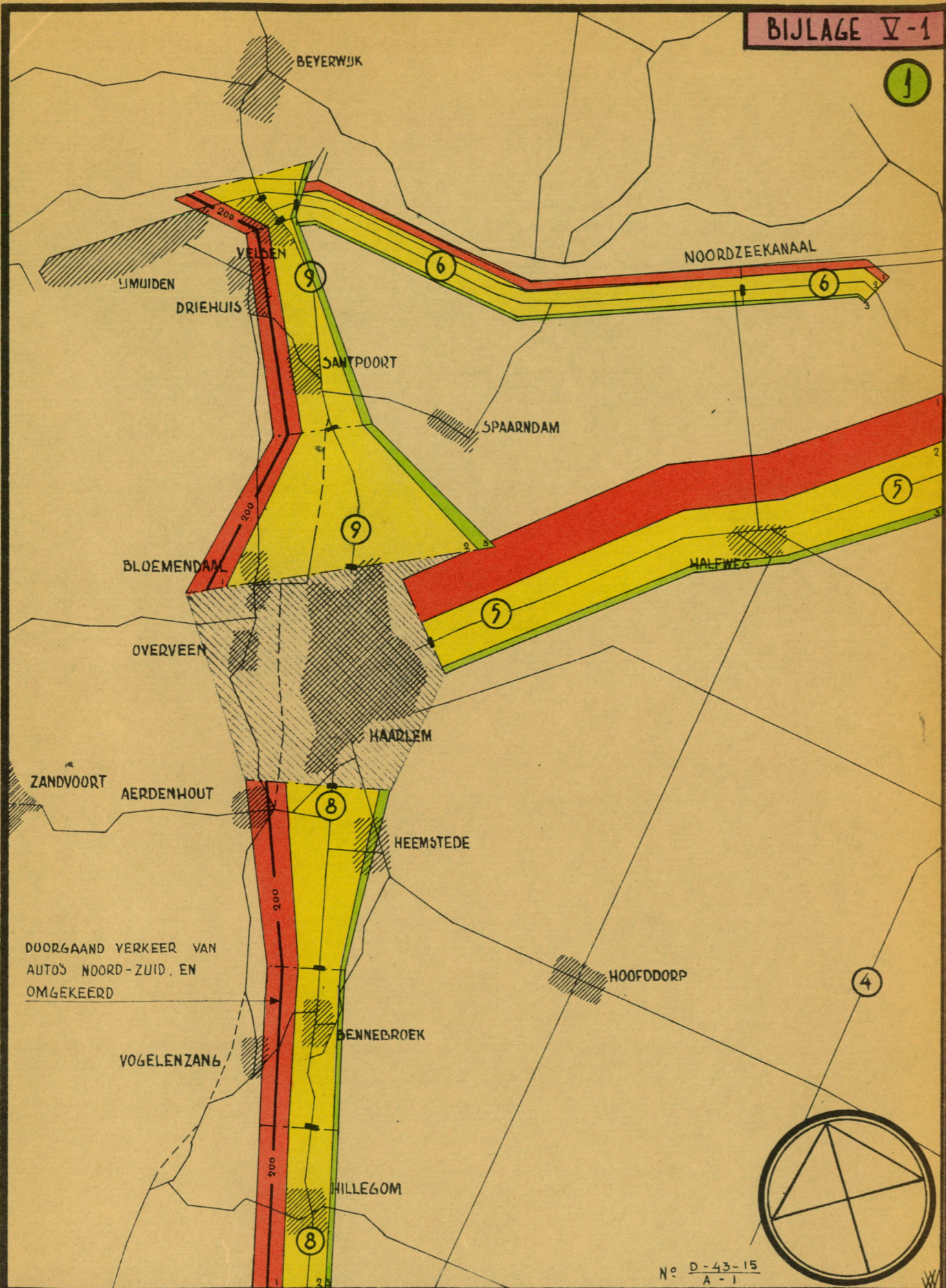


1



Nº D-43-15
A-1

5000 STUKS	1	AUTOVERKEER
5000 STUKS	2	RIJWIELVERKEER
5000 STUKS	3	OVERIG VERKEER

RIJKSWATERSTAAT HAARLEM ~ WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM
 RESULTATEN VAN DE VERKEERSTELLINGEN
 OP DE RIJKSWEGEN OM HAARLEM IN 1938

§ 5. Verkeersanalyse.

Ter juistere beoordeeling van de verschillende mogelijkheden, die in dit rapport worden aangegeven voor de oplossing van het verkeersvraagstuk om en in Haarlem, is getracht aan de hand van een verkeersanalyse een indruk te verkrijgen van de wijze, waarop dat verkeer zich over de verschillende wegen en straten zal verdeelen, na uitvoering van de ontworpen verbeteringsplannen.

Het behoeft geen betoog, dat het verkrijgen van een numeriek volledig beeld van dat verkeer tengevolge van het ontbreken van voldoende uitvoerige gegevens niet mogelijk is. Met name onttrekt zich het plaatselijk verkeer op de gemeentelijke wegen aan een numerieke beoordeeling.

Ten aanzien van het doorgaand verkeer zijn waardevolle gegevens verzameld gedurende de verkeerstellingen en verkeerswaarnemingen op de Rijkswegen. Voor het onderhavige onderzoek werd vooral gebruik gemaakt van de in 1937 verrichte bijzondere verkeerswaarnemingen, waarbij aan de bestuurders van voertuigen vragen werden gesteld t.a.v. de plaats van vertrek, eventueele pleisterplaatsen en de plaats van bestemming.

Voorts werd gebruik gemaakt van de verkeerstellingen op de Rijkswegen in 1938 en van waarnemingen der provincie Zuidholland, voorzoo veel het den Duinweg betreft.

De resultaten van de analyses werden neergelegd in een aantal schema's. Waar dit niet afzonderlijk is vermeld, werd uitsluitend onderzocht het verkeer met motorrijtuigen, exclusief motorrijwielen en rijwielen met hulpmotor, enz.

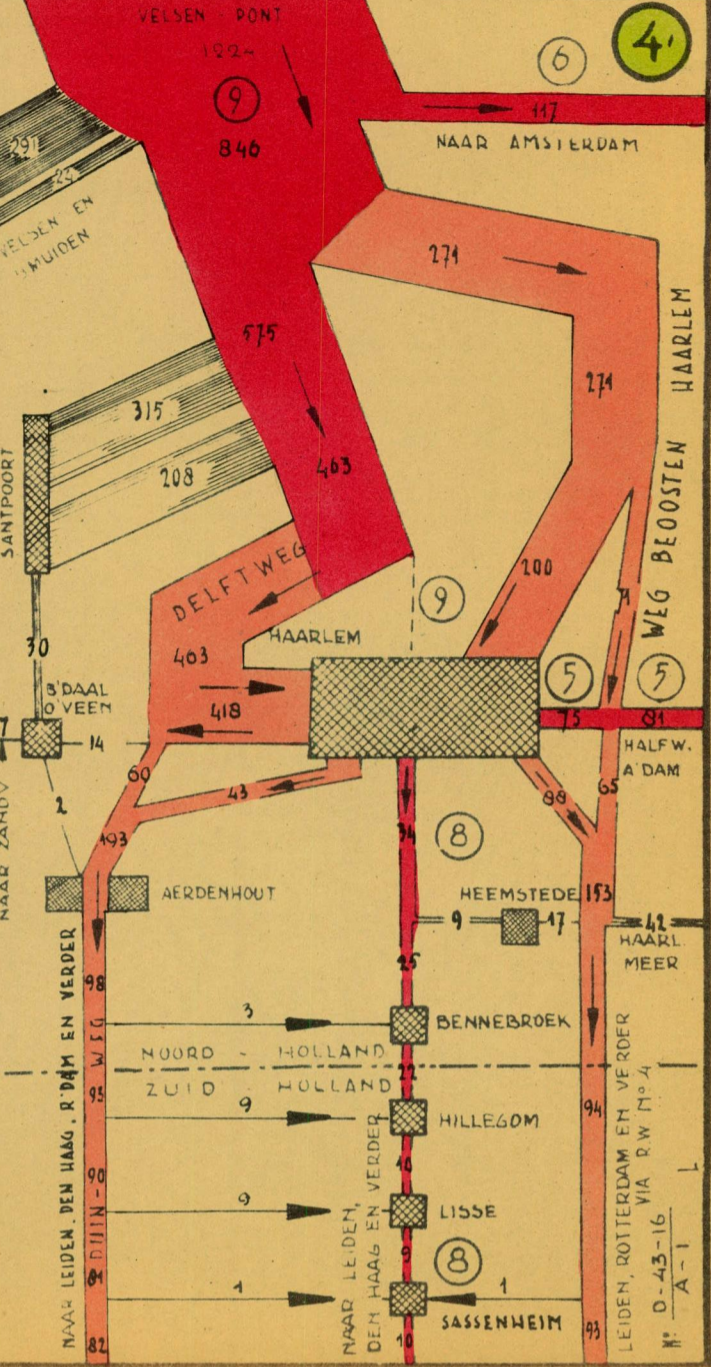
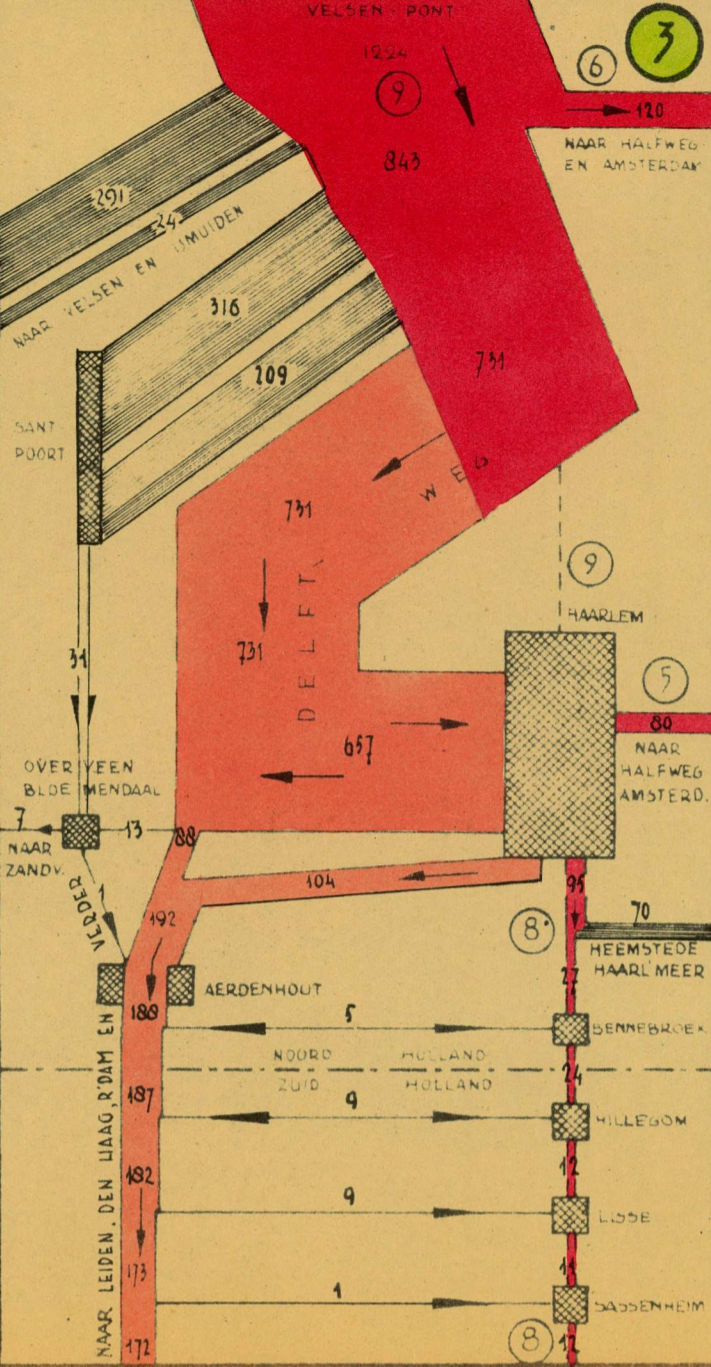
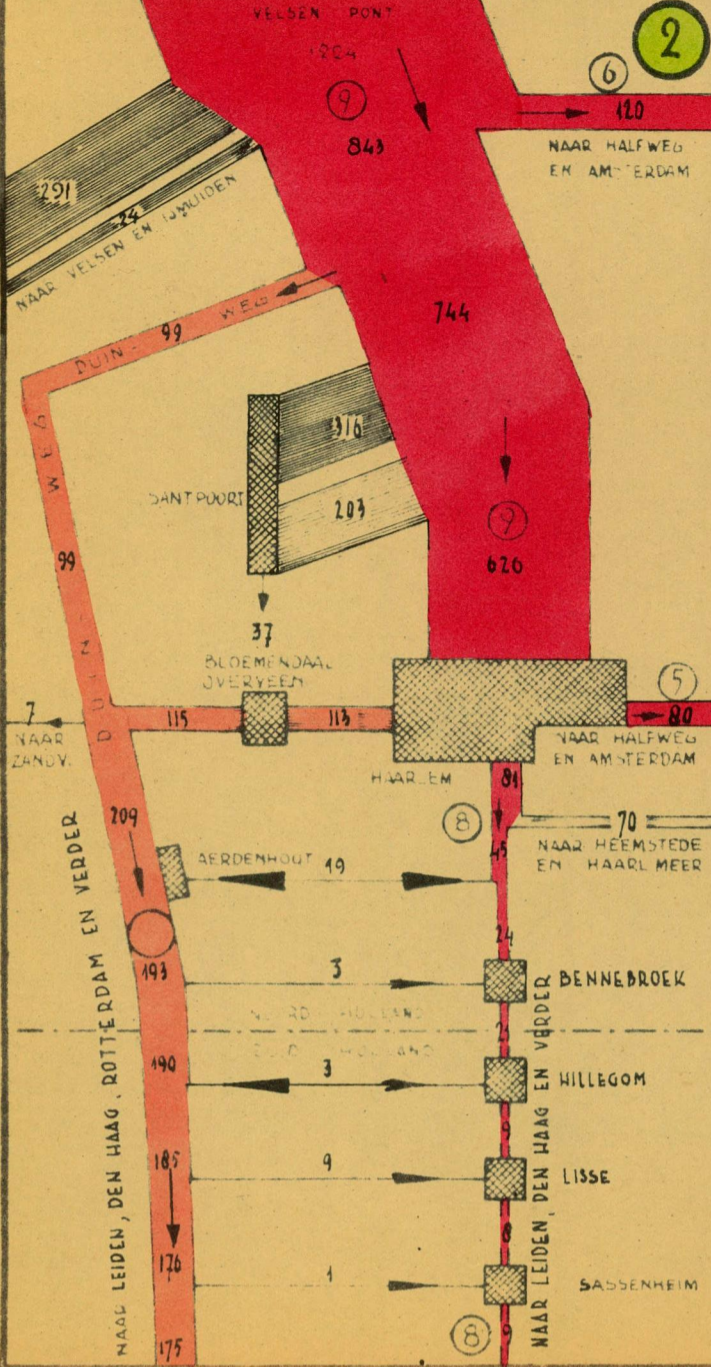
Het onderzoek heeft zich in de eerste plaats gericht op de beantwoording van de vraag, hoe groot het aantal voertuigen bedraagt, dat in Haarlem van het Zuiden, Oosten en Noorden langs de Rijkswegen nadert en deze stad passeert, zonder dat het doel van de rit eenig verband hield met de stad Haarlem. Het is in het bijzonder als een Rijkszorg te beschouwen, ten behoeve van dit doorgaand verkeer eventueel nieuwe verbindingen aan te leggen, of wel mede te werken aan de verbetering van bestaande verbindingen, teneinde een goed onderling verband tusschen de op Haarlem gerichte Rijkswegen te verkrijgen. Met name werd als een leemte in het wegensysteem om Haarlem gevoeld een goede verbinding tusschen weg no. 8 (Haarlem-Sassenheim) en weg no. 9 (Haarlem-Velsen-Alkmaar-Leeuwarden).

In schema 1, op bijlage V-1, zijn de uitslagen weergegeven

A-BIJ AANLEG VAN DE DUINWEG

B-BIJ AANLEG VAN DE DELFTWEG

C-BIJ AANLEG VAN DE WEG BEOOSTEN HAARLEM

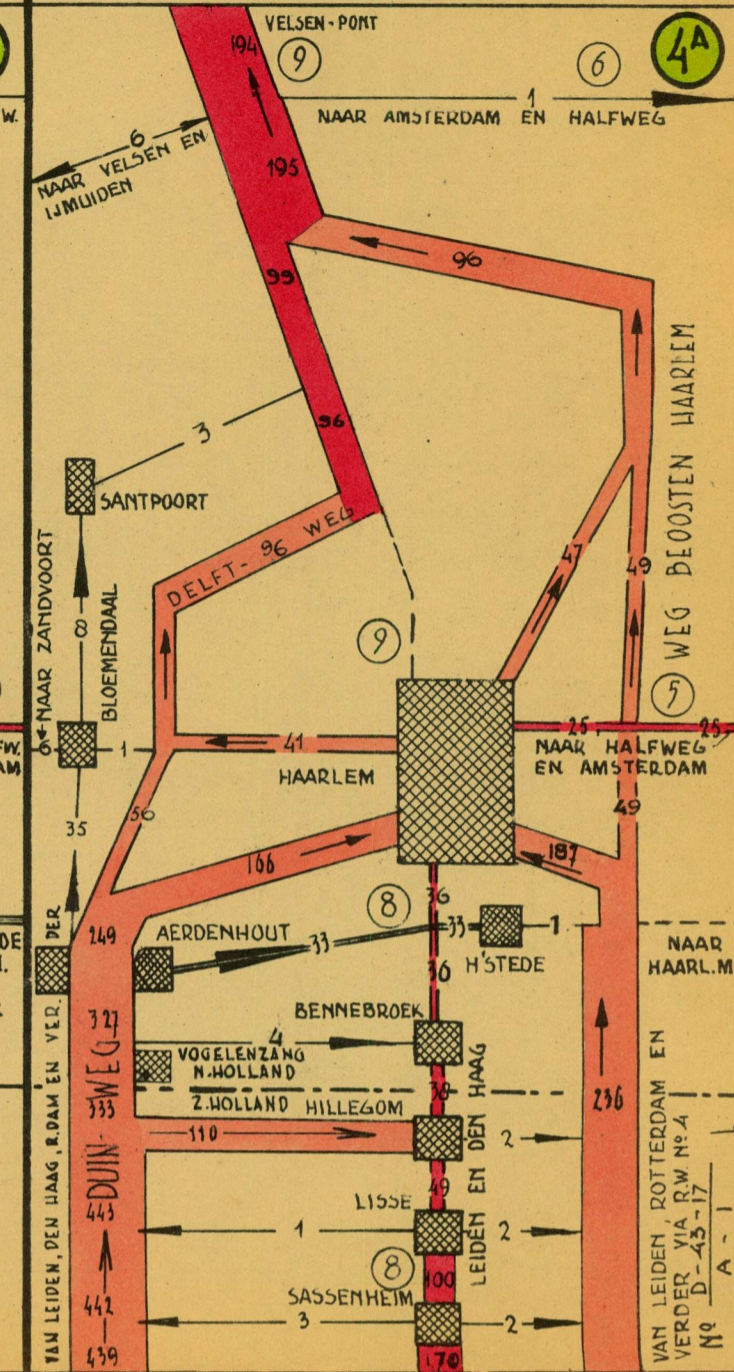
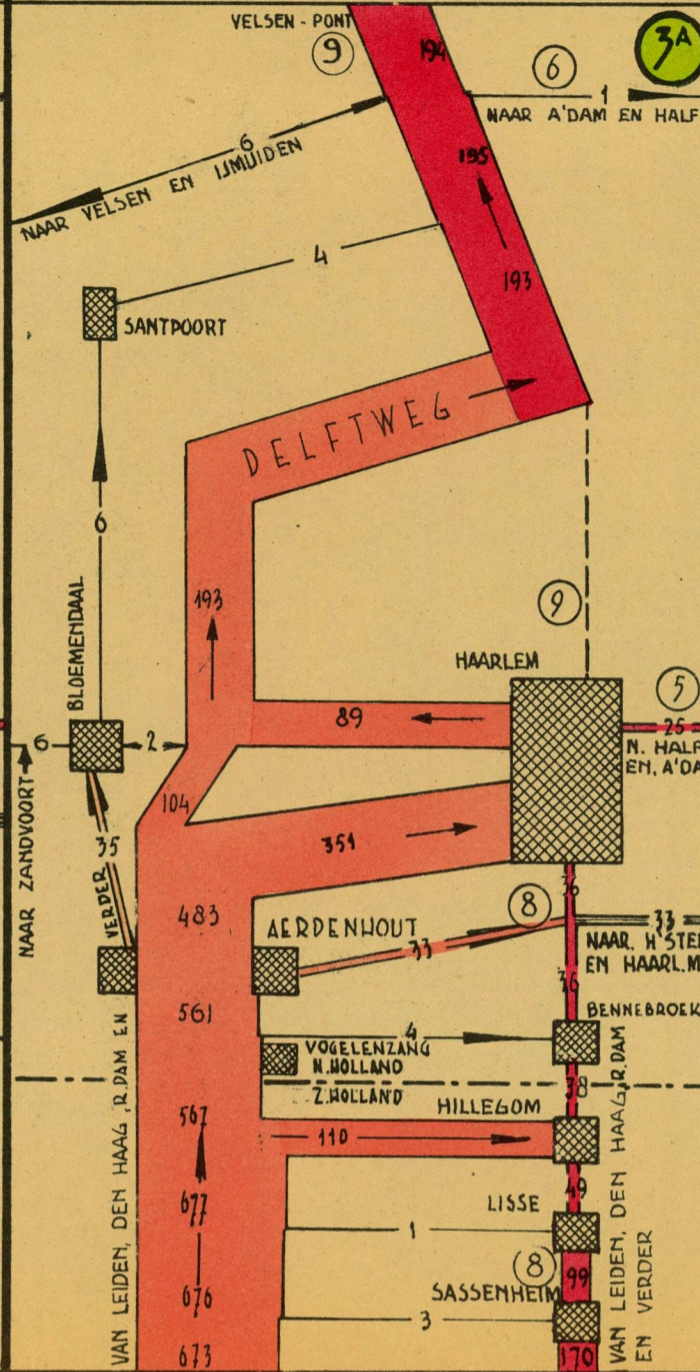
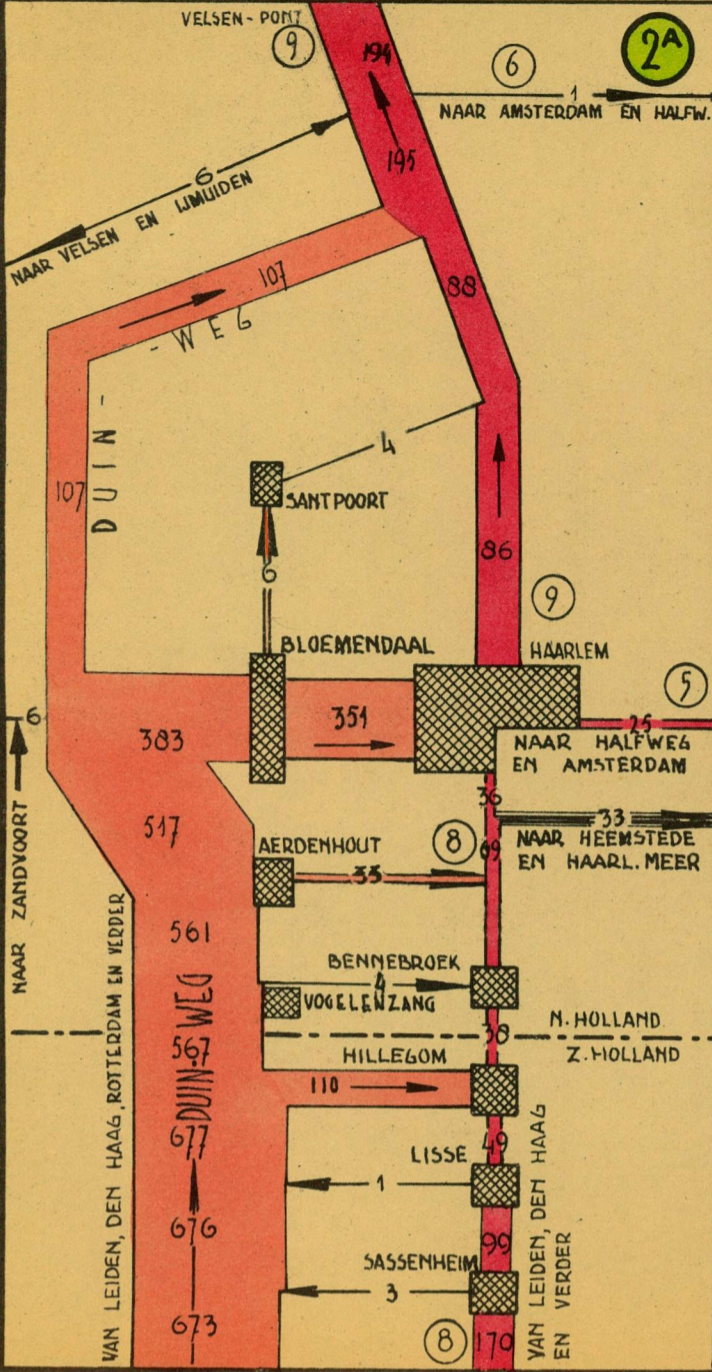


Nº D-43-16
A-1

A-BIJ AANLEG VAN DE DUINWEG

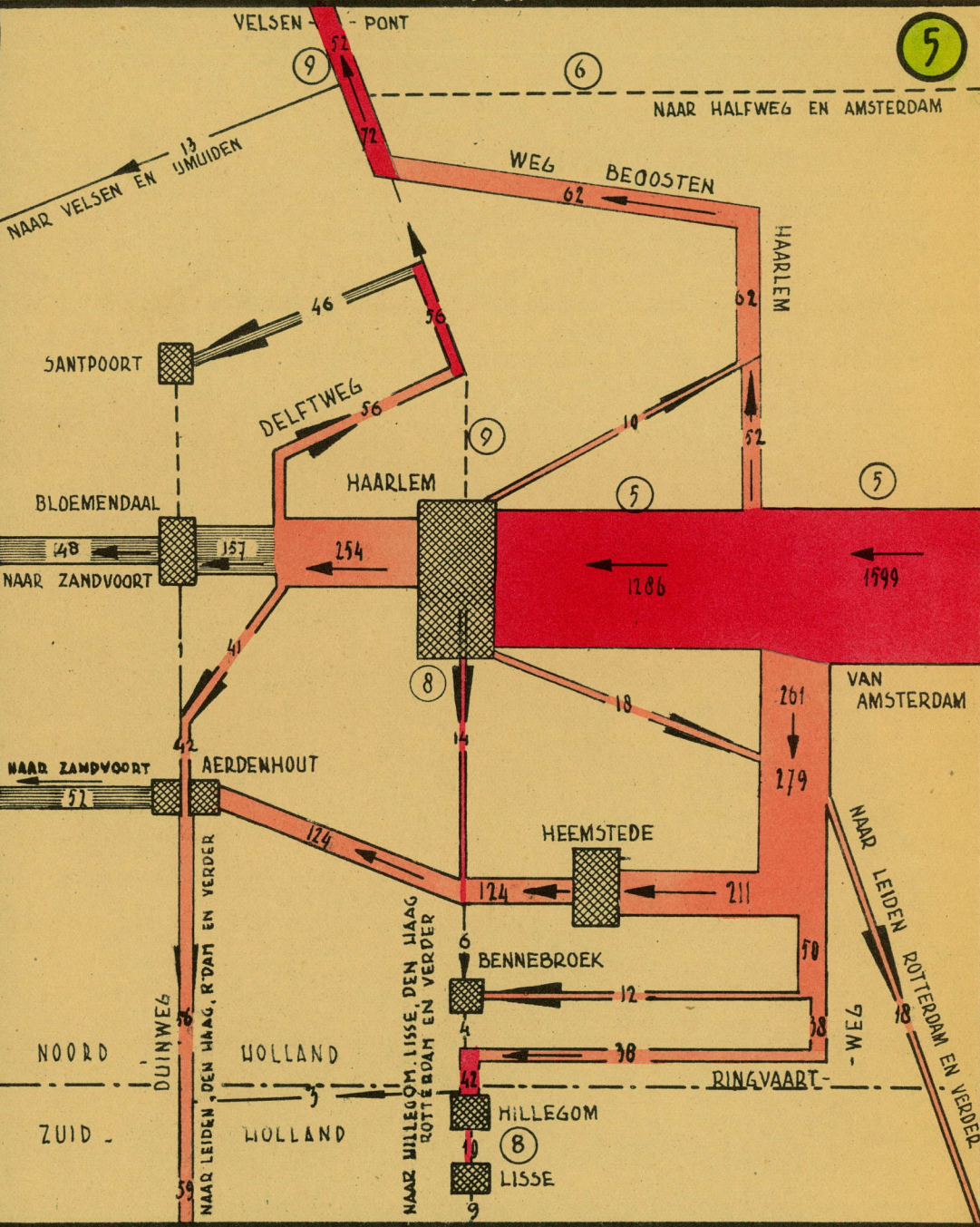
B-BIJ AANLEG VAN DE DELFTWEG

C-BIJ AANLEG VAN DE WEG BEOOSTEN HAARLEM



Van Leiden, Rotterdam en verder via R.W. No. 4 D-45-17 No. A-1-1

ANALYSE VAN HET VERKEER UIT OOSTELIJKE RICHTING BIJ HAARLEM



geven van de verkeersstellingen in 1938. In hoeverre de verkeersstroom, die te Sassenheim uit het Zuiden aankomt, geabsorbeerd wordt door de dorpen tusschen Sassenheim en Haarlem, en in hoeverre verkeer, dat in deze dorpen ontstaat, den verkeersstroom wederom aanvult, valt uit dit diagram niet op te maken. Eenig inzicht, omtrent het doorgaand verkeer geven deze verkeersstellingen dan ook niet. Ter vergelijking is met een op de juiste breedte-schaal geteekende zwarte lijn in het diagram aangegeven het doorgaande Noord-Zuid-verkeer v.v. (in totaal 200 stuks) op de wegen 8 en 9, dat uit andere gegevens werd afgeleid. Het blijkt, dat dit verkeer slechts een fractie is van het totaal verkeer.

De trechtervormige verbreding van de "verkeersband" bij weg no. 9, speciaal wat het rijwielverkeer betreft, wijst er op, dat dit gedeelte van dezen weg veel voorstadsverkeer en stadsverkeer te verwerken heeft.

Om ten aanzien van het doorgaand verkeer een inzicht te verkrijgen, werden de bijzondere waarnemingen 1937, waarvan hiervoren sprake was, in schema's uitgewerkt.

De gang van het onderzoek is nu zoo, dat achtereenvolgens werd uitgegaan:

- a. hoe het verkeer zich zou verdeelen, indien uitsluitend werd overgegaan tot de doortrekking van den ten Zuiden van Haarlem voltooid gedachten weg door de duinen (Duinweg) naar Velsen (schema's 2 en 2a, resp. bijlage V-2 en V-3);
- b. hoe het verkeer zich zou verdeelen bij het achtereenvolgens uitvoeren van phase II (Delftweg) en phase III (weg beoosten Haarlem), aangegeven op bijlage V-2, V-3 en V-4 (het zgn. plan Rijkswaterstaat). Op deze gevallen hebben betrekking de schema's 3, 3a, 4, 4a en 5.

De analyses in de schema's 2, 3 en 4 hebben alléén betrekking op de uit het Noorden komenden verkeersstroom, zooals deze op de pont te Velsen gedurende een normalen werkdag werd waargenomen. Voor een eersten indruk is deze enkelvoudige analyse voldoende. De schema's 2a, 3a en 4a geven een analyse van den verkeersstroom, komende uit zuidelijke richting. Schema 5 geeft een analyse van het verkeer, komende uit oostelijke richting.

a. Het te verwachten verkeer op den Duinweg tusschen Bloemendaal en Velsen.

Bij het opstellen van schema 2 is uitgegaan van de aanname, dat iemand, die in Haarlem moet zijn, hetzij als plaats van bestemming, hetzij als pleisterplaats, geen gebruik maakt van den

Duinweg, omdat dit een omweg zou beteekenen van $4\frac{1}{2}$ km.

Uit de analyse volgt dan, dat van den Duinweg (wegvak Velsen-Bloemendaal), voorzover het betreft voertuigen, waargenomen te Velsen, in totaal gebruik zullen maken 99 voertuigen, bestemd voor:

Heemstede-Aerdenhout	16 stuks,
Bennebroek	1 "
Hillegom	2 "
Lisse	2 "
Leiden c.a.	8 "
den Haag	37 "
Westland	11 "
Rotterdam en verder	<u>22</u> "
	99 stuks.

Op het betreffende wegvak zal zich voorts nog doorgaand verkeer bewegen van Driehuis-Westerveld en IJmuiden naar het Zuiden (dus niet waargenomen te Velsen). Uit de verkeerstellingen te Sassenheim is af te leiden, dat voor dit verkeer, in één richting, op 15 voertuigen moet worden gerekend.

Het aantal voertuigen op het wegvak van den Duinweg tusschen Aerdenhout en Velsen zou dus voor beide richtingen tezamen rond $2 \times (100 + 15) = 230$ voertuigen bedragen in doorgaand verkeer.

Uit schema 2a blijkt, dat het verkeer in noordelijke richting, waargenomen te Sassenheim, slechts 14 voertuigen levert voor het gedeelte Duinweg tusschen Bloemendaal en Velsen.

De ontlasting van den bestaanden Rijksweg no. 9 zal, zooals ook duidelijk uit schema 2 blijkt, niet bijzonder groot zijn.

Op de schema's werd met een donkerroode tint aangegeven het verkeer op bestaande Rijkswegen, na uitvoering van de nieuwe route. Met een lichtroode kleur werd het verkeer op de nieuwe omlegging aangegeven.

De mate, waarin de lichtroode kleur op de schema's voorkomt, geeft dus een indicatie t.a.v. het nuttig effect van deze werken.

b. Uitvoering plan Rijkswaterstaat (§ IV).

Phase II. Aanleg van den Delftweg tusschen weg no. 9 en Aerdenhout.

De vermoedelijke verdeling van het uit noordelijke richting

richting komend verkeer in dit geval is weergegeven in schema 3.

Het is zonder meer duidelijk, dat ook het doorgaand verkeer van dezen wegaanleg aanzienlijk méér profijt zal trekken dan van den te westelijk gelegen Duinweg, Weg no. 9 zal, voor wat het binnen de grenzen der gemeente Haarlem gelegen gedeelte betreft, vermoedelijk geheel worden ontlast van het te Velsen waargenomen verkeer, dat bestemd is voor het ten Zuiden van het station Haarlem gelegen gebied. Een gedeelte van het te Velsen waargenomen verkeer zal nog weg no. 9 blijven volgen. Hoeveel voertuigen dat zullen zijn is moeilijk te zeggen; in het schema is dat niet nader aangegeven.

De Delftweg zal voorts nog worden belast met een aanzienlijk gedeelte van het verkeer, dat op weg no. 9 wordt gebracht tusschen de pont te Velsen en de grens van de gemeente Haarlem (verkeer uit IJmuiden en Santpoort)¹⁾.

Vergelijking van het tracé van weg no. 9 en van het tracé van den Delftweg t.o.v. de ligging tusschen de bebouwing, doet onmiddellijk de groote verbetering zien, die voor het verkeer wordt verkregen.

Teneinde ook een indruk te verkrijgen van het toekomstige doorgaand verkeer op het zuidelijk gedeelte van den Delftweg tusschen Haarlem en Aerdenhout (dat is het verlengde van den Duinweg op Zuidhollandsch gebied) is het schema 3A samengesteld, dat een analyse bevat van het uit zuidelijke richting komend verkeer, waargenomen bij Sassenheim. Ook dit verkeer zal veel nut hebben van den ontworpen Delftweg, terwijl uit schema 2A blijkt, dat de Duinweg tusschen Bloemendaal en Velsen voor het verkeer uit zuidelijke richting, waargenomen te Sassenheim, weinig beteekenis heeft.

Als voorloopige algemeene conclusie kan worden gezegd, dat, waar Haarlem zulk een voorname rol speelt in het verkeersproces nabij deze stad, er in eerste instantie naar gestreefd moet worden een verkeersroute voor gemengd verkeer, zoo dicht mogelijk langs de stad tot stand te brengen (i.c. langs den westelijken rand van de stadskern).

Phase III. Aanleg van den weg beoosten Haarlem.

In de in § IV ontwikkelde gedachtengang zal de weg beoosten Haarlem, welke als autosnelweg is gedacht, eerst worden aangelegd,

na

¹⁾ Het totale verkeer op weg no. 9 op dit traject (telpunt 903), bedroeg in 1938 2444 auto's in 18 uur.

na voltooiing van den Delftweg. Met deze omstandigheid is rekening gehouden bij het samenstellen van schema 4 (analyse van het verkeer uit zuidelijke richting).

De afstand van de pont te Velsen tot het station Haarlem bedraagt:

- a. langs weg no. 9, den Delftweg, Verspronckweg en Staten Bolwerk (route voor gemengd verkeer) 9,5 km;
- b. langs den autosnelweg beoosten Haarlem volgens het westelijk tracé van het plan Rijkswaterstaat tot aan de spoorbaan Haarlem-Amsterdam en vandaar langs den ouden weg en het Prinsen Bolwerk 10,8 km;
- c. langs den autosnelweg beoosten Haarlem volgens het oostelijk tracé van het plan Rijkswaterstaat tot aan de spoorbaan Haarlem-Amsterdam en vandaar langs den ouden weg en het Prinsen Bolwerk 11,5 km.

De onder b en c vermelde routes voor snelverkeer zullen van het op Haarlem gerichte verkeer ongetwijfeld opnemen het verkeer, dat bestemd is voor het op den oostelijken Spaarne-oever gelegen industriegebied, doch verwacht mag worden, dat daarnaast - ondanks den langeren afstand - een goed deel van dat verkeer, meer in het bijzonder dat bestemd is voor het centrum van Haarlem, deze route zal verkiezen boven de voor gemengd verkeer ingerichte route a.

Bij het samenstellen van schema 4 is aangenomen, dat 50% van het verkeer te Velsen, dat Haarlem aandoet of daarvoor is bestemd, den Delftweg zal volgen.

Voor het onderzoek van het gedeelte van den weg beoosten Haarlem, ten Zuiden van deze stad, werd opgesteld het schema 4a, gebaseerd op een analyse van het uit zuidelijke richting komende verkeer te Sassenheim.

Het verkeer uit 's-Gravenhage in noordelijke richting zal ook na een eventueelen aanleg van den weg beoosten Haarlem den Duinweg en den in het verlengde daarvan gelegen Delftweg blijven volgen, daar de af te leggen afstand centrum-den Haag, centrum-Haarlem, via den weg beoosten Haarlem, 10 km langer zou zijn.

Het zuidelijke deel van den weg beoosten Haarlem zal, behalve het in het schema 4A aangegeven verkeer en lokale verkeer, nog opvangen het voor Haarlem en voor de streek tusschen Haarlem en IJmuiden bestemde verkeer, afkomstig uit een gedeelte van de Haarlemmermeer, uit de richting Alphen a/d Rijn (prov. weg no. 31) en Uithoorn (prov. weg no. 30); dat verkeer onttrekt zich echter aan de waarnemingen op de Rijkswegen.

Verder zal de rondweg beoosten Haarlem, voor wat betreft het gedeelte onmiddellijk ten Zuiden van Rijksweg no. 5 tot den provincialen weg no. 29 (Haarlem-Schiphol-Diemen) van belang zijn voor het verkeer van Amsterdam naar Heemstede en Zandvoort (schema 5, wordt hierna besproken).

Resumeerende, valt uit de hierboven besproken verkeersanalyses af te leiden:

- 1°. dat aanleg van den Duinweg tusschen Bloemendaal en IJmuiden voor het doorgaand verkeer van weinig of geen nut is, omdat het grootste gedeelte van het doorgaand verkeer zich zal blijven bewegen via Haarlem;
- 2°. dat uitvoering van den Belftweg tusschen een punt van weg no. 9 en Aerdenhout en van het gedeelte van den Duinweg tot de grens tusschen Noord- en Zuidholland voor het doorgaand verkeer een groote verbetering zal geven, waarvan vooral het op Haarlem gerichte verkeer, dat domineerend is boven het rechtstreeksche doorgaande verkeer, zal profiteeren;
- 3°. dat bij toename van het verkeer de aanleg van een weg beoosten Haarlem doelmatig is.

Het verkeer op een eventueel uit te voeren zuidelijken rondweg om Haarlem (phase II en III).

In het plan van de Streekplannencommissie is het denkbeeld naar voren gebracht om den weg beoosten Haarlem, ten Zuiden van Haarlem, niet naar het Oosten om te buigen, doch naar het Westen, teneinde aansluiting te vinden aan een nieuwen weg, evenwijdig aan en ten Oosten van weg no. 8 en ten Westen van de ringvaart van den Haarlemmermeerpolder (Ringvaartweg).

In het plan Rijkswaterstaat is deze zuidelijk om Haarlem heen loopende verbinding in eersten aanleg opgevat als een route, langs in hoofdzaak bestaande wegen (phase II), terwijl in den uiteindelijken toestand gedacht is aan een lokalen weg met ruim dwarsprofiel, aansluitende op weg no. 8, ten Zuiden van Bennebroek (phase III).

Het verschil in opvatting tusschen Streekplannencommissie en Rijkswaterstaat is kennelijk hierin gelegen, dat de commissie de behoefte gevoelt aan een nieuwen weg door de bollenstreek, waarvan dan het doorgaand verkeer mede kan profiteeren, terwijl de Rijkswaterstaat meent, dat het doorgaand verkeer buiten de woonstreek moet worden geleid.

Teneinde het verkeer op den zuidelijken rondweg om Haarlem

te

te kunnen beoordeelen, werd het verkeer, komende uit oostelijke richting (richting Amsterdam, weg no. 5) geanalyseerd .

Het schema toont aan, dat er, wat het doorgaand verkeer betreft, weinig behoefte bestaat aan een zuidelijken rondweg om Haarlem, zuidelijker dan de aftakking naar Heemstede (Aerdenhout en Zandvoort).

Het verkeersbeeld van het schema pleit derhalve voor een oplossing volgens phase II, zooals op bijlage IV-2 werd aangegeven, waarbij dus het verkeer, komende uit het Oosten en gaande naar het Zuid-Westen, ten Oosten van Haarlem langs een nieuwe verbinding en verder langs de bestaande wegen door Heemstede wordt geleid (zie ook bijlage VIII-2).

De hierboven, aan de hand van de gemaakte verkeersanalyses gegeven beschouwingen, leiden tot vrij scherp omlinjende conclusies. De vraag rijst echter, of de gegevens, waarvan werd uitgegaan, (n.l. de bijzondere verkeerswaarnemingen 1937), voldoende "allround" zijn, om daarop conclusies te baseeren, die passen bij het toekomstige verkeersbeeld.

Het wil ondergeteekende voorkomen, dat de gemaakte gevolgtrekkingen met eenig voorbehoud t.a.v. bijzonder seizoenverkeer wel zijn te aanvaarden.

De bijzondere waarnemingen 1937 werden op een werkdag in de tweede helft van April verricht; men kan dus aannemen, dat zij een goed beeld geven van het normale werkverkeer in Kennemerland-Zuid. Dat de structuur van dit verkeer in de toekomst in zoodanige mate zou veranderen, dat het, wat betreft de hoofdlijn van het op grond van het verkeer in 1937 ontworpen wegennet, onjuist zou zijn, is niet waarschijnlijk. Wel zal het industriegebied ten Oosten van Haarlem in de toekomst meer verkeer tot zich trekken, doch dat zal, waar het zwaar-tepunt van het wegennet eveneens ten Oosten van de stad is gelegen, gemakkelijk kunnen worden opgenomen.

In de bijzondere verkeerswaarnemingen 1937 komen natuurlijk niet tot uiting de verkeersstroomen, die een gevolg zijn van seizoendrukte (strandbezoek en "bollendagen").

Ten aanzien van dit verkeer is echter met groote zekerheid te zeggen, hoe het zich zal bewegen.

Voor het strandverkeer is van belang een Oost-West-traverse door Haarlem, aansluitende op den Bloemendaalschen Zeeweg en eenzelfde traverse van Heemstede over Aerdenhout naar Zandvoort. Deze laatste route maakt mede den aanleg wenschelijk van den

bereids enkele malen genoemde verbindingsweg ten Oosten van Haarlem, tusschen den weg Amsterdam-Haarlem en Heemstede. Voor het verkeer op "bollendagen" is deze verbinding eveneens van groot belang.

Bij het vaststellen van het profiel en de afmetingen van de in deze verbindingen gelegen straten en wegen kan rekening worden gehouden met de bijzondere verkeersomstandigheden, die zich op enkele dagen of in een bepaald seizoen kunnen voordoen (intensief rijwielverkeer!).

Wat deze seizoendrukte beteekent t.o.v. het normale werkverkeer wordt goed geïllustreerd door de tellingen op den bestaanden Duinweg in de onmiddellijke nabijheid van de grens tusschen Noord- en Zuidholland.

Bij het waarnemingspunt Paardenkerkhof werden de volgende getallen genoteerd:

Datum	Personenauto's	Vrachtauto's	Fietsers	Weersgesteldheid
7 Aug.'38 1)	1185	48	4508	Goed weer.
4 Oct.'38	294	263	461	Slecht weer, regen, wind.

1) Zondag.

Het verkeer met personenauto's bedroeg op een "seizoen"-dag 4 x meer dan op een normalen werkdag; het rijwielverkeer bedroeg het 10-voudige van het normale verkeer.

Ook het seizoenverkeer tast de algemeene beginselen, waarop het wegennet is ontworpen, niet aan.

-----o-----

§ VI De Delftweg en enkele voorloopige verbeteringen binnen de stadskern van Haarlem.

Bijlagen:

- VI-1 Overzichtsteekening Delftweg met aanduiding van kruispunten en wijzigingen in het dwarsprofiel.
- VI-2 Overzicht van de dwarsprofielen van den Delftweg.
- VI-3 Kruising Jordenstraat-Wagenweg. Oplossing gemeente Haarlem.
- VI-4 Kruispunten in den Delftweg. Overzicht
- VI-5 Traverse door Aerdenhout.
- VI-6 Kaart van Haarlem en omgeving; schaal 1:15.000.

Verder wordt nog verwezen naar:

- IV-2 Uitvoering plan Rijkswaterstaat in 3 fasen.

§ VI. De Delftweg en enkele voorloopige verbeteringen binnen de stadskern van Haarlem.

De doelmatigheid van het in § IV bepleite plan tot geleidelijke verbetering van de routes voor het doorgaand verkeer in en om Haarlem, (fasen I, II en III, op bijlage IV-2) is vooral afhankelijk van de geschiktheid voor doorgaand verkeer van het plan voor den Delftweg.

Blijkt deze weg, met niet te groote uitgaven voor het Rijk, geschikt te maken tot een bruikbare route voor doorgaand verkeer, dan kan er aan gedacht worden om van Rijksweg nu in geringe mate bij te dragen aan een voorloopige oplossing, om straks een belangrijk bedrag voor de definitieve oplossing voor het doorgaand verkeer Noord-Zuid, ten Oosten van Haarlem, beschikbaar te stellen. Dit vraagstuk wordt in § XII nader onderzocht; inderdaad blijkt de Delftweg met matige kosten voor het Rijk tot een geschikte verbinding te kunnen worden ingericht.

De idee, om den Delftweg een plaats te geven in het wagenschema voor doorgaand verkeer is niet nieuw. Reeds in 1928 was deze route aangegeven door de Vaste Commissie voor de uitbreidingsplannen in Noordholland.

De dienst van den Rijkswaterstaat heeft toen het plan van den Duinweg naar voren gebracht.

De Rijksc commissie van Overleg voor de Wegenverbetering achtte het Duinwegplan alleen voor de toekomst in beginsel aanvaardbaar, indien het plan voor een natuurreservaat in het duingebied daarmee in overeenstemming zou zijn te brengen. Deze commissie raadt den Delftweg als voorloopige oplossing aan.

Bij brief van 19 september 1930, no. 385^{II}, aanvaardt echter de Minister van Waterstaat, daartoe geadviseerd door de inmiddels ingestelde Rijksc commissie voor de Wegen, het duinwegplan.

Eerst in 1936, nadat t.a.v. het tracé van den Duinweg op Zuidhollandsch gebied een beslissing is genomen, wordt de belangstelling voor de Noord-Zuid-verbinding binnen de provincie Noordholland weer levendig.

Een gezamenlijke bestudeering van het probleem door den Rijkswaterstaat en de Provincialen Waterstaat¹⁾ leidde tot een

plan

¹⁾ De Delftweg komt op het Provinciaal Wegenplan voor onder no. 27.



**RIJKSWATERSTAAT DIRECTIE NOORDHOLLAND
ARRONDISSEMENT HAARLEM**

WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM

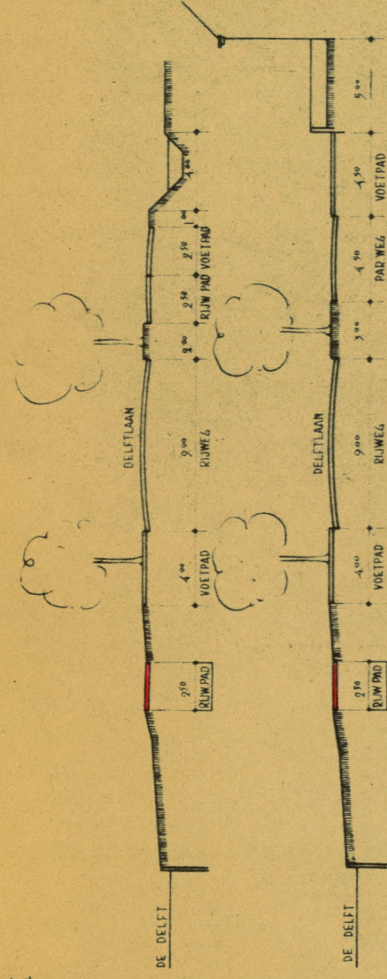
**OVERZICHTSTEKENING DELFTWEG
MET AANDUIDING KRUISPUNTEN EN
WUZIGINGEN IN DWARSPROFIEL**

**SCHAAL:
1:50.000**

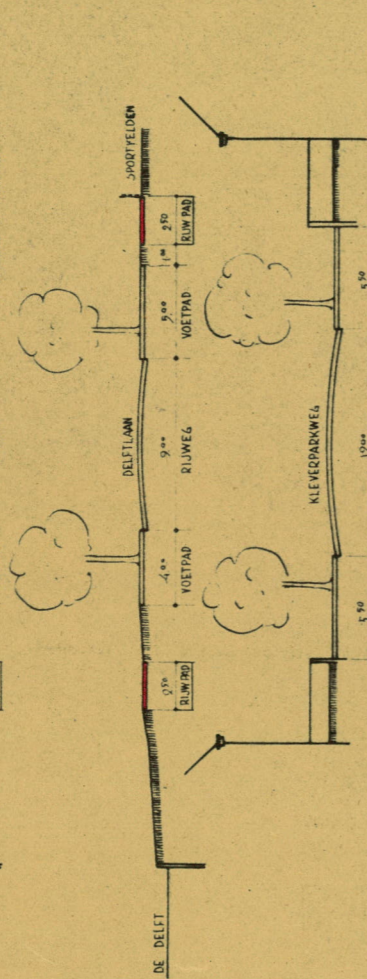
GET. PAR. W	D.D. 18-3-43	GEZ. PAR.	D.D. 22-3-44
GEC. PAR. W	D.D. 18-3-43	GEW. PAR.	D.D. 14-3-44

D-43-14

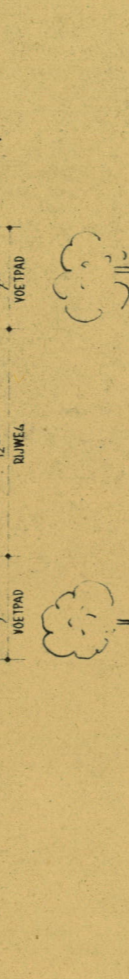
1



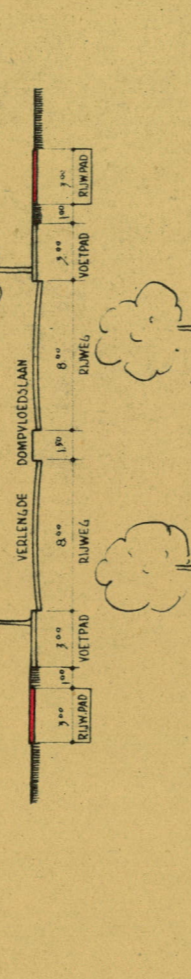
2



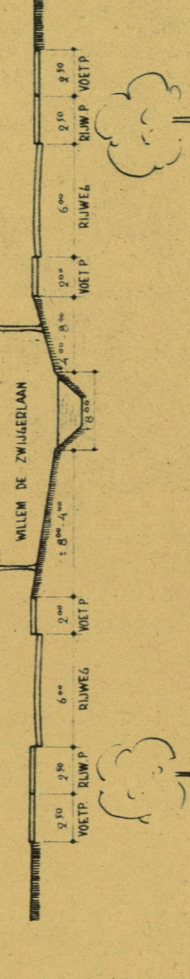
3



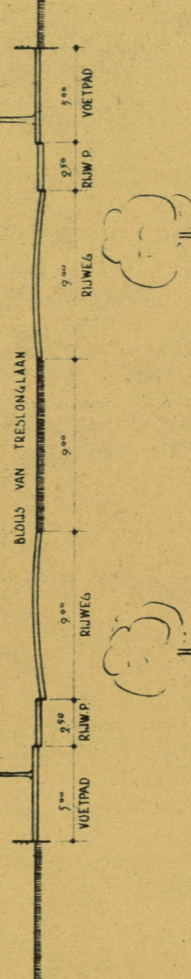
4



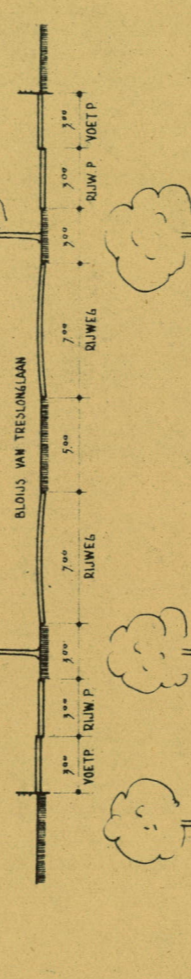
5



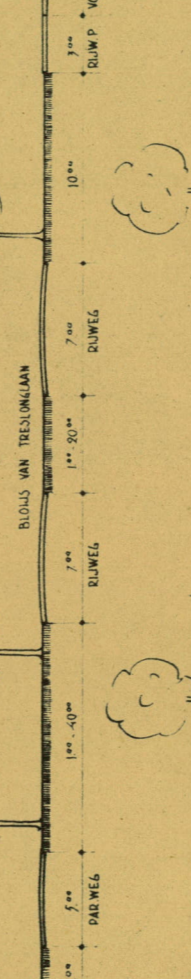
6



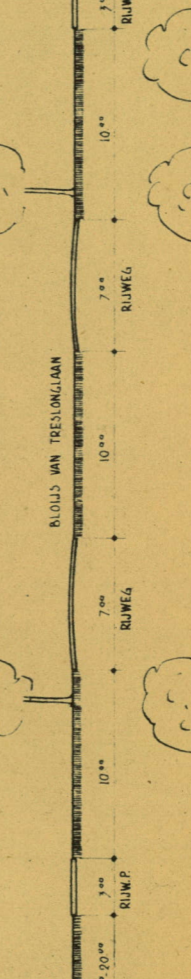
7



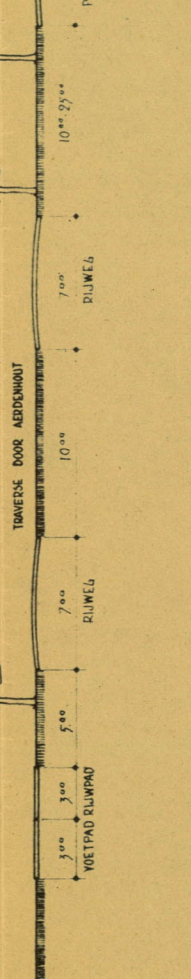
8



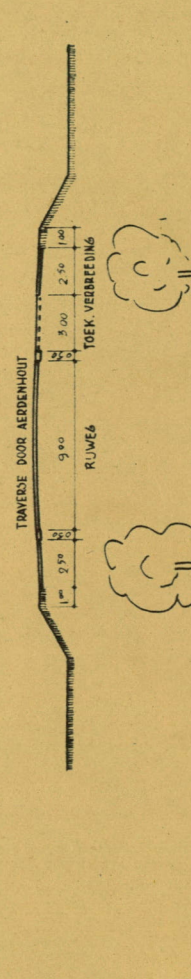
9



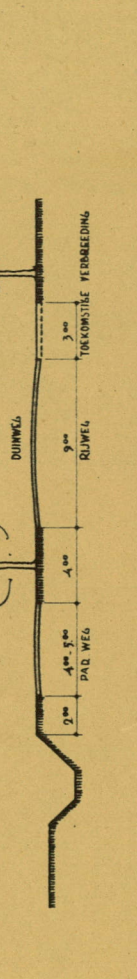
10



11



12



-33- -35-

plan van den Delftweg, geraamd op 6 1/4 miljoen gulden! Dat plan was zoo ruim opgezet, dat hier niet meer van een voorloopige oplossing sprake kon zijn. De eisch van absolute kruisingsvrijheid leidde tot deze zeer hooge kosten.

Terecht geven Gedeputeerde Staten in Augustus 1938 aan den Minister van Waterstaat te kennen, dat zij voor dit plan geen gelden beschikbaar wenschten te stellen.

Na deze beslissing is zoowel door den Rijks- als door den Provincialen Waterstaat de nadere bestudeering van het Duinwegplan wederom ter hand genomen.

In 1942 is echter door de Streekplannencommissie het denkbeeld van een rondweg ten Oosten van Haarlem naar voren gebracht. De kostbaarheid van dezen weg deed wederom teruggrijpen op den Delftweg, doch nu als voorloopige oplossing.

In dit licht moet het thans omschreven plan van den Delftweg dan ook worden gezien.

De voltooiing van den Delftweg (overzichtskaart, bijlage VI-1) tusschen het verkeersplein bij weg 9 (bij A) en een ontworpen verkeersplein ten Zuiden van Aerdenhout (bij H) is in twee tempi gedacht.

Bij phase I (bijlage IV-2) is het noordelijk gedeelte tot C (de Delftlaan en Kleverparkweg) voltooid, resp. gewijzigd gedacht; het verkeer zal dan verder de Brederodestraat en den Verspronckweg moeten volgen, om vervolgens via het Kenaupark en een aantal ruime straten in het westelijke stadsdeel, nabij het Florapark den Wagenweg (liggende in het verlengde van den Rijksweg no. 8) te bereiken (route in groen op bijlage VI-1).

Op bijlage VI-2 wordt een overzicht gegeven van de dwarsprofielen van den in phase II geheel voltooid gedachten Delftweg tot in Aerdenhout; in rood zijn daarop aangegeven de aanvullende werken ten behoeve van het rijwielverkeer, indien de route voor doorgaand verkeer wordt bestemd. De cijfers op deze bijlage corresponderen met de cijfers op bijlage VI-1.

Van het verkeersplein bij weg no. 9 af moet de Delftlaan over 900 m nog geheel worden aangelegd, evenals het verkeersplein bij A.

Wordt gevolg gegeven aan de uitbreiding van wegprofielen zooals deze in rood op bijlage VI-2 zijn aangegeven, dan zal, komende uit het Noorden, het verkeer tot het verkeersplein bij de Kleverlaan (bij B) kunnen beschikken over afzonderlijke rijwielpaden.

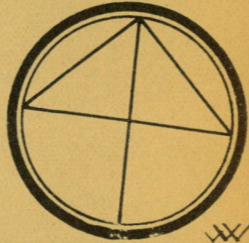
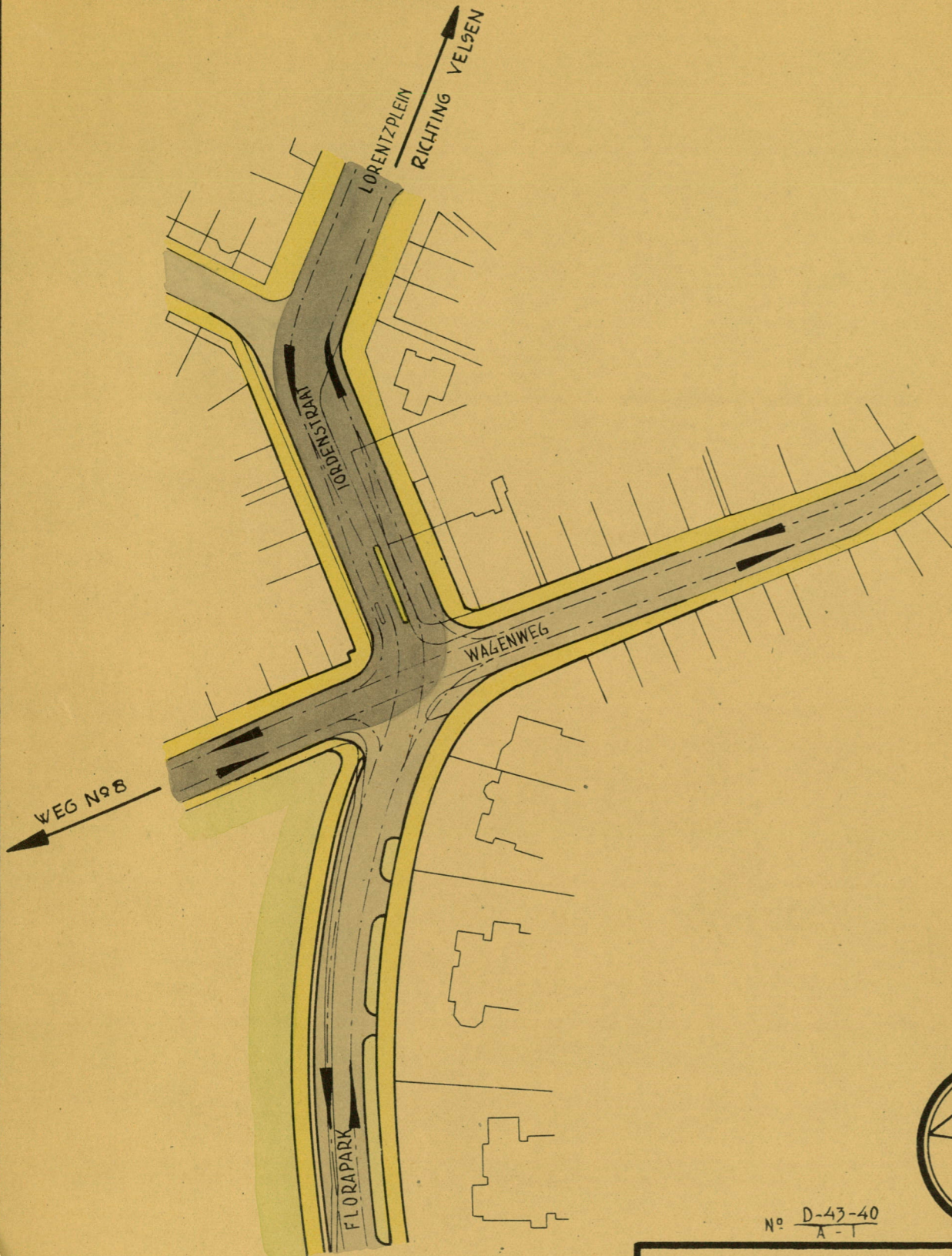
Bij de voorloopige route door de buitenwijken van Haarlem zullen voor het overige geen fietspaden aanwezig zijn.

KRUISING IORDENSTRAAT-WAGENWEG

SCHAAL 1:1000

OPLOSSING GEM. HAARLEM

BIJLAGE VI-3



N^o D-43-40
A-1

RIJKSWATERSTAAT
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM
OPLOSSING GEM HAARLEM

De uitmonding van deze route op den Wagenweg, nabij het Florapark (Jordensweg) zal door de gemeente, overeenkomstig bijlage VI-3 worden verbeterd; daartoe werd bereids een hoekperceel aangekocht.

De latere voortzetting van den Delftweg voorbij C, door de gemeenten Bloemendaal en Haarlem, in zuidelijke richting, tot een punt ten Zuiden van Aerdenhout (aansluiting op den Duinweg) behoort tot de 2e phase van het verbeteringsplan van de wegen om Haarlem (route in rood op bijlage VI-1).

In bijlage VI-4 is een overzicht gegeven van de verschillende kruispunten in de route; in den regel werden 2 oplossingen voor ieder kruispunt gegeven, hetzij met een verkeersplein, hetzij met verkeersgeleiders en rechthoekig elkaar kruisende verkeersstroomen.

Op enkele transparanten werden oplossingen afgebeeld, zooals de gemeente Haarlem die had ontworpen.

De verkeersbanen voor de doorgaande verkeersstroomen Noord-Zuid v.v. werden in de situaties met een donker grijze tint aangegeven.

Bijzondere punten in het tracé zijn voorts twee spoorwegkruisingen, resp. met de lijn Haarlem-Uitgeest en Haarlem-Zandvoort. Daarvoor werden viaducten ontworpen. Zou men den bouw van deze viaducten voorloopig willen uitstellen dan kan tusschen de punten C en E een bestaande route worden gevolgd (zie § IV).

Tot punt G, op bijlage VI-1, komt het tracé overeen met hetgeen door de gemeente Haarlem is ontworpen. Vandaar af, (wegvak G-H) wordt een plan gevolgd, gelegen binnen de gemeente Bloemendaal, dat dezerzijds is opgemaakt. Het wegvak loopt tusschen de villaparken Bentvelt en Aerdenhout door; het is ontworpen als kruisingsvrije weg ter breedte van 12 m. alleen bestemd voor motorvoertuigen (prof. 12, bijlage VI-2).

Bijlage VI-5 geeft op schaal 1:5000 een overzicht van dit wegvak. De schade, toegebracht aan villaterreinen, is tot een minimum beperkt. Na voltooiing van den weg zal voor de villa's in de onmiddellijke nabijheid van den weg wederom een aanvaardbare situatie gevormd kunnen worden.

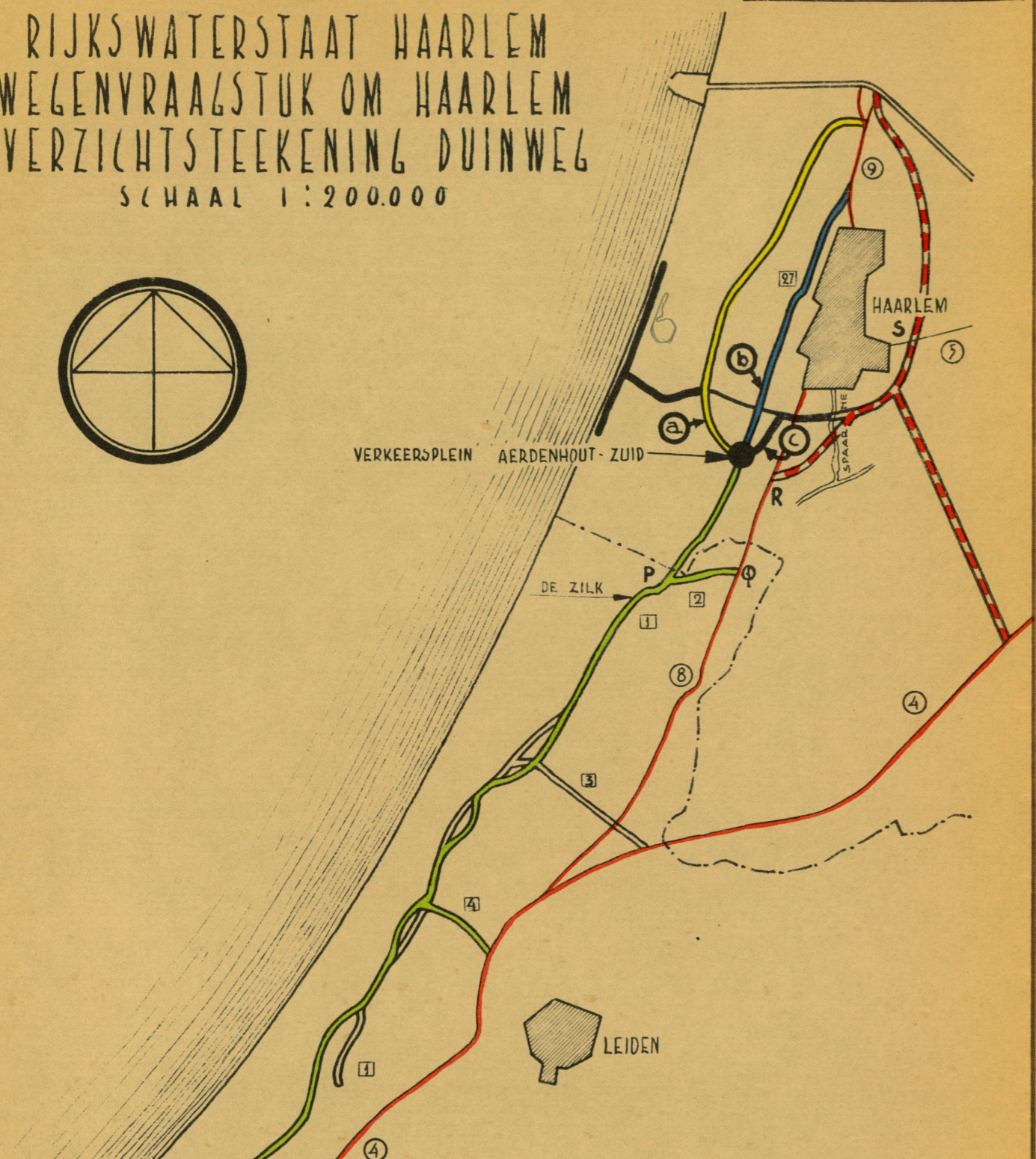
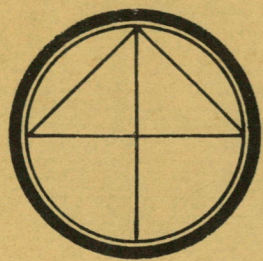
Het doorgaand verkeer op weg no. 8, komende uit zuidelijke richting, zal via de verbinding P-Q (§ VIII) den Duinweg kunnen bereiken en aldus de oude stadskern kunnen vermijden.

§ VII. De Duinweg.


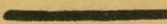




Bijlagen:

- VII-1 Overzichtsteekening van den Duinweg.
- VII-2 Typen van gelijkvloersche kruisingen.
- VII-3 Tracé van den Duinweg in de gemeente Bloemendaal.
- VII-4 Tracé van den Duinweg in de gemeenten Velsen-Bloemendaal-Zandvoort.
- VII-5 Aansluiting van den Duinweg aan weg no. 9 en de tunnel te Velsen.
- VII-6 Terrein-lengteprofielen nabij driehuis.

RIJKSWATERSTAAT HAARLEM
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM
OVERZICHTSTEKENING DUINWEG
SCHAAL 1:200.000



VERKLARING

-  RIJKSWEGEN
-  BESTAANDE WEGEN
-  ONTWORPEN VERBINDINGEN
-  NIEUW TE MAKEN OF TE VERBETEREN WEGVAKKEN VAN DE DUINWEG IN NOORD- EN ZUIDHOLLAND
-  ONTWORPEN DUINWEG VOOR RECREATIEF VERKEER
-  DELFTWEG (§VI)

§ VII. De Duinweg.

- A. Binnen de provincie Zuidholland.
- B. Binnen de provincie Noordholland.

A. Het wegvak van den Duinweg binnen de provincie Zuidholland (zie overzichtskaartje VII-1).

Het zuidelijke uiteinde van den ontworpen weg ligt nabij het punt van samenkomst van den Waalsdorperweg en de Van Alkemadelaan binnen de gemeente 's-Gravenhage. Het voorloopige noordelijke eindpunt van dit wegvak sluit aan op een bestaanden weg bij De Zilk; op dat punt is de weg nog rond 1200 m verwijderd van de grens tusschen de provinciën Noord- en Zuidholland. De doortrekking van den weg in noordelijke richting hangt af van de dienaangaande vast te stellen plannen binnen de provincie Noordholland.

Binnen de provincie Zuidholland en ten Noorden van Leiden is de Duinweg op 3 plaatsen verbonden gedacht met de ten Oosten daarvan gelegen Rijkswegen. De zuidelijkste verbinding met weg no. 4 is ontworpen even ten Noorden van het Oegstgeester kanaal, terwijl de tweede verbinding bereids tot stand is gekomen in den vorm van een verbindingsweg tusschen weg no. 4, even ten Zuiden van de Ringvaartbrug bij Sassenheim en Noordwijk.

De derde en meest noordelijke verbinding is ontworpen in de onmiddellijke omgeving van de grens tusschen de provinciën Noord- en Zuidholland (wegvak P-Q).

De duinweg is binnen de provincie Zuidholland ontworpen met een hoofdverharding ter breedte van 9 m, uitsluitend bestemd voor autoverkeer met de mogelijkheid van uitbreiding tot 12 m; daarnaast zijn parallelwegen geprojecteerd, ter breedte van 4 à 5 m.

Het algemeen dwarsprofiel is weergegeven in fig. 1.

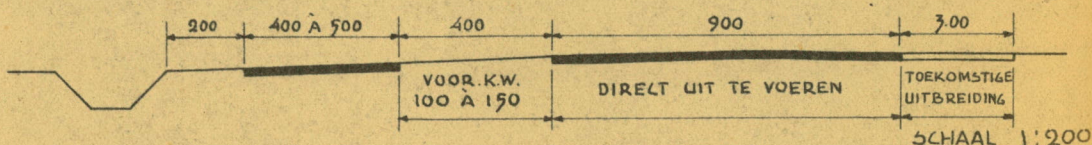


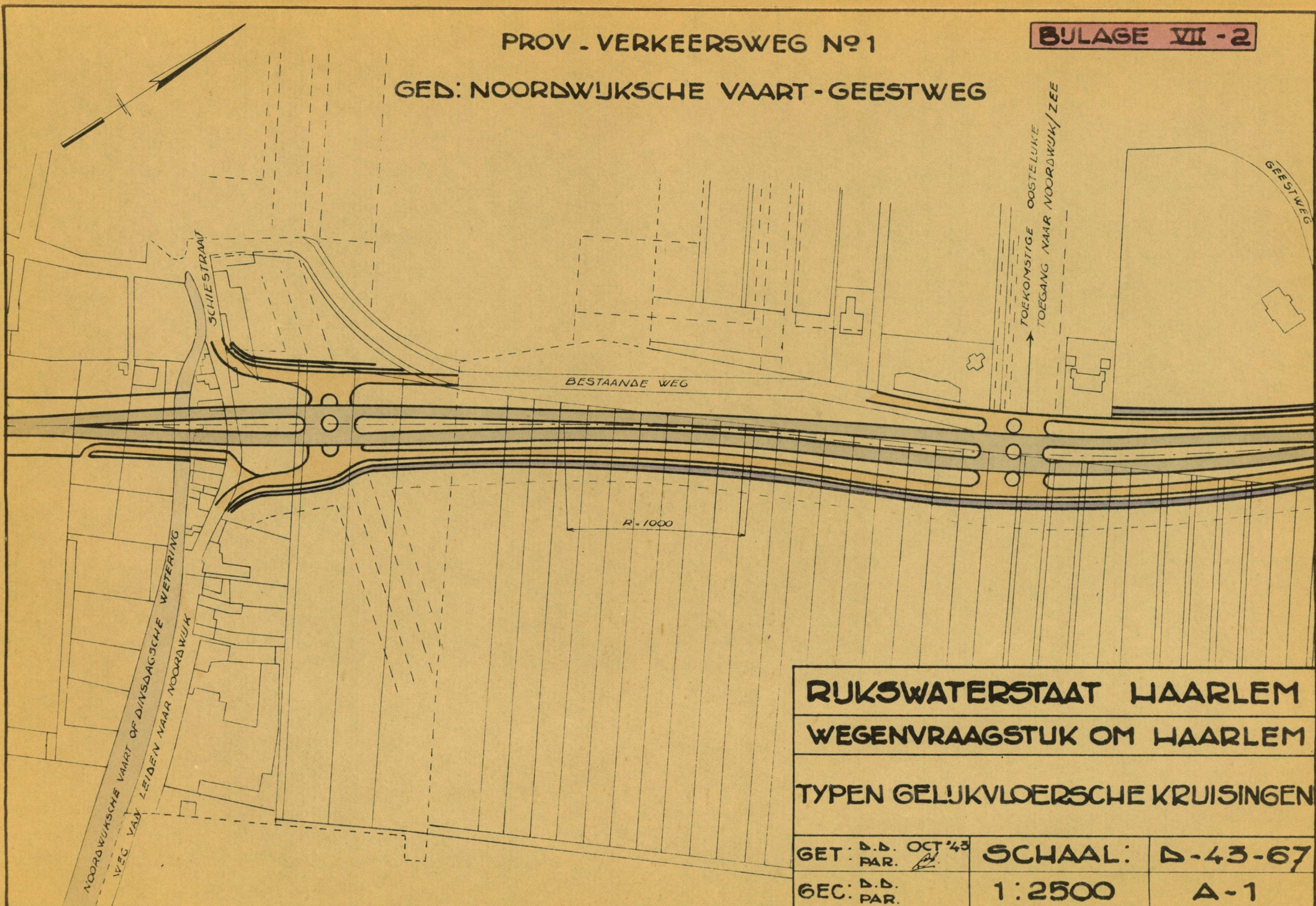
Fig.1. Algemeen dwarsprofiel van den Duinweg in de provincie Zuidholland.

De kunstwerken zijn, behoudens een versmalling van de

PROV. VERKEERSWEG N°1

BULAGE VII - 2

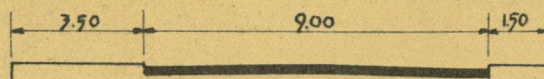
GED: NOORDWIJKSCHE VAART - GEESTWEG



RIKSWATERSTAAT HAARLEM
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM
TYPEN GELIJKVLOERSCHE KRUISINGEN

GET: D.D. OCT '43 PAR.	SCHAAL: D-43-67
6EC: D.D. PAR.	1:2500 A-1

de bermen, ontworpen voor dezelfde verhardingsbreedten; een uitzondering maakt daarop de beweegbare brug over den Rijn bij Katwijk; het profiel daarvan is weergegeven in fig. 2.



SCHAAL 1:200

Fig. 2. Dwarsprofiel van de beweegbare brug over den Rijn te Katwijk.

Deze brug wordt alleen op voorafgaand telefonisch of schriftelijk verzoek geopend voor de scheepvaart. De hoogteligging is zoodanig, dat practisch gesproken alleen voor loggers behoeft te worden gedraaid.

De kruisingen met bestaande wegen zijn op 3 uitzonderingen na alle met viaducten bewerkstelligd. De gelijkvloersche kruisingen, waarvan een voorbeeld is gegeven in bijlage VII-2, komen voor nabij Katwijk (een aansluiting met Katwijk aan den Rijn) en ten Noorden en ten Zuiden van Noordwijk.

Een overzicht van den stand der werken en de kosten daarvan is in onderstaanden staat gegeven:

Omschrijving:	Uitgegeven bedragen:		Nog uit te geven bedragen:	
	Grondaankoop werken	Grondaankoop werken	Grondaankoop werken	Grondaankoop werken
Gedeelte 's-Gravenhage-Katwijk	-	-	300.000,-	1.500.000,-
Omlegging om Katwijk (is gereed)	200.000,-	800.000,-	-	-
Gedeelte Katwijk-Noordhollandsche grens	550.000,-	-	200.000,-	1.500.000,-
Totalen:	750.000,-	800.000,-	500.000,-	3.000.000,-
	Totaal generaal: f. 5.050.000,- voor 30 km.			
	f. 170.000,- per km.			

De voltooiing van het gedeelte Noordwijk-provinciale grens zou in twee jaren kunnen geschieden; de voltooiing van den geheelen weg in 3 à 4 jaren.

Het plan voldoet, zooals uit het vorenstaande moge blijken, aan hooge eischen.

Verwacht mag worden, dat deze weg als "bypass" van weg no. 8 van beteekenis zal worden; de evengenoemde verbindingen met de

de Rijkswegen no. 4 en 8 zullen daartoe mede bijdragen. Gelet op het karakter van den weg zal, naar de meening van ondergeteekende, er naar gestreefd moeten worden om de in het plan opgenomen gelijkvloersche kruisingen nog op te heffen, indien zij nog niet werden uitgevoerd en de kosten voor het kruisingsvrij maken binnen redelijke grenzen blijven.

B. De voortzetting van den Duinweg binnen de provincie Noordholland.

Over de wijze, waarop voortzetting van den Duinweg binnen de provincie Noordholland moet plaats hebben, zijn de meeningen verdeeld.

Door sommigen wordt het wenschelijk geoordeeld den Duinweg in noordelijke richting tot de tunnel te Velsen voort te zetten met hetzelfde karakter als deze weg op het gebied der provincie Zuidholland heeft, terwijl anderen er de voorkeur aan geven, het duingebied binnen Noordholland ten Westen van Haarlem niet te doorsnijden met een weg van dergelijke allure. Daarbij wordt dan betoogd, dat de rust van het gebied te veel zou worden verstoord (vergelijk § IV en VI).

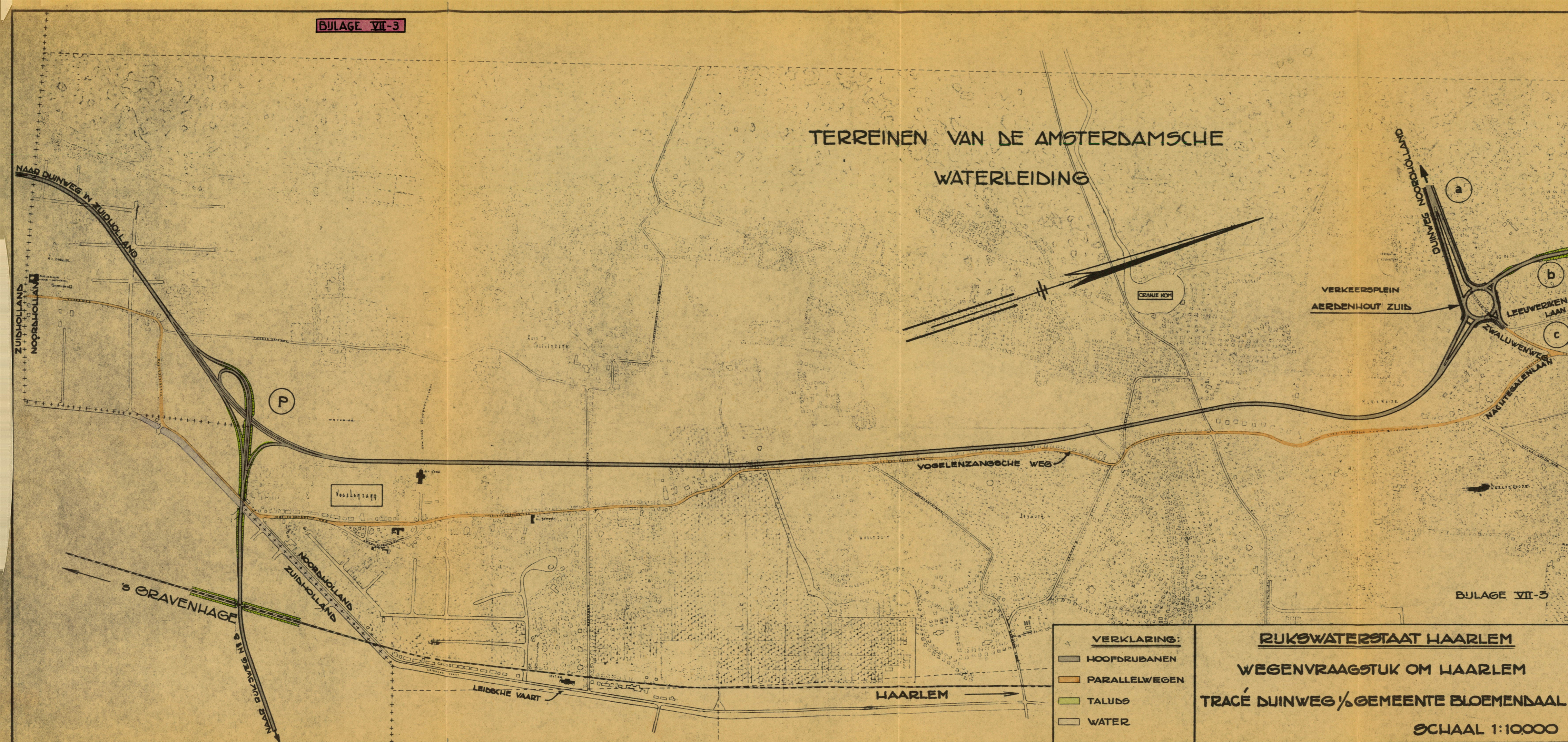
Zonder in beoordeeling te treden van dit laatste motief zijn er naar het oordeel van ondergeteekende meerdere redenen aanwezig, waarom niet moet worden overgegaan tot aanleg van een duinweg naar Velsen met een profiel, zooals op Zuidhollandsch gebied werd ontworpen; daartoe wordt verwezen naar het slot van § IV.

Men moet bij het vaststellen van de plannen voor de voortzetting van den Duinweg op Noordhollandsch gebied in het oog houden, dat het bevolkingsagglomeraat Haarlem het grootste gedeelte van het verkeer, dat uit zuidelijke richting langs den Duinweg zal rijden, opneemt, terwijl, zooals reeds meerdere malen is betoogd, het doorgaand verkeer slechts een gering onderdeel van het totaal verkeer uitmaakt.

In overeenstemming met deze bestemming van het verkeer zal dan ook het wegennet binnen de provincie Noordholland, dat het van den Duinweg in Zuidholland komende verkeer moet leiden, moeten worden ontworpen.

Met deze opvatting voor oogen komt men er toe den Duinweg tot aan den rand van de bebouwing van Aerdenhout in alle geval op te vatten als autoweg. De op het

TERREINEN VAN DE AMSTERDAMSCH WATERLEIDING



- VERKLARING:**
- HOOFDRUBANEN
 - PARALLELWEGEN
 - TALUDS
 - WATER

RIJKSWATERSTAAT HAARLEM
WEGENVRAAGSTUK OM HAARLEM
TRACÉ DUINWEG 1/6 GEMEENTE BLOEMENDAAL
SCHAAL 1:10000

gebied van de provincie Zuidholland ontworpen parallelwegen resp. fietspaden, kunnen wellicht overgaan enerzijds in den bestaanden weg van Vogelenzang naar Aerdenhout (Vogelenzangscheweg), anderzijds westelijk afbuigen om langs den duinvoet als afzonderlijk rijwielpad te worden voortgezet.

Het einde van den autoweg zal door een plein (verkeersplein Aerdenhout-Zuid) duidelijk moeten worden gemarkeerd; van dit plein af zal het verkeer dan moeten kunnen beschikken over ruime wegen, die het naar de verschillende bestemmingen voeren (bijlage VII-1).

Als zoodanig behooren in het plan een plaats te verkrijgen:

- a. een weg, die het recreatieverkeer in westelijke richting naar strand en duinen kan opnemen;
- b. een weg, waarlangs het doorgaand en lokaal verkeer in noordelijke richting zich kan afwickelen (Delftweg: § VI).
- c. een weg in oostelijke richting ten behoeve van het lokaal verkeer.

Met betrekking tot punt c zij nog opgemerkt, dat het doorgaand verkeer in oostelijke richting (hoofdzakelijk bestemd voor Amsterdam) reeds eerder gelegenheid heeft den Duinweg te verlaten langs een ten Zuiden van Vogelenzang ontworpen verbinding P-Q. De verbinding c verkrijgt derhalve een ondergeschikt karakter. De verbinding P-Q wordt nader beschreven in § VIII (zuidelijke rondweg om Haarlem).

Op bijlage VII-3 is op een schaal 1:10.000 een mogelijke oplossing weergegeven voor het wegvak van den Duinweg, tusschen de provinciale grens en het verkeersplein ten Zuiden van Aerdenhout.

De hoofdverharding is in overeenstemming met het profiel van den Duinweg op Zuidhollandsch gebied op 9 meter breedte ontworpen, met de mogelijkheid tot uitbreiding tot 12 m. Het locale verkeer en het rijwielverkeer kan den bestaanden weg volgen.

Op grond van besprekingen met den dienst van den provincialen Waterstaat en den dienst van Publieke Werken van de gemeente Bloemendaal is er naar gestreefd den weg zooveel mogelijk in de onmiddellijke nabijheid van den bestaanden Vogelenzangscheweg te ontwerpen, zoodat het zoo karakteristieke weilandencomplex aan den voet van de duinen bewaard blijft.

De kruisingen met de toegangswegen naar de langs den duinrand gelegen buitens en boerderijen (te beperken tot een 3-tal) zijn gelijkvloers gedacht.

De Duinweg eindigt op het verkeersplein Aerdenhout-Zuid.