

De geschiedenis van Westzaan opnieuw beschreven

door WILLEM TIP

Groei van de diensten

Nauwer nog dan in vorige eeuwen worden vooral na 1960 de banden met Amsterdam. Zaankanters vinden steeds gemakkelijker werk in de omgeving. In 1991 telt de Zaanstreek 15 tot 16 duizend mensen die ergens anders werken. Van buiten komen elke dag 10 tot 11 duizend forensen langs de Zaan werken. De werkgelegenheid in de tanende Zaanse industrie is intussen overvleugeld door het werk in de groeiende dienstensector. De totale Zaanse werkgelegenheid blijft sinds 1960 ongeveer gelijk. In dat jaar werken er in de Zaanstreek 42 duizend mensen. In 1971 zijn het er 48 duizend en in 1986 43 duizend. Daarvan zijn er achtereenvolgens 64%, 58% en 44% werkzaam in de industrie. De overige vinden vooral werk in de dienstensector: de detailhandel, zakelijke dienstverlening, verzorgende diensten, groothandel en 'holdings'. De omwenteling verloopt geleidelijk, niet schoksgewijs. Stap voor stap nemen de diensten hun plaats in als belangrijkste bron van werk. Aan de Zaanse bestuurders van de jaren zestig gaat de ontwikkeling bijna ongemerkt voorbij. Zij richten zich nog steeds op de 'stuwende industrie'. Die zal het gebied rond het Noordzeekanaal vooruit helpen. Alle plannen van de jaren zestig gaan uit van diepe havens en basisindustriën. Daar mag veel voor wijken. Als de ogen open gaan voor de gegroeide dienstensector zijn de jaren zeventig al verschenen.

De ramp van 1953

Midden in de wederopbouwtijd wordt Nederland getroffen door een overstromingsramp. Een noordwesterstorm jaagt op 1 februari 1953 het zeewater over de dijken van Zeeland en delen van Zuid-Holland. Ruim 1800 mensen komen jammerlijk om in de golven. Onmiddellijk worden overal inzamelingen gehouden voor de talrijke daklozen. Ook in Westzaan. De zaal van De Prins en de Regentenzaal van het Weeshuis zijn op 2 februari nauwelijks groot genoeg voor alle aangeleverde kleding. Er zijn zelfs veel nog geheel nieuwe stukken bij. Het sorteren duurt de hele dag en is pas om acht uur 's avonds gereed. Er is 5000 kilo kleding ingezameld.

Op aanraden van burgemeester Vijlbrief wordt Terneuzen de bestemming van de Westzaanse giften. Een vrachtwagen van De Valk zorgt voor het vervoer.

Later houdt men nog een collecte. Die brengt ruim 21 duizend gulden op, voor deze tijd een groot bedrag. Met messen en vorken, zo melden de collectanten, worden de bankbiljetten in de bussen geduwd.

De Coentunnelweg

In de jaren zestig bereikt de naoorlogse wederopbouw intussen haar hoogtepunt. Het wordt opnieuw tijd om de verbindingen te verbeteren. De Hemfonten over het Noordzeekanaal zijn het grootste knelpunt. Om ze te ontlasten bouwt men in 1966 de Coentunnel. Achter Zaandam om legt het Rijk een nieuwe snelweg aan, de Coentunnelweg. Op verschillende plaatsen wordt die met het Zaandamse centrum verbonden. Voor Zaandam begint een tijd van drastische verkeersdoorbraken. Alle bebouwing die in de weg staat wordt gesloopt. Dat is in de ogen van de bestuurders geen onoverkomelijk probleem: het centrum van Zaandam krijgt zo immers met nieuwe winkels en bedrijfspanden achter kunststof gevels een nieuwe en eigentijdse uitstraling. Aan de meest bijzondere houten huizen waarvoor in het nieuwe Zaandam geen plaats meer is wordt intussen een nieuw leven toebedacht aan de Zaanse Schans, een klein openluchtmuseum tegenover Zaandijk.

De gevolgen van de Coentunnelweg zijn voor Koog aan de Zaan zo mogelijk nog dramatischer. Dwars over de oude dorpskern verschijnt een breed betonnen viaduct. In de diepte ernaast ligt aan de ene kant de historische Kogerkerk, aan de andere kant het in traditionele stijl gebouwde raadhuis. Het zal tot de volgende eeuwwisseling duren vooraleer Koog aan de Zaan deze ingreep enigszins te boven komt. Als tegemoetkoming krijgt Koog in de jaren zeventig wel een nieuwe woonwijk in het Westzijderveld. Daar verschijnt het plan 'Westerkoog'.

Het Laantje

In de vroege jaren zeventig bereikt de Coentunnelweg ook Westzaan.

Een deel van de Middel wordt ervoor weggegraven. Precies het gedeelte dat in de omgeving de bijnaam heeft gekregen van 'het laantje'. Lommerrijk wordt hier de smalle klinkerweg omgeven door hoge bomen. Wandelaars vinden hier rust, schilders zoeken hier hun inspiratie. Totdat een grote graafmachine verschijnt die zich een sleuf vreet door het landschap, een water van zestig meter breed. Op de graafmachine volgen de pijpleidingen met zand. Ten slotte verschijnt het asfalt. Bij de Nauernase Vaart vindt de Coentunnelweg zijn aansluiting op een nieuwe brede weg naar Krommenie. Westzaan heeft voor het eerst een snelle verbinding naar Amsterdam en Alkmaar.

De vreugde over de grotere mobiliteit duurt echter niet lang. Het autoverkeer groeit ongeremd. Sneller ook dan de mogelijkheden om het landschap te bedekken met nieuw asfalt. In de spitsuren vormen zich spoedig nieuwe en lange files. Nu niet meer voor de Hemfont maar voor de Coentunnel. Amsterdam krijgt daarom in haar ringweg een tweede tunnel, een derde en na de eeuwwisseling zelfs een vierde. In de jaren negentig bouwt men bij Beverwijk naast de Velsertunnel de Wijkertunnel.

Een klaverblad bij De Schoolmeester

Lang staat daarnaast nog in het weiland tussen Zaandam en Westzaan een extra snelweg gepland. Die moet de Coentunnelweg vanaf molen de

Schoolmeester een directe verbinding geven met het Amsterdamse havengebied. Een groot klaverblad, midden in de Westzanerpolder moet ruimte bieden aan het op- en afrijdende snelverkeer. De Guisweg wordt er in de jaren zeventig met een eerbiedige boog omheen geleid. De extra snelweg en de bijbehorende Hemautotunnel komen er echter niet. Ze blijken te duur.

Wel bouwt men in 1983 de Hemsipoorttunnel. Hij vervangt de bijna honderdjarige Hembrug. Tegelijk krijgt Zaandam een nieuw station van stalen buizen en glas. Opnieuw een aanzet voor ander en moderner uitziend stadscentrum. Het blijft voor Zaandam echter nog lang zoeken en tasten. Na de verkeersdoorbraken van de jaren zestig is het centrum opengelegd. Sfeervol wil het echter niet onmiddellijk worden.

Van de files en de stijgende verkeersdrukte ontvangt Westzaan intussen haar deel. Vooral als de Coentunnelweg dicht zit met aaneen gerijde auto's, zoekt het verkeer met grote vindingrijkheid naar andere mogelijkheden. Lange rijen auto's en vrachtwagens banen zich 's morgens en 's avonds door het dorp. Daarbij proberen ze zoveel mogelijk de fietsende bewoners en de kinderen die naar school gaan te ontwijken. Echt breed en gemakkelijk is de omleiding niet. Het duurt nog tot ver na de eeuwwisseling voordat verkeersmaatregelen aan het sluipverkeer een eerste paal en perk stellen. ■



Beeld: Westzaanse digitale beeldbank