

het punt E gelegen wegvak over een lengte van 1600 m samen met het vak E-T van het bij plan A behandelde tracé S-D-E-T. Hiermede vergeleken, is het rond 680 m langer, welk verschil op een lengte van totaal 8,6 km van het tracé S-D-E-T weinig uitmaakt.

De kruising met de Binnen Liede kan geschieden door een vaste brug, waarvan de doorvaarthoogte bij een eerste beoordeeling schijnbaar niet meer zou behoeven te bedragen dan die, welke de vaste bruggen in den spoorweg en den straatweg Haarlem-Amsterdam aldaar bieden en welke 1,20 m bedraagt.

Een hogere ligging is echter noodig. In de eerste plaats omdat de gemeente Haarlem voornemens is om de aan de westzijde van de overbrugging gelegen Oude weg op te heffen en alsdan voorzien zal moeten worden in een nieuwe "landelijke" verbinding met de buurtschap Penningsveer, ^{waartoe van het knooppunt} S af onderlangs de Zuidkant van den snelweg een landweggetje is ontworpen, dat onder den hoofdweg kan worden doorgevoerd, door van de overbrugging over de Liede gebruik te maken. In de tweede plaats is een hoge ligging gewenscht, omdat onmiddellijk beoosten het fort Penningsveer ook een landweg moet worden gekruist, die bij een hoog gelegen aardebaan daarender doorgevoerd kan worden.

Verondersteld is, dat van het fort Penningsveer de voor den wegaanleg benodigde strook beschikbaar zal worden gesteld; zou dit niet het geval zijn, dan zou het tracé meer oostelijk moeten worden uitgebogen.

Over Zijkanaal C zal bij aanleg van 2 gescheiden banen een dubbele beweegbare brug moeten worden gebouwd; in eersten aanleg zal echter wellicht met één baan en dus met één brug kunnen worden volstaan. Evenwel zou de bouw van een tunnel op deze plaats evenzeer zijn te overwegen als zulks het geval is ten aanzien van de kruising met het Spaarne bij het tracé S-D-E-T van plan A, omdat de omstandigheden, althans wat de scheepvaart en het landverkeer betreft, voor beide oeververbindingen gelijk zijn. Wat hieromtrent ten aanzien van de kruising met het Spaarne is medegedeeld in de eerste genoemde afzonderlijke nota, geldt n.l. evenzeer voor de kruising met Zijkanaal C.

Over Zijkanaal B kan een vaste brug worden gebouwd, waarvan de doorvaarthoogte op 3 m ware te stellen, overeenkomende met die, welke de in Rijksweg no. 6 (Amster-

dam-Velsen) gelegen vaste brug over dat zijkanaal biedt.

In verband met den ontworpen provincialen weg no. 50 (Haarlem-Westzaan-Purmerend), waarvan het gedeelte tusschen Spaarndam en Purmerend reeds eenige jaren geleden tot stand werd gebracht, ligt het voor de hand om van dien weg het vak tusschen het punt S en Spaarndam met het hier besproken tracé van den autoweg te doen samenvallen. Deze mogelijkheid zal het kostenvraagstuk uiteraard niet onbelangrijk beïnvloeden.

De aansluiting van het tracé S-F-E-T van plan B met het industriegebied van Haarlem en met Haarlem-centrum en Haarlem-Zuid wordt op volkomen dezelfde wijze verkregen als voor het tracé S-D-E-T van plan A is beschreven, terwijl de bezwaren, die de gemeente met betrekking tot dit tracé heeft geuit, zich bij het tracé S-F-E-T niet voordoen. Uit dezen hoofde viel het oordeel van den directeur van gemeente werken van Haarlem dan ook ten gunste van het laststgenoemde tracé uit. De dienst van gemeente werken pleit bovendien nog voor dit tracé, omdat met de mogelijkheid rekening moet worden gehouden, dat zware industrieën zich in de toekomst zouden kunnen gaan vestigen langs de boorden van Zijkanaal C, in welk geval een weg, aangelegd volgens het tracé S-F-E-T, daarvoor van groote beteekenis zou zijn. Of dit ooit werkelijkheid zal worden is de vraag; intusschen behoeft deze overweging echter de keuze van het tracé niet te beïnvloeden, omdat bedoelde industrieën dan toch over goede verbindingen te land zullen beschikken en door de aanwezigheid van Rijksweg no. 6 en door den provincialen weg no. 50, welke tegen dien tijd wel van Spaarndam naar Haarlem zal zijn doorgetrokken.

Behalve de reeds vermelde kruisingen komen in dit tracé nog voor de kruising bij het fort Penningsveer met den Kerkweg en den Spaarndammerweg, met den Hoogen Spaarndammerdijk, waarvan de kruin verhard is, met den Spaarndammerweg in den Zuid-Spaarndammerpolder en met de Oostlaan. In de eerstgenoemde kruising bij het fort kan, zooals hierboven reeds werd opgemerkt, worden voorzien door den bouw van een viaduct in den autoweg en plaatselijke wegomleggingen. De weg over den Hoogen Spaarndammerdijk zal plaatselijk onderlangs den dijk kunnen worden gelegd en onder den autoweg kunnen worden doorgevoerd. De Spaarndammerweg kan met een viaduct onder den autoweg worden doorgevoerd, hetgeen eveneens het geval is met de Oostlaan. Op bijlage IX-4 is een en ander schematisch weergegeven.

De uitvoering van den weg beoosten Haarlem kan, naar ge-
lang

lang van de ontwikkeling van de verkeerssituatie geleidelijk geschieden en wel op zoodanige wijze, dat de voltooide wegvakken onmiddellijk nut afwerpen voor het verkeer.

Hieronder is ten aanzien van de uitvoering een suggestie uitgewerkt.

Er wordt begonnen met de uitvoering van het gedeelte van den Rondweg, dat samenvalt met het wegvak van den provincialen weg no. 50 (Haarlem-Westzaan-Purmerend) tusschen het kruispunt met den provincialen weg no. 29 (Haarlem-Schiphol-Diemen) en het kruispunt met Rijksweg no. 5.

Daarbij is er op gerekend, dat de aansluiting met weg no. 5 kruisingsvrij wordt uitgevoerd (zie bijslage IX-2). Dit wegvak zal, zooals bereids werd opgemerkt, een verbetering geven voor het verkeer, dat uit de streek ten Zuiden van Haarlem afkomstig is en voor Amsterdam is bestemd.

Als 2e schakel zou, indien, voor wat het ten Noorden van de spoorbaan Amsterdam-Haarlem gelegen gedeelte betreft, de keuze op het tracé S-D-E-T van plan A zou zijn gevallen, dit wegvak kunnen worden aangelegd met aansluiting daarvan op het gemeentelijke wegennet. Hierdoor zal het industrieterrein van Haarlem uitstekende verbindingen verkrijgen met alle deelen des lands, terwijl bovendien het doorgaand Noord-Zuid-verkeer met den aanleg zal zijn gebaat.

Als 3e schakel zou tot uitvoering kunnen worden gebracht het gedeelte van den Rondweg tusschen 103-
en den
provincialen weg No. 29 (Haarlem-Schiphol-Diemen). Dan is het mogelijk om van Rijksweg no. 4 (den Haag-Amsterdam) naar Velsen te rijden, buiten de bebouwing van Haarlem om.

Indien, voor wat het ten Noorden van de spoorbaan Haarlem-Amsterdam gelegen gedeelte betreft, de keuze op het tracé S-F-E-T van plan B zou worden bepaald, dan zou de geheele Rondweg in de navolgende etappes kunnen worden tot stand gebracht.

Er wordt, evenals bij het tracé S-D-E-T, begonnen met het wegvak tusschen Rijksweg no. 5 en het kruispunt van de provinciale wegen nos. 29 en 50. Als 2e schakel wordt van het tracé S-F-E-T het gedeelte tusschen de spoorbaan Amsterdam-Haarlem en den Hoogen Spaarndammerdijk aangelegd, welk vak tevens deel uitmaakt van den provincialen weg no. 50 (Haarlem-Westzaan-Purmerend). Benoorden dien Spaarndammerdijk wordt het tracé S-F-E-T verlaten en wordt voormelde provinciale weg voortgezet tot hij aansluiting verkrijgt met het reeds voltooide gedeelte van dien weg langs zijkanaal C.

Daarbij wordt tevens de onmiddellijk benoorden de spoorbaan Amsterdam-Haarlem gelegen aansluiting met het gemeentelijk wegennet tot stand gebracht

Aldus ontstaat voor het Haarlemsche industriegebied een fraaie verbinding met de overige streken des lands.

Als 3e, en 4e schakel zouden achtereenvolgens kunnen worden aangelegd: het wegvak tusschen het kruispunt van de provinciale wegen nos. 29 en 50,

en -Rijksweg No. 4 en het wegvak Hooge Spaarndammerdijk-tunnel te Velsen.

Deze volgorde zou ook naar gelang de verkeerssituatie zal zijn, anders kunnen zijn, b.v. eerst het vak Hooge Spaarndammerdijk-tunnel te Velsen en daarna het vak tusschen Rijksweg no. 4 en het kruispunt van de provinciale wegen nos. 29 en 50.

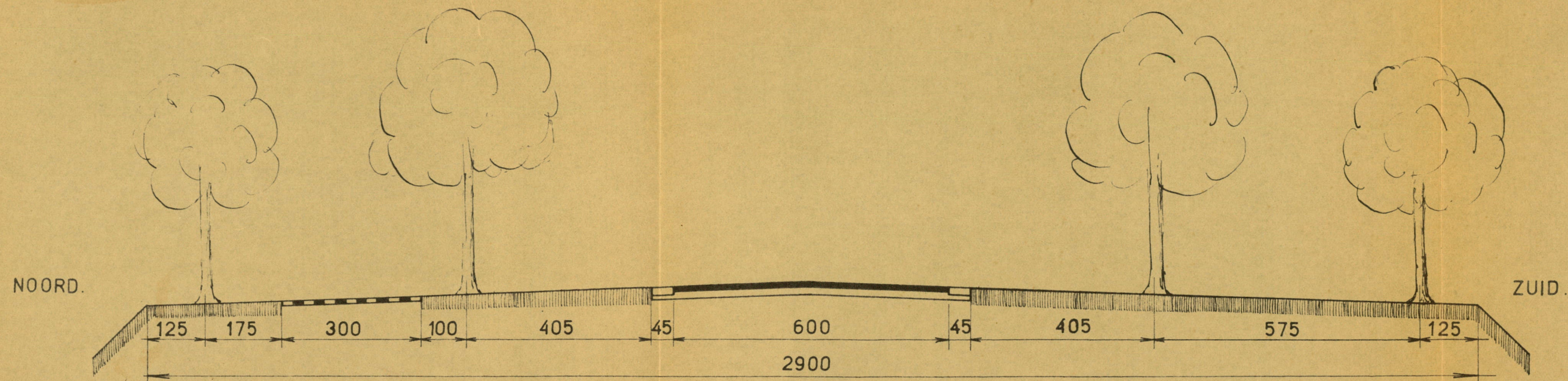
§ X. Het verkeer Amsterdam- $\frac{\text{Velsen}}{\text{IJmuiden}}$;
Verbetering van Rijksweg no. 5: Amsterdam-Haarlem.

Bijlagen:

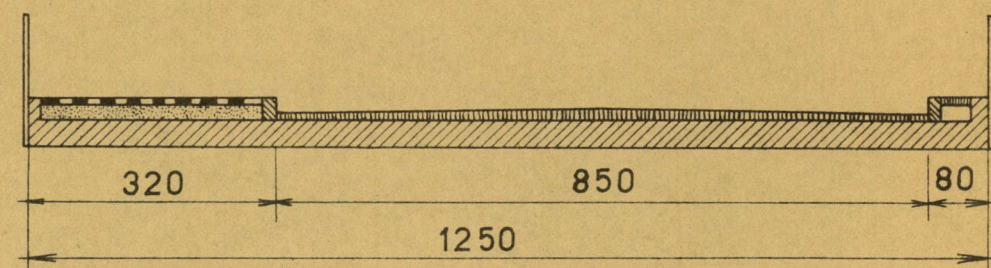
- X-1 Dwarsprofielen over Rijksweg no. 6 (Amsterdam-Velsen).
- X-2 Overzichtsteekening van het verkeer Amsterdam-Velsen.
- X-3 Knooppunt bij Halfweg.
- X-4 Bestaand en toekomstig dwarsprofiel van Rijksweg no. 5.
- X-5 Knooppunt bij Zijkanaal C.

Verder wordt nog verwezen naar:

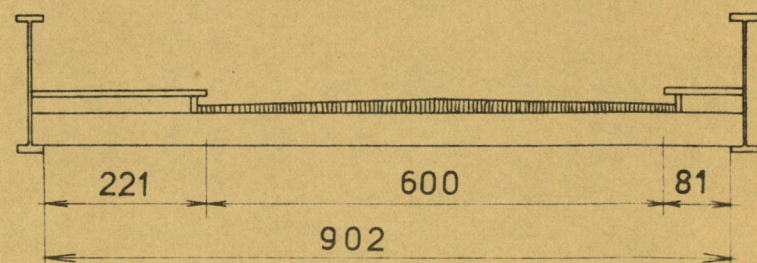
IV-1 Plan Rijkswaterstaat.



NORMAAL DWARSPROFIEL VAN RIJKSWEG N^o 6.



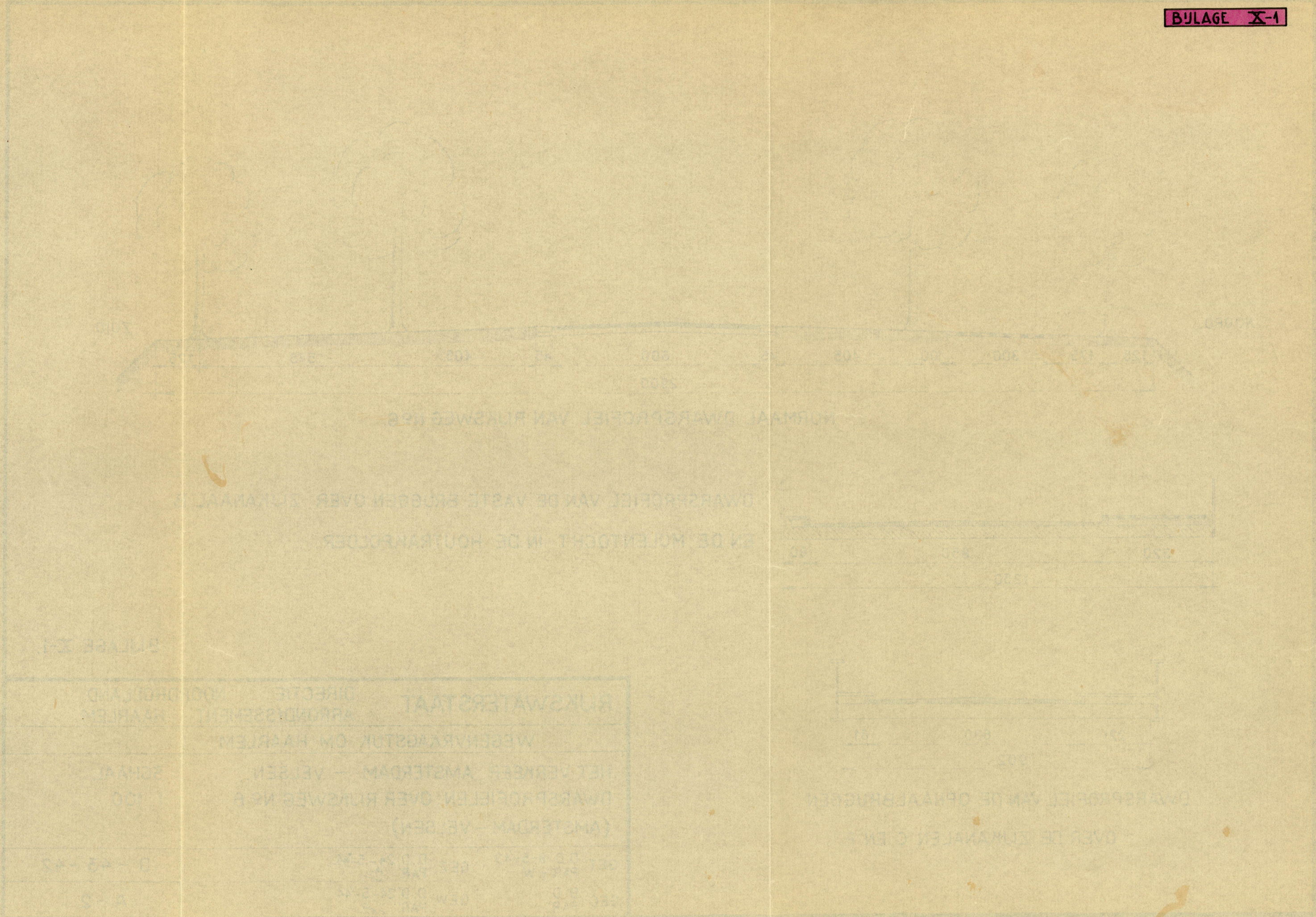
DWARSPROFIEL VAN DE VASTE BRUGGEN OVER ZIJKANAAL B.
EN DE MOLENTOCHT IN DE HOUTRAKPOLDER.



DWARSPROFIEL VAN DE OPHAALBRUGGEN
OVER DE ZIJKANALEN C EN F.

BIJLAGE X-1.

RIJKSWATERSTAAT		DIRECTIE NOORDHOLLAND. ARRONDISSEMENT HAARLEM.	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM			
HET VERKEER AMSTERDAM - VELSEN. DWARSPROFIELEN OVER RIJKSWEG N ^o 6 (AMSTERDAM - VELSEN)			SCHAAL : 1 : 100.
GET: D. D. 8-5-43 PAR: v. W.	GEZ: D. D. 24-5-44 PAR: <i>W.</i>	D - 43 - 42	
GEC: D. D. PAR:	GEW: D. D. 24-5-44 PAR: <i>B.</i>	A - 2	



BIJLAGE X-1

RUKSWATERSTAAT	DIRECTIE	NOORDHOLLAND
WEESEHVRAGSTUK OM HAARLEM	ARRONDISSEMENT	HAARLEM
HET WEESEHVRAGSTUK AMSTERDAM - VEJLEN	DWARSRICHELLEN OVER RIJNSWEG NER	SCHAKEL
(AMSTERDAM - VEJLEN)	DWARSRICHELLEN OVER RIJNSWEG NER	100
D-43-43	D-43-43	D-43-43
D-43-43	D-43-43	D-43-43

§ X. Het verkeer Amsterdam-^{Velsen}IJmuiden ; verbetering van Rijksweg no. 5, Amsterdam-Haarlem.

Voor het verkeer Amsterdam-^{Velsen}IJmuiden is in het Rijkswegenplan opgenomen weg no. 6 (zie bijlage VI-1).

Deze weg, ter lengte van $12\frac{1}{2}$ km, bestaat van de Fordhaven te Amsterdam af tot het veerplein te Velsen uit een 6 m breede betonweg, waarlangs aan de Noordzijde één rijwielpad ter breedte van 3 m is aangelegd. De aardebaan heeft een zoodanige breedte, dat de rijweg tot 11 m kan worden uitgebreid (bijlage X-1).

In het wegvak komen twee beweegbare bruggen voor, waarvan het rijdek een breedte van 6 m heeft met ter weerszijden respectievelijk een verhoogd rijwielpad van 2,21 m en een voetpad van 0,81 m.

Voorts liggen in dit wegvak nog 2 vaste bruggen, een viaduct en een duikerbrug, waarvan de twee eerstgenoemde kunstwerken een profiel hebben, niet breeder dan $12\frac{1}{2}$ m tusschen de leuningën (zie bijlage X-1), de beide andere 29 m breed zijn.

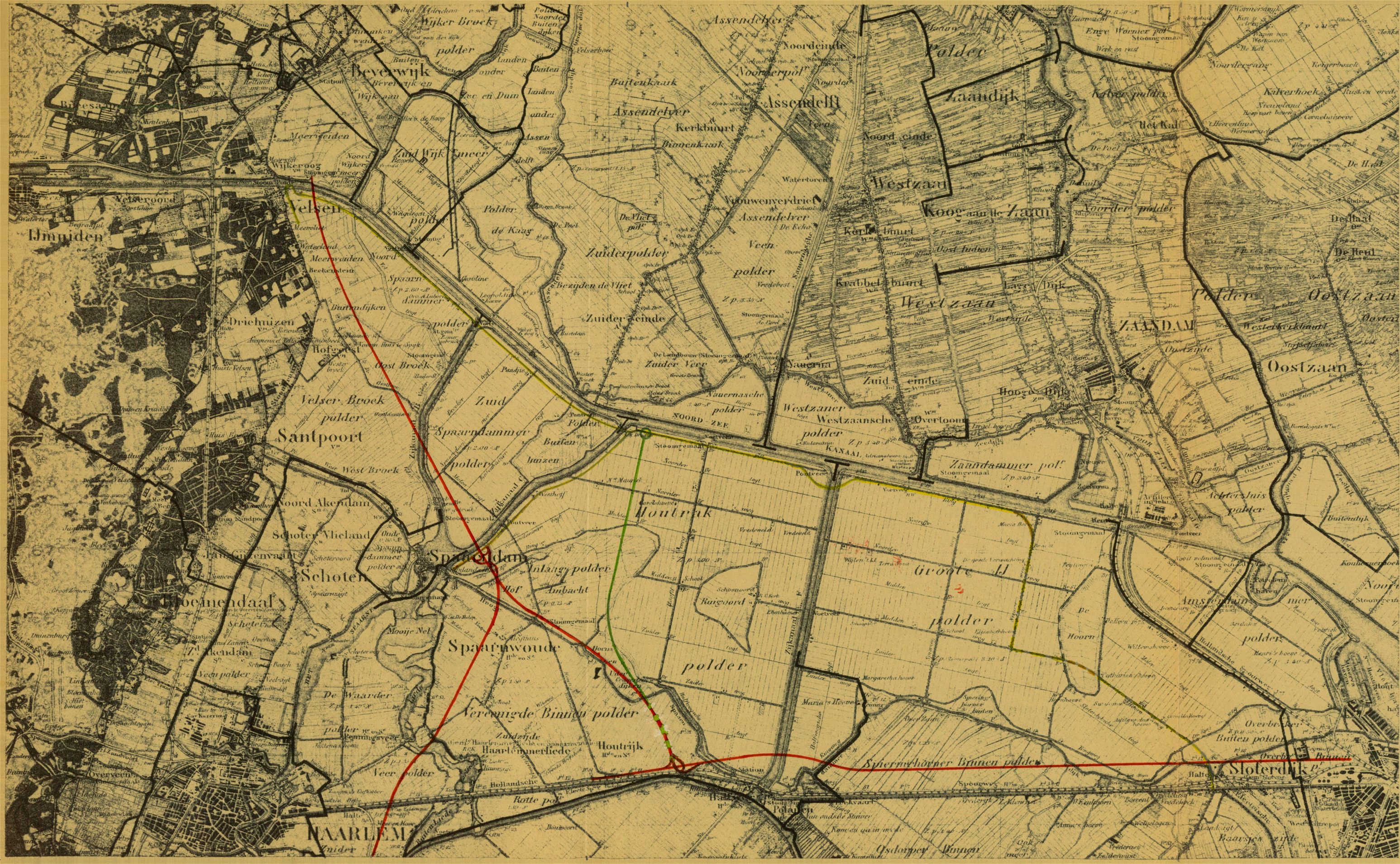
De Rijksweg eindigt nabij de Fordhaven; van dat punt af tot de aansluiting aan het stratennet van Amsterdam te Sloterdijk worden deels verbeterde polderwegen, deels nieuw aangelegde wegvakken gevolgd, waarlangs een rijwielpad is gelegen, dan wel op eenigen afstand een parallel loopende kade of groene dijk voor rijwielpad is ingericht.

Deze laatste werken werden volgens een overeenkomst met de gemeente Amsterdam, met een Rijkssubsidie van 80% uitgevoerd door en zijn in beheer bij de gemeente Amsterdam; de lengte van dit wegvak bedraagt 5 km, zoodat de totale lengte van den weg Amsterdam (Sloterdijk)-Velsen $17\frac{1}{2}$ km bedraagt.

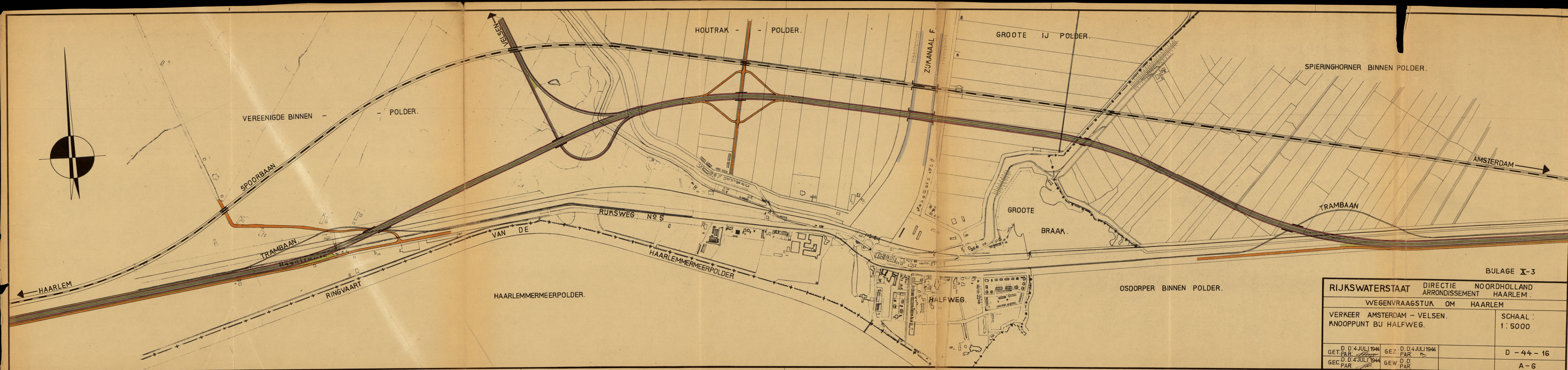
De verbinding met weg no. 5 nabij Amsterdam wordt ten slotte gevormd door de zeer nauwe traverse door Sloterdijk, waarin bovendien nog een bewaakte spoorwegovergang met zeer frequent verkeer (Haarlem-Amsterdam) is gelegen.

In het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam van December 1934 is in den Grooten IJpolder, dat is de ruimte tusschen Zijkanaal F en de stad Amsterdam, het havencomplex-West geprojecteerd, zoodat bij geleidelijke verwezenlijking daarvan, het wegvak Sloterdijk-Zijkanaal F op den duur niet behouden zal kunnen blijven.

Met deze omstandigheden is in het uitbreidingsplan schematisch rekening gehouden, door het voor Velsen be-



RIJKSWATERSTAAT		DIRECTIE NOORDHOLLAND	
		ARRONDISSEMENT HAARLEM	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM			
BIJLAGE X-2			
HET VERKEER AMSTERDAM-VELSEN OVERZICHTSTEKENING.			SCHAAL: 1:50000
GET: D.D: PAR:	GEZ: D.D: PAR:		D-44-11
GEC: D.D: PAR:	GEW: D.D: PAR:		A-2



BULAGE X-3

RIJKSWATERSTAAT		DIRECTIE NOORDHOLLAND	
		ARRONDISSEMENT HAARLEM.	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM			
VERKEER AMSTERDAM - VELSEN.		SCHAAL :	
KNOOPPUNT BIJ HALFWEG.		1 : 5000	
GET. PAR. D. D. 4 JUL 1944	GEZ. PAR. D. D. 4 JUL 1944	D - 44 - 16	
GEC. PAR. D. D. 4 JUL 1944	GEW. PAR. D. D. 4 JUL 1944		
		A - 6	

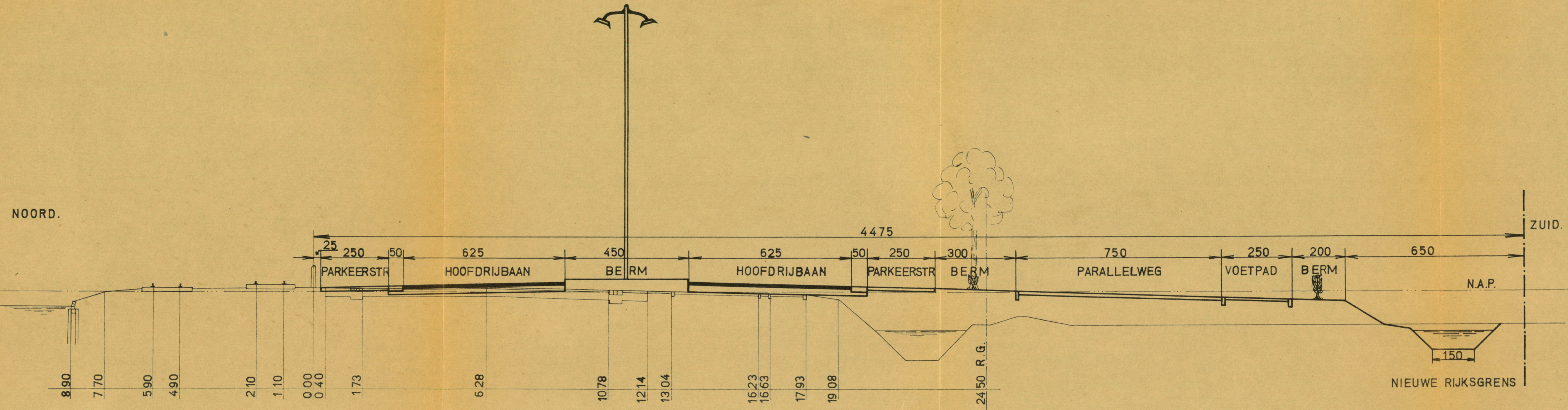
stemde verkeer tot Halfweg langs weg no. 5 te leiden en vandaar langs den Westkant van Zijkanaal F weer met weg no. 6 in verbinding te brengen, of de verbinding tusschen Halfweg en weg no. 6 meer direct, dat is in de richting van de in dien weg gelegen brug over Zijkanaal C te doen geschieden. In samenhang daarmede wordt, blijkens de nota van toelichting tot dat plan, verwacht, dat tegen dat tijdstip als gevolg van de stadsuitbreiding in westelijke richting, zoowel weg no. 5 als de spoorlijn Amsterdam-Halfweg, voor zoover het betreft het traject Amsterdam-Halfweg, in Noordwaartsche richting verlegd zal moeten warden, zoodat de situatie dan zal zijn als op bijlage X-2 is aangegeven.

Met betrekking tot een eventueel in den Houtrakpolder te maken nieuwe verbinding met weg no. 6, zij opgemerkt, dat een weg langs de Westzijde van Zijkanaal F niet logisch schijnt, omdat het punt, waar deze van weg no. 5 aftakt, meer dan 1 km westelijk van dat Zijkanaal verwijderd komt te liggen, waardoor het tracé niet alleen bochtig maar daardoor ook ongeveer 2 km langer zou worden.

Een meer direct op de brug over Zijkanaal C gericht tracé schijnt dan ook bij eerste beschouwing aangewezen, waarvoor het tracé, dat met een groene lijn op bijlage X-2 is weergegeven, werd onderzocht. Globaal geraamd zal de aanleg hiervan een bedrag van f. 800.000,- vorderen. Daarbij is gerekend op een rijwegbreedte van 6 m, met een mogelijkheid van uitbreiding tot $2 \times 6,25$ m (autosnelweg-profiel); verder is een rijwielpad ter breedte van 3 m geprojecteerd.

Behalve de aansluiting aan weg no. 5 biedt het tracé geen bijzondere moeilijkheden, terwijl de bedrijven er weinig door worden geschaad. Tegen het plan pleit evenwel de noodzaak om bij Halfweg een vrij belangrijke verkeersstroom van den doorgaanden weg af te takken en daarop te brengen, wat bij kruisingsvrijen aanleg kostbare oplossingen met zich zou medebrengen, te meer, daar ook de spoorweg en de tramweg Amsterdam-Haarlem gekruist moeten worden. Om daarvan een denkbeeld te vormen is op bijlage X-3 een ontwerp aangegeven, op welke wijze de onderscheidene wegen voor openbaar verkeer zouden kunnen worden getraceerd om zoowel het wegverkeer als het railverkeer banen te geven, die elkaar ongelijkvloers kruisen.

In eersten aanleg zou echter, zoolang weg no. 5 en de spoorlijn Amsterdam-Haarlem, als hierboven beschreven, nog niet zouden zijn omgelegd en de havens-West wél tot stand zouden zijn gekomen, gebruik gemaakt kunnen worden van de bestaande aansluiting van weg no. 5 met het wegennet van den Houtrakpolder, gelegen aan de



BIJLAGE X-4.

VERKLARING:
 ——— BESTAANDE TOESTAND.
 ——— NIEUWE TOESTAND.

RIJKSWATERSTAAT		DIRECTIE NOORDHOLLAND	
		ARRONDISSEMENT HAARLEM.	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM			
VERKEER AMSTERDAM - VELSEN.			SCHAAL: 1:100
BESTAAND EN TOEKOMSTIG DWARSPROFIEL VAN RIJKSWEG N ^o 5.			
GET: D.D. 5 JULI '44	PAR: <i>[Signature]</i>	GEZ: D.D. 5 JULI '44	D-44-17
GEC: D.D. 5 JULI '44	PAR: <i>[Signature]</i>	GEW: D.D. PAR:	
			A-3

Westzijde van Halfweg bij kmp. 6,860.

Behalve deze verbinding van Amsterdam met Velsen opent zich daartoe echter nog een mogelijkheid en wel door van Halfweg af weg no. 5 te blijven volgen tot het punt van kruising met den in § IX beschreven weg beoosten Haarlem, terwijl van dit punt af langs laatstgenoemden weg Velsen wordt bereikt. Alhoewel deze route 2 km langer is dan de route over Halfweg-Houtrakpolder meent ondergeteekende haar toch te moeten aanbevelen, omdat dan de op f. 800.000,- geraamde uitgave voor een nieuw wegvak door dien polder zal kunnen worden bespaard, nog afgezien van de aanzienlijke uitgaven die zouden moeten worden besteed, indien bij uitvoering van de bovenbedoelde werken voor omlegging van het auto- en spoorwegverkeer buiten de bebouwde kom van Halfweg om, bedoeld wegvak kruisingsvrij op den nieuwen autoweg zou moeten worden aangesloten.

Hiertegen zou kunnen worden aangevoerd, dat dientengevolge weg no. 5, over het gedeelte Halfweg-Haarlem, een extra verkeersstroom zou krijgen te verwerken, terwijl weg no. 6, voor wat het gedeelte Zijkanaal C-Velsen betreft, daartoe ongebruikt zou blijven liggen.

Dit motief zou inderdaad eenige waarde hebben, indien men het toekomstig profiel van weg no. 5 tusschen Halfweg en Haarlem t.o.v. het profiel van het wegvak Amsterdam-Halfweg van dien weg geringere breedte zou kunnen geven, ofwel, indien men de verbetering van eerstgenoemd wegvak zou kunnen uitstellen. Beide redenen moeten worden betwijfeld.

Het verkeer Amsterdam-Haarlem v.v. bedroeg in 1938 rond 6000 motorvoertuigen per dag.

Het bestaand profiel (zie bijlage X-4) is daartoe, te meer daar op de hoofdverharding ook langzaam verkeer moet worden toegelaten, onvoldoende. In de nabije toekomst zal dan ook een profiel met 2 gescheiden banen van 6,25 m en een parallelweg van 7,50 m breedte tot stand moeten komen, een en ander zooals op bijlage X-4 is afgebeeld.

Het verkeer Amsterdam-Velsen v.v., hetwelk in 1938 rond 1300 voertuigen per dag bedroeg, is niet beslissend voor de wijze en het tijdstip van verbetering van weg no. 5. Daarbij moet worden bedacht, dat weliswaar een toekomstige vermeerdering van het verkeer Amsterdam-Velsen is te verwachten, doch dat deze toename, naar het zich laat aanzien, niet dergelijke afmetingen zal aannemen, dat weg no. 5, die, zooals gezegd, met het oog op het verkeer Amsterdam-Haarlem,

toch

toch in de naaste toekomst zal moeten worden verbeterd, dat verkeer niet zou kunnen opnemen¹⁾.

Deze opvatting vindt bovendien steun in de overweging, dat het verkeer, afkomstig uit de streek ten Oosten van Amsterdam en uit den Zuidwestelijken Zuiderzeepolder, en bestemd voor Velsen, allicht gebruik zal maken van den rondweg om Amsterdam van Diemen over Schiphol naar Haarlem. De vermeerdering van het verkeer over Amsterdam-Velsen zou dus alleen zijn oorsprong in Amsterdam en onmiddellijke omgeving vinden.

Behoudens hetgeen hieronder nog wordt medegedeeld over het verkrijgen van nog een andere korte verbinding tusschen Amsterdam en Velsen over Halfweg volgt uit het vorenstaande, dat het ten behoeve van de ontlasting van het traject Halfweg-Haarlem v.v. van weg no. 5 niet bepaald noodig zal zijn om naast de bestaande verbinding van Halfweg met weg no. 6 nog een nieuwe verbinding tot stand te brengen. In dat geval zal er wellicht wel aanleiding bestaan om de voornaamste verbinding tusschen Halfweg en weg no. 6, welke wordt gevormd door den Ringweg en den Hoofd- of Machine-weg in den Houtrakpolder, te verbeteren, waarlangs dan tevens een rijwielpad aangelegd zou kunnen worden. Voor het rijwielverkeer Amsterdam-Velsen (in 1938 rond 2500 wielrijders per dag) zal de oplossing n.l. niet moeten worden gezocht in een rijwielpad langs den Rondweg beoosten Haarlem, omdat dit voor den wielrijder een omweg van 2 km zou beteekenen. Door den wielrijder zal het bovendien worden geapprecieerd, wanneer hij los van de hoofdwegen door het polderlandschap naar zijn bestemming wordt gevoerd. Deze overwegingen leiden tot het aangeven van de voormelde oplossing.

Voor de verbinding van Amsterdam met Velsen bestaat in verband met de beschouwingen, welke in § IX aan den snelverkeersweg beoosten Haarlem zijn gewijd, evenwel nog een andere mogelijkheid dan de hierboven vermelde, indien althans voor dien rondweg het in § IX besproken plan B zou worden gekozen en dit tot stand zou zijn gebracht vóór het tijdstip, waarop het verkrijgen van een andere verbinding van Amsterdam met Velsen door aanleg van de havens-West aan de orde zou komen. Immers zou dan door aanleg van een wegvak tusschen Halfweg en de in den weg beoosten Haarlem ontworpen brug over of tunnel onder Zijkanaal C, zooals op bijlage X-2 is weergegeven een korte verbinding tusschen Amsterdam en Velsen worden verkregen. Bijzondere moeilijkheden biedt de aanleg van dit wegvak niet. Het knooppunt van wegen ten Oosten van Zijkanaal C kan worden uitgevoerd, zooals op bijlage X-5 is aangeduid. Het geheel traject Amsterdam (Sloterdijk)-Velsen volgens deze route is $17\frac{1}{2}$ km lang; dat is even lang

1) Vergelijk het profiel van de tunnel te Velsen.

als de bestaande verbinding langs weg no. 6. Het tracé is 3 km korter dan de route over Halfweg en den weg beoosten Haarlem. Deze omstandigheid zou dus mede pleiten voor het tot stand brengen van een snelverkeersweg beoosten Haarlem volgens het in § IX met A-S-F-E-T aangeduide tracé. Uiteraard zou daarmee het vak Velsen-Zijkanaal C van weg no. 6 als overgebleven deel van de verbinding tusschen Amsterdam en Velsen zijn bestemming als zoodanig verliezen. Voor het verkeer Velsen-IJmuiden-Zaanstreek v.v. en het locale verkeer zal dit vak echter van belang blijven.

Intusschen heeft de beschouwing over de toekomstige route van het verkeer Amsterdam-Velsen, rekening houdende met de volledige uitvoering van de havens-West te Amsterdam, vrijwel alléén academische waarde, omdat het er alle schijn van heeft, dat de uitvoering van dit complex nog wel naar een zoo verre toekomst zal worden verschoven, dat vóórdien verbetering van de zeer ongelukkige aansluiting van weg no. 6 op weg no. 5 te Sloterdijk aan de orde zal komen. De toestand ter plaatse toch is op het oogenblik zóó, dat zij, die ter plaatse niet bekend zijn, dat aansluitingspunt zonder meer voorbij rijden!

In dit verband zij in herinnering gebracht de plannen der gemeente Amsterdam voor een rondweg om Sloterdijk, ten aanzien van welk plan de Minister van Waterstaat destijds (16 September 1936) besliste, dat daarvoor geen Rijksbijdrage kon worden verleend. Van uitvoering van dit plan, waarmede een bedrag van f. 550.000,- gemoeid zou zijn, is sedert nog niets gekomen.

Resumeerende kan met betrekking tot de route Amsterdam-Velsen derhalve worden vastgesteld:

- a. dat in de eerste plaats de verbetering van de aansluiting te Sloterdijk tusschen de wegen nos. 5 en 6 urgent is, mede gelet op de onwaarschijnlijkheid, dat het plan der havens-West te Amsterdam in de naaste toekomst zoover zal worden uitgevoerd, dat daardoor de verbinding tusschen weg no. 6 en Sloterdijk zou moeten worden opgeheven;
- b. dat, indien t.z.t. die havenplannen zouden worden verwezenlijkt, het autoverkeer Amsterdam-Velsen óf langs weg no. 5 en den rondweg beoosten Haarlem zal moeten worden geleid óf, ter verkorting van dit traject, tot aanleg wordt besloten van een wegvak tusschen Halfweg en de in dien rondweg gelegen oeververbinding over Zijkanaal C;
- c. dat in de onder b bedoelde gevallen het rijwielerverkeer van Halfweg af door een aan te leggen rijwielpad langs den Ringweg en den Hoofdweg in den Houtrakpolder naar weg no. 6 zou moeten worden gevoerd.

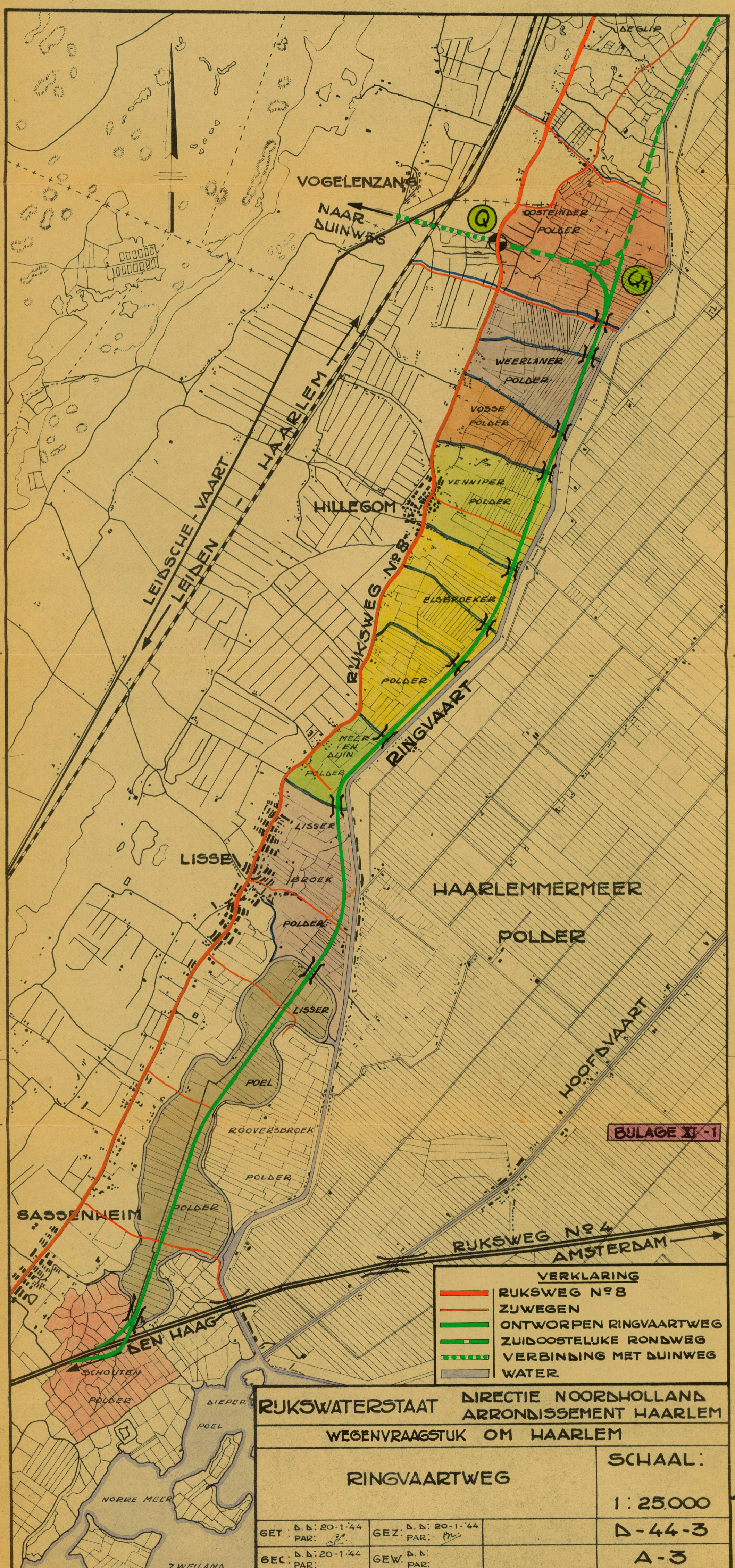
§ XI. De Ringvaartweg.

Bijlagen:

XI-1 De Ringvaartweg; overzichtsteekening.

XI-2 Lengteprofiel Ringvaartweg.

27.20

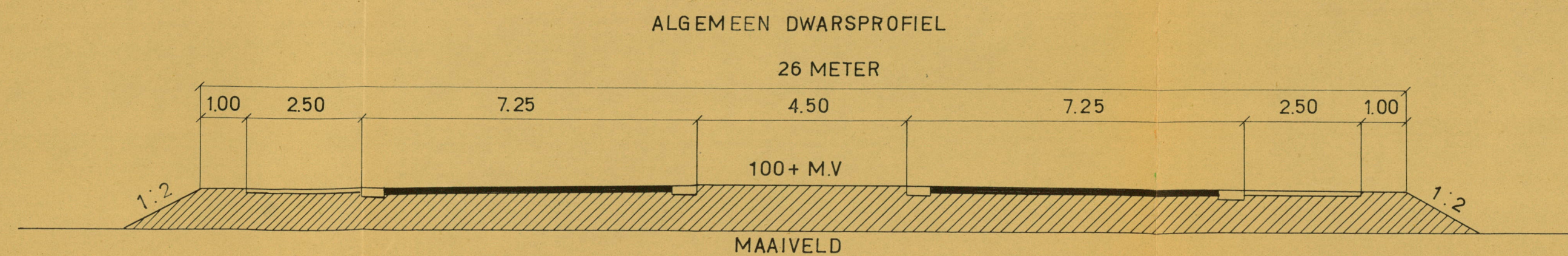
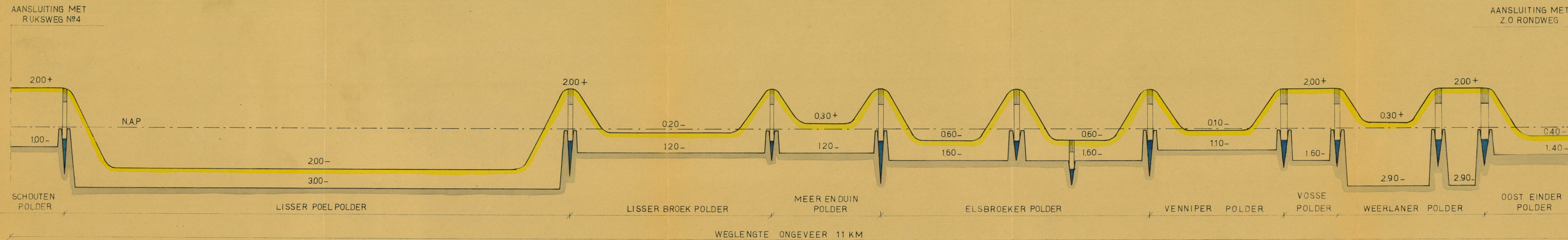


BULAGE XI-1

VERKLARING	
	RUKSWEG N° 8
	ZUWEGEN
	ONTWORPEN RINGVAARTWEG
	ZUIDOOSTELIJKE RONDWEG
	VERBINDING MET DUINWEG
	WATER

RUKSWATERSTAAT DIRECTIE NOORDHOLLAND
 ARRONDISSEMENT HAARLEM
 WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM

RINGVAARTWEG		SCHAAL:
		1 : 25.000
GET. D. D.: 20-1-44	GEZ. D. D.: 20-1-44	D-44-3
PAR: <i>[Signature]</i>	PAR: <i>[Signature]</i>	A-3
6EC. D. D.: 20-1-44	GEW. D. D.:	
PAR: <i>[Signature]</i>	PAR: <i>[Signature]</i>	



BOEZEMPEIL 060- N.A.P.
DOORVAARTHOOGTE VASTE BRUGGEN 2 METER

RIJKSWATERSTAAT		DIRECTIE NOORDHOLLAND	
		ARRONDISSEMENT HAARLEM	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM			
LENGTEPROFIEL		RINGVAARTWEG	
		SCHALEN:	
		1:15000-1:100	
GET: D.D. FEBR'44	GEZ: D.D. FEBR'44	D-44-4	
PAR: <i>[Signature]</i>	PAR: <i>[Signature]</i>	A-4	
GEC: D.D.	GEW: D.D.		
PAR:	PAR:		