Om van de sluis weer een aantrekkelijke stedelijke ruimte te maken is het nuttig de bebouwingswand langs de Oostkade te herstellen. Door ter plaatse van de kiosken de historische rooilijn terug te brengen ontstaat een rustige en eenduidige wand in het verlengde van de nog bestaande panden. Het pleintje bij de kerk rond de muziekkoepel wordt daarbij weer een besloten openbare ruimte.



De ‘open’ Baai van Zaandam

Een van de grotere gebouwen aan de sluis



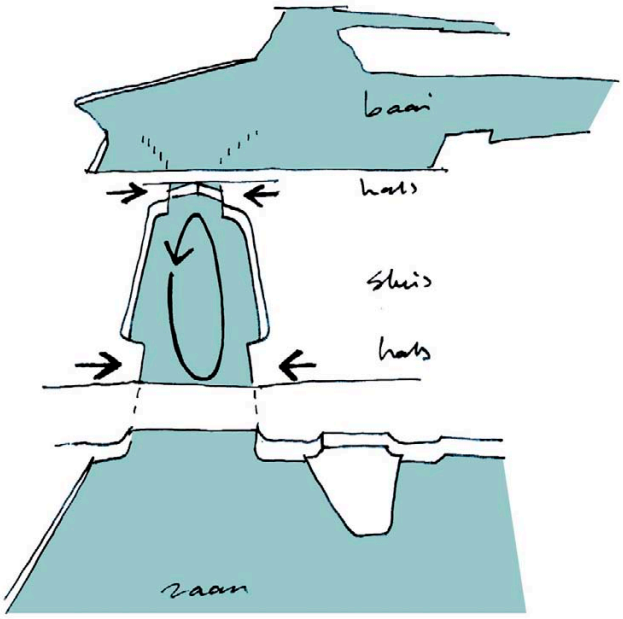
Karakteristiek ruimtes

Nieuwe rooilijnen

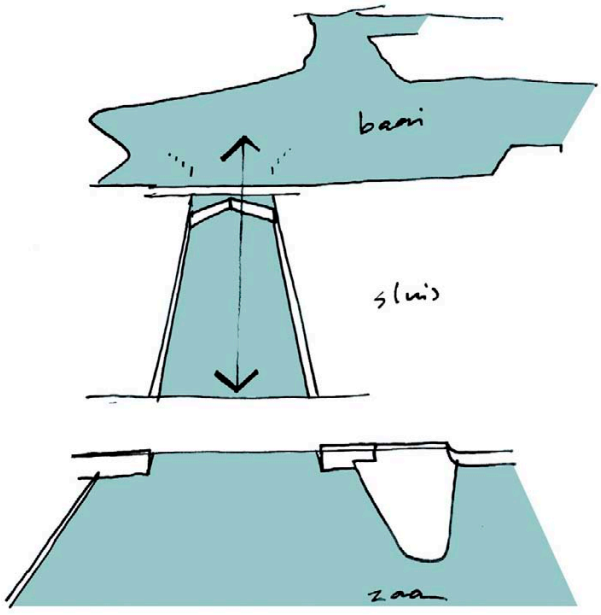
VERBREDING SLUIS

De sluizen vormden van oudsher een kleinschalige schakel tussen het brede water van de Zaan en het nog veel bredere IJ. Door de sluismonden werd het water letterlijk ingesnoerd en ontstond een intieme stedelijke ruimte in het centrum van de stad. Bij de vernieuwing van de sluis zal deze insnoering worden opgeheven, de nauwe in- en uitvaartopeningen gaan verdwijnen en de sluis krijgt aan beide zijden een rechte wand. De nieuwe Wilhelminasluis snijdt zo als een mes door de toch al lege wegwaairuimte.

Een middel om iets van de historische beslotenheid te behouden is het toevoegen van een bastion met bomen aan de zuidzijde. Daardoor wordt de sluismond visueel vernauwd en ontstaat weer perspectief en diepte in de ruimte. Het bastion vormt tegelijk een nieuwe uitzichtplek vanaf de sluis op het Zaaneiland en de baai. Aan de noordzijde is eveneens een visuele vernauwing mogelijk door de lege hoek van de Gedempte Gracht naast Dynabyte weer te bebouwen.

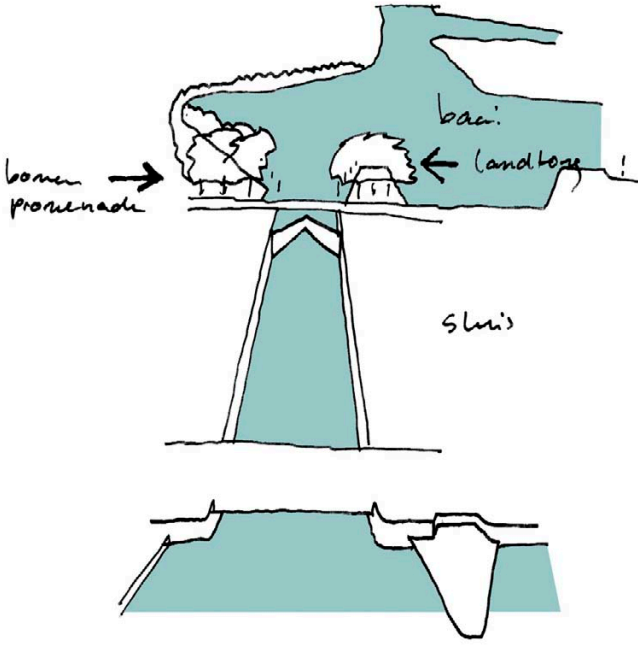


Huidige situatie

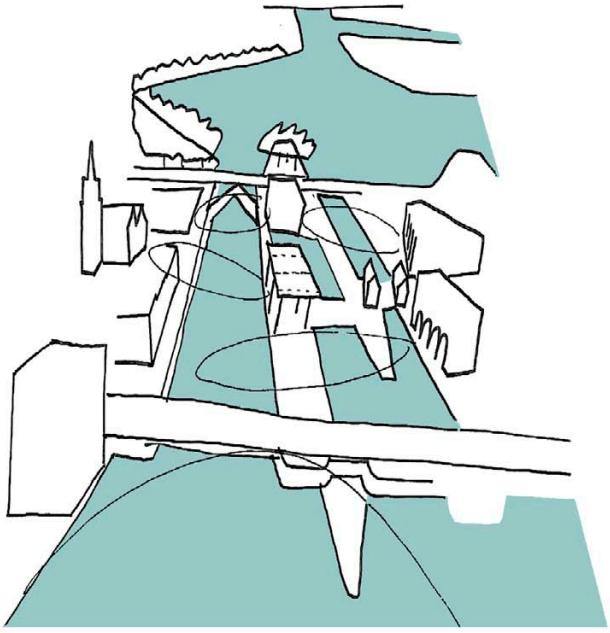


Situatie na sluisverbreding

Referentie Parijs van een landtong



Ingrepen aan de zijde van de baai



Positie bebouwing aan sluis

OPENBAAR GEBIED

De nieuwe kade aan de oostkant van de sluis ligt bij voorkeur op één niveau met de Wilhelminabrug en Beatrix-brug, zodat het doodlopend openbaar gebied verdwijnt. Een eerste stap naar deze nieuwe situatie is het verhogen van het maaiveld ter plaatse van de paviljoens tot een publieke ruimte met terrassen bij de sluis. Het toevoegen van bebouwing kan een latere tweede stap zijn. Een horecabestemming op de begane grond zal de levendigheid van de nieuwe kade verhogen.

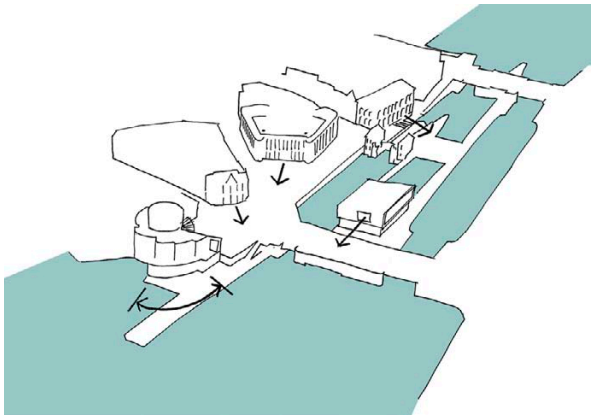
Om de publieke functie van het sluiscomplex te versterken is ook bebouwing op het plateau naast het uitwateringsgemaal te overwegen. Denk aan een horecavestiging, een podiumconstructie, een arcade of een sluiswachtershuis. Deze toevoeging moet transparant zijn, maar ook helpen de nu amorfe ruimte te geleden en het gebied aantrekkelijker te maken voor publiek. Zo kan het sluiscomplex opnieuw een onderdeel worden van de stad.

Detail postkantoor

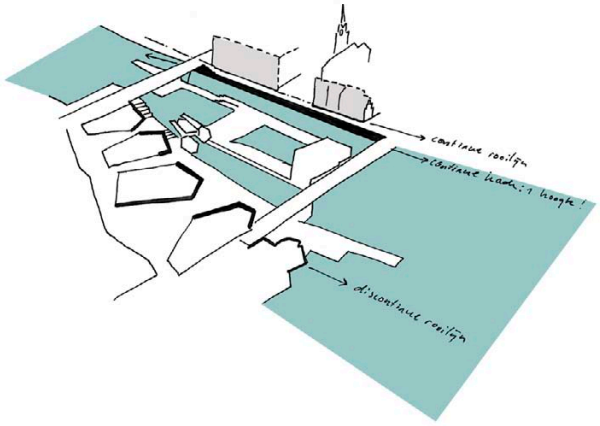
Detail sluis

Huidige situatie sluis

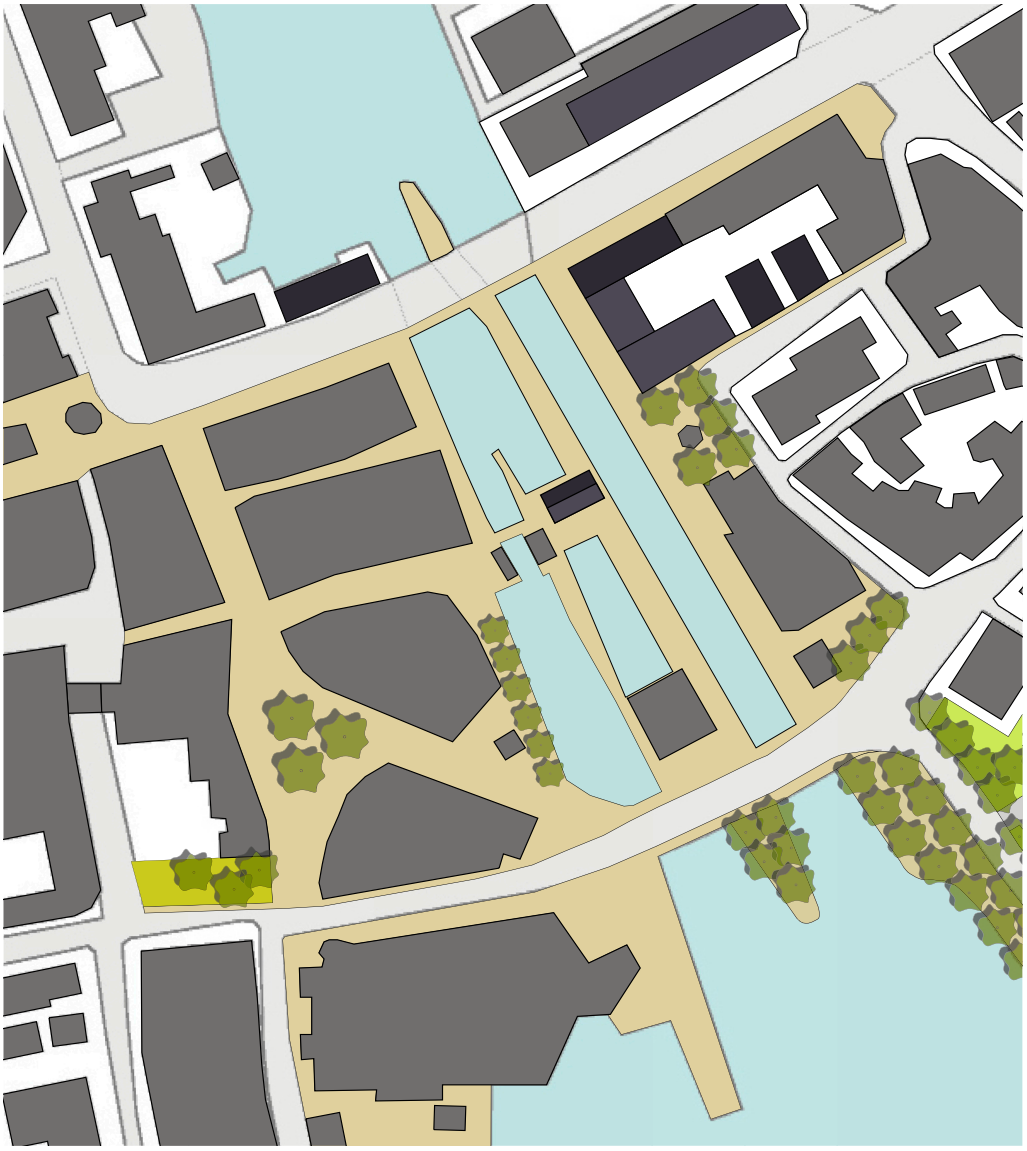
Voorstel toekomstige situatie



Oriëntatie gebouwen rondom de sluis



Rooilijnen



Ruimtelijk voorstel sluisgebied

DE BURCHT

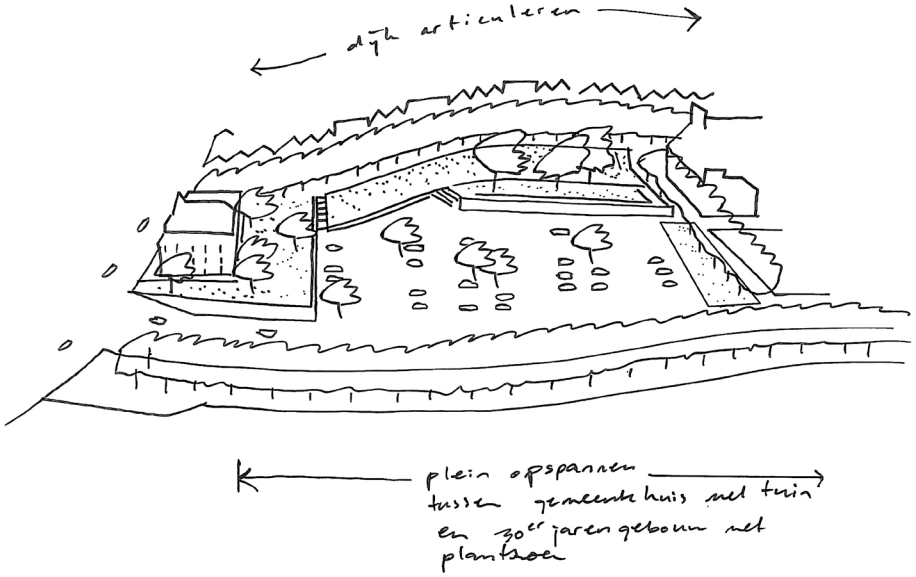
De Burcht is al meer dan een eeuw een open ruimte aan het water. Oude ansichtkaarten tonen het beeld van een soort manifestatieveld aan de voet van het toen nog vrij nieuwe stadhuis. Tegenwoordig is het een ruimte waar geparkeerd kan worden en waar evenementen zoals kermis en circus worden gehouden. Aan zo'n ruimte is behoefte, er zijn geen alternatieven in het centrum van Zaandam. Daarom moet de Burcht open blijven, maar daarbij moet de inrichting wel veranderen. Door het plein net als vroeger in een horizontaal vlak te leggen wordt de oude Zuiddijk weer herkenbaar. Hier is ruimte voor terrassen waar je onder de bomen en over de auto's uitkijkt op de Zaan.

Langs de Zaan kan de dubbele bomenrij die al door Monet geschilderd werd, in ere worden hersteld waardoor de Zaan weer een groene oever krijgt. In plaats van een parkeerstrook is hier een voetgangerspromenade op zijn plaats. Het oude gemeentehuis aan de noordkant vraagt om een representieve tuin die recht doet aan het historische belang van dit gebouw. Als ook langs de zuidkant van het plein een bomenrij wordt aangebracht ligt de Burcht aan alle kanten in een groene lijst van bomen.

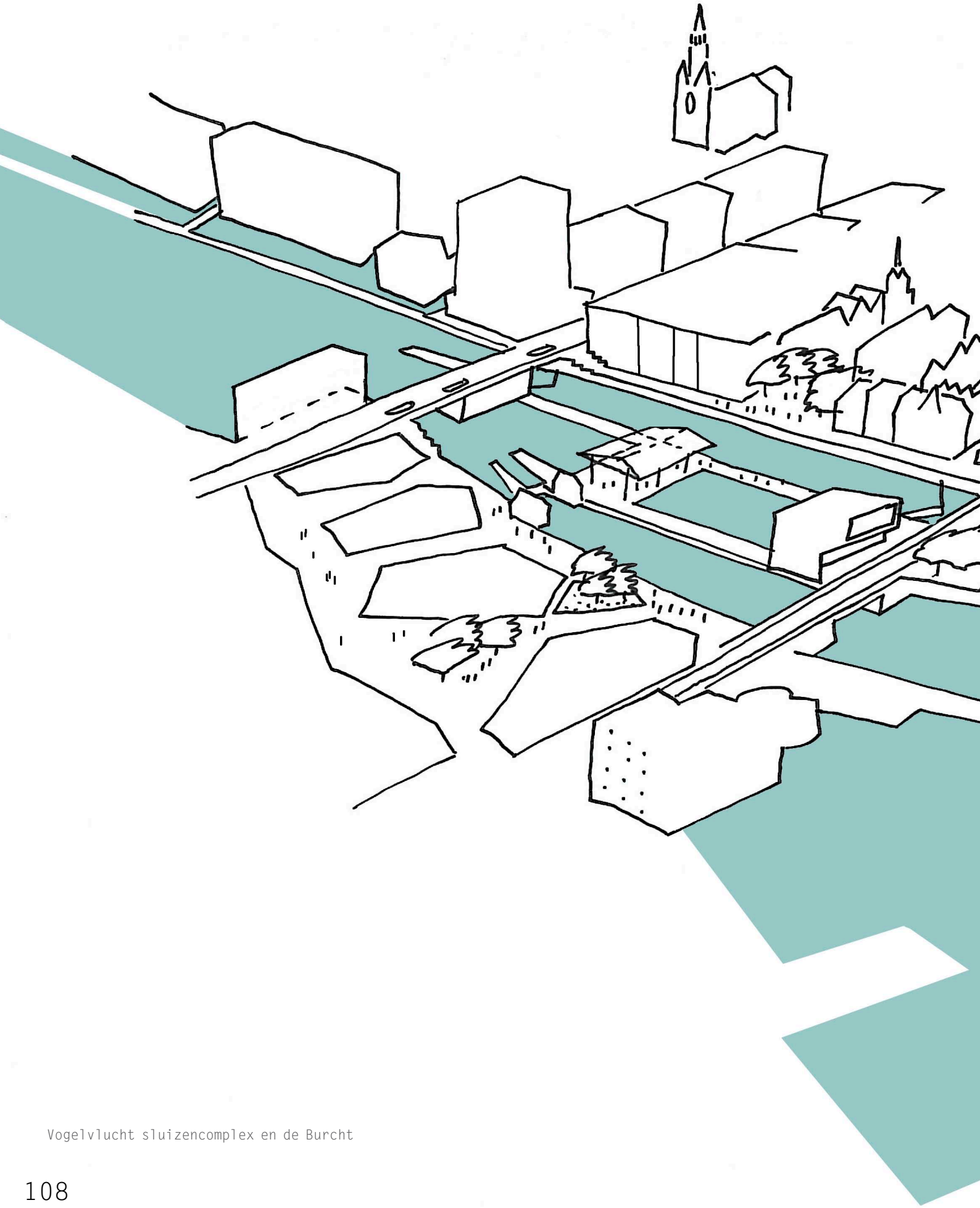
Oude ansichtkaart van de Burg

Schilderij de Burcht, Monet

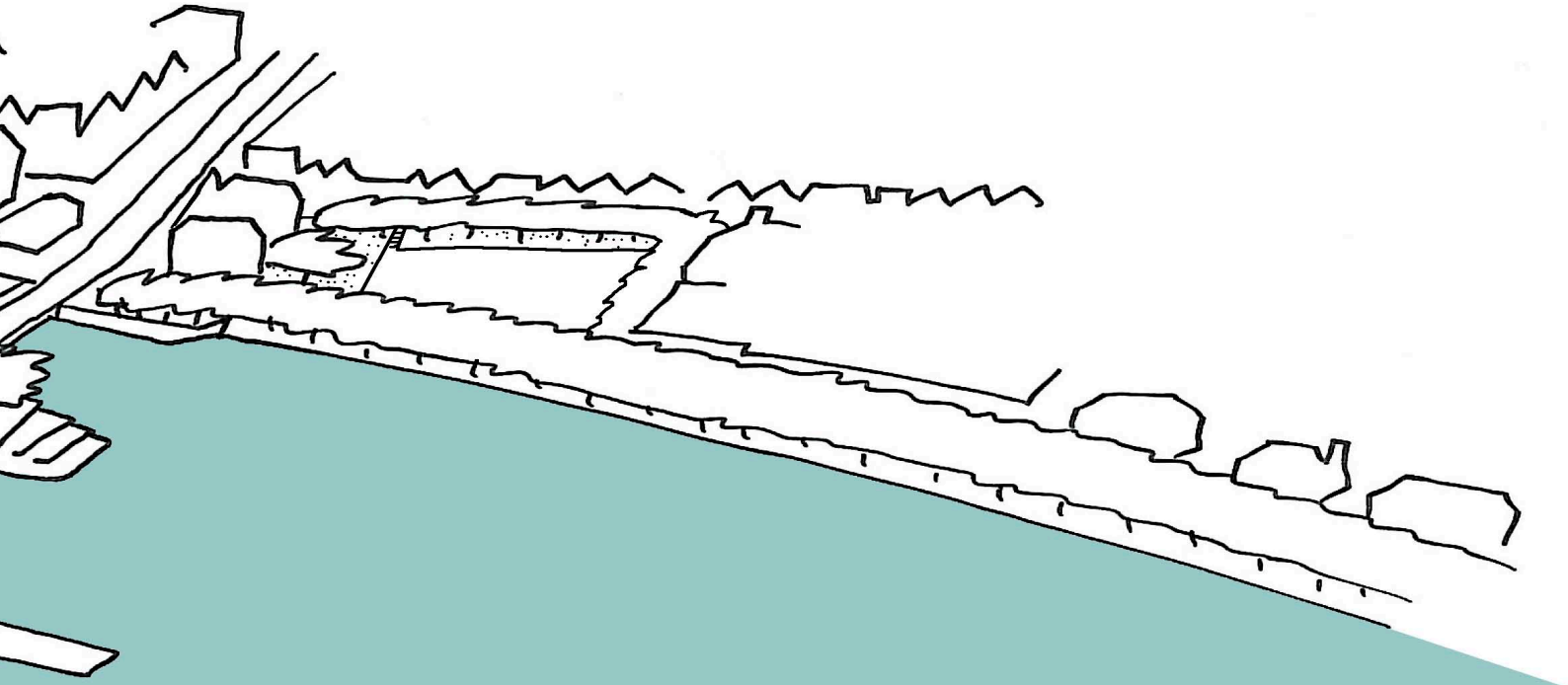
De huidige parkeerruimte



Ruimtelijk voorstel Burcht



Vogelvlucht sluizencomplex en de Burcht

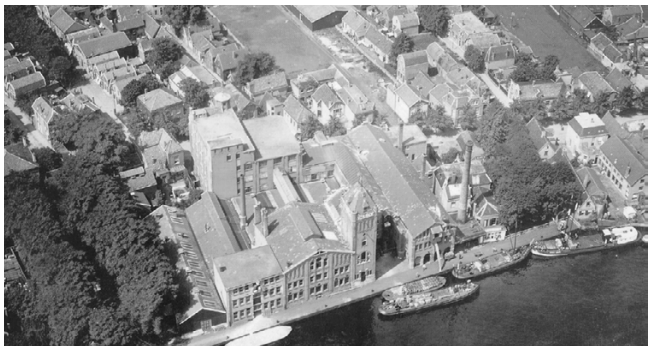


VERKADEBUURT

OPGAVE

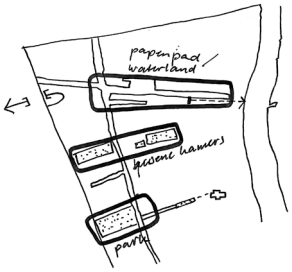
Het Verkadeterrein tussen Papenpad en Reigerstraat ligt op een strategische positie binnen Zaanstad. Aan de Zaan is de oude Koekfabriek de afgelopen jaren ontwikkeld tot een betekenisvolle stedelijke plek met gemengde en openbare functies, maar de verbinding tussen deze “voorpost” en het achterland ontbreekt. Mocht Verkade ooit besluiten tot een verplaatsing van het bedrijf dan ligt er een kans voor het herstel van deze oost-westverbinding. Bovendien zijn er dan goede herontwikkelingsmogelijkheden op het terrein omdat Verkade uitsluitend milieubelast is door de huidige productie. In verband daarmee is een verkenning uitgevoerd naar de ruimtelijke mogelijkheden.

Het Papenpad

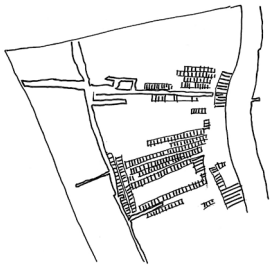


Verkadefabriek eo. anno 1922

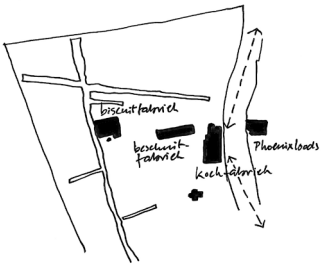
De oude Koekfabriek



Bijzondere openbare ruimtes



Omringende kleinschalige woonbebouwing



Monumentale gebouwen

ANALYSE

Op het Verkadeterrein staan verschillende waardevolle industriële gebouwen en complexen. De architectuur is bijzonder door de karakteristieke baksteenbouw uit de jaren '20 van de vorige eeuw.

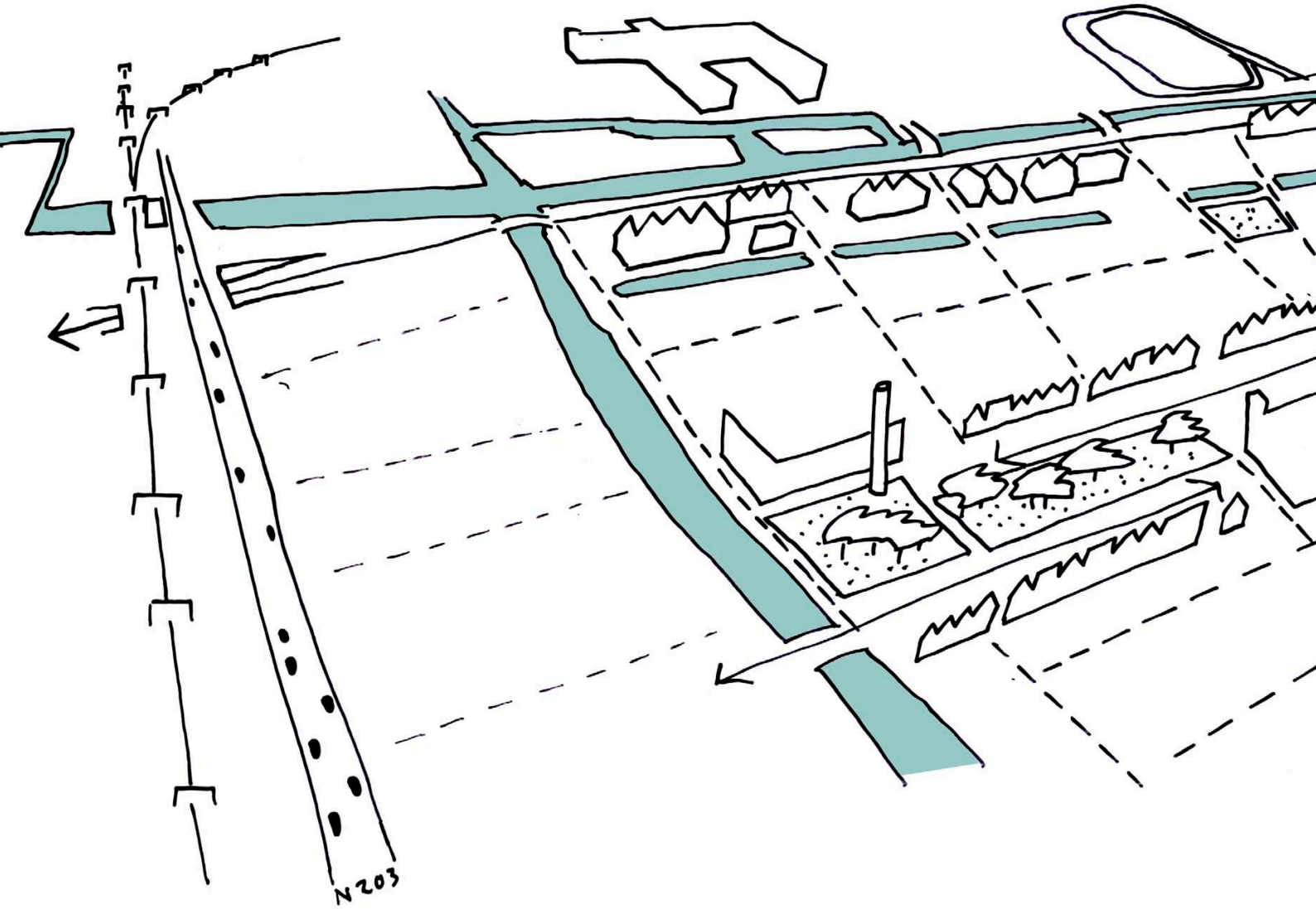
De omringende woonbuurten worden gekenmerkt door smalle woonstraten en -paden met individuele woningen. Het schaalcontrast tussen de kleine en lage woningbouw en de grote fabriekscomplexen is opvallend. In het dichte stedelijk weefsel liggen een aantal bijzondere openbare ruimten zoals de Vaart, het Papenpad en de tuinen van Verkade.

Vooral het Papenpad is van bijzondere kwaliteit. De groene oevers van het pad vormen samen met het water van de Vaart een informeel waterlandschap dat sterk contrasteert met de orthogonale structuur van de straten en paden in de buurt. Door de aanleg van de spoorlijn en de provinciale weg is de verbinding naar het Westen echter geblokkeerd. De wijk Westerwatering ligt relatief geisoleerd.

HERSTEL VEBINDINGEN

Bij een herontwikkeling van het terrein ligt hier een kans om de verbinding te herstellen. Het Papenpad kan worden doorgetrokken naar Westerwatering via de tunnel onder het spoor en de provinciale weg. Het Verkadeterrein biedt daarbij kansen voor een gevarieerd woon- en werkprogramma met een compacte openbare ruimte. Er kan een aantrekkelijk stedelijk gebied ontstaan dat naadloos past bij de omgeving.

Ruimtelijk voorstel Verkade-terrein



Vogelvlucht Verkade-terrein en achterland

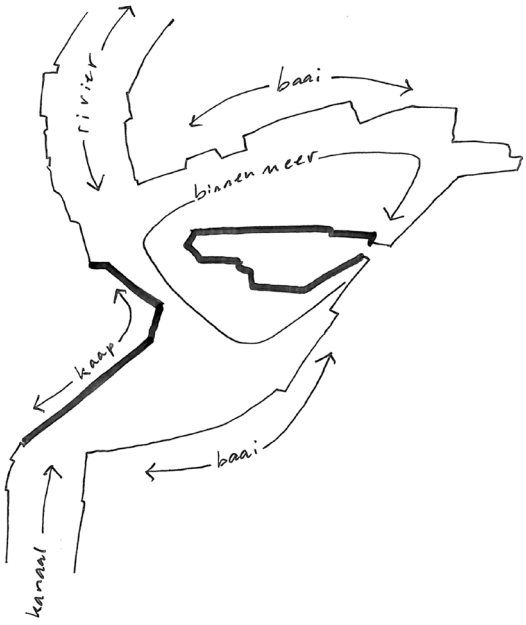
VERKADE

DE WIJDE ZAAN

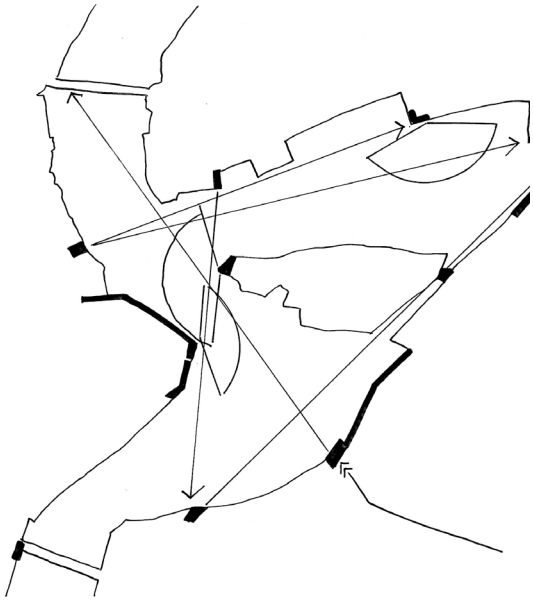
OPGAVE

In de omgeving van het Kalf verbreedt de Zaan zich tot een merenlandschap met als middelpunt het schiereiland De Hemmes. Al jaren wordt gezocht naar een nieuwe bestemming voor dit eiland die recht doet aan de kwaliteit van de locatie. Datzelfde geldt voor de noordelijke oever van de Wijde Zaan. Daarom is een verkenning uitgevoerd naar de ruimtelijke mogelijkheden van De Hemmes en de Noordoever. Leidend daarbij was de bijzondere landschappelijke context met als voornaamste troefkaarten de ligging aan de Zaan, de nabijheid van het open veenweidegebied en de historische dorpsgezichten in de omgeving.

Er is ook onderzocht welke ontwikkelingsmogelijkheden er ontstaan wanneer Tate&Lyle, het grootste bedrijf in dit gebied, zou besluiten zijn activiteiten te verplaatsen. Voorwaarde voor een herontwikkeling van dit terrein is wel een aanzienlijke beperking van de milieubelasting door de overige bedrijven in het gebied, zoals ADM Cocoa en Gerkens Cacao. De verkenning heeft dan ook een enigszins utopisch karakter, maar biedt tegelijk ook verleidelijke perspectieven.



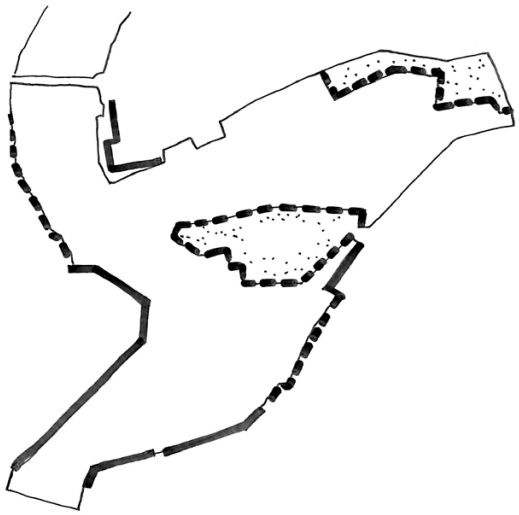
Watertypen



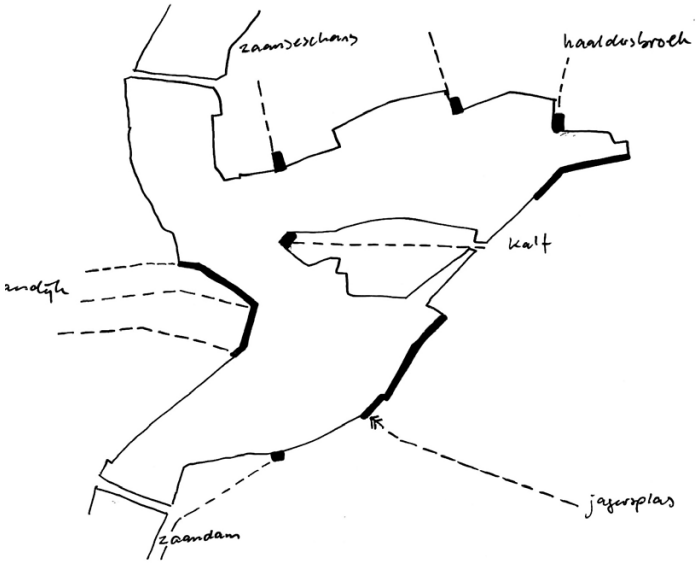
Zichtlijnen

ANALYSE

De Zaan krijgt rond De Hemmes door zijn maat en schaal het karakter van een binnenmeer, maar het water is vanaf de oevers moeilijk te overzien. Langs de randen van het meer vinden we afwisselend industriële complexen, loodsen, haventjes, woningen en groene ruimten. De oevers zijn soms openbaar, maar vaak geprivatiseerd en ze vormen afwisselend kapen en baaien met zichtlijnen naar belangrijke plekken en gebouwen. De stad verdwijnt hier bijna buiten beeld. De Hemmes, van oudsher een onbebouwde vlakte in het water, ligt er als een intrigerend maar niet al te uitnodigend eiland in.



Asymmetrie



Routes en plekken

SCENARIO: LANDSCHAPPELIJK ONTWIKKELEN

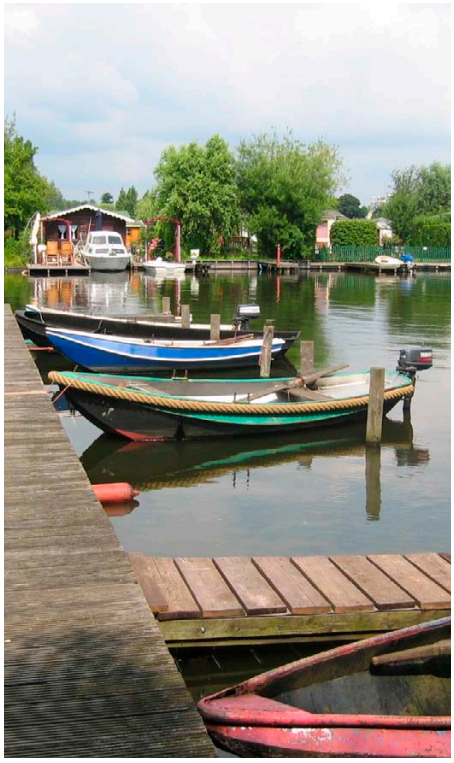
De Wijde Zaan is van een zo bijzondere kwaliteit dat het landschap doorslaggevend moet zijn voor de ontwikkeling. Een stedelijke bebouwing van De Hemmes, hoog en dicht, past daar niet in. Uitgangspunt moet zijn dat de grote maat van het water zichtbaar blijft, je moet de buitenranden kunnen overzien.

Daarom wordt een lage en relatief groene invulling van de Hemmes voorgesteld met een gemengd programma van wonen, werken en watergebonden recreatie. Opvaarten vanaf de Zaan kunnen zorgen voor extra oeverlengte en zelfs het losknippen van het eiland van de kust is te overwegen. Door zijn ligging en kwaliteiten lijkt de Hemmes bij uitstek geschikt voor het uitgeven van vrije kavels aan particuliere opdrachtgevers. Zo kan een nieuw, voor Zaanstad uniek, gemengd milieu ontstaan. Geen Vinexwijk, maar een zelfbouwparadijs.

Omdat milieubeperkingen voorlopig een blokkade vormen voor gevoelige bestemmingen als wonen is een geleidelijke herontwikkeling nodig. Op korte termijn zijn programma's van tijdelijke aard gewenst, die passen bij het groene karakter van het eiland. Te denken valt aan horeca (hotel, cafe of restaurant), watersport, volkstuinen, camping, kinderboerderij, recreatiewoningen, museum enzovoorts etc. Het gaat om bestemmingen die publiek aantrekken en leiden tot een intensiever gebruik van het gebied, zonder een belemmering te vormen voor nieuwe ontwikkelingen in de toekomst.

Dordrecht, Villa Augustus

Dordrecht, Villa Augustus



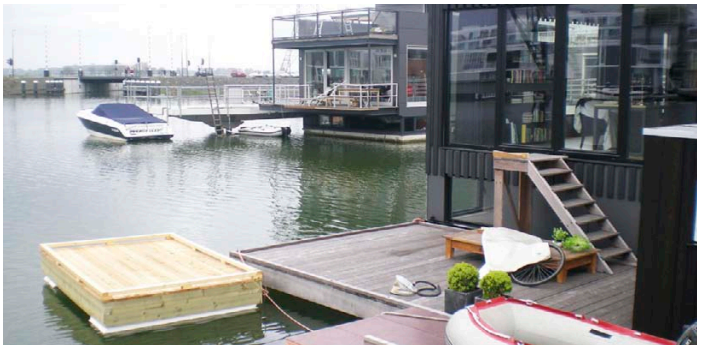
Rotterdam, Bergse Achterplas

Almere, de Fantasie

Loosdrecht, Kievitsbuurt

Langs de noordoever van de Wijde Zaan wordt een vergelijkbare landschappelijke invulling voorgesteld. Op termijn is te denken aan landelijk wonen in de sfeer van Haaldersbroek, aangevuld met woningen op het water, haventjes en woonschepen en op bijzondere plaatsen een openbare ruimte met uitzicht over de Zaan. Hier kan een nieuwe, eigentijdse toeristische route ontstaan tussen de Zaanse Schans en Haaldersbroek. Ook aan de Noordoever moet echter met tijdelijke programma's worden gewerkt omdat wonen vooralsnog niet mogelijk is.

Haaldersbroek



Waterwoningen IJburg, Amsterdam

De Onderlinge, Noordoever

Waterwoning, IJburg

Landelijk wonen

SCENARIO: STEDELIJKE KAAP

Een veel ingrijpender herontwikkeling is mogelijk als het grootste bedrijf aan de Wijde Zaan, Tate&Lyle, zou besluiten te vertrekken. Het bedrijfsterrein vormt van oudsher een dicht bebouwde stedelijke kaap, waar ook bij herbestemming een dichte stadsbebouwing aantrekkelijk is. Voorwaarde voor een gemengd stedelijk programma is wel dat de uitstoot van geur en geluid door bedrijven in de omgeving sterk wordt teruggedrongen.

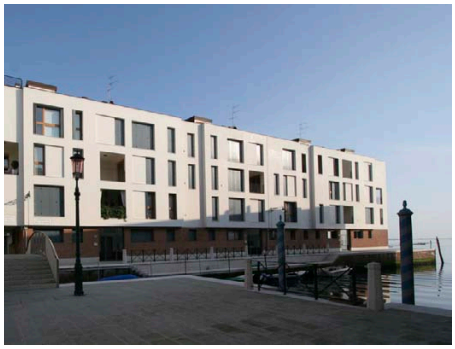
De ruimtelijke mogelijkheden op het Tate&Lyle-terrein zijn groot. Door de vroegere vaarten opnieuw uit te graven ontstaat een waterwijk die rechtstreeks bereikbaar wordt vanaf de Zaan, je kunt er met je boot in varen. Hier passen hoge en stoere woon- en werkgebouwen, direct aan het water en met publieksfuncties in de plint. De vaarten zorgen daarbij voor de aansluiting op het Zaanse waternetwerk en een verbinding met het Kogerpark. Zo kan een eigentijds Venetie aan de Zaan ontstaan.

De westzijde van de Lagedijk biedt goede kansen voor een aantrekkelijk laagbouwmilieu dat naadloos aansluit op de bestaande wijken.

Tate & Lyle, Lage Dijk

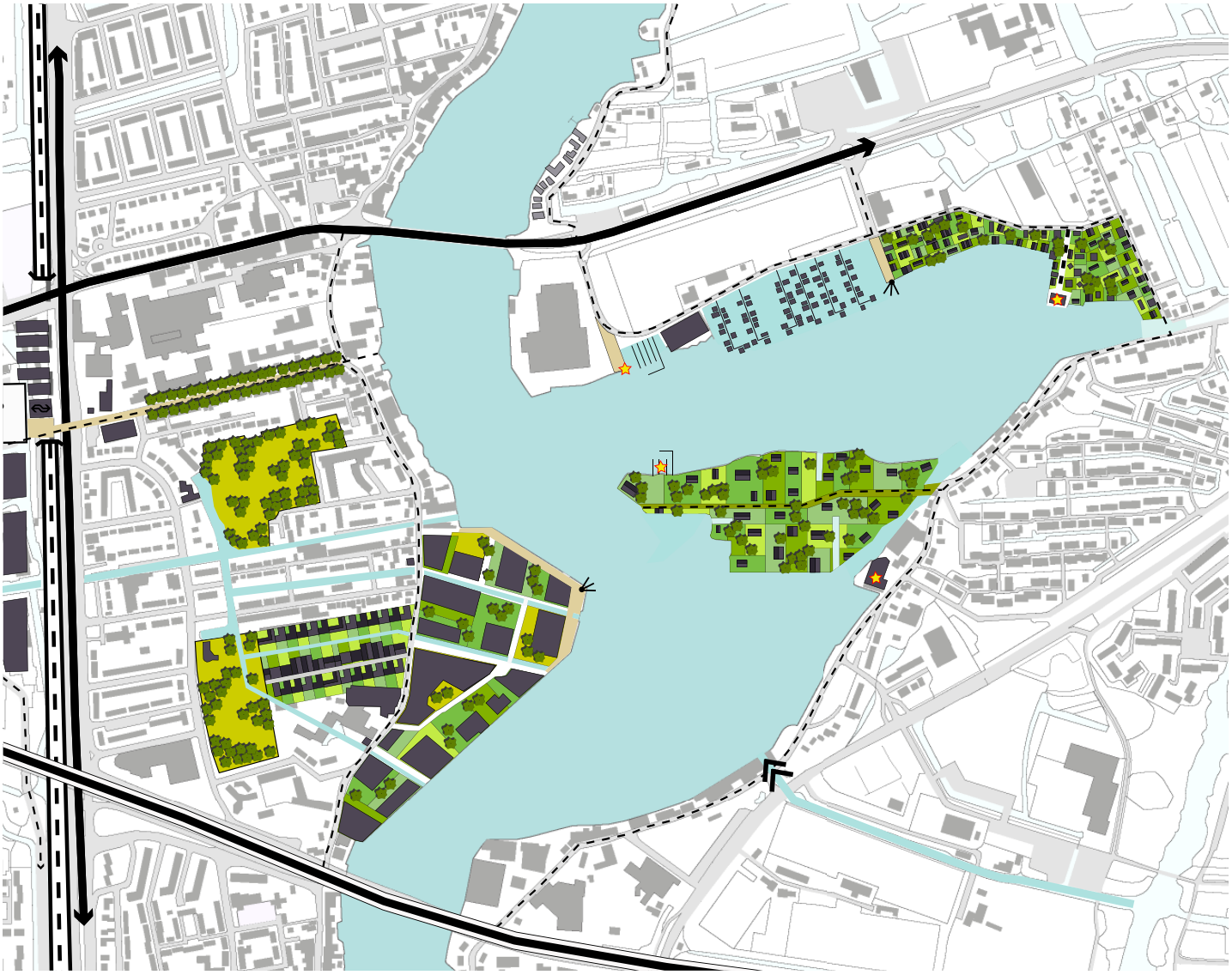
IJburg, Amsterdam

Venetie



Venetie, Cino Zucchi

Venetie, Cino Zucchi



Ruimtelijk voorstel Wijde Zaan.

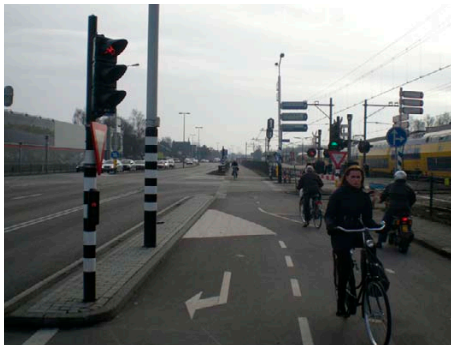
STATIONSGEBIED KOOG-ZAANDIJK

Het station van Koog-Zaandijk ligt eigenlijk buiten het plangebied, maar er is toch een verkenning uitgevoerd naar de verbinding met Zaan/IJ. Die is problematisch omdat de spoorwegovergang naast het station meer dicht dan open is.

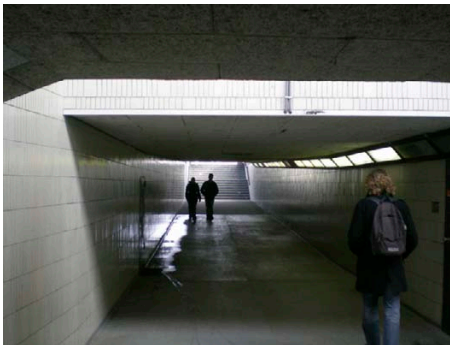
Er zijn twee oplossingsrichtingen verkend waarin het knelpunt van de kruising tussen weg en spoor op verschillende manieren is opgelost, zonder een verplaatsing van het station. De eerste oplossing is een gedeeltelijk verdiepte ligging van de provinciale weg, waarin de Guisweg uitsluitend voor langzaam verkeer wordt bestemd. De auto krijgt een nieuwe onderdoorgang aan de zuidkant van het station, tegenover de Stationsstraat. Bij deze oplossing wordt een aantal woningen aan de provinciale weg moeilijk bereikbaar.

Het alternatief is een verdiepte ligging van het spoor. Ook dan is een passage van de auto in het verlengde van de Stationsstraat mogelijk.
De Guisweg kan in dit scenario de tweede autoverbinding blijven. Een ondergrondse ligging van het spoor vergroot de ontwikkelingskansen van het stationsgebied aanzienlijk. Bovendien ontstaan er geen problemen voor bestaande woningen.

De oplossing van het knelpunt Koog-Zaandijk vraagt uiteraard nog verder onderzoek. Belangrijk voor de ontsluiting van het gebied Zaan/IJ is dat de route naar het station via de Stationsstraat wordt hersteld. Dat is in verschillende scenario's mogelijk.

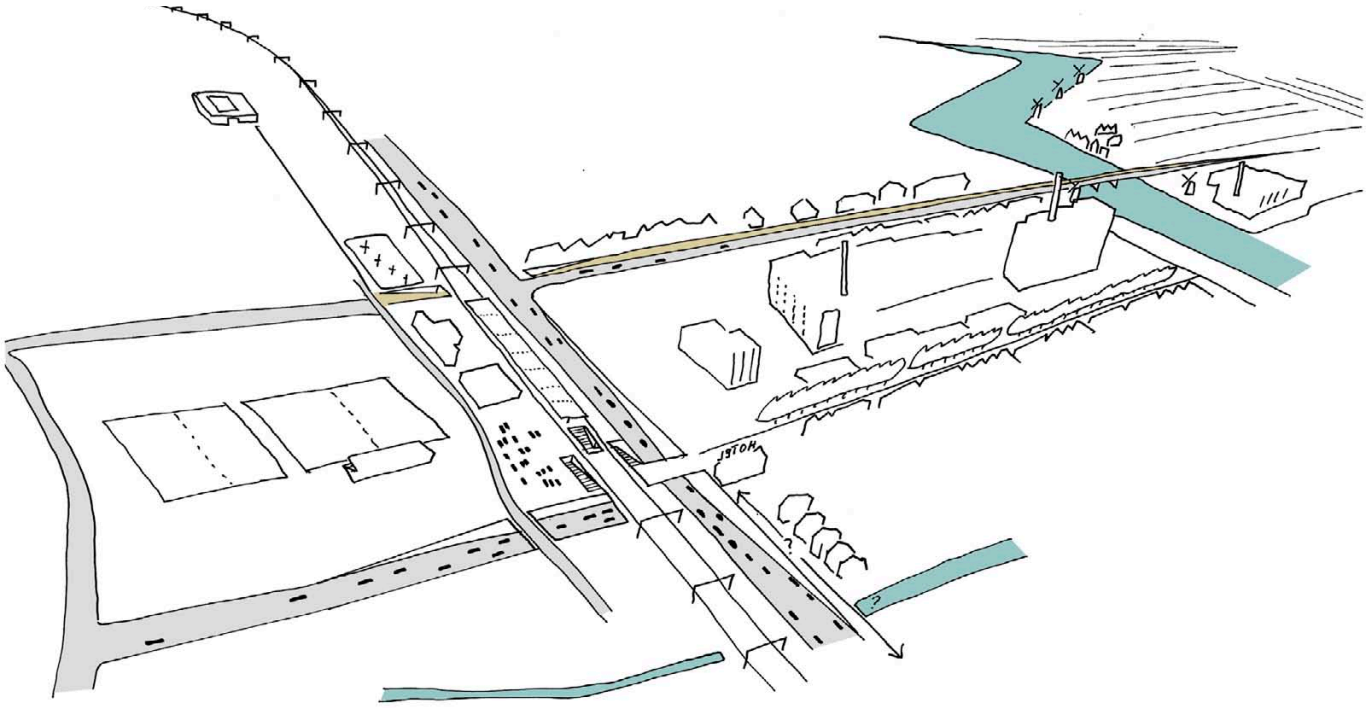


Spoorwegovergang bij station Koog Zaandijk.

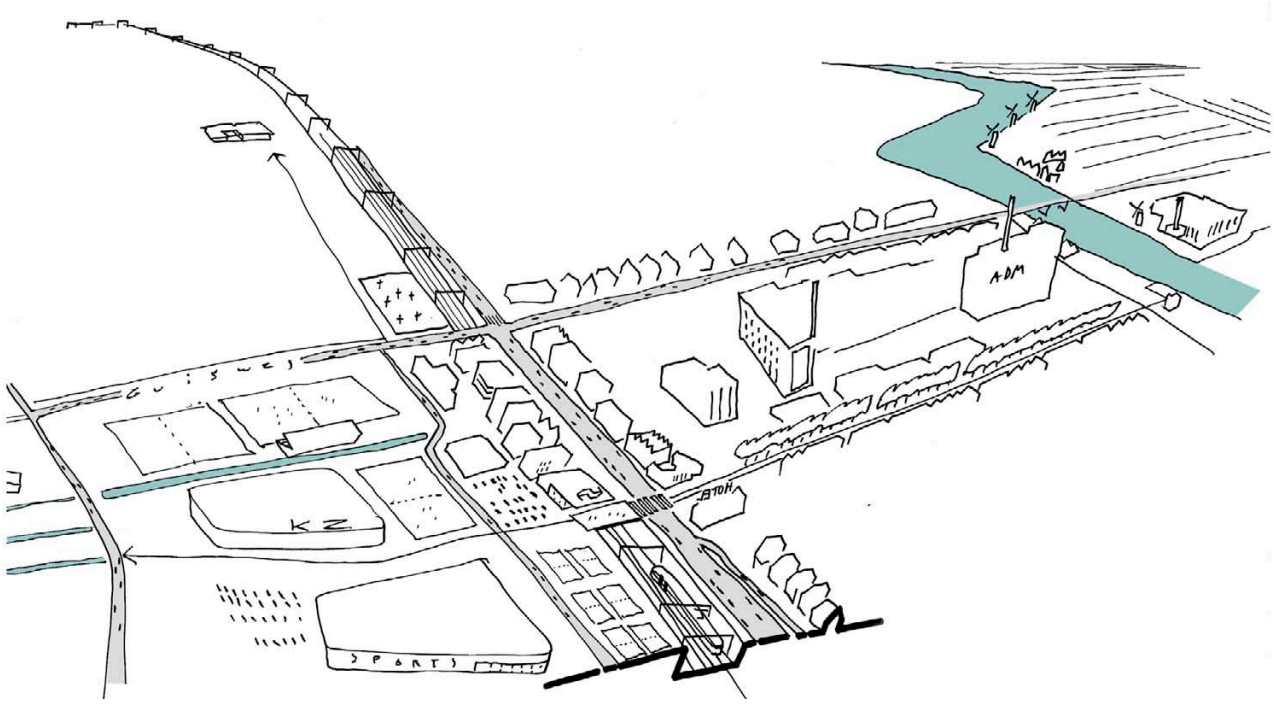


Tunnel onder de provinciale weg

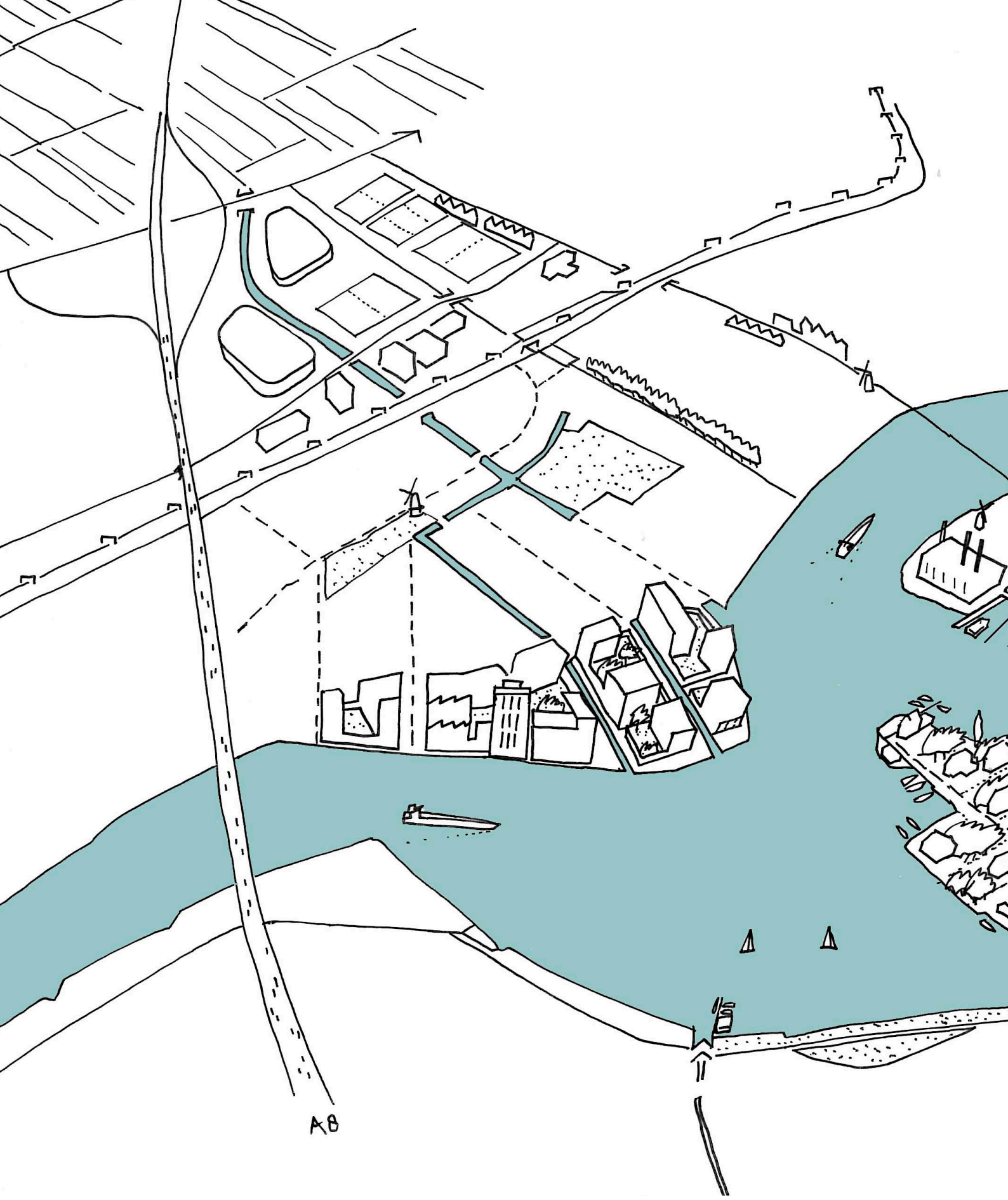
Guisweg



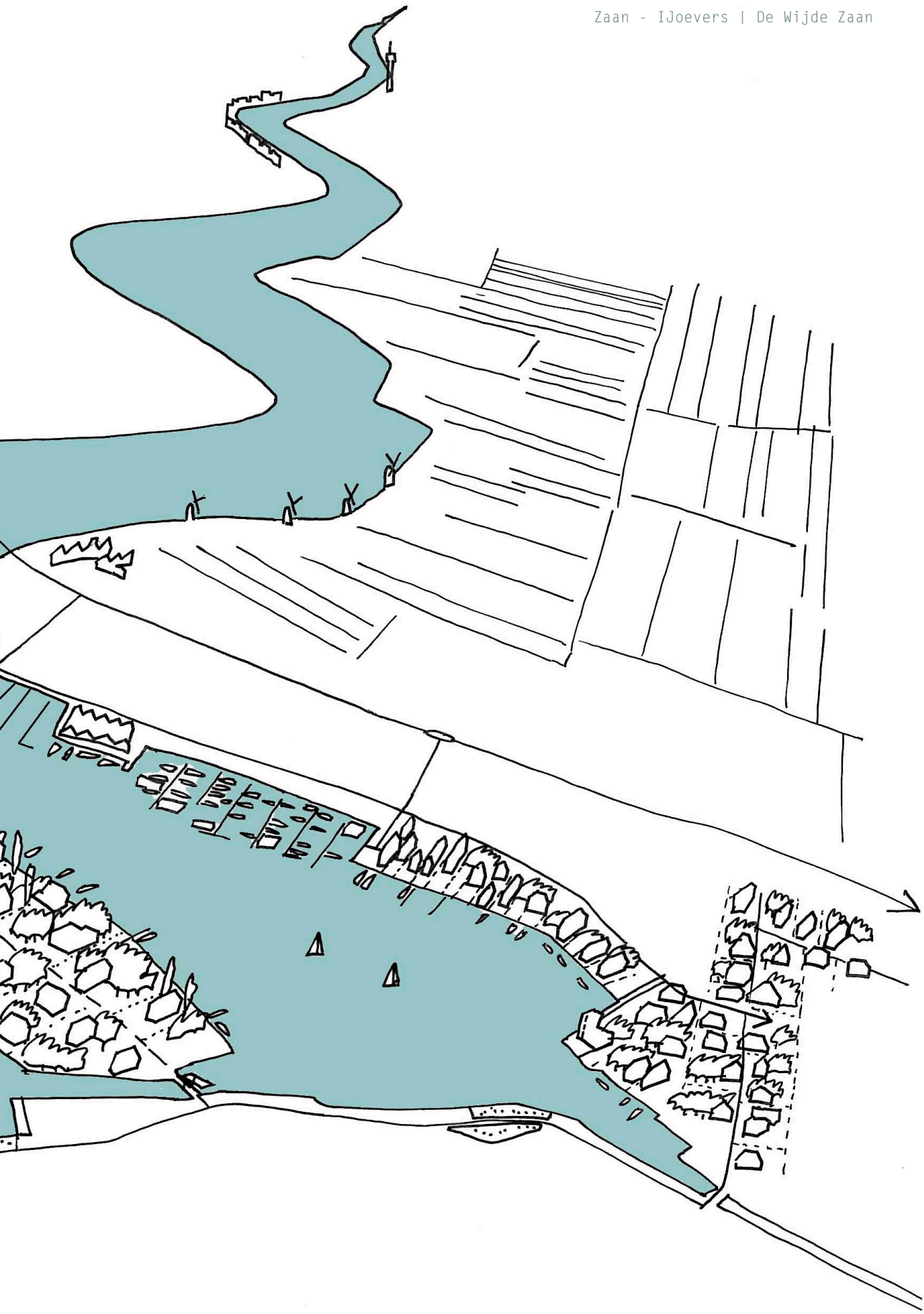
Oplossing 1: auto- en fietstunnel



Oplossing 2: spoortunnel



Vogelvlucht Wijde Zaan en Koog-Zaandijk



NOORDZAAN

De Noordzaan tussen Wormerveer en Knollendam heeft een heel ander karakter dan de rest van de rivier. Hier vindt de overgang plaats naar het echte open polderland van Noord-Holland. De sfeer wordt naar het noorden steeds landelijker, de recreatie krijgt de overhand over de industrie. De fabriekscomplexen van Meneba en Brokking staan als de laatste eenzame 'mastodonten' in het open land.
De toekomstige veranderingen spitsen zich toe op deze twee grote complexen. Brokking staat al lang leeg, en Meneba heeft een ingrijpende herontwikkeling in het vooruitzicht. Bij herontwikkeling moet behoud van deze landmarks vooropstaan. Eventuele vervanging of toevoeging van volumes dient dezelfde industriële sfeer te ademen. In de gebouwen zijn combinaties van wonen, werken en voorzieningen mogelijk. Vanuit de gebouwen zijn er prachtige uitzichten op de Zaan, op de Poel, de polders en de stad. Recreatiefaciliteiten (jachthavens, horeca) liggen voor het grijpen. Direct naast Brokking is een nieuw sluisje voorgesteld dat de Watering en de Zaan met elkaar verbindt. Deze unieke landschappelijke setting is de troefkaart voor de herontwikkeling.

Om die reden moeten de nog open gebieden in de omgeving niet verder bebouwd worden. Dit geldt voor de complete overzijde (oostzijde) van de Zaan, maar ook voor de groene weides die tussen Brokking en het eiland Bloemendaal aan de Zaan zijn gelegen. Zij leiden de groene en ontspannen wereld in rondom West- en Oost Knollendam.

Brokking

Amsterdam, Silodam

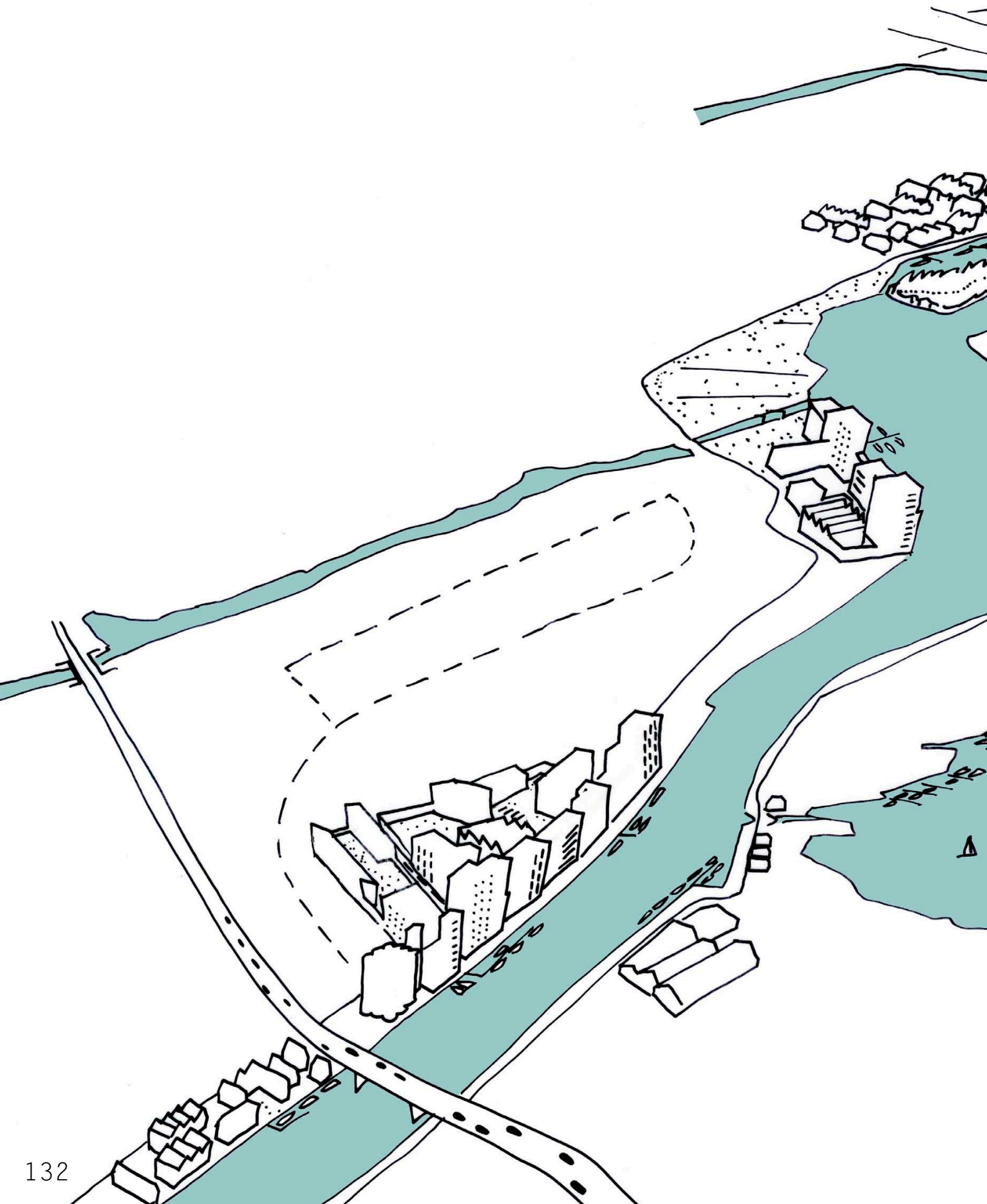
Amsterdam, Silodam

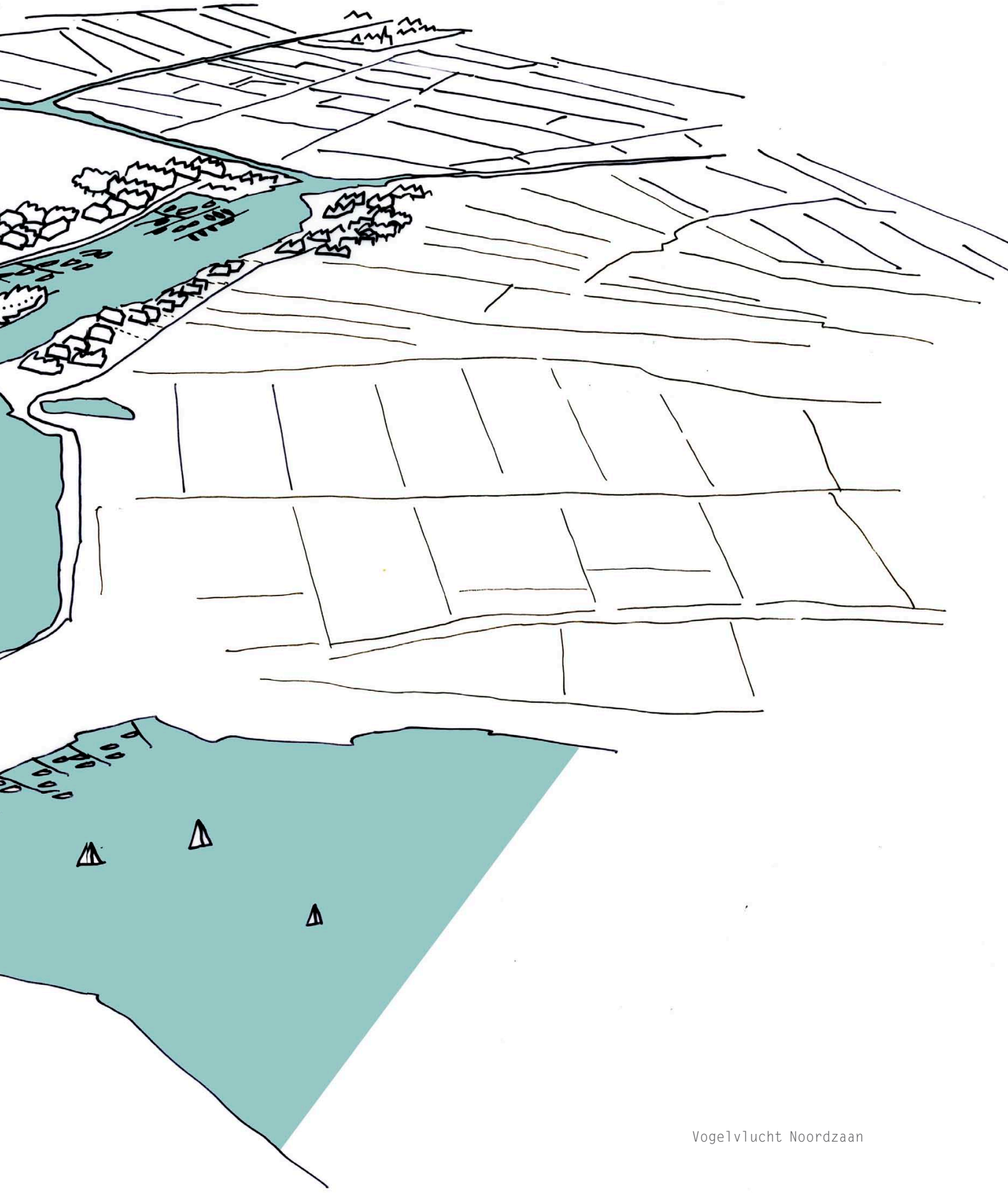
Rotterdam, Lloydpier

Bij Knollendam staat behoud van dit karakter voorop. Het ruime water, de jachthavens, het eiland Bloemendaal en het open uitzicht naar het noorden zijn bepalend. Het eiland Bloemendaal moet voor eenvoudige recreatie toegankelijk gemaakt worden (bruggetje, paden, steigers). Er wordt geen drijvende woonbuurt voorgesteld, dit zou de ruimte van het water te veel vernauwen. Wel is het denkbaar om op termijn een woonbuurt op de sportvelden van West-Knollendam te ontwikkelen, met lage bebouwing in lage dichtheid, aansluitend op het dorp.

West-Knollendam

Wonen in lage dichtheid ‘t Kalf





Vogelvlucht Noordzaan

OVERZICHTSKAART

In de voorgaande hoofdstukken zijn voorstellen gedaan voor een groot aantal locaties en gebieden aan Zaan en IJ. Van Zuid naar Noord waren dat de Zaanmond met het Hembrugterrein en de Achtersluispolder, de Baai van Zaandam met de Houthavenkade, het Sluizencomplex en de Burcht,de Verkadebuurt, de Wijde Zaan met de Hemmes, de Noordoever, het gebied rond Tate&Lyle en Koog-Zaandijk en tot slot de Noordzaan met Brokking/ Meneba en Knollendam. We verkenden de ruimtelijke mogelijkheden binnen de huidige condities en bij belangrijke wijzigingen, zoals het verminderen van milieubeperkingen of het vertrek van grote bedrijven.

Naast zulke verkenningen voor specifieke locaties gaven we in hoofdstuk 5 ook meer generieke beschrijvingen van de kenmerken van Zaan en IJ en de spelregels bij herontwikkeling. Ze gaan over korrelgroote, doorsneden, bouwbloktypologie, inrichting van ruimten en parkeeroplossingen en zijn ontleend aan de historische typologie van de Zaanstreek.

Op de bijgevoegde overzichtskaart zijn zowel de verkenningen per gebied als de algemene spelregels bij elkaar gebracht. Er is gekeken naar de bebouwing en de openbare ruimten aan Zaan en IJ en naar de ruimtelijke netwerken met de gewenste aanvullingen en verbeteringen. De kaart bevat per deel van het gebied de voorstellen in het kort.

Colofon

Ontwerp: Palmbout Urban Landscapes

Frits Palmboom,
Jeroen van Kesteren,
Peter Vredeveld,
Leon Hietbrink

In opdracht van: Gemeente Zaanstad

Gert Grandiek
Henk van Veldhuizen,
Ineke Harder

In samenwerking met: Gemeente Zaanstad
Gemeente Amsterdam
Gemeente Wormerland
DHV-milieu
Optimasomma

Luchtfoto's blz.13,18,99,128,129
Hollandse hoogte, Mirande Phernambucq

Gebruikte literatuur:

- Islant atelier voor stedebouw en Reitsma Stedebouw (2009) De stand van de Zaan.
- Gemeente Zaanstad Ruimtelijke rapportage sluizencomplex Zaandam-Centrum. Zaanstad.
- Gemeente Zaanstad (2009) Kansen verzilveren aan Zaan en IJ. Zaanstad.
- Gemeente Zaanstad (2010) Voorlopig Ontwerp Ruimtelijke structuurvisie Zaanstad Zichtbaar Zaans. Zaanstad.
- Gemeente Zaanstad (2010) Een toekomstrichting, Zaans evenwicht. Zaanstad.
- Urhahn Urban Design bv (in opdracht van gemeente Zaanstad) (2009) Zaanstad aan het IJ, een stedenbouwkundige verkenning. Zaanstad.
- Palmboom & van den Bout (1997) Verkade Zaandam, stedebouwkundige visie. Rotterdam.
- Grote Historische Atlas van Nederland 1:50.000, West-Nederland 1830-1855. (1990) Wolters-Noordhoff Atlasprodukties.
- Historische Atlas Noord-Holland 1:25.000. (1990) Uitgeverij Robas Producties.
- Gooijer, T. de (2005)Molens langs de Zaan. Alkmaar: Uitgeverij René de Milliano.
- Capitool Reisgidsen (2009) Zaanse Schans en de Zaanstreek. Edam: Orange House.
- De Hoog, Ontwerp+Onderzoek (in opdracht van gemeente Zaanstad) (1995) Atlas Zaanstad, stadsmorfologische studie. Amsterdam.
- (2010) Zaanstreek vanuit de lucht. Amsterdam: RoVorm Uitgevers.
- (1996) Oud Zaandam vanuit de lucht. Hoogeveen: Slingenberg.
- (1994) Luchtfoto's van de Zaan rond 1924. Zaandam.
- Gemeente Zaanstad (1989) Zaanoeverproject, Perspectief voor de Zaan. Zaanstad.
- Gemeente Zaanstad (1999) Zaanoeverproject, Aanvullende Visie. Zaanstad.
- Gemeente Zaanstad (2001) Zaanoeverproject, Voortgangsrapportage. Zaanstad.
- ROmagazine (2009) Hembrugterrein, de 'missing link'.
- Gemeente Zaanstad (2009) Zaanstad: stad van denkers, durvers en doeners, Economische Structuurvisie Zaanstad 2030. Zaanstad.
- Steenhuis en Meurs, cultuurhistorische analyse Hembrugterrein-Zaanstad