

## 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*

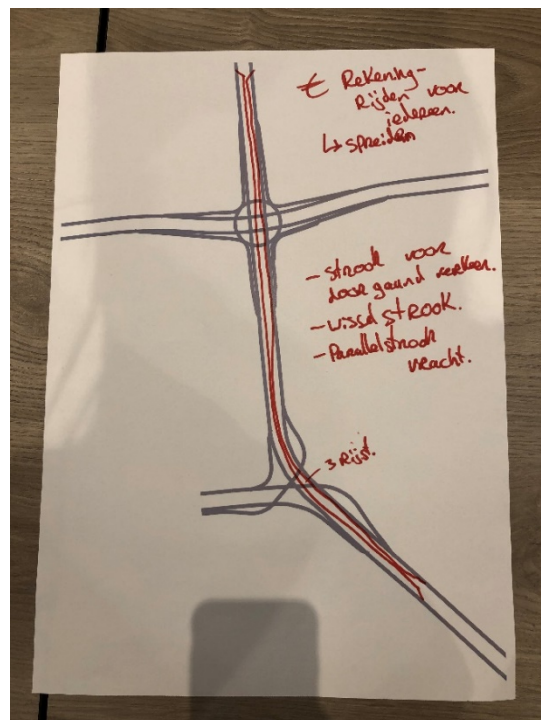
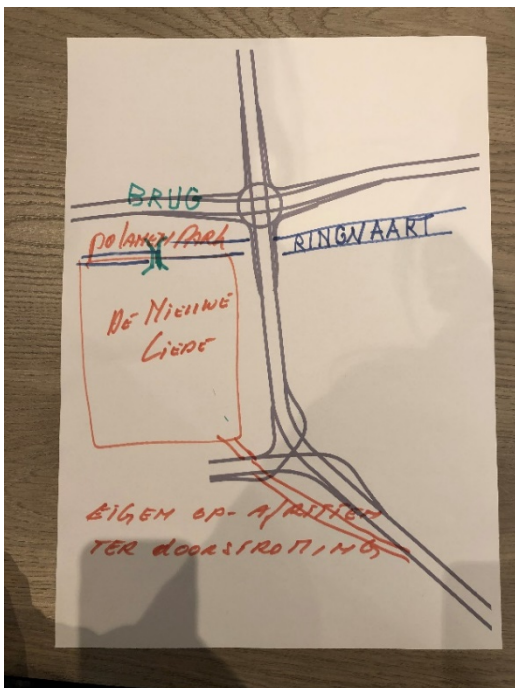
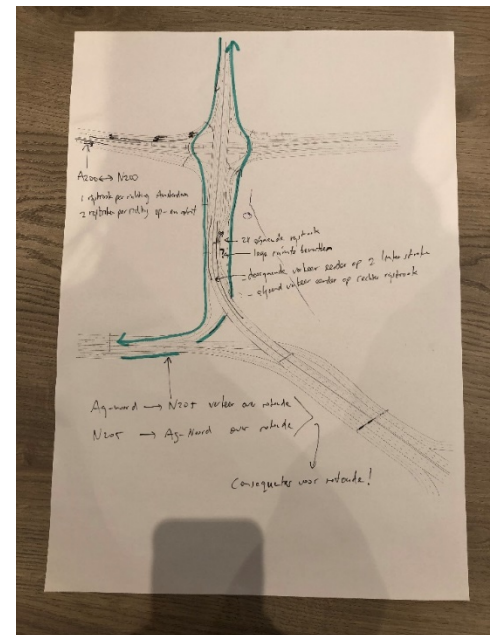
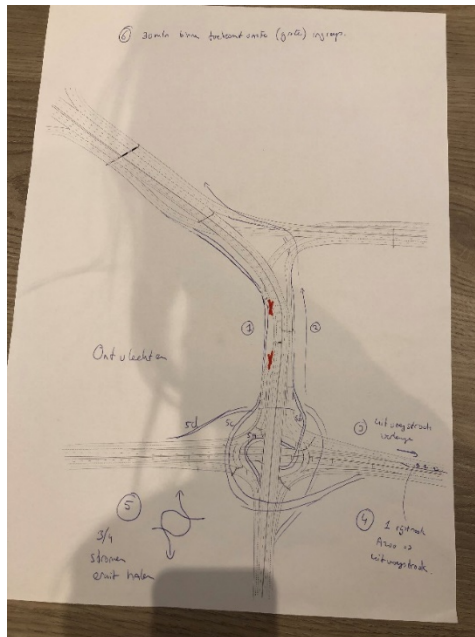
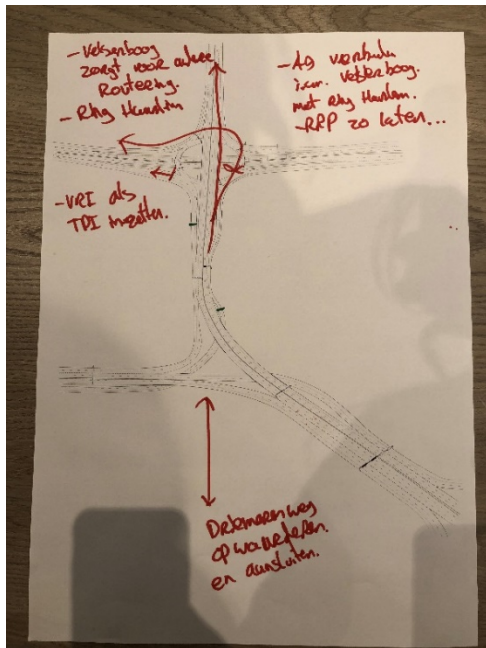
Nadat maatregelen op volgorde waren neergelegd en besproken, nam Harm Post het woord voor het derde deel van de bijeenkomst. Hij gaf een presentatie en besprak het gebied van Rottepolderplein vanuit een landschappelijke analyse. Hij besprak hier voornamelijk de kenmerkende landschappelijke eigenschappen 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.

# 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 ontvlechten en 2 fly-overs
8	Zuidelijk ontvlechten en 1 fly-over
9	Zuidelijk ontvlechten
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	Ontvlechten vanaf Raasdorp
16	Ring Haarlem realiseren met Velservoog 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	Sneltreinverbinding 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