



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Noord-Holland

Bibliotheek

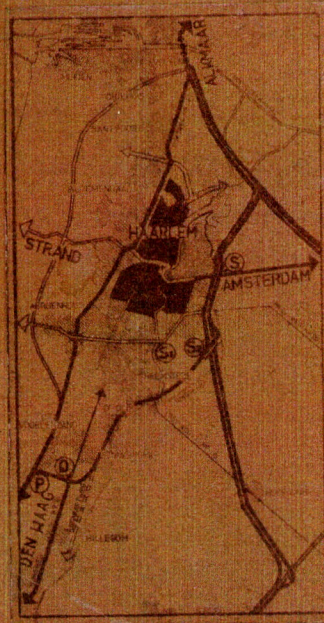
Nr. C 3405

WEGENVRAAGSTUK

DI: 86 3478-1

OM

HAARLEM



HAARLEM

1944

RYKSWATERSTAAT
ARRONDISSEMENT
HAARLEM

C.3405 +

bijlagen

HET WEGENVRAAGSTUK

OM

. HAARLEM .

■ RYKSWATERSTAAT ■

MEI 1944 .

HAARLEM

INHOUD.

Voorwoord. blz. 2 t/m 3.

§ I Inleiding. blz. 4 t/m 5

§ II Beschrijving van het gebied. blz. 6 t/m 8

§ III Vaststelling van de hoofdlijnen van het wegenplan. blz. 9 t/m 14

§ IV Het Plan Rijkswaterstaat. blz. 15 t/m 21

§ V Verkeersanalyse. blz. 22 t/m 30

§ VI De Delftweg en enkele voorloopige verbeteringen binnen de stadskern van Haarlem. blz. 31 t/m 34

§ VII De Duinweg. blz. 35 t/m 41

§ VIII De zuidelijke rondweg om Haarlem. blz. 42 t/m 46

§ IX De snelverkeersweg beoosten Haarlem. blz. 47 t/m 58

§ X Het verkeer Amsterdam-Velsen-IJmuiden; verbetering van weg no. 5. blz. 59 t/m 64

§ XI De Ringvaartweg. blz. 65 t/m 67

§ XII Samenvatting en voorstel met kostenoverzicht tot geleidelijken uitbouw van een wegenplan om Haarlem (Plan Rijkswaterstaat). blz. 68 t/m 83

Bij dit rapport behoort een afzonderlijke map met losse

bijlagen (in de tekst dubbel onderstreept):

- IV - 1 Plan Rijkswaterstaat
- VI - 4 Kruispunten in den Delftweg.
- VI - 5 Traverse door Aerdenhout.
- VI - 6 Kaart van Haarlem en omgeving op schaal 1:15.000.
- VII- 5 Aansluiting Duinweg aan weg no. 9 en tunnel te Velsen.
- IX - 1 Weg beoosten Haarlem.
Overzichtsteekening.
- IX - 2 Weg beoosten Haarlem.
Kruising met prov. weg no. 29.
Aansluiting aan Rijksweg no. 5.
- IX - 3 Weg beoosten Haarlem.
Kruising met Rijksweg no. 5.
- IX - 4 Weg beoosten Haarlem.
Ten Noorden van Rijksweg no. 5.
- IX - 5 afschrift van een rapport van den Landschapsarchitect Dr. Ir. J.P. Bijhouwer aan den Directeur van Openbare Werken der gemeente Haarlem.
- IX - 6 nota betreffende de kruising van den weg beoosten Haarlem met het Noorder Buiten Spaarne.
- IX - 7 Verkeer Amsterdam-Velsen.
Knooppunt bij Lijkanaal C.

Voorwoord.

De samenstelling van deze nota geschiedde ingevolge den brief van den Directeur-Generaal van den Rijkswaterstaat dd. 9 April 1942, no. 607, Afd. W. De inhoud van de nota werd mede bepaald door een op 8 October 1942 gehouden bespreking met het Hoofd van den Centralen Dienst voor de Wegen en de Bruggen. Evenbedoelde bespreking was een uitvlóeisel van het gestelde in de laatste alinea van genoemden brief van den Directeur-Generaal van den Rijkswaterstaat, waarin de wenschelijkheid te kennen wordt gegeven om, alvorens met het onderzoek van het wegvraagstuk om Haarlem een begin te maken, overleg te plegen met het evengenoemde Hoofd van Dienst.

Er is bij het samenstellen van het rapport vooral naar gestreefd de geheele materie zoo overzichtelijk mogelijk te behandelen.

Dientengevolge is de nota niet geworden een bloote beantwoording van evengenoemden brief. Op sommige punten is meer, op andere punten is minder gegeven dan werd gevraagd. Mede is hiervan de oorzaak, dat ook de ideeën van den Provinciaalen Planologischen Dienst inmiddels wijziging ondergingen, waardoor een andere opbouw van het rapport noodzakelijk was dan aanvankelijk was gedacht.

Met betrekking tot verbindingen, die geen rechtstreeksch verband houden met het doorgaand verkeer langs de Rijkswegen, is niet gestreefd naar volledigheid. Daarover is niet meer medegedeeld dan noodig is om een sluitend geheel te verkrijgen.

Met den aangehaalden brief van den Directeur-Generaal van den Rijkswaterstaat als uitgangspunt kan omtrent den inhoud van het rapport het volgende worden gezegd.

De kwestie van de verbetering van de verbinding tusschen de Rijkswegen nos. 9 (Haarlem-Velsen) en 8 (Haarlem-Sassenheim), (Noord-Zuid-verbinding) is diepgaand onderzocht; dit punt van onderzoek vormt het voornaamste deel van den inhoud van het rapport.

Teneinde eenig inzicht te verkrijgen in het tegenwoordige en het toekomstige doorgaand verkeer langs Haarlem, werd een analyse van het verkeer uitgevoerd, aan de hand van de in 1937 verrichte bijzondere tellingen (§ V). Het blijkt, dat dit doorgaand verkeer niet domineerend is en voorzover het Haarlem niet aandoet, zelfs zeer gering is te noemen. Dat is één van de redenen, waarom "de weg door de duinen" (§ VII) ten Westen van

Haarlem

Haarlem, die bij het begin van het onderzoek bestemd scheen te zijn een bijzondere plaats in te nemen in de routes voor doorgaand verkeer, gaandeweg op den achtergrond is geraakt.

Deze weg past als weg voor doorgaand verkeer niet in een planologisch verantwoord wegennet om Haarlem.

Verder is onder het oog gezien de vraag, hoe in de toekomst het verkeer Amsterdam-Velsen dient te geschieden (§ X); in nauw verband daarmede staat de vraag t.a.v. de verbetering van Rijksweg no. 5 (Amsterdam-Haarlem, eveneens § X).

Het plan voor de kruising van den rondweg om Haarlem met weg no. 5 is vrij ver uitgewerkt (§ IX). Ook is eenige aandacht besteed aan de kwestie tunnel of brug ter plaatse van het punt van kruising van dezen rondweg en het Noorder Buiten Spaarne (§ IX, bijlage IX-6).

De eventueele verbetering van de verbinding tusschen weg no. 5 ten Oosten en den weg no. 8 ten Zuiden van Haarlem is eveneens behandeld (§ VIII). Dit vraagstuk is echter niet loste maken van een goede oplossing voor het verkeer van Amsterdam naar Zandvoort.

De kwestie eener finantieele regeling tusschen Rijk, Provincie en gemeenten is, voor wat betreft de Noord-Zuid-verbinding tusschen de wegen nos. 8 en 9 vrij gedetailleerd behandeld (§ XII). Voor het overige is, mede op verzoek van het Hoofd van den Dienst voor de Wegen en de Bruggen meer aandacht besteed aan een planologisch juiste verantwoording van de aan te leggen wegen dan aan de finantieele consequenties.

De Hoofdingenieur
van den Rijkswaterstaat
in het arrondissement
Haarlem,

Haarlem,

1944.

(H.A.M.C. Dibbits).

§ I. Inleiding.

§ I. Inleiding. Door de Vaste Commissie voor uitbreidingsplannen in de provincie Noordholland wordt een streekplan voor Kennemerland-Liid samengesteld. Tengevolge van de aanwezigheid binnen dit gebied van een aantal Rijkswegen en hunne onderlinge verbindingen, welke laatste thans minder geschikt zijn voor de opneming van het doorgaand verkeer, zal dit streekplan niet anders dan in nauwe samenwerking met den Rijkswaterstaat tot stand kunnen worden gebracht. Een belangrijk element in het plan vormen verder de in uitvoering zijnde tunnelwerken te Velsen.

Het is derhalve een eerste vereischte, dat van de zijde van den dienst van den Rijkswaterstaat wordt nagegaan, welke werken ten behoeve van het doorgaand verkeer in het streekplan moeten worden opgenomen.

Daarbij zal voorloopig in het midden worden gelaten hoe de kosten van de ontworpen werken over de diverse overheidslichamen (Rijk, Provincie, Gemeenten) zullen moeten worden verdeeld.

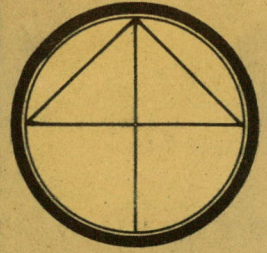
Er zal in de eerste plaats naar moeten worden gestreefd om een planologisch verantwoord wegensysteem te ontwerpen, waarbij het kostenvraagstuk weliswaar niet verwaarloosd mag worden, doch voorloopig in de tweede plaats komt.

Verder dient aandacht te worden besteed aan de volgorde van uitvoering van de ontworpen werken en aan den voor de uitvoering benodigde tijd.

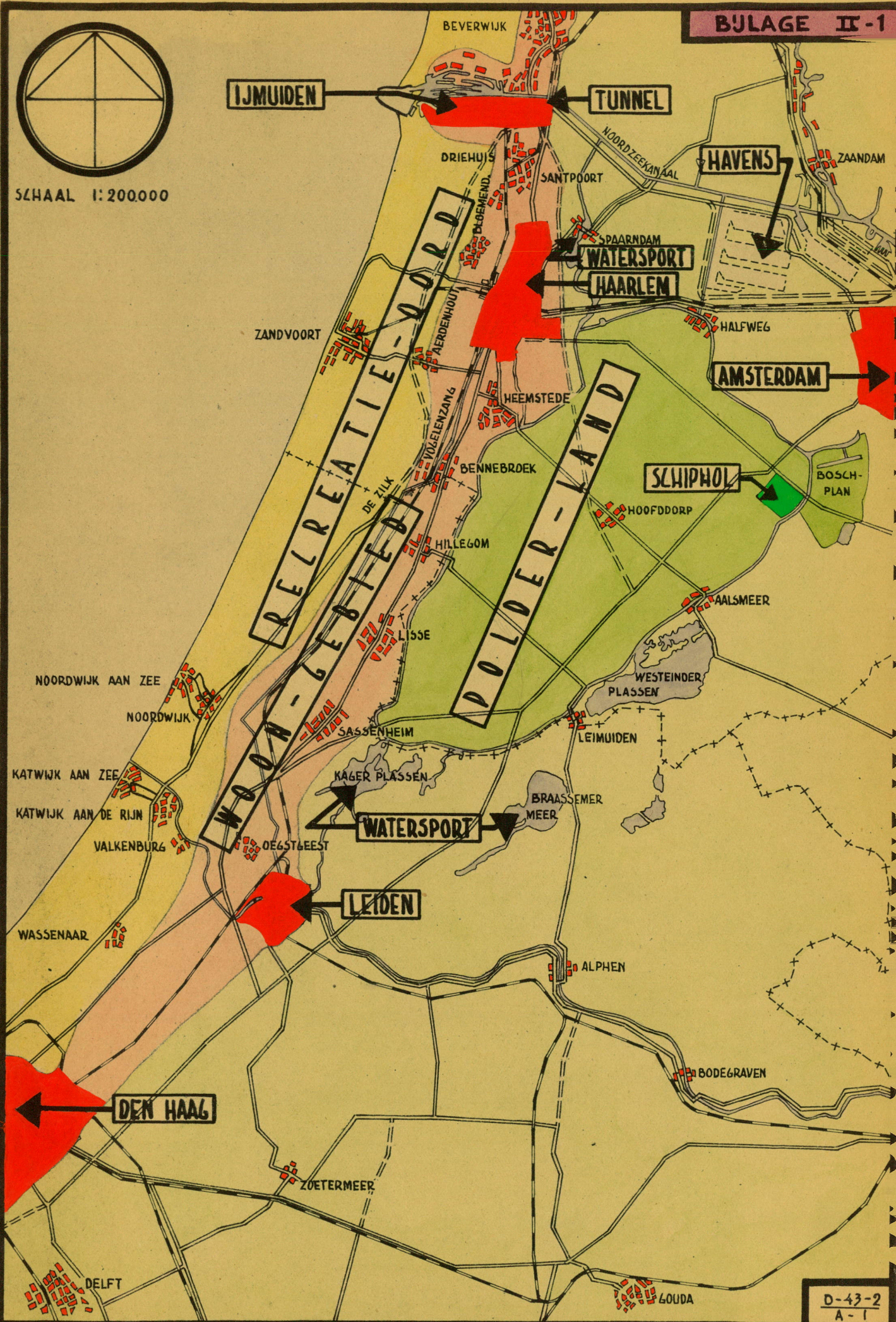
§ II. Beschrijving van het gebied.

Bijlagen:

II-1 Overzicht van het gebied in den driehoek Haarlem-Amsterdam-'s-Gravenhage.



SCHAAL 1:200.000



§ II. Beschrijving van het gebied. Op bijlage II-1¹⁾ is een overzicht gegeven van het gebied, waarvoor een doelmatig wegenplan moet worden ontworpen. Het zwaartepunt van het plan ligt bij de stad Haarlem. Hoewel het plan zich in hoofdzaak bezig houdt met het grondgebied van de provincie Noordholland ten Zuiden van het Noordzeekanaal en ten Westen van Amsterdam, is het voor het bereiken van een doeltreffende oplossing noodzakelijk zich ook rekenschap te geven van de verkeerssituatie en de occupatie van het grondgebied van de provincie Zuidholland, voorzover gelegen tusschen de grens der beide bovengenoemde provinciën en de streek om 's-Gravenhage.

Een analyse van dat gebied leidt tot het op bijlage II-1 gegeven schema.

Langs de kust bevindt zich een ZW-NO loopende strook, bestaande uit strand en duinen, bestemd voor recreatie, doch waarbinnen ook enkele bewoningscentra zijn gelegen. In het Noorden wordt deze strook afgesloten door de bebouwing, die zich nabij het sluiscomplex te IJmuiden, langs den zuidelijken oever van het Noordzeekanaal heeft ontwikkeld, terwijl in het Zuiden het bevolkingsagglomeraat van 's-Gravenhage de naar het Zuid-Westen doorlopende duinenreeks doorbreekt en daardoor een zuidelijke afsluiting vormt van de in dit rapport beschouwde streek.

Onmiddellijk achter en evenwijdig aan de duinenreeks bevindt zich een betrekkelijk ondiep woongebied, waarbinnen de agglomeratie van 's-Gravenhage en Haarlem domineeren.

Naast deze twee steden vormt vooral de bollenstreek, tusschen Leiden en Haarlem, een probleem op zich zelf met betrekking tot het verkeers- en bewoningsvraagstuk. De aanwezigheid van de stad Leiden, min of meer excentrisch gelegen ten opzichte van de in hoofdzaak ZW-NO gerichte hoofdas van het beschouwde woongebied, is voor de ontwikkeling van het streekplan Kennemerland-Zuid van minder belang; daarentegen vormt de stad Amsterdam een factor van overwegende betekenis bij het zoeken naar een goede oplossing voor de aan de orde gestelde vraagstukken.

¹⁾ Het eerste cijfer van het no. der bijlagen verwijst naar de desbetreffende paragraaf. De

De, zoo men wil storende invloed van Amsterdam, weerspiegelt zich in de ontwikkeling van het wegennet. Terwijl vroeger dit wegennet zich in hoofdzaak ontwikkelde evenwijdig aan de kust, daarbij gebruik makende van den goeden grondslag ter plaatse, is in latere jaren een hoofdverbinding ontstaan, die op Amsterdam is gericht. De Noord-Zuid gerichte verbinding naar Haarlem verloor door deze nieuwe verbinding iets van zijn beteekenis.

Uit het schema blijkt voorts, dat ten Oosten van het evengenoemde woongebied een dun bevolkte, voor landbouw en veeteelt bestemde streek aanwezig is, waarbinnen, als bijzondere elementen in het oog springen de luchthaven van Schiphol, het ontworpen havencomplex-West van de gemeente Amsterdam, het watersportgebied nabij Leiden en, hoewel van minder beteekenis, eenzelfde gebied nabij Haarlem.

Haarlem vormt thans op het kruispunt van de doorgaande verbinding Noord-Zuid (Rotterdam-'s-Gravenhage-Velsen) en de verbinding Oost-West (Amsterdam-Kuststrook) een stop; de hinderlijke invloed zal, door in het streekplan en het gemeentelijk uitbreidingsplan op te nemen werken in de eerste plaats moeten verdwijnen of zooveel mogelijk moeten worden beperkt.

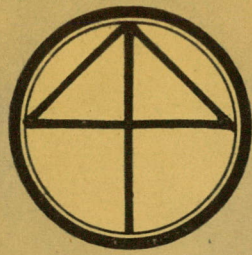
§ III. Vaststelling van de hoofdlijnen van het wegenplan;
probleemstelling.

Bijlagen:

- III-1 Ontworpen wegenschema in den driehoek Haarlem-Amsterdam-
's-Gravenhage.
- III-2 Vier mogelijkheden voor het doorgaand verkeer Noord-Zuid.

Verder wordt nog verwezen naar:

- II-1 Overzicht van het gebied.



SCHAAL 1 : 200.000

BIJLAGE III-1



D-43-3
A-1

§ III. Vaststelling van de hoofdlijnen van het wegenplan; probleemstelling. Reeds een vluchtige beschouwing van het schema, weer gegeven in bijlage II-1, doet ons zien, dat, terwijl het vraagstuk der Oost-West-verbindingen weinig samengesteld is (het betreft voornamelijk de verbinding van Amsterdam met het recreatie-oord ten Westen van Haarlem met IJmuiden) het probleem van de Noord-Zuid-verbindingen daarentegen vrij gecompliceerd is.

In wezen valt het probleem der Noord-Zuid-verbindingen in 3 onderdeelen uit elkaar, n.l. het tot oplossing brengen van:

- a. het vraagstuk van het verkeer in het duingebied;
- b. het vraagstuk van het verkeer binnen het woongebied tusschen Leiden en Haarlem;
- c. het vraagstuk van het doorgaand verkeer.

Schematisch gezien, schijnt de oplossing van het verkeersprobleem van het betrokken gebied eenvoudig. Op bijlage III-1 is een voorloopig schema uitgewerkt).

Voor de Noord-Zuid-verbindingen treft men achtereenvolgens aan:

- a. een weg voor toeristische doeleinden door het recreatie-oord (lijn in geel);
- b. een weg voor lokaal verkeer door het woongebied (getrokken lijn in rood);
- c. wegen voor doorgaand verkeer in de ruimte ten Oosten van het woongebied (lijnen in zwart);

Verder is voor het Oost-West-verkeer aangegeven:

- d. een verbinding van Amsterdam naar het strand (in zwart);
- e. voor het doorgaand verkeer Amsterdam-IJmuiden is voor de toekomst gerekend op een afwikkeling langs den onder d genoemden weg en den weg beoosten Haarlem; weg no. 6 komt daar niet voor in aanmerking tengevolge van de ontworpen havens-west der gemeente Amsterdam. In § X wordt dit punt nog nader besproken;
- f. voor het verkeer van de streek, onmiddellijk ten Zuiden van Haarlem naar Amsterdam is ontworpen een Zuid-oostelijken rondweg om Haarlem (enkel geblokte zwarte lijn tusschen de Zilk en Heemstede).

De doelmatigheid van dit schema schijnt niet twijfelachtig, mits de locale gesteldheid een goede ontwikkeling van de onderdeelen toelaat.

Zonder in dit stadium van de behandeling van het vraagstuk al te veel op details in te gaan, zij de aandacht op de volgende punten gevestigd:

de weg door het recreatie-oord, voortaan duinweg genoemd,

ligt vrijwel buiten de bebouwing; bij een nadere beschouwing zal straks blijken, dat de aanleg daarvan geen moeilijkheden van overwegenden aard behoeft op te leveren.

De weg door het woongebied geeft uit den aard der zaak wél moeilijkheden; de dienst van het streekplan heeft het denkbeeld geopperd, om ter vermindering van de kosten van de aan den bestaanden Rijksweg no. 8 liggende plaatsen, een nieuwe weg uit te voeren tusschen den Rijksweg en de Ringvaart van den Haarlemmermeerpolder (verder genoemd Ringvaartweg, geblokte roode lijn). Een meer oostelijke ligging van dezen weg (in den Haarlemmermeerpolder), overwogen in verband met gevreesde uitvoeringsmoeilijkheden, werd niet raadzaam geacht, omdat dan het nuttig effect van dezen weg voor de woonstreek, door den grooteren afstand van den weg tot de bebouwing en door de tusschengelegen Ringvaart, problematisch zou worden.

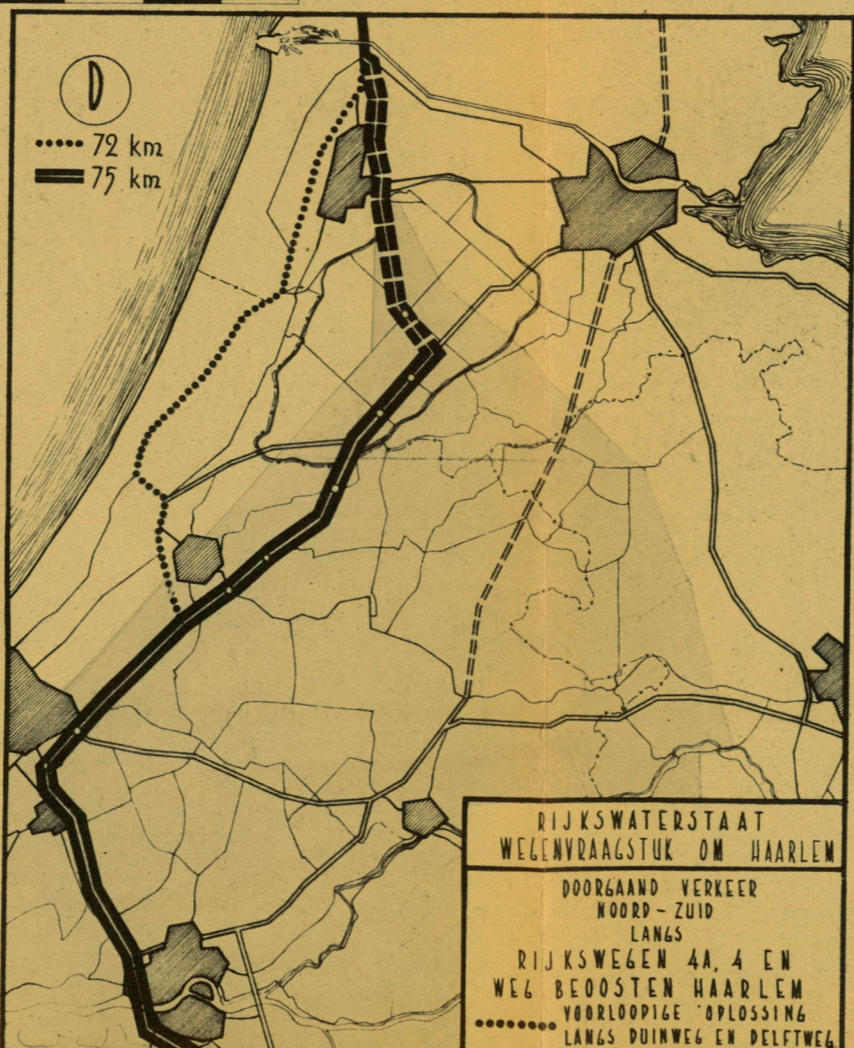
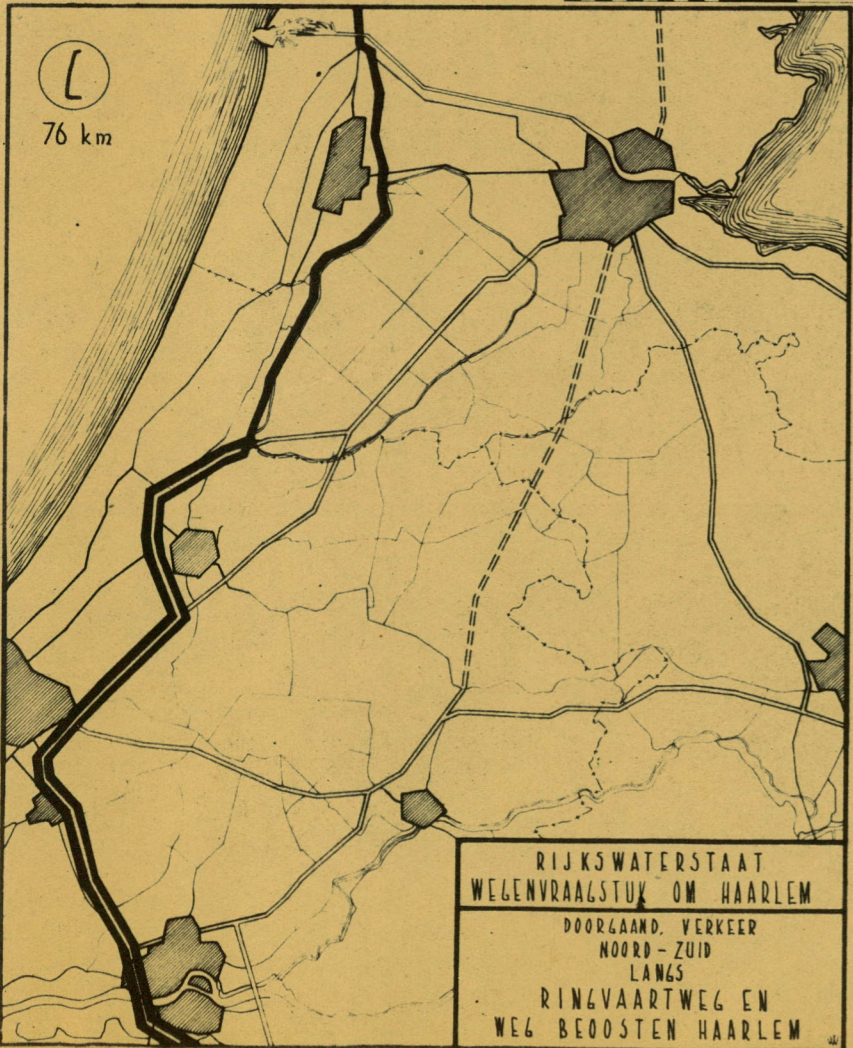
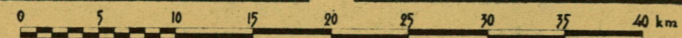
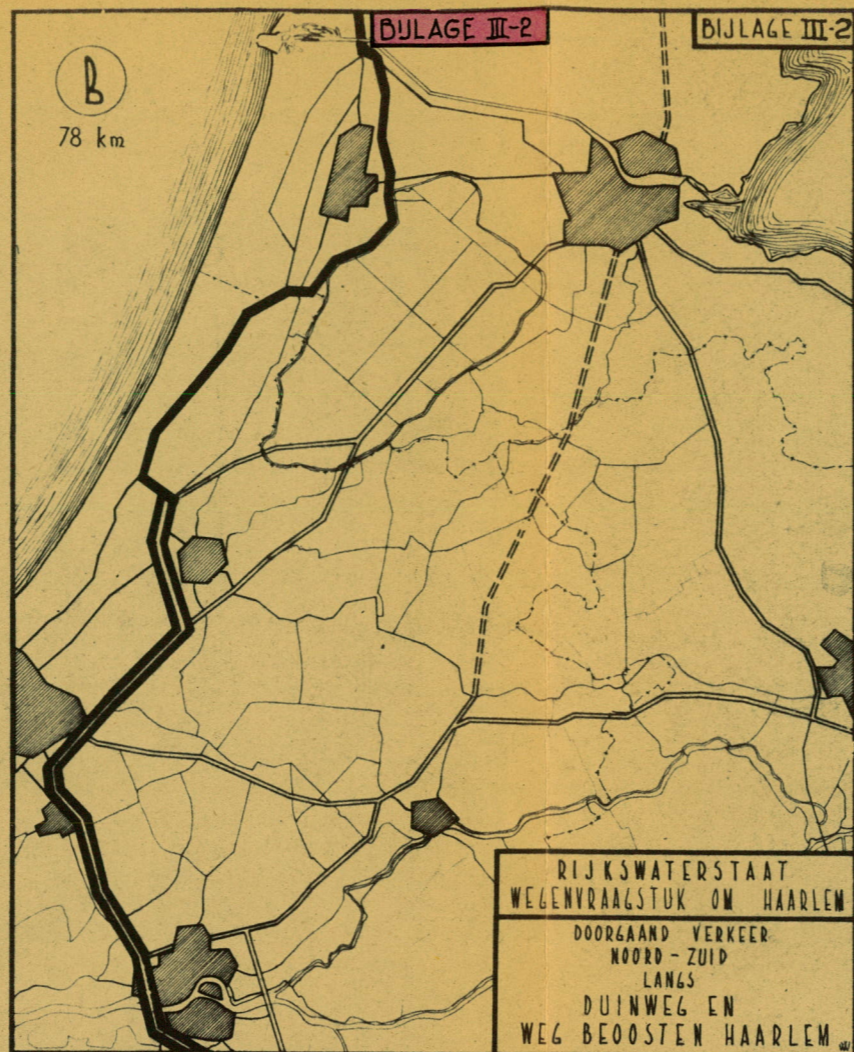
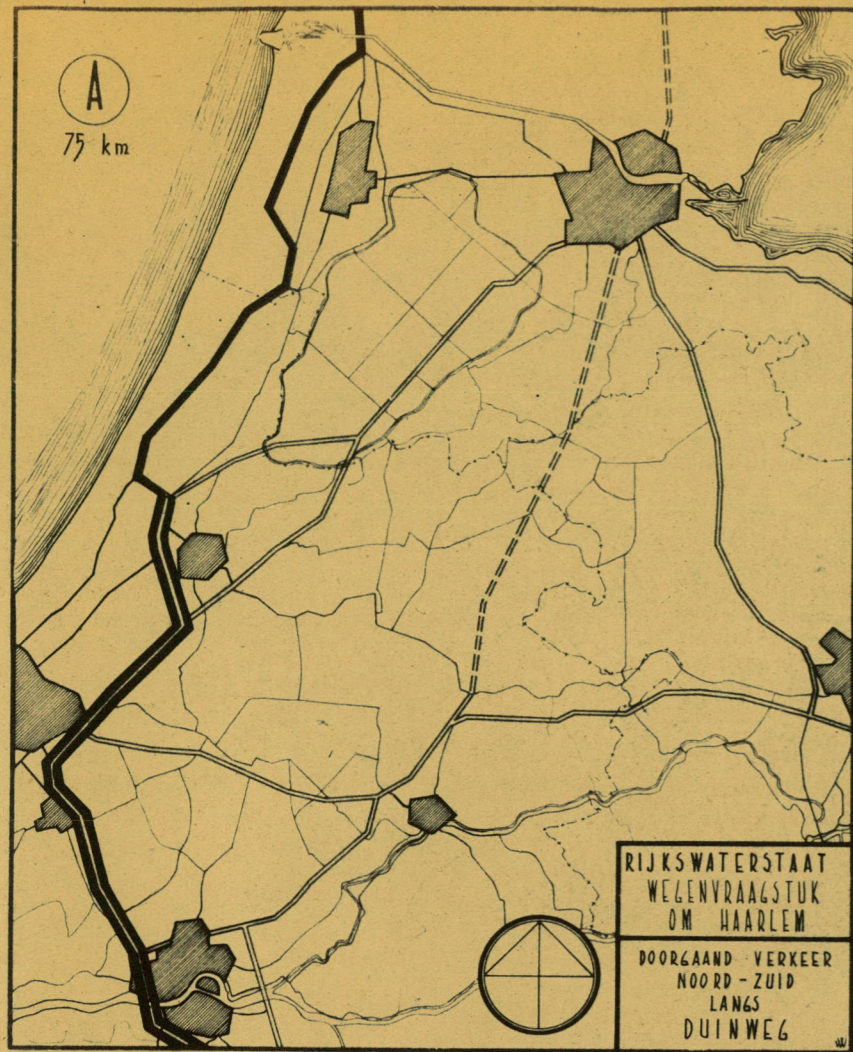
Teneinde binnen het woongebied, nabij de kom van Haarlem voor het Noord-Zuid-verkeer een verbetering te scheppen werden Westen van die kom een weg ontworpen (verder genoemd Delftweg), die ten Noorden van Haarlem aansluit op weg no. 9, vervolgens langs de Delft loopt om tusschen Aerdenhout en Vogelenzang aan te sluiten op den Duinweg. Deze verbinding was bereids voor het grootste gedeelte opgenomen in de uitbreidingsplannen der gemeenten Haarlem en Bloemendaal.

Voor het doorgaand verkeer is een weg ontworpen, loopende van weg no. 4, beoosten langs Haarlem, naar Velsen.

Bij nadere beschouwing van bijlage III-1 blijkt verder, dat het kruispunt van de Oost-West-verkeersstroom met den Noord-Zuid-weg voor doorgaand verkeer beoosten Haarlem buiten de bebouwing van de stad Haarlem valt; het kruispunt van eerstgenoemden verkeersstroom met den Duinweg valt ten Westen van de stadsbebouwing. Deze omstandigheden zullen een gunstigen invloed hebben op de mogelijkheid om tot een doelmatige oplossing van de evengenoemde knooppunten te geraken.

De kruising van de Oost-West-verkeersstroom met de stad Haarlem en met den Delftweg vormt een probleem op zichzelf, hetwelk feitelijk buiten het bestek van deze nota valt en eerder ligt op het terrein van de gemeentelijke autoriteiten; in § VI zal daarover een enkel woord worden gezegd.

Het in bijlage III-1 weergegeven net van wegen zou, indien de uitvoering daarvan in zijn geheel op korten termijn zou kunnen plaats vinden, ongetwijfeld aan de meeste wenschen van de daarbij betrokken instanties tegemoet komen.



De, met het oog op de onmiddellijke behoefte onevenredig groote uitgaven, die voor verwezenlijking van het geheele plan zouden moeten worden gedaan en de onmogelijkheid, om in korten tijd alle ontbrekende schakels te voltooiën, noopt tot een compromis, waarbij er naar gestreefd moet worden, in de eerste plaats aan die onderdeelen van het plan uitvoering te geven, waarvan de bouw weinig voorbereiding, weinig tijd en zoo mogelijk geringe kosten vraagt. Daarnaast zal echter van de in eersten aanleg uit te voeren werken onmiddellijk een, kan het zijn groot, nuttig effect ter verbetering van de onvoldoende verkeerstoestanden moeten kunnen worden verwacht.

De praktische verwezenlijking van een verbetering der verkeerstoestanden om Haarlem leidt, vooral voor wat de Noord-Zuid-verbindingen betreft, tot een elkaar doorkruisen der hiervoor afzonderlijk gestelde problemen (verkeer door duinstreek (a), verkeer door woongebied (b) en doorgaand verkeer (c)).

Bij de besprekingen t.a.v. deze punten met de betrokken instanties hebben zich aanvankelijk 4 stroomingen geopenbaard met betrekking tot de meest gewenschte oplossing voor het doorgaand verkeer Noord-Zuid. Deze 4 stroomingen zijn weergegeven op bijlage III-2 (schema's A t/m D.)

Bij schema A wordt het doorgaand verkeer, ten Noorden van Leiden, geleid langs den Duinweg. Bij schema B wordt de Duinweg slechts ten Zuiden van Haarlem in de route voor doorgaand verkeer opgenomen en verder een weg ZO en O van Haarlem gevolgd. Bij schema C wordt voor dat verkeer de Ringvaartweg en een gedeelte van den weg beoosten Haarlem aangewezen, terwijl bij schema D de in bijlage III-1 voor het doorgaand verkeer ontworpen verbinding tusschen weg no. 4 en Velsen wordt gevolgd. In schema D is voorts met een stippellijn aangegeven de voorloopige route voor het doorgaand verkeer, zooals deze in §IV wordt aanbevolen.

Verder is in schema D met een grijze tint aangegeven het gebied, hetwelk verkeer zal leveren voor den weg beoosten Haarlem, zooals deze in dat schema is gedacht.

De omvang van dit gebied is een maat voor de doelmatig-

heid

heid van het betreffende wegvak.

De in den linker bovenhoek van ieder schema vermelde afstand in km geeft aan den afstand tusschen de tunnels te Rotterdam en Velsen, gemeten langs de desbetreffende route. Schema B levert den langsten afstand op (78 km).

x Overigens is de variatie in afstand gering (75 km en 76 km).

x Bij de schema 's A t/m C is met het oog op overwegingen van financiële aard getracht op min of meer gelukkige wijze de belangen van het regionale verkeer te vereenigen met die van het doorgaand verkeer. Daar is ook wel eenige aanleiding toe, als men bedenkt, dat schema D, behalve den aanleg van den eigenlijken weg beoosten Haarlem, den aanleg vraagt van een 10 km lang binnen den Haarlemmermeerpolder gelegen weggedeelte, dat als autosnelweg zou moeten worden ingericht; daarmee zou alleen reeds een bedrag van 2½ à 3 miljoen gulden gemoeid zijn.

x De vraag rijst, of deze uitgave verantwoord zou zijn, gelet op de te verwachten verkeersfrequentie.

x Uit de in § V gegeven verkeersanalyse blijkt, ^{dat,} gebaseerd op het verkeer op de Rijkswegen in 1937 slechts rond 500 auto's van het in den Haarlemmermeerpolder gelegen gedeelte van den weg beoosten Haarlem gebruik zullen maken. Dat getal is weliswaar zeer conservatief berekend doch het geeft een aanwijzing, dat voor de naaste toekomst aan deze verbinding nog geen behoefte bestaat. Voor de verre toekomst zal, gelet op het algemeen verkeersacres, kunnen worden aangenomen een verkeer van rond 2000 voertuigen per dag. In hoeverre dat getal zal worden overschreden, tengevolge van het tot-ontwikkeling-komen van plaatselijke factoren, is moeilijk te zeggen. De algemeene indruk is, dat, hoewel de door een Haarlemmermeerpolder ontworpen zijtak van weg no. 4 naar Haarlem, schematisch gezien, logisch schijnt, het gevaar niet denkbeeldig is, dat het door dezen weg op te nemen verkeer blijft beneden het peil, hetwelk een uitgave van 2½ à 3 miljoen gulden zou wettigen.

x Deze overwegingen leiden er toe naar een compromis te zoeken, waarbij het gedeelte van den weg beoosten Haarlem

lem

len, voorzover gelegen binnen den Haarlemmermeerpolder voorloopig nog niet wordt aangelegd, doch waarbij het in bijlage III-1 gegeven hoofdschema niet uit het oog wordt verloren.

In § IV is nagegaan, welke vorm aan dit compromis dient te worden gegeven, teneinde een zooveel mogelijk voor alle partijen bevredigende oplossing te verkrijgen.

§ IV. Plan Rijkswaterstaat.

Bijlagen:

IV-1 Plan Rijkswaterstaat.

IV-2 Uitvoering plan Rijkswaterstaat in 3 fasen.

Verder wordt verwezen naar:

III-1 Ontworpen wegenschema in den driehoek Haarlem-Amsterdam-'s-Gravenhage.

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

VI-6 Kaart van Haarlem en omgeving; schaal 1:15.000.

§ IV. Plan Rijkswaterstaat. De in de laatste alinea van de vorige paragraaf neergelegde doelstelling is uitgewerkt in het op bijlage IV-1 weergegeven plan, verder genoemd "plan Rijkswaterstaat".

Uitgangspunt vormt het op bijlage III-1 weergegeven schema; alle in dat schema weergegeven hoofdverbindingen zijn op bijlage IV-1 in beginsel terug te vinden. Voor het tot volledige ontwikkeling gekomen plan zijn derhalve de in § III gegeven grondgedachten gehandhaafd, n.l.:

1. het doorgaand verkeer in het gebied ten Oosten van de stad afwikkelen;
2. het locale verkeer binnen het woongebied doen plaats hebben, en
3. de wegen in de kuststrook, ten Westen van de stad, voor het recreatieve verkeer reserveeren.

Een geleidelijke ontwikkeling van het ontworpen plan, waarbij de achtereenvolgens geïnvesteerde bedragen zoo spoedig mogelijk nut afwerpen, noopt echter tot het in eersten aanleg tijdelijk prijs geven van de hoofdgedachte, genoemd onder 1.

Ter eerste toelichting van deze gedragslijn zij er op gewezen, dat de definitieve oplossing van het verkeersvraagstuk voor het doorgaand verkeer om Haarlem, zooals deze is gedacht in het voltooide plan Rijkswaterstaat, niet alleen den aanleg vraagt van den snelverkeersweg beoosten Haarlem, ter lengte van rond 22 km, doch dat gelijktijdig de voltooiing van weg no. 4a, tusschen Ypenburg en weg no. 4 (26 km) haar beslag moet hebben verkregen.

Uit de in § V gegeven analyse van het verkeer blijkt verder, dat het in de naaste toekomst op den weg ten Oosten van Haarlem te verwachten verkeer zoo gering zal zijn, dat de aanleg van den volledigen weg ten Oosten van Haarlem thans nog niet gewettigd is.

In het plan Rijkswaterstaat is daarom de voorloopige oplossing in een andere richting gezocht. Nagegaan werd, in hoeverre het mogelijk zou zijn, om onder gebruikmaking van bereids in provinciale wegenplans en in uitbreidingsplans der betrokken gemeenten opgenomen wegen, voorloopig een voor het doorgaand verkeer bruikbare Noord-Zuid-verbinding te vormen; een dergelijke oplossing zal minder tijd vragen voor de uitvoering en bovendien aanmerkelijk minder kosten met zich medebrengen dan een volledig nieuwe weg.

Bij het zoeken naar een voorloopige oplossing wordt er dus van uitgegaan, dat de aanleg van den oostelijken weg langs Haarlem vooreerst achterwege blijft.

De op Haarlem gerichte verkeersstroom uit het Zuiden des lands zal bij den bestaanden toestand (weg 4a en Duinweg niet voltooid) in hoofdzaak Rijksweg no. 8 volgen; deze weg is onvoldoende voor het opnemen van het daarop voorkomende verkeer. Naast de kwestie van de traverse door Haarlem vraagt de verbetering van de ten Zuiden van Haarlem gelegen Noord-Zuid-verbinding dan ook eveneens de aandacht.

Dit laatste vraagstuk kan tot oplossing worden gebracht door te zijner tijd gebruik te maken van een ontworpen parallelroute door de duinen.

Op het gebied van de provincie Zuidholland is n.l. ten gerieve van de plaatsen in het duingebied een weg¹⁾ ontworpen, die op een afstand van 2 tot 4 km ten Westen van de in onvoldoenden staat verkeerende Rijksweg loopt.

Het ligt voor de hand, om dezen duinweg als "bypass" van weg no. 8 in te schakelen. In verband daarmee werd:

- a. de Duinweg opgevat als een nagenoeg kruisingsvrije auto-weg met een 9 m breede verharding, waarlangs parallelwegen, resp. fietspaden;
- b. een verbinding ontworpen tusschen weg no. 8 en den Duinweg, ten Zuiden van het Oegstgeester kanaal (zie bijlage III-1);
- c. een verbinding bereids uitgevoerd tusschen weg no. 4, ter hoogte van Sassenheim en Noordwijk (provinciale weg no.3).

Verwacht mag worden, dat een groot deel van den uit het zuiden komenden verkeersstroom, die op Haarlem en Velsen gericht is, gebruik zal maken van dit op het gebied van de provincie Zuidholland ontworpen wegvak door de duinen (vergelijk bijlage III-2, schema A).

Bij dit van elders komende verkeer zal zich nog voegen het verkeer uit de streek zelve en het recreatieve verkeer door de duinstreek. Als men bedenkt, dat de bestaande weg door de dorpen langs den duinvoet de drukste provinciale weg in Zuidholland is, met vooral op de "bollendagen" een zeer intensief verkeer, dan is het ruim opgezette plan voor den nieuwen

Duinweg

¹⁾Voor een nadere beschrijving van dezen weg wordt verwezen naar § VII, sub A, de Duinweg binnen de Provincie Zuidholland

Duinweg in deze provincie, waarvoor in totaal een bedrag van f. 5.000.000,-¹⁾ noodig is, dan ook alleszins gewettigd.

De vraag, welke werken op het gebied van de provincie Noordholland noodig zijn om het verkeer langs den Duinweg (recreatieverkeer, lokaal verkeer, doorgaand verkeer) en langs den Rijksweg no. 8 op doelmatige en veilige wijze naar zijn bestemming te voeren, hangt nauw samen met de oplossing van het vraagstuk der doorgaande verkeersverbindingen om Haarlem.

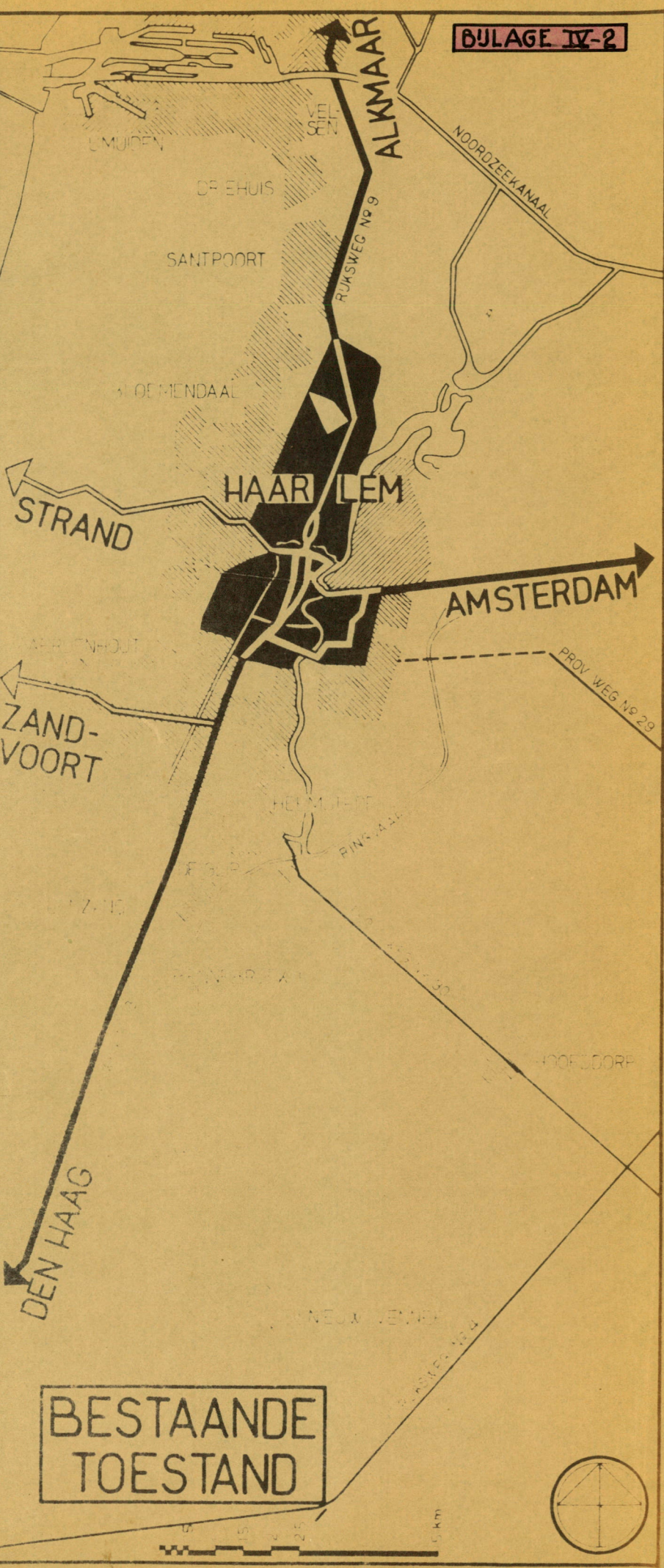
Voor een voorloopige oplossing voor het doorgaande Noord-Zuid-verkeer, ter hoogte van Haarlem, behoeft men niet te zoeken naar een goede verbinding in het Oosten van de stad, omdat de oude binnenstad tegen het Spaarne is aangeleund, zoodat daar iedere mogelijkheid ontbreekt om een nieuwe route te vormen (zie de kaart van Haarlem en omgeving 1:15.000, bijlage VI-6).

In het Westen van de stad en ten Westen daarvan zijn daarentegen verschillende min of meer geslaagde mogelijkheden te verwezenlijken, te weten:

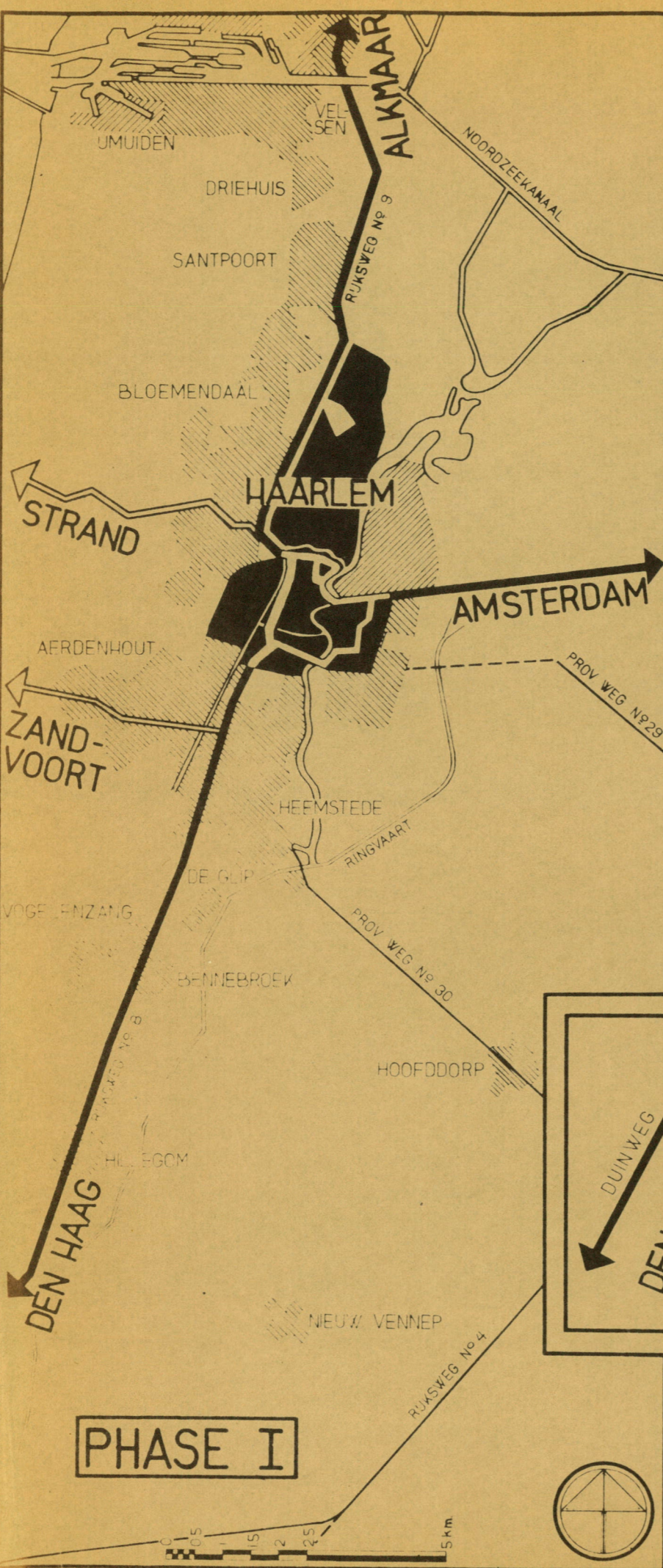
- 1^o. een verbinding (op bijlagen IV-1 en VI-6 aangegeven in rood en groen), gevormd door den nog gedeeltelijk aan te leggen weg langs de Delft, de Delftlaan, de Kleverparkweg, Brederodestraat, Verspronckweg, viaduct onder den spoorweg, Kenaupark, Kinderhuisvest, Wilhelminastraat, Raamsingel, Van Eedenstraat, Lorentzplein, Wagenweg, Rijksweg no. 8 (beschreven in § VI);
- 2^o. een verbinding, die de onder 1^o genoemde route volgt tot en met de viaduct onder den spoorweg Haarlem-Leiden, doch van daar af volgt de Kinderhuissingel, den weg langs de Westzijde van de Leidsche Vaart, om in Heemstede, via de Zandvoortschelaan, weg no. 8 te bereiken (groen geblokt, bijlage VI-6);
- 3a^o. een verbinding, die de onder 1^o genoemde route volgt tot de viaduct in de spoorlijn Haarlem-Velsen, toegang gevende tot Overveen en van daar af loopt langs de Adr. Stooplaan en de Julianalaan naar de viaduct (met beperkte hoogte²⁾) in de spoorlijn Haarlem-Zandvoort

1) Alle prijzen in deze nota zijn gebaseerd op den toestand van vóór Mei 1940.

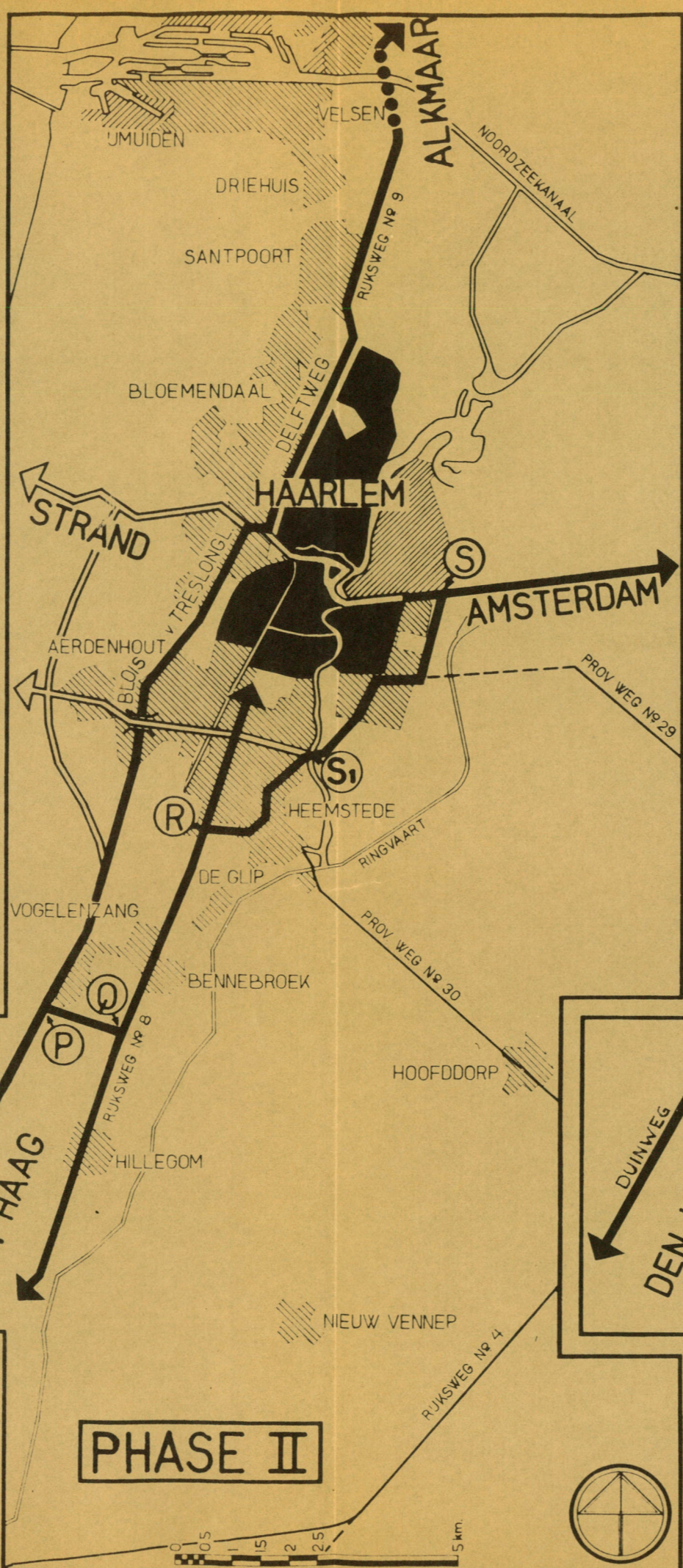
2) De doorrijhoogte bedraagt 3,35 m; zonder eenig bezwaar kan deze hoogte tot 3,70 m worden vergroot.



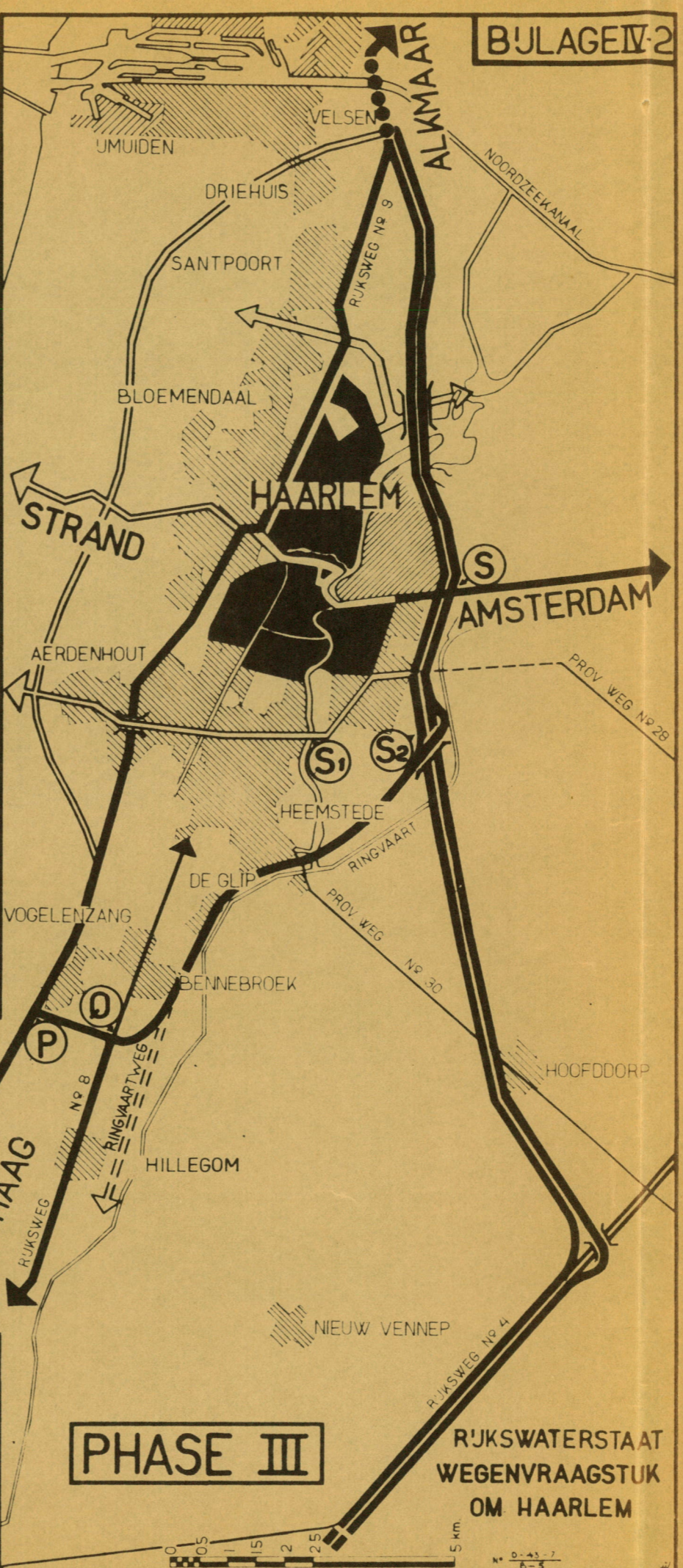
BESTAANDE TOESTAND



PHASE I



PHASE II



PHASE III

RIKSWATERSTAAT WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM

voort (geblokte roode lijn). Van daar af wordt de Zijlweg bereikt. Door de gemeente Haarlem is, van den Zijlweg af, een nieuwe weg (Blois van Treslonglaan) ontworpen, bestaande uit twee verkeersbanen van 7 m ieder, gescheiden door een groene strook van 10 m; voet- en rijwielpaden zijn tevens in het profiel opgenomen (zie § VI). Deze weg kan in zuidelijke richting zijn voortzetting vinden in het binnen de gemeente Bloemendaal (Aerdenhout) gelegen verlengde van de op Zuidhollandsch gebied ontworpen Duinweg. Een nieuwe verbinding tusschen Duinweg en weg no. 8 (aangegeven op bijlage IV-1 (P-Q)) zou tevens tot stand moeten worden gebracht even ten Zuiden van Vogelenzang (beschreven in § VIII); 3b^o. de onder 3a omschreven route kan nog worden verbeterd door gevolg te geven aan de door de streekplannencommissie ontworpen nieuwe werken tusschen de Brederodestraat en den Zijlweg (getrokken roode lijn). Daartoe moeten echter twee viaducten worden gebouwd, resp. in de spoorlijn Haarlem-Velsen en de spoorlijn Haarlem-Zandvoort (zie § VI); 4^o. een weg door de duinen van het punt P op bijlage IV-1 (nabij Vogelenzang) naar een punt van weg no. 9 ten Zuiden van den zuidelijken tunnelmond bij Velsen.

De in de vorige §§ ontwikkelde gedachtengang (geleidelijke uitvoering van het plan volgens bijlage IV-1) zou haar verwezenlijking kunnen vinden door achtereenvolgens de in bijlage IV-2 aangegeven fasen I, II en III tot uitvoering te brengen.

Bij phase I wordt voor het Noord-Zuid-verkeer de route volgens 1^o gevolgd; voor de overige verkeersrichtingen zijn daarin nog geen verbeteringsmaatregelen aangegeven.

Phase I geeft ook, zonder dat de Duinweg op Zuidhollandsch gebied gereed zal zijn¹⁾, op korten termijn tegen een matig bedrag een belangrijke verbetering voor het doorgaand verkeer. Het Rijk zal slechts voor een gering deel in deze kosten behoeven bij te dragen daar de verbinding goeddeels ook noodig is voor een doelmatige ontwikkeling van het plaatselijk wegennet (zie § XII).

Bij phase II volgt het Noord-Zuid-verkeer de route volgens 3^o. De tijd voor de voltooiing van phase II (Delftweg) zal ongeveer gelijk zijn aan den tijd, noodig voor de voltooiing van den Duinweg op het gebied van de provincie Zuidholland.

Volledigheidshalve

¹⁾ Slechts de omlegging bij Katwijk is gereed; voor de voltooiing van den Duinweg op Zuidhollandsch gebied moet nog 3½ miljoen gulden worden verwerkt.

-20-

Volledigheidshalve zij hier nog vermeld, dat de gemeente Haarlem bij hare studiën over de ontwikkeling van het verkeersnet in en om Haarlem nog een phase heeft ingeschakeld tusschen phase I en II, waarbij zij de weg langs den westelijken oever van de Leidsche trekvaart als Noord-Zuid-verbinding aanwijst (zie sub 2^o, blz.18).

De verbetering van dezen weg vraagt echter nog vrij ingrijpende werken, terwijl daarmede dan nog slechts een middelmatig resultaat wordt bereikt voor het doorgaand verkeer. Er is daarom van afgezien om deze verbinding nader in dit rapport te beschouwen.

Voor het verkeer tusschen Amsterdam en de bollenstreek ten Zuiden van Haarlem, is de verbinding S-S₁-R ontworpen (uitgewerkt in § VIII). Het verkeer van Amsterdam naar Zandvoort kan over het gedeelte S-S₁ van deze route gebruik maken¹⁾. Het verkeer van Amsterdam naar Bloemendaal zal op de traverse door Haarlem aangewezen blijven¹⁾.

Bij phase III is voor het Noord-Zuid-verkeer de voltooide weg beoosten Haarlem beschikbaar. Ten behoeve van (§ IX) het verkeer tusschen Amsterdam en de bollenstreek ten Zuiden van Haarlem is de route S-S₂-Q ontworpen, terwijl ten Noorden van Haarlem schematisch een gedeelte rondweg is aangegeven in de richting Santpoort-Bloemendaal. Verder is bij deze phase de Duinweg doorgetrokken gedacht tot Velsen.

De Duinweg heeft in het ontwikkelingsschema derhalve geen plaats verkregen voor doorgaand verkeer en wel in hoofdzaak om de volgende redenen:

- 1^o. Als uiteindelijke oplossing is een ten Westen van de stad gelegen weg voor doorgaand verkeer onlogisch, omdat geen goed verband wordt verkregen met de ten Oosten van de stad gelegen gebieden, meer in het bijzonder met de industrieterreinen^{van} Haarlem
- 2^o. Een weg voor doorgaand verkeer door een recreatiegebied is niet gewenscht.
- 3^o. Als tusschen-oplossing (phase II) is de Duinweg te kostbaar (f. 4.000.000,-), waar tegenover staat, dat de thans in phase II aanbevolen oplossing (Delftweg) voor het Rijk uitgaven in de orde van grootte van f.1.000.000,- zouden medebrengen.

Het behoeft wel geen nadere toelichting, dat phase III wederom onderverdeeld kan worden in tusschenstadia; daarop wordt in de desbetreffende paragraaf teruggekomen.

¹⁾ Daar dit rapport zich in hoofdzaak bezighoudt met de oplossing van de verkeersvraagstukken, voor zoover deze rechtstreeks verband houden met de Rijkswegen, is geen of weinig aandacht besteed aan verbindingen, die niet tot de zorgen van het Rijk gerekend kunnen worden.

Teneinde de onderdeelen van het plan Rijkswaterstaat te kunnen beoordeelen, is in de navolgende paragrafen met de daarbij behoorende bijlagen een zoo volledig mogelijk beeld gegeven van de desbetreffende plannen.

Aan de beschrijving van deze plannen gaat het resultaat eener verkeersanalyse vooraf (§ V).

§ V. Verkeersanalyse.

Bijlagen:

- V-1 Resultaat van de verkeerstellingen in 1958.
- V-2 Analyse van het verkeer uit noordelijke richting bij de pont te Velsen.
- V-3 Analyse van het verkeer uit zuidelijke richting bij Sassenheim.
- V-4 Analyse van het verkeer uit oostelijke richting bij Haarlem.

Verder wordt nog verwezen naar:

- IV-2 Uitvoering plan Rijkswaterstaat in 3 fasen.
- VIII-2 Situatie in de gemeente Heemstede.