

Participatieverslag analysefase

MIRT-verkenning Rottepolderplein



Januari 2020

Inhoudsopgave

- 1. Inleiding**
- 2. Procesbeschrijving MIRT-verkenning Rottepolderplein**
- 3. Participatie in de eerste fase**
- 4. Resultaten**

Bijlage 1 en 2: sfeerverslagen werkatelier 1 en 2

1 Inleiding

Dit verslag beschrijft de wijze waarop participatie in de eerste fase van de MIRT-verkenning Rottepolderplein vorm heeft gekregen en de resultaten van het doorlopen participatieproces.

Op 14 november 2018 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Startbeslissing genomen voor de MIRT-Verkenning "A9 Rottepolderplein". Met dit besluit heeft de minister het startsein gegeven voor een onderzoek naar oplossingen voor de doorstromingsproblematiek op dit traject. De verkenningfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase. Doelstelling van deze verkenning is breed te onderzoeken welke knelpunten worden ervaren op het knooppunt Rottepolderplein, welke mogelijke oplossingen er zijn en welk maatregelenpakket het meest kansrijk is om de doorstroming te verbeteren. Het project is onderdeel van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid dat onder regie staat van de programmaraad. De governance staat op de volgende pagina van dit verslag beschreven.

In de afgelopen maanden zijn samen met belanghebbenden en andere betrokkenen knelpunten en maatregelen voor het Rottepolderplein geïdentificeerd. In hoofdstuk 2 wordt het doorlopen proces tot op heden beschreven. Hoofdstuk 2 beschrijft de participatiemomenten in deze fase van de MIRT-verkenning Rottepolderplein. In hoofdstuk 3 wordt ten slotte beschreven wat de resultaten zijn van de participatiemomenten met de omgevingspartijen.



Foto: werkatelier 1

Governance

De MIRT-verkenning Rottepolderplein maakt deel uit van het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'. In dit gebiedsgerichte programma werken overheden, het bedrijfsleven en belanghebbenden intensief samen aan diverse bereikbaarheidsvraagstukken binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Het programma is ingedeeld in vier samenhangende programmalijnen, waaronder de lange termijnlijn 'Netwerken, Ringen en de Stad'. Deze programmalijn onderzoekt de werking van het mobiliteitsnetwerk in de MRA (personen en goederen) in samenhang met de verstedelijkingsopgave. De verkenning Rottepolderplein valt formeel onder deze programmalijn.

De communicatie en participatie van de verkenning vindt in overleg plaats met het programmateam van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van elkaars middelen, met name op het vlak van communicatie (o.a. website, nieuwsbrieven). Het projectteam is zelfstandig verantwoordelijk voor het communicatie- en participatieproces van de MIRT-verkenning.



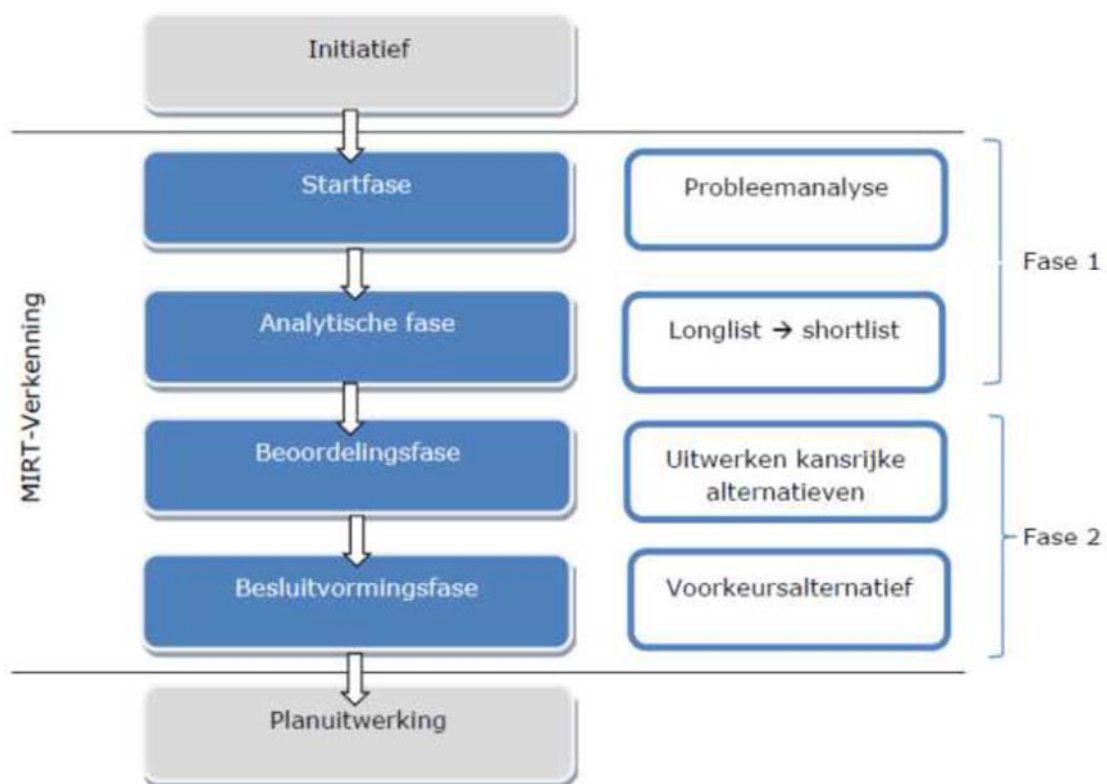
MRA programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

1. Procesbeschrijving MIRT-verkenning Rottepolderplein

MIRT fases verkenning

Binnen een verkenning worden een aantal stappen onderscheiden (zie figuur hieronder). Dit rapport heeft betrekking op de analytische fase (fase 1). In deze fase worden onder meer de knelpunten in beeld gebracht, mogelijke maatregelen geïdentificeerd, globaal uitgewerkt en beoordeeld. Op basis van de beoordeling worden kansrijke maatregelen geselecteerd. In de MIRT-aanpak wordt dit aangeduid als 'zeef 1'.

Na de analysefase volgt de beoordelingsfase. In de beoordelingsfase worden de kansrijke maatregelen (het eindpunt van de analysefase) verder uitgewerkt en worden onder andere het doelbereik en de (neven)effecten van de oplossingsrichtingen, bijvoorbeeld voor de leefomgeving, onderzocht. De beoordelingsfase eindigt met het vaststellen van een voorkeursalternatief ('zeef 2') door de minister van IenW. Met het vaststellen van een voorkeursalternatief eindigt de verkenning en wordt de overstap gemaakt naar de fase van de planuitwerking.



Figuur 1: fasen MIRT-verkenning

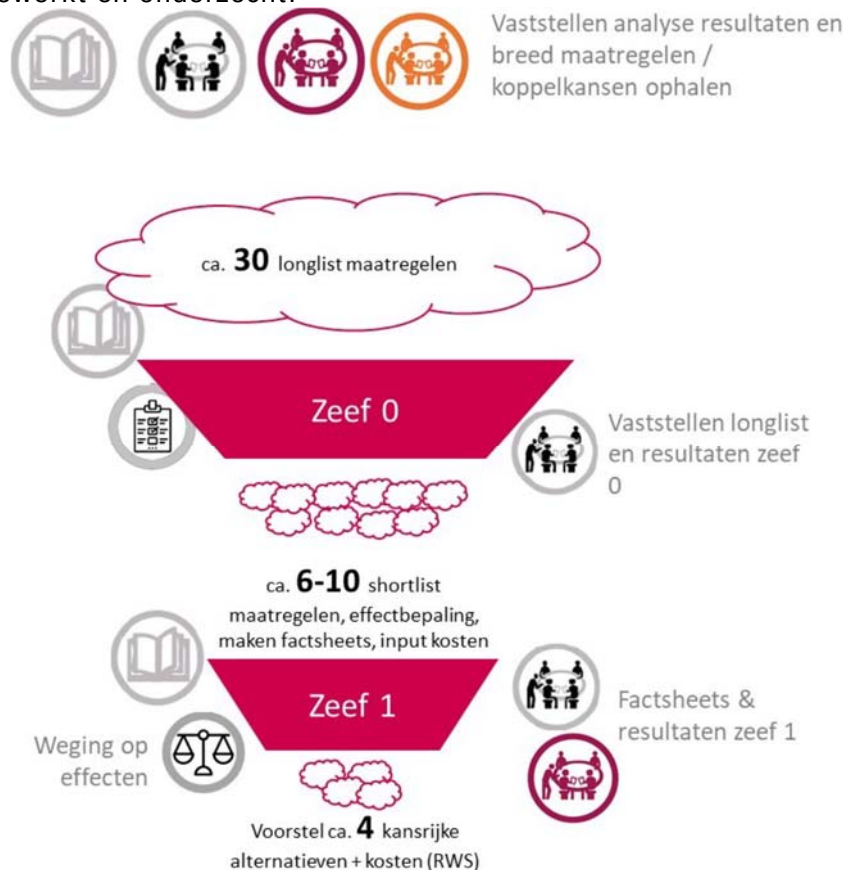
Stappen analysefase

De eerste fase kent een aantal stappen die als een soort 'trechter' werken van maatregelen naar kansrijke alternatieven. In de MIRT-verkenning Rottepolderplein zijn deze stappen als volgt verlopen:

- In de **eerste stap** is de problematiek van rondom het Rottepolderplein in beeld gebracht. Dit is gebeurd op basis van analyse van gegevens over het verkeer en de

verkeersafwikkeling. Hierbij is ook een analyse gemaakt van de verkeersveiligheid en is een doorkijk gemaakt naar de toekomstige situatie. Daarnaast is in deze stap een bredere (ruimtelijke) analyse gemaakt van de omgeving: welke ontwikkelingen vinden er plaats en welke waarden zijn er aanwezig waar bij de uitwerking van maatregelen rekening mee moet worden gehouden.

- De **tweede stap** bestaat uit het breed verzamelen van mogelijke maatregelen die een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de knelpunten. Deze stap eindigt met de zogeheten longlist van maatregelen. Dit zijn maatregelen die een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de problemen, die haalbaar zijn en die binnen de opgave en doelstellingen van het project vallen. Vanwege de scope en het taakstellend budget is er besloten om een extra zeef toe te voegen: zeef 0. Er is ook aandacht besteed aan zogeheten meekoppelkansen: dat zijn plannen of ontwikkelingen in het studiegebied die op een logische manier aan maatregelen kunnen worden gekoppeld, waardoor meerwaarde kan ontstaan.
- In de **derde stap** zijn de maatregelen van de longlist beoordeeld op hun doelbereik (doorstroming, verkeersveiligheid en innovatie), duurzaamheid, neveneffecten (op bijvoorbeeld leefbaarheid en omgeving) en haalbaarheid (technisch, kosten en regelgeving). Zo vond de eerste trechtering van maatregelen plaats, we noemen deze 'zeef 0'. De derde stap resulteert in de zogeheten shortlist van kansrijke maatregelen.
- In de **vierde en laatste stap** van de analytische fase zijn de maatregelen van de shortlist op alle onderdelen van het beoordelingskader beoordeeld en de meest kansrijke zijn ondergebracht in een aantal kansrijke alternatieven. In deze verkenning gaat het in alle alternatieven over 'pakketten van maatregelen'. Deze kansrijke alternatieven worden in de volgende fase van de Verkenning (de beoordelingsfase) nader uitgewerkt en onderzocht.



Figuur 2: trechter maatregelen zeef 0 en zeef 1

2. Participatie analysefase verkenning Rottepolderplein

Belang van participatie

Omgevingsmanagement is een wezenlijk onderdeel van het project, met name waar het gaat om de inbreng van of de effecten op belanghebbenden in de directe omgeving van het project. Het projectteam is in gesprek over de voortgang en impact van het project met de omgeving, brengt informatie over belangen en standpunten van belanghebbenden in beeld en bereidt (bestuurlijke) overleggen met de omgeving voor en coördineert alle interactie en communicatie met externe partijen.

De kernwaarden en doelen van het project met betrekking tot omgevingsmanagement zijn:

- de stakeholders tijdig en transparant voorzien van relevante en betrouwbare informatie;
- het oprecht luisteren naar de vragen en belangen van de stakeholders;
- met de belanghebbenden op basis van wederzijds respect en vertrouwen een proces doorlopen dat is gericht op het zoeken naar win-win oplossingen;
- het transparant inzichtelijk maken van de gemaakte afweging indien de belangen van stakeholders worden geschaad.

Door vroegtijdig stakeholders bij het project te betrekken, worden de kennis, de bezwaren en de belangen van de stakeholders bekend bij de projectorganisatie. Met deze inbreng worden de onderzoeken die voor het project nodig zijn verbeterd en versterkt en uiteindelijk de resultaten van het project als geheel.

Participatiemomenten analysefase verkenning Rottepolderplein

Gedurende de eerste fase van de verkenning heeft een proces plaatsgevonden samen met betrokken overheden, (vertegenwoordigers van) omwonenden en stakeholders zoals bedrijven en belangenorganisaties. Het doel was daarbij om knelpunten, kansen en oplossingsrichtingen voor het projectgebied Rottepolderplein in beeld te brengen.

Er zijn werkateliers en sessies georganiseerd en door middel van communicatie in de vorm van berichten op de website is de bredere omgeving geïnformeerd over het verloop van het project.

De wijze waarop de omgeving is betrokken:

- ❖ in **werkateliers**, waarin samen met stakeholders uit de omgeving aan de slag is gegaan met knelpunten en mogelijke oplossingen;
- ❖ in **gesprekken** met overheden en andere belanghebbenden, waarin de opgaven en klanteisen op zijn gehaald die zij rondom de A9 Rottepolderplein zien;
- ❖ in diverse **expertsessies** met experts en adviseurs van verschillende organisaties:
 - waarin de instrumenten vanuit Duurzaam GWW, de Omgevingswijzer en het Ambitiweb, zijn gebruikt om samen met de omgeving meekoppelkansen te identificeren en de ambitie daarop te bepalen;
 - waar over de ruimtelijke kwaliteit is gesproken en het landschap en daarbij behorende kernwaarden zijn geïnventariseerd;
 - over de knelpunten, de verkeerseffecten en verkeersveiligheid.



Werkatelier 2, 17 oktober 2019

Betrokken organisaties

Ambtelijke Begeleidingsgroep (ABG) en expertsessies

- Gemeente Haarlem
- Gemeente Haarlemmermeer
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Provincie Noord-Holland
- Rijkswaterstaat WNN
- Vervoerregio Amsterdam
- Hoogheemraadschap Rijnland (agendalid)

Deelnemers aan de twee werkateliers

- Leden ABG
- Recreatieschap Spaarnwoude
- Dorpsvereniging Zwanenburg-Halfweg
- Dorpsvereniging Haarlemmerliede
- Haarlem Oost
- Polanenpark
- Vertegenwoordiging Industriekring Haarlem/Waarderpolder
- Fietzersbond
- VNO-NCW
- TLN
- EVO-Fenedex
- Bewoners nabij Rottepolderplein
- Afvalzorg NV (De Liede)
- MRA programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

Gevoerde gesprekken

- Leden ABG
- Bewoners nabij Rottepolderplein
- Hoogheemraadschap Rijnland
- ANWB
- MRA Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

3. Resultaten

De resultaten van het participatieproces zijn gebruikt als input voor de probleemanalyse, het identificeren van mogelijke maatregelen en het beoordelen ervan. Daarnaast worden de voorkeuren die zijn uitgesproken (o.a. door middel van dit participatieverslag) door de omgeving meegegeven bij de besluitvorming over de alternatieven.

In algemene zin is er tijdens de werkateliers positief gereageerd op de wijze waarop de analyses zijn uitgevoerd. Dit geldt zowel voor de analyse van de knelpunten als de beoordeling en selectie van maatregelen.

Probleemanalyse

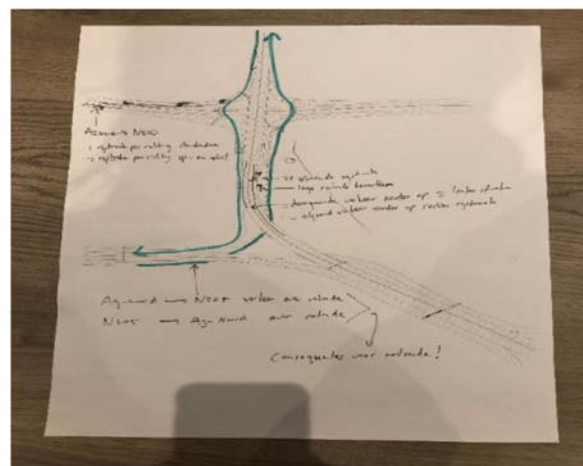
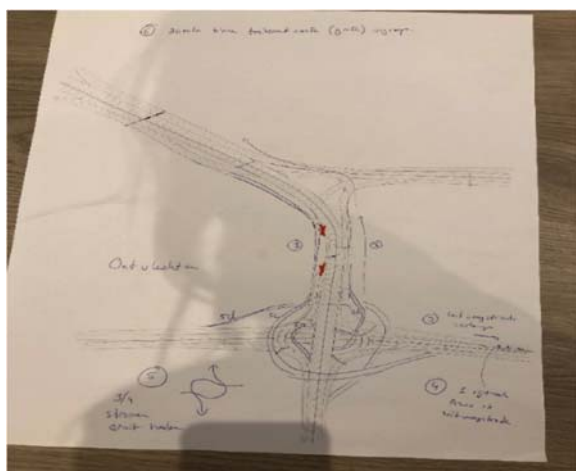
Tijdens het eerste werkatelier, in juli 2019, is aan de aanwezigen gevraagd om aan te geven of zij de in beeld gebrachte knelpunten op en rond het projectgebied herkennen en eventueel andere kunnen aanwijzen. Om hiervoor vervolgens mogelijke oplossingen aan te dragen. Daarnaast werd beoordelingskader aan de deelnemers voorgelegd.

De respons hierop was groot. Er zijn, inclusief de eerder geïdentificeerde oplossingsrichtingen in de NowA¹ studie, in totaal 55 potentiële maatregelen geïdentificeerd. Veel van de maatregelen richten zich op aanpassingen van de weefvakken op het knooppunt, omdat deze zowel op het gebied van doorstroming als verkeersveiligheid voor problemen zorgen. Aanscherpingen en inzichten vanuit het werkatelier ten aanzien van de knelpunten zijn verwerkt in de uiteindelijke rapportage over de probleemanalyse om een zo compleet en herkenbaar mogelijk beeld van de situatie te kunnen presenteren.

Concluderend kan gesteld worden dat de geïdentificeerde knelpunten op gebied van verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid door de deelnemers werden herkend. Dit vormde tevens een goede basis voor het aanreiken van mogelijke maatregelen. Een aantal aanwezigen merkten wel op dat OV en niet-infra maatregelen niet in de scope zijn meegenomen en vonden dit een gemiste kans.

Beoordeling mogelijke maatregelen en longlist

De vanuit de omgeving aangedragen oplossingen zijn onderdeel van de zogeheten *longlist* van maatregelen (zie bijlage). Gezien het grote aantal maatregelen heeft het projectteam besloten om een extra 'zeef 0' in het proces in te bouwen (zie ook onder 'stappen analysefase').



Voorbeelden van ingebrachte maatregelen tijdens werkatelier 1

¹ MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam, 2017.

In de zomer van 2019 zijn de maatregelen op de longlist beoordeeld op verschillende aspecten aan de hand van het vooraf opgestelde beoordelingskader. Uiteindelijk zijn 10 maatregelen als kansrijk beoordeeld. Dit is de *shortlist* van maatregelen die in de analytische fase nader is uitgewerkt en beoordeeld.

Shortlist van maatregelen

De focus in het tweede werkatelier, in oktober 2019, lag op het inzichtelijk krijgen van de (verkeerskundige) effecten en voor- en nadelen van de verschillende als kansrijk beoordeelde maatregelen. Tevens is aandacht besteed aan de maatregelen die als niet kansrijk zijn beoordeeld. Via een carrousel waarin de maatregelen langskwamen, konden alle deelnemers een nadere toelichting krijgen op de kansrijke maatregelen en was er gelegenheid om hun aandachtspunten daarbij in te brengen.

Tijdens dit tweede werkatelier waren de deelnemers wederom enthousiast over de aanpak en deed men actief mee aan de interactieve onderdelen. Aandacht werd onder meer gevraagd voor het vrachtverkeer en het onderscheid naar snelheidsregime overdag en in de avond/nacht. Men was kritisch op de lange termijn waarop het budget voor het project beschikbaar wordt gesteld. Verzoek aan het projectteam was dan ook om dit naar voren te halen.

Conclusie was dat de vanuit het projectteam voorgestelde selectie van maatregelen die op de shortlist zijn gekomen zorgvuldig zijn geselecteerd. Deze bevat een aantal kansrijke maatregelen die in een vervolgfase nader op effecten moeten worden beoordeeld.

Ten slotte konden de aanwezige omgevingspartijen hun voorkeursvariant benoemen en ook de maatregel die hen het minst aansprak. De aangegeven meningen (positief, neutraal, negatief) van de verschillende maatregelen dienen ter overweging bij de besluitvorming over deze fase van de verkenning.

Nr	Kansrijke longlist maatregelen	Reactie omgevingspartijen
9	Zuidelijk ontvlechten	
36	Parallelbanen met nieuw viaduct H'lem-zuid	 
42	Parallelbanen, N205-verkeer deels over RPP	
10	Weefvakken verbreden naar 3+2	 
37	Uitnutten budget <u>tbv</u> dwarsprofiel	
20	Optimaliseren rijstrookconfiguratie A200 (west)	
40	Ongelijkvloerse optimalisatie A200(west)	
21	Vrije <u>rechtsaffers</u> langs verkeersplein	
32	Snelheid harmoniseren	 
41	Diverging <u>Diamond Interchange</u> (DDI)	 

  Zeer positief
 Positief
  Positief met kanttekeningen
 Neutraal
 Negatief

'Scoretabel' voorkeuren voor te nemen maatregelen vanuit de omgeving werkatelier 2

Bijlage 1

Sfeerverslag Werkatelier I MIRT-verkenning Rottepolderplein

9 juli 2019

Op dinsdag 9 juli vond het eerste werkatelier plaats in het kader van de MIRT-verkenning Rottepolderplein. De locatie van de bijeenkomst was het Van der Valk hotel in Haarlem. Op de middag waren een brede groep stakeholders aanwezig om aan de slag te gaan met het verkennen van oplossingsrichtingen voor het knooppunt Rottepolderplein. Zo zaten er afgevaardigden bij van gemeenten, bewonersverenigingen, provincie, bedrijven, fietsersbond, het OV en de transportsector. In totaal waren er deze middag circa dertig personen aanwezig.

Toelichting MIRT-verkenning Rottepolderplein

Het atelier begon met een inloop waarbij er lunch geserveerd werd. Tijdens de

lunch had men de mogelijkheid om alvast op de kaarten die aan de muur hingen mogelijke oplossingen te benoemen en op te schrijven. Zo konden de aanwezigen tijdens de lunch alvast nadenken over mogelijke oplossingsrichtingen en met elkaar in gesprek gaan. Om 13.00 uur startte de bijeenkomst met een kort welkom van de procesmanager Wouter van Iperen en een kennismakingsronde. Projectmanager Jeroen Laro van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaf vervolgens een korte introductie over de aanleiding van de MIRT-verkenning, de doelstelling en de scope. Er kwamen vanuit de stakeholders verschillende opmerkingen over o.a. de versmalling van de doelstelling van de MIRT-verkenning Rottepolderplein ten opzichte van de formulering in de MIRT NowA. Hierbij gaf Jeroen Laro aan dat de MIRT-verkenning onderdeel is van het programma *Samen Bouwen aan Bereikbaarheid* waar breder wordt gekeken dan alleen de weg, en dat maatregelen die buiten de scope van de Verkenning vallen, mogelijk en onder bepaalde voorwaarden meegenomen kunnen worden als meekoppelkansen. Ook lichtte Jeroen Laro de planning van de MIRT-Verkenning toe, hierbij doorloopt de MIRT-verkenning tot najaar 2019 de zogenaamde analytische fase, aan het einde waarvan de voorkeur uitgesproken zal worden voor 3-4 kansrijke alternatieven. In de volgende fase, de beoordelingsfase, worden deze alternatieven verder onderzocht en beoordeeld. Medio 2020 leidt dit tot een besluit van de Minister over het zogenaamde Voorkeursalternatief.





Verkeerskundige analyse

Marco de Baat nam vervolgens het stokje over en gaf een toelichting op de probleemanalyse. Aan de hand van slides nam Marco de deelnemers mee in de verkeerssituatie tijdens de ochtend- en avondspits, zowel in de huidige als de toekomstige situatie. Uit de analyses blijkt onder meer dat de doorstromingsproblematiek nauw samenhangt met de verkeers(on)veiligheid op het knooppunt. De verwachting is dan ook dat met het oplossen van de doorstroming ook de verkeersveiligheid zal verbeteren. Daarnaast bleek dat de groei van verkeer van en

naar Haarlem in de afgelopen jaren groter was dan was voorzien in de voorspellingen. Verschillende aanwezigen lieten weten dat ze zich niet bewust waren van deze ontwikkelingen. De noodzaak om de doorstroming op het Rottepolderplein – rekening houdend met de verwachte verdere toename van het verkeer - aan te pakken werd hierbij duidelijk zichtbaar.

Aan de slag met oplossingen

Na de toelichting op de aanleiding en scope van de MIRT-verkenning en de probleemanalyse ging de groep uit elkaar in vier verschillende deelgroepen. Elke groep ging aan de slag met het tekenen en beschrijven van mogelijke oplossingsrichtingen. Dit gebeurde door standpunten en aandachtspunten uit te wisselen met elkaar en vervolgens maatregelen te tekenen op een lege ondergrond van het projectgebied. Bij iedere oplossing werd aangegeven welke overwegingen een rol speelden bij de totstandkoming van het alternatief. In totaal werden er ruim 30 uiteenlopende maatregelen getekend door de aanwezigen. Na afloop van de tekenronde nodigde Wouter van Iperen elk groepje uit om zijn



maatregelen één voor één op de lange tafel midden in de zaal neer te leggen. De groepjes werden gevraagd deze te rangschikken van grote maatregelen naar kleine maatregelen en iedere maatregel kort toe te lichten. De maatregelen varieerden van kleine maatregelen zoals het aanpassen van de maximale snelheid tot een volledige ontvlechting van het kruispunt (in bijlage 1 van dit document zijn een aantal getekende maatregelen opgenomen). Veel van de maatregelen richtten zich op aanpassingen van de weefvakken op het kruispunt, omdat deze zowel op het gebied van doorstroming als verkeersveiligheid tot problemen zorgen.

De aangedragen maatregelen worden op de longlist van het project geplaatst en zullen in een eerste zeef (0) worden beoordeeld. In bijlage 2 in dit document is een concept-longlist opgenomen. De in het atelier aangedragen maatregelen zijn hierin opgenomen. In zeef 0 wordt op basis van expert judgement vastgesteld welke maatregelen haalbaar zijn binnen de opgestelde kaders. Het streven is om vervolgens zes tot tien maatregelen (al dan niet gecombineerd in pakketten) verder uit te werken. Hierbij zal er per maatregel(pakket) een factsheet worden gemaakt van de belangrijkste kenmerken en voor- en nadelen. Dit gebeurt in de periode tot het volgende atelier dat medio oktober zal plaatsvinden. Vervolgens worden deze zes tot tien maatregelen getrechterd tot drie á vier kansrijke alternatieven (zeef 1). Deze alternatieven worden in de

volgende fase van de Verkenning nader uitgewerkt. Het uiteindelijke doel van de Verkenning is om te komen tot 1 Voorkeursalternatief (zeef 2).



Ruimtelijke analyse en beoordelingskader

Nadat maatregelen op volgorde waren neergelegd en besproken, nam Harm Post het woord voor het derde deel van de bijeenkomst. Hij gaf een presentatie en besprak het gebied van Rottepolderplein vanuit een landschappelijke analyse. Hij besprak hier voornamelijk de kenmerkende landschappelijke eigenschappen en de geschiedenis van het gebied. Aan de hand van kaarten daterend vanaf 1815 was goed te zien welke impact de keuzes in de ruimtelijke ontwikkeling op gebied van stedenbouw en mobiliteit hadden gemaakt. In deze tijdreis was duidelijk te zien hoe de regio steeds dichtbebouwd werd door de jaren heen en hoe er steeds minder ruimte overbleef voor groen en natuur. Het Rottepolderplein is in dit opzicht bijzonder omdat zij uitkijkt op divers polderlandschap en hierin schuilt ook haar landschappelijke waarde. De aanwezigen gaven aan dat het werd gewaardeerd dat er in de bijeenkomst ruimte was genomen om op een andere manier naar het landschap rondom het Rottepolderplein te kijken. Hierbij was de aanvulling dat nu het landschap vooral werd bekeken vanuit de auto en dat ook interessant is om deze aan te vullen met de beleving van de weg vanuit de omgeving.

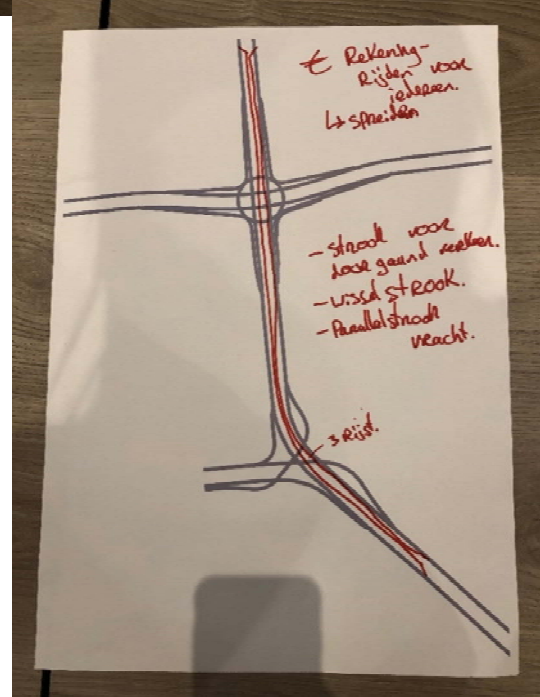
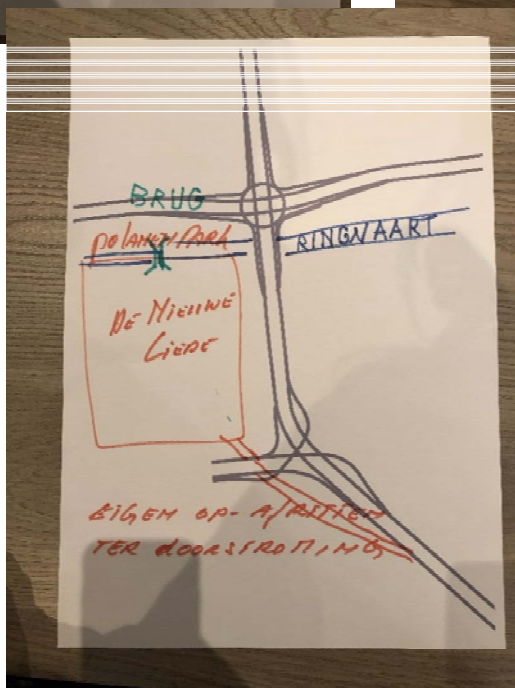
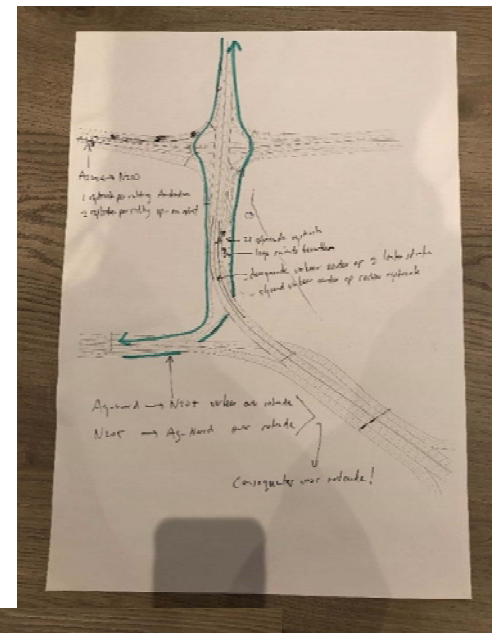
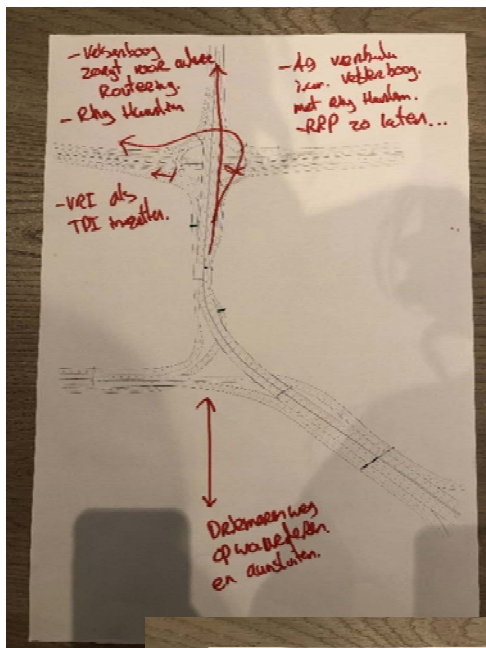
Na de toelichting op de ruimtelijke analyse werd het beoordelingskader (BK) toegelicht door Enno Gerdes. Het BK beschrijft op welke onderwerpen de verschillende aangedragen maatregelen worden beoordeeld om te kunnen bepalen wat de meest kansrijke maatregelen zijn voor het Rottepolderplein. In het BK zijn verschillende aspecten opgenomen, zoals doorstroming wegverkeer, duurzaamheid, haalbaarheid etc. Hierna was er kans voor de groep om verduidelijking te vragen over het BK en vragen te stellen.

Rond vijven werd het werkatelier afgesloten met een doorkijk naar het vervolgproces in het najaar van 2019. Iedereen werd hartelijk bedankt voor de aanwezigheid en alle input tijdens het atelier. Tenslotte werd iedereen uitgenodigd voor het tweede atelier dat medio oktober zal plaatsvinden.

NB: Aan het begin van het Atelier is de deelnemers gevraagd of zij bezwaren hebben tegen het maken van foto's t.b.v. de verslaglegging. Er bleken geen bezwaren te zijn.

Bijlage 1

Voorbeelden van getekende maatregelen



Bijlage 2: overzicht aangedragen maatregelen

ID	Potentiele maatregel
1	Parallelstructuur met 2 fly-overs
2	Parallelstructuur met 1 fly-over
3	Parallelstructuur en twee turbotondes N200
4	Parallelstructuur met huidige RPP
5	Parallelbanen over RPP
6	Parallelbanen, enkel westkant over RPP
7	Zuidelijk ontvechten en 2 fly-overs
8	Zuidelijk ontvechten en 1 fly-over
9	Zuidelijk ontvechten
10	Weefvakken verbreden van 3+1 naar 3+2
11	Overall vluchtstroken realiseren
12	Vluchtstroken realiseren waar eenvoudig kan
13	RPP en aansluiting Haarlem-Zuid ombouwen tot 1 groot knooppunt
14	Weefvakken opheffen met parallelbanen en verkeer A9(noord) <-> N205 over RPP
15	Ontvechten vanaf Raasdorp
16	Ring Haarlem realiseren met Velsersboog en zuidelijke randweg (tunnel)
17	Wisselstrook ('s ochtends richting Amsterdam, 's avonds richting Haarlem)
18	Afwaarderen A200 naar 70/50 km/u-weg
19	Parallele randweg Haarlem-Oost
20	Optimaliseren rijstrookconfiguratie op de A200 (west)
21	Vrije rechtsaffers langs het verkeersplein
22	Spitsstroken omzetten in reguliere rijstroken
23	spitsstrook opheffen en weer als vluchtstrook gebruiken
24	opritten afsluiten en verkeer anders routeren
25	Verbinding binnen Haarlem opwaarderen om N205 te stimuleren ipv A200
26	N205 stimuleren ten kosten van A200 met dwingende maatregelen
27	Doorgetrokken streep bij weefvak N205-RPP om doorgaand en afslaand verkeer te scheiden
28	uitgebreide verkeersveiligheidsanalyse die moet resulteren in kleinschalige maatregelen
29	doelgroepenstrook: strook voor doorgaand verkeer of vrachtwagenstrook
30	Nieuwe aansluiting van Polanenpark op A200
31	Opnieuw inregelen VRI en TDI's
32	Meer groentijd voor zwaarste verkeersstroom
33	Snelheid harmoniseren (door verlaging naar 80 km/u)
34	Stand-by berger inzetten bij Rottepolderplein
35	Incident management proces verbeteren
36	Vrije busbaan N205 <-> A9 (zuid)
37	Vrije busbaan A/N200
38	Busverbinding A200 <-> A9(zuid)
39	Lightrail verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Zuid/Schiphol
40	Verdubbeling spoorlijn Haarlem – Amsterdam
41	Snelreinverbinding Schiphol in zee
42	Afmaken snelfietsroute F200 Haarlem – Amsterdam
43	Tweede snelfietsroute Haarlem-Amsterdam (zowel aan noord- als zuidkant van N200)
44	Nieuwe fietsverbinding over A200, spoor en ringvaart
45	Vraagbeïnvloeding (bv. werkgeversaanpak, bewonersaanpak)
46	Anders betalen voor mobiliteit / kilometerheffing / spitsheffing etc.
47	Natuur en landschap verbindingen

Bijlage 2

Sfeerverslag Werkatelier II | MIRT-verkenning Rottepolderplein

17 oktober 2019

Tijdens het tweede werkatelier van de MIRT-Verkenning op donderdag 17 oktober gingen omgevingspartijen samen met het projectteam aan de slag met mogelijke oplossingsrichtingen. Uiteenlopende groepen stakeholders waren wederom goed vertegenwoordigd. Zo zaten er afgevaardigden van gemeenten, bewoners, bedrijven, Rijkswaterstaat en reizigersverenigingen in de zaal. In totaal waren er om en nabij 25 aanwezigen.



Toelichting: Waar staan we nu? Na een inloop met lunch om 13:00 uur startte de bijeenkomst met een kort welkom door Wouter van Iperen, die als procesmanager betrokken is bij de MIRT-verkenning. Jeroen Laro, projectmanager van de Verkenning (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), nam daarna het woord. Hij nam de aanwezigen nog even kort mee in de achtergrond, de doelstelling en de scope-afbakening van de MIRT-verkenning.



Vervolgens bescheef Jeroen de uitkomsten van het vorige atelier en de stappen die daarna door het projectteam zijn gezet. Tot slot gaf hij inzicht in de geactualiseerde planning van de MIRT-Verkenning. De huidige planning stelt het aanleveren van de Notitie Kansrijke Alternatieven (Zeef 1) in februari/maart 2020. De NKA beschrijft de 3 á 4 overgebleven alternatieven die in het vervolg van de Verkenning nader worden uitgewerkt. Het Voorkeursalternatief (Zeef 2), waarbij uiteindelijk voor 1 oplossingsrichting wordt gekozen volgt naar verwachting eind 2020. Vragen vanuit het publiek hadden onder

andere betrekking op de planning. Jeroen Laro lichtte toe dat grote ingrepen een lange doorlooptijd kennen tot realisatie; deze zullen niet voor 2023 gerealiseerd kunnen worden. Daarbij komt dat het gereserveerde geld voor het project pas op een later moment beschikbaar is. Aanwezigen deden de dringende oproep om de benodigde middelen eerder beschikbaar te stellen en niet te wachten met realisatie.

Vanuit het publiek werd verder de suggestie gedaan om kennis te nemen van de recente plannen van de gemeente Haarlem om een wijziging in het onderliggend wegennet door te voeren. Deze ingreep ligt buiten de scope van de MIRT-Verkenning maar kan mogelijk enige invloed hebben op de verkeersafwikkeling. Het projectteam zal hierover nadere informatie inwinnen.

Inhoudelijke toelichting

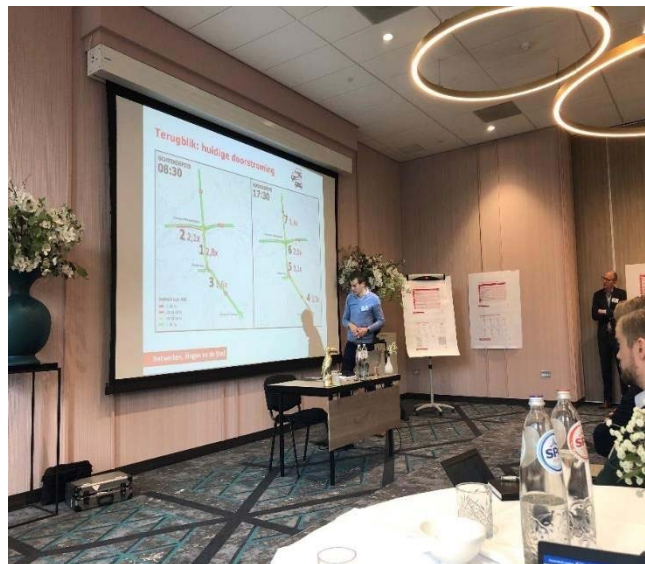
Na de toelichting op het proces en de planning gaf Marco de Baat, adviseur verkeer, een toelichting op de inhoudelijke voortgang. Hij nam de aanwezigen op een gestructureerde wijze mee door het proces van Zeef 0, waarbij 55 maatregelen – opgehaald uit atelier 1 – teruggebracht werden naar 10 kansrijke maatregelen. Welke maatregelen zijn afgefallen en waarom? De aanwezigen werden in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen bij de afgefallen maatregelen. Men reageerde positief op de uitgevoerde analyses en de manier waarop ingewikkelde ingrepen begrijpelijk werden weergegeven.

Na een korte pauze werd gezamenlijk ingezoomd op de 10 overgebleven maatregelen; de maatregelen die als het meest kansrijk worden beschouwd. Eerst gaf Marco de Baat nog een korte toelichting op de verschillende aspecten van het beoordelingskader. Dit kader beschrijft de wijze waarop de uiteenlopende maatregelen zijn beoordeeld. Wouter introduceerde vervolgens het interactieve gedeelte van het atelier, de carrousel-vorm.

Carrousel-vorm

Verdeeld over de vijf tafels waren tekeningen van de 10 kansrijke maatregelen neergelegd, samen met de beoordeling van de maatregelen (de zogeheten factsheets). De aanwezigen verdeelden zich in groepen over deze tafels om, onder begeleiding van een tafelleider, bij iedere tafel twee maatregelen te bekijken en het gesprek aan te gaan met elkaar over de beoordeling. In vijf rondes gingen de verschillende groepen langs alle tafels, zodat alle maatregelen aan bod kwamen. Dit leidde tot leuke, interessante gesprekken over de voor- en nadelen van verschillende maatregelen.

Vervolgens werd de aanwezigen gevraagd om aan te geven welke maatregelen hun voorkeur kregen en welke juist niet. Om dit duidelijk te maken mochten zij drie groene stickers plakken bij gewenste maatregelen en één rode sticker bij de minst gewenste maatregel.



Tafel 1: Nr. 20 Optimaliseren rijstrookconfiguratie A200 (west) | kleinschalige infra
Nr. 40 Ongelijkvloerse optimalisatie A200 (west) | grootschalige infra

Van deze maatregelen op de A200 werd door de aanwezigen vastgesteld dat het op zich zinvolle maatregelen zijn, alleen zullen deze altijd in combinatie met andere maatregelen aan het verkeersplein moeten worden geïmplementeerd. Dit om te voorkomen dat juist meer verkeer naar het knelpunt stroomafwaarts wordt geleid. Bij het plakken van de groene en rode stickers werd er door de aanwezigen een groot vraagteken bij de ongelijkvloerse variant (40) gezet. Omdat nr. 20 verkeerskundig hetzelfde doet als nr. 40, vond men de goedkopere maatregel 20 meer voor de hand liggend. Voor beide maatregelen geldt nog wel dat er een aandachtspunt is op het gebied van verkeersveiligheid. Dit komt doordat de doorgaande stroom richting de A9 in beide maatregelen direct op eventueel stilstaand verkeer bij de verkeerslichten stuit.



Tafel 2: Nr. 32 Snelheid harmoniseren | Verkeersmanagement
Uitnutten budget t.b.v. dwarsprofiel | grootschalige infra

Nr. 37

Bij nr. 37 was een veel gehoord geluid: dit is een interessante maatregel, goed voor de verkeersveiligheid. Deze scoort wel minder op het verbeteren van de doorstroming, ook in verhouding tot de kosten. De maatregel kreeg dan ook niet de voorkeur van aanwezigen. Het harmoniseren van snelheid werd wel goed ontvangen. Iedereen was het er over eens dat harmoniseren van snelheid (op de A9) sowieso een goed idee is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Wel moet deze maatregel gecombineerd moet worden met een andere maatregel, omdat hij de gesignaleerde doorstromingsproblemen niet oplost. Het introduceren van een variabele snelheidslimiet, met hogere snelheden buiten de spits, kwam ook nog kort aan bod. Hier waren de meningen over verdeeld.

Tafel 3: Nr. 21 Vrije rechtsaffers langs verkeersplein | kleinschalige infra
Nr. 41 Diverging Diamond Interchange (DDI) | Grootschalige infra

Het aanleggen van vrije rechtsaffers werd positief ontvangen, hoewel aanwezigen wel aangaven dat ook deze maatregel gecombineerd moet worden met andere maatregelen. Het effect zou anders te klein zijn.

De maatregel van de DDI werd wisselend ontvangen. Deze innovatieve manier van het sturen van de verkeersstromen over het verkeersplein vonden sommigen interessant en de moeite waard om het te proberen. 'Mensen moeten er gewoon aan wennen'. Anderen maakten zich vooral zorgen om de verkeersveiligheid. Het is een nog niet bewezen methode. Meer testen, simulaties etc. moeten uitwijzen of dit de juiste weg voorwaarts is.



Tafel 4: Nr. 9 Zuidelijk ontvlechten | Ontvlechting weefvakken **Nr. 10**

Weefvakken verbreden naar 3+2 | Grootschalige infra

De maatregel ‘zuidelijk ontvlechten’ werd gedeeltelijk goed ontvangen. De maatregel aan de oostzijde werd als zeer positief gezien. Deze ingreep zit ook in maatregel 36 (zie hierna). Aan de westkant waren er grote zorgen over een tekort aan ruimte i.v.m. het bedrijventerrein dat daar ontwikkeld wordt. Deze maatregel werd daarom als onhaalbaar en niet wenselijk bestempeld. Het verbreden van de weefvakken werd positiever ontvangen, zeker met de gedachte dat deze gecombineerd kan worden met een snelheidsvermindering. Aanwezigen vonden dit een eenvoudige en efficiënte ingreep. Er waren wel lichte twijfels over de verkeersveiligheid, met name aan de oostzijde.

Tafel 5: Nr. 36 Parellelbanen met nieuw viaduct Haarlem-zuid | Ontvlechting weefvakken
Nr. 42 Parellelbanen, N205-verkeer deel over RPP | Ontvlechting weefvakken

Alhoewel nr. 36 het budget ietwat overstijgt, waren aanwezigen hier wel het meest tevreden over. Deze maatregel kreeg veruit de meeste groene stickers. ‘Hier ga je echt wat aanpakken. Deze is robuust en no regret’. Er was wel een lichte twijfel over het ruimtebeslag, dit moet in het vervolg nader uitgewerkt worden. De andere ontvlechtingvariant nr. 42 kreeg wat wel wat groene stickers van de aanwezigen maar was duidelijk minder populair dan nr. 36.

Samengevat zag de eerste reactie van de aanwezige omgevingspartijen op de kansrijke maatregelen er als volgt uit:

Nr	Kansrijke longlist maatregelen	Reactie omgevingspartijen
9	Zuidelijk ontvlechten	
36	Parallelbanen met nieuw viaduct H'lem-zuid	 
42	Parallelbanen, N205-verkeer deels over RPP	
10	Weefvakken verbreden naar 3+2	 
37	<u>Uitnutten</u> budget <u>tbv</u> dwarsprofiel	
20	Optimaliseren rijstrookconfiguratie A200 (west)	
40	Ongelijkvloerse optimalisatie A200(west)	
21	Vrije <u>rechtsaffers</u> langs verkeersplein	
32	Snelheid harmoniseren	 
41	Diverging <u>Diamond Interchange</u> (DDI)	 

  Zeer positief
 Positief
  Positief met kanttekeningen
 Neutraal
 Negatief

Afsluiting

Iets voor de klok van vijf werd het atelier door Wouter van Iperen afgesloten. Naast de opgehaalde voorkeuren vanuit de omgeving, was een belangrijke conclusie van het atelier dat een pakket van verschillende maatregelen nodig is om de problematiek goed aan te pakken. Deze puzzel moet in het vervolg van de verkenning worden gelegd.

Met het oog op de planning schetste Wouter nog even de vervolgstappen voor de komende periode en hoe de opbrengst van het atelier hierin wordt meegenomen. Iedereen werd hartelijk bedankt voor de aanwezigheid en alle input tijdens het atelier. Daarnaast gaf Wouter aan dat iedereen wederom benaderd zal worden voor een nieuwe bijeenkomst in het voorjaar van 2020.