



Onderwerp Praktijkproef doseren verkeer op route Florapark-Lorentzplein-Van Eedenstraat		
Nummer	2021/763155	Datum college 21 december 2021
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.	
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit	
Afdeling	PCM	
Auteur	D.G Smit	
Telefoonnummer	023-5113489	
Email	dgsmit@haarlem.nl	
Bestemd voor:	Het college stuurt deze raadsinformatiebrief ter kennisname naar de commissie Beheer.	
Bijlagen	Bijlage 1 - Notitie doseren ri. Wilhelminastraat	

Het College informeert de commissie Beheer over het uitvoeren van een praktijkproef doseren verkeer op route Florapark-Lorentzplein-Van Eedenstraat gedurende de periode van 3 januari 2022 tot 1 maart 2022, of zo lang als project Houtplein dit toestaat.

Waarom deze proef?

In februari 2021 is een [onderzoeksrapport](#) van Witteveen+Bos besproken bij de commissie Beheer. Dit onderzoeksrapport ging in op een mogelijke herinrichting van de Wilhelminastraat en Raaksbruggen zoals in de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 staat geschetst. Om deze, maar ook andere doelstellingen uit de Structuurvisie te behalen is het nodig dat er minder autoverkeer door het centrumgebied rijdt. Het heeft de voorkeur dat het doorgaande autoverkeer de Randweg (N205/N208) gebruikt. Daarnaast moet de bereikbaarheid van het centrum voor fietsers verbeterd worden.

Praktijkproef

In het onderzoeksrapport van Witteveen+Bos staat omschreven dat de vermindering van autoverkeer behaald zou kunnen worden door de verkeerslichten minder lang op groen te laten staan voor automobilisten op de route Florapark-Lorentzplein-Van Eedenstraat. Tegelijkertijd zorgt deze maatregel ervoor dat de fietsroutes Dreef (westzijde) en Wagenweg meer zogeheten groentijd kunnen krijgen. In de periode januari tot maart 2022 wil gemeente Haarlem deze maatregel in de vorm van een praktijkproef uitvoeren en monitoren. De praktijkproef is inhoudelijk toegelicht in bijlage 1.

Bijstellen en/of stopzetten proef

In de voorbereiding wordt een ‘beslisteam’ samengesteld die het mandaat krijgt om beslissingen te nemen ten aanzien van de proef en deze ook ‘direct’ uit te voeren. Bijvoorbeeld een beslissing over het bijschaven van de groentijd op basis van klachten. Het eventueel voortijdig stopzetten van de proef bij teveel overlast gaat altijd in overleg met wethouders Berkhout en De Raadt en kan binnen een werkdag worden uitgevoerd.

Relatie met huidige COVID lockdown

De proef geeft de beste resultaten wanneer niet de volledige looptijd sprake is van een lockdown. Wanneer gedurende de gehele looptijd van de proef sprake is van een lockdown kunnen nog steeds nuttige conclusies ten aanzien van de doelstellingen worden getrokken, namelijk:

- Of het mogelijk is om het aantal verkeersbewegingen op de Wilhelminastraat per richting per etmaal onder de 5.000 motorvoertuigen te krijgen. Dit is een vereiste voor de SOR inrichting van de Wilhelminastraat-Raaksbruggen;
- Informatie over verdrijving van verkeer in tijd, modaliteit en in route.

Het is niet mogelijk om de proef een aantal maanden uit te stellen omdat de proef niet samen kan gaan met de uitvoering van het Houtplein vanwege de HOV omleiding over dit traject.

Communicatie

Voorafgaand aan de praktijkproef worden twee informatiebijeenkomsten voor stakeholders georganiseerd. Op 22 december voor de wijkraden Bosch en Vaart, Houtvaartkwartier, Koninginnebuurt, Leidsebuurt, Spoorwegkwartier, Zijlweg-West en de Vijfhoek. In dezelfde week vindt ook een overleg plaats met Provincie Noord-Holland, Fietzersbond, Connexxion en Veiligheidsregio Kennemerland.

Bij de start van de proef wordt een nieuwsbericht gepubliceerd en via digitale tekstkarren worden de automobilisten geattendeerd op de praktijkproef.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,

NOTITIE

Onderwerp	Doseren Wilhelminastraat
Project	Aanvullende werkzaamheden Wilhelminastraat/Raaksbruggen
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem
Projectcode	128444
Status	Concept 01
Datum	17 november 2021
Referentie	128444/21-017.282
Auteur(s)	ing. E. Jongenotter

Gecontroleerd door	ir. B. Stam
Goedgekeurd door	ing. E. Jongenotter
Paraaf	



Bijlage(n)	-
------------	---

Aan	Gemeente Haarlem
Kopie	-

1 DOSEREN WILHELMINASTRAAT

Om voor het onderhoudsproject Raaksbruggen/Wilhelminastraat een optimale positie te krijgen voor gelijktijdige herinrichting is het gewenst om te kijken in welke mate de Wilhelminastaat ontlast kan worden voor doorgaand verkeer. Doel daarbij is om zoveel autoverkeer te verminderen dat op Raaksbruggen het SOR-ontwerp in beeld komt. Op de Wilhelminastraat zelf is het SOR-ontwerp al wel mogelijk, maar zal een lager aantal auto's zorgen voor een betere match tussen wegbeeld en verkeersintensiteit.

Om het autoverkeer richting binnenstad te verminderen is het ook wenselijk dat de binnenstad vanuit het zuiden en westen van Haarlem beter bereikbaar wordt voor fietsers. Op dit moment moeten de fietsers vanuit het zuiden en westen van de stad tijdsverlies accepteren bij de drie verkeersregelininstallaties, op de Van Eedenstraat (1 VRI) en Florapark (2 VRI's). Het is dus wenselijk dit tijdsverlies te verminderen.

In deze notitie wordt beschreven welke stappen op dit moment genomen kunnen worden om de gewenste doelen, die feitelijk gelijk opgaan, te kunnen bereiken:

- minder autoverkeer op de route Florapark-Van Eedenstraat-Wilhelminastraat;
- kortere wachttijden voor langzaam verkeer bij de kruisingen:
 - Dreef-Florapark-Paviljoenslaan;
 - Wagenweg-Florapark-Iordensstraat;
 - Van Eedenstraat-Tempeliersstraat.

2 RESULTATEN VERKEERSMODELBEREKENINGEN

2.1 Verkeersmodel versus werkelijkheid

Model is een benadering

Modelberekeningen zijn een prima hulpmiddel om de effecten van verkeersmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen in beeld te brengen. Niettemin blijft het een model. Het is niet de complete nabootsing van de werkelijkheid. Een verkeersmodel wordt getoetst aan de werkelijkheid met behulp van een basisjaar waarvan ook verkeerstellingen beschikbaar zijn. Kalibreren is het 'tunen' van het model op de cijfers van de verkeerstellingen. Het detailniveau van het model waarop wordt gekalibreerd zijn wegvakintensiteiten. De intensiteiten op de verschillende afslagbewegingen op een kruispunt worden wel gegeven door het model, maar ze zijn niet gekalibreerd en zullen daardoor vaker en meer afwijken dan de wegvakintensiteiten. Want ook voor de wegvakintensiteiten geeft het model een uitkomst die in zekere mate kan afwijken van de werkelijkheid.

Modelmaatregel - werkelijke maatregel

In werkelijkheid is het terugbrengen van de maximumsnelheid op de Van Eedenlaan (deels) en de Wilhelminastraat niet aan de orde vanwege de HOV-buslijnen die hier rijden. Als praktische uitwerking is er de mogelijkheid om de verkeersregelingen op de diverse kruisingen op deze route anders in te stellen. Het worden doseerpunten waarbij een zekere wachttijd/wachtrij geaccepteerd om te bereiken dat autobestuurders een langere reistijd ervaren en op basis daarvan kiezen voor een route die uit beleidsoogpunt de voorkeur geniet.

Spits en dal

Bij de bouw van een verkeersmodel is er altijd veel aandacht voor de spitsperioden. Die zijn bepalend of er voldoende capaciteit is om het autoverkeer te kunnen verwerken. Wat gebeurt er overdag als de snelheid minder een item is (afstand nog wel) en doseren met een VRI niet effectief is? Dat is een vraag waarop met behulp van een model in principe wel een antwoord gegeven kan worden, maar dat is dan een antwoord waar naar verhouding grote onzekerheid in zit. Er is dan veelal geen weerstand meer als gevolg van verkeersdrukke, waardoor de kortste route meer in beeld kan komen dan de snelste route in de spitsperioden.

2.2 Modelberekeningen met 30 km/u

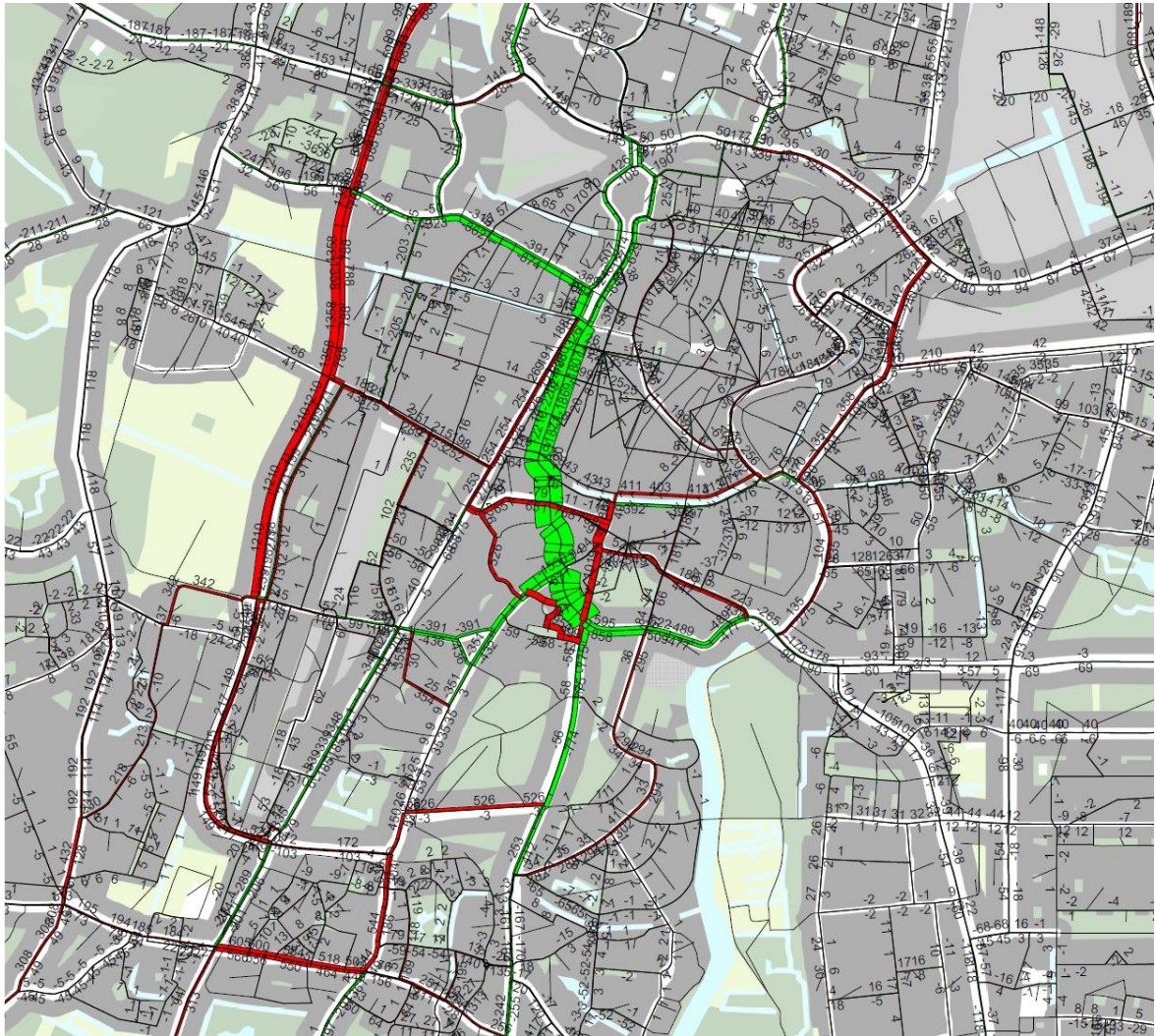
Verkennde modelberekeningen met de meeste recente versie van het verkeersmodel (zie afbeelding 2.1) tonen aan dat een theoretische verlaging van de maximumsnelheid op de Wilhelminastraat-Van Eedenstraat-Florapark van 50 naar 30 km/u leidt tot een andere verdeling van het verkeer waarbij er substantieel minder verkeer rijdt op deze route. Het verkeer verdeelt zich over diverse andere routes waarbij er, naar verhouding, de grootste verschuiving is naar de N208, de westelijke rondweg.

Een aandachtspunt is de toename van verkeer op:

- Schalkwijkerstraat;
- Kleine Houtweg (ten zuiden van Kamperlaan);
- Florapark/Koninginnelaan;
- Eerste Emmastraat/Tempeliersstraat;
- Berkenrodestraat.

Zichtbaar is dat in deze modelvariant Houtplein nog niet is aangepast. Zodra Houtplein is aangepast zal de route in oostelijke richting van Tempeliersstraat via Dreef of Rustenburgerstraat niet meer mogelijk zijn. Een deel van dat verkeer zal via de Van Eedenstraat/Florapark gaan rijden.

Afbeelding 2.1 Verschilplot voor maatregel '30 km/u op Florapark - Van Eedenstraat - Wilhelminastraat'



2.3 Modelberekeningen met 'knippen' op bruggen

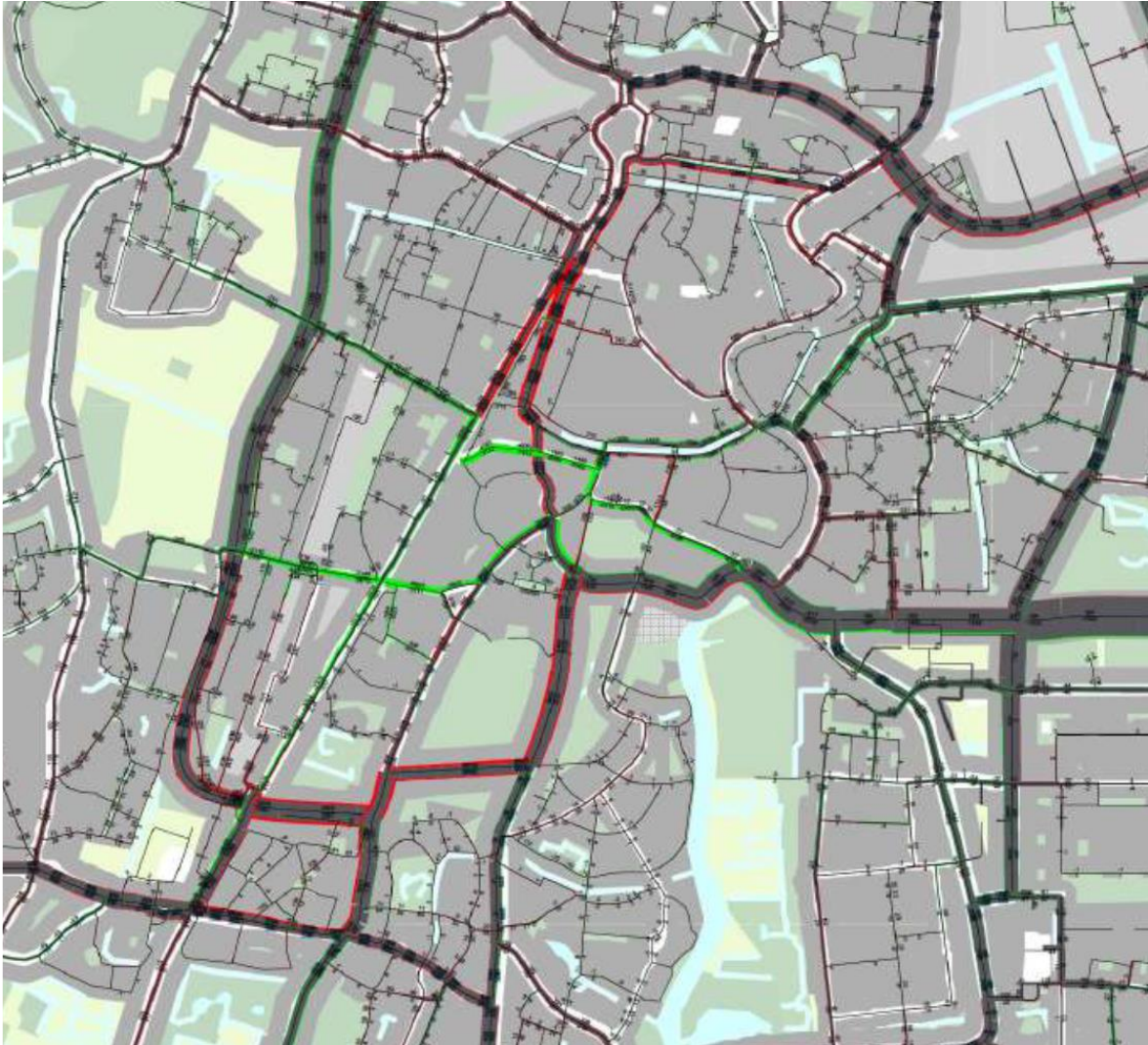
In de eerdere studie naar de mogelijkheden om de doorstroming op de N205 te verbeteren (quickscan N205, Studio Bereikbaar), is ook gekeken naar de hoeveelheid verkeer die bij een bepaald wensbeeld op de N205 gaat rijden, met name op het gedeelte Dreef-Paviljoenslaan-Spanjaardslaan richting N208.

Deze eerdere studie kan worden gebruikt als aanvullende informatie om te kijken welke risicovolle punten er zijn rondom het projectgebied voor het doseren ten behoeve van vermindering van verkeer op de Wilhelminastraat.

Om een indicatief beeld te kunnen krijgen van de toename van het verkeer op de route N205 (Fonteinlaan, Spanjaardslaan, Westelijke Randweg) zijn voor de quickscan N205 modelberekeningen uitgevoerd (nog met het oude verkeersmodel) waarbij de Prins Hendrikbrug, Emmabrug en Schouwtjesbrug afgesloten zijn voor autoverkeer (zie hiervoor de verschilplot in afbeelding 2.2).

Goed zichtbaar bij deze maatregel is de verdrijving naar zowel de gewenste route Fonteinlaan-Spanjaardslaan-Westelijke Randweg als de toename op de Wilhelminastraat. Ook is er verdringing zichtbaar naar andere routes rond de binnenstad.

Afbeelding 2.2 Verschilplot oude verkeersmodel maatregel 'afgesloten Prins Hendrikbrug, Emmabrug en Schouwtjesbrug'



2.4 Context - aandachtspunten

Voor de nu aan de orde zijnde vermindering van verkeer op de Wilhelminastraat geven beide modelvarianten een duidelijk signaal: er is uitwisseling mogelijk tussen de routes over de drie bruggen en de route via de Wilhelminastraat naar de Raaksbruggen. Vermindering van het verkeer op de Wilhelminastraat is dringend gewenst, maar dat mag niet leiden tot een toename van autoverkeer op de drie bruggen.

Hierbij geldt echter dat op dit moment de kruisingen Schouwtjesbrug en Emmabrug al zwaar belast zijn. De vraag is in welke mate hier nog meer verkeer kan passeren, als de route over de Wilhelminastraat minder aantrekkelijk wordt. De onzekerheid hierover is niet of nauwelijks met modelberekeningen weg te nemen. Zonder een verdere onderbouwing al een definitieve keuze maken is te risicovol. Al met al maakt dit het een logische keuze om een praktijkproef te organiseren, een proefsituatie die eenvoudig ingesteld kan worden, waar nodig eenvoudig aanpasbaar is en na afronding van proef eenvoudig in stand gehouden kan worden of juist direct weer kan worden ingetrokken. Tijdelijke maatregelen waarbij alleen groentijdstellingen van verkeersregelinstallaties worden aangepast, kunnen een dergelijke praktijkproef mogelijk maken.

Om een goed beeld te kunnen krijgen van de directe effecten van de maatregel is het wenselijk te monitoren, middels VRI-tellingen op de volgende kruisingen:

- Pijlslaan-Westelijke Randweg;
- De Ruijterweg-Westelijke Randweg;

- Zijlweg-Westelijke Randweg;
- VRI's Raaksbruggen;
- Dreef-Paviljoenslaan-Florapark;
- Wagenweg-Florapark-Iordensstraat;
- Wagenweg-Spanjaardslaan;
- Van Eedenstraat-Tempeliersstraat;
- Emmabrug-Leidsevaart;
- Schouwtjesbrug-Leidsevaart.

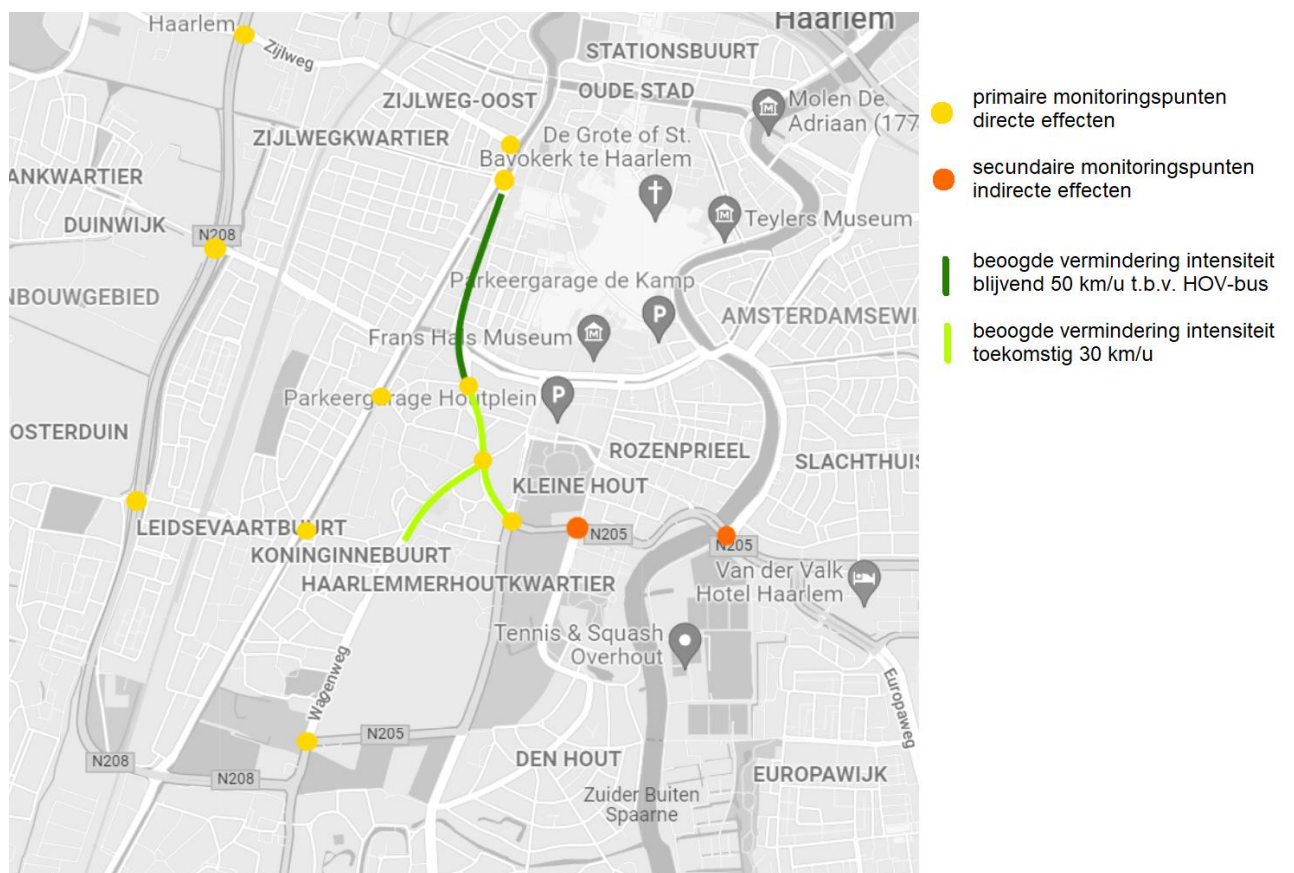
Aanvullende monitoring is wenselijk om te onderzoeken waar indirecte effecten verwacht kunnen worden.

Indirecte effecten zijn veranderingen in routekeuze die onbedoeld effect kunnen zijn van het doseren.

Aanvullende monitoring middels VRI-tellingen is wenselijk op de kruisingen:

- Kleine Houtweg-Kamperlaan;
- Schipholweg-Schalkwijkerstraat.

Afbeelding 2.3 Monitoringspunten



3 OPZET PRAKTIJKPROEF

3.1 Proefperiode - relatie met Houtplein

Een gunstig startpunt van een proefperiode is direct na een periode waarin het verkeersbeeld anders is dan gebruikelijk. Daarnaast is een periode van minimaal enkele maanden noodzakelijk om een nieuw evenwicht in het verkeersbeeld te kunnen bereiken.

De periode van de feestdagen is een slechte periode voor de proef. Gedoe met verkeer en klachten is onontkoombaar onderdeel van de proef. 'Doordouwen' is belangrijk in de proefperiode om te kunnen zien of er daadwerkelijk resultaat behaald kan worden. Uiteraard moet er wel oog zijn voor overmatige problemen en mogelijke bijstelling om die overmatige problemen op te lossen.

Voor het betrokken gebied is er een directe relatie met de komende wegwerkzaamheden op en rond Houtplein. Belangrijk is dat met die werkzaamheden er een einde komt aan doorgaand autoverkeer op het Houtplein in zuidelijke/oostelijke richting. In westelijke/noordelijke richting was dat al langer niet meer mogelijk. De nieuwe afsluiting zal in principe leiden tot extra verkeer op de route Van Eedenlaan/Florapark in zuidelijke richting. Het zou zeer gunstig zijn als de uit te voeren proef ervoor zal zorgen dat dit verkeer direct al gaat kiezen voor een ruimere route rond de binnenstad of een omschakeling maakt naar de fiets. De werkzaamheden voor Houtplein beginnen in de loop van maart. Dit is 'ijs en weder' dienende. Er wordt eerst met de voorbereidende werkzaamheden begonnen en de exacte datum van afsluiting Houtplein is nog niet vastgelegd. Elke dag uitstel is in het voordeel van deze proef.

Op basis van het bovenstaande is een praktijkproef mogelijk:

- ingaande op 3 januari 2022, direct na de kerstvakantie (dus ook direct na de voor winkeliers belangrijke periode, waarin ze geen verkeersproblemen willen);
- afsluitend als vroegste moment 1 maart 2022, bij voorkeur echter zo lang als project Houtplein het toestaat.

De definitieve planning dient op basis van nadere afstemming met project Houtplein te worden opgesteld.

3.2 Openbaar vervoer - relatie met Houtplein

De buslijnen 50 (Haarlem-Leiden) en 80 (Amsterdam-Zandvoort) komen direct en het meest in aanraking met de proef. Er zal enige aandacht nodig zijn om ernstig tijdsverlies te voorkomen. Belangrijk is dat een positief resultaat van de proef ook positief is voor deze buslijnen.

Buslijnen 568 (Delftplein Haarlem-Cruquius) en 340 (HOV Haarlem-Mijdrecht) zullen in principe geen of weinig overlast moeten ondervinden van de proef. Voor deze bussen is er ook weinig voordeel te behalen in relatie tot de proef.

Ten behoeve van de werkzaamheden Houtplein is het noodzakelijk dat de stad-uitgaande bussen tijdelijk (circa 1,5 jaar) niet over Houtplein rijden, maar via de route Van Eedenlaan/Florapark. Vanaf het moment dat deze route gereden gaat worden met vele HOV-bussen (bijna elke minuut in de spitsperioden) is het niet meer mogelijk om stevig te doseren. Duidelijk is dat het uiterst welkom is als van tevoren het autoverkeer op deze route minder is geworden.

3.3 Werkwijze bij het doseren - voorbereiding

Werkwijze

Om te doseren met verkeersregelininstallaties worden op basis van de huidige groentijdstellingen aangepaste groentijden voor te doseren richtingen ingesteld op de eerste dag van de proef. In dit geval zal dat maandag 3 januari zijn. Dit heeft het voordeel dat de groentijden in het weekend kunnen worden aangepast.

Belangrijk is dat de monitoring tijdig begint, ofwel zo snel als mogelijk. Dit is belangrijk om zo snel mogelijk voorlopige resultaten te kunnen beoordelen (na één maand) om te kunnen voorbereiden op de situatie dat de bussen moeten uitwijken van Houtplein naar deze route.

Doseren vindt getrapt plaats om de (in principe tijdelijke) wachtrijen zoveel mogelijk te verdelen over het traject, met name om te voorkomen dat er blokkades ontstaan. Met name blokkades van de route N205, Paviljoenslaan/Dreef en vice versa moeten worden voorkomen. Voor deze locaties wordt in de voorbereiding gekeken naar mogelijke aanvullende maatregelen met tijdelijke wegmarkering/bebording.

In de voorbereiding moet ook een 'beslisteam' worden samengesteld die het mandaat krijgt om beslissingen te nemen ten aanzien van de proef en deze ook 'direct' uit te voeren. Dit 'beslisteam' stemt ook af met de afdeling Communicatie van de gemeente en is ook verantwoordelijk voor het communicatie plan (zie par. 3.4.)

Voorbereiding

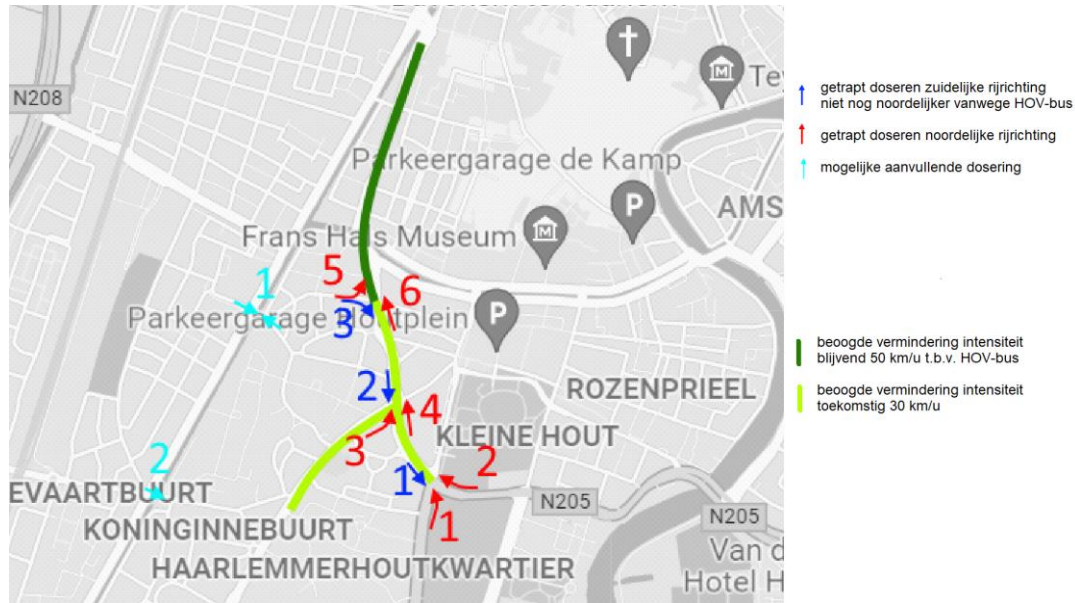
- Monitoring zo snel als mogelijk starten - logdata verzamelen van alle monitorings VRI's;
- check op compleetheid monitoringdata - waar nodig op andere wijze verkeer tellen;
- voorbereiden start-instellingen groentijdaanpassingen - op basis van huidige groeninstellingen;
- voorbereiden mogelijke aanvullende maatregelen N205 - wegmarkering/bebording;
- detailafstemming planning met project Houtplein;
- instellen van een 'beslisteam' dat op basis van klachten beslist over het verloop van de proef. Tevens afstemming met afdeling Communicatie en opstellen communicatieplan (zie par. 3.4).

Doseerpunten

Uit het gezamenlijke beeld van beide modelverkenningen volgt dat naast de primaire doseerpunten (zie afbeelding 3.1) aandacht besteed moet worden aanvullende doseerpunten op de bruggen over de Leidsevaart:

- basisdosering noordelijke richting (rode pijlen):
 - vanaf Dreef linksaf;
 - vanaf Paviljoenslaan rechtdoor;
 - vanaf Wagenweg linksaf;
 - vanaf Florapark rechtdoor;
 - vanaf Tempeliersstraat linksaf;
 - vanaf Van Eedenstraat rechtdoor;
- basisdosering zuidelijke richting (blauwe pijlen):
 - vanaf Tempeliersstraat rechtsaf;
 - vanaf Iordensstraat rechtdoor;
 - vanaf Florapark rechtdoor;
- mogelijke aanvullende lichte dosering (lichtblauwe pijlen):
 - Emmabrug, in beide richtingen;
 - Schouwtsjesbrug, van west naar oost.

Afbeelding 3.1 Doseerpunten



3.4 Informatievoorziening en communicatie

Belangrijk bij de proef is dat de weggebruikers worden geïnformeerd over de proef en de beoogde doelen van de proef. Informatie over de proef dient zichtbaar te zijn bij de belangrijkste doseerpunten (zie afbeelding 3.1: rood 1 en rood 2) en op plekken waar vrijwel alle weggebruikers passeren (zie afbeelding 3.1: rood 4 en blauw 2).

Indien dit gebeurt met informatiepanelen/-borden langs de weg, dan moet hierop tenminste de 'titel' van de praktijkproef worden genoemd, een zoekterm die op internet direct leidt naar informatie over de proef. Het tonen van QR-codes etc. is hooguit aanvullend daarop (automobilisten kunnen QR-codes niet lezen).

Belangrijk is dat ook de communicatie met de weggebruikers bij klachten van tevoren wordt besproken. De afdeling Communicatie van de gemeente heeft hierin een belangrijke rol, in nauw overleg met het 'beslisteam' (zie par. 3.1.).