

Sfeerverslag Werkatelier III | MIRT-verkenning Rottepolderplein

02 maart 2021

Het derde werkatelier van de MIRT-verkenning Rottepolderplein vond plaats op 2 maart 2021. Gezien de maatregelen rondom Covid-19 werd het werkatelier online gehouden, via Microsoft Teams. Hiertoe was een brede groep stakeholders uitgenodigd, waaronder gemeenten, de provincie, belangenverenigingen en bewoners. In totaal waren er ca. 25 deelnemers aanwezig.

Rover gaf aan per abuis niet vermeld te zijn in het verslag van het laatste werkatelier. Dit zal nog worden aangepast.

Wouter van Iperen, als procesmanager bij de MIRT-verkenning betrokken, opende de vergadering. Na een korte voorstelronde lichtte hij het doel van het werkatelier toe:

- Aanwezigen meenemen in het proces van de MIRT-verkenning,
- Inzicht geven in de geoptimaliseerde maatregelpakketten,
- Kansen, zorgen en aandachtspunten over de (ruimtelijke inpassing van de) vier varianten ophalen.

Welkom bij het 3^e werkatelier

Wij vragen u om:

- uw microfoon te dempen
- uw video in te schakelen
- uw vraag te stellen via de chat of digitaal hand opsteken



De bijeenkomst start om **13.00 uur** en eindigt omstreeks **16.00 uur**



MIRT-Verkenning Rottepolderplein

2 maart 2021

SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID

HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOLREGIO AMSTERDAM

Rijksverheid

metropool
regio amsterdam

Doel en scope van de Verkenning

Jeroen Laro, projectmanager van de MIRT-verkenning namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, nam daarna het woord en lichtte doel, scope en proces toe. Het gaat om een sectorale MIRT-verkenning, waarbij het OV (bussen) van de maatregelen meeprofiteert. Voor de fiets worden geen aparte maatregelen getroffen. Veerkracht is een belangrijk criterium dat door het realiseren van een van de maatregelpakketten niet mag verslechteren. Mogelijke oplossingsrichtingen die onderdeel uitmaken van het onderzoek zijn o.a. verkeersmanagementmaatregelen en het realiseren van parallelbanen (ontvlechting).

Proces

Het project bevindt zich nu in de beoordelingsfase, waarin de kansrijke alternatieven worden uitgewerkt en beoordeeld (januari – juli 2021). Daarna volgt de selectie van een voorkeursalternatief

(zeef 2) in de besluitvormingsfase (augustus – november 2021). Na een korte toelichting van de werkwijze om te komen tot de vier geoptimaliseerde maatregelpakketten nam Jeroen Laro de aanwezigen mee in het participatieproces tot nu toe. Tijdens het tweede werkatelier in oktober 2019 werden twee maatregelen door de aanwezige omgevingspartijen als negatief bestempeld. Deze twee maatregelen zijn inmiddels afgevallen en maken geen onderdeel uit van de vier huidige maatregelpakketten. Daarnaast zijn er nog 2 informatieve bijeenkomsten geweest (juni en december 2020), waar met name de stand van zaken in het proces is toegelicht.

Vragen en opmerkingen vanuit de aanwezigen gingen onder andere over:

- De onderzochte meekoppelkansen; deze worden alleen als kansrijk gezien wanneer partijen bereid zijn tot medefinanciering. Of wanneer bijvoorbeeld werk-met-werk kan worden gemaakt. Hierover wordt door het projectteam een korte adviesnotitie opgesteld.
- Over het ontbreken van fiets- en openbaar vervoer maatregelen; Jeroen Laro gaf aan dat het project echt gericht is op de weginfrastructuur, maar valt binnen het bredere programma Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid dat wel maatregelen voor fiets en openbaar vervoer omvat ([link naar website SBaB](#)). De doorstroming van de bus over het Rottepolderplein wordt overigens wel meegenomen in de afweging van de maatregelen. Rover heeft aangegeven alert te blijven of dit voldoende wordt meegenomen.
- Ook werd er een vraag gesteld over de verkeersmodellen die in de doorrekeningen gebruikt worden. Met welke verkeersgroei wordt daarin rekening gehouden? Er zijn experts die op termijn juist een krimp van het autoverkeer voorzien. Jeroen antwoordt dat gebruik wordt gemaakt van de meest recente economische scenario's in de doorrekeningen. Naar verwachting zijn in april de resultaten van de nieuwe NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) beschikbaar. Daar wordt binnen dit project uiteraard naar gekeken maar werken ondertussen door met de huidige modellen en scenario's.
- Tot slot werd er nog een vraag gesteld over het knelpunt tussen Rottepolderplein en knooppunt Raasdorp. Dit ligt net buiten de ruimtelijke scope van de Verkenning, maar eerder is door het project aangegeven dat hier wel naar zal worden gekeken. Het was voor de aanwezigen nog niet duidelijk wat er uiteindelijk over besloten is. Jeroen Laro reageerde hierop door aan te geven dat de scope niet verruimd is en dit knelpunt nog steeds buiten de projectscope valt. Wel worden binnen de Verkenning (indicatieve) gevoeligheidsanalyses uitgevoerd op de doorstroming, voor de situatie waarin het knelpunt bij Raasdorp ook wordt aangepakt. De bestuurder kunnen op basis daarvan een afweging te maken over nader onderzoek naar dit knelpunt.

Optimalisatie maatregelpakketten

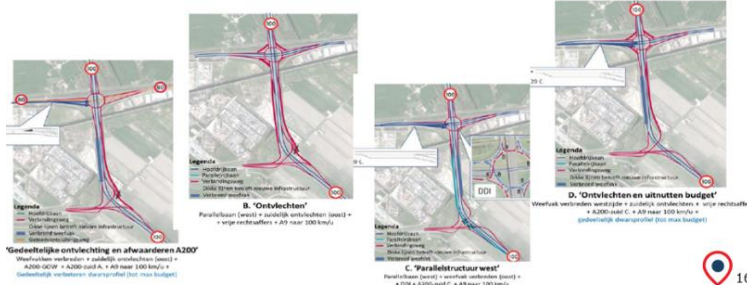
Marco de Baat (Goudappel) nam de aanwezigen mee in het proces van optimalisatie van de maatregelpakketten. Uit de eerste verkeersberekeningen bleek dat niet alle pakketten de gewenste positieve effecten hadden. De oorspronkelijke pakketten zijn daarom op onderdelen geoptimaliseerd om ervoor te zorgen dat de verkeersdoorstroming verbetert en dat er een bijdrage aan verkeersveiligheid wordt geleverd. Per pakket werden maatregelen en kosten kort toegelicht.

Terugblik fase 1

Werken met pakketten

- 16 bouwstenen
- In theorie: 36 pakketten mogelijk
- 4 pakketten samengesteld voor analyse vervolgfase

Einde fase 1



Drie van de vier pakketten komen na de eerste raming boven de 30 miljoen euro uit. Bij de selectie van een voorkeursalternatief (zeef 2) wordt er nogmaals gekeken naar de optimale combinatie van maatregelen. Mogelijk worden daarbij onderdelen uit verschillende pakketten gecombineerd. Er werden vragen gesteld over verkeersveiligheidseffecten, het toevoegen van spitsstroken en over de beschikbaarheid van simulaties met rijdende voertuigen.

Toelichting ontwerpproces

Na een korte koffiepauze lichtte Wouter van Iperen het ontwerpproces toe. Dit proces bestaat uit verschillende ontwerpfases (functioneel, elementair en inpassend ontwerp). De nu voorliggende ontwerpen zijn de elementaire ontwerpen, waarin maatregelen zoveel mogelijk volgens de geldende richtlijnen zijn ontworpen. Hierdoor geven deze ontwerpen min of meer het maximale ruimtebeslag weer. In de volgende ontwerpstep wordt gekeken hoe het ontwerp beter kan worden ingepast in de omgeving. Daarbij kan soms beredeneerd worden afgeweken van richtlijnen, zolang de verkeersveiligheid niet in het geding is. Een van de doelen van vandaag is om aandachtspunten op te halen bij de aanwezigen voor de inpassing van de ontwerpen.

Na deze toelichting werden alle deelnemers verdeeld in drie deelgroepen, waarin de ontwerpen in verschillende volgordes werden besproken. Omdat pakket A de minste impact op de omgeving heeft, is dit pakket niet besproken.

Deelgroepje 1 (pakketten C, D, B)

In deelgroepje 1 liet Bart van Genugten de ontwerpen voor de drie maatregelpakketten op het scherm zien en nam de aanwezigen van het deelgroepje mee in de aanpassingen per pakket. Aandachtspunten die vanuit aanwezigen werden meegegeven zijn:

- De ontwikkeling van een bedrijventerrein aan de zuidwestkant van het verkeersplein. De ontwikkeling loopt door tot aan de bestaande watergang en conflicteert met sommige ontwerpen.
- Het ontwerp van de DDI (diverging diamond interchange) zorgde voor twijfels of automobilisten wel begrijpen hoe deze kruispuntvorm werkt. Bart van Genugten legde uit dat dit ontwerp in theorie tot minder conflicten en meer ruimte op het verkeersplein zelf kan leiden.
- In variant D zou de Kromme Spieringweg, en mogelijk ook de parkeerplaats van het Turkish Airlines monument, iets moeten worden opgeschoven om plaats te maken voor de snelweg en talud.
- Daarnaast gaf men aan dat er veel ontvlechtingen in het knooppunt nodig zijn, en dat het beter zou zijn om aan beide kanten vóór het knooppunt te ontvlechten (en hiervoor ook meer budget vrij te maken).

- Het viel de aanwezigen bovendien op dat er stad- in en stad-uit dezelfde verkeerscapaciteiten gehanteerd worden. Mogelijk strookt dat niet met het vigerende verkeersbeleid van de gemeente Haarlem om doorgaande verkeer door de stad te ontmoedigen. Er zijn bij het project echter geen plannen bekend om de capaciteit van de betreffende wegen te wijzigen.

Deelgroepje 2 (pakketten B, C, D)

Deelgroepje 2 ging in een andere volgorde door de maatregelpakketten. In aanvulling op de hiervoor genoemde punten werden de volgende aandachtspunten benoemd.

- Bij maatregelpakket B is de inpassing van de noordelijke fietsroute G200 langs de Oude Notweg een aandachtspunt (geldt ook voor andere pakketten).
- Daarnaast werd gesproken over de inpassing van het talud in relatie tot snelfietsroute F200 bij de zuidoostelijke hoek van het verkeersplein. Hierbij is ook in de huidige situatie de breedte van het fietspad al een aandachtspunt.
- Ook werd de lengte van de invoegstrook vanuit Haarlem richting het zuiden genoemd, met de vraag of deze in het ontwerp van pakket B wel voldoende lengte kan krijgen.
- De inpassing van de fietsroute op de Kromme Spieringweg (ter hoogte van de zuidelijke aansluiting) bij de parallelbaan aan de westkant is een aandachtspunt. Er wordt een extra viaduct toegevoegd, waarmee deze belangrijke fietsroute onder vier opeenvolgende viaducten moet. Beleving en (sociale) veiligheid zijn aandachtspunten.
- Ook de inpassing van de fietsroute iets noordelijker op Kromme Spieringweg, nabij het Turkish Airlines monument is een aandachtspunt wanneer het talud van de snelweg daar verplaatst.
- De afwatering van de hoofdrijbaan van de A9 komt ten noorden van het verkeersplein (onder het de fly-over) het fietspad en op de Oude Notweg terecht.

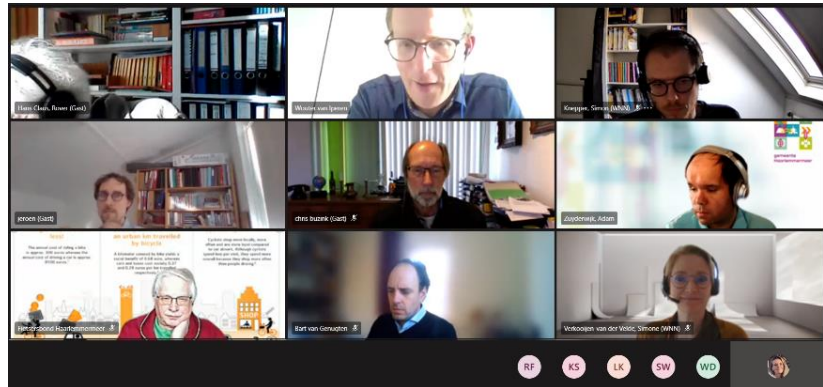
Deelgroepje 3 (pakketten D, B, C)

In deelgroepje 3 ging men onder leiding van Jeroen Laro en Simone Verkooijen door de maatregelpakketten heen. In aanvulling op de punten uit de andere groepjes vroegen de aanwezigen aandacht voor de volgende punten:

- De benodigde ruimte voor een mogelijke spoorverdubbeling en de raakvlakken hiervan met het talud van de snelweg en waterberging.
- Het fietspad (F200) op de Haarlemmerstraatweg moet worden behouden.
- Er is in de ontwerpen een scherpere bocht vanaf de A9 naar in zuidelijk richting naar Haarlem-Zuid ingetekend. Aandachtspunt is of de verkeersveiligheid daardoor niet verslechtert.
- Bij maatregelpakket B werd de vraag gesteld af of het door deze maatregelen langer duurt om de N205 te bereiken en of dit in de modellen is meegenomen.
- Daarnaast werden ook in deelgroepje 3 twijfels geuit over het aanleggen van een DDI (diverging diamond interchange) in pakket B.

Vervolgproces en afronding

Na de terugkoppeling uit de deelgroepen gaf Jeroen Laro een doorkijk richting het vervolgproces. Na het bepalen van de effecten van de vier maatregelpakketten wordt er een MKBA (maatschappelijk kosten-baten analyse) uitgevoerd.



De verdere planning is om in na de zomer (augustus – november 2021) een voorlopig voorkeursalternatief te selecteren/samen te stellen, dit te toetsen en het besluit hierover voor te leggen aan het programma Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid en aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Rond 16.00 uur sloot Wouter van Iperen de bijeenkomst af en werd iedereen hartelijk bedankt voor zijn/haar aanwezigheid en inbreng tijdens het werkatelier. Het vierde en laatste atelier vindt plaats in juni 2021.