

MONITORINGSPLAN VERKEERSONTWIKKELING



—  PARK21



Januari 2022

Versie: 220113

Gemeente Haarlemmermeer

Inleiding:

PARK21 wordt organisch ontwikkeld binnen de kaders van het bestemmingsplan PARK21 en de bijbehorende milieueffectrapportage. Daarin is onderzocht welke randvoorwaarden voor de transformatie voortkomen uit de beschikbare ontwikkelruimte. Zo ontstaat een toepasbaar kader voor ontwikkelingen. Hoe de transformatie daadwerkelijk zal plaatsvinden is onzeker en sterk afhankelijk van veranderingen op allerlei gebieden. Daarbij kan gedacht worden aan ruimtelijke ontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld de het doortrekken van de Noordzuidlijn, het opwaarderen van de Nieuwe Bennebroekerweg, de woningbouwschaalsprong), technologische ontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld de mogelijkheden met zelfrijdende auto's) of maatschappelijke ontwikkelingen (zoals veranderingen in recreatiewensen). Bovendien is het zeer onzeker hoe de flexibiliteit die binnen de kaders benut gaat worden. Voor de invulling van PARK21 met verkeer aantrekkende voorzieningen is het wenselijk om een vinger aan de pols te houden.

Om in te kunnen spelen op onvoorziene ontwikkelingen is het een randvoorwaarde om de beleidsregels behorende bij het bestemmingsplan actueel te houden en bij te kunnen sturen wanneer nodig/wenselijk is. Om de beleidsregels actueel te houden wordt gebruik gemaakt van een monitoringsplan voor de verkeersbelasting binnen en rond PARK21.

Voor u ligt dit monitoringsplan, waarin de methode van monitoring en de aspecten van monitoring voor de verkeersbelasting van gemotoriseerd verkeer binnen en rond PARK21 wordt verwoord. Met dit monitoringsplan wordt steeds een actueel beeld van de situatie gegeven en wordt deze geëvalueerd, zodat duidelijk is wanneer uitgangspunten, randvoorwaarden en/of verwachtingen moeten worden bijgesteld.

Doelen van de monitoring

De monitoring van de verkeersbelasting speelt een belangrijke rol bij het begeleiden van de transformatie naar een levendig gemengd parkgebied, doordat het de informatie biedt voor een efficiënte bijsturing van de ontwikkeling. Deze rol richt zich op het realiseren van twee hoofddoelstellingen: 1. het actueel houden van de beleidsregels in het bestemmingsplan; en 2. waarborgen dat de kaders en randvoorwaarden vanuit het verkeer voor PARK21 nageleefd worden.

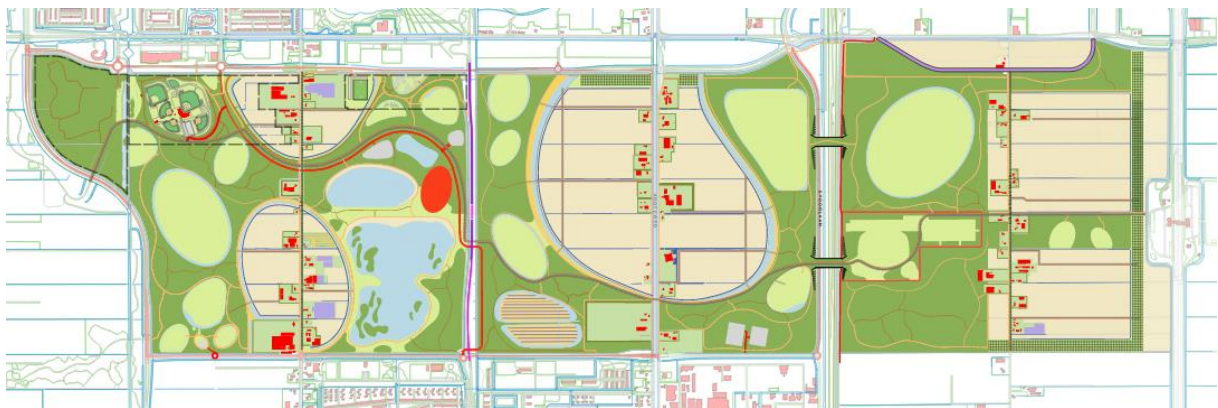
Er worden daarvoor indicatoren bepaald die worden gekoppeld aan de randvoorwaarden voor de ontwikkeling en afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer. Door het monitoring zal de ontwikkeling van deze indicator nauwkeurig gevolgd worden. In het monitoringsplan wordt per indicator aandacht besteed aan streefwaarden en kantelpunten die van belang zijn om tijdig bij te kunnen sturen. In het kader van het milieu effect rapport is bovendien een nulmeting gedaan met betrekking tot de meest kritische indicatoren, om te bepalen voor welke potentiële knelpunten het wenselijk is om maatregelen te ontwikkelen die kunnen worden ingezet als kantelpunten genaderd worden. Zo volgen we de transformatie van PARK21 met een park en houden we de ontwikkeling binnen de kaders om een goede verkeersafwikkeling voor gemotoriseerd verkeer mogelijk te houden.

Aan de hand van de monitoringsgegevens zal steeds beter voorspeld kunnen worden wat het effect van de ontwikkeling van het verkeer is in en rond PARK21. Zo kan het verkeersmodel periodiek worden geactualiseerd met de informatie die vanuit het andere monitoringsprogramma leisure wordt verzameld over autogebruik, kwaliteit van OV en langzaam verkeersnetwerken en ontwikkeling van programma en nieuwe functies in het plangebied. Daarnaast wordt de voortgang van de woningbouwontwikkelingen gevolgd waarbij de verkeersgeneratie benaderd kan worden door het verkeersmodel. Dit stelt de gemeente in staat om steeds betere prognoses te maken en efficiënte maatregelen te ontwikkelen om op het juiste moment in te zetten in het verkeersnetwerk.

PARK21 en de verkeersafwikkeling:

PARK21 is een organische gebiedsontwikkeling, die ruimte geeft aan afzonderlijke initiatiefnemers waarbij het kan gaan om zowel tijdelijke als permanente vormen van gebruik en ontwikkeling. Hiermee wordt bedoeld dat het park groeit in de loop van de tijd, niet op basis van een blauwdruk, maar mede op basis van initiatieven van ondernemers. Er is sprake van een landschappelijke 'stip op de horizon' waarin de hoofdstructuren van de ontwikkeling zijn bepaald. De initiatiefnemers ontwikkelen en creëren binnen de kaders van het bestemmingsplan het uiteindelijke eindbeeld. De gemeente geeft haar visie, ambities, randvoorwaarden en kaders (ruimtelijk, functioneel en financieel) bij de planologische uitnodiging mee via het bestemmingsplan (uitnodigingsplanologie).

PARK21 functioneert als integraal landschap waarbij het openbare park (de parklaag) de leisurelaag en de polderlaag verbindt. De leisurefuncties in het park worden gerealiseerd in parkkamers, zoals indicatief weergegeven in figuur 1. Groene ruimtes in het park waarbinnen een leisurefunctie zich kan vestigen.



Figuur 1: Visualisatie van een globaal eindbeeld met in het lichtgroen een indicatie van de parkkamers.

Uit het verkeersonderzoek in het kader van het milieu effect rapport blijkt dat monitoring van de restruimte voor PARK21 noodzakelijk is om een goede verkeersafwikkeling in de toekomst te borgen. Door Goudappel Coffeng is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten van PARK21. De conclusie hiervan luidt dat de beschikbare toekomstige verkeersruimte naar verwachting niet voldoende is om effectieve verkeersafwikkeling van de maximale variant van PARK21 te garanderen (tenzij grootschalige infrastructurele maatregelen worden getroffen). Daarnaast bestaat er een bepaalde onzekerheid met betrekking tot de exacte invulling van de parkkamers en de ontwikkelruimte in de polderlinten, waardoor het noodzakelijk is om te blijven monitoren of de verkeersbelasting als gevolg van ontwikkelingen in PARK21 binnen de gereserveerde verkeersruimte blijft. Dat betekent dat er voor de ontwikkeling van ieder initiatief een afweging gemaakt moet worden: past de ontwikkeling nog binnen de beschikbare en gereserveerde verkeersruimte? Zo nee, is er een maatregel denkbaar en implementeerbaar die de nodige verkeersruimte kan bieden?

Om bestuurders in staat te stellen de 'vinger aan de pols' te houden wordt een monitoringscyclus opgezet, waarin tweejaarlijks wordt gerapporteerd of er aanleiding bestaat om bij te sturen en zo ja, hoe. Met de monitoringsrapportage wordt steeds een actueel beeld van de situatie gegeven, zodat duidelijk is wanneer uitgangspunten, randvoorwaarden en/of verwachtingen moeten.

Het monitoringsplan

Het voorliggende monitoringsplan vormt het plan van aanpak voor de monitoring van de verkeersbelasting en verkeersruimte in en rond PARK21. Het monitoringsplan beschrijft 'waarom', 'hoe' en 'wat' er gemonitord wordt. Het 'waarom' volgt uit de planologische kaders. Eerder is dit reeds toegelicht, dit laat zich samenvatten in het sturen en binnen de kaders voor de verkeersbelasting kunnen realiseren van PARK21. De wijze waarop monitoring zal worden uitgevoerd ('hoe') geeft beeld van de frequentie van de monitoringscyclus en de rolverdeling binnen het monitoringsprogramma. 'Wat' gemonitord wordt is bepaald aan de hand van de beschikbare documenten, zoals het verkeersonderzoek bij het Milieu Effect Rapport en het Milieu Effect Rapport zelf, en de daaruit naar voren komende kritische factoren. Kort samengevat heeft de monitoring betrekking op de ontsluitingswegen rondom PARK21 te weten: Noordelijke Randweg, Spoorlaan, (nieuwe) Bennebroekerweg.

Om initiatieven in PARK21 toe te kunnen staan wordt aanbevolen de restruimte te monitoren en voor elk advies een kwantitatieve toetsing te doen om te bepalen of er voldoende restruimte beschikbaar is. De toetsing beoordeelt ten eerste of de voorgenomen ontwikkeling past binnen de gehanteerde uitgangspunten voor het verkeersonderzoek. Indien dit het geval is, is aanvullende toetsing voor dit initiatief niet nodig. Indien de omvang van de ontwikkeling aanzienlijk groter is dan oorspronkelijk bedacht, is aanvullende kwantitatieve toetsing nodig op de restcapaciteit op kruispunt- en wegvakniveau. Dit toetsingsproces is in het bestemmingsplan verankerd.

Indien voor een ontwikkeling in eerste instantie onvoldoende restruimte beschikbaar is, kan deze mogelijk gemaakt worden door:

- De capaciteit van het netwerk te vergroten door infrastructurele maatregelen te treffen, of
- Door middel van andere (mobiliteits)maatregelen het verkeersaanbod te beperken en/of het verkeer te sturen via netwerkdelen waar restruimte wel beschikbaar is.

Hoe monitoren we

Aangesloten wordt bij de logica van de Plan-Do-Check-Act cyclus.

- Er is gestart met de verkeerskundige kaders duiden in het bestemmingsplan (plan).
- Op basis van deze planologische, verkeerskundige kader zal de transformatie van PARK21 met zijn polder-, park- en leisurelaag ingezet worden (Do) en daarmee wordt de realisatie van de initiatieven mogelijk die gezamenlijk de leisurelaag vormen.
- Gedurende de transformatie naar PARK21 monitoren we aan de hand van de indicatoren of de verkeersbelasting binnen de gestelde randvoorwaarden blijft en tevens of de indicatoren daar nog altijd een goede maatstaf in vormen (Check). In dit proces is monitoring het in beeld brengen van de toestand van indicatoren, op basis van objectieve data. Evaluatie is de interpretatie van deze toestand ten opzichte de verwachtingen en randvoorwaarden, om te kunnen beoordelen of de huidige aanpak de juiste is voor het sturen van de ontwikkeling van PARK21 binnen de randvoorwaarden vanuit de verkeersbelasting.
- Waar nodig wordt bijgestuurd (act), dit kan zijn in de kaders, randvoorwaarden en op het gebied van de indicatoren. Aanpassingen in kaders, randvoorwaarden en indicatoren dient altijd goed gemotiveerd plaats te vinden. Op basis van de evaluatie kan worden besloten of

bijsturing gewenst is. Bijsturing kan vervolgens op verschillende niveaus plaatsvinden, waarna de cyclus opnieuw doorlopen wordt.

Concreet laat deze cyclus zich als volgt vertalen:

1. Het beginpunt is de huidige situatie (2021), voor zowel de verkeersbelasting van de wegvakken en kruispunten als de capaciteit daarvan. Deze zijn bepaald middels het verkeersmodel van Goudappel Coffeng en vormen de basis voor de verkeersstudie behorende bij het MER.
2. In de referentiesituatie in 2030 is er sprake van de huidige (2021) verkeersbelasting, aangevuld met een autonome groei en extra verkeersbelasting door woningbouw- en bedrijventerreinontwikkelingen. Deze zijn bepaald middels het verkeersmodel van Goudappel Coffeng en vormen de basis voor de verkeersstudie behorende bij het MER. De voorgenomen ontwikkelingen voor 2030 passen niet volledig in de huidige beschikbare capaciteit. Daarom wordt voor 2030 al een verruiming in de capaciteit van een aantal netwerkdelen voorzien.
 - In het verkeersonderzoek is doorgerekend dat er met deze verruimde capaciteit voldoende ruimte is voor de overige ontwikkelingen in de gemeente.
 - De verkeersruimte voor PARK21 is de restruimte die overblijft, nadat alle voorgenomen woningbouwontwikkelingen en de autonome groei van het verkeer op het wegennet zijn geprojecteerd: de ruimte tussen de geprognosticeerde verkeersbelasting en de grenswaarde/capaciteit.
3. Bij iedere ontwikkeling binnen PARK21 wordt een deel van deze verkeersruimte ingenomen - de hoeveelheid ruimte is afhankelijk van de kenmerken en locatie van de ontwikkeling. Zo genereren ontwikkelingen met een nationale aantrekkingskracht meer gemotoriseerd verkeer, en wordt dit verkeer via andere routes afgewikkeld dan dat bij een lokale ontwikkeling de verwachting is. Bij iedere ontwikkeling wordt een toetsing uitgevoerd of de verkeersgeneratie nader onderzocht moet worden. Grenswaarden daarbij zijn:
 - Een ontwikkeling leidt tot een extra verkeersbelasting van meer dan 50 mvt in het drukste uur op een of meer wegvakken/kruispunten, of;
 - In een voorgaande monitoringscyclus of toetsing is gebleken dat de grenswaarde voor meer dan 95% wordt bereikt (in dat geval is de restruimte dus minimaal). De verkeersruimte verschilt per locatie in het netwerk. Op sommige kruispunten, wegvakken en richtingen is vanwege de bestaande inrichting of nabijgelegen woningbouwontwikkelingen minder verkeersruimte dan op andere netwerkdelen. Dat betekent dat – afhankelijk van de locatie en grootte van de ontwikkeling – de toetsing kan worden beperkt tot de zwaarst belaste netwerkdelen.
4. Eens per 2 jaar, ten tijden van de monitoringsrapportage, wordt een actualisatie gemaakt met het verkeersmodel, uitgaande van de ontwikkelingen binnen PARK21 en omliggende ontwikkelingen. Waar nodig worden nieuwe monitoringspunten benoemd en mogelijke oplossingsrichtingen beschreven.
5. Voor de doorontwikkeling na 2030 worden infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld Nieuwe Bennebroekerweg) voorzien die aanvullende capaciteit bieden, waardoor er meer verkeersruimte ontstaat. Bij de grootschalige maatregelen op de Nieuwe Bennebroekerweg wordt rekening gehouden met het eindbeeld van PARK21.
6. Ontwikkelingen in PARK21 kunnen vervolgens weer worden getoetst aan de beschikbare verkeersruimte die na de grootschalige maatregelen ontstaan is. Zolang de ontwikkelingen ruim binnen de beschikbare verkeersruimte blijven, kunnen deze gerealiseerd worden. Indien een nieuwe ontwikkeling wordt voorzien waarbij de grens van de gereserveerde verkeersruimte wordt bereikt (de grenswaarde voor meer dan 95% wordt bereikt), is het noodzakelijk om in meer detail de werkelijk beschikbare verkeersruimte te monitoren.

Op basis van de verkeerskundige randvoorwaarden vanuit het planologische kader zijn in dit monitoringsplan de indicatoren bepaald die informatie bieden over de ontwikkeling van de verkeersbelasting binnen en rond PARK21. Om een ontwikkeling te kunnen toetsen aan de beschikbare verkeersruimte, is het noodzakelijk de verkeersruimte op reguliere basis te kwantificeren conform bovenstaande 7 stappen. Het is aan te raden om bij iedere ontwikkeling binnen PARK21 (stap 3) indicatoren voor de volgende mobiliteitsaspecten in beeld te brengen om kwantitatieve toetsing uit te kunnen voeren:

- Verkeersafwikkeling wegvakken;
- Verkeersafwikkeling kruispunten, verschillende typen (naar verwachting zijn deze maatgevend).

In de monitoringsrapportage zal de data per indicator worden opgewerkt tot objectieve informatie om de voortgang ten aanzien van ontwikkelruimte binnen de randvoorwaarde vanuit de verkeersbelasting te evalueren. De indicatoren hebben allen het doel om te bewaken dat de verkeers aantrekkende werking past binnen de verkeersruimte. Indicatoren waarop gemonitord wordt zijn weergegeven in onderstaande tabel.

	Indicator:	Methode	Grenswaarde om uitgangspunten te heroverwegen:
1	(Prognose van de) Verkeer aantrekkende werking PARK21 en omgeving	Registratie per initiatief in leisure monitoring als basis input voor model en kruispunt berekeningen.	Minimaal 1x per 2 jaar actualiseren of indien 95% van de grenswaarde wordt bereikt van de navolgende indicatoren.
2	Belasting wegvakken en kruisingen	Verificatie met floatingcar data (uit bv VIAsat) van feitelijke belasting.	- i/c verhouding mag niet groter worden dan 0,8 - De cyclustijd van verkeerslichtkruisingen mag niet langer worden dan 120 seconden - De wachttijd bij rotondes mag niet langer worden van 50 seconden. - Gemiddelde wachttijd bij in de voorrang geregelde kruispunten mag niet langer worden van 20 seconden op welke richting ook.
3	Kritische kruispunten doorrekenen	Verzadigingsgraad berekenen aan de hand van de prognose van de verkeersbelasting in het drukste uur (conform het verkeersmodel) bij overschrijding van de grenswaarden bij de indicator 2 'belasting wegvakken en kruisingen'	- i/c verhouding mag niet groter worden dan 0,8 - De cyclustijd van verkeerslichtkruisingen mag niet langer worden dan 120 seconden - De wachttijd bij rotondes mag niet langer worden van 50 seconden. - De verzadigingsgraad van rotondes mag niet groter zijn dan 0,8. - Gemiddelde wachttijd bij in de voorrang geregelde kruispunten mag niet langer worden van 20 seconden op welke richting ook.

Tabel 2: indicatoren, beoogde monitoringsdoel, monitoringsmethode en bijbehorende kantelpunt.

Wie monitort er

Het college van Burgemeester en Wethouders is opdrachtgever voor de monitoring van de transformatie en realisatie van PARK21 binnen de randvoorwaarde vanuit de verkeersbelasting. Het opstellen van de eerste monitoringsrapportage gebeurt onder coördinatie van de ambtelijk programmamanager/senior projectmanager PARK21. Voor de evaluatie en het bepalen van de noodzaak tot bijsturing is de programmamanager verantwoordelijk in samenwerking met de ambtelijke clusters en hun beleidsvelden. Wanneer uit de evaluatie blijkt dat er aanleiding is om bij te sturen op de transformatie, ligt het initiatief voor bijsturing bij het College van B&W. Waar het om zaken gaat waarvoor de gemeenteraad het bevoegd gezag is, zullen voorstellen van B&W door de raad moeten worden goedgekeurd.

Monitoringsrapportage

De verslaglegging van monitoring, evaluatie en bijsturing gebeurt door middel van een monitoringsrapportage voor de verkeersbelasting PARK21, die eens in de twee jaar zal verschijnen in opdracht van het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer. Elke monitoringsrapportage voorziet het college en alle belangstellenden van een stand van zaken van de transformatie, inclusief een evaluatie van de voortgang ten opzichte van de ambities voor de leisurelaag binnen PARK21. In de monitoringsrapportage wordt de monitoringstabel integraal opgenomen en de mutaties in de afgelopen twee jaar geduid.

Mochten de grenswaarden aanleiding geven om uitgangspunten te herzien, dan word door college ter besluitvorming aan de raad aangeboden.