

Amsterdam

Burgemeente van de Zaanstreek, reeds vroeg van grote betekenis voor met name de economische ontwikkeling van de streek, zie [Economische geschiedenis 1.2.5.](#),

[2.1.](#),

[2.4.2.](#),

[2.10.3.](#),

[3.2.3.](#) en

[3.10.3.](#)

Voorts was en is Amsterdam ook in sociaal en cultureel opzicht van grote invloed in de Zaanstreek. Hoewel het te ver gaat om de nabijheid van Amsterdam als enige oorzaak van de groei en bloei van de Zaanstreek te noemen, is deze nabijheid zonder twijfel van bijzonder grote betekenis (geweest). Al vóór de 17e eeuw, dus vóór de spectaculaire industriële opkomst van de Zaanse dorpen, was de bevolking in verschillende opzichten afhankelijk van het welvarende Amsterdam. Dat wil zeggen dat de producten van door Zaanse landbouwers beoefende landbouw, veeteelt, visserij en jacht in Amsterdam werden afgezet. Bovendien was er daardoor een vervoersnoodzaak: er was al vroeg sprake van schipperij. En minstens zo belangrijk was, dat de relatieve overbevolking van de streek voor een belangrijk deel naar of via Amsterdam kon wegvloeien. Wat dit laatste betreft dient men te bedenken dat de toenmalige zeer extensieve landbouw al heel gauw tot overbevolking ten plattelande leidde (zie: [Bewoningsgeschiedenis](#)). De handels- en havenstad Amsterdam bood werkgelegenheid; het is bijvoorbeeld bekend dat jonge mannen uit de Zaanstreek als schepelingen monsterten op vanuit Amsterdam varende schepen. Niet alleen Oostzaan moet in dit verband genoemd worden, maar ook in Westzaandam en bijvoorbeeld Krommeniedijk werden bemanningsleden voor de scheepvaart geworven. De industriële groei van de Zaanstreek hangt evenzeer ten nauwste samen met de nabijheid van Amsterdam. Opmerkelijk is dat het aanvankelijk vooral negatieve beslissingen van de stedelijke overheid zijn geweest waardoor de Zaanse industrie zich kon ontwikkelen. Als meest bekende voorbeeld mag worden aangehaald dat het Amsterdamse stadsbestuur enige tijd de bouw van zaagmolens op Amsterdams gebied tegenhield. Dit gebeurde onder druk van de gilden, waarvan het houtzagersgilde deel uitmaakte. Doordat de gilde-invloed niet tot het platteland reikte, kon de Zaanse (met name de Zaanse) mechanische zagerij in zeer korte tijd de Amsterdamse houtzagerij overvleugelen, met vérstrekkende gevolgen. Het in de Zaanstreek gezaagde hout was aanzienlijk goedkoper en vond ondanks keuren en andere belemmeringen z'n weg naar de stad (houthandel). Dat langs de Zaan een omvangrijke scheepsnijverheid (een aantal werven en toeleveringsbedrijven, zoals mastenmakerijen, ankersmederijen en zeilenmakerijen) kon ontstaan, was mede een gevolg van de ruime beschikbaarheid van hout als belangrijkste materiaal tegen lage prijs. In de keten van snelle Zaanse ontwikkelingen volgde de rederij voor de Groenlandvaart; de scheepsbouwers rustten veelal zelf hun vaartuigen uit voor de walvisvangst. Ook hier mag verondersteld worden dat een negatief besluit van het stadsbestuur, gericht tegen de inderdaad 'milieuonvriendelijke' verwerking der vangsten (bijvoorbeeld in traankokerijen) bijdroeg aan de opbloei van de Zaanstreek. Hoewel de bezorgdheid voor het milieu van het stadsbestuur terecht mocht heten, had deze verder tot gevolg dat de industriële productie in bijvoorbeeld olie- en pelmolens niet of slechts beperkt binnen de stadsgrenzen werd toegestaan, in verband met stofoverlast, lawaai en brandgevaar. Ook deze maatregelen speelden de opkomst van de nabijgelegen Zaanstreek in de kaart. Anderzijds was en bleef de Zaanse industrie in hoge mate afhankelijk van Amsterdam als handelscentrum en stapelmarkt. Met deze laatste (dikwijls gebruikte) term wordt het complex van functies aangeduid, die de hoofdstad uitoefende in verband met invoer, doorvoer, opslag en uitvoer van goederen. De stedelijke overheid beschikte daarbij over mogelijkheden om de eigen industrie en/of handel te beschermen tegen concurrentie van buiten. Als voorbeeld mag gelden dat de omvangrijke beschuitindustrie in Wormer en Jisp, waarbij niet minder

dan 150 kleine bakkerijen betrokken waren. feitelijk teloor ging doordat de Amsterdamse markt nagenoeg voor aanvoer van buiten werd gesloten. Onder meer door de heffing van stedelijke [Accijns](#), maar ook door andere belemmeringen. kon Amsterdam de goederenstroom uit de Zaanstreek min of meer reguleren. Daardoor ontstond een afhankelijkheid die tot zelfs halverwege de 19e eeuw in stand bleef. Een situatie die met enige overdrijving kan worden gekarakteriseerd als een □haat-liefdeverhouding. De Zaanse nijverheid had de nabije grote stad voor haar ontwikkeling beslist nodig, maar moest anderzijds toestaan dat haar mogelijkheden werden beperkt terwille van de Amsterdamse bedrijven. Ook in allerlei ander opzicht domineerde de stad. Zo kon zich in de Zaanstreek eigenlijk pas laat (zelfs geruime tijd na de Tweede Wereldoorlog) een winkelstand ontwikkelen die enigszins correspondeert met de bevolkingsomvang. Daarvoor was het min of meer vanzelfsprekend dat het Zaanse publiek zich voor grote of bijzondere aankopen naar Amsterdamse winkelbedrijven begaf. In cultureel opzicht was en is deze dominantie nog veel sterker; lange tijd was het Zaanse uitgaansleven vrijwel geheel op Amsterdam georiënteerd. Culturele voorzieningen van meer dan plaatselijke betekenis zijn in de Zaanstreek overigens nog steeds niet gerealiseerd. Het ontbreken van een enigermate representatief museum moge als bewijs gelden dat men in de schaduw van de grote stad verkeert. Ook op onderwijsgebied is er - getuige een vrijwel uitsluitend eenzijdige trek van scholieren en studenten naar Amsterdamse instellingen - sprake van een relatieve Zaanse achterstand als gevolg van het gedifferentieerde onderwijsaanbod in de nabijgelegen stad. In al deze opzichten vervulde - en vervult Amsterdam een centrumfunctie die de Zaanstreek ontbeerde. Mede daardoor beschouwen velen de gezamenlijke Zaangemeenten als voorstad van Amsterdam. Met het openbaar vervoer (en onder ideale omstandigheden ook per auto) kan men vanuit de Zaanstreek het stadscentrum soms sneller bereiken dan de bewoners van de Amsterdamse buitenwijken. De opvatting over de voorstadfunctie is versterkt doordat zich in de Zaanse nieuwbouwwijken inmiddels vele Amsterdammers vestigden. Ook het feit dat Zaanstad in de vorm van een [Jumelage](#) contacten onderhoudt met voorsteden van Europese hoofdsteden versterkt deze opvatting. De vroegere economische afhankelijkheid is niet verdwenen, maar wel verminderd. Door allerlei oorzaken en ontwikkelingen nam de functie van Amsterdam als stapelmarkt af. Het zakelijk verkeer is door het gebruik van snelle communicatiemiddelen in verschillende opzichten minder dan voorheen gebonden aan de vestigingsplaats. Het transport over de weg Zaanstreek-Amsterdam (en verdere bestemmingen) leidt door het sterk toegenomen verkeer dikwijls tot oponthoud en ergernis. De havenfunctie van Amsterdam is voor een deel der Zaanse industrie van belang gebleven. Uiteraard is dit belang wederzijds. In dit opzicht kan gewezen worden op de overslag van voor de Zaanse fabrieken bestemde cacao's in de Amsterdamse haven, die hierdoor internationaal gezien tot de belangrijkste aanvoerhavens van deze grondstof uitgroeide. Een ander aspect van wederzijds belang was en is de pendel van werkkrachten (het woonwerkverkeer). Velen uit de Zaanstreek zijn in Amsterdamse bedrijven werkzaam. In een recent verleden speelde daarbij ook de werkgelegenheid van inmiddels verdwenen industrieën een rol, zoals de scheepswerven in Amsterdam-Noord en de Fordfabriek, direct aan de overzijde van het Noordzeekanaal. Omgekeerd tellen Zaanse bedrijven vele in Amsterdam woonachtige werknemers. In zekere zin legendarisch zijn de vroegere '□meisjes van Verkade'. Albert Heijn, Hille, de Koogse koekfabriek Van Delft en nog verscheidene andere bedrijven hadden eveneens aanzienlijke aantallen uit Amsterdam afkomstige inpaksters in dienst. De politiek-bestuurlijke dominantie van de hoofdstad uitte zich niet alleen in de reeds genoemde handelspolitieke maatregelen tegen of ter regulering van de aanvoer van Zaanse producten. Eerder al, in het begin van de Tachtigjarige Oorlog was een tegenstelling ontstaan doordat Amsterdam (tot 1578) de zijde der Spanjaarden bleef kiezen, die in de Zaanstreek juist bestreden werden. Lange tijd daarna werd in de Zaanstreek voor Amsterdam nog de onvriendelijke bijnaam □'Moorddam' gebezigd. In bestuurlijke zin strekte de politieke invloed van de hoofdstad bij rijks- en provinciale overheden altijd aanzienlijk verder dan die der Zaangemeenten. Een bekend voorbeeld is het graven van eerst het Groot Noordhollands Kanaal (gegraven in de jaren 1818 tot 1824) en vervolgens het [Noordzeekanaal](#) (1865-1876) ten behoeve van de Amsterdamse havenbelangen. Hoewel de Zaanstreek in niet geringe mate van het laatste profiteerde, was de zeggenschap van de gemeenten boven het IJ gering. In dit

opzicht is er na de Tweede Wereldoorlog veel verbeterd. Het in 1969 informeel begonnen, maar in 1986 geformaliseerde **Agglomeratie**-overleg biedt de mogelijkheid tot meer gezamenlijke belangenafweging. Los daarvan zal het duidelijk zijn dat van de Zaanstreek uit soms met een scheef oog wordt gekeken naar de aandacht die in verschillend opzicht (bijvoorbeeld bij de toewijzing van de contingenten voor de woningbouw) door de hogere overheden aan Amsterdamse problemen werd en wordt gegeven. Daarnaast leiden in Amsterdam genomen beslissingen tot onvoorziene gevolgen voor de Zaanstreek. Zo hadden de pogingen om de drugshandel in de Amsterdamse binnenstad te bestrijden tot gevolg dat deze ten dele naar omliggende gemeenten uitweek! K. Woud

From:

<https://www.zaanwiki.nl/encyclopedie/> - **ZaanWiki**

Permanent link:

<https://www.zaanwiki.nl/encyclopedie/doku.php?id=amsterdam>

Last update: **2016/07/24 11:04**

