

Collegebesluit

Onderwerp: Voorkeurstracé HOV door Haarlem Noord
Reg. Nummer: 2012- 474179

1. Inleiding

In 2009 is in opdracht van de gemeente Haarlem een verkennende studie uitgevoerd naar het traject voor het HOV in Haarlem noord, tussen Stationsplein en Delftplein. Deze verkenning is op 7 december 2010 vastgesteld in het College en op 6 januari 2011 besproken in de commissie Beheer. In december 2010 is de verkennende studie aangeboden aan Provincie Noord-Holland (PNH).

Doel van deze nota is:

- de raad te informeren over het proces sindsdien rondom HOV;
- de uitkomsten van de verkenning naar en de keuze van het voorkeurstracé;
- de raad te informeren over het vervolgetraject rondom de inpassing van HOV.

De raad heeft op 7 november 2011 een motie aangenomen, waarin het College verzocht wordt om o.b.v. de drie tracés uit de verkenning, een voorkeurstracé te bepalen en daarbij te toetsen op vervoerwaarde, uitvoeringskosten en leefbaarheid. Verzoek van de Raad is het voorkeurstracé uiterlijk voor het zomerreces 2012 aan de raad voor te leggen. Juli 2012 heeft portefeuillehouder Rob van Doorn de commissie Beheer per brief (kenmerk 2012/281454) geïnformeerd over de stand van zaken.

Het onderzoek is in opdracht van de gemeente uitgevoerd door Grontmij. In het onderzoek hebben vanaf onderzoeksopzet t/m de totstandkoming van het eindrapport van Grontmij diverse partijen actief (WBO, Wijkraad Garekokerskwartier, IKH, Connexxion, ROVER, Fietsersbond en gemeente Velsen) of passief (gemeente Bloemendaal en KvK) geparticipeerd. Er hebben individuele gesprekken plaatsgevonden, maar ook brede overleggen waarop (tussen)resultaten zijn gepresenteerd.

Inmiddels is het onderzoek van Grontmij naar het voorkeurstracé afgerond (zie bijlage I). Uitgangspunten bij dit onderzoek waren:

- Geen aanleg van een vrijliggende busbaan;
- Geen sloop bestaande panden;
- Busverbinding (en geen vertramde HOV-verbinding);
- HOV-buslijn dient te voldoen aan de kwaliteitseisen van HOV zijnde:
 - stiptheid/betrouwbaarheid (85% van de ritten vertrekt niet meer dan 2 minuten te laat van een beginhalte, knooppunt of tijdhalte);
 - gemiddelde reissnelheid (niet meer dan 20 km/u langzamer dan de toegestane snelheid op het betreffende deeltraject);
 - Hoge frequentie (minimaal 6 bussen per uur per rijrichting);
- Kwaliteit materieel;
- Redelijkerwijs te stellen eisen aan leefbaarheid (veiligheid/geluids-, trillings- en stankoverlast/barrièrewerking en aantasting ruimtelijke kwaliteit).

Uit het onderzoek van Grontmij is gebleken dat van de drie tracés, het tracé over de Rijksstraatweg het beste voldoet op alle onderzochte criteria;

- Vervoerwaarde;
- Vervoerkwaliteiten;
- Inpasbaarheid (technisch);
- Effecten op de omgeving (leefbaarheid);
- Kosten.

Daarnaast is het tracé over de Rijksstraatweg op enkele minimale fysieke aanpassingen na binnen de gestelde uitgangspunten te realiseren. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek wijst B&W het tracé over de Rijksstraatweg aan als voorkeurstracé.

2. Besluitpunten college

B&W besluit:

1. tracé B (Rijksstraatweg) aan te wijzen als voorkeurstracé voor HOV in Haarlem noord, tussen Stationsplein en Delftplein;
2. de inpassing van HOV over de Rijksstraatweg verder uit te werken en het WBO daar bij te betrekken;
3. bij de verdere uitwerking vast te blijven houden aan de uitgangspunten uit het onderzoek naar het voorkeurstracé;
4. dit besluit over het voorkeurstracé en over de afspraken over het vervolgtraject van de inpassing vrij te geven voor inspraak;
5. de media te informeren over dit besluit door middel van een persmoment en een persbericht (zie bijlage II);
6. de Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland schriftelijke te informeren over dit besluit;
7. dit besluit ter informatie te sturen aan de commissie Beheer.

3. Beoogd resultaat

Het beoogd resultaat is een voorkeurstracé voor HOV door Haarlem Noord tussen Station Haarlem en Delftplein.

4. Argumenten

- Tracé Rijksstraatweg is beste tracé voor HOV

Op basis van de onderzochte criteria (vervoerwaarde, vervoerkwaliteiten, inpasbaarheid, leefbaarheid en kosten) is het tracé over de Rijksstraatweg op alle criteria het beste tracé voor HOV gebleken.

- Keuze sluit aan bij uitgangspunten

Het HOV-tracé over de Rijksstraatweg kan op enkele minimale fysieke aanpassingen na gerealiseerd worden binnen de gestelde uitgangspunten.

- Vervoerwaarde

Uit het onderzoek van Grontmij blijkt dat de vervoerwaarde (aantallen passagiers) via de Rijksstraatweg (+400 reizigers per dag) het hoogst is. Voor het tracé via de Westelijke Randweg (tracé A4) en de beide varianten via de Waarderpolder (tracé Da en Db) zijn dat respectievelijk +300, -290 en +150 reizigers per dag. Als gevolg van de hoogste vervoerwaarde zijn voor het Rijksstraatwegtracé ook de verwachte opbrengsten het hoogst en de exploitatiekosten het laagst.

- Vervoerkwaliteiten

Ten aanzien van de vervoerkwaliteiten voldoet de Rijksstraatweg in zijn huidige vorm nagenoeg aan de eisen van HOV (gemiddelde snelheid maximaal 20 km/uur onder toegestane maximum snelheid en stiptheidseisen). De andere tracés vragen om grote fysieke aanpassingen om aan die eisen te kunnen voldoen.

- Inpasbaarheid

De routes via de Zijlweg/Westelijke Randweg en Vondelweg/Waarderweg vragen om grote fysieke aanpassingen om de tracés HOV-waardig te maken (o.a. aanpassen diverse kruisingen, vrijliggende busbanen, knelpunt Raaksbruggen). Op het Rijksstraatwegtracé is in zuidelijke richting geen aanpassing nodig, in noordelijke richting enkele aanpassingen (zie pagina 20 rapport Grontmij). Deze knelpunten zijn binnen de uitgangspunten oplosbaar.

- Uitvoeringskosten

Doordat er nauwelijks fysieke aanpassingen noodzakelijk zijn om de Rijksstraatweg HOV-waardig te maken, blijven de uitvoeringskosten beperkt ten opzichte van de ander twee tracés.

- Leefbaarheid

Uit het onderzoek van Grontmij blijkt dat de leefbaarheid vanuit feitelijk oogpunt nauwelijks tot niet beïnvloedt wordt. Uitgangspunt bij het HOV is dat deze de huidige buslijnen 75 en 277 vervangt. In geval van HOV over de Rijksstraatweg (6x per uur in beide richtingen) betekent dit in de spits een afname van vier bussen per uur en buiten de spits een toename van 2 bussen per uur).

Milieuaspecten: Aangezien het aantal bussen en de maximum snelheid nauwelijks tot niet veranderd, zijn ook de veranderingen in geluid, trillingen en uitstoot van fijnstoffen daardoor nihil.

Veiligheidsaspecten: Doordat er nauwelijks verandering is in het aantal bussen en deze ook gewoon met het verkeer mee kunnen blijven rijden, verandert er ook niets aan de veiligheid van de Rijksstraatweg. Hier moet wel de kanttekening bij geplaatst worden dat het WBO heeft aangegeven dat er wel een grote mate van subjectieve beleving is dat de gelede bussen waar het HOV mee rijdt tot een groter gevoel van onveiligheid leiden.

- Draagvlak vanuit participatietraject

Uit het participatietraject is gebleken dat er vanuit het meeste draagvlak is voor het tracé over de Rijksstraatweg. Met name Rover, Connexxion en gemeente Velsen pleiten voor dit tracé.

Ook Wijkraad Garenkokerskwartier en Industrie Kring Haarlem achten het tracé over de Rijksstraatweg het meest logisch.

Op basis van het onderzoek erkent WBO dat het tracé over de Rijksstraatweg het meest logische is, echter zij plaatsen wel de nodige kanttekeningen bij het draagvlak onder bewoners van Haarlem Noord.

- Inbreng overige belanghebbenden

Door het besluit ter inzage te leggen, wordt ook de mening van overige belanghebbenden over het voorkeurstracé duidelijk. De inspraakreacties van alle belanghebbenden kunnen daarnaast bijdragen aan een aanscherping van de insteek van het vervolgtraject rondom de inpassing van het tracé.

- Financiële paragraaf
 - De kosten t/m besluitvorming vallen binnen het beschikbaar budget;
 - Voor het vervolgtraject na besluitvorming is binnen de gemeente Haarlem vooralsnog geen budget gereserveerd.

5. Kanttekeningen

- Afspraken Provincie Noord-Holland

Provincie Noord-Holland is zowel bestuurlijk, als ambtelijk regelmatig geïnformeerd over de stand van zaken van het onderzoek. Echter, er zijn nog geen concrete afspraken met PNH over het vervolgtraject. Om vervolgafspraken met PNH te kunnen maken, is het noodzakelijk dat een tracékeuze te maken.

6. Uitvoering

Nadat B&W deze nota heeft vastgesteld, worden de volgende stappen gezet:

1. De media worden geïnformeerd door middel van een persmoment en een persbericht;
2. Nota (inclusief rapport Grontmij) gaat ter inzage;
3. Er wordt een inloopavond georganiseerd voor alle belanghebbenden;
4. De definitieve nota op basis van de inspraakreacties wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de raad.

7. Bijlagen

Bij de nota zijn de volgende bijlagen gevoegd:

- Bijlage I Rapport Grontmij
- Bijlage II Persbericht

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester