



Contactpersoon

Milou van Gelderen
Omgevingsmanager
milou.van.gelderen@rws.nl

Datum

3 juni 2020

verslag

Sfeerverslag informatiebijeenkomst MIRT-verkenning
Rottepolderplein

Datum bespreking	3 juni 2020
Deelnemers	Bewoners, Provincie Noord-Holland, Gemeente Heemstede, Gemeente Haarlem, Gemeente Velsen, ANWB, Fietsersbond, Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg, VNO-NCW, Industriekring Haarlem, Van Santen transport BV, OD IJmond.

Op dinsdag 3 juni 2020 vond de derde bijeenkomst plaats met omgevingspartijen in het kader van de MIRT-verkenning Rottepolderplein. Na tweemaal een werkatelier, dit keer een informatiebijeenkomst. Wegens de huidige COVID-19 maatregelen werd de bijeenkomst online gehouden. In totaal waren er 32 omgevingspartijen/ belanghebbenden aanwezig om een toelichting te krijgen over de Notitie van Kansrijke Alternatieven, afronding van fase 1 en een doorkijk naar fase 2 van de verkenning.

Welkom

Omgevingsmanager Margreet Faber opent de bijeenkomst. Zij stelt ieders aanwezigheid op prijs om elkaar zo weer bij te praten over de afgelopen periode. Daarnaast legt zij de spelregels uit voor de online bijeenkomst wat voor velen nog nieuw en wat wennen is. Hierna volgt een voorstelronde van het projectteam. Hierna krijgt projectmanager Jeroen Laro het woord.

Stand van zaken en besluit fase 1

Jeroen Laro licht middels een presentatie de aanleiding en de opdracht van de MIRT-Verkenning toe.

In juli en oktober 2019 zijn er werkateliers met genodigde stakeholders gehouden. Hierin kregen zij de mogelijkheid om oplossingen aan te reiken en met het projectteam mee te denken over de beoordeling en verdere trechtering. In het atelier in oktober hebben de stakeholders hun voorkeur (en minder favoriete maatregel) kunnen uitspreken.

Jeroen Laro vertelt dat de resultaten hiervan zijn meegenomen in het vervolgproces. Daarin zijn de maatregelen verder uitgewerkt en opgesplitst naar 19 bouwstenen. Op grond van het beoordelingskader is verder getrechterd en zijn uiteindelijk 4 maatregelpakketten van in totaal 16 bouwstenen samengesteld. Het proces van trechtering en advies om deze 16 bouwstenen verder uit te werken richting een voorkeursalternatief is het resultaat van de 1e fase van de verkenning. Dit is samengevat in de zogenaamde [Notitie Kansrijke Alternatieven](#) en eind februari jl. vastgesteld door het DO SBaB.

Vragenronde

Na de toelichting van Jeroen Laro volgde er een vragenronde, waarin de omgevingspartijen hun vragen konden stellen.

Datum
3 juni 2020

Er is gesproken over maatregel 32, het harmoniseren van de snelheid. De analyse voor fase 1 is uitgevoerd voordat de rijksbrede snelheidsverlagende maatregel naar 100km/u werd doorgevoerd. De maatregel zou daarmee reeds gerealiseerd zijn. Dit is ten dele waar aangezien de ingevoerde snelheidsverlaging alleen overdag geldt. Jeroen geeft aan dat de effectiviteit van de maatregel inderdaad lager zal liggen. Mede hierom zal in fase 2 maatregel 32 nogmaals wordt doorberekend op doelbereik.

Daarnaast is er door de aanwezigen gesproken over de Velservoog en of de corridor van de A9 niet in het algemeen meer aandacht moet hebben in deze verkenning.

Jeroen geeft aan dat er reeds een MIRT-onderzoek naar de A9-corridor is uitgevoerd en dat er inderdaad meerdere knelpunten (in de toekomst) zijn gesignaleerd. N.a.v. dit onderzoek is geconcludeerd dat bij het aanpakken van de problematiek op de corridor je het beste aan de zuidkant kan starten met het treffen van maatregelen. Het Rottepolderplein is daarom een logisch startpunt om de doorstroming op de A9 te verbeteren. Verder voeren we tijdens deze verkenning een gevoeligheidsanalyse uit naar de robuustheid van de maatregelen voor het Rottepolderplein als eventueel de Velservoog gerealiseerd gaat worden. Op detailniveau kijkt deze verkenning niet naar de effecten van de Velservoog op het onderliggende wegennet.

De lokale ondernemersvereniging heeft het SBaB programma gevraagd een netwerkanalyse uit te voeren. De aanwezigen vragen zich af hoe de analyses van de SBaB zich verhouden met de analyses van de MIRT-verkenning Rottepolderplein. Het projectteam legt uit dat er goed contact is met het SBaB programma om analyses af te stemmen en dubbel werk te voorkomen.

Verder werd er gesproken over de meekoppelkansen en de relatie met de MIRT-verkenning Rottepolderplein. Het voorbeeld was een extra vrije busbaan. Eén van de aanwezigen meende dat er een sterke relatie is tussen deze meekoppelkans en het verbeteren van de verkeersdoorstroming. Jeroen Laro licht toe dat het formeel buiten onze scope valt en dat het doel is om met gerichte maatregelen de doorstroming verbeteren. Bovengenoemde meekoppelkans is een dusdanig grote ingreep dat deze op een hoger (regionaal) schaalniveau aangepakt dient te worden. Het projectteam verwijst hierbij ook naar het traject van het OV-toekomstbeeld. Verder is er aandacht gevraagd voor de splitsing van goederen- en personenvervoer in de MKBA.

Verdieping maatregelen fase 1

Bert Veenstra gaat in zijn presentatie in meer detail in op de verschillende maatregelen en de trechtering in fase 1 van de MIRT-verkenning.

Presentatie maatregelen en bouwstenen.

De meeste maatregelen kennen een onderverdeling in een oost- en een westzijde en zijn gericht op het verbeteren van de doorstroming met behulp van 'ontvlechting' van verkeersstromen. Dit gaat gepaard met grote infrastructurele maatregelen als verbindingswegen, parallelbanen en viaducten (maatregelen 09, 36 en 42). Relatief kosten efficiënt is maatregel 10 die op het middenstuk van de A9 tussen Rottepolderplein en knooppunt Haarlem-zuid de weefvakken verbreed met een extra rijstrook en aldus ook ontvlecht. Bezwaar van deze uitwerking is echter dat niet helemaal kan worden voldaan aan ontwerptechnische voorschriften waardoor deze variant als minder veilig wordt beschouwd. Maatregel

37 'verbeteren dwarsprofiel', zou mogelijk in de andere maatregelen geïntegreerd kunnen worden. Maatregel 32, 'Het verder harmoniseren van de snelheid' kan een verbetering van de doorstroming tot gevolg hebben. Maatregel 20 'Het optimaliseren van de rijstroken A200-west' zal de automobilist meer ruimte geven op de op- en afritten waardoor de veiligheid en de doorstroming wordt vergroot. Maatregel 40 is eenzelfde oplossingsrichting als maatregel 20 maar dan ongelijkvloers met viaducten. Op het Rottepolderplein zelf kunnen 3 extra vrije rechtsaffers (maatregel 21) worden gerealiseerd naast de al bestaande. Tot slot, meldt Bert Veenstra dat het project de Diverging Diamond Interchange als variant in beschouwing heeft genomen. Hierbij wordt het naar de rotonde toe geleide verkeer niet rechtson maar linksom gestuurd, hiermee wordt mogelijk 20% capaciteitsverbetering bereikt. Nauwkeurig ontwerp en simulaties zullen uiteindelijk duidelijk moeten maken of deze oplossing tot het voorkeurspakket kan worden toegelaten.

Datum
3 juni 2020

Wilt u meer weten dan is dit alles is ook terug te vinden in de [Notitie Kansrijke Alternatieven](#).

Vragenronde

Na de toelichting van Bert Veenstra volgde er een vragenronde, waarin de omgevingspartijen hun vragen konden stellen.

Er zijn nadere vragen gesteld over de Diverging Diamond Interchange (DDI), één van de genoemde maatregelen in de Notitie Kansrijke Alternatieven. De aanwezigen spraken hun zorgen uit over de mogelijke vermindering van de verkeersveiligheid bij toepassing van deze maatregel. Het projectteam geeft aan dat dit inderdaad een terecht aandachtspunt is. In fase 1 is de maatregel globaal onderzocht en op basis daarvan is de maatregel overeind gebleven. In fase 2 zal de maatregel in meer detail worden uitgewerkt en beoordeeld op onder andere verkeersveiligheid.

Daarnaast is er gesproken over maatregel 20c, optimaliseren rijstrookconfiguratie A200-west. Eén van de aanwezigen meende dat hierdoor de afslagen drukker worden en verkeer kan stagneren. Bert licht nog toe dat bij de uitgangspunten van 20c juist de bedoeling is om meer ruimte te creëren voor de op- en afritten en daarmee de doorstroming te verbeteren.

Er is ook nog gesproken over de mogelijkheid voor de inpassing van nieuwe kunstwerken. Het projectteam geeft aan dat dat het budget het niet toelaat om grootschalig kunstwerken aan te passen of grote nieuwe kunstwerken te realiseren. Zeker niet als je zowel aan de oost- als de westkant maatregelen wil realiseren. Eén van de deelnemers geeft aan dat hij een voorstel heeft die hij graag verder wil toelichten. Het projectteam laat weten altijd open te staan voor nieuwe goede ideeën, al is een eerste trechtering natuurlijk al gemaakt. Het team neemt na deze bijeenkomst contact op met hem voor nadere toelichting.

Toelichting fase 2

Jeroen ligt het vervolg van de MIRT-verkenning Rottepolderplein toe, en kijkt gezamenlijk met de aanwezigen vooruit naar fase 2 van de verkenning.

Tot slot is er gesproken over de maatregel 'afwaarderen van de N200'. Eén van de aanwezigen vraagt zich af voor welk probleem dit een oplossing is. Jeroen geeft aan dat het hierbij niet gaat om de maatregel 'afwaarderen', maar om de

maatregel harmoniseren van de snelheden. En daar hoort een afgeleide bij en dat is dat de A200 anders zou moeten worden ingericht. In de volgende fase zal nader worden onderzocht in hoeverre dit harmoniseren van de snelheden bijdraagt aan het verbeteren van de doorstroming.

Datum
3 juni 2020

Afsluiting

We komen bijna bij de afsluiting waar Jeroen Laro vertelt hoe de planning er grofweg uitziet. In fase 2 zullen de genoemde maatregelen en bouwstenen verder uitgewerkt en beoordeeld worden, waarna de Minister van IenW een keuze zal maken voor het voorkeursalternatief. Jeroen nodigt de partijen van harte uit om ook in de komende fase deel te nemen aan dit soort bijeenkomsten die zullen worden georganiseerd.

We komen aan het eind van de bijeenkomst. Margreet Faber dankt iedereen voor de aanwezigheid en de opmerkingen die zijn gegeven. Zij zegt dat vragen of opmerkingen altijd gemaild kunnen worden naar het mailadres van het project RottepolderpleinA9@minienw.nl en dat men voor meer informatie terecht kan op <https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/programmaliijnen/rottepolderplein>