

bespreking heeft de hoofdingenieur in het arrondissement Haarlem een verslag opgemaakt, hetwelk in afschrift als bijlage 1 hierbij overgelegd wordt.

De onderwerpelijke aangelegenheid heeft daarop het onderwerp van een gedegen studie uitgemaakt, welke geleid heeft tot het opstellen door voornoemden hoofdingenieur van een uitvoerige nota dd. Mei 1944 met tal van, deels in de nota ingelaschte en overigens in een afzonderlijke map daarbij gevoegde, bijlagen. Het begeleidend schrijven van den hoofdingenieur dd. 17 October 1944, No.1787, de nota en de map gaan als bijlagen resp. 2, 2a en 2b hierbij.

In de nota is melding gemaakt van en zijn min of meer uitvoerige beschouwingen gewijd aan alle denkbeelden en plannen, welke met betrekking tot het onderwerpelijke wegvraagstuk bij de betrekken instanties bestaan, en wel in het bijzonder voorzoo veel de verbindingen aangaat, waar bij de belangen van het doorgaande verkeer langs de Rijkswegen betrokken zijn, en daarvan op de eerste plaats de verbinding van den in de provincie Zuidholland in aanleg zijnden provincialen duinweg Scheveningen-de Zilk en Rijksweg No.8 met den in Rijksweg No.9 onder het Hoordzeekanaal te bouwen tunnel.

Het grootste gedeelte van de behandelde plannen zal, zocal, eerst in verdere toekomst voor uitvoering in aanmerking komen, maar desalniettemin is het, zocals de hoofd-ingenieur ook in zijn nota doet uitkomen, gewenscht, om zich ook daarover nu reeds uit te spreken, opdat in het in voorbereiding zijnde streekplan de gelegenheid voor de eventuele uitvoering van die verbindingen opengehouden zal kunnen worden.

Naar verdere toekomst zal, -ook al zou van de voltooiing van den tunnelbouw te Velsen voorloopig niets komen-, echter niet verschoven kunnen worden het maken van een betere verbinding voor het noord-zuid verkeer v.v. langs Haarlem, waarbij rekening zal zijn te houden met de omstandigheid, dat slechts een betrekkelijk klein deel van dat verkeer Haarlem niet behoeft aan te doen.

De in de nota vervatte beschouwingen, welke ik in het algemeen wel kan onderschrijven, nu leiden ook naar mijne meening tot een voorloopige oplossing, te verkrijgen door den spoedigen aanleg van de in de nota met Delftweg aangeduide verbinding (zie hiervoor § VI), als onderdeel van het provinciaal wegenplan van Noordholland en van de uitbreidingsplannen van de betrokken gemeenten, met dien verstande, dat daaraan ten behoeve van het doorgaande verkeer hogere eischen gesteld worden, en in verband hiermede, alsmede, voorzover nodig, ter bespoediging van de uitvoering, van Rijkswege in de kosten zal worden bijgedragen.

Indien de aanleg dier verbinding, van de grens tusschen Zuidholland en Noordholland tot de aansluiting bij Rijksweg No.9 nabij Santpoort, volgens het in de nota ontwikkelde plan, waarmede ik mij kan vereenigen, zal geschieden, zal trouwens voor het doorgaande verkeer noord-zuid v.v., dat van den provincialen duinweg in Zuidholland en van Rijksweg No.8 gebruik zal maken, een zoodanig bevredigende oplossing verkregen worden, dat, naar het zich laat aanzien, de uitvoering van verdere werken ten behoeve daarvan binnen afzienbaren tijd niet noodig zal zijn.

Tot die oplossing behoort naar mijne meening ook de ontworpen verbinding tusschen den duinweg in Zuidholland en Rijksweg No.8, nabij de grens tusschen genoemde provincie

en Noordholland (zie bijlagen VIII 3 en 4 van de nota), welke trouwens, zij het volgens een eenigszins ander beloop, aanvankelijk ook in de plannen voor den duinweg van de provincie Zuidholland opgenomen was, en, naar mij wil voorkomen, alsnog als onderdeel van die plannen aangelegd zou kunnen worden.

Voorts lijkt het mij, met den hoofdingenieur, gewenscht, dat spoedig ook wordt aangelegd het gedeelte van den provincialen weg No. 50 (Haarlem-Zaanstreek-Purmerend), dat eene verbinding zal vormen tusschen den provincialen weg No. 29 (Haarlem-Schiphol-Diemen) en Rijksweg No. 5 (Amsterdam-Haarlem), met dien verstande dat de uitvoering zoodanig zal geschieden, dat dit wegvak bij eventueelen aanleg, -mede ten behoeve van het doorgaande verkeer noord-zuid v.v.-, van een rondweg beoosten Haarlem geschikt zal zijn of op eenvoudige wijze geschikt gemaakt zal kunnen worden, om daarin te worden opgenomen.

Zooals ook op bladzijde 49 van de hierbijgaande nota vermeld is, werd de aanleg van dit wegvak trouwens reeds in 1941 door de provincie ter hand genomen, doch is hij, voordat er veel verricht was, inmiddels wegens de bijzondere tijdsomstandigheden stopgezet moeten worden. De plannen, waarnaar de aanleg geschiedde, voorsagen in een niet-kruisingsvrije aansluiting bij Rijksweg No. 5, waarbij zij vermeld, dat daarover tevoren met mij geen overleg gepleegd is. Een dergelijke aansluiting acht ik met het oog op het verkeer over voornoemden Rijksweg ontoelaatbaar en de provincie zal hare plannen derhalve alsnog zoodanig dienen te wijzigen, dat gelijkvloersche kruising op het aansluitingspunt ontgaan wordt. Bij doortrekking van den onderwerpelijken pro-

vincialen weg No.50 in noordelijke richting zal trouwens ook een ongelijkvloersche kruising met Rijksweg No.5 en met den daar-lange gelegen spoorweg Amsterdam-Haarlem gemaakt dienen te worden. Voor een en ander is op de bijlagen IX -2 en IX- 3 van de nota eene oplossing aangegeven.

Waar het hier een nieuw aan te leggen provincialen weg betreft, bij den aanleg waarvan met een bestaanden Rijksweg in aanraking gekomen zal worden, zullen de terzake de aansluiting en kruising te maken kosten feitelijk geheel ten laste van de provincie beheeren te komen. Ik moge evenwel in herinnering brengen, dat met betrekking tot de aansluiting van den provincialen weg No.29 bij Rijksweg No.1, te Diemen, waar van Rijkswege ook een kruisingsvrije aansluiting (later ook kruising) verlangd werd, van Rijkswege een meer tegemoet komende houding aangenomen is, namelijk een belangrijke bijdrage in de meerdere kosten boven die van een niet-kruisingsvrije aansluiting is toegezegd. Wellicht kan er aanleiding toe gevonden worden, om met betrekking tot de onderwerpelijke aansluiting en kruising ook een Rijksbijdrage in de kosten in uitzicht te stellen.

Zooda hiervoren reeds werd opgemerkt, zou de verbinding van den duinweg met Rijksweg No.8, nabij de grens tusschen Zuidholland en Noordholland, naar mijne meening alsnog kunnen worden uitgevoerd als onderdeel van dezen duinweg in eerstgenoemde provincie, in het plan waarvan zij trouwens aanvankelijk ook opgenomen was. De terzake den aanleg van den duinweg met de provincie Zuidholland getroffen financieele regeling zou dan automatisch ook

voor die verbinding kunnen gelden, zooals trouwens ook op bladzijde 70 van de nota onder A-6e wordt aangenomen.

In den staat op bladzijde 74 van de nota wordt eens opsomming gegeven van de geraamde aanlegkosten voor de verschillende onderdeelen van den Delftweg (zuidwaarts tot de Zuidhollandsche grens), waarbij gekomen wordt tot een totaal bedrag van / 3.119000,- of zeg rond 3.1 miljoen gulden; ^{de verbinding} P-Q, welke ook in den ^{wordt} staat/genoemd, is hierbij door mij buiten beschouwing gelaten, als onderdeel van den duinweg in Zuidholland, hetwelk, zooals hiervoren werd betoogd, toch ook aangelegd zal moeten worden, indien ook in Noordholland een duinweg gemaakt zou worden.

Volledigheidshalve zij er nog op gewezen, dat het zuidelijkste gedeelte van de onderwerpelijke verbinding in de provincie Noordholland, namelijk het wegvak X-R/III, van den Zwaluwenweg tot de Zuidhollandsche grens (zie bladzijden 80 en 81 van de nota), waarvan de aanlegkosten op / 326000,- geraamd zijn, ook aangelegd zal moeten worden, indien in Noordholland een duinweg (in de plaats van den Delftweg), als voortzetting van den duinweg in Zuidholland gemaakt zou worden, en dat overigens in dat geval, -zij het deels in eenigszins eenvoudiger vorm-, de Delftweg ^{toch} ook, als onderdeel van het provinciaal wegenplan en van de uitbreidingsplannen der betrokken gemeente, aangelegd zal moeten worden.

In voornoemden staat zijn bij de verschillende onderdeelen van den Delftweg mede vermeld de bedragen, welke het Rijk naar de meening van den hoofdingenieur in de aanlegkosten daarvan zou kunnen bijdragen, en wel, - de verbinding P-Q tusschen den duinweg in Zuidholland en Rijksweg No.8 weer buiten beschouwing gelaten-, tot een totaal bedrag van / 856.000,- of zeg rond / 850.000,-, waarvan een bedrag van / 326.000,- : of rond / 110.000,- komt voor rekening van vorengenoemd wegvak X-R/III.

De bijdrage voor het wegvak X-R, dat naar de meening van den hoofdingenieur door de provincie Noordholland ware aan te leggen, is berekend naar denzelfde maatstaf, als voor den duinweg in Noordholland geldt, en volgens welke de Rijksbijdrage rond $\frac{1}{3}$ gedeelte van de aanlegkosten zal bedragen. Met betrekking hier toe moge er echter op gewezen worden, dat het standpunt, hetwelk de beide betrokken provinciën ten opzichte van de onderwerpelijke verbinding innamen, niet hetzelfde is. Wel komt de verbinding (in Noordholland volgens de richting van den Delftweg) in beide provinciën op het provinciaal wegenplan voor, maar terwijl van den beginne af in Zuidholland de verbinding, als provinciale weg, door en op kosten van de provincie zou worden uitgevoerd, komt zij in Noordholland niet voor op het wegenplan, dat van provincie-wege uitgevoerd zal worden, maar maakt zij deel uit van de uitbreidingsplannen der betrokken gemeenten, en zou de medewerking van de provincie zich derhalve bepalen tot het verleenen van eene bijdrage in de kosten.

Ik meen dan ook te moeten betwijfelen, dat de

provincie Noordholland tot den aanleg van dat wegvak (X-R), als provinciale weg, zal willen overgaan, indien door het Rijk slechts rond $\frac{1}{3}$ gedeelte in de aanlegkosten zal worden bijgedragen, maar meen op dit onderwerp nu niet dieper te behoeven in te gaan, daar zulks weinig zin heeft, alvorens in beginsel besloten is, dat van Rijksweg zal worden medegewerkt tot een spoedigen aanleg van den Delftweg, als voorloopige oplossing voor de doortrekking van den duinweg in Zuidholland naar de tunnel te Velsen. En ik meen daartoe te moeten raden, ook al zou de Rijksbijdrage in de kosten vrij belangrijk hooger moeten zijn, dan in den staat op bladzijde 74 van de nota is aangegeven (totaal rond / 850.000,-).

In verband hiermede zij nog vermeld, dat de aanleg van een tankgracht ten westen langs Haarlem insidels de gedachte aan een gewijzigd tracé voor een deel van den Delftweg heeft doen opkomen, en dat daarnaar nog een onderzoek wordt ingesteld; een nader bericht hierover, eventueel in negatieven zin, zal nog volgen.

Om te komen tot een rationeele oplossing voor de verdere verkeersvraagstukken bij Haarlem en de aangrenzende gebieden, is uiteraard overleg tusschen alle daarbij betrokken instanties gewenscht.

De hoofdingenieur noemt aan het slot van zijn brief, bijlage 2, als zoodanig den Rijkdienst voor het Nationale Plan en den Provinciaalen Planologischen Dienst van Noordholland.

Het vorenbedoelde gebied strekt zich deels echter ook over de provincie Zuidholland uit, zoodat in het

overleg, voor een deel althans, ook betrokken dienen te worden de Provinciale Planologische Dienst van Zuidholland en mijn ambtgenoot in die provincie. Zulks is trouwens ook reeds geschied bij de bespreking over de in de hierbijgaande nota als Ringvaartweg betitelde verbinding (zie onder meer § XI), welke bespreking op 17 Juli 1944 in het gebouw van den Rijksdienst voor het Nationale Plan te 's-Gravenhage, op uitnodiging en onder leiding van den directeur van het bureau van dien dienst, gehouden is. Zij werd ook door den hoofdingenieur de Bussy, als waarnemend hoofd van den Centralen Dienst voor de Wegen en de Bruggen, bijgewoond, en een afschrift van het verslag daarvan ^{zal} ongetwijfeld ook aan dezen zijn toegezonden; volledigheidshalve wordt een afschrift als bijlage 3 hierbij gevoegd.

Kennisneming van de in de hierbijgaande nota door den hoofdingenieur in het arrondissement Haarlem neergelegde beschouwingen kan ook voor de overige betrokken diensten van nut zijn, en de hoofdingenieur stelt daarom voor, machtiging te willen verleen, dat hij aan die diensten een exemplaar van de nota toezendt.

Tegen kennisneming door vorenbedoelde diensten van de onderwerpelijke beschouwingen bestaat, naar mij wil voorkomen, geen bezwaar, behoudens voorzoveel de in § XII van de nota vervatte financiële beschouwingen betreft, en in verband daarmee ook de vermelding op bladzijde 20 onder 3e van de grootte eener eventuele Rijksbijdrage.

Echter verdient het naar mijne meening aanbeveling uitdrukkelijk te vermelden, dat het hier de persoonlijke opvattingen van den hoofdingenieur Dibbits betreft, en het Rijk daardoor derhalve geenszins gebonden wordt.

A.

De Hoofdingenieur-Directeur
van den Rijkswaterstaat,

(get.) G. Redeker.

No. 1525.

Afschrift in tweevoud gezonden aan den hoofdingenieur in het arrt. Haarlem ter kennisneming, in verband met zijn No.1787 van 17 October 1944.

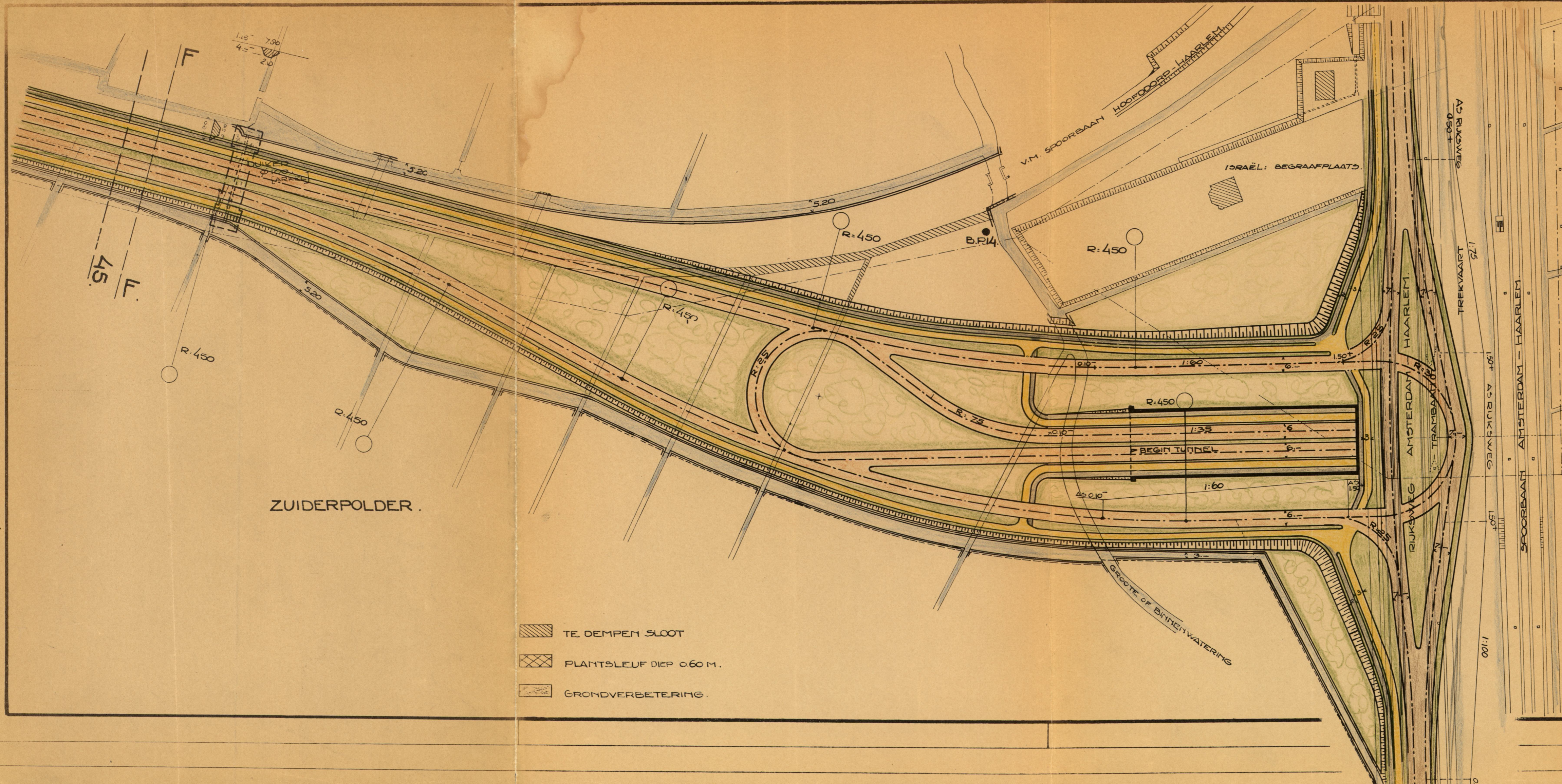
Haarlem, 31 Juli 1945.

Verzonden 20 September 1945.




De Hoofdingenieur-Directeur,

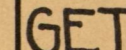
(get.) G. Redeker.

Bevestigd bij besluit van den Hoofdelingemeenteraad van den Provinciale Waterstaat van Noordholland d.d. 24 Juli 1941
 Besl. No. 4 (1931) no. 270.



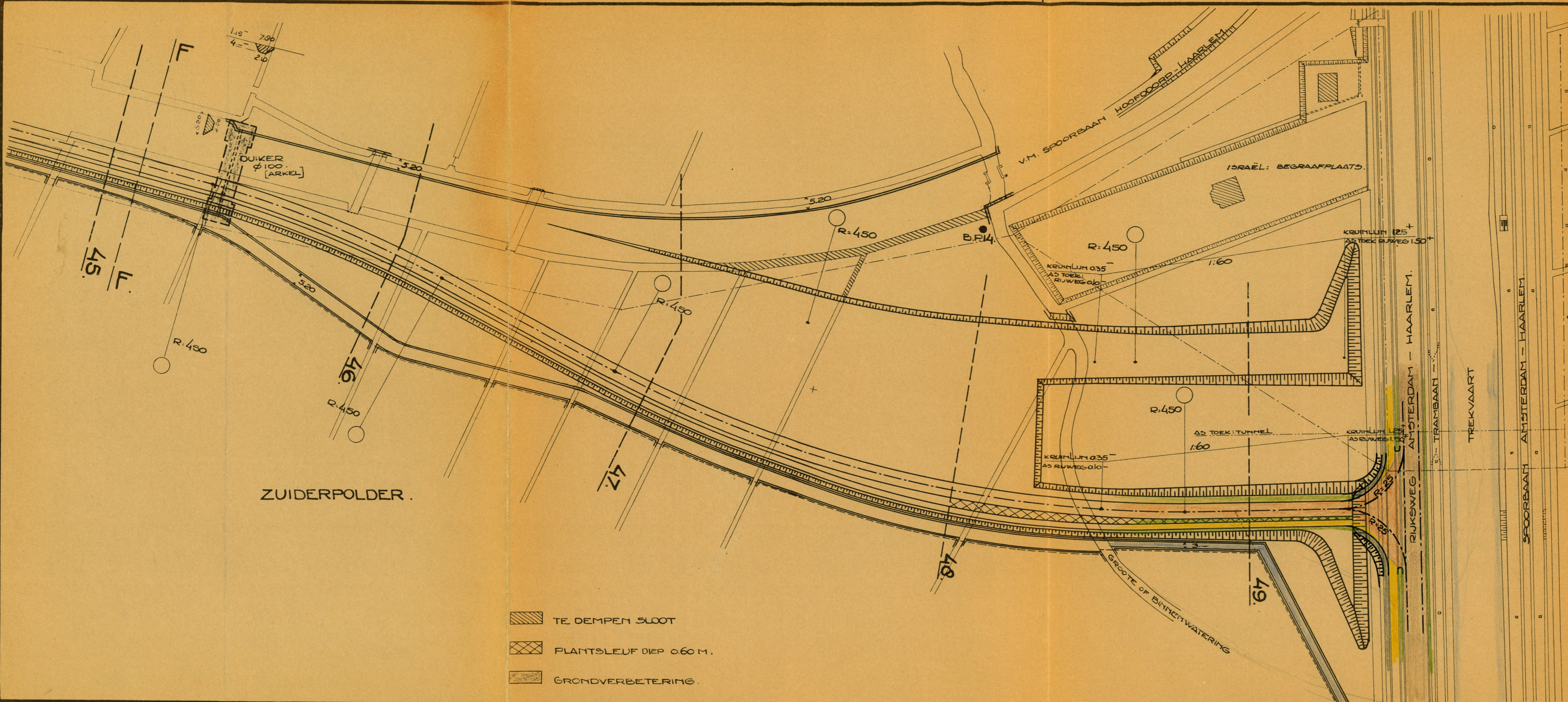
ZUIDERPOLDER.

-  TE DEMPEN SLOOT
-  PLANTSLEUF DIEP 0.60 M.
-  GRONDVERBETERING.




PROVINCIALE WATERSTAAT VAN NOORDHOLLAND.	
TRACÉ XVI. HAARLEM-WESTZAAN-P'END.	PROV: WEGEN.
SITUATIE VAN DE AANSLUITING V/D PROVINCIALEN WEG MET DEM RIJKSWEG NABIJ DE ISRAËL: BEGRAAFPLAATS.	
BESTEK	BLAD
GET: 	JUNI 41
GEZ:	
4	256
SCHAAL 1:1000.	

BIJLAGE II

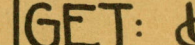
Bevat bij brief van den Hoofdingenieur-
 van den Provinciaal Waterstaat van
 Noord-Holland van 24 Juli 1941
 base. D a. 4 (1931) no. 270. Afd. I.

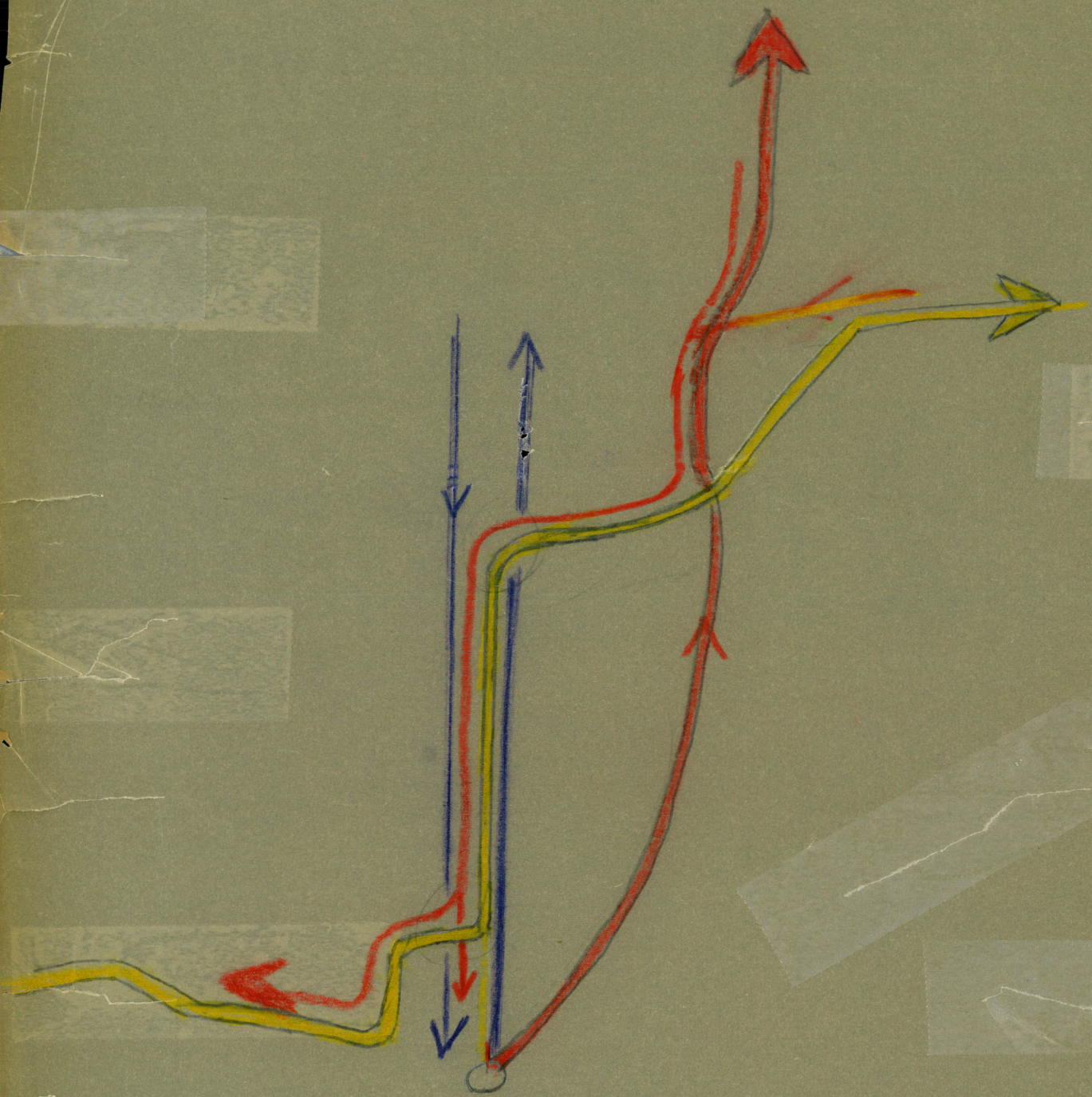


ZUIDERPOLDER.

-  TE DEMPEN SLOOT
-  PLANTSLEUF DIEP 0.60 M.
-  GRONDVERBETERING.

ZIE VOOR PROFIELEN BLAD 15.

PROVINCIALE WATERSTAAT VAN NOORDHOLLAND.	
TRACÉ XVII. HAARLEM-WESTZAAN-P'END.	PROV: WEGEN.
AANLEG AARDENBAAN TUSSEN DE ZOMERWEG TE H'LEM $\frac{1}{10}$ SPIERINGWEG $\frac{1}{10}$ H' MEER PR MET AANSLUITING $\frac{1}{10}$ RIJKSWEG HAARLEM-AMSTERDAM OVER DE V.M. SPOORBAAN HAARLEM-HOOFDDORP. SITUATIE.	BESTEK 253 BLAD 7.
SCHAAL 1:1000.	GET:  JUNI '41
	GEZ:
4	250



Hausplan