

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Peter Möllers
Telefoon 5114943
E-mail: pmollers@haarlem.nl
SB/VV Reg.nr. 2007/112909
Te kopiëren: notitie / overzicht reacties / tekening
B & W-vergadering van 3 juli 2007

Onderwerp

Afhandeling bezwaren inzake aanpassing bushaltes lijn 2 noord i.h.k. van toegankelijkheid

Bestuurlijke context

Wij zijn eind vorig jaar gestart met de voorbereidingen voor de aanpassing van de haltes van lijn 2 in Haarlem-noord aan de eisen van toegankelijkheid. Deze aanpak is noodzakelijk vanuit de Wet gelijke behandeling die per medio 2010 voor het openbaar vervoer moet ingaan. Voor 2011 moet het stad- en streekvervoer over de weg toegankelijk zijn voor alle doelgroepen. De aanpak wordt gestimuleerd door de provincie die 95% subsidie verstrekt op de uitvoerings- en voorbereidingskosten.

In het uitgewerkte plan voor de haltes van lijn 2 noord zijn de meeste aanpassingen ten opzichte van de huidige situatie marginaal van aard en betreffen in hoofdzaak ophoging van het perron. In een aantal gevallen zijn de aanpassingen wat ingrijpender. Uiteindelijk betreft het drie locaties waar dit het geval is. In twee gevallen zijn bezwaren tegen de aanpassingen ontvangen.

Overweging

De bezwaren uit de Velsersstraat tegen het plaatsen van deabri's vinden wij niet zodanig van aard dat wij het plan om deabri's te plaatsen intrekken. Wij denken dat het aantal mensen dat daar opstapt het plaatsen van eenabri rechtvaardigt en dat de hinder ten gevolge van eenabri beperkt is. Het aantal bewoners dat bezwaar heeft gemaakt tegen het verplaatsen van de haltes naar de Duinoordstraat is groot. De inhoudelijk kant van de bezwaren is in grote lijnen in alle reacties dezelfde. Concluderend vinden wij dat de bezwaren zodanig zijn dat het voordeel van verplaatsing van de bushaltes niet opweegt tegen de bezwaren die zijn gemaakt en zien dus af van verplaatsing van de haltes. De bestaande haltes aan de Marnixstraat zullen toegankelijk worden gemaakt.

--

B&W-besluit:

1. Het college stemt in met het plaatsen vanabri's in de Velsersstraat en ziet af van verplaatsing van de bushaltes van de Marnixstraat naar de Duinoordstraat.
2. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit
3. Het college stuurt het besluit ter informatie aan de commissie Beheer

Notitie bij Nota B&W nr. 2007/112909

Inleiding

Wij zijn eind vorig jaar gestart met de voorbereidingen voor de aanpassing van de halten van lijn 2 in noord aan de eisen van toegankelijkheid. Deze aanpak is noodzakelijk vanuit de wet Gelijke behandeling die per medio 2010 voor het openbaar vervoer moet ingaan. Voor 2011 moet het stad- en streekvervoer over de weg toegankelijk zijn voor alle doelgroepen. De aanpak wordt gestimuleerd door de provincie die 95% subsidie verstrekt op de uitvoerings- en voorbereidingskosten.

Bij deze aanpak wordt niet uitsluitend gedacht aan ophoging van het bushalteperron tot 18 cm. Toegankelijkheid van halten houdt ook in dat het comfort voor de wachtende reiziger wordt verbeterd. Verder dat de directe omgeving van de halte toegankelijk moet zijn en dat de halte op een logische en bereikbare plaats ligt, bekeken vanuit de optiek van de busreiziger. Verplaatsing in meer of mindere mate van de halte of het plaatsen vanabri's (comfort) kan daarbij voorkomen. Ook moeten er geleidelijnen en markeringen worden aangebracht, evenals begrijpelijke en leesbare reisinformatie.

Eisen voor wat betreft toegankelijkheid

Het programma van eisen dat wij hanteren voor de bushaltes van lijn 2 luidt als volgt:

- hoogte van trottoirband van het busperron 18 cm
- lengte perron in beginsel minimaal 12 m
- perron over volle lengte voorzien van zwart/witte tegels
- perron over volle lengte voorzien van geleidelijn voor visueel gehandicapten
- vrije ruimte zonder obstakels in de lengte van het perron in beginsel 1,50m
- perron moet bereikbaar zijn op redelijke afstand voor rolstoelen, rollators, kinderwagens e.d.
- halteren op de rijbaan:
zowel op 30km- straten (ook potentiële) als op de 50km-straten cat.. B gaan wij over tot halteren op de rijbaan; dit heeft twee redenen:
 1. *de busdoorstroming heeft daar profijt van, want halteren op de rijbaan gaat sneller dan in een haltehaven en*
 2. *halteren op de rijbaan heeft het voordeel dat het voor de chauffeur veel eenvoudiger is om de bus strak langs het perron te rijden hetgeen voordeliger is voor de toegankelijkheid.*
- plaatsen van eenabri;
als er ook maar enigszins sprake van is dat op een halte in redelijke mate wordt opgestapt of dat in de toekomst het geval zou kunnen zijn, gaan wij over tot het plaatsen van eenabri (indien voorradig en binnen de bepalingen daarover in het contract met JCDecaux); de provincie N-H stelt in de brief van 24 april 2007 over dit onderwerp uitdrukkelijk de eis van eenabri; slechts onder bepaalde voorwaarden kan daarvan worden afgeweken
- het plaatsen van een fietsenrek afgestemd op de behoefte
- logische ligging van de halte in de wijk zodat het voedingsgebied (i.c. de afstand tot de woningen) zo klein mogelijk is en zodanig dat er zoveel mogelijk woningen binnen dit voedingsgebied liggen
- evenredige verspreiding van de haltes langs de buslijn, m.a.w. de onderlinge afstand van de haltes moet ongeveer hetzelfde zijn, wel rekening houdend met het voorgaande uitgangspunt; deze eis geldt niet voor specifieke haltes als bijv. jeugdherberg en verzorgingshuis
- zoveel mogelijk uitgaan van de bestaande haltes zowel in aantal als ligging;
*Het programma van eisen voor het openbaar vervoer van de provincie Noord-Holland dat bij de aanbesteding in 2005 werd gebruikt gaat uit van loopafstanden naar haltes van maximaal 400m (voor 90% van de woningen). Dat is een minimumeis. Deze eis leidt ook tot halteafstanden van ongeveer 400m. In bestaande situaties, en dat geldt zeker voor lijn 2, is er vanuit het verleden een situatie gegroeid dat de haltes dichter bij elkaar liggen en dat de halteafstanden zo'n 200-250 meter zijn. Dit proberen wij zoveel mogelijk te handhaven. Enerzijds omdat lijn 2 een typisch voorbeeld is van een "verzorgende" lijn. Dat wil zeggen dat er langs de lijn veel maatschappelijke voorzieningen gelegen zijn, die een hoge haltedichtheid rechtvaardigen. Anderzijds omdat verplaatsing van bushaltes vaak veel bezwaren oproept.
Slechts in gevallen waarbij sprake is van afwijkende situaties gaan wij over tot verplaatsing van de halte.*

Informatie/inspraak

In het uitgewerkte plan voor de halten van lijn 2 in noord zijn de meeste aanpassingen ten opzichte van de huidige situatie marginaal van aard. In die gevallen hebben wij direct besloten over te gaan tot aanpassing aan de eisen voor toegankelijkheid..

In een aantal gevallen zijn de aanpassingen wat ingrijpender. Uiteindelijk betreft het drie locaties waar dit het geval is.

Het betreft in twee gevallen het plaatsen van een abri op een bushalte waar nu geen abri staat. Wij hebben de direct omwonenden van de bushalte per brief geïnformeerd over de voorgestelde wijziging en gevraagd, indien gewenst, een reactie te geven. (I en II)

Op de derde locatie is het voorstel voor wijziging van de beide bushaltes zodanig dat wij daarover een informatieavond belegd hebben met de direct omwonenden van de halte. Deze avond is op 19 februari jongstleden gehouden. De avond werd belegd voor een beperkt aantal bewoners die in de nabijheid van de voorgestelde locatie wonen. De opkomst was echter veel groter dan het aantal genodigden (III).

Wij hebben de volgende reacties ontvangen.

- I. Het plaatsen van een abri in de Jan Campertstraat heeft geen reacties opgeleverd.
- II. Het plaatsen van een abri in de Velsersstraat heeft wel reacties opgeleverd. Het betreft hier 3 reacties van bewoners in de Velsersstraat, namelijk een reactie van nr. 107, een reactie van nr. 78, en een verzamelbrief van de huisnummers 83,85,89,95,99, 101,103,105,107,109 . Verder is een reactie van de wijkraad Kleverpark ontvangen, die zich deels achter het verzoek van de reactie van huisnummer 107 schaaft.
- III. Naar aanleiding van de informatieavond over het verplaatsen van de halten aan de Marnixstraat naar de Duinoordstraat zijn er 8 individuele reacties ontvangen, en een viertal brieven die door meerdere mensen zijn ingestuurd. Dit betreffen 4 brieven die respectievelijk 3, 4, 4 en 47 keer zijn ingestuurd. (zie bijlage)

Het nadeel van inspraak of informatie over de haltevoorzieningen van een buslijn is dat de primair belanghebbenden, namelijk de gebruikers van de bushalte, erg moeilijk zo niet onmogelijk bereikt kunnen worden. Daardoor zijn veelal degenen die in de directe nabijheid van de bushalte wonen ook degenen die reageren en haast per definitie negatief. Deze burgers zijn niet noodzakelijkerwijs dezelfde personen als de busreizigers.

Reacties

Velsersstraat

Volgens plan worden in de Velsersstraat de bushaltes aan beide zijden van de weg respectievelijk ter hoogte van de huisnummers 101, 103, 105, 107 en 109 en de huisnummers 76, 78, 80, 82 en 84 aangepast. De zijkant van het busperron, dat is waar de bus langs halteert, komt daarmee zo'n 2 meter verder van de gevel van de woningen te liggen. Ter plaatse van de voormalige halte wordt het trottoir verbreed. Gedeeltelijk op dit nieuwe trottoir en gedeeltelijk op de rand van het oude trottoir plaatsen wij een abri. In grote lijnen zou je kunnen zeggen dat de abri komt te staan op de plaats waar voorheen de bus halteerde. De abri komt op een afstand van ca. 5 m van de gevel van de woningen. Daarbij wordt de abri op de grens van twee woningen geplaatst voor de beide naast elkaar liggende voordeuren, zodat het zicht vanuit de woonkamer grotendeels vrij blijft. Weliswaar is de abri 's avonds verlicht maar dat betreft een bescheiden verlichting. Verder staan de reclamepanelen van de abri haaks op de woningen en is de abri verder doorzichtig. Dit vinden wij een acceptabele oplossing.

De reacties van de omwonenden zijn:

- de afdaken van de woningen bieden voldoende beschutting
- het uitzicht wordt belemmerd
- afbreuk wooncomfort
- 4 bushaltes in de Velsersstraat samenvoegen tot 2 en voor de voormalige Noorderkerk plaatsen
- waardevermindering pand
- nieuwe stopplaats bus is hinderlijk voor overig verkeer

Commentaar:

- de afdaken bieden mogelijk beschutting voor regen bij windstil weer, maar bij situaties met wind is dat onvoldoende, overigens zijn er aan de oneven zijde geen afdaken aan de woningen
- het uitzicht wordt belemmerd en het wooncomfort wordt minder zijn subjectieve opmerkingen. Wij achten de afstand tot de gevel van 5m, de plaats van de abri op de grens van twee woningen, de doorzichtigheid van de abri's en de beperkte verlichting van dien aard dat dit acceptabel is. Verder wordt de situatie verbeterd door de grotere afstand van de stopplaats van de bus tot de gevel.
- 4 bushaltes samenvoegen tot 2 haltes voor de voormalige kerk is om een tweetal redenen geen optie: 1. de nieuwe bushaltes zouden voor de deur van andere bewoners komen, hetgeen zou leiden tot dezelfde bezwaren 2. het samenvoegen van 4 haltes zou leiden tot een onevenwichtige verdeling van de haltes over de gehele route van de bus, de onderlinge halteafstand wordt plaatselijk veel groter, hetgeen ongewenst is. Een totale herindeling van alle haltes langs de lijn, zodat de onderlinge afstand gelijk blijft is geen haalbare optie, mede de te verwachten bezwaren

Besluit:

Wij denken dat het aantal mensen dat op deze bushaltes opstapt het plaatsen van een abri rechtvaardigt. In de toekomst verwachten wij in noordelijke richting nog meer opstappers, omdat lijn 2 in de richting van het openbaar vervoerknooppunt Delftplein steeds drukker zal worden, vanwege de ontwikkelingen daar en de overstapmogelijkheden op het busknooppunt Delftplein.

Duinoordstraat/Marnixstraat

Volgens het plan worden de haltes verplaatst van de Marnixstraat, ter hoogte van de stadskwakerijen, naar de kop van de Duinoordstraat aan het pleintje.

Er zijn een aantal redenen waarom tot dit voorstel is gekomen.

- De huidige bushaltes liggen tussen het groen, dat is onlogisch. Het kan 's avonds in het donker sociaal onveilig zijn en zeker niet uitnodigend om daar op de bus te moeten wachten.
- Door de verschuiving van de haltes in noordelijke richting met zo'n 70-80m wordt de verdeling van de bushaltes onderling beter. De haltes aan de Marnixstraat liggen nu op een afstand van zo'n 250m van de eerstvolgende haltes in de Velsersstraat en zo'n 400m van de voorlaatste haltes in de Altenastraat. Dat is een erg onevenwichtige verdeling.
- Door de verschuiving van de haltes komen er zo'n 100-120 woningen meer binnen de invloedssfeer van de haltes aan de Duinoordstraat te liggen dan bij de haltes aan de Marnixstraat.

Bijkomend voordeel is dat door deze verschuiving er ook nog een aantal andere voordelen haalbaar zijn en direct in het plan kunnen worden meegenomen.

- Door de bijkomende versmalling van de kop van de Duinoordstraat worden het pleintje zowel als het plantsoentje groter,
- wordt de situatie voor de bomen die daar staan beter (staan nu op de rand van het trottoir en worden gehinderd door de trottoirband),
- de verkeerssituatie wordt overzichtelijker gemaakt door de haakse aansluiting van de Duinoordstraat op de Marnixstraat en van de Heussensstraat op de Duinoordstraat. Dit voorkomt dat er met hoge snelheid kan worden gereden.
- Verder kan het asfalt een nieuwe opknapbeurt krijgen en kan er een verkeersplateau worden aangebracht op de kruising Duinoordstraat/Marnixstraat, wat tot lagere snelheden van het verkeer leidt.

Door deze aanpassing aan de inrichting kan alvast een aanzet worden gegeven aan de voor de toekomst geplande inrichting tot 30km-straat. Tevens wordt maximaal voldaan aan de insteek van werk-met-werk maken.

De reacties van de omwonenden zijn:

- nut van de verschuiving wordt betwist,
- haltes hebben eerder op het pleintje gelegen,
- geluidsoverlast van de optrekkende en remmende bussen,
- pleintje en plantsoen worden ontsierd,

- waardevermindering van het huis,
- averechts effect op de verkeersveiligheid,
- Marnixstraat is recentelijk aangepast aan 50 km,
- wijziging in voorrangregeling is slechter,
- versmallen Duinoordstraat is verkeersonveilig,
- overlast jongeren inabri's,
- plan is in strijd met bestemmingsplan Bomenbuurt van 1-7-2003,
- aanbrengen drempels voor 30 terwijl de snelheid 50 blijft,
- onoverzichtelijk maken (!) uitzicht over pleintje en plantsoentje,
- slechts gedeeltelijke aanpassing wegen,
- op pleintje kan minder worden gespeeld vanwegeabri's,
- verlichtingabri's is storend,
- er ontstaat een parkeerprobleem door aanleg fietspaden (bedoeld wordt fietsstroken),
- verkeersveiligheid wordt minder door stoppen bussen op rijbaan,
- bezwaar tegen bundeling van plannen voor bus en verkeersveiligheid,
- onoverzichtelijk maken van kruising Heussensstraat,
- last vanabri's, in de avond dat is geen fraai zicht,
- mensen op bushalte kijken in woonkamer,
- ontstaan van trillingen door drempel,
- kan op huidige plaats goedkoper

Commentaar:

Wij zien op zich voordelen aan het verplaatsen van de bushaltes. De bushaltes komen op kortere afstand van een groter aantal woningen te liggen dan nu het geval is, hetgeen voor potentiële busreizigers van belang is en bij de toenemende vergrijzing zeker nog belangrijker wordt. Ook worden het pleintje en het plantsoentje vergroot en wordt de verkeersveiligheid gediend, er zijn dus ook voordelen voor de direct omwonenden. Maar de bezwaren van de bewoners overheersen toch de voordelen.

Besluit:

Er zijn veel bezwaren tegen het plan binnengekomen. De bezwaren zijn in aantal en heftigheid van dien aard dat wij in dit geval vinden dat ze zwaarder wegen dan de voordelen van verplaatsing en derhalve zullen wij niet tot verplaatsing van de haltes overgaan en volstaan met het aanpassen van de huidige haltes aan de Marnixstraat aan de eisen voor toegankelijkheid.

Overzicht reacties inzake halteverplaatsing Marnixstraat/Duinoordstraat
(Bijlage bij “Notitie bij Nota B&W nr. 2007/112909”)

Brieven ontvangen van de volgende adressen:

A. Individuele brieven

Duinoordstraat 2(2x), 6, 7, 9, 11, 15

Inhoud:

- Centraler wordt betwist, Vrezen geluidhinder, ontsiering pleintje en plantsoen, Waardevermindering, Averechts effect op de verkeersveiligheid, Overlast jongeren inabri's, Marnixstraat is aangepast aan 50 km en 30, is in strijd met best. Plan, Wijziging in voorrangregeling is slechter, Aanbrengen drempels voor 30 terwijl de snelheid 50 blijft(2)
- Centraler wordt betwist, geluidhinder, slechts gedeeltelijke aanpassing wegen(6)
- Centraler wordt betwist, versmallen Duinoordstraat is verkeersonveilig, pleintje kan minder op worden gespeeld door kinderen vanwegeabri's, verlichtingabri's is storend, er ontstaat een parkeerprobleem door aanleg fietspaden (bedoeld wordt fietsstroken)(7)
- Centraler wordt betwist, Overlast jongeren inabri's, Averechts effect op de verkeersveiligheid(9)
- Centraler wordt betwist, ontsiering pleintje, onoverzichtelijk maken van kruising Heussensstraat, vermindering parkeerplaatsen, veiligheid van kinderen die op het pleintje spelen is in het geding(11)
- onoverzichtelijk maken (?!) uitzicht over pleintje en plantsoentje, geluidshinder, verplaatsen niet zinvol, vermindering parkeerplaatsen(15)

Marnixstraat 5, 22

Inhoud:

- Last vanabri's in de avond dat is geen fraai zicht, mensen op bushalte kijken in woonkamer, biertje drinken op bushalte, overlast van remmende en optrekkende bussen, bang voor ontstaan van trillingen door drempel(5)
- Ontsiering plantsoen, onoverzichtelijk maken (?!) uitzicht over pleintje en plantsoentje, kan op huidige plaats goedkoper, centralere ligging wordt betwist(22)

B. Met inhoudelijk dezelfde brief maar steeds verschillende ondertekenaars:

Brief 1.

Duinoordstraat 1, 14, 15(2x), 18, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 30, 32, 34, 38, 54

Van Dordtstraat 4, 8, 10, 12, 16zw

Blekenbergstraat 12, 13

Heussensstraat 6, 8

Schoterveenstraat 35, 38, 40, 43, 47

Marnixstraat 11, 17rd, 20, 21, 24, 27, 29, 30, 32, 36, 38, 42, 44, 46, 52

Blekenbergplein 15

Hogerwoerdstraat 3

Inhoud:

- onoverzichtelijk maken (!) uitzicht over pleintje en plantsoentje
- geluidshinder
- verplaatsen niet zinvol
- vermindering parkeerplaatsen

Brief 2.

Duinoordstraat 10, 13, 17, 19

Inhoud:

- Centraler wordt betwist, verkeersveiligheid wordt minder door stoppen bussen op rijbaan, vermindering aantal parkeerplaatsen

Brief 3.

Duinoordstraat 3(2x), 4, 5, 8

Inhoud:

- Bezwaar tegen bundeling van plannen voor bus en verkeersveiligheid, verder alle andere genoemde bezwaren

Brief 4.

Marnixstraat 15, 32, 34

Inhoud:

- Negeren van bestemmingsplan Bomenbuurt 1-7-2003