

Coentunnel

Door Rijkswaterstaat, directie Sluizen en Stuwen ontworpen en tussen 1961 en 1965 aangelegde, 1283 meter lange ondertunneling van het Noordzeekanaal als deel van de Ringweg A 10 Amsterdam en de Coentunnelweg A8 tussen de Zaanstreek en achterliggend Noord-Holland. De lengte van het onderwatergedeelte is 587 meter, de afrit aan de Zaanse kant 300 meter. De tunnel is zo diep aangelegd dat het Noordzeekanaal ter plaatse een diepte van 15,5 meter beneden NAP kan behouden bij een bodembreedte van honderd meter. Ten gevolge van de helling van de inritten is naast deze brede en diepe vaargeul de diepgang beperkt tot dertien meter beneden NAP bij een bodembreedte van 230 meter. Het laagste punt van het wegdek bevindt zich 22 meter beneden NAP, het autoverkeer overwint vrijwel onmerkbaar een hoogteverschil van 29 meter. De wegbreedte in beide tunnelbuizen is 7,25 meter plus een schampstrook van 80 centimeter en een 1,20 meter breed voetpad. De tunnel is uitsluitend voor gemotoriseerd verkeer toegankelijk. Op één uitzondering na, de tot traditie uitgegroeide jaarlijkse [Dam tot Damloop](#) waarvan het parcours dat de lopers moeten afleggen via de tunnel is uitgestippeld.

Hempont

Aan Zaanse zijde is de tunnel gesitueerd op de plaats van een eerder bagger-depot, ongeveer 2,5 kilometer oostelijk van de voormalige Hembrug, aan de zuidzijde op het terrein van de Amsterdamse Schroothaven. De gunning voor het gehele kunstwerk had plaats op 10 mei 1961. De tunnel werd feestelijk geopend op 21 juni 1966.

De in 1961 door het aannemingsbedrijf v/h Hillen en Roosen aangevangen tunnelbouw had een lange voorgeschiedenis. Tot het gereedkomen van het tunnelproject voerde de belangrijkste verbindingsweg uit de Zaanstreek naar het zuiden via de [Hemponten](#) die tot in de jaren `30 handbediend waren. Reeds voor de Tweede Wereldoorlog breidde het wegverkeer zich zo uit dat overdag twee gelijktijdig varende motorponten werden ingezet. Tijdens de oorlog en vlak daarna werden een aantal ponten van wal tot wal in het Noordzeekanaal gelegd, zodat er al eerder een tijdelijke vaste oeververbinding heeft bestaan. Uiteraard werd deze 'pontenbrug' door de Duitsers om militaire redenen aangelegd; daar scheepvaartverkeer nagenoeg ontbrak hoefde het losse middengedeelte ervan niet al te vaak worden weggevoerd. Na de oorlog kon deze 'brug' natuurlijk niet worden gehandhaafd. Het toen nog langzaam toenemende wegverkeer maakte na een aantal jaren intensivering van de rijks-pontdiensten en het inzetten van een zeer grote verbouwde [Donau-pont](#) noodzakelijk.

Ondanks deze maatregelen kon de pontverbinding het steeds toenemende verkeersaanbod niet aan. Aan beide zijden van het Noordzeekanaal ontstonden steeds langer wordende rijen auto`s, wachtend tot ze konden worden overgezet. Wachttijden van drie kwartier en langer waren geen uitzondering. In de Zaanstreek is in de jaren '50 bekwaam en succesvol actie gevoerd om een 'Zaanse ondertunneling van het Noordzeekanaal te bereiken. In 1957 kwamen weliswaar zowel de Velsertunnel als de Schellingwouder bruggenroute gereed. maar daarvan had de Zaanstreek weinig profijt. Amsterdam zette zich in voor een bij voorrang te bouwen IJtunnel. Naar Zaans inzicht diende deze pas in tweede instantie te worden gerealiseerd. omdat het van boven het IJ afkomstige verkeer in zuidelijke richting er niet bij gebaat was in de Amsterdamse binnenstad terecht te komen. Reeds in 1951 werd op initiatief van de [Kamer van Koophandel voor Zaanland](#) een 'Commissie Oeververbindingen' ingesteld met de toenmalige burgemeester van Zaandam. W. Thomassen als voorzitter.

Dam tot Dam-race

Het uit deze commissie voortgekomen Tunnel-comité, waarin E.G. Duyvis, mr. W.M. Otten, J. Voorthuyzen en D. Zwart een vooraanstaande rol speelden, zette zich daadkrachtig en vindingrijk in om bekendheid te geven aan en steun te verwerven voor de in de Zaanstreek levende wensen. De plaatselijke overheden en het bedrijfsleven schaarden zich achter het Tunnel-comité, dat met landelijke acties (bijvoorbeeld paginagrote advertenties in de belangrijke landelijke dagbladen en tenslotte de spectaculaire **Dam tot Dam-race** in augustus 1959) slaagde in de opzet niet alleen de publieke opinie te winnen, maar ook de politieke steun te verkrijgen voor de gedachte de Coentunnel eerder te realiseren dan de IJtunnel. De slagzin 'De Zaanstreek is een tunnel waard' kreeg grote bekendheid.

Besluit bouw Coentunnel

De inspanning werd beloond: op 6 juli 1960, bijna tien jaar na de oprichting van de Commissie Oeververbindingen, deelde de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, Korthals, in de Eerste Kamer mee dat het kabinet tot spoedige bouw van de Coentunnel besloten had. In de Zaanstreek had men aanvankelijk een meer westelijk gelegen tunnel gepropageerd (ongeveer ter hoogte van de Hembrug). maar men had tijdig ingezien dat het Coentunnel-tracé beter was, onder meer omdat het zou aansluiten op de op den duur kruising- en stoplichtloze westelijke rondweg langs Amsterdam en omdat het doorgaande verkeer geen extra belasting zou vormen voor het wegennet aan de westkant van de Zaan, waaraan moeilijker uitbreiding kon worden gegeven dan aan dat ten oosten van dit water.

De kosten van de Coentunnel 'met bijkomende werken' hebben f45 miljoen bedragen. De eigenlijke tunnelbouw vergde f18 miljoen. Hieraan is 135 weken gewerkt (in 1963 trad door strenge vorst elf weken stagnatie op) door gemiddeld 145 man, dat is meer dan 400 manjaren. Voor de bouwputten moest 800.000 kubieke meter grond worden weggewerkt. Er werden bronnen geslagen tot 35 meter diepte, waardoor tijdens de bouw steeds meer dan 2000 kubieke meter water per uur moest worden weggeslagen. Voor het project werd een aparte fabriek ingericht voor de benodigde 95.000 kubieke meter beton, in de tunnel is 8000 ton wapeningsstaal verwerkt.

Bouwmethode

De bouwmethode van het werkelijke tunnelgedeelte was zowel eenvoudig als spectaculair. In een speciaal gebouwd dok werden twaalf betonnen tunnelsegmenten (elk van 90 meter lengte) gebouwd. Na het gereedkomen werd elk segment (dat van betonnen kopschotten was voorzien) uit het dok gevaren tot boven de in het kanaal gebaggerde sleuf en daar 'afgezonken'. Daarvoor was uiterste precisie vereist, want de segmenten of moten moesten op de millimeter nauwkeurig aan elkaar worden gepast. De tegen elkaar liggende moten waren voorzien van een rubberprofiel; een vijzel trok de segmenten strak tegen elkaar aan. Zij werden aan elkaar verbonden en de kopschotten werden verwijderd. Op deze wijze groeiden de tunnelbuizen gestadig. In de reeds gelegde buizen kon inmiddels al aan de afwerking worden gewerkt.

In 1965 was de 'zinkfase' voltooid. Ook de ventilatiegebouwen (boven de ingangsportalen van de beide tunnelbuizen) waren toen gereed. Elk ventilatiegebouw bevat twee ventilatoren, die verse lucht kunnen inblazen met een snelheid van 2,5 meter per seconde. Voor het geval slechts één tunnelbuis wordt gebruikt, zijn nog hulpventilatoren aanwezig. Ook aan verlichting, acoustiek en

wegdekverwarming is grote aandacht besteed. Bij het gereedkomen der Coentunnel leken alle verkeersproblemen opgelost.

Toenemende verkeersdruk

De bijna explosieve toename van het wegverkeer veroorzaakte echter al na enkele jaren files. De tunnel kon het verkeersaanbod in de spitsuren niet verwerken. Zo groeiden jaar na jaar in lengte toenemende rijen van wachtende auto's, met alle frustraties vandien voor de betrokkenen, veel tijdverlies en economische schade. Ter vergelijking: in augustus 1959, dus toen de aandring op tunnelbouw op een hoogtepunt was, werden per dag gemiddeld 5.800 voertuigen met de Hemponten overgezet. In 1989 was het aantal voertuigen dat dagelijks de Coentunnel passeerde tussen 90.000 en 100.000 op doordeweekse dagen en minimaal 75.000 in het weekeinde. In het begin van de jaren '80 werd reeds gezocht naar oplossingen voor het file-probleem. Stimulering van het gebruik van openbaar vervoer en de zogenoemde *carpooling* bij het woon-werkverkeer (het 'met elkaar meerijden' in één auto door forensen) brachten geen vermindering van de verkeersdruk.

Tweede Coentunnel

Plannen voor de aanleg van een tweede Coentunnel begonnen steeds vaster vormen aan te nemen. Aanvankelijk zou de financiering hiervan door de overheid plaats hebben, waarvan een bedrag van ongeveer f5 miljoen door de gebruikers (cq. het bedrijfsleven) moest worden opgebracht. De Kamers van Koophandel benoorden het IJ brachten dit bedrag ook goeddeels bijeen. Daarna veranderde de regeringsofpvatting met betrekking tot de financiering onder druk van een noodzaak tot bezuinigingen, en werd besloten tot tolheffing. Besloten werd om in de jaren '90 vier of mogelijk zelfs vijf tunnelwerken in het land te doen uitvoeren, waarbij (ten westen van de Zaanstreek) de Wijkertunnel en de tweede Coentunnel. De financiële middelen moesten hiervoor worden opgebracht door beleggingsconsortia. Voor deze vorm van financiering bestond in die tijd voldoende nationale en internationale belangstelling.

Rente en aflossing van de voor de tunnelbouw benodigde gelden zouden moeten worden opgebracht door tolheffing, naar de niet onlogische redenering dat de gebruikers dienen te betalen. Op dat moment was nog niet duidelijk welke consequenties dit standpunt zou hebben. Wanneer de extra belasting voor degenen die dagelijks gebruik maken van de Coentunnel (om van het bedrijfsleven nog niet te spreken) zeer fors zou uitvallen - en daar zag het naar uit - zou een toenemend gebruik van het openbaar vervoer evenzeer denkbaar zijn, als al of niet georganiseerd protest. Protest tegen de op economische gronden noodzakelijke uitbreiding der huidige ondertunneling van het Noordzeekanaal was tot 1990 weinig krachtig en zonder resultaat gevoerd door een groep onder de naam 'Tweede Coen, niet doen'. In 1989 werd reeds hard gewerkt aan een uitgebreide reconstructie van het Coentunnelcircuit en de aan- en afvoerwegen.

K. Woudt

[Overzicht Coentunnelwerken](#)

[actualiseren](#)

From:

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

Permanent link:

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

Last update: **2019/05/03 13:35**

