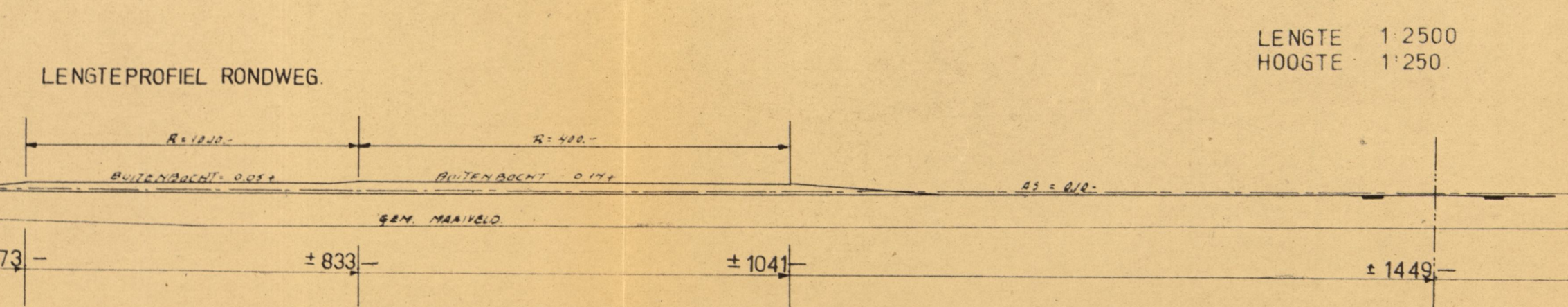
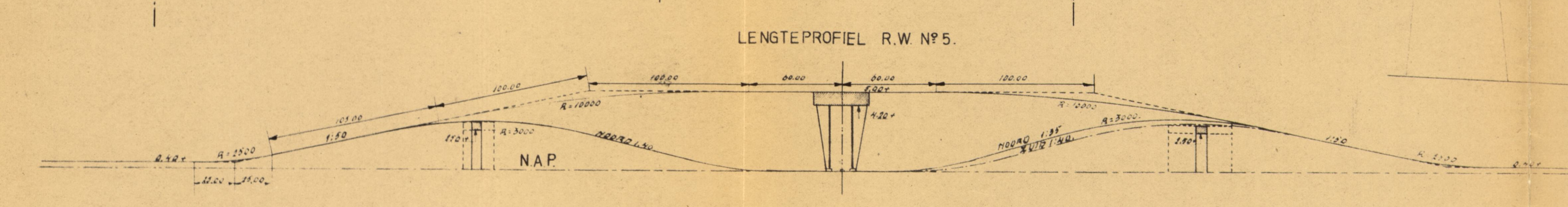
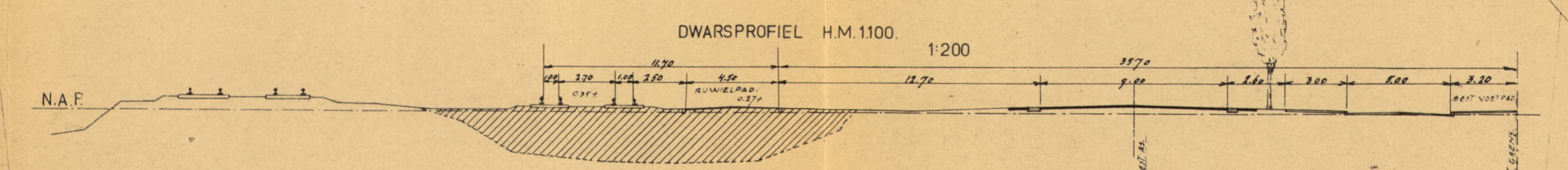
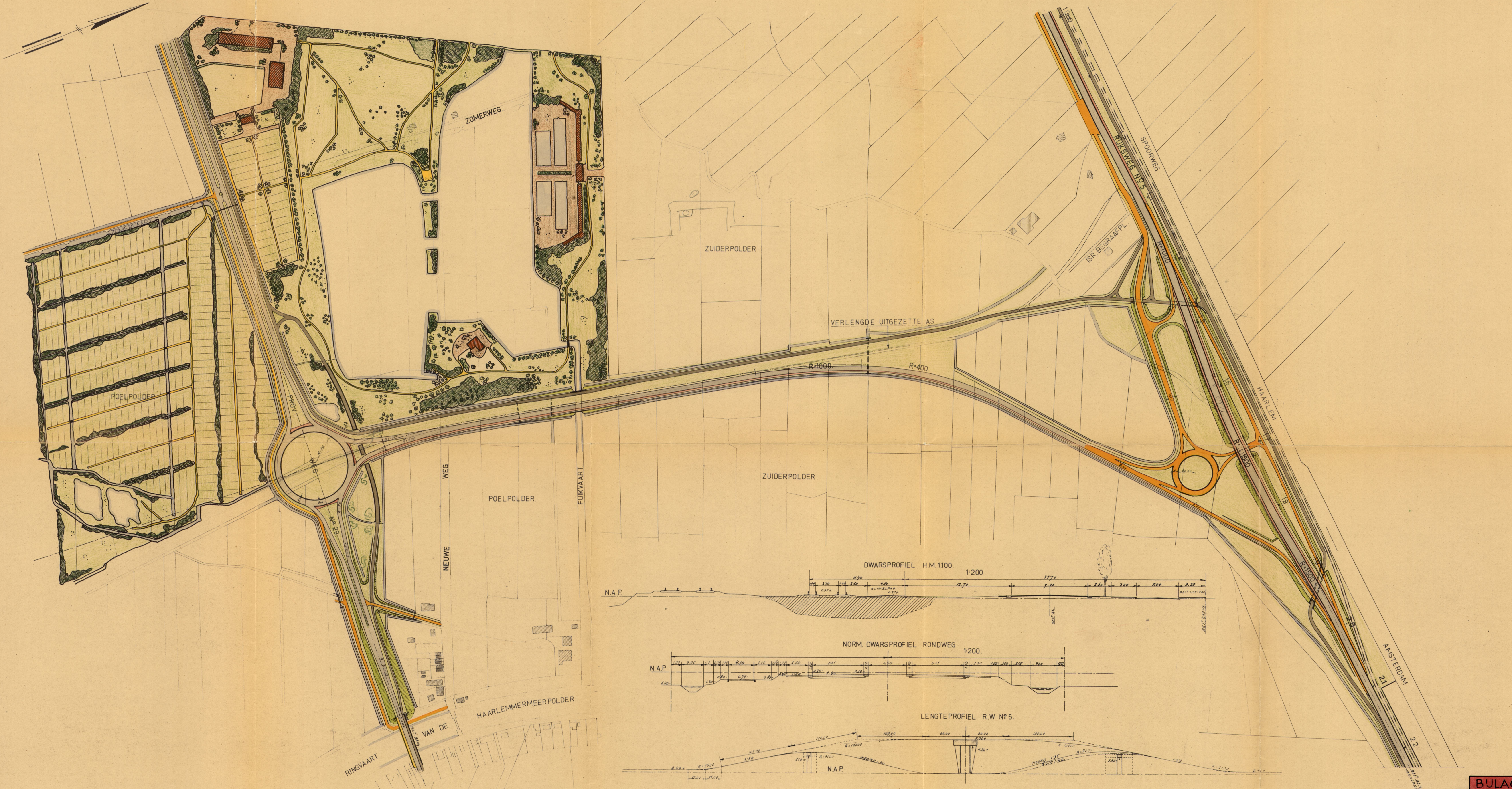


BIJLAGE IX-1

VERKLARING:

	BESTAANDE RIJKSWEGEN
	ANDERE ONTWORDEN HOOFDVERBINDINGEN.
	PLAN A.
	PLAN B.

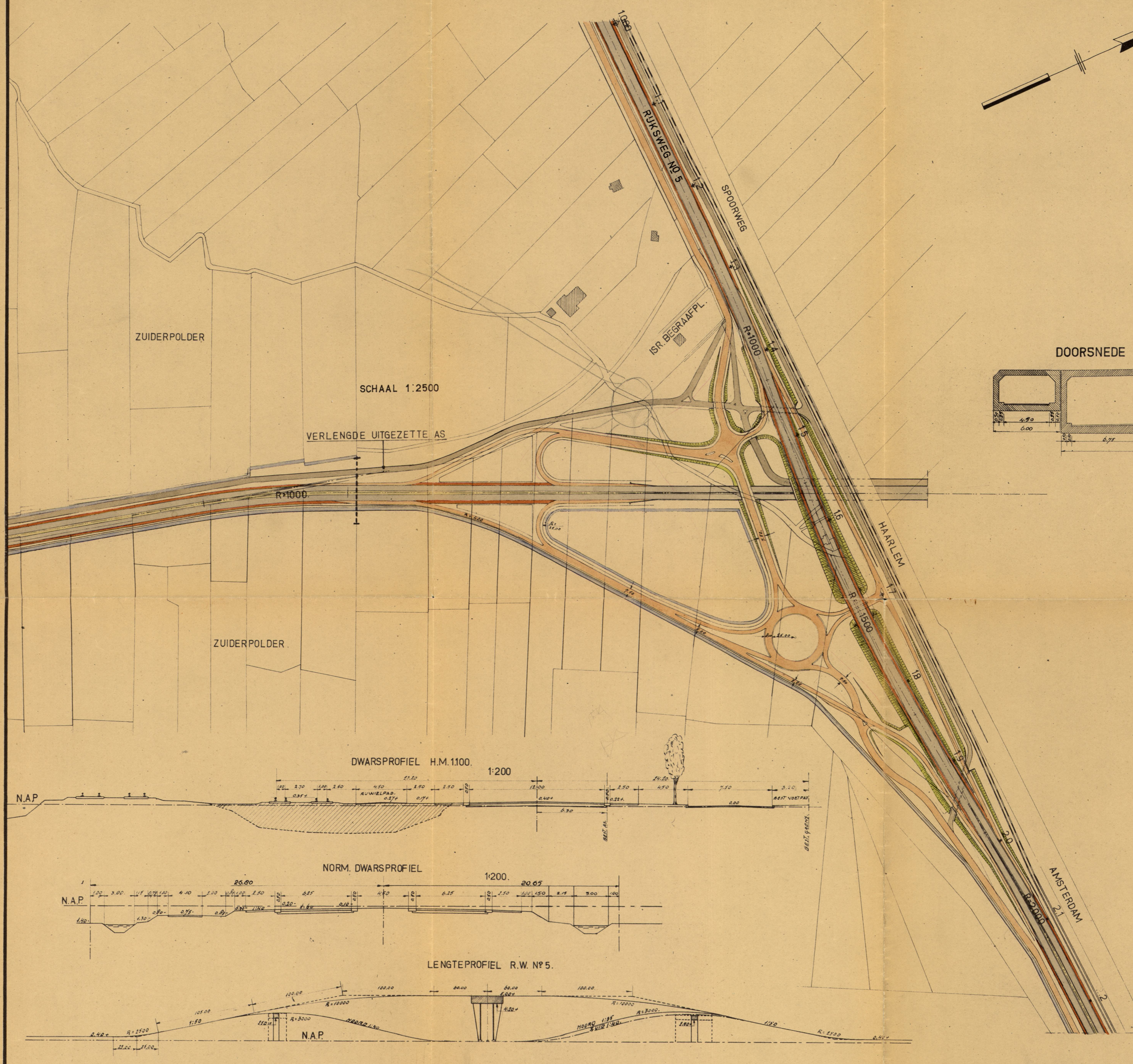
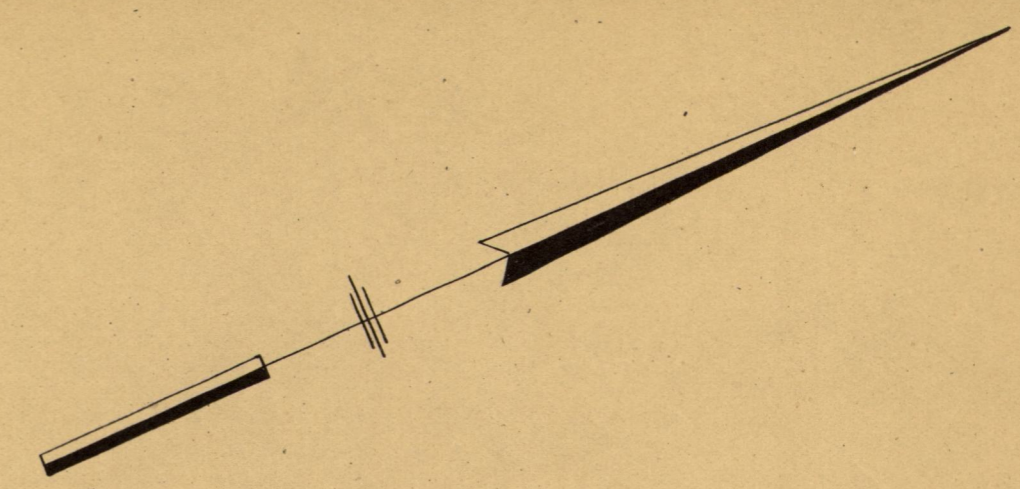
RIJKSWATERSTAAT DIRECTIE NOORDHOLLAND		ARRONDISSEMENT HAARLEM	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM			
WEG BEOOSTEN HAARLEM.		SCHAAL	
OVERZICHTSTEEKENING		1 : 50.000	
GET: D.D. 13 MEI '43	GEZ: D.D. 26 MEI '44	D - 44 - 10	
PAR: <i>[Signature]</i>	PAR: <i>[Signature]</i>		
GEZ: D.D. 25 MEI '44	GEW: D.D.	B - 2	
PAR: <i>[Signature]</i>	PAR:		



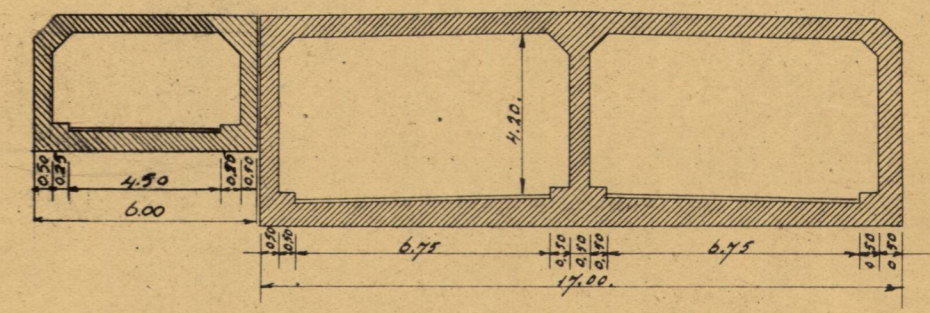
LENGTE 1 2500
HOOGTE 1'250

BULAGE IX-2

RIJKSWATERSTAAT		DIRECTIE NOORD-HOLLAND ARRONDISSEMENT HAARLEM.	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM			
WEG BEOOSTEN HAARLEM		SCHAAL 1:2500 1:250	
KRUISSING MET PROV. WEG NO. 29.		1:200.	
AANSLUITING AAN RIJKSWEG NO. 5.		D-43-12	
GET. D.D. 4-3-43	GEZ. D.D.		
PAR. P.A.	PAR.		
GET. D.D. 4-3-43	GEW. D.D. 7.5.1944.		
PAR. P.A.	PAR. P.A.	B-5	



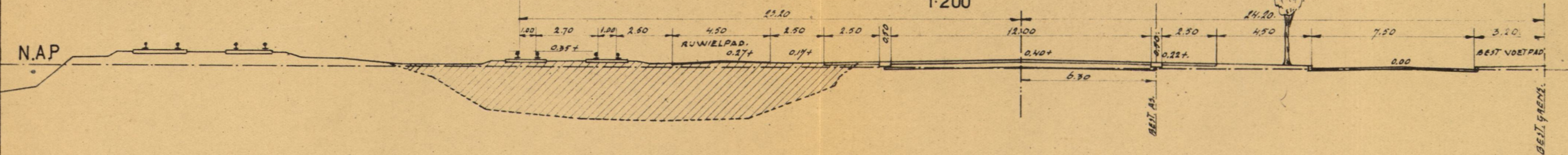
DOORSNEDE TUNNEL 1:200



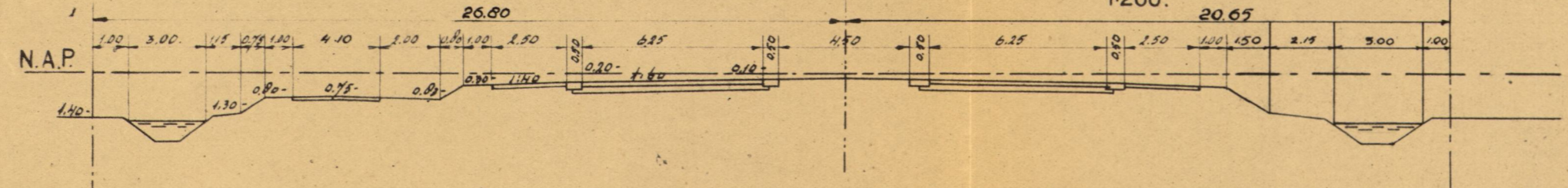
SCHAAL 1:2500

VERLENGDE UITGEZETTE AS

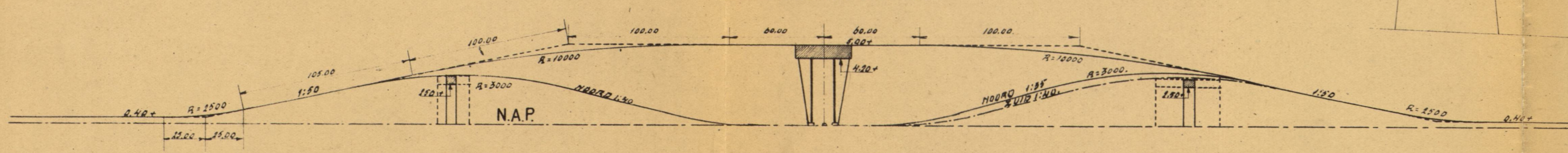
DWARSPROFIEL H.M. 1100. 1:200



NORM. DWARSPROFIEL 1:200

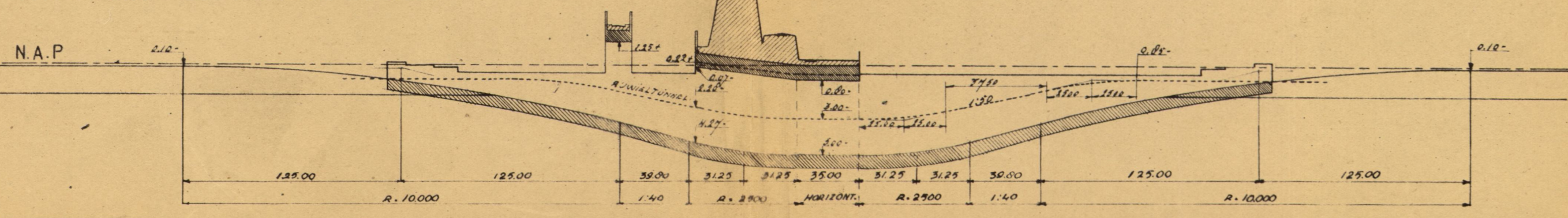


LENGTEPROFIEL R.W. N° 5.



LENGTE 1:2500
HOOGTE 1:250.

LENGTEPROFIEL WEG BEOSTEN HAARLEM



BULAGE IX-3

RJKSWATERSTAAT		DIRECTIE NOORD-HOLLAND ARRONDISSEMENT HAARLEM.	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM			
WEG BEOSTEN HAARLEM KRUISINGMET RJKSWEG N° 5		SCHAAL 1:2500 1:250 1:200.	
GET	DD 4-3-43. PAR. <i>Ge.H.</i>	GEZ	D.D. 24-5-44 PAR. <i>h.</i>
GEC.	D.D. 4-3-43. PAR. <i>Ge.H.</i>	GEW.	D.D. 24-5-44 PAR. <i>h.</i>
		D-43-11 B-3	



BIJLAGE IX-4

RIJKSWATERSTAAT		DIRECTIE NOORDHOLLAND	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM		ARRONDISSEMENT HAARLEM.	
WEG BEOOSTEN HAARLEM		SCHALEN: 1:10000.	
TEN NOORDEN VAN RIJKSWEG N° 5		D - 44 - 9.	
GET. PAR. D. D. 11 MEI 1944	GEZ. PAR. D. D. 12 MEI 1944	D - 44 - 9.	
GEW. PAR. D. D. 11 MEI 1944	GEW. PAR. D. D. 12 MEI 1944	B - 5	

Wegenvraagstuk om Haarlem.

Dr. Ir. J.T.P. Bijhouwer,
 Tuin- en landschapsarchitect.
 Lector Landbouwhoogeschool.

Wageningen, 10 September
 1942.
 Zoomweg 14.
 tel. 2539.

De Directeur Dienst van Openbare Werken,
 Gemeente HAARLEM.

Onder gelijktijdige terugzending van de twee teekeningen: oostelijke ringweg om Haarlem I en II, heeft ondergeteekende de eer U het volgende te berichten.

Van de twee toegezonden plannen beveelt hij U in algemeene lijnen plan II sterk aan, en wel op grond van de volgende overwegingen.

Eén der karakteristieken van de Hollandsche steden in de poldergebieden is steeds geweest de scherpe begrenzing tusschen stad en omgevend land. Oorspronkelijk vond dit zijn oorzaak in de omwallingen, in de 19e eeuw hebben een tijdlang willekeurige uitbreidingen het beeld vervaagd, doch met het maken van uitbreidingsplannen en het doelbewust ontsluiten van bouwterreinen door ophooging en stratenaanleg is het weder te voorschijn gekomen.

Johan Luger in "Amsterdam, zwart op wit", zegt: "Ik weet geen stad, die zóó uit het vlakke land opkomt... De andere hoofdsteden hebben haar suburbs, men glijdt er langs fabrieken en smerige buitenwijken en langs de landwegen naar aankleefsels van steden."

Maar Amsterdam ligt plotseling voor ons als een woestijnspiegeling. Het gaat zonder overgang uit de weilanden naar de bewoondheid. Daar liggen nog de koeien tot haar buik in het gras, daar drijft een praam met mest door een spiegelend slootje, - dan staat ineens een rood benzinesein, en brandschel en een fietsenbergplaats, men gaat een raar bruggetje over en men is in Amsterdam.."

De steden op de zandgrond hebben naar alle zijden uitloopers gevormd, de poldersteden kunnen, en behooren een gave rand te vertoonen.

Haarlem bezit door de ligging van de stad beide aspecten, op de geestgrond rafelt het uit in de richting van aangrenzende kerren en kerntjes, maar de kant van Haarlemmermeer en Y is het polderstad. In de Poel- en Romolenpolders is dit karakter reeds zeer duidelijk doch gaver nog dan het Amsterdam van Luger is de begrenzing naar de zijde van Spaarndam. Daar sluit de stad onmiddellijk aan bij een weidegebied van groote schoonheid, zonder rommelige volkstuinten, zonder bouwvallige getimmerten van schilleboeren, met twee wateren er door, Spaarne en Mooie Nel van zeldzame charme, terwijl de achtergrond wordt gevormd door de zware IJdijken en het silhouet van Spaarndam met hooge vesting-
wallen

wallen, massieve boomgroepen, masten en kleine geveltjes.

Op een heldere dag, als overal op het water de witte zeilen heen en weer schuiven, is het een combinatie van het Friesche merengebied bij Grouw met Willemstad als achterdoek. De ongemee-
ne gaafheid van het landschap, en de schaarsheid van storende
bouwsels is wel voor een belangrijk deel te danken aan de door
Defensie verboden kringen, terwijl het ontbreken van volks-
tuinderijen ten deele, doch niet geheel, verklaard wordt door
de losse veenbodem en de hoge grondwaterstand.

Het zou landschappelijk gezien, onjuist zijn deze in Noord-
en Zuidholland vrijwel unieke gaafheid te verbreken door als
barrière tusschen de polder en de zelfkant van de stad een
hoofdverkeersweg aan te brengen met hoge brugopritten, en
halvé klaverbladen. Voor de strook grond, gelegen tusschen
autobaan en stadsrand is dan de logische bestemming die van
stadsgroen, waardoor de stad wordt afgedekt.

Bovendien, de groote jachthaven is aangelegd bij de uit-
monding van de Jan Gijzenvaart, het logische punt, waar reeds
een concentratie van zeilvereeniging en verhuurderijen had
plaats gevonden. Bij uitvoering van plan I of van een variant
daarop, zou deze jachthaven zoowel visueel (door de hoge brug-
opritten) als daadwerkelijk (de brug als barrière voor de zeil-
scheepjes) van het watersportgebied worden afgesloten. Doch ook
zuidelijker zijn bezwaren. Het geprojecteerde en ten deele uit-
gevoerde industriegebied wordt aan de Oostzijde begrensd door
een industrieweg, die op een gunstig punt verbonden is met de
arbeiderswijken in Haarlem-Noord, en die ver van de Liede en het
gaaf-landelijke Haarlemmerliede verwijderd blijft. Een hoofd-
verkeersweg die ten Oosten daarvan loopt, zal deze twee fraaie
gedeelten storend dicht gaan naderen.

Om al deze redenen geef ik aan een tracé achter den lagen
dijk om, dus ten Oosten van de Liede, verre de voorkeur. Het
behoort mogelijk te zijn, de afstand tot dezen dijk zoodanig
te kiezen, dat na het overplaatsen van twee of drie der Spaarn-
wouder boerderijen naar den lagen dijk, alle grond ten Westen
van de verkeersweg bij de westelijk gelegen boerderijen, alle
grond ten Oosten bij de Spaarnwouder hoeven komt te behooren.
Met behulp van grondruil kunnen dan groote kosten voor be-
drijfsschade worden vermeden.

Ongetwijfeld wordt bij dit oostelijk tracé de weg, af te
leggen tusschen de tunnel te Velsen en de kruising met de Am-
sterdamsche weg iets langer, ruim vijf kilometer wegaanleg
op zeer slechte grondslag wordt echter bespaard, terwijl de
bruggen over de Zijkanalen B en C zeker samen niet kostbaarder
zullen zijn dan een brug over het breede Buiten Spaarne.

Boven-

Bovendien kan bij plan II tusschen de Hofgeest en Zijkanaal B een tracé ontstaan, door de Velserbroekpolder, vrijwel loodrecht op de verkaveling, terwijl bij plan I de kavels scherphoekig zullen worden gesneden. Zoowel uit een landschappelijk oogpunt als in verband met mogelijke shadesnijdingen lijkt mij het eerste te verkiezen.

Ofschoon gelegen buiten de grenzen der Gemeente Haarlem, zou ik gaarne nog de aandacht vestigen op de hoeve Het Spijk, aan de Noordoostelijke hoek van de Hofgeest. Op één der plannen wordt deze boerderij naar ik meen, gesneden door het wegtracé. Indien het mogelijk was een tracé te kiezen óf vlak ten Zuiden van de Oostlaan, óf ten Noorden van Het Spijk, zou dit de voorkeur verdienen: Het Spijk is namelijk het overblijfsel van het middeleeuwsche "hof", waar de Hofgeest aan onderhoorig was. In de tijd der buitenplaatsen werd het een kleine lustplaats, als Meervliet, Waterland en Rozenstein doch in voorafgaande eeuwen was het een grenskasteel tegen de Westfriezen, net als Marquette en met een overeenkomstige ligging. Het lijkt mij aanbevelenswaardig, dit belangrijke punt in het landschap niet te raseeren.

Zou tracé II of een variant daarvan worden gekozen, dan zou ik U gaarne adviseeren de in het plan in hoofdzaak aangegeven rioolwaterzuiveringsinstallatie nog nader landschappelijk te willen bezien. Wanneer op deze plaats, ten Noordoosten van het industriegebied, een groote installatie zou worden gesticht, die allicht door boom- en struikranden van de omgeving zou worden geïsoleerd, kan ik mij voorstellen, dat het landschapsbeeld bij Liede en Mooije Nel zou worden geschaad. De wateren worden aan de Oostzijde begrensd door het geboomte van den Lagen Dijk, aan de Westzijde is het gewenscht de openheid zoo veel mogelijk te behouden, met het gezicht op de stadsrand.

Binnen de Waarderpolder zou uit een landschappelijk oogpunt mijn keuze eerder vallen op terreinen ten Oosten dan ten Noordoosten van het industriegebied, waar de Liede ook verder ervan is verwijderd.

Hopende dat U zich met deze punten kunt vereenigen,
met de meeste hoogachting,

Uw dw.

(get.) J. T. P. Bijhouwer.

Wegenvraagstuk om Haarlem.Nota, betreffende de kruising van den weg
beoosten Haarlem, met het Noorder
Buiten Spaarne.

De kruising met het Noorder Buiten Spaarne zou kunnen geschieden door middel van:

- a. een hoog gelegen vaste brug;
- b. een beweegbare brug;
- c. een tunnel.

ad a. Aangezien het Noorder Buiten Spaarne deel uitmaakt van den open vaarweg Noordzeekanaal-Haarlem-Ringvaart van den Haarlemmermeerpolder, zou een vaste brug zoo hoog moeten komen te liggen, dat schepen met de hoogste tuigage daaronder door zouden kunnen varen. Zeilloggers, die geregeld van deze route gebruik maken, reiken met den top van de mast in ongeladen toestand tot 19 m boven den waterspiegel, zoodat uit dezen hoofde reeds op een doorvaarthoogte van 20 m gerekend zou moeten worden. De uitvoering van een dergelijke brug, waarvoor opritten van meer dan een km lengte noodig zouden zijn, zou niet alleen zeer kostbaar worden, doch het landschapsschoon zou daardoor dermate worden geschaad, dat aan deze oplossing voor de kruising van het Spaarne niet verder beeft te worden gedacht.

ad b. Voor een beweegbare brug zou, voor wat haar hoogteligging betreft, aangehouden kunnen worden de doorvaarthoogte, die de in voormelden vaarweg gelegen ophaalbrug over Zijkanaal C biedt en welke bij normaal K.P. van 0,50 m - NAP 4,50 m bedraagt. Bij een normaal peil van het Spaarne (Rijnlandsboezempeil) van 0,60 - NAP, zou de onderkant van de brug dus op 3,90 m + NAP komen te liggen en de bovenkant op ongeveer 4,70 m + NAP.

Aangezien het aangrenzende polderland op 0,50 m - 0,90 m - NAP ligt zou de bovenkant van de brug ongeveer 5,50 m daarboven reiken.

Hoewel bij deze doorvaarthoogte het overgrootste deel van de passeerende vaartuigen onder de brug zou kunnen doorvaren, zal volgens de statistieken die met betrekking tot de scheepvaartbeweging bij de ophaalbrug over Zijkanaal C ter beschikking staan, de brug overdag gemiddeld 1 keer per uur geopend moeten worden, welke omstandigheid de vraag doet stellen of dit voor het wegverkeer toelaatbaar zou zijn. In haar algemeenheid moet deze vraag ontkennend worden beantwoord doch er kunnen omstandigheden zijn, dat uitzonderingen daarop moeten

worden

worden gemaakt, b.v., wanneer het verkeer niet zeer intensief is of wanneer andere oplossingen onevenredig hoge kosten met zich zouden medebrengen.

Men zou, indien tot den bouw van een beweegbare brug zou worden besloten, de bezwaren van een dergelijke oplossing voor het verkeer te land kunnen beperken door brugopeningen op vastgestelde tijden in te voeren doch dan zou daarvan zeker en niet ten onrechte groot verzet van de zijde van de scheepvaart zijn te verwachten.

In een iets hogere ligging van de brug ziet ondergeteekende weinig heil, aangezien dit op het aantal brugopeningen vermoedelijk weinig invloed zal hebben. Voorts moet niet worden vergeten, dat behalve de gewone scheepvaart in het zomerseizoen bovendien de zeilsport haar eischen stelt. Het breede Spaarne zelf, maar veel meer de daarmee gemeen liggende watervlakte, genaamd de Mooije Nel, biedt een unieke gelegenheid voor deze sport. Zou een brug worden gebouwd dan zouden de zeilers daarvan grooten hinder ondervinden en het wegverkeer niet minder, omdat de brug behalve voor de gewone scheepvaart, vele malen voor het doorlaten van zeilsportvaartuigen geopend zou dienen te worden. Dit bezwaar zou wellicht grootendeels kunnen worden ondervangen, indien de door Haarlem in te richten jachthaven, welke thans in uitvoering is aan de Zuidzijde van den mond van de Jan Gijzenvaart en bij den bouw van een brug over het Spaarne ten Zuiden daarvan zou komen te liggen, naar de Noordzijde van de brug zou worden verplaatst.

Aan deze beschouwingen zij verder nog toegevoegd, dat ook een minder hoog gelegen brug over het Spaarne het landschapsschoon ongetwijfeld zou ontsieren. Men kan dit punt meer of minder zwaar laten wegen, te ontkennen valt niet, dat het karakteristieke beeld, dat het Spaarne met zijn omringende weilanden thans biedt, verloren zou gaan, indien dit water zou worden overbrugd. Hoe dit ook zij, met het oog op de toekomst en de steeds toenemende eischen, die door het wegverkeer worden gesteld, meent ondergeteekende, dat een beweegbare brug hier niet een oplossing biedt, die ideaal genoemd kan worden.

ad c. De bouw van een tunnel schijnt derhalve ernstige overweging waard. Hiermede toch worden alle hiervoren ontwikkelde bezwaren ondervangen.

Kostenvraagstuk.

Aangezien bij de overwegingen, die de keuze tusschen een beweegbare brug en een tunnel zullen bepalen, het kostenvraag-

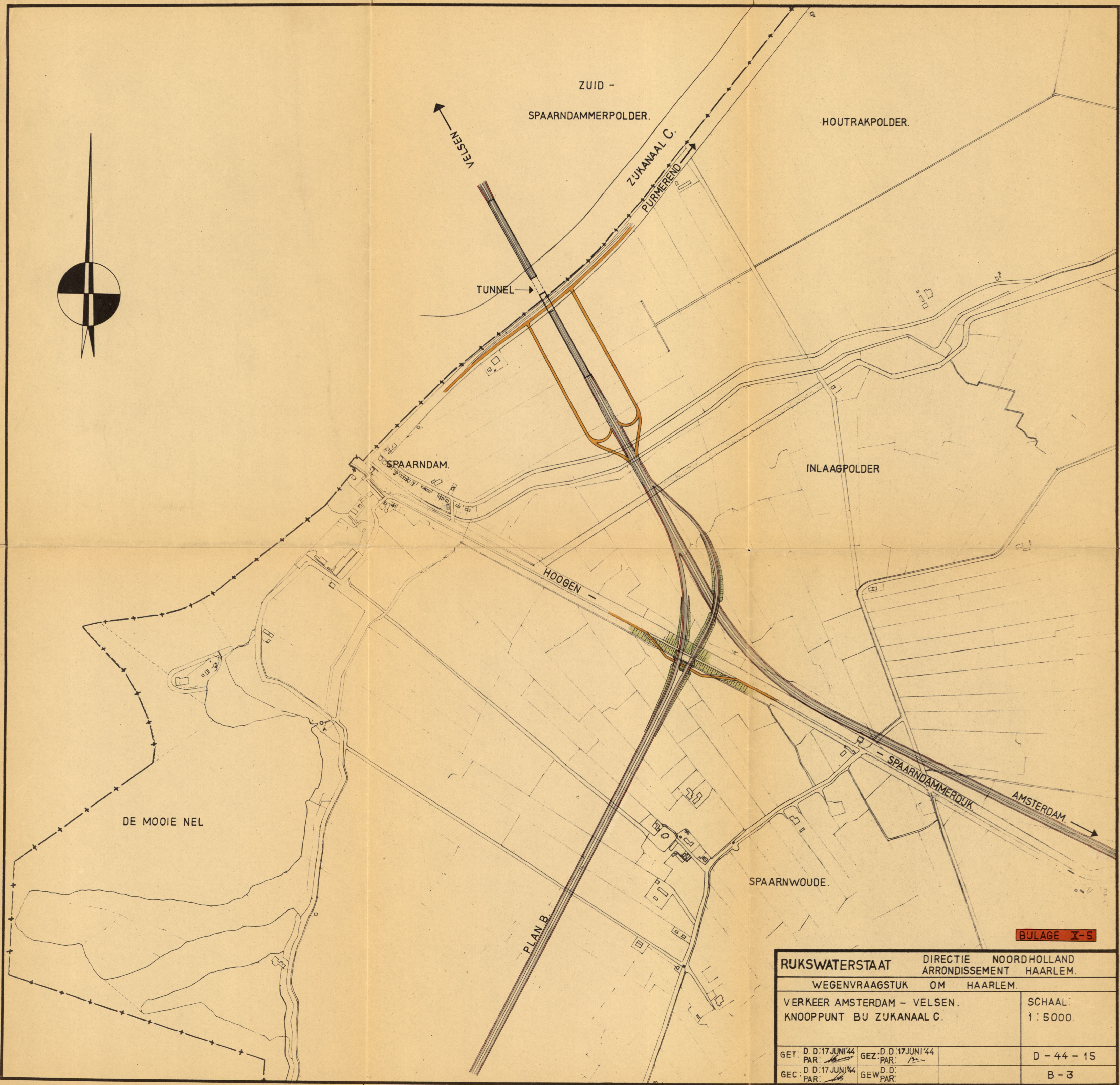
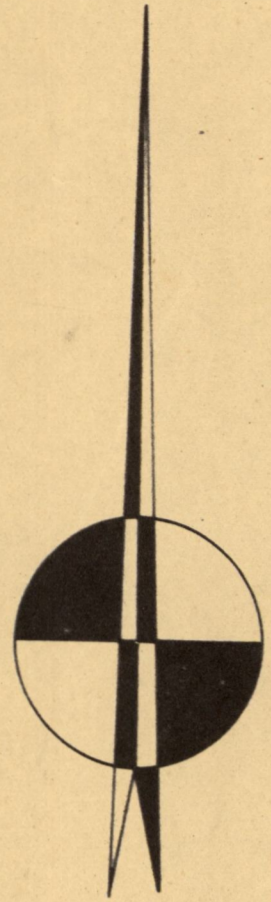
stuk niet terzijde kan worden gesteld, zijn globale ramingen opgemaakt van het 625 m lange wegvak, waarin of een brug of een tunnel zou moeten worden gebouwd. Deze sluiten onderscheidenlijk op f. 750.000,- en f. 1.200.000,-, zoodat een tunnel ca. 60% meer zou kosten dan een beweegbare brug met bijbehorende werken.

Hoogteligging van de kunstwerken.

Ten aanzien van dit punt valt nog het volgende op te merken. Bij een beweegbare brug, waarvan de bovenkant op ongeveer 5,50 m + NAP zal komen te liggen zal practisch een hoogteverschil van 5 m zijn te overwinnen. Bij een tunnel wordt dit verschil grooter; bij een vloerdiepte van 10 m - NAP, waarbij is gerekend op een bodemdiepte van het Spaarne van 5 m - NAP, overeenkomende met de slagdrempeldiepte van de groote sluis te Spaarndam, zal dit hoogteverschil rond 10 m bedragen, of wel 2 x zoo groot zijn als dat bij een brug.

Ter samenvatting zijn in onderstaanden staat de voor- en nadeelen van een beweegbare brug en een tunnel opgesomd:

Kunstwerk	Voordeelen	Nadeelen
Beweegbare brug, doorvaarthoogte 4,50 m.	Te overwinnen hoogteverschil bedraagt 5 m of de helft van dat bij een tunnel. Goedkoop in uitvoering dan een tunnel, naar schatting 40%.	Hinderlijk voor het wegverkeer door de geregelde brugopeningen (overdag 1 x per uur). Een obstakel voor de zeilsport (goedeels te ondervangen door verplaatsing jachthaven van Haarlem. Sterke afbreuk aan het landschapsschoon.
Tunnel, bodemdiepte Spaarne 5 m - NAP.	Vormt geen enkel beletsel, noch voor de scheepvaart noch voor het wegverkeer. Ontsiert het landschapsschoon niet in de minste mate.	Te overwinnen hoogteverschil bedraagt 10 m, dat is 2 x zoo groot als bij een brug. Duurder in uitvoering dan een brug, naar schatting 60%



ZUID -
SPAARNDAMMERPOLDER.

HOUTRAKPOLDER.

VELSEN

ZUKANAAL C.
PURMEREND

TUNNEL

SPAARNDAM.

INLAAGPOLDER

HOOGEN

DE MOOIE NEL

SPAARNDAMMERDIJK

AMSTERDAM

SPAARNWOUDE.

PLAN B.

BULAGE X-5

RIKSWATERSTAAT		DIRECTIE NOORDHOLLAND	
		ARRONDISSEMENT HAARLEM.	
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM.			
VERKEER AMSTERDAM - VELSEN.			SCHAAL:
KNOOPPUNT BIJ ZUKANAAL C.			1 : 5000.
GET. D. D.: 17 JUNI '44	GEZ. D. D.: 17 JUNI '44	D - 44 - 15	
PAR. <i>[Signature]</i>	PAR. <i>[Signature]</i>	B - 3	
GEC. D. D.: 17 JUNI '44	GEW. D. D.:		
PAR. <i>[Signature]</i>	PAR. <i>[Signature]</i>		

31 Juli 1945.

Jansstraat 46 A

Telefoon Nos. 12930 en 16798

No. 1525

Brief dd. 9 April 1942,
No. 607, Afd. W.

Betreffende: **Wegenvraagstuk om
Haarlem; aansluiting weg Scheve-
ningen-Noordhollandse grens
aan tunnel te Velsen.**

Bijlagen: **nieuwe 4.**

Bij Uw hiernevens aangehaalden brief werd, onder

het aangeven van eenige daarbij te volgen richtlijnen,

een nader onderzoek inzake het wegenvraagstuk om Haar-

lem gevraagd, in het bijzonder wat betreft de aanslui-

ting van den door de provincie Zuidholland, met finan-

cieelen steun van het Rijk, aan te leggen (duin)weg

Scheveningen-Noordhollandse grens (bij de Zilk) aan

den te Velsen in weg No. 9 van het Rijkswegenplan 1938

onder het Noordzeekanaal te bouwen tunnel. Daarbij werd

verzocht om, alvorens met het onderzoek te beginnen,

over den algemeenen opzet en den omvang daarvan overleg

te plegen met het hoofd van den Centralen Dienst voor de

Wegen en de Bruggen.

Dit overleg nu heeft mondeling plaats gehad, bij

een op 8 October 1942 op mijn bureau gehouden bespre-

king, gevolgd door een bezoek aan het terrein. Van die

AAN den Heer Directeur-Generaal

van den Rijkswaterstaat

U T R E C H T.