

DE DAM TE ZAANDAM *

Stedebouwkundig gezien

Door Jb. Schipper. Uit Zaansch Groen editie 1945.

Gebogen over oude tekeningen en kadastrale plans van de Dam te Zaandam, denkt men onwillekeurig aan onze steden en dorpen, die in dezen oorlog verwoest werden.

Niet alleen naar het verlies van eigendom en onvervangbare cultuurgoederen gaan onze gedachten, maar meer nog naar de komende zorgen van den wederopbouw. En van deze zorgen krijgen de Nederlandsche stedebouwkundigen wel het zwaarste deel te dragen, daar het sinds eeuwen in ons land niet meer is voorgekomen, dat steden en dorpen moesten worden gesticht, zooals nu bij de totale verwoesting van sommige plaatsen noodig zal blijken.

Gelukkig ziet men in dat de wederopbouw een zaak van ons geheele volk is en dat het de bundeling van alle stedebouwkundige krachten noodzakelijk maakt.

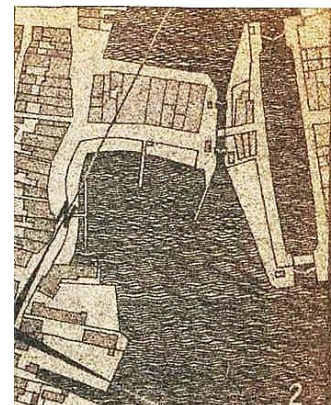
Daarvan spreken in ons land de instelling van den Rijksdienst voor het Nationale Plan en van een stedebouwkundigen leergang aan de Technische Hogeschool te Delft. Want stedebouw is niet de kunst om een aantal woningen op een bepaald terrein te schikken, noch om een weg te projecteeren, die de korste verbinding is tusschen twee gegeven punten, doch is breed gezien de uitdrukking met stoffelijke middelen van het geheele sociale-, cultureele- en economische leven van ons volk.

Hieraan denkt men, als men de geschiedenis nagaat van het dempen van het gedeelte Voorzaan, tusschen de Hoogendijk en de Wilhelminasluis, waardoor het tegenwoordige Damplein ontstond.

Toen, dat was in 1908, pleegde men in Zaandam stedebouwkundigen arbeid. Aan de hand van de wordingsgeschiedenis nu zullen we nagaan, hoe men destijds aan het gestelde probleem vorm gaf. In de jaren rond 1900 bleek onze oude zeehaven, welke vóór het graven van het kanaal langs de Prins Hendrikkade de oude loop van de Zaan was, te klein en te ondiep te zijn. Na het overwegen van vele plannen besloot men een nieuwe zeehaven te doen graven en de oude uit te diepen. De plannen zouden gestrand zijn op de hoge kosten, wanneer men niet op het idee gekomen was, den grond, die vrij kwam bij het graven en baggeren, te gebruiken om het eerder genoemde gedeelte van de Voorzaan te dempen.



Want hier stond men voor een verkeersprobleem. Het steeds toenemende verkeer tusschen oostelijk en westelijk Zaandam, dat voorheen rechtuit over de beide sluizen en de spuisluis ging (zie afb. 1-links) moest na het maken van de Wilhelminasluis in 1903, eerst over de brug van deze sluis, daarna langs de sluis, om via de Lage Dam de Westzijde te bereiken (zie afb. 2-recht). Dus twee korte haaksche bochten na elkaar; een onhoudbare toestand.



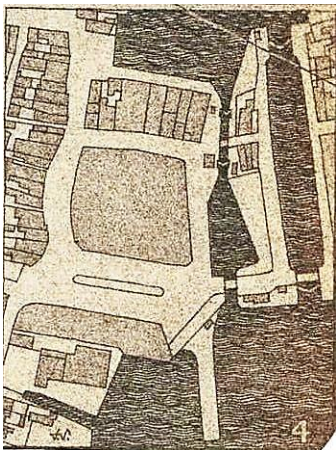
Door het dempen van dit gedeelte van de Voorzaan kon men nu een rechtstreeksche verbinding maken tusschen de brug over de Wilhelminasluis en de Westzijde. Hiermee ving de arbeid op stedebouwkundig terrein aan.

Zoals gezegd worden de grootte en de belangrijkheid ten opzichte van elkaar der stedenbouwkundige elementen zoals de bouwmassa's, de wegen, de pleinen, de boomen en het groen, bepaald door sociale, culturele en economische factoren. De vorm van deze elementen, afzonderlijk en in het totaalbeeld, richt zich naar de wetten der aethetica.

Wanneer we nu het verkavelingsplan van het aldus gevormde terrein bekijken (afb. 3), dan zien we dat men helaas slechts oog had voor de economische factoren, in dit geval verkeerstechnische eischen. Men traceerde den verbindingsweg zoodanig dat er twee zeer onregelmatige, slecht te verkavelen bouwblokken overbleven en een lelijk verkeersplein van een onbestemden vorm ontstond.

Hoe overigens de verkeerseischen gediend zijn kan men ervaren als men het verkeer gelijk een draaimolen om 't standbeeld van Czaar Peter ziet tollen. Voorts pleit het ontbreken van achterterreinen bij de meeste woningen die men bouwde, dus onvoldoende licht en lucht, zeker niet in het voordeel van een en ander. Tenslotte liet men een unieke gelegenheid voorbij gaan om Zaandam een waardig plein te geven, dat niet alleen als een hart in het stadslichaam zou liggen, het stadlichaam, dat zich als een poliep met tientallen tentakels langs beide oevers van de Zaan uitstrekt, maar dat ook het culturele middelpunt van onze gemeente zou zijn.

Aan dit plein, groot en schoon van verhouding, waarop het standbeeld van Czaar Peter door het ontstaan van meer voorruimte een waardige plaats zou innemen, zouden de gebouwen hebben kunnen staan, die het openbare en culturele leven representeerden, zoals verschillende gebouwen voor gemeentelijke diensten, de ambtswoning van de burgemeester, een postkantoor, een concertzaal, een museum, het kantongerecht en wat woningen van notabelen.



Helaas de vroede vaders van 1908 dachten hier anders over. Ze dachten slechts aan de portemonnaie; men sprak zelfs van een "Damschandaal". Slechts raadslid Francken, bouwkundige van beroep, kwam met een voorstel (zie afb. 4), dat meer beloofde. Een 32 meter breede boulevard, wel geen plein in de betekenis van het woord, zou een rustpunt in de stad geworden zijn, dat veel van de zoo juist bepleite eigenschappen bezat.

Nogmaals helaas, deze gelegenheid is verkeken. Rest ons slechts de hoop dat de stedenbouwkundigen, die het zich uitbreidende Zaandam vorm moeten geven, de nieuwe wijken dat zullen geven wat het geheel ontbeert, namelijk een hart.

Jb. Schipper

De illustraties bij dit artikel zijn samengesteld uit gegevens, ontleend aan diverse oude tekeningen en kadastrale plans, eigendom van het bedrijf Gemeentewerken en aan de uitgave "Zaanlandsche Damplannen" door J.C. Francken, anno 1909.

* dit artikel is overgetypt uit Zaans Groen van 1945. Ook de tekeningen zijn uit die uitgave zo goed mogelijk overgenomen.