

Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille M. Divendal
Auteur Peter Möllers
Telefoon 5113407 E-mail: pmollers@haarlem.nl
WZ/Programma's OGV Reg.nr. 2009/130069
Te kopiëren: bijlagen
B & W-vergadering van 4 augustus 2009

Onderwerp

toegankelijk maken halten lijn 2-oost en lijn 3; beschikbaar stellen krediet

DOEL: Besluiten

Het vaststellen van het definitief ontwerp is een bevoegdheid van het college. Het beschikbaar stellen van een krediet is een bevoegdheid van de raad.

B&W

1. Het college stelt het definitief ontwerp vast.
2. De kosten van de uitvoering van het aanpassen van de bushaltes van lijn 3 bedragen naar verwachting € 589.000. De kosten van de uitvoering van het aanpassen van de bushaltes van lijn 2-oost worden geraamd op € 460.000. De totale projectkosten zijn derhalve € 1.049.000. In het Investeringsplan is in post 67.36a voor het toegankelijk maken van bushaltes € 900.000 opgenomen. Hiervan is bij raadsbesluit 169/2007 reeds € 311.000 beschikbaar gesteld voor lijn 2-noord. Deze lijn is al gerealiseerd. Het resterende bedrag ad. € 589.000 wenden we nu aan voor lijn 3. Het hiervoor benodigde raadskrediet wordt aangevraagd bij de Raad door middel van bijgevoegd raadsstuk. De provincie heeft voor lijn 3 een maximale subsidie van € 586.080 toegezegd. De kosten die niet worden gesubsidieerd worden gedekt uit de stelpost Verkeersvoorzieningen 2009. Daarvoor is een bedrag van € 2.920 in de stelpost gereserveerd. De kosten van lijn 2 worden gedekt uit de voorziening "Fonds jaarlijkse verrekening Connexion", kostenplaats nr. 28.1951.703.
3. Degenen die hebben gereageerd tijdens de inspraak ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit en de verdere procedure
4. Het college stuurt dit voorstel naar de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht

Raad:

Besluit in te vullen door griffie	Moties en amendementen in te vullen door griffie	Raadsstuk in te vullen door griffie
<input type="checkbox"/> Conform	<input type="checkbox"/> Ja	Raadsstuknr
<input type="checkbox"/> Gewijzigd	<input type="checkbox"/> Nee	
<input type="checkbox"/> Aangehouden		Datum vergadering
<input type="checkbox"/> Afgevoerd		

RAADSSTUK

Onderwerp: toegankelijk maken halten lijn 2-oost en lijn 3; beschikbaar stellen krediet

Reg.nr.: 2009/130069

Inleiding

In Haarlem worden de bushaltes toegankelijk gemaakt. Dit gebeurt deels lijnsgewijs met provinciale subsidie en deels door werk met werk te maken, bij die haltes die niet lijnsgewijs worden opgepakt. Deze aanpak is in 2007 gestart met lijn 2 in noord en wordt nu voortgezet met lijn 2 in oost en lijn 3.

Toegankelijkheid van haltes houdt in dat de hoogte van het halteperron wordt gebracht op 18 cm. Toegankelijkheid houdt ook in dat aandacht zal worden gegeven aan gidslijnen en attentiemarkering, maatvoering van het perron, locatie van de halte en bereikbaarheid van de halte voor de bus en voor de reiziger.

Voorstel aan de raad

Wij stellen de raad voor een krediet beschikbaar te stellen van € 589.000 voor het toegankelijk maken van de bushaltes van lijn 3.

De kosten worden gedekt uit investeringspost IP 67.36a van programma-onderdeel 8. Bereikbaarheid en Mobiliteit.

Beoogd resultaat

Voor 2011 moet het stad- en streekvervoer over de weg toegankelijk zijn voor alle doelgroepen. Het is de bedoeling dat in principe iedereen van het OV gebruik moet kunnen maken. Dat wil zeggen dat zowel de bushaltes (en de routes naar de bushaltes) als de vervoermiddelen voor alle reizigers toegankelijk moeten zijn. Met de aanpak van de lijnen 2-oost en 3 wordt een deel van dit beleid verwezenlijkt.

Argumenten

Ontwerp uitgangspunten:

Op grond van het Programma van Eisen voor toegankelijke bushaltes wordt per halte een aantal veranderingen doorgevoerd die tot doel hebben de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van de haltes te verbeteren. Als gevolg van een aantal criteria (onder meer: ruimte op perron, plaatsen vanabri's, logische ligging van de halte, parkeerhinder) wordt een aantal haltes verplaatst. De voorgestelde locaties voldoen aan bovengenoemde criteria.

Belangrijke aspecten voor de toegankelijkheid zijn dat de haltes beter toegankelijk worden voor mensen die minder goed ter been zijn, dat de gebruiksvriendelijkheid en dus de kwaliteit toeneemt en dat iemand die in een bus zit er van op aan kan dat alle haltes langs de lijn toegankelijk zijn. Deze gegevens worden ook opgenomen in de openbaar vervoerwijzer OV9292.

Participatie / communicatie

Informatie over de totale plannen is verstrekt aan Connexxion, ROVER, wijkraden en stichting 't WEB. Bewoners die in de directe nabijheid van een halte wonen, waar meer wordt gedaan dan uitsluitend de halte ophogen en het leggen van nieuwe tegels, zijn schriftelijk geïnformeerd over de plannen.

Voor de halten Rijksstraatweg/Vergierdeweg, Rijksstraatweg/Marsmanplein, Schalkwijkerstraat/Byzantiumstraat zijn enkele reacties binnengekomen, maar die geven geen aanleiding de plannen te wijzigen (voor de motivatie zie de beantwoording van de bezwaren).

Er zijn met name voor 4 halten veel reacties binnengekomen, Nassaulaan, Amnesty Internationalweg, Kruistochtstraat en Nagtzaamstraat/-plein.

1. Nassaulaan: bezwaren zijn vooral gericht op de inrichting van de omgeving van de halte en niet tegen de halte zelf. Wij kunnen in het kader van de aanpak van de bushaltes niets doen aan de omgeving. Er zijn op dit moment ook geen andere concrete herinrichtingsplannen voor dit deel van de Nassaulaan. Mogelijk dat in de toekomst de Nassaulaan aangepast wordt vanwege de Zuidtangent of vanwege de andere routing van het verkeer in het centrum (Raaks, G.O.G.)
2. Amnesty Internationalweg: hier is een extra halte gepland op verzoek van ROVER omdat de onderlinge halteafstand in de wijk Zuiderpolder niet logisch is langs de route; er is sprake van een hiaat; ROVER heeft om deze halte gevraagd vanwege de verwachting dat er behoefte aan is en de kans op extra toename van het gebruik van de bus, vanwege het betere aanbod. De meeste reacties zijn gericht tegen het feit dat er een halte komt. Wij zijn van opvatting dat de bezwaren niet van dien aard zijn dat moet worden teruggekomen op het plan; wel zullen enkele suggesties worden bekeken, zoals het aanbrengen van snelheidsremmers.
3. Kruistochtstraat/Nagtzaamstraat: De aanpassingen aan deze haltes staan in relatie tot elkaar. De huidige haltes aan de Nagtzaamplein bij nrs. 27/29 (halte 7), Nagtzaamstraat nrs. 7/7a (halte 11), nrs. 70/76 (halte 10) en Kruistochtstraat nrs. 19/29 (halte 3) zijn om verschillende redenen niet goed toegankelijk te maken. Dit heeft te maken met:
 - de ligging van de halte in een bocht, waardoor de bus niet strak langs het trottoir kan komen,
 - de trottoirbreedte, waardoor het niet mogelijk is om op een goede manier een abri te plaatsen,
 - dat de halte is gelegen voor een woning, waardoor geen abri geplaatst kan worden en sprake is van een moeilijke technische inpassing van het verhoogd trottoir,
 - dat op de huidige locatie hinderlijk wordt geparkeerd waardoor de bus niet strak langs het trottoir kan komen.

Het zoeken naar alternatieven in de nabijheid heeft de volgens het plan voorgestelde locaties opgeleverd, namelijk Teylerplein/hoek Jacob Geelstraat (halte 8) en Kruistochstraat 3/5 (halte 5). Andere alternatieve locaties dan de in het plan voorgestelde locaties zijn niet gevonden omdat ze niet voldeden aan de hiervoor genoemde eisen.

Door de verschuiving van de haltes naar de nieuwe locaties kunnen 2 haltes vervallen (haltes 10 en 11), zodat per saldo het aantal gehinderde bewoners afneemt. De loopafstanden blijven in lijn met de loopafstanden elders langs lijn 2 of langs andere buslijnen. Het handhaven van één of meerdere van deze bestaande haltes zou ertoe leiden dat deze niet geheel aan de eisen van toegankelijkheid kunnen worden aangepast (technisch moeilijk inpasbaar, geen abri).

Daar waar er mogelijkheden zijn we tegemoet gekomen aan de bezwaren van de bewoners, met name door de halte aan het Nagtzaamstraat 88 t.h.v. het Nagtzaamplein (halte 6) te handhaven, waardoor de voorgestelde nieuwe locatie

aan het Teylerplein t.h.v. de speeltuin (halte 9) vervalt. Wel komen we dan niet tegemoet aan de oude wens van de Wijkraad om deze halte te verplaatsen naar het Teylerplein om de veiligheid op het Voetgangers Oversteek Plaats te verbeteren.

Onze conclusie is dat de bezwaren van de bewoners niet altijd zwaarder wegen dan het belang van goede toegankelijke bushaltes voor het openbaar vervoer. Busvoorzieningen dienen een algemeen belang. Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer is één van onze beleidsuitgangspunten.

Een samenvatting van de reacties en antwoorden treft u aan in de bijlage.

Communicatie:

Na de vaststelling van het definitief ontwerp en de ter beschikking stelling van de benodigde middelen wordt met de afdeling Communicatie het vervolgttraject opgestart overeenkomstig de daartoe ontwikkelde “checklist communicatie bij projecten”.

Financiële paragraaf

De projectkosten bedragen € 589.000. De kosten van het aanpassen van de bushaltes van lijn 3 worden gedekt uit IP-post 67.36 ad. € 900.000. Hiervan is reeds € 311.000 beschikbaar gesteld bij RB 169/2007 voor de haltes van lijn 2- noord. De provincie heeft voor lijn 3 een maximale subsidie van € 586.080 toegezegd. De kosten die niet worden gesubsidieerd, € 2.920, worden gedekt uit de stelpost Verkeersvoorzieningen 2009.

Aanbesteding en planning

De openbare aanbesteding zal conform het gemeentelijk beleid worden uitgevoerd.

Kanttelingen

De bezwaren die de bewoners hebben ingestuurd zijn becommentarieerd in de inspraaknota. Hiervoor, onder het hoofdstuk **Argumenten**, zijn deze bezwaren reeds afgewogen.

Uitvoering

Met uitvoering zal worden gestart in het najaar van 2009.

Bijlagen

Een samenvatting van de reacties en antwoorden in de inspraak treft u aan in de bijlage.

Overzichtstekening van alle haltes.

Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. een bedrag van € 589.000 ter beschikking te stellen voor het toegankelijk maken van de halten van lijn 3.
2. de kosten te dekken uit het Investeringsplan programmaonderdeel 8. Bereikbaarheid en Mobiliteit post 67.36a

Gedaan in de vergadering van (in te vullen door de griffie)

De griffier

De voorzitter



Inspraakreacties aanpassingen bushaltes lijn 2 en 3

Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
Lijn 2, halte 4 en 5, Kruistochtstraat		
Verkeer		
De bus stopt op de rijbaan, veel te gevaarlijk, zeker met de onoverzichtelijke hoge brug. Er wordt nu erg hard gereden dus nog gevaarlijkere situatie.	<i>Het stoppen op de rijbaan van bussen bij de halte passen wij toe in de gehele gemeente, als sprake is van 30km/u wegen of 50 km/u wegen type B. Deze wegentypering komt uit het Haarlems verkeer- en vervoerplan. De situatie waar hier over gesproken wordt lijkt ons niet gevaarlijk. Verkeer dat zich in de Nagtzaamstraat aan de noordelijke zijde van de brug bevindt en in zuidelijke richting naar de Kruistochtstraat rijdt, kan de bus zien staan. Overigens wordt de brug binnenkort aangepast zodat het zicht nog beter wordt.</i>	13
Verkeersveiligheid wordt er niet beter op. Het kruispunt Zomervaart-Kruistochtstraat is zeer druk waar regelmatig ongelukken gebeuren. Het verkeer zal om de bus heen rijden waarbij ze direct op een onoverzichtelijke kruising en zebrapad aankomen.	<i>Het halteren op de rijbaan heeft juist een gunstig effect op de rijsnelheid van het overige verkeer, men moet namelijk rekening houden met het stoppen van de bus. De ervaring leert dat dat het geval is.</i>	75
Groen/Bomen		



Inrichting/straatmeubilair		
<p>Graagabri stukje opschuiven naar poort-kant i.v.m. fietsenrek dat er geplaatst gaat worden. Hangjongeren, klimmen regelmatig op deabri. Liefstabri helemaal verwijderen.</p> <p>Veel last van hangjongeren, vandalisme, spugen op ramen, vuil overal.</p> <p>Fietsenrek is overbodig, weinig mensen komen met de fiets, bevordert hangjongeren, alsabri verplaatst wordt dan hoeft het niet voor het raam en wordt de stoep breder, de kinderwagens moeten nu over de rijbaan. Er staat verderop een fietsenrek, die wordt nooit gebruikt. Nieuwe laten vervallen.</p>	<p><i>Wij zullen onderzoeken of deabri verplaatst kan worden voorbij de poort tegen de blinde muur (dus in zuidelijke richting). Dit hangt o.a. af van de aanwezigheid van K&L. Indien dit niet mogelijk is dan stellen wij voor deabri te handhaven op deze locatie. Opschuiven tot strak langs de poort, zoals de briefschrijver vraagt, kan leiden tot een beperking in het gebruik van de poort en is daarom niet wenselijk. Indien wij deabri op de huidige locatie moeten handhaven, dan blijven de fietsenrekken in dat geval ook staan op de huidige locatie. Indien er fietsen worden geplaatst die min of meer onder het raam staan, zal men ook minder makkelijk in de vensterbank van deze bewoner gaan zitten (dit is een andere klacht van de bewoner)</i></p> <p><i>Het probleem hangjongeren staat los van dit project, maar we zullen deze problematiek in de organisatie uitzetten en vervolgens onderzoeken hoe we de overlast kunnen verminderen.</i></p> <p><i>Wij plaatsen bij het toegankelijk maken van bushaltes op elke halte enige fietsenrekken. Dit heeft als reden dat op die wijze extra kwaliteit wordt geboden (men kan met de fiets naar de bus) waardoor er een beter voor- en natransport ontstaat (ketenbenadering van het openbaar vervoer). Door het halteren op de rijbaan, vervalt de bushaltehaven en wordt het trottoir aanzienlijk breder.</i></p>	10
<p>Oude bushalte (halte 3) beter. Bevindt zich in de boog van de weg, genoeg ruimte om te stoppen, geen hinder voor andere weggebruikers. Nieuwe locatie is de weg niet breed genoeg voor twee bussen.</p>	<p><i>De bushalte in de Kruistochtstraat t.p.v. de huisnummers 19 t/m 29 is gelegen in een bocht. Een toegankelijke halte vereist dat de halte niet in de bocht is gelegen omdat de bus dan niet strak langs de trottoirband van de halte kan manoeuvreren, hetgeen een voorwaarde is voor de goede toegankelijkheid in combinatie met een hogere trottoirband. Vandaar dat de halte wordt verplaatst naar de nieuw voorgestelde locatie bij de huisnummers 3 t/m 7.</i></p>	16
<p>Nieuwe locatie ten koste van parkeerplaatsen van bewoners en kapsalon.</p>	<p><i>Bij de nieuwe locatie verdwijnen drie parkeerplaatsen, door opheffen van de oude bushalte ontstaan er vijf nieuwe parkeerplaatsen. per saldo in de directe omgeving dus meer parkeerplaatsen</i></p>	16, 28, 75
<p>Cateringbedrijf hoek Kruistochtstraat/Emostraat is geen ruimte voor bushalte i.v.m. laden en lossen</p>	<p><i>De nieuwe halte is niet voor de deur van het catering bedrijf gelegen, en zelfs niet direct in de nabijheid, want de aansluiting van de Emostraat zit daar nog tussen, dus dit speelt geen rol.</i></p>	16
<p>Hoek Kruistochtstraat/Zomervaart is een café, de klanten kunnen hun auto niet kwijt en zetten het bij Kruistochtstraat 9 voor de deur.</p>	<p><i>Door opheffen van de oude halte ontstaan twee extra parkeerplaatsen. Indien auto's normaal in parkeerhavens worden geparkeerd en niet op het trottoir is dat toegestaan.</i></p>	16



In verband met slecht ter been, graag parkeerplaats nabij Kruistochtstraat 5 behouden.	<i>Het behouden van deze parkeerplaats is niet mogelijk in verband met de bushalte. Er zal iets verder vanaf de woning geparkeerd moeten worden. Indien men in aanmerking komt voor een invalidenparkeerplaats kan deze aangevraagd worden. Bij officiële invalidenparkeerplaatsen kan meer rekening gehouden worden met de afstand naar de woning.</i>	27
Een bushalte voor een zebrapad laten stoppen, het geeft nu al veel ongelukken door veel te hoge brug waar auto's en brommers hard overheen rijden. Gevaarlijke situatie met de rijbaan, ook vanwege de hoge brug. Er zijn al 2 auto's tegen de gevel van Zomervaart 140 aan geklapt. Huidige locatie veiliger, beter uitzicht als mensen de bus willen passeren. Dringend verzoek niet verplaatsen en niet op de rijbaan laten stoppen.	<i>Het zebrapad is voorzien van een middensteunpunt, ook wel vluchtheuvel genoemd, zodat er per richting kan worden overgestoken. Het inhalen van de bus is niet verboden, maar men zal automatisch beter uitkijken. De vluchtheuvel zorgt er juist voor dat het inhalen van de bus zo goed als onmogelijk wordt, wat de verkeersveiligheid verhoogt.</i>	27, 28 10 75
Fietsen		
Overig		
Huisingang Kruistochtsrtaat 3C heeft een portiekje, wachtende passagiers zullen tegen de voordeur gaan schuilen. mensen gaan in vensterbank Kruistochtstraat 5 zitten.	<i>Dat is inderdaad een mogelijkheid. Het alternatief is eenabri plaatsen, hetgeen we uit het belang voor de bus liever doen, maar juist vanwege de beperkte ruimte en de kans op hinder daarvan (voor de ramen) is hier niet voor gekozen.</i>	28, 75, 27



Lijn 2, halte 8, Teylerplein		
Verkeer		
Onveilige situatie, nieuwe locatie. Het is een héél druk punt (apotheek), auto's van bewoners en patiënten hebben moeite een parkeerplek te vinden. Auto's die bij de apotheek leveren staan al midden op de weg, erg gevaarlijk voor iedereen die geen plek kan vinden. Dit komt door connect-car. Met de bushalte erbij wordt de situatie nog erger.	<i>Dat mensen die naar de apotheek gaan hun auto op de weg laten staan gebeurt blijkbaar al, zoals uit de reactie blijkt. Door de bushalte te plaatsen bij de apotheek wordt dat juist minder, want bij een bushalte parkeert men minder snel illegaal. De parkeerplaats voor de auto van Connectcar wordt verplaatst. Per saldo wordt de parkeerruimte ruimer in de Nagtzaamstraat Doordat de bushalte vlakbij de zijstraat komt is de kans op hinderlijk parkeren, zodat de bus niet bij de halte zou kunnen komen, aanzienlijk minder.</i>	23
Groen/Bomen		
Inrichting/straatmeubilair		
Er is al een halte bij Xavierschool metabri (Halte 7), wat is daar mis mee?	<i>De halte (7) aan de woningzijde nrs. 27-29 is niet goed toegankelijk te maken. De halte ligt pal voor woningen zodat een bushokje plaatsen niet mogelijk is (één van de wensen bij toegankelijke halten) hetgeen gezien het gebruik van de halte nodig is. Verder is het trottoir vrij smal en wordt er op of vlakbij de halte veel hinderlijk geparkeerd zodat de halte voor de bus niet bereikbaar is (één van de eisen voor toegankelijkheid). Verder ligt deze halte en de nieuwe halte aan de andere zijde van de brug in de Kruisochtstraat, heel erg dicht bij elkaar. Dat is vanuit busbelang niet wenselijk. De haltedichtheid is relatief toch al erg groot langs lijn 2, maar deze halte springt er uit. De verplaatsing is mede van belang omdat de halten die verderop in de Nagtzaamstraat, in de richting van de Teding van Berkhoutstraat, liggen worden opgeheven. Hiermee ontstaat een gelijkmatiger verdeling van halten langs de busroute. De halten die richting de Teding van Berkhoutstraat in de Nagtzaamstraat liggen kunnen vanwege dezelfde redenen als hiervoor aangegeven (smal trottoir, voor woningen) niet of slechts beperkt toegankelijk worden gemaakt.</i>	4
Fietsen		
Overig		
Op de tekening staat Nagtzaamplein, dit is niet juist. De nieuwe situatie is Teylerplein.	<i>Klopt maar de bushalte heet vooralsnog Nagtzaamplein en die naam hebben we nog aangehouden, totdat de wijzigingen zijn doorgevoerd</i>	



Lijn 2, halte 9, Teylerplein	De huidige halte 6 aan het Nagtzaamplein blijft naar aanleiding van de vele inspraakreacties gehandhaafd, waardoor de halte 9 aan het Teylerplein vervalt.	
Verkeer		
Er is groot parkeerprobleem in de wijk, nu worden er nog eens 4 parkeerplekken ontnomen. Het probleem wordt dus nog groter.	<i>Door de herindeling van de bushaltes komen er twee van de vier haltes in de Nagtzaamstraat te vervallen. Ter plaatse van de vervallen bushaltes levert dit extra parkeermogelijkheden op.</i>	1, 4, 8, 74, wijk
Gevaar voor oversteken buspassagiers in midden van de straat. Haven voor school ligt een zebra-pad dus veiliger. Verplaatsen van Nagtzaamplein naar Teylerplein zal toegankelijkheid niet verbeteren maar verslechteren. Midden op het Teylerplein niet i.v.m. wegverkeer, smalle weg, parkeerruimte.	<i>Deze opmerking is niet meer van toepassing. De huidige halte 6 aan het Nagtzaamplein t.h.v. Nagtzaamstraat 88 blijft gehandhaafd, waardoor de halte 9 aan het Teylerplein vervalt.</i>	1, 8, 77
Vrezen voor veiligheid van kinderen die spelen op/om het plein. Nog minder overzicht als bus op rijbaan stopt en overige verkeer er omheen gaat rijden. Halte komt tussen de twee uitgangen van het speelplein. En moeten gaan oversteken tussen stilstaande en optrekkende bussen die elkaar van weerskanten passeren. Overig verkeer moet stoppen en optrekken langs de bussen. Het overzicht vanaf deze locatie op de smalle rijbaan raak je kwijt en kinderen erg kwetsbaar. Niet verantwoord. Huidige halte heeft zebra en vluchtheuvel, dus veiliger. Gevaar voor kinderen m.b.t. kinderspeelplaats Niet verantwoord om een bushalte bij een drukbezocht speelplein en school te plaatsen	<i>Deze opmerking is niet meer van toepassing. De huidige halte 6 aan het Nagtzaamplein t.h.v. Nagtzaamstraat 88 blijft gehandhaafd, waardoor de halte 9 aan het Teylerplein vervalt.</i>	74, wijk, 1, 8, 74
Groen/Bomen		



Door abri en fietsenstandaard gaat stuk groenvoorziening en uitzicht verloren. In 2008 hard gewerkt aan groen op het plein. Het beetje groen moet niet wijken voor steen. In 2003 actie gevoerd om weghalen heesters te voorkomen. Deze geven veiligheid (rollende ballen en overstekende kinderen)	<i>Deze opmerking is niet meer van toepassing. De huidige halte 6 aan het Nagtzaamplein t.h.v. Nagtzaamstraat 88 blijft gehandhaafd, waardoor de halte 9 aan het Teylerplein vervalt.</i>	1, 74, wijk
Inrichting/straatmeubilair		
Er is al een halte bij Xavierschool met abri (Halte 6.), wat is daar mis mee?	<i>Deze vraag is niet meer van toepassing. De huidige halte 6 aan het Nagtzaamplein t.h.v. Nagtzaamstraat 88 blijft gehandhaafd, waardoor de halte 9 aan het Teylerplein vervalt.</i>	4
Met de verplaatsing is niemand gebaat, sterker nog de mensen die er daadwerkelijk gebruik van maken, bewoners van de bejaardenflats en omgeving Zuidpolderstraat, moeten weer verder lopen.	<i>De huidige halte 6 aan het Nagtzaamplein t.h.v. Nagtzaamstraat 88 blijft gehandhaafd, waardoor de halte 9 aan het Teylerplein vervalt.</i>	8
Fietsen		
Overig		
Ontneemt vrije uitzicht, koop van deze woning (Teylerplein 45, 47) met vrij uitzicht is bewuste keuze.	<i>Deze opmerking is niet meer van toepassing. De huidige halte 6 aan het Nagtzaamplein t.h.v. Nagtzaamstraat 88 blijft gehandhaafd, waardoor de halte 9 aan het Teylerplein vervalt.</i>	1, 8
Verkoopwaarde van huis (Teylerplein 45, 47 en 53) gaat omlaag, aantal jaren geleden voor veel geld het huis, fundering, moeten laten opknappen	<i>Deze vraag is niet meer van toepassing. De huidige halte 6 aan het Nagtzaamplein t.h.v. Nagtzaamstraat 88 blijft gehandhaafd, waardoor de halte 9 aan het Teylerplein vervalt.</i>	1, 8, 77
Leefkwaliteit bewoners Teylerplein gaat achteruit		
Verwacht veel overlast van jongeren, vernieling abri, uitlaatgassen van de bussen, straatvuil hoopt op in en om abri en fietsenstandaard, geluidsoverlast.	<i>Het probleem hangjongeren staat los van dit project, maar we zullen deze problematiek in de organisatie uitzetten en vervolgens onderzoeken hoe we de overlast kunnen verminderen.</i>	1, 77
Overlast voor mijn huis (Teylerplein 53) van de	<i>Wij plaatsen op elke bushalte een prullenbak en verder maakt de beheerder van de abri's de abri met grote regelmaat schoon.</i>	



Haarlem

bussen die stoppen, remmen en weer optrekken. Niet wenselijk.	<i>Deze opmerking is niet meer van toepassing. De huidige halte 6 aan het Nagtzaamplein t.h.v. Nagtzaamstraat 88 blijft gehandhaafd, waardoor de halte 9 aan het Teylerplein vervalt.</i>	
Vele malen verzoek gedaan bij gemeente voor plaatsen van overdekte fietsenstandaard aan achterzijde Teylerplein, hier staan geen woonhuizen. Verzoek is stelselmatig afgewezen omdat er geen geld beschikbaar is, nu wel halte verplaatsen en fietsenstandaard, ondanks recessie.	<i>Het verzoek om fietsenstandaards aan de achterzijde van het Teylerplein is ons niet bekend en valt buiten het kader van dit project. De financiering van het toegankelijk maken van de bushaltes betreft een ander budget dan dat voor overdekte fietsenstallingen. Wel zullen nagaan wat de stand van zaken is van dit verzoek.</i>	1



Lijn 2, halte 27 en 28, A. Internationalweg		
Verkeer		
<p>Huidige haltes zijn goed bereikbaar en geven niemand overlast en brengen niemand in gevaar.</p> <p>Uitbreiding van een bushalte onnodig, omdat de reeds bestaande bushalte op kleine afstand van de nieuwe locatie staat. En wij zijn al onevenredig zwaar belast met de hoeveelheid verkeer in deze straat.</p>	<p><i>De huidige haltes zijn te beperkt. Er is geen regelmatige verdeling van haltes in de Zuiderpolder. De vereniging voor reizigers in het openbaar vervoer ROVER heeft om de herindeling gevraagd en zij heeft veelal goede expertise op dit punt. Het algemeen belang voor toegankelijkheid van bushaltes is in dit geval maatgevend en doorslaggevend.</i></p>	5, 20, 21, 25, 32 t/m 73
<p>Toename van overlast van stoppende en optrekkende bussen, gemiddeld 90 bussen per dag, geluid, (lucht)vervuiling, verkeer, filevorming.</p> <p>Nieuwe plek is een verkeersonveilige plek waardoor een gevaarlijke situatie kan ontstaan voor weggebruikers.</p>	<p><i>Er is geen sprake van smerige uitlaatgassen, want de bussen rijden op aardgas en van deze bussen zijn de uitlaatgassen nauwelijks vervuילend. Overige stijging van overlast is zeer beperkt (nihil). Het stoppen van de bus vindt slechts 4 à 6 keer per uur plaats. Daarbij stopt de bus alleen als er passagiers willen in- en/of uitstappen. Dit is lang niet altijd het geval.</i></p> <p><i>Ongetwijfeld zullen er af en toe auto's moeten wachten achter de bus, maar dat komt de beperking van de snelheid van het autoverkeer en daarmee de verkeersveiligheid alleen maar ten goede.</i></p>	20, 21, 42, 47, 63, 66, 68, 61, 32
<p>Toename van optrekkend en remmend verkeer doet de grond verder inklinken. Dat is nu reeds 50 cm.</p>	<p><i>Extra inklinking (zetting) naar aanleiding van optrekkend en remmend verkeer zal niet plaatshebben. Inklinking/zetting is sinds de aanleg van het hele gebied als natuurlijk proces opgetreden en heeft na al die jaren nagenoeg zijn einde bereikt.</i></p>	20, 32
<p>Opstopping van verkeer vanwege vuilophalendienst die de (2 x pw) vuilcontainer komt legen.</p>	<p><i>Dit aspect heeft niets van doen met het openbaar vervoer, de eventuele overlast is bovendien van zeer kortstondige aard.</i></p>	20
<p>De huidige onoverzichtelijke situatie van in/uitrit van de parkeerplaatsen/woonblokken en in/uitrit van het fietspad zal tot nog meer onveiligheid leiden.</p>	<p><i>Bij het ontwerp is rekening gehouden met de uitritten. Als er een bus staat is de doorgang tijdelijk belemmerd. Daarna is het zicht weer normaal. Gezien het kortstondige karakter is dit geen bezwaar.</i></p>	20, 26



Haarlem

De grond trilt als er een bus voorbij komt.	<i>In de huidige situatie rijden er ook bussen, deze situatie verandert niet. Dit is niet relevant in het kader van dit project.</i>	25
In nieuwe situatie stopt de bus op 4 meter van ongelijkwaardige kruising, dit is strijdig met verkeerswet.	<i>Dit is niet strijdig met de verkeerswetgeving.</i>	26
Het is voor onze wijk vanwege verkeersveiligheid een achteruitgang geen vooruitgang.	<i>Geen reden om aan te nemen dat de verkeersveiligheid afneemt door een bushalte</i>	26, 45
Als versmalling weggaat, rijden auto's nog harder. Willen we niet	<i>De vormgeving van de versmalling blijft, het zijn echter geen harde obstakels meer, dus dit effect zou kunnen optreden. De exacte haltelocatie is voor een groot deel bepaald door het gegeven dat andere locaties voor woningen zouden zijn gelegen. Om dit te vermijden is er voor deze locatie gekozen, hetgeen wel het verlagen van de wegversmalling noodzakelijk maakte. Het feit dat de bus daar stopt werkt weer positief uit voor de snelheid. Er zal worden onderzocht of op een andere locatie in de nabijheid extra verkeersremmers kunnen worden geplaatst</i>	39
Er ontstaat een schijnveiligheid, de bus stopt, men steekt de weg over met het risico dat ze geschept worden door inhalende voertuigen achter de bus	<i>Bij het oversteken, indien er een bus (of ander obstakel) staat moet men altijd goed opletten en rekening houden met passerend verkeer. Men kan ook even wachten totdat de bus weer vertrekt. Bij andere haltes blijkt niets van dit soort negatieve effecten</i>	32 t/m 73
Hier geldt de 30 km/h zone, welke nu al met grote mate wordt overschreden.	<i>Het halteren op de rijbaan heeft een snelheidsverlagend effect</i>	32 t/m 73
Groen/Bomen		
Bezwaar tegen de bomen die gaan verdwijnen t.b.v. de nieuwe halte.	<i>Uitgangspunt is dat de bomen worden gehandhaafd, maar waarschijnlijk worden 4 bomen iets naar achteren verplant.</i>	21, 32 t/m 73



Inrichting/straatmeubilair		
Bezwaar tegen het verdwijnen van zebrapad en de vluchtheuvels. Dit is de enige veilige plek waar de kinderen, volwassenen en fietsers kunnen oversteken. Het wordt zeer intensief gebruikt, ook om naar de ondergrondse vuilcontainer te kunnen gaan. Zonder deze obstakels wordt het een racebaan. Er zouden meer obstakels moeten komen i.p.v. minder. Het is een kindvriendelijke buurt met een school vlakbij.	<i>De kinderen van de school steken daar niet over. Er zal worden onderzocht of op een andere locatie in de nabijheid extra verkeersremmers kunnen worden geplaatst.</i>	18, 20, 21, 25, 26, 32 t/m 73, 78
Mogelijk vandalisme van deabri met bijbehorend gevaar. Ze worden regelmatig vernield.	<i>Dit is een afgeleid probleem en geen reden om eenabri niet te plaatsen</i>	20
Voor de nieuwe haltes moeten er 3 parkeerplekken worden ingeleverd terwijl er een chronisch parkeerprobleem is. Norm is 1.2 parkeerplaats per woning. Dit is nu al niet haalbaar.	<i>Er worden helaas 2 parkeerplaatsen verwijderd. Compensatie in de wijk is momenteel niet mogelijk.</i>	5, 20, 21, 25, 32 t/m 73
Het gaat ten koste van 2 parkeerplaatsen. Deze moeten in ieder geval gecompenseerd worden in het parkeergebiedje tussen nrs. 39 en 41.	<i>Ja, dat klopt. Helaas kunnen deze niet gecompenseerd worden.</i>	78
Zebrapad en fietsoversteek zien wij niet terug in de nieuwe situatie. Dit is een verbinding met gebied achter de houten huizen.	<i>Wij denken niet dat de verkeersveiligheid slechter wordt door de aanleg van de bushalte.</i>	78
Bewoners willen meer parkeerruimte op het pleintje dat aan halte 27/28 grenst. Daar wordt nu op het gras geparkeerd.	<i>Dat valt buiten het kader van dit project. Op dit moment wordt gewerkt aan het inventariseren van locaties in de Zuiderpolder waar extra parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd.</i>	21
Het pleintje tussen A. International weg en R. Slanskystraat is hoognodig aan renovatiebeurt toe. Herbestrating en speeltoestellen kunnen bijdragen aan betere woonomgeving. Dit liever dan een totaal overbodige halte.	<i>Dit zou het geval kunnen zijn, maar dat valt buiten het kader van dit project. Zal worden doorgegeven aan de beheerders van pleintje en speeltoestellen.</i>	21
De nieuwe haltes levert geen enkele bijdrage aan de door u gestelde bereikbaarheid en de afstand tussen de huidige haltes is niet meer dan 500 mtr.	<i>De maximale afstand tussen haltes is volgens het programma van eisen voor het openbaar vervoer 400m. Hiervan wordt langs buslijn 2 niet uitgegaan want de halteafstand is veelal ca. 250m. Deze halte zorgt ervoor dat deze maat ook in Zuiderpolder ontstaat, hetgeen gezien het karakter van de buslijn, namelijk een ontsluitende lijn, zeer acceptabel is.</i>	26, 39, 32



Haarlem

Pal voor woningen, waardeloos	<i>De bushalte is juist niet voor de woningen gepland.</i>	35
Er zijn al te weinig parkeerplaatsen, dit gaat ten koste van parkeerplaatsen	<i>Klopt. Op dit moment wordt gewerkt aan het inventariseren van locaties in de Zuiderpolder waar extra parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd.</i>	40, 41, 42, 43, 51, 55, 58, 63
Als verkeersremmende obstakels worden weggehaald is de straat niet meer conform de richtlijnen voor 30 km/h zone.	<i>Dat is niet per sé het geval, elk 30km-gebied ziet er anders uit, dus dat hangt niet af van het aantal verkeersremmers. Er zal worden onderzocht of op een andere locatie in de nabijheid extra verkeersremmers kunnen worden geplaatst.</i>	32 t/m 73
Blij dat de gemeente de bestaande haltes gaat vernieuwen	<i>Dank u voor de steun</i>	32
Alle bewoners van de Amnesty Internationalweg op de hoogte houden van de ontwikkelingen	<i>De personen die hebben gereageerd zullen direct op de hoogte worden gehouden wat betreft de verwerking van de zienswijzen. Daarbij worden de gegevens na vaststelling door B&W openbaar gemaakt en zijn dan voor iedereen toegankelijk. Voor en tijdens uitvoering zullen direct omwonenden en overige belanghebbenden ook worden geïnformeerd.</i>	32
“bestaand verkeerseiland verwijderen, vlak straten met witte betonstraatstenen”; is dit fikswerk (tijdelijk dus) of permanent? Dit deel van de straat is al zo slecht.	<i>Uiteraard is de aanleg van de bushalte definitief. De eventuele onderhoudsachterstand van de weg valt buiten het kader van dit project.</i>	78
Vreemde aanleg geleidetegels; geen begin, alleen parallel aan de markeringtegels. In legenda staat symbool voor fietsenstandaard. Deze vindt men niet terug in de tekening. Was dit niet een voorwaarde voor de nieuwe bushaltes? Ook handig om een straatlantaarn (oostzijde) 2 meter te verplaatsen	<i>We nemen suggesties als deze mee in het definitieve ontwerp</i>	78
Fietsen		
Overig		
Huidige plek is de locatie van een verzamelplek van de groenbakken. Deze zullen de nu al onveilige verkeerssituatie negatief beïnvloeden omdat de bakken veelal 's avonds pas worden	<i>Wij denken niet dat dat invloed heeft op de verkeersveiligheid.</i>	20



weggehaald.		
Groot ongenoegen vanwege gebrekkige informatieverstrekking Bewoners in directe omgeving hebben geen brief ontvangen, informatieverstrekking is alleen gericht aan bewoners die direct aan de haltes grenzen. Bewoners zijn niet betrokken, laat staan geïnformeerd.	<i>De informatieverstrekking is in onze ogen goed geweest en geheel in lijn met de inspraakverordening van de gemeente Haarlem. Bewoners in de directe nabijheid hebben persoonlijk een brief gehad. Voor overige belanghebbenden is een advertentie geplaatst in de stadskrant met verwijzing naar balie publieksdienst en /of internet voor aanvullende informatie.</i>	21, 25, 32 t/m 73
Halte is overbodig. Bus voor 99% leeg en andere haltes zijn op 1 minuut loopafstand. De overige 1% stapt uit op Haarlem-Spaarnwoude. De bushalte is niet gewenst Noodzaak extra halte onduidelijk Totaal geen behoefte aan	<i>Voor degenen die bezwaren maken is dat mogelijk het geval. Voor de busreizigers in de wijk geldt dat niet. Hier is sprake van algemeen belang ten opzichte van individueel belang</i>	21, 25, 32 t/m 73, 78 35, 40, 43, 44, 47, 32
In hoeverre consequenties m.b.t. veiligheid, geluid, parkeerplaatsen, afvalcontainers, etc. geëvalueerd is volledig onduidelijk.	<i>Dit is een normale procedure. Nieuwe gemeentelijke plannen in de openbare ruimte worden ontwikkeld aan de hand van een ontwerp. Inspraak is er mede voor om te inventariseren of met alle consequenties is rekening gehouden.</i>	35
Brief suggestie veranderen bushalte maar dit is nieuw te plaatsen halte	<i>Kan zijn dat die indruk is gewekt, maar dat verandert niets aan de feitelijke situatie en de mogelijkheid voor inspraak</i>	32
Verlengen inspraaktermijn met 1 week is te kort, dus onacceptabel.	<i>Er is niet strikt de hand gehouden aan de inspraaktermijn. Verder is het zo dat het totaal aan haltes wel erg omvangrijk en complex is, maar het blijkt dat bewoners uitsluitend reageren op de halte in de directe nabijheid en zich niet verdiepen in andere halten. Voor het reageren op een enkele halte vinden wij een termijn van 4 weken acceptabel</i>	78
Het is bijzonder irritant voor de bewoners, bijzonder aan de westzijde, als er zo dicht op het huis een bushalte staat	<i>De overlast van bewoners door de bushalte zien wij niet zo omdat de halte niet voor woningen wordt aangelegd</i>	78



Lijn 3, halte 5 en 6, Vergierdeweg		
Verkeer		
Groen/Bomen		
Inrichting/straatmeubilair		
Geen abri voor raam i.v.m. mogelijk vandalisme en er stappen maar paar mensen op bij deze halte, veel meer aan overzijde, ri station. Na onderzoek nog minder bussen, minder opstappers. Toen al geen abri, nu helemaal niet. Voordelen wegen niet op tegen de uitnodiging tot vandalisme, hoop ergernis, uitzicht pal voor raam. Bankje zou al voldoende zijn.	<i>Abri in de andere richting wordt juist geplaatst om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. De richting Delftplein zal naar verwachting steeds belangrijker worden vanwege ziekenhuis en de overstapmogelijkheden op die halte (Regionethalte). Abri staat op redelijke afstand van woning. Vandalisme e.d. is een afgeleid probleem en geen reden om een abri niet te plaatsen</i>	2
Halte ligt dicht bij uitrit, plaatsen van abri leidt tot gevaarlijke situatie.	<i>Abri wordt geplaatst volgens de voorschriften. Er is voldoende uitzicht.</i>	2
Bushalte naar voren plaatsen richting pleintje vlak voor Vergierdeweg. Dichterbij winkels, apotheek, dokterspraktijk, gelijk aan andere bushaltes aan de Rijksstraatweg, niet meer pal voor woonhuizen	<i>Zou inderdaad een betere locatie zijn., is helaas niet mogelijk vanwege gebrek aan ruimte daar ter plaatse.</i>	2
Goed plan toegankelijkheid verbeteren maar slecht plan om abri voor ons raam te plaatsen op een halte waar nauwelijks iemand opstapt. Wekt meer ergernis dan dat het toegankelijkheid en comfort verbeterd. Er stapt hier gemiddeld 1 persoon per dag op terwijl er veel meer mensen tegenaan moeten kijken.	<i>Zie antwoord hiervoor</i>	2
Fietsen		
Overig		



Haarlem

Lijn 3, halte 13 en 14, Nassaulaan		
Verkeer		
Door foutparkeerders ingang ventweg regelmatig geblokkeerd. Dan toch nog toegang tot ons complex door half over bushalte te rijden. Na wijziging niet meer mogelijk. Graag meerdere onderdelen aanpakken om foutparkeerders tegen te gaan.	<i>Zal naar worden gekeken bij uitvoering. Overigens zal de verhoogde bushalte er toe leiden dat er minder wordt fout geparkeerd, omdat men dan de weg verspert, terwijl dat nu niet het geval is.</i>	3, 7, 9
Door versmallen stoep komt het gemotoriseerde verkeer dichters langs woning (Nassaulaan 30) waardoor de geluidsdruk wordt verhoogd. Gezien bouwjaar van onze woning wordt door versmalling niet voldaan aan huidige akoestische normen van bouwbesluit. Nu voelen wij al elke bus die langsrijdt. Dit zal in nieuwe situatie erger worden en kan schade aan onze gevel opleveren.	<i>Het trottoir wordt iets versmald om de bushaltehaven dieper te maken. De bus staat daar echter stil of rijdt zeer langzaam. De rijbaan van de doorgaande weg komt niet dichters bij de gevel, dus er verandert niets aan de geluidbelasting</i>	19
Groen/Bomen		
Nassaulaan is echt stiefkindje, er ontbreekt enige vorm van groen, graag bomen of bakken met bloemen (Haarlem is bloemenstad)	<i>Wij kunnen ons voorstellen dat dit gewenst wordt. In het kader van de bushaltes kunnen wij dat niet oplossen. Zodra de Nassaulaan wordt opgevoerd om onderhoud te plegen of de inrichting te gaan veranderen zal daar een aparte inspraakprocedure voor worden gestart. Daar kunt u dan uw suggesties/zienswijze kenbaar maken.</i>	7, 11, 22
Inrichting/straatmeubilair		
De stoep aan de zijde van 15A is veel te smal, verzoek om minimaal 8 tegels breed te maken, is nu 3 tegels. Hierdoor blijft er, wanneer de parkeerders 2 wielen op de stoep zetten, 50 cm over van auto tot voordeur. De ventweg is breed genoeg.	<i>Valt buiten het kader van dit project. Zodra de Nassaulaan wordt opgevoerd om onderhoud te gaan plegen of de inrichting te gaan veranderen zal daar een aparte inspraakprocedure voor worden gestart. Daar kunt u dan uw suggesties/zienswijze kenbaar maken.</i>	7, 204
De stoep aan ventweg voorzien van gele streep zodat het duidelijker is dat er niet geparkeerd mag worden	<i>Dit valt buiten het kader van dit project. Zodra de Nassaulaan wordt opgevoerd om onderhoud te gaan plegen of de inrichting te gaan veranderen zal daar een aparte inspraakprocedure voor worden gestart. Daar kunt u dan uw suggesties/zienswijze kenbaar maken.</i>	7



Wat zijn de plannen voor ondergronds verzamelen huisvuil en waar komen deze in de nieuwe inrichting van de straat?	<i>De definitieve plaats van de ondergrondse bakken is nog niet bekend, in ieder geval kunnen deze niet in de bushalte worden geplaatst. In het kader van de bushaltes kunnen wij dat niet oplossen. Het zoeken naar een goede locatie voor de bakken is een separaat traject.</i>	7
Op uw tekening gebruikt u het woordabri, in reclameterm betekent dit reclamezuil. U geeft aan dat het om een bushokje gaat zoals dat er nu ook staat. Hoe zit dit?	<i>Abri en bushokje wordt door elkaar gebruikt, maar er wordt hetzelfde bedoeld.</i>	7
Nu vrij uitzicht en vinden het onacceptabel dat het wordt weggenomen in ontwerp van nieuwe bushalte ofabri. Graag gedetailleerd ontwerp hoe het (hokje/abri) eruit komt te zien.	<i>Deabri's zijn te zien in de gehele stad. De achterwand en een zijwand van deabri is in principe doorzichtig. In de andere zijwand hangt een reclamecaisson met poster waardoor deze niet doorzichtig is. Tegen de achterwand wordt meestal businformatie opgehangen die slechts een beperkt deel van de achterwand in beslag neemt. Deabri is dus transparant (goed doorkijkbaar).</i>	14
Bezwaar tegen inkorten stoep (inrit/opstelplaats voor parkeerterrein bij nr. 30/32). Op dit moment 4,5 mtr (op tekening oude situatie staat 4,2 mtr) en wordt 3,9 mtr. De kortere opstelplaats van 3,9 m betekend dat de auto's tijdens het in- en uitstappen of wachttijd voor het openen van de deur, deels op de busbaan komen te staan. Dit veroorzaakt levensgevaarlijke situaties en opstoppingen.	<i>Ruimte wordt voor normaal en veilig gebruik voldoende geacht in relatie tot het aantal bussen per uur die stoppen op de bushalte. Het juiste en veilige gebruik van de inrit is de verantwoordelijkheid van de gebruiker. Het doorgaande verkeer heeft voorrang en mag niet gehinderd worden. In de meeste straten waar inritten zijn gelegen zijn de trottoirs smaller dan hier het geval is.</i>	19
Breedte van huidige inrit bij nr 30/32 is 4,6 mtr. Nieuwe situatie wordt 3,65 mtr. De inrit niet versmallen, dit houdt de situatie veiliger en makkelijker met inrijden.	<i>Uitgangspunt van ontwerp is om de inrit zo breed te maken dat de inrit voor normaal gebruik geschikt is. Breder is niet nodig.</i>	19
De inrit staat loodrecht op de rijrichting van de Nassaulaan. Er moet rekening gehouden worden met draaicirkel van 6 mtr (ontwerpregel voor parkeerplaatsen). Hoe smaller de stoep, hoe groter het draaideel op straat is en daarmee verkeershinder.	<i>Bij haaks parkeren is een rijbaanbreedte van 5m noodzakelijk. Een parkeerplaats is echter maar 2,25m breed. De onderhavige inrit is veel breder namelijk 3,90m excl. hoekstukken, dat is dus veel breder dan een parkeerplaats. Dat wil zeggen dat er voldoende ruimte is voor de benodigde draaicirkel.</i>	19



Graag aandacht besteden aan de aankleding ten noorden van de te maken inrit garage/stallingsruimte pand nr. 50. Trottoirgedeelte wordt 8 mtr breed en goed afgeschermd worden met paaltjes of bloembakken om coffeeshopbezoekers te belemmeren op de stoep te parkeren.	<i>Wij zullen bezien of er mogelijkheden zijn om het foutief parkeren tegen te gaan.</i>	22
Voor zover mij bekend heeft de gemeente (afdeling wijkzaken?) plannen trottoirs gedeeltelijk te verbreden aan de huizen kant van de ventweg, aan weerszijden van de inrit Hof van Nassau, om geparkeerde auto's te weren en indraaien makkelijker te maken. Coördinatie is wenselijk	<i>Wij kunnen ons voorstellen dat dit gewenst wordt. In het kader van de bushaltes kunnen wij dat niet oplossen. Zodra de Nassaulaan wordt opgevoerd om onderhoud te plegen of de inrichting te gaan veranderen zal daar een aparte inspraakprocedure voor worden gestart. Daar kunt u dan uw suggesties/zienswijze kenbaar maken. Zodra wordt gestart met de technische voorbereiding zullen de werkzaamheden worden afgestemd met andere werken in de nabijheid voor zover van toepassing.</i>	204
Onduidelijk of opnieuw plaveien van ventweg ook is meegenomen. Is op enkele plaatsen schots, scheef en verzakt.	<i>Dit valt buiten het kader van dit project. Zodra de Nassaulaan wordt opgevoerd om onderhoud te gaan plegen of de inrichting te gaan veranderen zal daar een aparte inspraakprocedure voor worden gestart. Daar kunt u dan uw suggesties/zienswijze kenbaar maken.</i>	204
De functie (laden/lossen) van de gehele ventweg opnieuw bekijken, het is een overblijfsel uit het verleden toen er nog bedrijven gehuisvest waren.	<i>Dit valt buiten het kader van dit project. Zodra de Nassaulaan wordt opgevoerd om onderhoud te gaan plegen of de inrichting te gaan veranderen zal daar een aparte inspraakprocedure voor worden gestart. Daar kunt u dan uw suggesties/zienswijze kenbaar maken.</i>	204
Waarom niet de parkeersituatie heroverwegen, parkeren toestaan door parkeerplaatsen te creëren waar bewoners geen overlast geeft. Dit kan aan de oostkant van de ventweg en niet aan de westkant (pal voor de huizen)	<i>Dit valt buiten het kader van dit project. Zodra de Nassaulaan wordt opgevoerd om onderhoud te gaan plegen of de inrichting te gaan veranderen zal daar een aparte inspraakprocedure voor worden gestart. Daar kunt u dan uw suggesties/zienswijze kenbaar maken.</i>	204
Fietsen		
Overig		



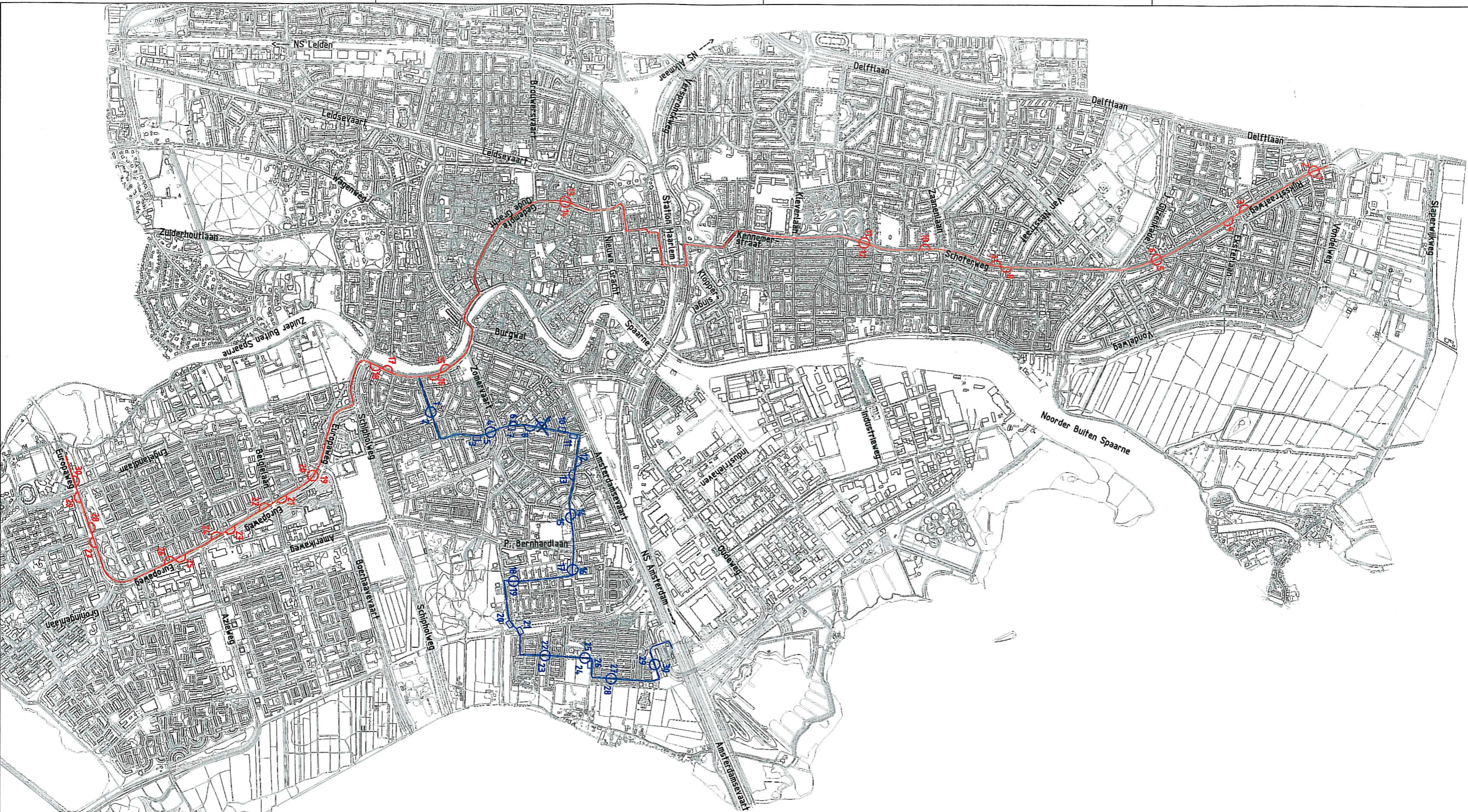
Haarlem

Hoe zit het met huisvuil ophalen, dat wordt nu slechts 1 x per week gedaan.	<i>Valt buiten het kader van dit project.</i>	7
Schaal van de tekening is niet juist.	<i>De schaal van de tekening (1:200) is juist. Kijkt u maar naar de maatlijnen in de nieuwe situatie. (teknr. 5203-C18)</i>	19
Op de tekening 5203-c18 is niet duidelijk welk nummer bij welke halte hoort	<i>Halte 13 betreft halte aan oneven zijde, halte 14 even zijde.</i>	204









Lijn 3, halte 4, Marsmanplein		
Verkeer		
Niet handig om de bus op de rijbaan te laten stoppen. Het belemmert het zicht bij de naderende kruising. Ook voor begrafenisstoeet, ziekenauto of ander snel verkeer blokkeert het de doorgang.	<i>Het stoppen op de rijbaan van bussen passen wij toe in de gehele gemeente, als sprake is van 30km/u wegen of 50 km/u wegen type B. Deze wegentypering komt uit het Haarlems verkeer- en vervoerplan. Het halteren op de rijbaan heeft een gunstig effect op de rijsnelheid van het overige verkeer. De ervaringen leren dat dat het geval is. De bus halteert maar zeer beperkte tijd dus blokkeren lijkt ons niet het geval. .</i>	17
Groen/Bomen		
Inrichting/straatmeubilair		
Bestaande halte ligt in lijn parkeerhavens en neemt dus nauwelijks ruimte in vd rijbaan, hindert het overige verkeer nu niet.	<i>Nieuwe bushalte wordt verschoven in noordelijke richting (van rijbaan af) juist om ruimte te creëren. Daardoor wordt het overige verkeer niet belemmerd. Er is voldoende ruimte voor het overige verkeer, zoals in het ontwerp van de nieuwe halte is weergegeven.</i>	76
Het trottoirgedeelte is breed genoeg om 1 of 2 tegels eraf te halen.	<i>Dat is niet het geval. Dan blijft conform de eisen voor toegankelijkheid onvoldoende ruimte over om voorlangs de boombanden te passeren. Breedte wordt gehandhaafd.</i>	76
Deze halte wordt voornamelijk gebruikt om uit te stappen. Voor de veranderingen moeten er kolken, lichtmasten en bomen verplaatst worden. Een dure oplossing en verspillen van gelden, enkel voor een bushalte. Hele Rijkstraatweg is onlangs vernieuwd.	<i>De betere toegankelijkheid is in het algemeen belang van de reiziger en wordt dan ook landelijk doorgevoerd. De financiering van het toegankelijk maken van de bushaltes wordt zelfs mede mogelijk gemaakt door de Provincie.</i>	76
Fietspad veranderen en gedeeltelijk verhogen, dit lijkt mij een zeer gevaarlijke situatie.	<i>De aanpassingen die aan het fietspad worden gedaan hebben geen invloed op de veiligheid</i>	76
Er moeten enkele parkeerplaatsen verdwijnen in een gebied waar al een groot tekort is aan parkeerruimte.	<i>Klopt, helaas is er geen mogelijkheid om de 2 à 3 parkeerplaatsen in de naaste omgeving te compenseren.</i>	76
Fietsen		
Overig		

Lijn 3, halte 16, Byzantiumstraat		
Verkeer		
<p>Het is het smalste gedeelte van de hele straat waardoor stoppen van voertuigen langs trottoir voor gevaarlijke situaties zorgt. Het verkeer dat langs de stil staande bus rijdt komt gevaarlijk op linkewegheft terecht.</p> <p>Verhogen trottoir leidt tot gevaarlijke situaties, er worden nu noodzakelijke apparatuur geladen en gelost voor werkzaamheden aan straat of woningen anders zal men noodgedwongen langs trottoir moeten laden/lossen.</p>	<p><i>Er is nu al een halte op dezelfde plaats, dus er verandert niets aan het halteren van de bus. Wij zouden de bus overigens liever in een haltehaven laten stoppen, dat is echter gezien de beperkte ruimte niet mogelijk. Indien de Schalkwijkerstraat in de toekomst wordt heringericht zal het misschien wel mogelijk zijn om een haltehaven aan te leggen.</i></p> <p><i>Rijden op het trottoir mag niet. Dat staat los van het feit of het stoppen op de rijbaan gevaarlijk is of niet. Indien dat het geval is moet men elders de auto neerzetten. Dit probleem heeft overigens geen relatie met de bushalte</i></p>	29, 30, 31
Inrichting/straatmeubilair		
<p>Het plaatsen van de abri, wat ook nog eens fungeert als reclamezuil blokkeert het vrije uitzicht, blokkeert de vrije doorgang, nodigt jongeren uit rond te hangen wat tot overlast kan zorgen. Dit alles betekent achteruitgang woongenot en waardevermindering van de woning. Het uitzicht vanuit erker is onderdeel van beslissing om de woning te kopen, toender tijd was er niets bekend over wijziging.</p>	<p><i>De abri's zijn te zien in de gehele stad. De achterwand en een zijwand van de abri is in principe doorzichtig. In de andere zijwand hangt een reclamecaisson met poster waardoor deze niet doorzichtig is. Tegen de achterwand wordt meestal businformatie opgehangen die slechts een beperkt deel van de achterwand in beslag neemt. De abri is dus transparant (goed doorkijkbaar). Vanuit de erker kan ook langs de abri worden gekeken</i></p>	29, 30, 31
Er liggen waterleidingputten op de plek van de abri.	<i>Zal op worden gelet bij de uitvoering</i>	29, 30, 31
<p>Voorstel om bushalte te verplaatsen richting het centrum, voorbij de Byzantiumstraat of Peltenburgerrein. Hier bevindt zich een bredere strook, omwonende, winkels en verkeer worden niet direct belemmerd in uitzicht/doorgang. Bij Peltenburgerrein is nog braakliggend en kan het meegenomen worden in ontwikkelingen. Het ligt tevens dichtbij bushalte nr. 15, aan de overzijde</p>	<p><i>Daar is geen ruimte en het is ook verder weg bij de meeste woningen, waardoor de aantrekkelijkheid en de effectiviteit van de halte afneemt.</i></p>	29, 30, 31



OVERZICHT TEKENINGNUMMER

Haltenummer	Lijn 2 Oost	Lijn 3
01	5204-C01/02	5203-C01/02
02	5204-C01/02	5203-C01/02
03	5204-C03/04	5203-C03/04
04	5204-C05/06	5203-C05/06
05	5204-C05/06	5203-C07/08
06	5204-C07/08	5203-C07/08
07	5204-C07/08	NVT/NVT
08	5204-C09/10	5203-C09/10
09	5204-C11/12	5203-C11/12
10	5204-C13/14	5203-C13/14
11	5204-C15/16	5203-C15/16
12	5204-C17/18	5203-C15/16
13	5204-C19/20	5203-C17/18
14	5204-C21/22	5203-C17/18
15	5204-C21/22	5203-C19/20
16	5204-C23/24	5203-C19/20
17	5204-C23/24	5203-C21/22
18	5204-C25/26	5203-C21/22
19	5204-C25/26	5203-C23/24
20	5204-C27/28	5203-C23/24
21	5204-C29/30	5203-C25/26
22	5204-C31/32	5203-C27/28
23	5204-C31/32	5203-C29/30
24	5204-C33/34	5203-C31/32
25	5204-C33/34	5203-C33/34
26	5204-C35/36	5203-C35/36
27	5204-C37/38	5203-C37/38
28	5204-C37/38	5203-C39/40
29	5204-C39/40	5203-C41/42
30	5204-C39/40	5203-C43/44

-  Locatie nieuwe of te vernieuwen bestaande bushalte
-  Buslijn 3
-  Locatie nieuwe of te vernieuwen bestaande bushalte
-  Buslijn 2 oost
-  Locatie te vervallen bushalte
-  Buslijn 2 oost



STADSBEDRIJVEN HAARLEM

Project: Vernieuwen bushaltes lijn 2 Oost en lijn 3

Overzichtstekening

Maat: 1:1000	Maatstaf: 1:1000	Maat: 1:1000	Maat: 1:1000
14.11.2011	14.11.2011	14.11.2011	14.11.2011

5203-C45

