

Onderwerpen uit de Westzaanse geschiedenis

Verkeersdoorbraken

door WILLEM TIP/deel 57
beeld: Digitale Beeldbank

Over het Noordzeekanaal tussen Zaandam en Amsterdam voeren sinds de oorlog weer drie ponten. In 1953 kwam er een vierde pont bij, een grote rivierpont die ooit dienst gedaan had op de Donau. Ook met de 'Donaupont' erbij was de oeververbinding echter volstrekt niet opgewassen tegen de groeiende stroom auto's. Wie naar Amsterdam of terug naar de Zaan wilde, moest aanschuiven en de tijd nemen.

Het dagelijkse wachten gaf de Zaankanters alle aanleiding om toe te werken naar een eigen 'Zaanse' tunnel. Dat ging niet vanzelf. Amsterdam had haar eigen plannen. De moderne tijd eiste dat de historische binnenstad op een doeltreffende wijze werd ontsloten. Het autoverkeer moest daarbij ruim baan krijgen. Een nieuwe Amsterdamse tunnel onder het IJ zou daarbij helpen. Uiteindelijk werden zowel de 'Zaanse' Coentunnel als de Amsterdamse IJtunnel gebouwd, kort na elkaar. De Coentunnel in 1965, de IJtunnel in 1968.



De A8 in Koog aan de Zaan.

nen viaduct, voorzien van op- en afritten. Het schilderachtige Koger gemeentehuis kwam te liggen aan de ene kant van de bouwmassa, de zeventiende-eeuwse Kogerkerk aan de andere kant. Het sierlijke kerktorentje was vanaf de snelweg nog juist te zien.

De Koger bestuurders schikten zich in de doorsnijding. Als vergoeding kreeg Koog aan de Zaan een nieuwe woonwijk toegewezen in het Westzijderveld, het latere Westerkoog. Ook wonen en verkeer konden worden afgewogen.

De donkere ruimte onder het viaduct bleef vervolgens nog jarenlang een somber en onherbergzaam oord. 's Avonds stonden er auto's met harde muziek. Jongeren verzamelden zich eromheen. Pas bij het begin van de nieuwe eeuw zou men een bestemming vinden voor een deel van de galmen-de ruimte. Het grauwe beton werd met oranje verf overgeschilderd. Er verschenen winkels. De auto's en de muziek schoven op, naar een ander deel van de gewelven.



Aanleg van de A8 bij de Middel.

De Middel in tweeën

Westzaan kreeg ook zijn deel. Ten behoeve van de A8 werden eeuwenoude waterlopen afgedamd. In de Middel verdwenen huizen onder de slopersha-

mer. Bomen werden gekapt, juist op de plek waar ze vanouds het meest aanwezig waren. Ouderen dachten na afloop met weemoed terug aan het 'laantje'. De kunstenaar Willem Jansen had het nog vereeuwigd op een schilderij.

Bij de Nauernasche Vaart verschenen ruim bemeten op- en afritten. Op andere plaatsen liepen asfaltwegen en viaducten zichtbaar vooruit op de toekomst. Die toekomst was intussen steeds duidelijker geopenbaard in plannen en tekeningen. De Zaanstreek werd een grootstedelijk gebied, nauw aangesloten bij Amsterdam. Naast de Coentunnelweg had men nog drie andere snelwegen naar het zuiden in gedachten. Een Hemautotunnelweg door het Westzijderveld, een Nauernaschetunnelweg door het Reefgebied en tenslotte een nieuwe weg met een tunnel bij Beverwijk. Deze Wijkertunnel was de enige die later ook werkelijk werd aangelegd (1996).



De Coentunnel in 1973



De Coentunnel vlak na de aanleg.

Doorbraken

Op Amsterdams erf vond de IJtunnel haar vervolg in een stevige verkeersdoorbraak. Langs de verbrede Weesperstraat en Wibautstraat verschenen moderne kantoren met veel glas en beton. De Amsterdamse metro, waarvoor verderop delen van de Nieuwmarktbuurt werden gesloopt (1975), verbond de kantorenwijk met het Centraal Station. Een modern stadscentrum van formaat tekende zich af.

In Zaandam naderde ook de tijd van de verkeersdoorbraken. Oostelijk van het centrum schreed de nieuwe Coentunnelweg gestadig voort. Op gezette afstanden kwamen er aftakkingen. In het zuiden verscheen eerst een afslag over de Thorbeckeweg. Die lag nog buiten de bebouwing. De eerste echte stadsdoorbraak naar het westen liep over de Beatrixbrug (1958) en de Gedempte Gracht. Een derde Zaandamse aftakking verbond de Coentunnelweg met de Provincialeweg in het westen. Deze aftakking diende bovendien een hoger doel. Ze zou later aansluiting geven op een autosnelweg naar Beverwijk.

Koog in tweeën

De Coentunnelweg zelf zorgde voor de meest opvallende doorbraak. Dwars door de historische kern van Koog aan de Zaan kwam een hoog beton-

Wonen, werken, verkeer, recreatie

De gedachten over moderne stedenbouw uit de jaren dertig bleven bij alle plannen leidend. Ze waren overzichtelijk en leenden zich voor een uitwerking op de tekentafel. Bovendien was het denken in bouwmassa's economisch aantrekkelijk. Flatgebouwen konden snel worden ontworpen en neergezet. Het werken in 'bouwstromen' was het enig aanvaardbare antwoord op de woningnood. Nieuwe wijken waren strak en overzichtelijk. Ruime autowegen, gescheiden voet- en fietspaden. Geen of weinig kans op ongelukken. Modern uitgeruste winkelcentra zouden de consument helpen bij een snelle keus. In de 'plint', op de begane grond van de woonflats kon hij terecht voor zijn dagelijkse levensbehoeften. Bij voorkeur sprak men over 'non-food' en 'food'. Alles overzichtelijk gerangschikt. Winkelen zonder tijdverlies.