

# Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. P. Möllers
Telefoon 5113407 E-mail: pmollers@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2010/308644
Te kopiëren: bijlagen
B & W-vergadering van 12 oktober 2010

## Onderwerp

Toegankelijk maken bushaltes lijn 75; beschikbaar stellen krediet

## DOEL: Besluiten

- Het college is bevoegd de aanpassingen aan de haltes van lijn 75 vast te stellen en in te stemmen met de in deze nota benoemde investeringen, voor het uitvoeringsjaar 2010. Dit geldt voor zover het hiervoor benodigde raidskrediet door de raad aan het college is gemandateerd bij de begrotingsvaststelling.
- Het beschikbaar stellen van het krediet is de bevoegdheid van de Raad.

---

## B&W

1. Het college stelt op basis van de inspraakreacties de aanpassingen van de bushaltes langs lijn 75 vast.
2. De kosten van dit besluit bedragen € 270.000. Het college stelt de raad voor het deel van de kosten waarvoor subsidie wordt verleend ad. € 177.600 ter beschikking te stellen uit de IP-post 67.36b van programma-onderdeel 8. Bereikbaarheid en Mobiliteit. De overige kosten, i.c. het niet-gesubsidieerde deel van de kosten ad. € 92.400 worden gefinancierd uit de stelpost Verkeersvoorzieningen IP 67.51.
3. Het college stuurt dit voorstel naar de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht.
4. De aanwonenden, wijkraad, Connexion en degenen die hebben gereageerd tijdens de inspraak ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit en de verdere procedure.

## Raad:

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

# Raadsstuk

**Onderwerp:** Toegankelijk maken bushaltes lijn 75; beschikbaar stellen krediet

**Reg.nummer:** 2010/308644

## 1. 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. Vervolgens zijn lijn 3 en lijn 2 in oost opgepakt, de uitvoering daarvan loopt nog tot in dit najaar door. Nu wordt de aanpak voortgezet met lijn 75 in Schalkwijk.

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.

## 2. Voorstel aan de raad

Een krediet beschikbaar te stellen van € 177.600,= voor het toegankelijk maken van de bushaltes van lijn 75.

## 3. 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 lijn 75 wordt weer een deel van dit beleid verwezenlijkt.

## 4. Argumenten

Deabri's worden aangepast aan de eisen voor toegankelijke bushaltes.

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.

De participatie en inspraak is doorlopen en de uitkomsten zijn ingepast

Informatie over de totale plannen is verstrekt aan Connexxion en de politie en wijkraden. 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 rechtstreeks schriftelijk geïnformeerd over de plannen. Verder zijn de plannen gepubliceerd op de website van de gemeente en in de stadskrant.

De plannen hebben over het algemeen weinig reacties opgeleverd, totaal 8 stuks.

Drie daarvan, waarvan één van de provincie Noord-Holland, gaan over het opheffen van twee haltes aan de Laan van Angers.

In de bijlage vindt u een overzicht van de reacties en ons antwoord op de reacties.

We komen tegemoet aan de reacties op de opheffing van de twee zuidelijke halten in de Laan van Angers door de dichtstbijzijnde halten meer naar het zuiden te verschuiven tot in het plantsoen en tegenover elkaar. Hierdoor ontstaat een optimale verdeling tussen de halten in deze straat (zie overzichtstekening).

Het uitgangspunt voor ons is dat de loopafstanden naar de andere halten nog steeds ruimschoots acceptabel zijn en binnen de norm. We komen wel tegemoet aan de reacties door de te handhaven halten zoveel mogelijk naar het zuiden te verschuiven tot in het plantsoen en ook tegenover elkaar.

De financiële middelen zijn beschikbaar.

De raming van de totale projectkosten bedraagt € 270.000. De raming van de realisatiekosten bedraagt € 184.000. Dit is € 160.000 voor de halten en € 24.000 voor een fietsoverkapping aan de Europaweg. De overige kosten ad. € 86.000 zijn kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht.

De kosten van het aanpassen van de bushaltes van lijn 75 worden gedekt uit IP-post 67.36b van programma-onderdeel 8. Bereikbaarheid en Mobiliteit (tegendekking subsidie) en de eigen bijdrage (i.c. het niet-gesubsidieerde deel) uit de stelpost verkeersvoorzieningen IP67.51.

De provincie heeft voor lijn 75 een subsidie toegezegd. De subsidie is afhankelijk van de werkelijke uitvoeringskosten, maar heeft wel een plafond. Indien de werkelijke uitvoeringskosten hetzelfde zijn als de hiervoor genoemde geraamde uitvoeringskosten van € 160.000, dan kan de subsidie maximaal € 177.600 bedragen.

Samenvatting:

<b>Kosten van dit besluit</b>	
halten	160.000
fietsoverkapping	24.000
subtotaal	184.000
Vorbereiding, administratie en toezicht	86.000
totaal	270.000
<b>Dekking van de kosten</b>	
Bijdrage provincie	177.600
Stelpost VV	92.400
<b>totaal</b>	<b>270.000</b>

Dit project is duurzaam.

De maatregelen zijn in beginsel duurzaam: met deze maatregelen wordt openbaar vervoer weer iets aantrekkelijker gemaakt, waardoor de verwachting er is dat er meer gebruik van zal worden gemaakt. Als dit autoritten scheelt is dat positief. Exacte gegevens over de effecten van toegankelijkheid zijn er niet.

**5. Kanttekeningen**  
geen

## **6. Uitvoering**

Na besluitvorming worden de wijkraad, Connexxion, ROVER, politie, de provincie Noord-Holland en de insprekers hierover actief geïnformeerd.

Met een meervoudig onderhandse aanbesteding zal het project conform het gemeentelijk aanbestedingsbeleid worden aanbesteed. Vervolgens zal uitvoering worden gestart in het najaar van 2010. Daarbij wordt aan de hand van “checklist communicatie bij projecten” gecommuniceerd naar de omgeving van de werkzaamheden.

## **7. Bijlagen**

A - Overzichtstekening van alle halten.

B - Reactienota (ter inzage)

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

## **8. Raadsbesluit**

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

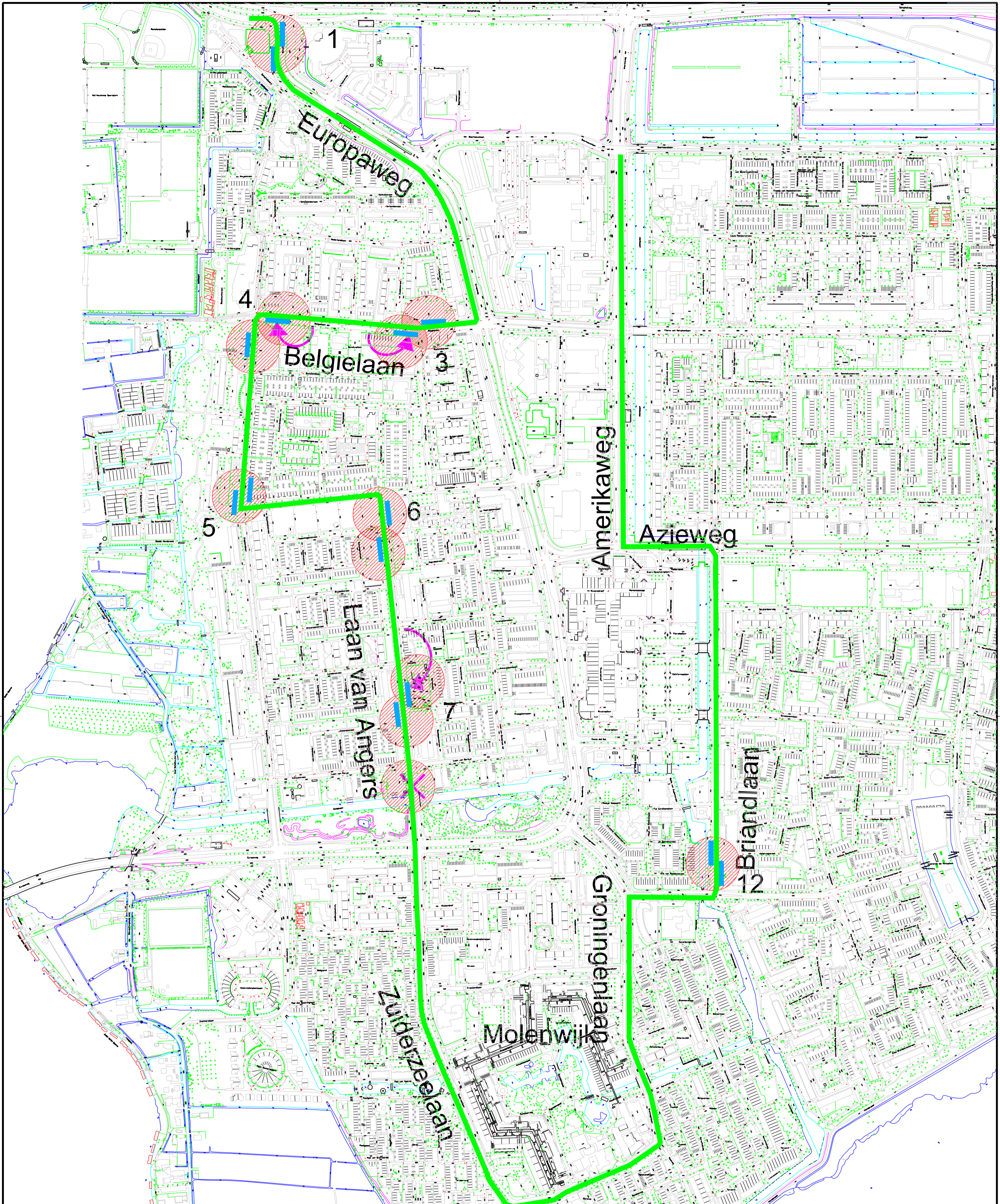
Een krediet beschikbaar te stellen van € 177.600,= voor het toegankelijk maken van de bushaltes van lijn 75.

Gedaan in de vergadering van ... .. (wordt ingevuld door de griffie)

De griffier

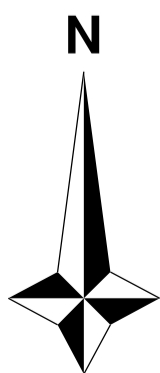
De voorzitter





LEGENDA

- busroute
- bushalte
- verplaatsen bushalte
- vervallen bushalte



wijz.	omschrijving wijziging	get.	gec.	datum
-------	------------------------	------	------	-------

**STEDELIJKE PROJECTEN HAARLEM**

Project : **Aanpassen halteplaatsen Lijn 75**  
 Onderwerp : **Overzichtstekening**



Techniek & Advies

datum : 13 september 2010	opdrachtgever : Gemeente Haarlem	tekeningnr. : 5396-a	wijziging :
schaal : 1:5000	getekend : K. Khuwam	gecontroleerd : -	
formaat : A2	bestek : STB/IB		





Haarlem

## Inspraak aanpassen bushaltes lijn 75

**Inspraak:**

Datum: 13 september 2010

Vraag	Antwoord gemeente	Vraagsteller
Ik vind de plannen voor de bushaltes in de Laan van Angers uitstekend en ik denk dat het veiliger is dan nu het geval is.	Dank voor uw opmerking.	1
Goed als er maar om de rollator gedacht wordt	Dank voor uw opmerking.	2
De bushaltes aanpassen in de Europawijk voor bus 75 is zeker goed. De stenen nu zijn soms zo vreselijk dat je schud in de bus als er gestopt wordt bij de halte. Vooral op de Laan van Angers. Wat mij verbaasd alleen is dat de tekeningen laten zien dat het fietspad tussen rijbaan en trottoir in zit. Bij de andere halten van bus 75 in Molenwijk daar gaat het fietspad achter de halte langs. Dat lijkt mij veiliger als dat de fiets moet wachten totdat de bus vertrokken is. Want 9 van de 10 keer gaat dat niet gebeuren. De fietser gaat om de bus heen over de rijbaan als de bus op het fietspad staat om de passagiers uit te laten stappen. Waarom niet de haltes hetzelfde maken als in Molenwijk. Dan heb je ook een uniforme uitstraling en niet weer wat anders op de route. Zijn er dan problemen met de haltes in Molenwijk? Daar heb ik niets van gelezen.	De bushaltes langs een lijn liggen in vele verschillende straten. Deze straten zijn functioneel gezien vaak verschillend (bijv. 30km of 50 km-snelheidsregime), vandaar dat er soms voor afwijkende oplossingen moet worden gekozen. In de Europawijk kunnen de bussen op de weg halteren, dat wil zeggen dat als de bus stopt de fietsers even wachten of er (voorzichtig) langs kunnen rijden, zolang de bus stilstaat. Ook auto's moeten even wachten. Het halteren van de bus is van beperkte duur, dus dat geeft nauwelijks hinder. Dit wordt elders in de gemeente op dezelfde wijze gedaan. In de Molenwijk rijdt de bus over de route Zuiderzeelaan, Betuwelaan, Groningenlaan. Deze route is in het Haarlems verkeer- en vervoerplan aangewezen als een 50 km-weg type B. Op dat type wegen kan de bus ook halteren op de rijbaan, maar daar is er vanwege de middenberm geen ruimte voor passeren. Vandaar dat daar gekozen is voor haltehavens.	3
Ik reis vaak met lijn 75 van Noord naar Schalkwijk. Mijn vraag is: kan er bij de bushalte bij de liften van de Ripperda een halte komen van bus 75. Het is nl nogal een stuk lopen voor oudere mensen. Of je moet naar het Soendaplein lopen of je moet momenteel naar de Kruisweg lopen om met die bus naar Schalkwijk te komen. Omgekeerd vraag ik u om een halte vlak bij de Kloosterstraat zodat de Ripperda beter bereikbaar is.	Deze vraag valt buiten het kader van de halteaanpassingen in Schalkwijk. Voor het Ripperdatterrein richting station ligt overigens wel een bushalte, maar niet voor lijn 75, dus zou er moeten worden overgestapt.	5
In de Stadskrant van 15 juli heeft een mededeling gestaan over bushaltes op de Laan van Angers, waar ik twee	De bus moet over de Laan van Angers blijven rijden, daar zijn wij het vanuit het openbaar vervoerbeleid bekeken volledig mee eens.	6



Haarlem

## Inspraak aanpassen bushaltes lijn 75

<p>vragen over heb:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Hoe is het idee ontstaan om twee bushaltes te laten vervallen op de Laan van Angers. Ik heb twee werkgroepleden van IVOREZ daar na gevraagd en volgens hun is daar nooit over gesproken. Ook in de toelichting bij het raadstuk wordt daarover niets gemeld. In het ontwerp dat ik heb staan de haltes bij de Laan van Berlijn/Vilnius er nog steeds op. Kunnen jullie dat uitleggen?</li><li>2. Als ik het goed begrijp worden de haltes dit najaar aangepast. Is dat geen geldverspilling als over een paar jaar de straat wordt geherprofileerd? Kan de gemeente dan ook meteen even asfalteren? Want dat ziet er ook niet uit!</li></ol> <p>In de wijkkrant van juni heeft een enquête gestaan over de Laan van Angers. Daarop is door ruim 100 man gereageerd en de uitkomst is duidelijk. Geen knip in de Laan van Angers en de bus moet over de Laan van Angers blijven rijden.</p> <p>Voor de bewoners van de flats L.v.Berlijn en L.v.Parijs is dit een hele achteruitgang. het zijn overwegend oudere mensen en we moeten dan een eind verder lopen. Waarom niet wat dichterbij de brug?</p> <p>Wij hebben kennis genomen van uw plannen mbt de aanpassing van de bushaltes van lijn 75. Wij ondersteunen uiteraard uw voorstel om de haltes aan te passen en op te hogen naar 18 cm. Wel hebben wij een opmerking over de situering van de oostelijke halte Londenstraat aan de Laan van Angers.</p>	<p>Wel geven zodanig grote aanpassingen of reconstructies aan een weg altijd aanknopingspunten om bepaalde zaken van de inrichting te heroverwegen en indien nodig aan te passen. Zowel de reconstructie van de Laan van Angers, als de aanpak van de toegankelijkheid van bushaltes was voor ons aanleiding deze heroverweging te maken.</p> <p>Er is voor gekozen is om de halteverdeling langs het bustraject zo regelmatig mogelijk te doen met ongeveer dezelfde onderlinge afstand. Dat leidt ertoe dat de meest zuidelijke haltes op de Laan van Angers vervallen en dat de andere haltes iets verschuiven. Wij zullen de haltes naar de brug opschuiven.</p> <p>De achtergrond is dat in het openbaar vervoer twee zaken van groot belang zijn, namelijk goed bereikbare opstapplaatsen én reissnelheid. In beginsel liggen bushaltes zo dicht mogelijk bij de woningen waardoor loopafstanden zo beperkt mogelijk zijn. Tegelijkertijd moeten er niet teveel haltes zijn, want dat vertraagt de reissnelheid van de bus. De ligging van de zuidelijke haltes in de buurt van het park langs de Europaweg (waar in één richting geen woningen staan) leidt ertoe dat de loopafstanden relatief groter zijn dan voor een halte in de wijk. Daarnaast zijn de loopafstanden naar de andere haltes nog steeds ruimschoots acceptabel en binnen de norm. Dit leidde tot het voorstel om de haltes op te heffen.</p> <p>Overigens stond het verdwijnen van de haltes bij de presentatie van de plannen van de Laan van Angers ook op de tekeningen.</p> <p>Wij hebben in overleg met de provincie er toch voor gekozen om de haltes nu al aan te leggen en niet te wachten op de reconstructie van de Laan van Angers. Door het nu te doen kan er al zo'n twee jaar van toegankelijke haltes worden geprofiteerd voordat de Laan van Angers wordt gereconstrueerd.</p>	<p>4</p> <p>8</p>
--	---	-------------------





Haarlem

## Inspraak aanpassen bushaltes lijn 75

<p>Wij ondersteunen uw voorstel om de haltes op de Laan van Angers ter hoogte van de Laan van Parijs te schrappen vanwege de relatief korte halte afstand. voorwaarde daarvoor is naar onze mening wel dat de oostelijke halte Londenstraat (halte 7A) iets zuidelijker gesitueerd dient te worden, recht tegenover de westelijk halte Londenstraat (halte 7B). dit kan relatief eenvoudig door de parkeerstrook en de bushalte van de oostelijke halte Londenstraat om te wisselen. Hierdoor blijft de extra loopafstand voor de bewoners aan de Laan van Parijs beperkt.</p>		
<p>Ik vroeg me af of er bij het ontwerp van de haltes voor lijn 75 in Schalwijk rekening is gehouden met de eisen voor MRAnet die de provincie stelt voor MRAnet-haltes. Uit de tekeningen is dat moeilijk op te maken, kunt u mij hier wat helderheid over verschaffen?</p>	<p>Er is geen rekening gehouden met MRA-net eisen. Buslijn 75 is wel MRA-net maar uitsluitend ten noorden van het station. In Schalwijk is het een "gewone" buslijn. Dit komt mogelijk wat vreemd over, maar dat is een kwestie van vervoerkundige aard. De buslijnen die wij bestempelen als MRA-netlijnen moeten nog toegankelijke haltes krijgen. Er wordt nog gewerkt aan ontwerp en financiering van dit type halten, waarbij overigens de toegankelijkheid het zwaarstwegend is en die zal dus niet afwijken wat er nu gemaakt wordt.</p>	<p>7</p>

### Lijst van insprekers:

- 1 mevr. A.S. Kemper-van Dam
- 2 mevr. Kuntze
- 3 dhr. F.M. Geraards
- 4 dhr. J. ten Hove
- 5 mevr. M.M.I.M. Christan
- 6 Kees Schreuders
- 7 Léon Tebbens, ROVER Haarlem
- 8 Provincie Noord Holland