



BIJLAGE VII-4

RIJKSWATERSTAAT		DIRECTIE NOORD-HOLLAND	
		ARRONDISSEMENT HAARLEM	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM			
TRACE DIJN WEG & GEMEENTEN		SCHAAL:	
VELSEN-BLOEMENBAAL-ZANVOORT		1:10000	
DET. M.A.	EZ. D.S.	D.43-61	
CC. A.S.	EEV. D.S.	B-7	

Het verkeer heeft, zooals gezegd, daar gelegenheid zich te splitsen in:

- a. recreatie-verkeer (richting Duinweg-Noordholland);
- b. doorgaand verkeer (traverse door Aerdenhout, beschreven in § VI);
- c. lokaal verkeer (Leeuwerikenlaan, Zwaluwenweg).

Het denkbeeld om den Duinweg ten Westen en ten Noorden van Aerdenhout door de duinen naar Velsen door te trekken, teneinde dit wegvak te bestemmen voor doorgaand verkeer, is in dit rapport losgelaten.

Daarentegen is wél onder de oogen gezien de mogelijkheid van aanleg van een duinweg voor recreatieverkeer (bijlage VII-4). Een dergelijke weg zal, met het oog op het te verwachten drukke strandbezoek, tot aan den Zeeweg in de gemeente Bloemendaal moeten worden ontworpen als een weg met gescheiden banen met een breede middenstrook; het geheel aangepast aan het landschap en voorzien van parkeerplaatsen en -strooken, b.v. op een wijze, als is geschied bij den evengenoemden Zeeweg. De hoofdverharding moet voor rijwielen worden gesloten. Rijwielpaden en voetpaden kunnen in het zijterrein buiten het profiel van den weg worden aangelegd.

Ten Noorden van den Bloemendaalschen Zeeweg zou voorloopig kunnen worden volstaan met den aanleg van een 6 m breedten weg met parkeerstrooken.

De kruisingen van den Duinweg met de Zandvoortschelaan onder Aerdenhout en de trambaan, de spoorlijn Haarlem-Zandvoort en den Bloemendaalschen Zeeweg zullen door middel van viaducten moeten worden bewerkstelligd.

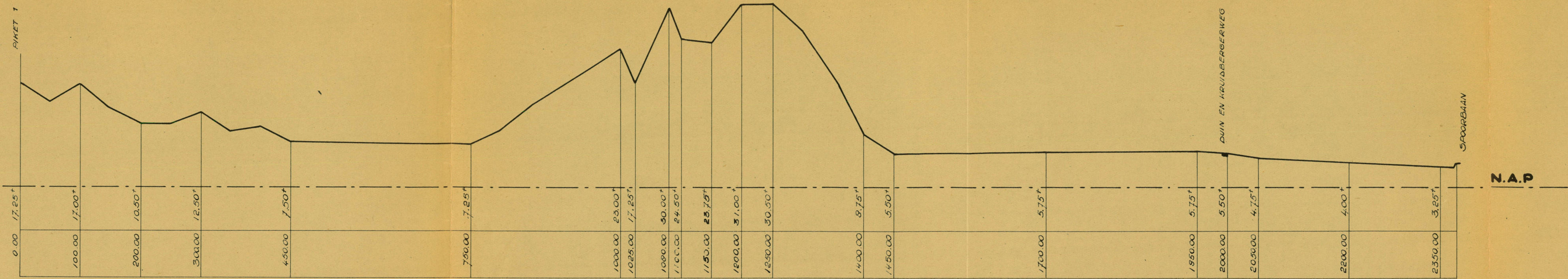
De aanleg van den weg door het duinterrein levert geen problemen van technischen aard op. Met minimum-stralen van ongeveer 500 m zal het mogelijk zijn een weg-tracé te ontwerpen, dat aesthetisch aanvaardbaar is.

Voor de aansluiting van het noordelijke eindpunt van den doorgetrokken Duinweg aan het wegnnet bij IJmuiden/Velsen zijn verschillende mogelijkheden onderzocht.

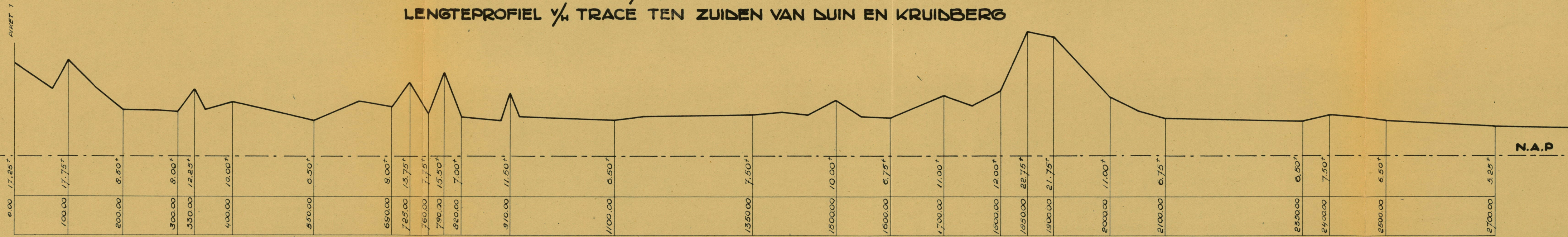
Bij de uitwerking van het aanvankelijke denkbeeld om den Duinweg te bestemmen voor doorgaand verkeer werden voor de aansluiting met den tunnelmond Velsen voornamelijk een tweetal oplossingen onderzocht, (één ten Zuiden en één ten Noorden van het landhuis Duin en Kruidberg; tracé's ia - - - op bijlage VII-4) die met ruime bogen onmiddellijk en kruisingvrij aansluiting gaven aan den zuidelijken tunnelmond te Velsen.

De toenmalige arrondissementsingenieur adviseerde tot het volgen van het noordelijke tracé.

BULAGE VII-6



LENGTEPROFIEL 1/4 TRACÉ TEN ZUIDEN VAN DUN EN KRUIDBERG



LENGTEPROFIEL 1/4 TRACÉ TEN NOORDEN VAN DUN EN KRUIDBERG

RIJKSWATERSTAAT DIRECTIE NOORDHOLLAND		ARRONDISSEMENT HAARLEM	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM			
LENGTEPROFIELEN NABIJ DUN EN KRUIDBERG			SCHALEN :
			1:500-1:5000
GET. D.D. : 16.10.43	GEZ. D.D. : 16.10.43		
PAR. : <i>Bl</i>	PAR. : <i>Bl</i>	D-43-57	
GEW. D.D. :	GEW. D.D. :	A-3	
PAR. :	PAR. :		

Nu aan den Duinweg een andere plaats in het wegenschema wordt toegekend (recreatief doel) en het doorgaand verkeer langs andere wegen (weg no. 9 en den weg beoosten Haarlem) naar den zuidelijken tunnelmond zal worden geleid, spreekt het vanzelf, dat de Duinweg minder nadrukkelijk op den tunnelingang behoeft te zijn gericht.

Met deze nieuwe opvatting voor oogen is een oplossing overwogen als aangegeven op bijlage VII-4.

Bij deze oplossing, (voor wat de aansluiting op weg no. 9 en situatie bij den tunnelmond betreft, nader uitgewerkt op bijlage VII-5) wordt ook voor den Duinweg een zeer ruime en vlotte verbinding met den tunnel te Velsen verkregen, terwijl daarnaast toekomstige plannen voor een op den zuidelijken tunnelmond gerichtten weg beoosten Haarlem ongehinderd kunnen worden uitgevoerd.

Ten aanzien van het tracé van den Duinweg nabij den oostelijken duinrand, in de nabijheid van Driehuis, wordt de meening gedeeld van den toenmaligen arrondissementsingenieur, n.l., dat het noordelijkste der twee ontworpen tracé's de voorkeur verdient.

Verrichte waterpassingen over beide tracé's, waarvan de resultaten in bijlage VII-6 zijn weergegeven en een grondige terreinverkenning hebben aangetoond, dat het zuidelijke tracé een flagrante schending van het natuurschoon tengevolge zou hebben, terwijl bij het noordelijke tracé een veel betere aanpassing aan de omgeving mogelijk is.

-----o-----

§ VIII. Zuidelijke rondweg om Haarlem.

Bijlagen:

- VIII-1 Plan voor den zuidelijken rondweg om Haarlem.
- VIII-2 Situatie in de gemeente Heemstede.
- VIII-3 Verbinding Duinweg-Rijksweg no. 8.
- VIII-4 Lengteprofiel van de verbinding Duinweg-Rijksweg no. 8.

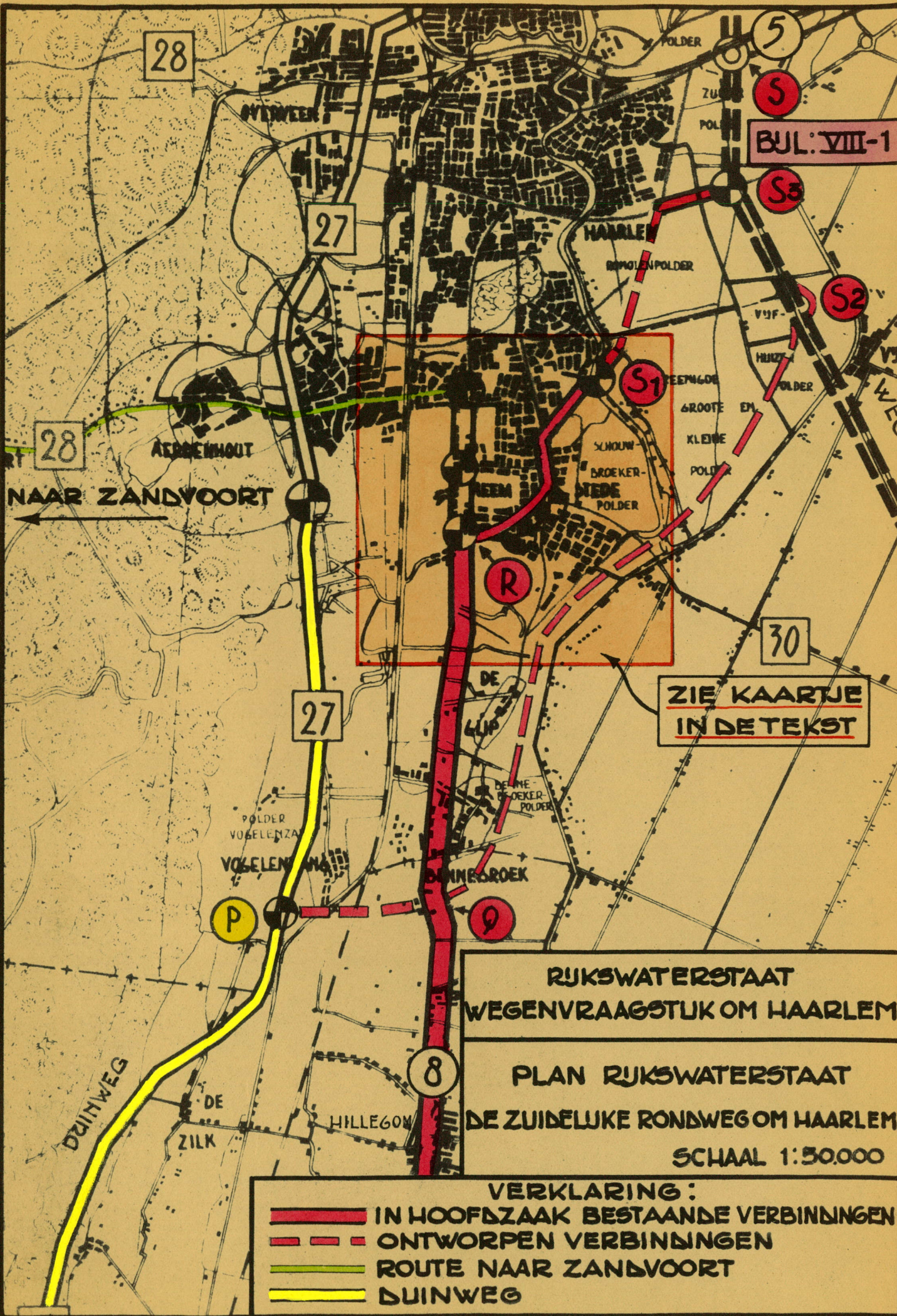
§ VIII. Zuidelijke rondweg om Haarlem. Teneinde het langs Duinweg en Rijksweg no. 8 uit zuidelijke richting komende verkeer, dat bestemd is voor Amsterdam, om de agglomeratie Haarlem heen te leiden, is in het plan Rijkswaterstaat opgenomen een zuidelijke rondweg om Haarlem, (bijlage VIII-1, P-Q-S₂).

In eerste instantie is echter slechts gedacht aan den aanleg van een nieuw wegvak (P-Q) tusschen den Duinweg en een punt van Rijksweg no. 8, nabij de grens van de provinciën Noord- en Zuidholland. Dit wegvak zal, zoolang de weg beoosten Haarlem nog niet gereed is, ook beteekenis hebben voor het verkeer van weg no. 8, dat bestemd is voor de tunnel te Velsen. Dat verkeer zal via P-Q op den Duinweg kunnen komen.

Hoewel dus voorloopig de aanleg van het grootste deel (Q-S₂) van den zuidelijken rondweg achterwege zal blijven, schijnt het wel raadzaam, ten behoeve van het verkeer uit de duinstreek en uit de wooncentra ten Zuiden van Haarlem een voorloopige verbinding (P-Q-R-S₁-S₃) tot stand te brengen, die dat verkeer in staat stelt buiten de stadskern van Haarlem om weg no. 5 (Haarlem-Amsterdam) te bereiken. Het verkeer zou dan voorloopig weg no. 8 kunnen volgen, tot een punt R onmiddellijk ten Noorden van de Van Merlenvaart in de gemeente Heemstede (zie kaartje VIII-2). Langs den noordelijken oever van deze vaart zal in het uitbreidingsplan van de gemeente Heemstede een nieuwe weg ter lengte van rond 700 m moeten worden opgenomen, aansluitende op de Torenlaan. Voor deze weg kan over rond 300 m gebruik worden gemaakt van de bestaande doch te verbreedten Ritsema Boskade. De Torenlaan, uitmondende op het Valkenburgerplein, zal eveneens moeten worden verbreed. Van het Valkenburgerplein af kan de Heemsteedsche Dreef worden gevolgd.

Om van de Heemsteedsche Dreef weg no. 5 te bereiken zijn verschillende oplossingen denkbaar; welke oplossing zal dienen te worden gevolgd zal afhangen van de ontwikkeling der betreffende gemeentelijke uitbreidingsplannen (Heemstede en Haarlem). Gaat men voorloopig alleen over tot aanleg van het nieuwe wegvak in de gemeente Heemstede tusschen Rijksweg no. 8 en het Valkenburgerplein dan kan het verkeer, bestemd voor Amsterdam, via Dreef, Zuiderhoutlaan, Fonteinlaan, Oranje-laan, Kleine Houtlaan en Rustenburgerlaan de Buitenrustbrug bereiken en vandaar, via een in het uitbreidingsplan van Haarlem opgenomen weg, op Rijksweg no. 5 komen (zie kaart van Haarlem en omgeving bij dit rapport).

Een tweede variant is de route via de Spaarnelaan binnen de gemeente Haarlem, naar een aldaar ontworpen nieuwe brug



BUL. VIII-1

28
 NAAR ZANDVOORT

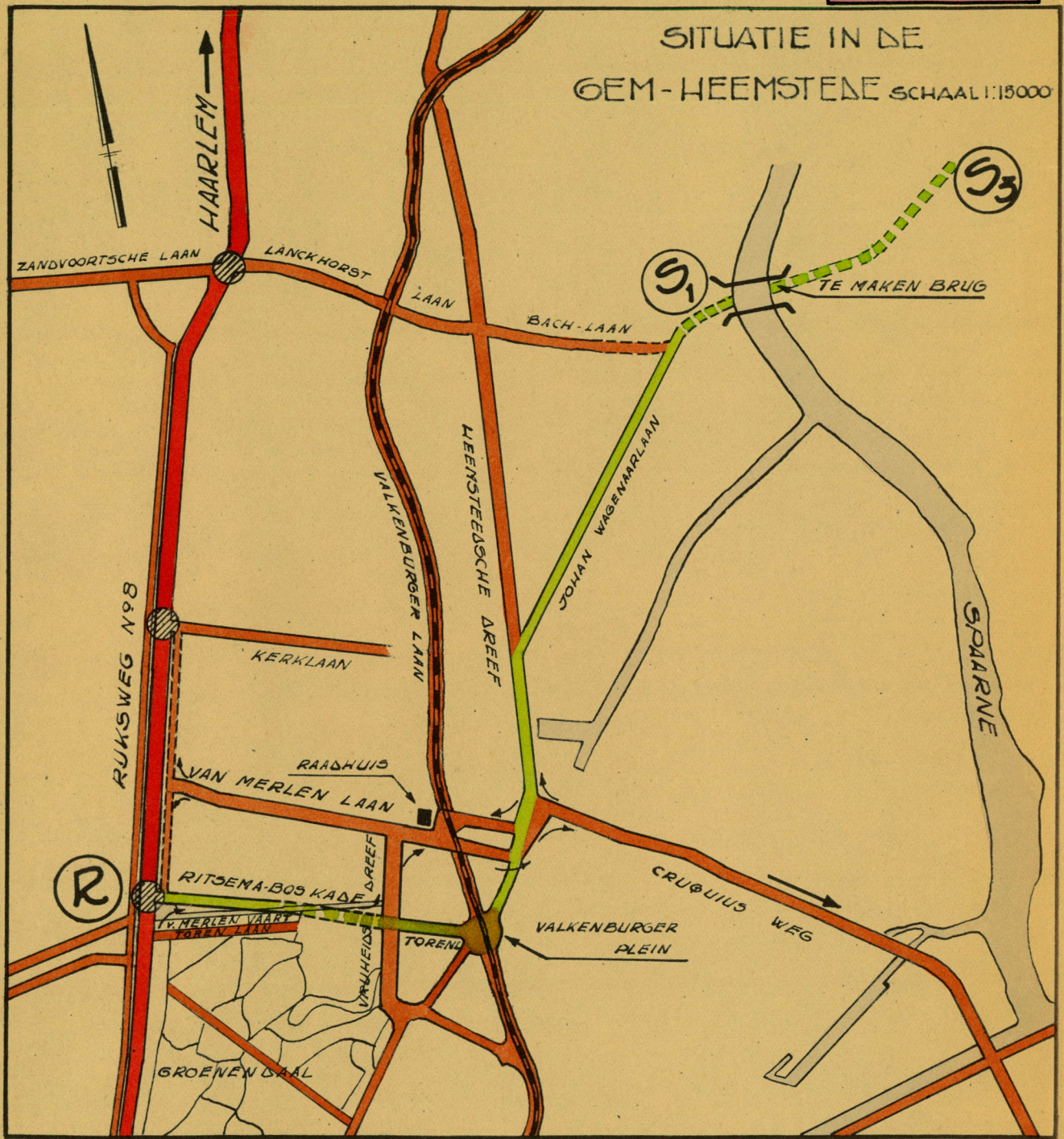
ZIE KAARTJE
 IN DE TEKST

RIJKSWATERSTAAT
 WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM

PLAN RIJKSWATERSTAAT
 DE ZUIDELIJKE RONDWEG OM HAARLEM
 SCHAAL 1:50.000

- VERKLARING:
- IN HOOFDZAAK BESTAANDE VERBINDINGEN
 - - - ONTWORPEN VERBINDINGEN
 - ROUTE NAAR ZANDVOORT
 - DUINWEG

SITUATIE IN DE
GEM-HEEMSTEDEN SCHAALE 1:15000



BULAGE VIII-3

GEMEENTE BLOEMENDAAL

GEMEENTE BENNEBROEK

R.K. KERK

VOGELENZANG

HAARLEM

DIJNWEG

WISSELS - VAART

SPOORBAAN

AVARSPROFIEL O - P

RIJKSWEG N° 8

TOEKOMSTIGE DOORTREKKING
NAAR WEG BECOSTEN HAARLEM

GEMEENTE HILLEGOM

MARGRIETEN LAAN

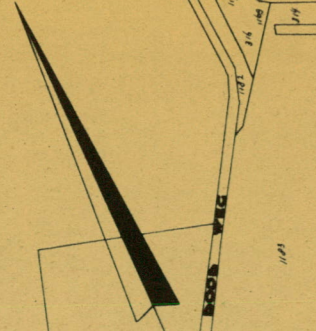
S-GRAVENHAGE

BULAGE VIII-3

RIJKSWATERSTAAT HAARLEM
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM

VERBINDING
DIJNWEG - RIJKSWEG N° 8 1:2000-1:400

SCHALEN:



NAAR ZUIDHOLLAND

ZILKER WEG

over het Spaarne en vandaar wederom langs een in het uitbreidingsplan opgenomen Ringweg, hetzij naar den weg beoosten Haarlem, hetzij naar Rijksweg no. 5.

Een derde variant is denkbaar via de Johan Wagenaarlaan in de gemeente Heemstede (zie kaartje VIII-2). Deze laatste oplossing, waartoe ook een nieuwe brug over het Spaarne gebouwd zou moeten worden, heeft boven de evengenoemde routes het voordeel, dat er twee tramkruisingen minder in voorkomen. Een nadeel is, dat het verkeer, komende uit de Johan Wagenaarlaan, de Dreef moet kruisen. Een beveiliging met verkeerslichten zou dit bezwaar kunnen opheffen.

Zooals reeds gezegd, zal het van de ontwikkeling van de uitbreidingsplannen afhangen, welke route het eerst kan worden verwezenlijkt. In dit stadium van het onderzoek zal op dat punt niet verder worden ingegaan.

De in de vorige regels aanbevolen verbinding tusschen Rijksweg no. 8 en het Valkenburgerplein houdt niet alleen nauw verband met de uitwerking van het uitbreidingsplan der gemeente Heemstede, doch ook met de plannen tot verbetering van weg no. 8 binnen die gemeente.

Het is hier echter niet de plaats om in details in te gaan op deze verbeteringsplannen; slechts zij daaromtrent vermeld, dat het in de bedoeling ligt te trachten aan het uitbreidingsplan van Heemstede, dat zich ter weerszijden van den Rijksweg uitstrekt, een zoodanigen vorm te geven, dat het stratenplan slechts op een beperkt aantal plaatsen, waarvoor de situaties dan met zorg zullen worden ontworpen, met den Rijksweg in contact komt.

Als zoodanig zijn daarvoor gekozen de punten van samenkomst van den Rijksweg met resp.:

- a. de Landvoortschelaan;
- b. de Kerklaan;
- c. de Ritsema Boskade (nieuwe verbinding Rijksweg-Valkenburgerplein).

De Van Merlenlaan, waarlangs zich thans het verkeer afwikkelt van den Rijksweg naar het Oosten (Heemstede en Haarlemmermeerpolder) verliest dan zijn beteekenis als zoodanig; deze laan zal op een parallelweg worden opgevangen.

Het tracé van de ontworpen verbinding tusschen den Duinweg en den Rijksweg no. 8 (wegvak P-Q) is op bijlage VIII-3 aangegeven.

Het tracé wordt o.m. bepaald door de kruisingen met de Leidse trekvaart en den spoorweg 's-Gravenhage-Haarlem. De weg is zoodanig ontworpen, dat, zonder dat daartoe een bemaling noodig

dig zal zijn, de ontworpen weg onder de spoorbaan zal kunnen worden doorgevoerd met een vrije hoogte van 4,00 m (zie bijlage VIII-4). Het tracé ontmoet den Rijksweg no. 8 op het gebied van de provincie Zuid-Holland bij km 34,782 km, (385 m ten Zuiden van de grens tusschen de provinciën Noord- en Zuid-holland).

De algemeene richting van dit tracé-gedeelte is zooveel mogelijk Oost-West ontworpen, zoodat, zowel voor het verkeer van den Duinweg uit zuidelijke richting naar den weg no. 8 als voor het verkeer van weg no. 8 naar den Duinweg in noordelijke richting v.v. een aannemelijke verbinding wordt verkregen.

Er is rekening mede gehouden, dat deze verbinding t.z.t. kan worden doorgetrokken in noord-oostelijke richting tot aan den rondweg beoosten Haarlem (zie bijlage VIII-1, wegvak Q-S₂). Naar het oordeel van ondergeteekende zal daaraan in de naaste toekomst geen behoefte bestaan, omdat de zuidelijke verbinding om Haarlem bij de in het plan Rijkswaterstaat gedachte ontwikkelingsgang in hoofdzaak slechts tot taak heeft om het verkeer uit de bollenstreek en uit de streek tusschen Hillegom en Heemstede naar Amsterdam op te nemen.

Het verkeer van Amsterdam naar de bollenstreek zal in het seizoen wel beteekenend zijn doch wettigt niet den kostbaren aanleg van een overigens nog niet noodzakelijken weg.

Uit de in § 5 gegeven verkeersanalyses blijkt verder, dat met het oog op het verkeer van Amsterdam naar Zandvoort en Heemstede veel belangrijker is de verwezenlijking na te streven van het noordelijke gedeelte van de voorloopige zuidelijke route om Haarlem, zooals die in het plan van den Rijkswaterstaat is opgenomen (bijlage VIII-1), wegvak S₁-S₃).

Er is in dit rapport dan ook afgezien van een gedetailleerde beschrijving van den volledigen zuidelijken rondweg, zooals deze in phase III voltooid is gedacht. Bijlage VIII-1 geeft in algemeene trekken dat tracé weer langs den westelijken oever van de ringvaart van den Haarlemmermeerpolder. Bij een terreinbezoek bleek de uitvoerbaarheid van dit plan.

Terugkomende op de uit te voeren verbindingsweg P-Q (Duinweg - Rijksweg no. 8) ten Zuiden van Bennebroek (bijlage VIII-2) zij daaromtrent nog het volgende medegedeeld.

Naar analogie van den Duinweg is deze verbinding voorloopig uitgevoerd gedacht met een rijwegbreedte van 9 m. Op den duur zal uitbreiding tot een rijwegbreedte van 12 m met daarlangs verharde parkeerbermen van 2,50 m mogelijk zijn. De weg is kruisingsvrij ontworpen, ook wat betreft de aansluiting met den Duinweg, en uitsluitend bestemd voor autoverkeer.

De aansluiting met den Rijksweg no. 8 is gelijkvloers ontworpen. Tengevolge van de aanwezige trambaan (die echter thans niet behoeft te worden gekruist door het verkeer van den verbindingsweg komende) en de bebouwing ter plaatse, zou een oplossing met viaduct uitermate kostbaar worden.

-----o-----

§ IX. De weg beoosten Haarlem.

Bijlagen:

- IX-1 Overzichtsteekening van den weg beoosten Haarlem.
- IX-2 Kruising met provincialen weg no. 29.
Aansluiting aan Rijksweg no. 5.
- IX-3 Kruising met Rijksweg no. 5.
- IX-4 Weg beoosten Haarlem, ten Noorden van Rijksweg no. 5.
- IX-5 Rapport van den landschapsarchitect Dr. Ir. J.T.P. Bijhouwer.
- IX-6 Nota, betreffende de kruising van den weg beoosten Haarlem, met het Noorder Buiten Spaarne.

Verder wordt nog verwezen naar:

- III-2 Vier mogelijkheden voor het doorgaand verkeer Noord-Zuid.

§ IX. De weg beoosten Haarlem. In § III werd bereids in het kort toegelicht waarom de uiteindelijke oplossing van het vraagstuk der doorgaande Noord-Zuid-verbinding langs Haarlem niet ten Westen doch ten Oosten van de stad moet worden gezocht.

In § V werd aan de hand van een verkeersanalyse verder aangetoond, dat de verwezenlijking van de geheele oostelijke Noord-Zuid-verbinding niet urgent en met het oog op de hoge kosten een spoedige uitvoering ook niet waarschijnlijk is.

Anderzijds hangen, wat de naaste toekomst betreft, met dezen weg nauw samen de plannen van den Provincialen Waterstaat en van de gemeente Haarlem. Door den Provincialen Waterstaat zijn zelfs reeds werken begonnen doch tengevolge van de tijdsomstandigheden nadien stopgezet, die rechtstreeks verband houden met den weg beoosten Haarlem. Deze omstandigheden maken een beslissing t.a.v. het tracé van dezen weg binnen niet al te langen tijd wensche-lijk, althans wat het nabij Haarlem gelegen gedeelte aangaat.

Er zijn voornamelijk twee op bijlage IX-1 weergegeven plannen voor den betreffenden weg ontwikkeld.

Het plan A, dat in het Zuiden zijn voortzetting vindt in den Ringvaartweg, loopt ten Westen van de Liede en de Mooije Nel; het nadert de ontworpen bebouwing van de stad Haarlem vrij dicht. Het plan vindt vooral voorstanders bij den Provincialen Planologischen Dienst.

Het plan B, ontwikkeld door den dienst van ondergeteekende, sluit in het Zuiden aan op Rijksweg no. 4, terwijl, voor wat het noordelijke gedeelte betreft, de mogelijkheid is geopend tevens een nieuwe verbinding Amsterdam-Velsen tot stand te brengen, voor het geval de bestaande, langs Rijksweg no. 6 voerende verbinding zou moeten worden opgeheven of althans gewijzigd bij verdere uitbreiding van de havens-West te Amsterdam. Dit plan vindt bij sommige leden van den Provincialen Planologischen Dienst geen instemming; de directeur van gemeente werken van Haarlem heeft zich daarentegen wel voor dit plan uitgesproken.

Ondergeteekende ziet in plan B voor het doorgaand verkeer verschillende voordeelen; dat neemt niet weg, dat het noordelijke gedeelte van plan A ook voor het doorgaand verkeer een alleszins bevredigende oplossing kan geven. Zouden de streekbelangen zich dan ook verzetten tegen een uitvoering van het noordelijke gedeelte van den weg beoosten Haarlem volgens plan B, dan kan voor dat wegvak met het oog op het doorgaand verkeer ook plan A zonder eenige restrictie worden aanvaard. Het is dan nog slechts de vraag in hoeverre de belangen van de gemeente

Haarlem uitvoering van dit onderdeel van plan A zullen ge-
doogen.

Anders is het met het zuidelijke gedeelte van den
ontworpen weg; hier bestaat tusschen de belangen van het
doorgaand verkeer en het streekverkeer veeleer een te-
genstelling, in dien zin, dat voor het streekverkeer plan
A en voor het doorgaand verkeer plan B de voorkeur ver-
dient. Zouden beide verkeersstroomen in de toekomst zich
voldoende ontwikkelen dan zou zoonodig aan beide plan-
nen uitvoering kunnen worden gegeven.

Het heeft weinig zin zich thans in min of meer specu-
latieve beschouwingen te verdiepen over de toekomstige
wenschelijkheid van uitvoering van één of beide plannen.
Juister schijnt het om in het streekplan met beide moge-
lijkheden rekening te houden. In dit licht moeten de
volgende uiteenzettingen dan ook worden gezien.

Plan A.

Plan A heeft met plan B onder meer gemeen het wegvak
dat gelegen is tusschen den Rijksweg no. 5 en den provin-
cialen weg no. 29 (Haarlem-Schiphol-Diemen). Dit wegvak
was aanvankelijk slechts bedoeld als een gedeelte van den
provincialen weg no. 50 (Haarlem-Zaanstreek-Purmerend)
en als zoodanig in uitvoering volgens het provinciale be-
stek no. 253, dienst 1941. Het werk is echter nog zoo
weinig gevorderd en tengevolge van de bijzondere tijds-
omstandigheden bovendien stopgezet, dat wijziging van
het profiel van dezen ruim opgezette provinciale weg
in een profiel voor een autosnelweg mogelijk is, zonder
dat buitengewone maatregelen noodig zijn. Bijlage IX-2
geeft op schaal 1:2500 een situatie van het omgewerkte
plan voor dit wegvak. Het punt van aansluiting met den
Rijksweg no. 5 is zoodanig ontworpen, dat bij doortrek-
king in noordelijke richting de op bijlage IX-3 weerge-
geven oplossing kan worden uitgevoerd.

Bij het zuidelijke uiteinde van het wegvak is een
ruim verkeersplein ontworpen, waarop de provinciale weg
no. 29 aansluit; op voortzetting van den weg beoosten
Haarlem, in zuidelijke richting, is daarbij gerekend.

Er moet verder nog op worden gewezen, dat het onder-
havige wegvakje een bijzondere plaats inneemt, met be-
trekking tot het verkeer van Amsterdam naar Heemstede-
Zandvoort en naar de bollenstreek; in § VIII werd dit
punt verder uitgewerkt. Hier zij alleen gereleveerd,

dat

-20-

dat met het oog op deze bijzondere taak, in het omgewerkte plan van den provincialen weg vooral aandacht is besteed aan de wijze, waarop het te verwachten zeer drukke rijwielverkeer langs dit weggedeelte moet worden verwerkt. Er is een oplossing gezocht, waarbij iedere vermenging of kruising met ander verkeer wordt vermeden. Dit uitgangspunt leidt, indien men den bouw van een groot aantal rijwieltunnels wil vermijden, tot een éénzijdig rijwielpad langs de Westzijde van den weg.

Op de bijlage IX-2 is voorts nog aangegeven, op welke wijze de gemeente Haarlem zich de ontwikkeling van het onmiddellijk tegen den weg aanliggende uitbreidingsplan van de gemeente voorstelt.

Het wil ondergeteekende voorkomen, dat de spoedige voltooiing van het hierboven besproken wegvakje tusschen Rijksweg no. 5 en den provincialen weg no. 29 na terugkeer van normale tijden vooral urgent is met het oog op het genoemde verkeer Amsterdam-Heemstede-Zandvoort v.v. en dat naar de bollenstreek.

De voortzetting van den weg beoosten Haarlem in zuidelijke richting wordt in plan A gevormd door den in § VIII besproken zuidelijken rondweg; ten Zuiden van Vogelenzang gaat de naar het Zuiden gerichte route dan over in den Ringvaartweg, waaromtrent in § XI nadere gegevens worden verstrekt. Bij dit plan is uitgegaan van de gedachte, dat de verkeersstroom, die uit het Zuiden Haarlem nadert, tusschen de duinreep en de ringvaart van den Haarlemmermeerpolder geconcentreerd is en ook in de toekomst zal blijven, terwijl daarnaast geen behoefte wordt gevoeld aan een rechtstreeksche verbinding van Haarlem met den Rijksweg no. 4.

Het is hier niet de plaats om het voor en tegen van deze opvatting af te wegen tegenover de meening, dat zulk een verbinding met weg no. 4 (plan B) in de toekomst wél als gewenscht zal worden beschouwd. Het schijnt, zooals gezegd, een juistere politiek, voor de toekomst met beide mogelijkheden rekening te houden.

Ten aanzien van het ten Noorden van den Rijksweg no. 5 gelegen gedeelte van den weg beoosten Haarlem kan, wat plan A betreft, het volgende worden opgemerkt. Het hiervan op bijlage IX-4 met S-D-E-T aangeduide tracé doorsnijdt den Veerpolder, den Waarderpolder, kruist het Noorder Spaarne en doorsnijdt vervolgens het poldergebied tusschen het Spaarne en den tunnel te Velsen, waarbij nog de Slaperdijk met een daarlangs gelegen verhardend weg en de Oostlaan worden gekruist. De directeur van gemeentewerken der gemeente Haarlem is echter van dit plan geen voorstander,

voorstander, omdat het naar zijn inzicht de gemeentelijke belangen meer schaadt dan bevordert. Zijn hoofdbezwaren komen in het kort hierop neer:

- 1e. het terrein, voor de rioolwaterzuiveringsinstallatie aangewezen, met noordelijk randkanaal, op bijlage IX-4 groen getint, wordt doorsneden;
- 2e. de kruising met het Spaarne door een brug zal het landschapsschoon in de onmiddellijke nabijheid van de stad schenden. In het als bijlage IX-5 bij deze nota overgelegde rapport van den landschapsarchitect Dr. Ir. J.P. Bijhouwer wordt het standpunt van de gemeente te dezen aanzien nader uitgewerkt;
- 3e. de open verbinding van de door de gemeente ontworpen jachthaven aan den westelijken Spaarneoever bij de Jan Gijzenvaart - zie bijlage IX-4 - met het watersportgebied de Mooije Nel en de Liede zal worden afgesneden.

Deze bezwaren werden door de gemeente geopperd naar aanleiding van een tracé, dat aanvankelijk een iets ander verloop had dan het nieuwe ontwerp S-D-E-T. Inderdaad waren deze bezwaren destijds niet ongegrond. Bedoeld tracé liep n.l. dwars door het onder 1e genoemde terrein, terwijl het ten Noorden van het Spaarne gelegen poldergebied min of meer recht werd doorsneden.

Bij het nieuwe tracé kan echter het meerbedoelde terrein onaangetaast blijven, mede omdat de gemeente het ook uit anderen hoofde van vorm heeft doen veranderen. De vrees, die nog van de zijde van de gemeente Haarlem werd geuit, dat de weg de groene gordel, waarmede de westelijke oever van de Mooije Nel en de Liede is omzoomd, zou schaden, is ongegrond, omdat tusschen den weg en dien oever nog een voldoende breede groene strook overblijft, zoodat de begrenzing van dit water niets van haar charme behoeft te verliezen. Door verder het tracé ongeveer evenwijdig en zoo dicht mogelijk langs den Vondelweg te projecteeren is er ook weinig sprake van een schending van het polderlandschap.

Door den snelverkeersweg op hetzelfde niveau te leggen als den Vondelweg en tusschen die beide wegen een smal wellicht iets verhoogd gelegen wandelpark te vormen, zal het ruime uitzicht, dat men thans van den Vondelweg af heeft, behouden kunnen blijven.

Het onder 2e aangevoerde bezwaar kan men meer of minder zwaar laten wegen; te ontkennen valt niet, dat een brug het landschapsschoon inderdaad zal kunnen bederven. De vraag, of men hierop het wegplan mag laten stranden, meent ondergeteekende in dit stadium onbeantwoord te mogen laten, doch aange- teekend moge wel worden, dat dit bezwaar ondervangen zou kunnen worden door inplaats van een brug, een tunnel in het ontwerp op te nemen. Over deze oeververbinding is een afzonderlijke nota opgesteld, welke als bijlage IX-6 aan dit rapport is toegevoegd.

Met betrekking tot het onder 3e genoemde bezwaar kan worden opgemerkt, dat, indien van een tunnel als oeververbinding zou worden afgezien, de jachthaven in het uitbreidingsplan van de gemeente zonder bezwaar naar het punt Q zou kunnen worden verplaatst. Aan de jachthaven nabij de Jan Gijzenvaart is weliswaar een begin van uitvoering gegeven doch tengevolge van de oorlogsomstandigheden zijn de werken stop gezet, zoodat tot dusverre slechts werkzaamheden van betrekkelijk geringen omvang werden uitgevoerd.

De ligging van de jachthaven bij Q is, planologisch gezien, wellicht nog geslaagder dan de oorspronkelijke ligging.

Uit een en ander kan blijken, dat de door de gemeente geuite bezwaren tot een minimum zijn te reduceeren en practisch geheel zouden worden weggenomen, als de meerbedoelde oeververbinding bij het Spaarne door middel van een tunnel zou worden tot stand gebracht. Bij besprekingen, die hierover met de gemeente zijn gehouden, werd zulks van die zijde niet bepaaldelijk tegengesproken.

De kruising van het hier besproken tracé met den onderlangs den Slaperdijk gelegen weg zal door een viaduct in den autoweg zijn te vormen. De Oostlaan zou wellicht afgesneden kunnen worden of anders zal zij onder den autoweg door gevoerd kunnen worden.

Behalve voor het doorgaand verkeer heeft de onderhavige autosnelweg ook voor Haarlem groote beteekenis. In de eerste plaats voor de in den Waarderpolder gelegen bestaande industrieën en de ten behoeve van nieuwe vestigingen daar ter plaatse in het uitbreidingsplan opgenomen industrieterreinen. Deze terreinen zullen door den ontworpen weg op fraaie wijze met het Zuiden, Noorden en Oosten van het land worden verbonden. Als aansluiting van deze terreinen met den autosnelweg zijn de op bijlage IX-4 met groene lijnen aangeduide wegen ontworpen, waarvan de ten Westen van de lijn A-B gelegen wegvakken voorkomen op het gemeentelijke uitbreidingsplan. Al-

-55-

dus levert de weg via evengenoemde aansluitingswegen tevens een goede verbinding op met Haarlem-centrum, terwijl Haarlem-Zuid er ongetwijfeld ook mede gebaat zal zijn. Haarlem-Noord zal op den bestaanden Rijksweg no. 9, Haarlem-Velsen georiënteerd blijven, te meer, omdat het ondergeteekende wil voorkomen, dat het in tegenstelling met de opvatting, die de Provinciale Planologische Dienst dienaangaande heeft, geen zin heeft om ten behoeve van dit kwartier nabij den Vondelweg een kostbare verbinding van den onderhavigen auto-weg met het stratennet van Haarlem te maken. Bij deze beschouwing wordt aangenomen, dat, behalve de bovenbeschreven verbinding met Haarlem-centrum, van gemeentewege t.z.t. ook nog voor een tweede verbinding tusschen Haarlem-centrum en het industriegebied wordt zorggedragen door een brug over het Spaarne tegenover de Zaanenstraat.

Ten slotte rijst de vraag of het in het algemeen wel juist is om een autosnelweg betrekkelijk dicht langs de bebouwing te voeren, zooals met het bovenomschreven tracé het geval is, voor wat betreft het gedeelte, dat parallel loopt met den Vondelweg. Alhoewel volgens het huidige uitbreidingsplan van dit stadsdeel de Vondelweg tevens de grens van de bebouwing vormt en de ontworpen weg dit plan dus niet hindert, dient toch te worden bedacht, dat men zich bij het vaststellen van dat plan onder meer heeft laten leiden door de overweging, dat verdere uitbreiding naar het Spaarne toe toch niet mogelijk is, omdat dat gebied valt binnen de verboden kringen van het fort Spaarndam. Nu wil het ondergeteekende voorkomen, dat het kortzichtig zou zijn om te veel beteekenis aan deze verboden kringen te hechten, vooral nu de huidige oorlog de vroegere inzichten betreffende de oorlogsvoering ongetwijfeld grondig hebben doen veranderen. Dit zou wel eens tot gevolg kunnen hebben, dat voormeld "verboden" gebied te zijner tijd zou worden vrijgegeven, hetgeen dan weer aanleiding zou kunnen worden om verdere bebouwing daarop toe te laten. Een daar aanwezige autosnelweg zou in dat geval een logische ontwikkeling van zulke plannen ernstig in den weg kunnen staan en wellicht onmogelijk maken. Een meer van de bebouwing verwijderd gelegen weg zou uit dien hoofde dus aan te bevelen zijn.

Plan B.

Plan B.

Dit plan is een uitvloeisel van de in § III neergelegde gedachte, dat het doorgaand verkeer zich los van het streekverkeer moet kunnen afwikkelen. Het invloedsgebied van dezen weg, dat op bijlage III-2-D met een grijze tint is aangegeven, moge doen zien, welk gebied, voor wat betreft het op Haarlem en de tunnel bij Velsen gericht verkeer, belang heeft bij den onderhavigen weg.

De, in het terrein aanwezige aardebaan van den voormaligen Haarlemmermeerspoorweg en de daarlangs gelegen Geniedijk, welke laatste zich in Zuid-westelijke richting voortzet tot den Rijksweg no. 4, waren een gereede aanleiding om het zuidelijke gedeelte van den weg beoosten Haarlem daarlangs te traceeren¹⁾. Tusschen den provincialen weg no. 29 en de Ringvaart van den Haarlemmermeerpolder valt het tracé samen met dat van den in § VIII beschreven zuidelijken rondweg om Haarlem. In het in den Haarlemmermeerpolder gelegen wegvak komen, behalve het kunstwerk bij de aansluiting met weg no. 4, drie viaducten over bestaande wegen voor, n.l.: één viaduct over de Hoofdvaart met de daarlangs gelegen wegen, één viaduct over den Kruisweg en één viaduct over den Yweg. De Spieringweg zou kunnen worden afgesloten; het verkeer daarover kan geleid worden naar het viaduct over de Haarlemmermeerringvaart met den aan de Zuidzijde daarlangs gelegen weg.

De Ringvaart kan worden gekruist met een vaste brug met een doorvaarthoogte van 4,50 m²⁾.

Tusschen de kruising met Rijksweg no. 5 en de spoorlijn Haarlem-Amsterdam en den zuidelijken tunnelmond te Velsen is het op bijlage IX-4 aangegeven tracé S-F-E-T ontworpen. Dit tracé doorsnijdt den Veerpolder, het fort Penningsveer, de Vereenigde Binnenpolders, den Inlaagpolder, den Houtrakpolder, den Zuid-Spaarndammerpolder, het poldergebied tusschen Zijkanaal B en den tunnelmond te Velsen en kruist daarbij achtereenvolgens de Binnen Liede, Zijkanaal C, Zijkanaal B en enkele landwegen. Zoals uit bijlage IX-4 kan blijken, valt van dit tracé het tusschen den tunnelmond en

het
1) Er moet nog op worden gewezen, dat de aardebaan van den voormaligen spoorweg thans eigendom is van het provinciaal electriciteitsbedrijf der provincie Noordholland; het is de bedoeling in deze baan eerlang een hoogspanningskabel te leggen.

2) Zie rapport inzake normalisatie der Nederlandsche vaarwegen in het algemeen en van die in de Hollandsche laagvlakte in het bijzonder (Landsdrukkerij 1932).