

Station Westzaan

Halverwege de J.J. Allanstraat, bij bloemhandel Albers, staan ineens rode waarschuwborden: u nadert een spoorwegovergang. Naast de weg ligt een plein met daaraan een station. Een futuristische voorstelling van Westzaan? Nee, juist een beeld van hoe het had kúnnen zijn, sinds ongeveer een eeuw...

Dat begon als volgt: in 1917 vatte de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM), de spoorwegmaatschappij die in die tijd de spoorlijn Den Helder-Zaandam-Amsterdam en Uitgeest-Haarlem exploiteerde, het plan op om een verbindingsspoor aan te leggen tussen Krommenie en Beverwijk, zodat men niet altijd vanuit de Zaanstreek in Uitgeest hoefde over te stappen richting Beverwijk. Badplaats Bloemendaal kwam daarmee dichterbij Zaandam te liggen, haven IJmuiden dichterbij Amsterdam. Het zou bovendien ontlasting van de toen al drukke lijn Haarlem-Amsterdam betekenen.

B&W van Westzaan grepen dit plan aan om een brief te schrijven aan de Provincie Noord-Holland: *"dat de gemeente Westzaan geheel afgesloten ligt van ieder verkeer, niettegenstaande de gestelde vooruitgang in handel en nijverheid; dat zij menen dat deze isolatie-evenals van de gemeente Assendelft- is op te heffen door de door gemelde spoorwegmaatschappij gewenschte verbinding te vormen door het leggen van een lijn van het station Zaandam over de kerkbuurten te Westzaan en Assendelft om vervolgens weder bij het station Beverwijk op de bestaande lijn aan te sluiten. Dat zij de vaste overtuiging hebben dat de lijn mits als bovenbedoeld ontworpen zal strekken, niet alleen in het belang van de ontwikkeling van de thans geïsoleerde dorpen Westzaan en Assendelft, maar ook in dat van Beverwijk met zijne aanzienlijke groentenhandel en groote fruitteelt, waarvoor een behoorlijke rechtstreekse verbinding in de richting Oost en West geheel ontbreekt."* B&W stelden zich voor dat iets ten noorden van station Zaandam (ongeveer ter hoogte van huidig station Koog-Bloemwijk) een lijn zou aftakken naar het westen en dwars door het Westzijderveld, met een brug over de Gouw, richting Westzaan zou lopen en daar de J.J. Allanstraat, toen nog tot 1939 Krabbelbuurt) kruisen tussen de chocoladefabriek van Grootes en de Blauwselfabriek, ongeveer bij de bloemenhandel van de firma Albers, J.J. Allanstraat 335.



De plannen waren nog niet verder uitgewerkt maar je kunt je wel voorstellen hoe het zou gaan: de monumentale huizen J.J. Allanstraat 278 en 280 (van die laatste zou je het anno 2015 niet zeggen) zouden dan tegen de vlakte gaan en de stoomlocomotieven zouden halt kunnen houden bij een station naast de weg. Het was de tijd van de Eerste Wereldoorlog en sinds 1911 had de HIJSM geen nieuwe stations meer gebouwd, alleen maar bestaande uitgebreid. Het eerstvolgende nieuwe HIJSM-ontwerp is van station Naarden-Bussum uit 1925. Laten we ons dat strakke ontwerp eens voorstellen in Westzaan, of de in 1930 ontworpen stations Krommenie-Assendelft of Koog-Zaandijk... Een bescheiden emplacement zou dan natuurlijk mooi mogelijkheden geven voor goederenvervoer per trein voor de vlakbij gelegen blauwsel- en chocoladefabriek. Zeker die laatste, de fabriek van Grootes, had juist in 1912 een nieuw, vier-verdiepingen hoog fabrieksgebouw neergezet. De boeren, zoals de familie Kat, zouden af en toe vee kunnen transporteren naar de laad- en losplaats van het station en versturen per goederenwagen naar de slachterij. En verder zou in een goederenloods zogenoemd "stukgoed", dat wil zeggen kleine losse goederen, kunnen worden gesorteerd die Westzaanse kooplieden uit met name de Kerkbuurt of de Zuid wilden versturen of juist ontvingen van klanten elders in het land of het buitenland. Zowel de lijn Zaandam-Uitgeest als Uitgeest-Haarlem waren al dubbelsporig, dus dat zou deze lijn logischerwijs ook worden. In 1931 werden beide eerstgenoemde lijnen geëlektrificeerd, dus vanaf dat moment konden dan ook elektrische treinstellen Westzaan passeren.

Het bleef bij een droom. Twee maanden later berichtte de provincie: *"...Een verbinding als door de gemeente Westzaan gevraagd, waarvan daarenboven de aanlegkosten zeer belangrijk hooger zouden zijn, weliswaar aan de gemeenten Westzaan en een deel van Assendelft ten goede zou komen, doch voor de uit verkeersoogpunt veel belangrijker plaatsen Zaandijk-Wormerveer en Krommenie den last en het tijdverlies van overstappen te Uitgeest laat bestaan, terwijl wij voor Zaandam geen belangrijk voordeel zien in die verbinding boven de door ons voorgestelde."*

Station Westzaan was daarmee een gepasseerd station. Overigens is die verbindingsboog Krommenie-Beverwijk er ook nooit gekomen...

Het thema Westzaan en railvervoer is met dit tweede hoofdstuk nóg niet afgelopen. Nauwelijks een jaar voordien had de gemeente op dit gebied ook al een tegenslag moeten incasseren. Wordt vervolgd.