

Haarlem Noord ontsloten

Plan van aanpak

definitief

Achtergrondinformatie over de problematiek

In de Regionale Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland en in de Structuurvisie Openbare Ruimte wordt beargumenteerd dat (a) de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland onder druk staat, dat daarvoor (b) het groeiende autoverkeer in Haarlem opgevangen moet worden, dat (c) daarvoor een volledige ring noodzakelijk is, en dat (d) verdubbeling van de Vondelweg daarin instrumenteel zou kunnen zijn. De verenigde belangenorganisaties in Haarlem Noord (WBO) zien dit met lede ogen aan, omdat ze een achteruitgang van de leefbaarheid vrezen door onder meer:

- een sterk afgenomen 'oversteekbaarheid' van de weg (en daarmee een veel slechtere ontsluiting van de achtergelegen Hekslootpolder die als uitloopegebied wordt gebruikt maar ook veel sportvelden, een crematorium en begraafplaatsen herbergt en de enige toegangsweg voor motorvoertuigen vanuit Haarlem naar Spaarndam is)
- een forse toename van de verkeersintensiteit op de Vondelweg, omdat door de capaciteitsvergroting *de facto* een sluiproute wordt 'opgewaardeerd' tot gebiedsontsluitingsweg en daarmee een aanzuigende werking heeft op nieuw verkeer¹. De vrees bestaat dat deze toename van de verkeersintensiteit leidt tot:
 - een toename van hinder (geluid, trillingen, fijnstof)
 - een afname van veiligheid voor voetgangers en fietsers.

Vanuit bovenstaande zorgen zou het WBO graag met de gemeente in dialoog gaan over nut en noodzaak van de voorgestane verdubbeling van het aantal rijstroken, en indien mogelijk daar haalbare alternatieven tegenover stellen. Om deze dialoog voldoende onderbouwd aan te kunnen gaan, wil het WBO meer inzicht hebben in de huidige verkeerssituatie, de huidige leefbaarheid en de mogelijke gevolgen van toekomstige aanpassingen op deze twee. Het WBO heeft hiervoor de wetenschapswinkel benaderd.

In dit plan van aanpak schetsen wij kort ons voorstel om inzicht te krijgen in de huidige en in de toekomstige situatie. Daarnaast bevat dit plan van aanpak oplossingsrichtingen voor de verkeerskundige toekomst van Haarlem Noord.

Achtergrondinformatie over de opdrachtgever

De wijkraden en belangenorganisaties van Haarlem Noord hebben zich verenigd in het WBO (Wijkraden en belangenorganisaties Haarlem-Noord). Naast de diverse wijkraden² hebben de winkeliersvereniging Rijksstraatweg, de Dorpsraad Spaarndam en de Vereniging tot behoud van de Hekslootpolder zitting in het WBO. Het WBO is een overkoepelend overleg waar zaken besproken worden die voor heel Haarlem Noord van belang zijn.

¹ Onder 'nieuw verkeer' wordt onder meer verstaan het file-omzeilende verkeer van knooppunt Rottepolderplein naar knooppunt Velsen.

² Deelnemers van het WBO zijn de wijkraden Indischebuurt Noord, Schoten Haarlem, Vondelkwartier, Delftwijk/Waterbuurt, Sterrenbuurt, Frans Hals, Dietsveld/Vogelbuurt, Kleverpark en Sinnevelt, de Dorpsraad Spaarndam, de Ondernemersvereniging Rijksstraatweg en de Vereniging Behoud de Hekslootpolder.

Probleemstelling en onderzoeksvraag

Vanuit het WBO werd aanvankelijk de volgende onderzoeksvraag gesteld: "wat zijn de mogelijke alternatieven voor verdubbelen van het aantal rijstroken op de Vondelweg". Uitgangspunt van het WBO hierbij was dat de doorstromingsproblemen naar waarschijnlijkheid adequaat op te lossen zouden zijn door het opheffen van een aantal knelpunten in de route, en dat het niet nodig is om het laatste redmiddel van verdubbeling van het aantal rijstroken in te zetten.

In overleg met interne en externe experts en het WBO heeft de Wetenschapswinkel deze onderzoeksvraag vervolgens verbreed tot:

Welke mogelijkheden zijn er om de regio Zuid-Kennemerland, en dan met name Haarlem-Noord, afdoende te ontsluiten en daarbij verkeersoverlast van niet-gebiedseigen verkeer te voorkomen?

Deze onderzoeksvraag is vooralsnog³ uitgesplitst in drie deelvragen:

- In hoeverre groeit het autoverkeer in Zuid-Kennemerland en wat betekent een eventuele verwachte groei voor de Vondelweg en de overige delen van de oostelijke randweg?
- Welke verschillende percepties leven er ten aanzien van het probleem, en ook ten aanzien van de mogelijke oplossingen?
- Welke mogelijkheden zijn er om het verkeer af te wikkelen, en wat zijn (vanuit het perspectief van de betrokkenen) de voor- en nadelen van deze alternatieven?

Opbouw van het project en methode

Om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden wordt dit project in zeven (grotendeels opeenvolgende) stappen gesplitst:

Stap 1: gegevensverzameling

Verzamelen van alle relevante beschikbare gegevens, inclusief een kritische reflectie op de kwaliteit daarvan. Het gaat hierbij met name, maar niet uitsluitend, over beleidsstukken, gemeten verkeersintensiteiten op de verschillende wegen en wegvakken, wegcapaciteit en groeiprognozes. Bronnen hiervoor zijn met name het WBO, de gemeente Haarlem, de buurgemeenten, provincie Noord Holland en Rijkswaterstaat. Voor een belangrijk deel zal deze stap gebaseerd zijn op de voorstudie "Alternatieven Oostelijke Rondweg Haarlem" die het WBO in het voorjaar van 2013 heeft laten uitvoeren⁴.

Stap 2: inventarisatie van problemen en oplossingsrichtingen

De relevante actoren worden ondervraagd over hun perceptie van de problemen en knelpunten aangaande de ontsluiting van Haarlem Noord en het weren van gebiedsvreemd verkeer. De actoren worden tevens ondervraagd over oplossingsrichtingen. Om een goed beeld te krijgen van het krachtenveld met betrekking tot de verkeerssituatie worden verschillende actoren ondervraagd. Welke dat zijn hangt af van een eerste actoranalyse. Bewoners zullen bij deze stap nauw betrokken worden⁵.

Stap 3: bijsturing van het onderzoek

De ervaren knelpunten worden afgezet tegen de gegevens over wegcapaciteit, verkeersintensiteit en dergelijke. In overleg met de Begeleidingscommissie wordt de doelstelling van het onderzoek eventueel hierop verder gepreciseerd.

Stap 4: genereren van ontbrekende gegevens

Gemeente en provincie beschikken over verkeerstechnische gegevens. Mochten er gegevens ontbreken, dan worden deze in stap 4 gegenereerd; het gaat hierbij met name om nauwkeuriger intensiteitsgegevens en wellicht ook herkomst-bestemmingsinformatie.

³ Zodra het wetenschapswinkel-project opgestart is, zal de student-onderzoeker dit Plan van Aanpak uitwerken tot een volwaardig academisch onderzoeksvoorstel. Met name de deelvragen en de onderzoeksmethode zullen hierin verder uitgewerkt worden.

⁴ De voorstudie "Alternatieven Oostelijke Randweg Haarlem" is in opdracht van het WBO opgesteld door Kouwenhoven Civiel Advies, en in juli 2013 aan wethouder Van Doorn overhandigd.

⁵ Hierbij valt te denken aan 'keukentafelgesprekken' met de diverse wijkraden en met individuele bewoners, en aan inzetten van Haarlem's digipanel.

Stap 5: analyse

In deze stap worden de resultaten van alle voorgaande stappen bij elkaar gezet en geanalyseerd. Zodoende wordt een duidelijk beeld gegeven van de huidige situatie.

Stap 6: toekomstmodellen

Doel van het onderzoek is om oplossingen voor de gesignaleerde problematiek te ontwerpen; oplossingen die niet alleen voor de huidige situatie geldig zijn maar vooral ook toekomstbestendig moeten zijn. Daarvoor is het nodig een eenduidig en deugdelijk onderbouwde prognose te hebben voor het verkeersaanbod in de komende 20 jaar.

Stap 7: scenario's

In de laatste stap van het onderzoek worden verschillende oplossingsrichtingen voor de problematiek geschetst, die worden doorgerekend op doorstroming en leefbaarheid. De perspectieven van de betrokkenen op de oplossingsrichtingen worden uiteengezet.

Institutionele inbedding en samenstelling onderzoeksteam

Het project wordt ondergebracht bij de leerstoelgroep Strategic Communication van Wageningen University, onderdeel van Wageningen UR (University and Researchcentre). De wetenschappelijke kwaliteit van het onderzoek wordt geborgd door Jasper de Vries en Raoul Beunen van deze leerstoelgroep.

- Uitvoerend onderzoeker is Sjors de Ridder, vierdejaars student Landgebruiksplanning. Sjors zal dit project uitvoeren als minor thesis, met Wim van der Knaap (Isg Landgebruiksplanning) als begeleider.
- Wetenschappelijke borging van het project is in handen van Raoul Beunen en Jasper de Vries van de leerstoelgroep Strategic Communication van Wageningen University, onderdeel van Wageningen UR (University and Researchcentre)
- Modellering zal naar waarschijnlijkheid extern uitgevoerd moeten worden. In Nederland bestaat een beperkt aantal algemeen geaccepteerde verkeersmodellen; al deze modellen zijn eigendom van adviesbureaus en niet vrijelijk beschikbaar. Martha Bakker (Isg. Landgebruiksplanning) zal op dit onderdeel mogelijk een adviserende rol hebben.
- Projectleiding vanuit de wetenschapswinkel is in handen van Hugo Hoofwijk.

Binnen het onderzoeksteam is ruime verkeerskundige expertise aanwezig. Mocht die op specifieke deelgebieden onvoldoende zijn, dan zal een beroep worden gedaan op externe experts.

Eindproducten

Eindproduct van het project is in ieder geval een rapport, uitgebracht als publicatie van de Wetenschapswinkel. In het rapport wordt ingegaan op de volgende aspecten: huidige verkeerssituatie, huidige perspectieven op de situatie, oplossingsrichtingen. Mogelijke andere producten (persbericht, eindseminar, brochure, ...) worden in overleg met de klantorganisatie en de Begeleidingscommissie bepaald.

Indicatoren voor succes en te verwachten impact

Het project wordt als 'geslaagd' bestempeld wanneer:

- het WBO op basis van de onderzoeksresultaten een onderbouwd standpunt in kan nemen in de discussie aangaande de verkeersproblematiek en de oplossingen daarvoor, en
- de fracties in de Haarlemse gemeenteraad hun respectievelijke standpunten t.a.v. het op te stellen verkeerscirculatieplan mede baseren op de resultaten van het onderzoek, en
- de 'stem' van het onderzoek hoorbaar is in de Structuurvisie Openbare Ruimte.

Samenstelling begeleidingscommissie

De begeleidingscommissie bestaat uit de volgende geledingen:

- WBO, vertegenwoordigd door Cees van Putten en Bram Verrips
- Gemeente Haarlem, vertegenwoordigd door Menno Evers
- Onderzoekers, vertegenwoordigd door Sjors de Ridder en/of Raoul Beunen
- Wetenschapswinkel, in de persoon van Lèneke Pfeiffer en Hugo Hoofwijk

Tijdspad

Formele start van dit project is voorzien voor de tweede helft van mei 2013. De voorziene doorlooptijd van dit project is acht maanden; waarmee het project rond de jaarwisseling 2013 - 2014 eindigt.

Indicatieve deelplanning:

	mei	jun	jul	aug	sept	okt	nov	dec
Voorbereiding + schrijven onderzoeksvoorstel	x							
Stap 1		x						
Stap 2		x	x					
Stap 3			x					
Stap 4				x				
Stap 5					x			
Stap 6						x		
Stap 7							x	
Rapportage								x

Budget

Zie separaat rekenblad.

In het kader van voorliggend onderzoek worden onder meer een kentekenonderzoek en verkeerstellingen uitgevoerd. De kosten daarvan worden door de Wetenschapswinkel gedragen. Anders ligt dat voor de kosten van de modellering: het is de bedoeling dat het WBO daar externe financiering voor zoekt. Het WBO gaat hiervoor een inspanningsverplichting aan met de Wetenschapswinkel. Om de start van het project daar niet door te laten vertragen, staat de Wetenschapswinkel garant voor dit bedrag. Indien en zodra de bedoelde externe financiering gevonden is, wordt het bedrag aan de Wetenschapswinkel gerestitueerd.

Communicatie

Communicatie over het project vindt plaats in overleg met de begeleidingscommissie, en zal voornamelijk door het WBO worden geïnitieerd.