



ZAANSTAD

Safari 2

Hoe een echte safari gaat, weet ik eigenlijk niet, misschien bestaan die ook uit busritjes. Maar deze tweede safari leek mij toch meer op een safari te lijken dan de eerste. We gingen er met de trein, lopend en met de fiets op uit. Toen ik thuis kwam stond mijn stappenteller 10.000 stappen verder, wat toch betekende dat ik ongeveer 8 km gelopen had; daarnaast hadden we een fietstocht van bijna vijf kwartier, met veel haltes onderweg, maar toch nog zo'n 10 km. Bovendien werd tijdens deze safari naast de ogen en oren ook een ander zintuig geprikkeld: Zaanstad ruikt nogal. Het rook hier en daar natuurlijk naar cacao en gebrande pinda's en nootjes, maar ook naar chips en hier en daar hing een weeïge oliegeur.

We verzamelden in het stadhuis van Zaandam, waar we werden welkom geheten door Yvonne Lub van Podium voor Architectuur en door haar voorgesteld aan de gespreksleider en vooral gids van deze middag: architect Paul Carree. Theo Baart vertelde kort iets over het hoe en waarom van deze safari's en de 'Atlas MRA': het boek moet de MRA, Metropoolregio Amsterdam in beeld en in kaart brengen. Deze middag was gewijd aan een belangrijk aspect van de MRA, de mobiliteit: hoe verplaatsen gebruikers, bewoners en passanten zich in en door de MRA?

Tot slot van deze inleiding vertelde Ton Bossink nog kort iets over de de Omgevingsvisie NH2050, waarin het allemaal draait om het bewaren

van de kwetsbare balans tussen economische ontwikkelingen en leefbaarheid. Concreet ging het in de Zaanstreek om enerzijds de Zaancorridor, de spoorlijn tussen Amsterdam en Almeer/Heerhugowaard; eigenlijk zijn er zelfs nog twee corridors, namelijk de rivier de Zaan en de snelweg A7/A8. Anderzijds wil Zaandam een echte halte zijn op al die wegen, en is het de kunst die grote doorgaande routes te verbinden, te verknopen, met meer lokale routes. Dat bleek deze middag inderdaad een probleem, soms leek het wel of er drie diepe kloven door de Zaanstreek lopen die op regionaal niveau weliswaar verbinden, maar op meer lokaal niveau gebieden nogal scheiden en soms zelfs van elkaar isoleren.



Vanuit het stadhuis van Zaandam stonden we met een paar flinke stappen op het perron van het NS station en vandaar was het twee haltes naar station Wormerveer... En daar stonden we, toen we het station aan de achterkant verlieten, pardoes aan de rand van een natuurgebied: het Guisveld. We genoten van het uitzicht, terwijl wijkmanager Monica Briefjes meer vertelde over de plannen met dit station. Het moet een 'buitenpoort' worden. De bedoeling is dat natuur- en cultuurliefhebbers aan de achterkant van het station direct vanaf het perron een onverhard voetpad op kunnen stappen om het veld rond te wandelen, of in een kano te stappen om rond te varen. Het station moet een poort naar de natuur worden.

We wandelen vanaf station Wormerveer door Wormerveer en over de Zaan naar pakhuis Hollandia, waar Briefjes in de Stoomhal nog meer vertelde over de plannen met de buitenpoort. Ze merkte ook nog iets anders, heel interessants op, namelijk dat Wormerveer een 'gespikkeld' woongebied is, dat wil zeggen dat particulier woningbezit en sociale woningbouw helemaal door elkaar lopen. Dat bleek op een iets andere manier voor de hele Zaanstreek te gelden: het bleek een lappendeken of pantervel (om in safarisferen te blijven) van verschillende soorten plekken en gebieden.

We kregen bij pakhuis Hollandia allemaal een fiets en fietsten onder leiding van Paul Carree door de streek. De vraag was steeds: waar zijn we eigenlijk? Zijn we in Zaandam, in Zaanstad, in de Zaanstreek, in Zaanwijk of Koog aan de Zaan, of in Wormer of juist in Wormerveer... Het had allemaal met de rivier de Zaan te maken, dat was wel duidelijk. De Zaan was de Nijl van deze safari.

In Wormer en en Wormerveer heerste nog een kalme, dorpse sfeer, maar vrijwel zonder overgang fietsten we in verval geraakte industrieterreinen in. Hoewel sommige oude panden juist weer, zoals bij Hollandia, helemaal waren opgeknapt en 'herbruikt' werden als woning of kantoor of voor andere bedrijvigheid. We fietsten het ene moment door troosteloze, braakliggende terreinen en het volgende door pittoreske buurtjes zoals de Dominieestuin in oud Zaanwijk. En we kwamen langs een heuse, internationale toeristische trekpleister: de Zaanse Schans.

We hielden verschillende keren halt om meer te horen over waar we stonden, hoe dat zo gekomen was en wat voor plannen er voor bestaan. Zo hielden we ook halt bij station Zaandam Kogerveld. Terwijl we uitzicht hadden op een nogal morsig spoortunneltje, een autowasstraat en een sportschool die betere tijden gekend had (of daarop wachtte), kregen we te horen dat dit in potentie nu een

van de toplocaties van Zaanstad was. Dat klonk wat al te boud, maar later vertelde Jeroen Ruitenbeek er meer over. En inderdaad, toen ik op terugweg over het spoor er weer langs kwam begon ik het al een beetje te zien. Misschien is het beter niet van toplocatie te spreken, dat wekt wel heel hoge verwachtingen en het voorvoegsel 'top' is eigenlijk wel uitgekauwd met termen als topsport, topmodel en topkok. Maar een echte locatie, een echte plek of plaats, en echte halte waar mensen ook even kunnen halt houden en verblijven, zou het zeker kunnen worden. Daarvoor moest nog wel veel gebeuren, dat was ook duidelijk, maar vooral werd duidelijk dat er daadwerkelijk al zoveel gebeurde.

In De Fabriek, ook al 'herbestemd' industrieel erfgoed, vertelden Jeroen Ruitenbeek en Paul Chorus meer over de OV-knooppunten. Hier was een nieuw vak, een nieuw ambacht aan het ontstaan: het verknopen van verschillende verkeersstromen. Tijdens de vorige safari leerden we dat de nieuwe digitale technologie ook nieuwe ambachten met zich meebrengt: glasvezelkabel lassen schijnt een echte kunst te zijn en is een serieus vak geworden. 'Knooppunt' is misschien een wat verwarrende term die letterlijk iets ingewikkeld lijkt aan te duiden. Waar het om gaat is een las te maken, bijvoorbeeld bij de Buitenpoort Wormerveer tussen zulke ongelijksoortige elementen als een

spoorlijn en een voetpad. Bovenal werd duidelijk dat Zaandam niet alleen met andere steden en plekken verbonden moest worden, maar ook met zichzelf verbonden moest worden.

Ik moest tijdens deze safari vaak aan Margareth Thatcher denken. In 1985 zei ze in een toespraak: 'You might have heard a lot lately about "infrastructure"—the new "in" word. Some of you might even ask exactly what it is. You and I come by road or rail. But economists travel on infrastructure.' Thatcher schijnt sowieso een hekel te hebben gehad aan openbaar vervoer, berucht is de aan haar toegeschreven (maar waarschijnlijk apocriefe) verzuchting dat als een man van 26 nog met de bus reist, hij wel een mislukking moet zijn. Bovenstaande uitspraak over infrastructuur is misschien meer kritiek op economen dan op infrastructuur. Dit past in de onder conservatieve politici populaire retoriek van het opkomen voor de gewone man, die zich door deskundigen met hun rare praatjes niets wijs moet laten maken. Op zich heeft Thatcher wel gelijk dat je mobiliteit heel concreet moet blijven benaderen: uiteindelijk reizen we inderdaad via de weg of het spoor, met een auto, bus of fiets of te voet. Maar er is wel iets veranderd sinds 1985: infrastructuur is niet meer een abstracte term uit het jargon van economen en andere deskundigen. Het is heel concreet geworden, zeker in de MRA: u en ik reizen in de MRA per infrastructuur.

*Sprekers Safari 2: Theo Baart, Fotograaf /
Ton Bossink, Projectleider Omgevingsvisie
NH2050 PNH / Jeroen Ruitenbeek,
Palmbout Urban Landscapes, supervisor
MAAK.Midden o.a. Zaandijk Zaanse
Schans / Paul Chorus - Beleidsadviseur
PNH / Milko Buter - Visiespecialist
Stedelijke Ontwikkeling Zaanstad*



**stimuleringsfonds
creatieve industrie**