

Park en Polderblad

JUNI 1979

Oplaat: 40.000 exemplaren

INFORMATIEKRANT WESTERPARK EN OVERBRAKERPOLDER

HET OVERBRAKER OVERLEG: NA MAAND BOERDERIJBEZETTING AFGEDWONGEN !

Er gaan weinig gelegenheden voorbij, of onze wethouders roemen zich erop, dat ze openstaan voor de wensen en eisen van de bevolking en dat ze te allen tijde bereid zijn om te overleggen. Nu, wij weten beter. Het heeft ons 3 jaar vriendelijk verzoeken en een bezetting van 1 maand gekost om eindelijk informatie te krijgen over de desastreuze plannen van de gemeente voor grote delen van onze groenvoorzieningen in de Overbrakerpolders.

de boerderij



Velen van u zullen zo langzamerhand wel aanschouwd hebben hoe grote delen van onze polders zijn veranderd in een grote zandvlakte. Er wordt gewerkt aan de aanleg van de Hemlijn; de nieuwe spoorlijn naar Zaandam. En dat is niet zomaar een spoorlijn. Deze lijn moest gelegd worden op een dijklichaam van meer dan 100 m breed en 8 m boven het polderpeil. Op dat dijklichaam is ook plaats voor de te verleggen Haarlemlijn.

Zo'n 200 volkstuinen hebben ervoor moeten wijken, terwijl de meeste landerijen van de laatste boer uit de polder onder het zand bedolven zijn. Daarmee is ook een rustige wandel- en fietsgebied voor velen uit onze buurten verdwenen.

Akties van '73

Niet voor niks kwamen de buurten in '73 tegen deze plannen in actie. Het ging niet alleen om het verlies van die 200 volkstuinen, maar ook om de aantasting van het natuurschoon in de polder. Door de buurten werd een alternatief tracé ontwikkeld, dat met een grote boog om de polder heen liep, waardoor de polder als eenheid behouden kon blijven. Dit tracé, de zgn. Hordijkvariant, is ook in de gemeenteraad in discussie geweest, doch het werd door het toenmalige college van B. en W. van de hand gewezen. De raad volgde het college, dat echter wel een toezegging deed: wethouder De Cloe zou met de aanpalende buurten gaan praten over verdere invulling van de polder. Dat de toen door de buurten gepropageerde Hordijkvariant zo gek nog niet was, is pas nu door gemeenteambtenaren erkend. Er zaten in die variant lang niet zo veel technische knelpunten, als die zich nu voordoen bij de uitvoering van het huidige Hemtracé, dwars door de polder.

Van de toezegging van wethouder De Cloe is niets terecht gekomen. Het overleg werd niet ingesteld en erger nog, de buurten werd jarenlang systematies alle relevante informatie over de ontwikkelingen in de polder onthouden. Vriendelijke verzoeken van onze kant mochten niet baten.

Het ongenoegen in de Gouden Reel en de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt, kwam tot een uitbarsting, toen eind oktober van het vorig jaar bleek, dat de gemeente zonder vergunning, dus illegaal en met onduidelijke bedoelingen een boerderij aan de Spaarndammerdijk wilde slopen. Door de betreffende wijkcentra en andere bewonersorganisaties is toen tot een demonstratieve bezetting van de boerderij overgegaan. (1 november '78.) Direct is een adres aan de raad gezonden, met als centrale eisen: informatie en overleg omtrent de verdere invulling van de polder.

Deze informatiekrant is een uitgave van de bij het Overbraker overleg betrokken wijkcentra en bewonersorganisatie: Wijkcentrum 'Staatsliedenbuurt/Hugo de Grootbuurt', Wijkcentrum 'De Gouden Reel', Wijkopbouworgaan 'Landlust/Bos en Lommer', Wijkopbouworgaan 'Spaarndam', Aktie Komitee Zeeheldenbuurt, Comité Wijkverbetering 'Spaarndammerbuurt' en Volkstuinvereniging 'Nut en Genoegen'.

verwachten viel had de rechter meer oog voor de breed uitgemeten gemeentelijke belangen bij de sloop van de boerderij dan voor de buurtbelangen zoals het democratische recht op inspraak en overleg en een halt toeroepen aan de voortsnellende aantasting van het groen en de recreatieve mogelijkheden in de Overbrakerpolders.

Een moeizaam overleg

Het overleg is er gekomen. De eerste vergadering is in januari van dit jaar gehouden. Dat de gemeente niet zomaar een gewillig oor zou hebben voor de standpunten van de buurten behoeft geen verwondering. Ook niet het feit, dat de belangrijkste zaken reeds bedisseld waren en dat er nog maar over een paar zaken reëel overleg mogelijk was. Maar dat het overleg zo moeizaam zou worden hadden we niet verwacht.

Door de buurten zijn voorwaarden t.a.v. het overleg opgesteld. De belangrijkste is wel, dat het plangebied een recreatieve, educatieve en groenfunctie gaat krijgen voor de betrokken buurten en dat de verkeers afwikkeling van deze functies afgeleid wordt.

Deze voorwaarden zijn door de gemeente, vertegenwoordigd door haar ambtenaren, geaccepteerd. Maar daar is het bij gebleven. De heren ambtenaren praten nog net zo makkelijk over het doortrekken van de Bos en Lommerweg als over de vestiging van een tramremise op de terreinen van het GEB, waar een uitbreiding van het Westerpark zou moeten komen. (Zie ook het artikel over het Westerpark in deze krant.)

De belangen van de betrokken buurten, n.l. de realisering van groen- en recreatie voorzieningen ten behoeve van een acceptabele woonomgeving, worden door de gemeentelijke plannenmakers nog steeds niet serieus genomen. Het zou daarom wat al te kortzichtig zijn om te verwachten dat er uit het overleg een voor de buurten een zeer positief programma van uitgangspunten zal komen. Dat zal nog veel strijd vergen.



Aktie voor het gerechtsgebouw aan de Prinsengracht tijdens het kort-geding

operatie inspraak !

Overleggen en overleggen is twee

De gemeente kan met buurten overleggen én met buurten overleggen. Het lijkt hetzelfde, maar tussen overleggen en overleggen zit inhoudelijk een groot verschil.

In het eerste geval stelt de gemeente zich open naar de buurt toe op en kan zij trachten een oog te hebben voor de problemen en belangen, die er spelen. In het tweede geval heeft de gemeente het overleg wel, pro forma, ingesteld, maar in feite wil ze helemaal niet overleggen, doch haar eigen plannen gewoon uitvoeren.

Overleggen en overleggen is dus twee.

Het Overbraker-overleg neigt tot de tweede categorie van overleggen te gaan behoren.



Ome Piet bracht een bezoekje aan het Overbraker overleg genomen.

Daar zijn we, als buurtvertegenwoordigers wel achtergekomen. Juist t.a.v. die zaken, die voor de buurten ontzettend zwaarwegend zijn, laat de voorzitter, dhr. Licher, ambtenaar bij SO, nauwelijks ruimte om te overleggen.

Zo is het overleg al een keer door de buurten geschorst, omdat de voorzitter niet bereid bleek om serieus naar alternatieven te zoeken voor de vestiging van de derde tramremise. De buurtvertegenwoordigers waren kwaad geworden over een rapport van SO, dat toegeschreven was naar de vestiging van een tramremise op het GEB-terrein en dat de voorzitter niet wilde terugnemen. Met de schorsing is bereikt, dat SO z'n huiswerk over gaat doen, zodat van een reële afweging van verschillende vestigingsplaatsen sprake kan zijn. T.a.v. de verkeersproblemen dacht de voorzitter middels een overrompelingstactiek de buurtvertegenwoordigers in te kunnen pakken, maar die vlieger ging niet op!

Geboekte resultaten

Natuurlijk is het zo, dat er ook grotere en kleinere successen geboekt zijn. Allereerst het overleg zelf, waardoor de buurten na een gemeentelijk stilzwijgen van 3 jaar eindelijk die informatie over

de ontwikkelingen in de polder kregen, waar ze recht op hadden. Het viaduct in de Transformatorweg is enige graden gedraaid, zodat de aansluiting van de IJ-boulevard door de houthavens heen in een latere fase makkelijker zal zijn. De kinderboerderij aan de Spaarndammerdijk zal met enige hulp van de gemeente verplaatst worden, al is daarover het laatste woord nog lang niet uitgesproken.

SDZ begint nu serieus kans te maken op het voor haar functioneren zo belangrijke derde veld. T.a.v. de vestiging van de derde tramremise en tijdelijke en definitieve oplossingen voor de verkeersstructuur zijn meer mogelijkheden in discussie

Overleg nog niet afgerond

Een aantal zaken zal nog intensief doorgesproken moeten worden, waaronder de Boldootstrook en het dorp Sloterdijk. Hoe het overleg precies zal aflopen is op dit moment nog niet precies te zeggen.

Dat zal zowel van buurten, gemeentelijke vertegenwoordigers als van de standpuntbepaling van de wethouder voor de Ruimtelijke Ordening afhangen. Dat de voorzitter van het overleg hierbij een belangrijke rol speelt zal u niet verbazen. Deze grootmeester in verbale hoogstandjes en formele logica begint zich hoe langer hoe meer te manifesteren als een uitstekend verkoper van het gemeentelijk beleid. Maar dat is nu het laatste, waar de buurten behoefte aan hebben.

Het zal u duidelijk zijn, dat het overleg nog niet afgerond is. Voor de zomer zal er nog een zitting gehouden worden. Direct na de zomer zal het programma van uitgangspunten voor het Westerpark en de Overbraker polders uit moeten komen. Dat programma zal de basis zijn voor discussies in de omliggende buurten.

actiegeschiedenis kwamen wij tegen in een rapport Wensen en Verlangens uit '58 van voetbalvereniging de Germaan. Daarin schreef dhr. Van de Linden over de toenmalige gemeentelijke plannen:

'Of zullen de mensen zich over een 30-tal jaren wederom afvragen: Wie is de schuldige en in welk jaar is het plan geboren om de vermelde buurten naar lichaam en geest dood te maken.'

Die 30 jaar zijn er 20 geworden, maar voor hetzelfde probleem staan wij op dit moment weer, zoals u in deze krant kunt lezen. De geschiedenis herhaalt zich!

Alle voetbalclubs zijn verdwenen. Voor de meesten betekende dat een zwervend bestaan langs de complexen in nieuw-west, en de Haarlemmerweg. Het heeft lange tijd geduurd, voordat de verschillende clubs een vast onderdak gevonden hadden. Zo belandde DWS uiteindelijk op Spieringerhorn, het sportcomplex langs de Haarlemmerweg, terwijl SNA de Eendracht, bij Geuzenveld, als haar vaste domicilie koos. De club, die eigenlijk sinds haar vertrek uit de polder geen vast honk meer kende, was SDZ.

Toen dan ook de plannen bekend werden om toch een klein sportcomplex aan de Transformatorweg, twee velden en één oefenveld groot, te realiseren kwam het bestuur van SDZ onder voorzitterschap van dhr. Gaasbeek in actie om terug te keren naar de Overbraker polder.

In '72 werd SDZ de vaste bespeler van 'het complex en steeg het ledenbestand zeer snel. Dit is wel een duidelijk teken, dat er grote behoefte is aan een voetbalclub in de directe omgeving van de woonbuurten. De complexen op nieuw-west liggen gewoon te ver voor kinderen van zo'n 9 jaar en jonger om daar twee keer in de week naar toe te fietsen.

Het derde veld moet er komen.

Het aantal elftallen groeide in korte tijd van 23 naar 32 en al spoedig bleek het complex te klein. De groei was zo groot, dat SDZ vorig jaar over moest gaan tot een beperking van de ledengroei. 'Plannen voor uitbreiding van de accommodatie hebben we klaarliggen', stelt dhr. Van Poorten, de voorzitter van SDZ. 'Het wachten is alleen nog op de gemeentelijke garantie en die komt pas bij de uitbreiding naar een 3e veld.'

En zo is de cirkel weer rond. De gemeente zelf heeft met haar eigen normen de touwtjes keurig in handen. Echter ten koste van de belangen van de voetballiefhebbers! Het derde veld moet er komen! In het Overbraker-overleg zijn twee mogelijkheden geschetst, waar het derde veld gesitueerd kan worden. Ten westen van de huidige SDZ-velden op een bestaande parkstrook. Doch dat zal een aantasting van de nog resterende groenvoorzieningen in de polder betekenen. De voorkeur gaat eerder uit naar een situering van het derde veld ten oosten van de velden, op een terrein, dat tot nog toe als bouwterrein aan het Jongeren Opvang Centrum (JOC) uitgegeven is.

Positieve kanten aan de uitbreiding aldaar zijn b.v.: het feit, dat de accommodatie van SDZ (kantine, kleedkamers en opberggruimten etc.) centraal t.o.v. alle velden komt te liggen en dat bestaande groenvoorzieningen niet aangetast behoeven te worden. De bestuursleden van Poorten en Beaux van SDZ zijn van mening dat er ook negatieve aspecten aan vast zitten, zoals b.v. het knelpunt, dat het veld dicht tegen de toekomstige spoorbaan aan zal komen te liggen, zodat de ballen makkelijk zouden kunnen verdwijnen. Dit laatste is echter middels een hoog hekwerk te ondervangen.

Gezien het feit, dat het JOC niet binnen de gestelde termijn gereageerd heeft, wordt er bij de gemeente vanuit gegaan, dat de bestemming van het JOC-terrein weer ter discussie staat, zodat een situering van het derde veld daar nu mogelijk is geworden.

VOETBALLLEN IN DE POLDER ●●●●● S.D.Z. terug

Langs de Spaarndammerdijk vond je vroeger al het vertier, waarvoor in de dichtgebouwde buurten in het centrum en in Oud-West geen plaats voor was. Bij de al wat ouderen zal het nog wel herinneringen oproepen, als we het hebben over de dubbeltjes speeltuin (t.o. de lijnwerkplaats van de NS). Daar kon je je voor tien cent een hele dag vermaken. Maar dat was niet de enige speeltuin aan de dijk. Wat verderop lag de Theresia-speeltuin, die later verplaatst is naar de Spaarndammerbuurt.

Wat men echter het meest langs de dijk vond, dat waren de voetbalvelden DWS, De Germaan en De Spartaan, SNA, SDZ en andere verenigingen hadden daar hun vaste honk. De leden kwamen vooral uit de omliggende buurten. Daar werden de clubs op handen gedragen en ze maakten een vast onderdeel uit van het hechte verenigingsleven, dat nog altijd in deze buurten te vinden is. Bij een kampioenswedstrijd leefde de hele buurt mee.

Dreigende wolken

Doch reeds in '58 kwamen er dreigende wolken te hangen boven het voorbestaan van de clubs. De ras voortschrijdende industrialisatie eiste ook hier haar tol op. De voetbalvelden en ook de speeltuinen moesten verdwijnen voor de aanleg van een nieuw industriegebied Sloterdijk I. En dat was niet de enige zware ingreep in de polder. Ook toen was al sprake van de verlegging (het recht-trekken) van de Haarlemse spoorlijn en de aanleg van de nieuwe Haarlemmerweg. Deze laatste ingreep staat nu bekend als de aanleg van de A 5. Vele van deze plannen dateerden nog uit 1938, het

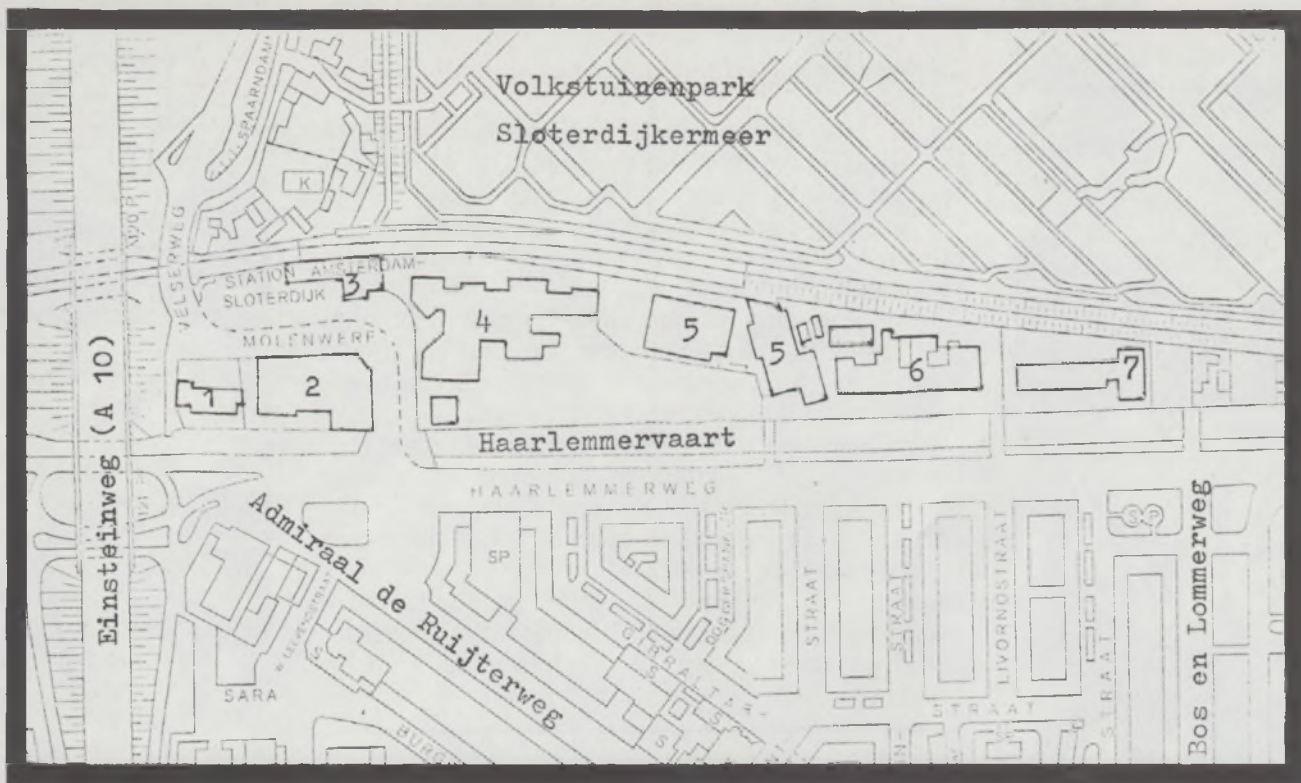
Algemeen Uitbreidings Plan (AUP). Dit plan voorzag in de aanleg van een gigantische industrie- en havenuitbreiding ten noorden en ten westen van de Spaarndammerbuurt. Hoe gek het ook mag klinken; met dat plan hebben we nu nog steeds te maken, omdat de gemeente, met opzet, verzuimd heeft een nieuw bestemmingsplan voor het gebied van de Overbraker polders te maken. Met het AUP in de hand kon de gemeente doen wat ze wilde met onze groenvoorzieningen, de volkstuinten en de voetbalvelden in de polder, zonder dat de belanghebbende buurtbewoners daar ook maar iets aan konden doen.

Reeds in die tijd kwamen al buurtbewoners in actie tegen de gemeentelijke plannen. Een stukje van die



Een derde veld voor S.D.Z. is hier te realiseren.

BOLDOOTSTROOK :



We zullen er aan moeten wenne, maar het vertrouwde beeld langs de Haarlemmerweg wordt aangetast. De drukkerij van Laporte & Dosse is reeds gesloopt; de verfrissende geurtjes van Boldoot zijn naar Apeldoorn vertrokken en de fabriek zal binnenkort naar de puinschuit verhuizen. Hoe gaat het 'plaatje' er straks uit zien? Komen er 'aperotsen' en hoge 'toeters' voor terug?

Onder de 'Boldootstrook' wordt begrepen de strook grond die ligt tussen de spoorlijn Amsterdam-Haarlem en de Haarlemmervaart, aan de westzijde begrensd door de Einsteinweg (A 10) en aan de oostzijde ter hoogte van de Bos en Lommerweg.

In dit gebied bevinden of bevonden zich de volgende gebouwen.

1. Portestants-christelijke Dr. M.B. van 't Veerschool voor basisonderwijs, waarvan niet bekend is of er plannen zijn om deze op korte of langere termijn te sluiten of te verhuizen;
2. De inmiddels gesloopte drukkerij van Laporte & Dosse. Dit terrein is thans eigendom van het bouwbedrijf De Waal B.V. (Wilma) waarop men binnenkort zal beginnen met de bouw van een zeven verdiepingen hoog kantoorgebouw met op de begane grond schowrooms. Ondergronds wordt een parkeergarage gebouwd en langs de Haarlemmervaart komen groenvoorzieningen;
3. Het station Sloterdijk dat in de toekomst zal worden opgeheven als de spoorlijn in noordelijke richting verlegd is. Men is dan aangewezen op station Sloterdijk II dat in het industriegebied komt;

4. LinMij linnenverhuur. Over de toekomstplannen van dit bedrijf is ons niets bekend;

5. Van Veen Import, bromfietsen en buitenboordmotoren, heeft bij de gemeente geïnformeerd naar de mogelijkheden om op zijn grond een 'project te ontwikkelen', maar schijnt die plannen voorlopig in de ijskast te hebben geplaatst. Het feit dat thans een bestemmingsplan voor dit gebied wordt voorbereid zal de reden wel zijn;

6. De voormalige Boldootfabriek (en de grond) zijn thans in handen van de Rotterdamse projectontwikkelaar Halico Groep, die bij de gemeente vergunning heeft gevraagd om op deze plaats een kantoorgebouw te kunnen bouwen. Het bouwplan omvat zes verdiepingen, maximaal 20.000 m² vloeroppervlak en een parkeergarage voor 200 auto's;

7. De Rijkspostspaarbank die in de toekomst kennelijk meer publiek verwacht, want ze gaan verbouwen om de toegankelijkheid van het gebouw te verbeteren. Ook zijn ze van plan om het terrein rond het gebouw door middel van groenvoorzieningen voor het oog wat aantrekkelijker te maken. Doch de plannen hiervoor zijn nog niet concreet.

VOLKSTUINDERS EN HUN GROND

De volkstuinders in en rond Amsterdam zijn er al tientallen jaren, om precies te zijn ± 70 jaar. De overheden stelden voor deze mensen, afkomstig uit de armste lagen van de bevolking, grond beschikbaar waarop zij voor hun gezin het nodige konden verbouwen dat ter aanvulling diende voor hun levensonderhoud. Als de overheid deze gronden nodig had, kregen de huurders een aarzeling dat zij moesten verdwijnen en ergens anders moesten gaan zoeken voor een stukje grond. Dat was een zogenaamde nutstuin.

Langzaam werd de behoefte van het bezit van zo'n nutstuin kleiner en werd de tuin meer en meer een hobbytuin waarin bloemen, heesters en bomen de overhand kregen en de huidige hobby siertuin was hiermee geboren. Met het wijzigen van de vorm van tuinieren veranderde ook de bezoekers en bewerkers van de tuin. Was het in de begin jaren hoofdzakelijk de man die de tuin bij hield, nu is het een hobby voor het hele gezin die hun vrije uren op de tuin doorbrengen. Er kwam ook de behoefte om een onderkomen op deze tuin te hebben. De gemeente Amsterdam stond onder bepaalde omstandigheden toe dat een huis mocht worden gebouwd op deze grond. Deze gedaante verwisseling van de volkstuin heeft zich in de laatste 70 jaar voltrokken.

Een zeer grote groep mensen die actief recreëren en daarbij de deuren niet gesloten houdt voor bezoeker van omliggende buurten, fabrieken en kantoren.

Een dreiging die nog steeds de volkstuinders boven het hoofd hangt is de verplaatsing. Eén van deze groepen is de volkstuingroep Nut en Genoegen, 60 jaar geleden begonnen in de grote IJpolder. In 1931 verplaatst naar de Overbraker Binnenpolder, 513 tuinen groot. Vele van de leden

waren en zijn nog afkomstig uit de omliggende buurten Spaarndam, Staatsliedenbuurt en Bos en Lommer. In 1955 moesten 125 tuinders hun tuin verlaten alsmede de schoolwerktuinen, omdat de gemeente deze gronden had bestemd voor industrie. Protesten waren zinloos; een wet uit 1936 bepaalde dat de gemeent dit ongestraft kon doen. De tuinders kregen wel een ander stuk grond toegewezen, maar vele, vooral oudere, tuinders hadden de moed niet meer. Ook de financiën ontbraken hier dikwijls.

In 1975 kregen wederom 200 volkstuinders (150 Nut en Genoegen en 50 Sloterdijkermeer) de aarzeling te verdwijnen. Ondanks alle protesten uit de buurten en actiegroepen die bij de overheid aandringen om dit gebied als groengebied te behouden en zelf met alternatieve plannen komen bij de gemeente (i.p.v. Hemspoortracé), mochten niet baten. De overheid besliste wegwezen en weer waren alle protesten tevergeefs. Weer werd het vergrijsde wetje uit 1936 uit de kast gehaald en weer was er juridisch niets aan te doen waardoor het groengebied steeds kleiner wordt.

Na heel veel protesten heeft het gemeentebestuur eindelijk een besluit genomen dat er voor het gebied Overbraker Binnenpolder een bestemmingsplan moet komen. Wij, als volkstuinders, hopen in de eerste plaats voor onszelf, maar ook voor de omliggende buurten, dat het gebied een groenvoorziening zal worden, maar ervan overtuigd zijn we nog lang niet. Nog steeds probeert de overheid een aanslag op het gebied te doen zoals uit de plannen duidelijk valt af te leiden, maar ik ben er ook van overtuigd dat de diverse belangengroepen er van overtuigd zijn, dat de polder groen moet blijven.

G. v.d. Veer

Het juridisch kader

De Boldootstrook was tot voor kort een juridisch onbeschermd gebied. Nagenoeg alle gronden zijn in handen van particulieren en er is geen bestemmingsplan op van toepassing. Het enig juridisch instrument dat de gemeente kon hanteren was de bouwverordening waaraan bouwplannen getoetst moeten worden. Deze verordening zegt o.m. iets over de maximale bouwhoogte, doch is ontoereikend om ongewenste ontwikkelingen in dit gebied tegen te gaan.

Dit was ook de reden waarom het Wijkopbouworgaan 'Bos en Lommer' in oktober van het vorig jaar bij de wethouder voor de Ruimtelijke Ontwikkeling aandrang op het nemen van een besluit om een bestemmingsplan voor het gebied voor te bereiden. Op 31 januari j.l. besloot de gemeenteraad daartoe, tezamen met het gebied van de Overbraker Binnenpolder. Dit houdt in dat alle bouwvoorwaarden die vóór die datum bij het gemeentebestuur zijn ingediend en voldoen aan de bouwverordening gehonoreerd moeten worden. Aanvragen die ná die datum zijn ingediend, kunnen worden aangehouden tot het bestemmingsplan vastgesteld is.

De bouwvoorwaarden van De Waal en de Halico Groep zijn in 1978 ingediend, en aan De Waal is inmiddels vergunning verleend. De bouwvergunning voor Halico zal niet lang meer op zich laten wachten.

Wat wil Bos en Lommer met de Boldootstrook?

De Werkgroep Ruimtelijke Ordening van het Wijkopbouworgaan 'Bos en Lommer' heeft dat onlangs weer eens op een rijtje gezet. Bos en Lommer wil dat de 'Boldootstrook' in de toekomst — en uiteraard in het bestemmingsplan — een recreatieve groenfunctie krijgt. Daartoe zullen de particuliere gronden bij gelegenheid door de gemeente moeten worden teruggekocht. Na de verlegging van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem kan deze groenstrook verbonden worden met het volkstuinenpark Sloterdijkermeer. Op de oude spoordijk kan een fiets- en wandelpad worden aangelegd, ondermeer naar het recreatiegebied Spaarwoude.

Mocht het voor de gemeente niet mogelijk blijken de particuliere gronden in de Boldootstrook terug te kopen, dan dient eventuele nieuwe bebouwing kleinschalig te blijven: niet langer, breder en hoger dan de huidige bebouwing. Tussen de Einsteinweg (A 10) en de Van 't Veerschool moet volgens Bos en Lommer een inval- of parallelweg naar de A 10 aangelegd worden, zodat men vanaf de Haarlemmerweg de A 10 in noordelijke richting kan bereiken, alsmede het industriegebied. Hierdoor wordt het doortrekken van de Bos en Lommerweg naar de Transformatorweg overbodig. Doorgaand autoverkeer wordt dan buiten de woonwijk gehouden en geleid via de ringweg (A 10) die daarvoor ook bedoeld is.

Oud-Sloterdijk

In Oud-Sloterdijk dient de woonfunctie behouden te blijven en zo mogelijk versterkt te worden. Het vijftiende eeuwse Petruskerkje en de bijbehorende gebouwen dienen een culturele functie te gaan vervullen. Aangevuld met enige recreatieve voorzieningen kan Oud-Sloterdijk een rustpunt worden voor zowel de bewoners van Bos en Lommer, als voor de werkers in het industriegebied.



U KOMT TOCH OOK??? VAN 9 UUR AF 'S-MORGENS BENT U VAN HARTE WELKOM. DUS SCHUIN TEGENOVER HET KERKHOF ST. BARBARA. LAAT DE KINDERBOERDERIJ ECHT EEN BOERDERIJ ZIJN VOOR DE KINDEREN



De kinderboerderij op z'n oude stek

OP ZATERDAG 8 EN ZONDAG 9 JUNI MOET DE KINDERBOERDERIJ 'SPAARN DAM' WORDEN VERPLAATST

Door de aanleg van de Hemtunnel en aanverwante spoorlijnen dient de kinderboerderij 'Spaarndam' aan de Spaarndammerdijk te worden verplaatst. Het nieuwe terrein is eveneens aan de Spaarndammerdijk schuin tegenover het kerkhof St. Barbara.

Dankzij de medewerking van de gemeentelijke Waterleiding wordt water aangelegd, er komt hout voor de bouw van een stal enz. enz.

Op zaterdag 8 en zondag 9 juni a.s. roepen wij alle buurtbewoners op een handje te helpen. Het wordt een groot feest!

Aan de ene kant worden kinderen beziggehouden met spelletjes, pony-rijden enz.; ook aan de andere zijde kunnen mannen en zeker ook vrouwen helpen met timmeren, koffie zetten enz. enz.

Neem allen een stuk gereedschap mee, zoals b.v. hamers, zagen, nijptangen, knijptangen, schep- pen, spijkers, krammen enz. enz. Ook doen wij een beroep op de verenigingsbesturen, het buurt- en clubhuiswerk om te helpen.

Door toewijzing van dit stuk grond kan De Stichting Kinderboerderij 'Spaarndam' zich verder aan hun taak wijden de kinderboerderij uit te breiden.



westerpark

UITBREIDING EEN NOODZAAK

Het Westerpark heeft voor de omliggende buurten altijd een belangrijke functie gehad. Iedereen die zijn jeugd hier heeft doorgebracht, kan er van mee praten.

Naast speelgelegenheid voor het park door zijn mooie vogeleiland ook voor andere recreatiemogelijkheden. Ook zullen misschien met een terugdenken aan de politieke lijke openlucht debatten, zaterdag bij de uitgang plaatsvonden. Menigeen heeft scholing ontvangen.

De afmetingen van het park bescheiden geweest, terwijl spoorbanen en de Haarlemse nodige rust bijdraagt. Bij woonbuurten in 1867 werd Openbare werken een park maal zo groot was als de h werd later een gedeelte opge van de gasfabriek.





Wat zijn de normen?

De gemeente heeft in 1974 een aanzet gegeven voor het verwirkelijken van groenvoorzieningen in de stad. In dat jaar verscheen een structuurnota deel A en B, waarin enkele normen gehanteerd werden. Men kwam, rekening houdend met de beperkte mogelijkheden in de oude buurten, tot een minimum eis van 4m² groen per inwoner. Op kaartbijlage J van genoemde nota staat aangegeven hoeveel groen per wijk er nu is en hoeveel iedere wijk tekort komt. De grootste tekorten liggen heel duidelijk in Bos en Lommer, Staatslieden- en Hugo de Grootbuurt, Spaarndammerbuurt, Haarlemmer- en Zeeheldenbuurt, de Jordaan en de binnenstad.

Daarom zal er een recreatiegebied of stadsdeelpark voor deze wijken moeten komen op de strook grond tussen de Haarlemmerweg en in de toekomst naar het noorde te verplaatsen spoorlijn Amsterdam-Haarlem.

In dit recreatiegebied is ook een plaats gedacht voor educatieve voorzieningen, bijvoorbeeld een kinderboerderij en schoolwerktuinen, alsmede voor volkstuinten en buitensportvoorzieningen. Aan dit gebied wordt ook een scheidingsfunctie toegedacht tussen de industrieterreinen Sloterdijk I, II en III en de woonbuurten. Bovendien zou deze groene strook een fietsverbinding met het recreatiegebied Spaarnwoude mogelijk maken.

Een volwaardig stadsdeelpark zou naar onze

mening voor de 45.000 omwonenden een oppervlakte van 27 ha. (dit is 6 m² per bewoner) dient te krijgen.

Wat is er nu aan de hand?

In het verleden en ook bij het recente overleg gebleken dat er weinig gevoel bestaat voor een harde noodzaak voor recreatie. Kersvers in ons geheugen ligt nog de aanslag op het Westerpark door de Nederlandse Spoorwegen in 1971. Gezamenlijk verzet van de buurtbewoners heeft dit op het nippertje kunnen keren. Nu dreigt weer een nieuwe aanslag van de zijde van het Gemeentevervoerbedrijf.

Wat is het geval?

Het openbaar vervoer heeft ter aanvulling van de twee bestaande remises aan de Havenstraat en de Lekstraat een derde remise nodig, welke in directe relatie met het Centraal Station dient te staan.

De dienst Stadsontwikkeling geeft aan een vestiging van deze remise op het terrein van de Westergasfabriek de voorkeur boven andere mogelijke plekken. Voor de aanleg van de aan- en afvoerwegen zou een gedeelte van de Haarlemmertrekvaart gedempt moeten worden. Welke Stadsontwikkeling bereid te bevorderen dat het resterende deel van de Westergasfabriek bij het park betrokken wordt, mits de gemeenteraad hiervoor de financiële middelen goedkeurt.

Hun opdeling luidt dan: Westerpark 14,5 ha.

Tramremise 3,5 ha.

Gas verdeelstation 2 ha.

De afgevaardigden van de buurten bij het overleg Over de Overbrakerpolder hebben dit van de hand gewezen om de volgende redenen:

1. het aantal overblijven m² groen wordt onvoldoende
2. het als één deel geziene recreatiegebied langs de Haarlemmerweg wordt in tweeën gesplitst, de remise zou midden in het groen komen te staan
3. de geluidsoverlast van een remise tast de recreatieve functie van het park aan
4. de geluidsoverlast van de aan- en afvoerwegen van de tram op de gedempte Haarlemmertrekvaart aan de ene zijde en de uitgebreide spoorlijnen aan de andere zijde vermeerderen deze overlast. In het park zal nauwelijks meer een rustig plekje te vinden zijn
5. de geluidsoverlast van de aangrenzende woningen aan de Haarlemmerweg
6. het verloren gaan van de Haarlemmertrekvaart, terwijl deze toch eigenlijk een onderdeel is van het recreatiegebied.

De dienst Stadsontwikkeling bleek tijdens het overleg nauwelijks bereid te zijn een vestiging op andere plaatsen te overwegen en met elkaar te vergelijken. Een aantal alternatieve plekken wordt om summere redenen afgewezen.

Eisen

De buurtvertegenwoordigers hebben geëist dat een eerlijke afweging van mogelijke vestigingsplaatsen zal plaatsvinden. Zij hebben gesteld dat het niet hun taak is om oplossingen aan te dragen. Wel is gewezen op mogelijkheden aan de Westerdoksdijk (terrein NS) en bij de Rietlanden in het Oostelijk stadsdeel.

Zij zien de aanleg van een stadsdeelpark als een onderdeel van het totale stadsvernieuingsproces in de omliggende buurten. Als bij de bouw van nieuwe stadswijken elders stadsparken aangelegd kunnen worden, dan behoeven onze buurten niet met minder genoegen te nemen.

Een toekomstig recreatiegebied behoeft uiteraard ook goede verbindingen met de omliggende buurten. Deze kunnen gevonden worden door de aanleg van enkele fiets- en voetgangersbruggen over de Haarlemmertrekvaart en een tunnel onder het spoorwegemplacement naar de Zaanstraat.

Over de indeling van het park zou in een latere fase met een meer uitgebreide groep bewoners overleg kunnen plaatsvinden.

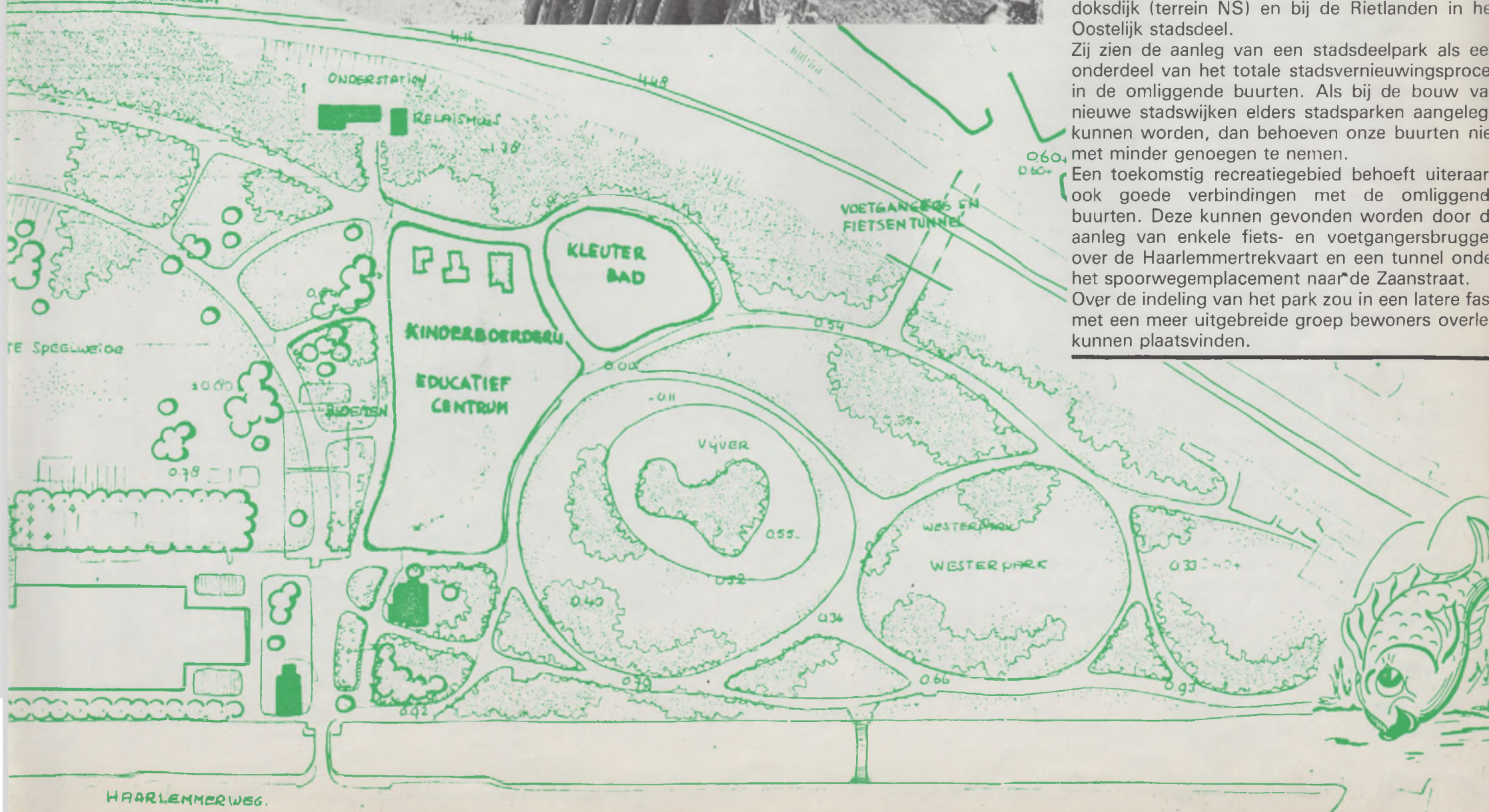
stadsdeelpark !

nderen, biedt
artijen en het
aantrekkelijke
buurtbewoners
veemoed ook
nsbeschouwe-
vroeger elke
Nassauplein
zijn politieke

altijd tamelijk
ng tussen de
niet tot de
ozet van de
r. Kalff van
en, dat twee
5 ha. Helaas
voor de bouw



PROJECT A'DAM-HAARLEM



halve eeuw oud plan dreigt te worden doorgedrukt.

DOORTREKKEN VAN DE BOS EN LOMMERWEG? NOOIT!

Een van de belangrijkste strijdpunten bij het overleg is het probleem van het verkeer en wel de zgn. noord-zuid verbinding, tussen Haarlemmerweg en de Transformatorweg.

Om deze problematiek duidelijk te kunnen maken, is ons uitgangspunt van belang. Wij zijn het overleg ingegaan op basis van een aantal voorwaarden. De belangrijkste daarvan is dat het plangebied, Westerpark en Overbraker polders een recreatieven en groenfunctie gaat krijgen voor de betrokken buurten. Verkeersafwikkeling wordt van deze functies afgeleid. De gemeente is hiermee akkoord gegaan. Alleen als puntje bij paaltje komt, blijkt de gemeente toch andere uitgangspunten te hanteren!

Consequentie van onze voorwaarde is, dat er een doorlopende groenzone tussen de Haarlemmerweg en het Hemspoordijklichaam, gerealiseerd gaat worden. Die groenzone mag absoluut niet door een verkeersdoorbraak onderbroken worden, zoals b.v. het doortrekken van de Bos en Lommerweg. Hierdoor zal zowel de bereikbaarheid van de verschillende stukken sterk verminderen als ook de kwaliteit van de groenvoorziening zelf op een allerbelabbertst peil terecht komen. Wat heb je aan een klein stukje groen, waar het verkeer aan alle kanten langs raast; WIJ WILLEN GEEN BERMTOERISTEN WORDEN!

Het Hemspoordijklichaam: de grote boosdoener

Oorzaak van het verkeersprobleem is in eerste instantie het aanbrengen van het enorme zandpakket ten behoeve van de toekomstige Hemspoorlijn. Dat dijklichaam zal in '81 de Kabelweg (bij het station Sloterdijk) definitief afsnijden. Het is niet mogelijk gebleken hier een autoviaduct aan te brengen. Daarvoor is niet alleen aan weerszijden van de spoordijk te weinig ruimte, waardoor de opritten te steil zouden worden, maar leveren ook, de naam zegt het al, de daar aanwezige kabel- en leidingbundels onoverkomelijke problemen op. Alleen de fiesters — die hebben sterke benen — zullen via een fietstunneltje onder de spoordijk naar de andere zijde kunnen komen.

Deze verkeersafsluiting veroorzaakt behoorlijke problemen. De vraag is hoe in de toekomst het autoverkeer van Sloterdijk naar de industrieterreinen kan komen. De gemeente heeft daarvoor een voorstel gedaan. Met behulp van het hierbij afgedrukte schetsje zullen we dit nader onder de loep nemen. Eerst moet nog vermeld worden, dat er een onderscheid gemaakt moet worden tussen een tijdelijke en een definitieve verbinding.

Wat is namelijk het geval?

Zolang de spoorlijn Amsterdam-Haarlem het huidige traject blijft volgen is een **definitieve** oplossing zeer moeilijk te maken. Wanneer deze lijn omgelegd gaat worden, is nog niet bekend. IN het artikel over de spoorwegproblematiek kunt u hier meer over lezen.

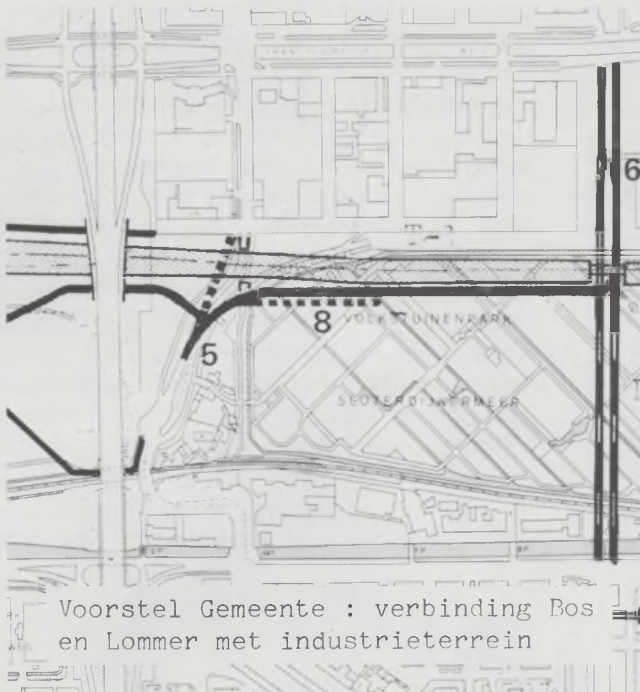
Wat stelt de gemeente voor?

Allereerst de tijdelijke oplossing, de zgn. weg over de steunberm. De gemeente heeft tijdens het overleg met de buurten voorgesteld een tijdelijke weg aan te leggen, welke vanaf de spoorwegovergang bij het station Sloterdijk eerst de oude Kabelweg volgt en vervolgens naar het Oosten afbuigt via de brede steunberm langs de nieuwe Hemspoordijk en daarna in het verlengde van de Bos en Lommerweg met een scherpe bocht via een tunnel onder de spoordijk gaat en daar aansluit op de Contactweg. Zie schets bij nummer T-1.

Wat is de bedoeling hiervan?

Deze tijdelijke oplossing kan na het omleggen van de lijn A'dam-Haarlem plaats maken voor een definitieve oplossing (D-1), welke bestaat uit het doortrekken van de Bos en Lommerweg over de Haarlemmervaart langs het gebouw van de Rijkspostspaarbank via de dan reeds aanwezige autotunnel naar de Contactweg. Deze gedachte over het doortrekken van de Bos en Lommerweg is al tamelijk oud. Zij dateert van vòòr de oorlog, toen in het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935 deze oplossing gekozen was. Wat betekent één en ander?

De **tijdelijke** weg zal de rust van de toch al reeds sterk ingekrompen volkstuintencomplexen Sloterdijk



dijkermeer en Nut en Genoegen nog verder aantasten. Denkt u zich eens in: Recreatie in je volkstuin met aan de ene zijde de genoemde weg en de Hemspoorlijn en aan de andere zijde 25 meter hoge kantoorgebouwen op de Boldoostrook. Een verre van ideale situatie en voor de volkstuinders onaantvaardbaar.

Wat betreft de **definitieve** oplossing van het doortrekken van de Bos en Lommerweg zegt de gemeente dat dit noodzakelijk is voor het woonwerkverkeer tussen Bos en Lommer en het industrieterrein. Op onze vraag naar gegevens over het aantal mensen dat vanuit Bos en Lommer en de Staatsliedenbuurt naar het industrieterrein moet, kwamen geen exacte gegevens op tafel. Het Havenbedrijf, de pachtheer van de industrieterreinen, zegt dat de toegankelijkheid van het industrieterrein verbeterd moet worden, maar tijdens het overleg liet men in het midden langs welke weg dit geschieden moet. Wat zullen de gevolgen zijn van het doortrekken van de Bos en Lommerweg?

De belangrijkste consequentie is reeds genoemd; de groenzone wordt in twee stukken opgedeeld en bovendien zal deze doorbraak weer ten koste gaan van vele volkstuinten (100? 200?) zodat het complex nog verder geruïneerd zal worden. Maar ook zal de verkeersoverlast in de Staatsliedenbuurt en in Bos en Lommer toenemen.

Het zware vrachtverkeer zal vanaf het industrieterrein zijn weg zoeken via de Bos en Lommerweg en de Van Hallstraat naar de Bilderdijkstraat en Nassaukade. Een vreemde situatie, temeer als je bedenkt dat de gemeente in het Verkeerscirculatieplan deze 'binnenring' niet voor doorgaand verkeer wil gebruiken, maar daarvoor de Coentunnelweg (de A10) heeft gekozen.

Al met al een zeer slechte oplossing, welke onze buurten bijzonder veel overlast zal gaan bezorgen

en bovendien in strijd is met diverse eigen rapporten van de gemeente. Dit was overigens één van de vele raadsels bij het overleg. Keer op keer moesten de buurtvertegenwoordigers constateren dat de voorgestelde oplossingen aan vele kanten mank gaan en slecht beargumenteerd werden. Harde feiten dat dit nu de enig mogelijke oplossing was, kwamen niet op tafel.

Andere mogelijkheden zijn er ook!

Onder druk van de buurtvertegenwoordigers zijn er bij het overleg ook andere mogelijkheden op tafel gekomen. Bij deze mogelijkheden hoeft de groenzone niet doorbroken te worden, waarbij de buurtbelangen op niet zo'n afschuwelijke wijze geschaad hoeven te worden. Deze mogelijkheden staan op de andere kaart aangegeven. De letters T verwijzen naar tijdelijke oplossingen en de letters D naar definitieve. De tijdelijke mogelijkheden zijn: (Zie tekening.)

T-1 Vanaf de spoorwegovergang Sloterdijk met een oprit naar de Coentunnelweg, over het viaduct Hemspoorlijn en dan via de bestaande afslag naar de Basisweg. Het verkeer vanaf de Basisweg richting Haarlemmerweg kan dan aan de andere kant langs de Coentunnelweg 'lopen'. Bij de oude Haarlemse lijn zijn er twee mogelijkheden of door het bestaande viaduct naar de spoorwegovergang Kabelweg of direct over een nieuw te maken spoorwegovergang ten westen van de Coentunnelweg naar de Haarlemmerweg.

T-2 Vanaf het oude station Sloterdijk onder de Coentunnelweg door en vervolgens via het nieuw te bouwen viaduct in het verlengde van de Radarweg naar de Basisweg.

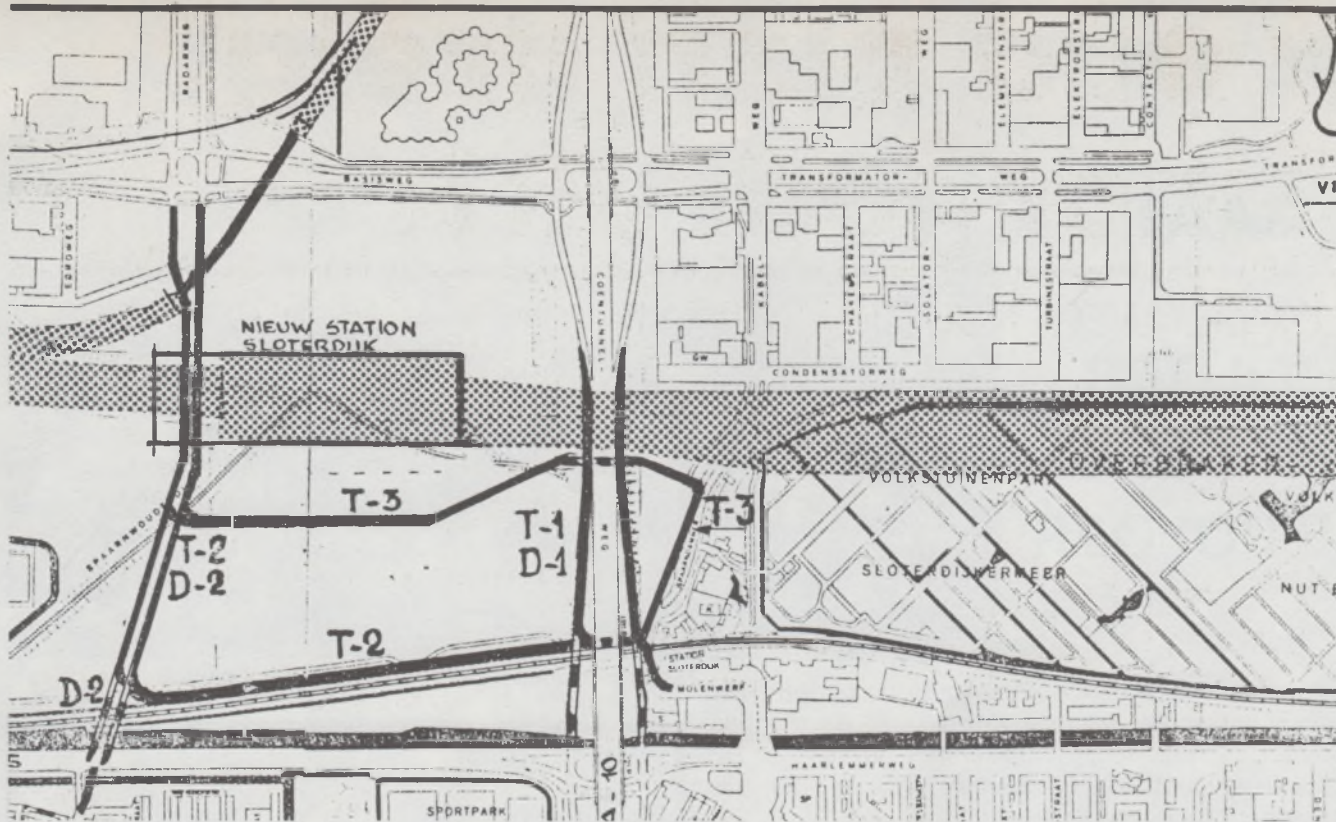
T-3 Over de bestaande Kabelweg tot de Hemspoorbaan en van daar onder de Coentunnelweg door naar het nieuwe station Sloterdijk.

Deze verbinding is zelfs in de bestaande gemeentelijke plannen naar voren gebracht als de verbinding tussen de stations Sloterdijk 1 en Sloterdijk 2. In dit verband moeten we toch wel melding maken van de onduidelijkheid van de gemeentelijke plannen. Vermelde de gemeente nog vorig jaar zomer in het toen uitgebrachte verkeerscirculatieplan, dat de Radarweg de Kabelweg zou vervangen. Bij het overleg bleek dat standpunt alweer geheel te zijn veranderd!

De definitieve mogelijkheden willen we wat uitvoeriger bezien: D-1. Na het verleggen van de spoorlijn naar Haarlem vanaf de Haarlemmerweg over de vaart aan weerszijden van de A-10 via opritten aansluiten op de A-10 en vervolgens als bij mogelijkheid T-1 beschreven naar de Basisweg. Als bezwaren tegen deze oplossing kunnen genoemd worden: a. de breedte van het viaduct over de Hemspoorlijn is hier niet op berekend. Daarom zouden aan weerszijden van het in aanbouw zijnde viaduct twee extra rijbanen toegevoegd moeten worden; b. de afslagen raken overbelast. Dit zou opgevangen dienen te worden door een reconstructie van de aansluiting op de Basisweg. Wat zijn de voordelen van deze oplossing?



Spoorwegovergang Kabelweg



Mogelijkheden

a. het verkeer stoort niet de woongebieden
b. het recreatiegebied blijft intact
c. het oude dorp Sloterdijk wordt niet aangetast
d. het verkeer wordt meteen via de ringweg geleid overeenkomstig de gedachte achter het verkeerscirculatieplan en de structuurnota deel C. D-2. Na het verleggen van de spoorlijn naar Haarlem een directe verbinding vanaf de Haarlemmerweg ter hoogte van de Burgemeester Fockstraat via een viaduct naar de Radarweg. Als bezwaar hier tegen kan aangevoerd worden dat het verkeer dan mogelijk via de Burgemeester Fockstraat door Slotermeer zou gaan rijden. Dit is te ondervangen door de verbinding Haarlemmerweg-Burgemeester Fockstraat alleen voor fietsers en openbaar vervoer open te stellen. Een tweede bezwaar zou de tijdsplanning kunnen zijn. Deze zal

aangepast moeten worden. Als positieve punten kunnen genoemd worden:

a. betere spreiding van het verkeer
b. het verkeer stoort geen woonbuurten
c. het recreatiegebied wordt niet aangetast
d. het geplande kantorencentrum en het station worden goed bereikbaar
e. het oude dorp Sloterdijk wordt niet aangetast. Als derde mogelijkheid kan nog genoemd worden de combinatie van D-1 en D-2. De buurtvertegenwoordigers zijn tot de conclusie gekomen dat de bovengenoemde alternatieve mogelijkheden vele voordelen bieden boven de door de gemeente voorgestelde oplossing. Zij willen daarom het gemeentebestuur vragen deze mogelijkheden serieus te laten onderzoeken. Wij zouden bij deze uiteenzetting niet volledig zijn door te zwijgen over een factor, welke bij de door de gemeente voorgestelde oplossingen een

belangrijke rol speelt. We doelen hier op de wensdroom van Stadsontwikkeling de rijksweg A-5, een derde racebaan tussen Halfweg en Amsterdam, naast de bestaande Haarlemmerweg en de Basisweg. SO voert hiervoor als belangrijkste reden aan dat op deze manier de woongebieden van Slotermeer direct gekoppeld kunnen worden aan de recreatiegebieden. Op zich zou dat geen gek idee zijn, als de Haarlemmerweg dan ook daadwerkelijk teruggebracht wordt tot een twee-baans weg. Maar daarover hoor je ze niet bij SO. Van meerdere zijden — we denken aan de actie 'Red de kluten' — is hiertegen oppositie gekomen. Ook Rijkswaterstaat schijnt hier vooralsnog weinig voor te voelen. Deze nieuwe A-5 zou met uitgebreide bogen op de A-10 aangesloten moeten worden, hetgeen voor het oude dorp Sloterdijk erg bedreigend is.

Hoe moet het nu verder?

Men kan zich afvragen hoe het komt dat in dit stadium nog zoveel onduidelijkheden aanwezig zijn. Jarenlang is men zonder overleg met de buurten bezig geweest met plannen maken, alle verzoeken om inspraak negerend.

De huidige wethouder voor de Ruimtelijke Ordening, M. v.d. Vlis, heeft onder druk van de bezetting van de boerderij, een overleg met de buurten geopend. Uit dit overleg komen nu nieuwe gezichtspunten. Deze zullen gezien moeten worden. De buurtvertegenwoordigers zijn van mening, dat als het huidige college van B. en W. van oordeel is dat de buurten recht hebben op overleg, zij ook de moed zullen moeten opbrengen de fouten, welke in het verleden zijn begaan, te herstellen. Dat betekent o.a. dat de nieuwe gezichtspunten opgenomen worden in de besluitvorming.

Het college kan er op rekenen dat de buurten de komende ontwikkelingen nauwlettend in de gaten zullen houden en zondig actie zullen voeren om zodoende de behaalde en nog te behalen resultaten van het overleg daadwerkelijk tot uitvoering te brengen.

VIADUKT TRANSFORMATORWEG NOG MEER OVERLAST VOOR SPAARNDAMMER- EN ZEELHELDENBUURT

Drie jaar lang zijn de buurten buiten ieder overleg en informatie over de voortgang van het Hemspoorproject en andere ontwikkelingen in de Overbraker polder gehouden.

Eind oktober vorig jaar werd het de buurtorganisaties in de Spaarndammer- en Zeelhedenbuurt en de Gouden Reael duidelijk, dat de gemeente het voornemen had een boerderij aan de Spaarndammerdijk te slopen. Op vragen, wat de reden van de sloop was en of er wel een vergunning voor de sloop was afgegeven, werd door de gemeente geen duidelijk antwoord gegeven, tot grote woede van de buurtorganisaties.

Al vrij snel met de bezetting werd duidelijk, dat de gemeente de boerderij wilde slopen voor aanleg van een viaduct; het viaduct Transformatorweg op de driesprong bij de Spaarndammerdijk. Dat viaduct is nodig voor uitbreiding van een aantal opstelsporen voor de lijnwerkplaats van de NS en voor een aansluiting van de Schiphollijn op de huidige spoorlijn naar Zaandam in een latere fase. In het ambtelijk apparaat praat men echter niet over viaducten, doch uitsluitend over genummerde kunstwerken. Het viaduct Transformatorweg staat dan ook als Kunstwerk 16 te boek (K.W. 16).

Tegen het viaduct zelf bleek weinig meer te doen. De door de buurten bij het overleg ingebrachte variant, waarbij de boerderij gespaard kon blijven werd niet in discussie genomen. De planvorming en voorbereidende werkzaamheden waren al in een te ver gevorderd stadium. De buurtvertegenwoordigers hebben echter wel een marginale wijziging bij de situering van het viaduct kunnen bewerkstelligen. Het viaduct zal een paar graden gedraaid worden, zodat een aansluiting in latere fase van de IJ-boulevard door de houthaven heen op het viaduct tot de mogelijkheden zal behoren.

Verbindingen met de IJ-boulevard

Wat is er nu verkeerstechnisch bekeken zo belangrijk aan dat viaduct? Om die vraag te beantwoorden moeten we eerst de huidige verkeerssituatie beschrijven. Over de Spaarndammerdijk, Tasmanstraat en van Diemenstraat en Westerdoksdijk loopt de IJ-boulevard, een levensgevaarlijke gevaarlijke stoffenroute tussen Oost en West Amsterdam.

De meest gore rotzooi wordt er over die weg vervoerd. De woonsituatie van de bewoners langs



Dramatische sloop van de boerderij na 1½ maand bezetting (22 december 1978)

die route is allerbelabbertst. Het gedreun van het zware vrachtverkeer blijft dag en nacht doorgaan. Het is er in die woningen vaak niet te harden van het lawaai en de stank.

Daarom wordt er al sinds een aantal jaren vanuit de Spaarndammer- en Zeelhedenbuurt actie gevoerd voor verlegging van de IJ-boulevard door de houthavens heen.

Op de route industriegebied Sloterdijk-Centrum via de Transformatorweg en de IJ-boulevard ligt nu de spoorwegovergang met de lijn naar Zaandam. Die spoorwegovergang werkt als een barrière, omdat die zo vaak gesloten is. Daardoor zijn de heren automobilisten ook niet zo snel geneigd om deze route naar het centrum te nemen.

Met het nieuwe viaduct zal de barrière van de spoorwegovergang weggenomen worden, omdat de Transformatorweg rechtstreeks op de IJ-boulevard wordt aangesloten. De verkeersdruk op de IJ-boulevard zal toenemen met alle gevolgen van dien.

Ook in de gemeenteraad is dit probleem onderkend. Door het raadslid Lankhorst werd bij

de behandeling van het Hemspoorproject in de raad van 30 januari van dit jaar een motie ingediend om de ingebruikneming van K.W. 16 te koppelen aan de uitvoering van de IJ-boulevard door de haven heen. Dit om de te verwachten (nog) grotere verkeersoverlast voor de Spaarndammer- en Zeelhedenbuurt op te vangen. Een meerderheid in de raad stemde voor. Nu moet u niet denken, dat het probleem van de IJ-boulevard hiermee op afzienbare termijn opgelost zal worden. Dat zal zeker niet van een leien dakje gaan! Wat is het geval? De wethouder voor de Ruimtelijke Ordening heeft tegen de motie gestemd, omdat hij deze te vaag vond. Maar in wezen gaat het om een centenkwesie of beter gezegd een miljoenen kwesie, waarvoor de wethouder zich vooralsnog niet bereid heeft getoond daarvoor de financiële middelen vrij te maken. Dat is een schandelijke zaak. Afgezien van het feit, dat hij de buurten in de prut laat zitten, lapt hij ook de democratische besluitvorming in de raad aan z'n laars. Wij zullen met ons allen moeten vechten voor verlegging van de IJ-boulevard

Zo nu en dan hoor je nog wel eens iemand het idee opperen om bij de Haarlemmerpoort een stationnetje te maken. Een eeuw geleden stond daar vlakbij ook een stationnetje; vandaar tufde 's lands oudste stoomtreintje naar Haarlem.

De vele molens die de polders rond de spoordijk bemaalden, kon je vanuit de meer of minder beroette ramen zien; langs de trekvaart trokken wellicht de paarden platbodems door het rimpelende water.

Hoe anders is het nu! Van Haarlem naar Halfweg zie je nog polderland en wat plassen, maar halverwege heb je die helft ook gehad. Nu zie je eerst een 'bosplan' in aanleg; de jonge boompjes zullen op tijd volwassen zijn, mocht Amsterdam aan Haarlem vastgroeien.

Daarna verandert het waterige Holland helemaal in een rommelige woestijn. Misschien zit er olie in de grond, getuige enkele zilveren cylinders, ergens tussen de hobbelige en schraal begroeide zandhopen die opgespoten werden voor nieuwe havens, industrieën en overslagbedrijven, die er niet helemaal kwamen.

Haasjes, konijnen en naar men zegt van elders verdreven zeldzame vogels en zigeuners voelen zich er al jaren aardig thuis. Door het andere raampje zie je dat de stad al lang begonnen is: naast de trekvaart razen nu de moderne paardekrachten langs de monotone huizenblokken voort. Wanneer de trein vaart begint te verminderen en onder de drukke Coentunnelweg door is gegaan, wend je je blik snel af van de mengeling van nieuwe en vervallen kantoorgebouwen, die voor

DE TREIN

GAAT

HOLDER

DE POLDER



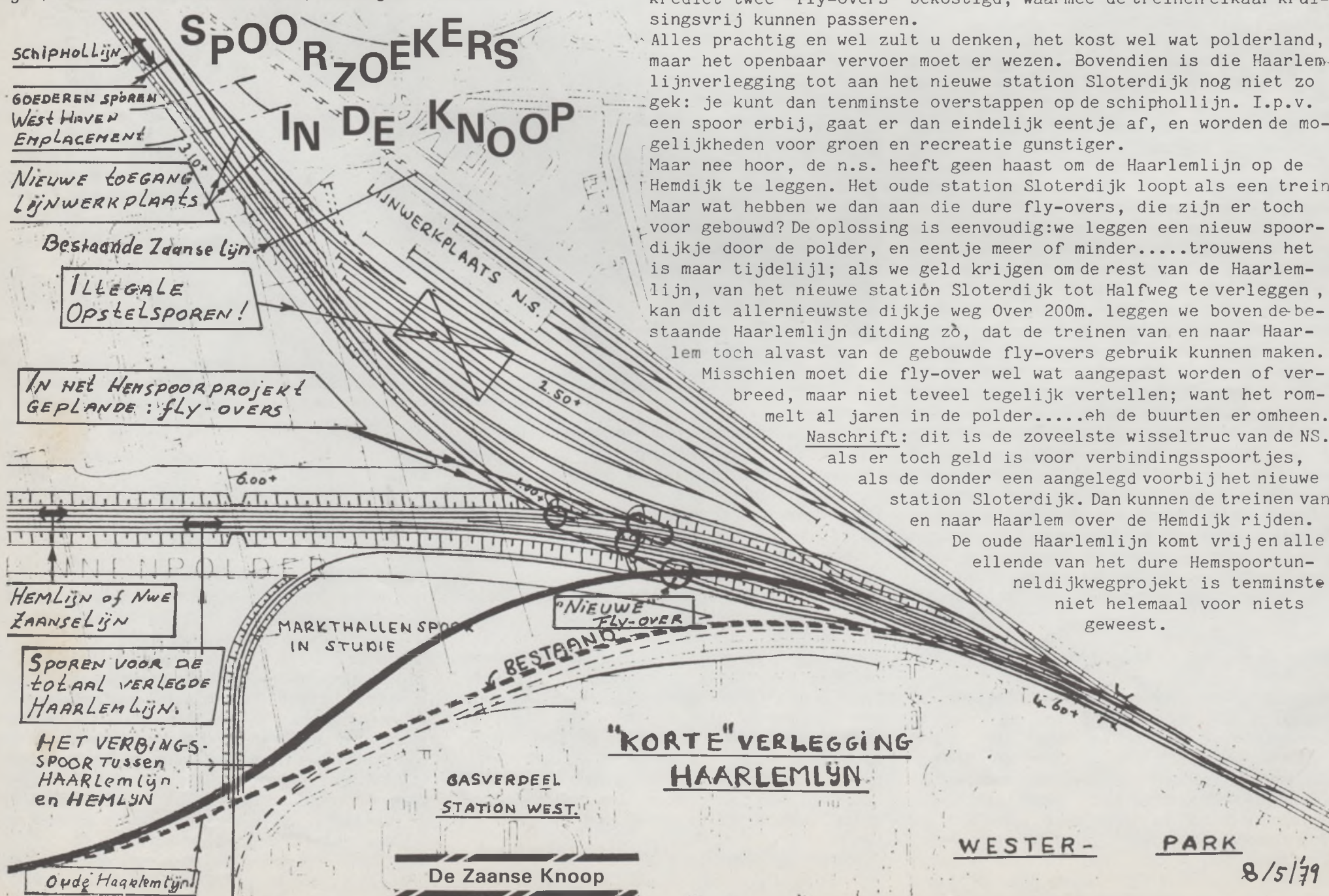
In 1844 stapte je hier op de trein naar Haarlem.
(Foto: Gemeentelijk Archief.)

Winst en verlies

Dichtbij een haven, in het druk bevolkte westen van ons land, merk je des te sterker de gevolgen van de zich snel ontwikkelende industriële maatschappij: wegen en spoorwegen laten niet veel ruimte meer over; de wortels van het bestaan dreigen verstikt te raken in de 'geen tijd en geld economie'.



Onlangs werd het zand weer in beeld gebracht om te zien of het wel goed ligt. (Foto: Dienst Publieke Werken, Afdeling S.O. Structuur.)



Boven het Westerpark gaan de Zaanse en Haarlemlijn uiteen. Van deze laatste takt een goederenspoor, voor tweemaal daags een paar wagons, naar de Markthallen af. Via de Zaanse lijn kan je de Lijnwerkplaats, opstelsporen en verderop het Westhavenemplacement bereiken. Tussen beide lijnen begint de polder: de recreatieve en agrarische bedrijvigheid bezweek snel onder toenemend infrastruktureel geweld. Eerst doemde het schimmige Hemspoorplan op. De 600 miljoen gulden voor dit project worden ook besteed om de Hemdijk door de polder tweemaal zo breed te maken. Dan kunnen hier naderhand nog 2 sporen voor een nieuwe Haarlemlijn op. De droom van de plannenmakers uit de Dertiger jaren begint dan al aardig uit te komen: over de helft van de lengte en de drassigste ondergrond ligt de dijk al klaar om de Haarlemlijn tot aan Halfweg 400m. naar het Noorden te verleggen.

Voor elk wat rails

Onder het mom van het Hemspoorproject viel nog meer te realiseren: de Lijnwerkplaats wordt uitgebreid, hiervoor zijn opstelsporen nodig, om deze te bereiken nog meer rails. Deze sporen worden samen met....de Schiphollijn, die moet er ook nog eens door, aangesloten op het baanvak van de oude Haarlemlijn, even boven het Westerpark. Dit zou toch vrijkomen als de Haarlemlijn op de Hemdijk ligt. Om het geheel wat soepeler te doen verlopen, worden uit het Hemspoor-krediet twee "fly-overs" bekostigd, waarmee de treinen elkaar kruisingsvrij kunnen passeren.

Alles prachtig en wel zult u denken, het kost wel wat polderland, maar het openbaar vervoer moet er wezen. Bovendien is die Haarlemlijnverlegging tot aan het nieuwe station Sloterdijk nog niet zo gek: je kunt dan tenminste overstappen op de schiphollijn. I.p.v. een spoor erbij, gaat er dan eindelijk eentje af, en worden de mogelijkheden voor groen en recreatie gunstiger.

Maar nee hoor, de n.s. heeft geen haast om de Haarlemlijn op de Hemdijk te leggen. Het oude station Sloterdijk loopt als een trein. Maar wat hebben we dan aan die dure fly-overs, die zijn er toch voor gebouwd? De oplossing is eenvoudig: we leggen een nieuw spoordijkje door de polder, en eentje meer of minder....trouwens het is maar tijdelijk; als we geld krijgen om de rest van de Haarlemlijn, van het nieuwe station Sloterdijk tot Halfweg te verleggen, kan dit allernieuwste dijkje weg Over 200m. leggen we boven de bestaande Haarlemlijn ditding zo, dat de treinen van en naar Haarlem toch alvast van de gebouwde fly-overs gebruik kunnen maken.

Misschien moet die fly-over wel wat aangepast worden of verbreed, maar niet teveel tegelijk vertellen; want het rommelt al jaren in de polder....eh de buurten er omheen.

Naschrift: dit is de zoveelste wisseltruc van de NS.

als er toch geld is voor verbindingsspoortjes, als de donder een aangelegd voorbij het nieuwe station Sloterdijk. Dan kunnen de treinen van en naar Haarlem over de Hemdijk rijden.

De oude Haarlemlijn komt vrijen alle ellende van het dure Hemspoor-tunneldijkwegproject is tenminste niet helemaal voor niets geweest.