

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. P. Möllers
Telefoon 5113407 E-mail: pmollers@haarlem.nl
Reg.nr. WZ/PROG/2012/423524
Te kopiëren: bijlagen
B & W-vergadering van 4 december 2012

Onderwerp

Toegankelijk maken bushalte Zijlweg t.h.v. de Hasselaerstraat;
vaststellen definitief ontwerp

DOEL: Besluiten

- Het college is bevoegd de aanpassingen aan de halte Zijlweg t.h.v. de Hasselaerstraat vast te stellen
- Het besluit gaat ter bespreking naar de commissie beheer om de inspreekmogelijkheid te bieden aan belanghebbenden.

B&W

1. Het college stelt het definitief ontwerp van de bushalte aan de Zijlweg t.h.v. de Hasselaerstraat vast.
2. De kosten van dit besluit bedragen €38.100. Subsidie wordt verleend door de provincie Noord-Holland ad. €33.300. De overige kosten, i.c. het niet-gesubsidieerde deel van de kosten ad. € 4.800 worden gefinancierd uit de post saldo NH/Connexion 28.1952.
3. De aanwonenden, wijkraad, Connexion en degenen die hebben gereageerd tijdens de inspraak ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit en de verdere procedure.
4. Het college stuurt het besluit ter bespreking naar de commissie beheer

Collegebesluit

Onderwerp: Toegankelijk maken bushalte Zijlweg t.h.v. de Hasselaerstraat; vaststellen definitief ontwerp

Reg.nummer: WZ/PROG/2012/423524

1. Inleiding

In Haarlem worden de bushaltes toegankelijk gemaakt. Dit gebeurt grotendeels lijnsgewijs met subsidie van de provincie Noord-Holland. Deze aanpak is in 2007 gestart met lijn 2 in noord. Vervolgens zijn lijn 3 en lijn 2 in oost en lijn 75 opgepakt. In het voorjaar van 2013 komen lijn 3 (vm. 73) in Schalkwijk, lijn 50/51 en het busstation Schalkwijk in uitvoering. De laatste buslijn waarvoor we subsidie hebben verworven is lijn 14.

De onderhavige halte is één van de haltes van lijn 14. Er wordt vanuit de wijk al sinds lange tijd gevraagd om eenabri op deze halte. Omdat de voorbereiding van lijn 14 nog niet zo ver is gevorderd, wordt deze halte vanwege de dringende wens uit de buurt separaat opgepakt. Dit kan met gebruikmaking van de subsidie.

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. Collegebesluit

1. Het college stelt het definitief ontwerp van de bushalte aan de Zijlweg t.h.v. de Hasselaerstraat vast.
2. De kosten van dit besluit bedragen €38.100. Subsidie wordt verleend door de provincie Noord-Holland ad. €33.300. De overige kosten, i.c. het niet-gesubsidieerde deel van de kosten ad. €4.800 worden gefinancierd uit de post saldo NH/Connexxion 28.1952.
3. De aanwonenden, wijkraad, Connexxion en degenen die hebben gereageerd tijdens de inspraak ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit en de verdere procedure.

3. Beoogd resultaat

Het stad- en streekvervoer over de weg moet 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 deze halte wordt weer een deel van dit beleid verwezenlijkt.

4. Argumenten

De halte wordt aangepast aan de eisen voor toegankelijke bushaltes.

Op grond van het Programma van Eisen voor toegankelijke bushaltes worden aan de halte een aantal veranderingen doorgevoerd die tot doel hebben de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van de halte te verbeteren. Als gevolg van een aantal criteria (onder meer: ruimte op perron, plaatsen van eenabri, logische ligging van de halte, parkeerhinder) wordt de halte aangepast. De voorgestelde locatie voldoet 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. Juist het plaatsen van eenabri is op deze halte heel belangrijk, omdat daar al heel lang om wordt gevraagd vanuit de wijk. Dezeabri is

grotendeels doorzichtig, alleen de zijwand niet omdat daar een reclamepaneel is aangebracht.

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 de halte wonen, zijn rechtstreeks schriftelijk geïnformeerd over de plannen. Verder zijn de plannen gepubliceerd op de website van de gemeente en in de stadskrant.

Het plan heeft 5 reacties opgeleverd, van ROVER, de Fietsersbond en van 3 bewoners in de nabijheid van de halte.

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

De reactie van ROVER was positief, wij vervullen hiermee ook een oude wens van ROVER. We komen tegemoet aan de reacties van de bewoners en de Fietsersbond in de zin dat abri en fietsdoorsteek worden omgewisseld. Dat is nadelig voor de buspassagiers, want de afstand tussen abri en de halterende bus wordt groter. Dit kan zeker voor ouderen en gehandicapten een rol spelen. Het voordeel weegt wel op tegen het bezwaar. Het is hierdoor mogelijk om de abri gedeeltelijk voor de voordeuren van de panden nrs. 31 en 33 te zetten en gedeeltelijk voor het winkelraam van de winkel in het pand nr. 33 waardoor het uitzicht vanuit de woning niet wordt belemmerd.

Ook wordt de laad- en losplaats enigszins ingekort waardoor het blokkeren van de poort minder vaak zal voorkomen.

De financiële middelen zijn beschikbaar.

De raming van de totale projectkosten bedraagt €38.100. Deze raming is opgebouwd uit de realisatiekosten ad. €30.000 en de kosten ad. €8.100 voor voorbereiding, administratie en toezicht.

De provincie heeft voor het toegankelijk maken van de halten van lijn 14 een subsidie toegezegd (nr. 11/65549). De subsidie is afhankelijk van de werkelijke uitvoeringskosten, maar heeft wel een plafond. Bij de hiervoor aangegeven (geraamde) uitvoeringskosten wordt de subsidie €28.500 (95%) voor de uitvoeringskosten en €4.800 (max. 16%) voor de VAT-kosten. Totaal dus €33.300.

De kosten van het aanpassen van deze bushalte van lijn 14 worden gedekt uit subsidie en de eigen bijdrage (i.c. het niet-gesubsidieerde deel) uit de post saldo NH/Connexxion 28.1952 expl.1561.4497.1510.

Deze voorziening stamt uit de tijd dat Haarlem nog opdrachtgever was voor het openbaar vervoer in deze regio, nu een provinciale taak. De voorziening is opgebouwd uit geormerkte bedragen van het Rijk aan de gemeente t.b.v. het toegankelijker maken van het openbaar vervoer.

Samenvatting:

Kosten van dit besluit	
realisatie	30.000
Voorbereiding, administratie en toezicht	8.100
totaal	38.100
Dekking van de kosten	
Bijdrage provincie	33.300
saldo NH/Connexxion 28.1952 uit de exploitatie	4.800
totaal	38.100

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 en de insprekers hierover actief geïnformeerd.

Met een onderhandse aanbesteding zal het project conform het gemeentelijk aanbestedingsbeleid worden aanbesteed. Vervolgens zal uitvoering worden gestart in het voorjaar van 2013. Daarbij wordt aan de hand van “checklist communicatie bij projecten” gecommuniceerd naar de omgeving van de werkzaamheden.

7. Bijlagen

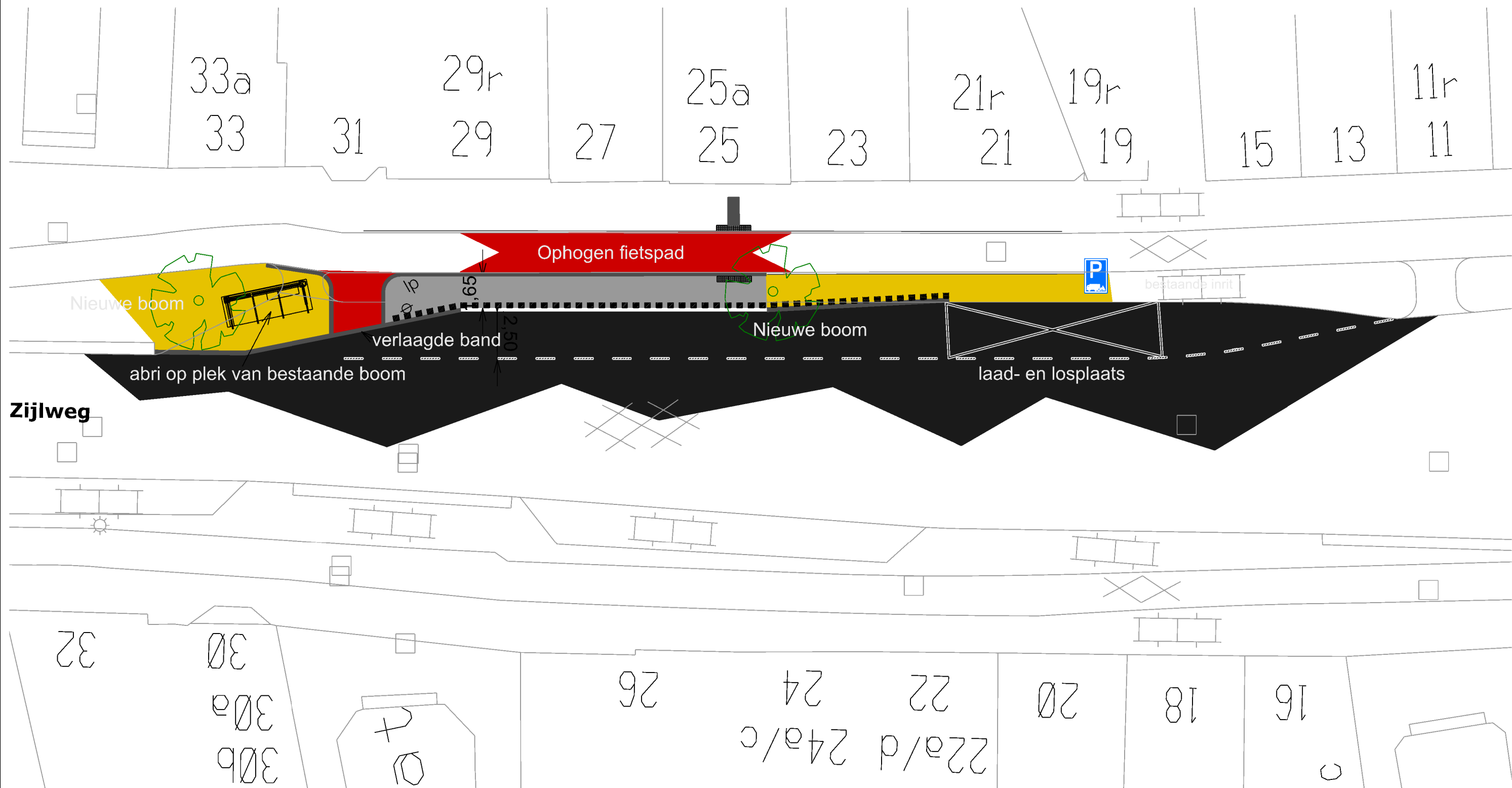
A1 en A2 - Overzichtstekeningen van alle halten.

B - Reactienota

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester




RUIMTELIJK ONTWERP
 definitief ontwerp
 bushalte Zijlweg thv nr 27

getekend: SBB	schaal: 1:200	datum: 27-11-2012
---------------	---------------	-------------------



Inspraaknotitie Bushalte Zijlweg, buslijn 14, t.h.v. de Hasselaerstraat

Inspraak n.a.v. vrijgeven voorlopig ontwerp Zijlweg (t.h.v. Ruychaverstraat), buslijn 14

Datum: bewonersbrief 21 juni 2012

Inspraakperiode van: 21 juni 2012 tot en met 20 juli 2012.

Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
Verkeer		
<p>Zijlweg nr. 19 is een smal pand met aan de zijkant een inrijpoort. Dit is reeds een bestaande situatie sinds 100 jaar. M.b.t. deze situatie is speciaal op de openbare weg een in- en uitrit gecreëerd op de aanrijstrook voor de bus. Deze aanrijstrook is 8 jaar geleden (bij de vorige herinrichting Zijlweg) aangelegd. Voorheen lag de aanrijstrook meer richting huisnr. 33 en was er geen aanrijstrook ter hoogte van nr. 19.</p> <p>Er is nu een laad- en losplaats ingetekend op het voorlopig ontwerp ter hoogte van nr. 19. Het parkeren van auto's en/of vrachtwagens ter hoogte van nr. 19 zal leiden tot gevaarlijke situaties. Nu is de situatie als dat inspreker wil afslaan om de poort in te rijden, stil moet staan midden op de weg om tegemoet komend verkeer doorgang te verlenen. Situatie wordt nog moeilijker als er auto's/vrachtwagens op de laad- en losplaats staan.</p>	<p>De inrit blijft bestaan. We zullen het gemarkeerde gedeelte van de laad- en losplaats iets inkorten waardoor kortere vrachtauto's niet voor de poort zullen staan. Indien er langere vrachtauto's gebruikmaken van de laad- en losplaats dan zal de poort kortstondig worden geblokkeerd. Er zal dan even gewacht moeten worden totdat de vrachtauto is vertrokken. In dat geval kan de vrachtwagen op verzoek mogelijk iets naar voren worden gereden, waardoor de poort weer vrijkomt en er ruimte ontstaat voor het inrijden van de poort.</p>	1
<p>Akkoord en fijn dat de abri wordt geplaatst. Plaatsing abri is geplaatst op verzoek van inspreker op verzoek van reizigers.</p>	<p>Dank voor reactie</p>	2



Haarlem

Inspraaknotitie Bushalte Zijlweg, buslijn 14, t.h.v. de Hasselaerstraat

<p>Abri ontnemt het vrije uitzicht op het Hasselaersplein. Woonplezier wordt sterk verminderd (gezinsleven speelt zich voor belangrijk deel af in voorkamer). Inspreker zal tegen de achterkant van abri aankijken i.p.v. lommerrijke buurt. Naast immateriële – ook financiële schade te verwachten door waardedaling van huis. Inspreker zal zich verzetten tegen VO en wil graag meedenken over alternatieven.</p> <p>Graag indeling behouden zoals deze nu is. Dus, laad- en losplek aan de westkant (t.h. van huisnummers 27, 29, 31, 33) en de bushalte aan de oostkant (t.h. van huisnummers 23 en 25). Bij voorkeur zonder uitzichtbelemmerende abri. Dit geeft extra voordeel dat deze plek dicht bij de meeste winkels aan de Zijlweg begeeft (o.a. Grapedistrict, Fixet, Sassen, Kaptino, Bever). Deze winkels blijven hierdoor makkelijker bereikbaar voor leveranciers. Waarschijnlijk hoeven er dan ook geen bomen te worden verplaatst.</p> <p>Een 2^e optie om de bushalte en laad- en losplaats helemaal te verplaatsen richting genoemde winkels (t.h. van Fixet en Sassen). De daar aangelegde parkeerplekken kunnen dan worden verplaatst naar de plek waar nu de bushalte zich bevindt.</p>	<p>De gemeente heeft een verantwoordelijkheid te voorzien in kwalitatief goede OV-voorzieningen. In de huidige situatie kan dat niet. Voor de abri is geen ruimte en de ruimte op het bushalteperron voldoet niet.</p> <p>Er is veel aan gelegen om hier een abri te plaatsen, omdat daar al jarenlang om wordt gevraagd vanuit de wijk. Deze abri is grotendeels doorzichtig, alleen de zijwand niet omdat daar een reclamepaneel is aangebracht.</p> <p>We zullen het ontwerp zodanig wijzigen dat abri en fietsdoorsteek worden omgewisseld. Dat is nadelig voor de buspassagiers, want de afstand tussen abri en de halterende bus wordt groter. Dit kan zeker voor ouderen en gehandicapten een rol spelen. Wel is het hierdoor mogelijk om de abri gedeeltelijk voor de voordeuren van de panden nrs. 31 en 33 te zetten en gedeeltelijk voor het winkelraam van de winkel in het pand nr. 33, waardoor het uitzicht niet meer wordt belemmerd</p> <p>Verplaatsing over grotere afstand is geen optie omdat de onderlinge afstand van de bushalten dan te klein wordt. Daarnaast gelden bij verplaatsing soortgelijke bezwaren (ruimtegebrek) als op deze locatie. Vandaar dat er voor gekozen is de bushalte in te passen in de buurt van de huidige locatie en daar te zoeken naar een zo optimaal mogelijke inpassing. Het verplaatsen naar een locatie voor de winkels heeft weer andere nadelen. Verder is de halte is ook zeker niet specifiek voor winkelbezoekers, maar voor busreizigers in het algemeen. Dat zijn veel vaker bewoners vanuit de omgeving van de halte dan winkelbezoekers.</p>	<p>3</p>
<p>Bus en abri belemmeren vrij uitzicht op Zijlweg en Hasselaersplein => ernstige aantasting woonplezier ook omdat het gezinsleven aan de voorkant plaatsvindt.</p> <p>Voor de woning is een laad- en losplaats tot 18.00 uur. Na 18.00 uur kan auto voor de deur</p>	<p>Deze bewoner kijkt niet tegen de abri aan, want die staat, volgens de tekening die in de inspraak lag, voor huisnummer 31, niet voor huisnummer 29. Als de bus stopt staat die inderdaad voor het raam, maar dat is maar een heel beperkte tijd tijdens het halteren,. Het huidige laden en lossen voor huisnummer 29 levert meer uitzichtbelemmering op. Vrachtwagens die op de laad- en losplekken staan, staan er vaak langer.</p>	<p>4</p>



Haarlem

Inspraaknotitie Bushalte Zijlweg, buslijn 14, t.h.v. de Hasselaerstraat

<p>geparkeerd worden, inspreker wil deze situatie gehandhaafd blijf (dit heeft in 2008 een rol gespeeld m.b.t.aankoop woning). Door plaatsing bushalte en abri ontstaat waardedaling woning, dus financiële schade. Inspreker wil graag meedenken over alternatieven. Tegen het VO wordt met alle wettelijke mogelijkheden verzet.</p> <p>Graag handhaving van de huidige situatie en indeling zoals deze op dit moment is. Dus, laad- en losplek aan de westkant (t.h. van huisnummers 27, 29, 31, 33) en de bushalte aan de oostkant (t.h. van huisnummers 23 en 25). Bij voorkeur zonder uitzichtbelemmerende abri. Met eventuele verhoging van het wegoppervlak maar expliciet zonder uitzicht ontnemende abri. (wellicht financiële schade met verkoop woning). Tevens risico abri: toenemend vandalisme in de straat door uitgaanspubliek en feestgangers rond Patronaat en richting Overveen gaand uitgaanspubliek. Gevolg is vernielingen aan abri en terugkerende glasschade. Genoemde oplossing veroorzaakt zo geen schade voor bewoners op de begane grond, daarnaast zijn de kosten van deze wijziging op het reeds ontwikkelde conceptplan nihil.</p> <p>Optie 2. Veplaatsen van de bushalte en de laad- en losplaats van ongeveer 50 meter westwaarts (t.h. van Fixet en Sassen). Over een lengte van 50 meter zijn hier alleen maar bedrijfspanden waar niemand op de begane grond woont. De aangelegde parkeerplekken kunnen worden verplaatst naar de plek van de bushalte.</p>	<p>Op de laad- en loshaven die in het plan enigszins in oostelijke richting is verplaatst gaat hetzelfde regime gelden en kan men na 18.00 uur blijven parkeren. Parkeerplaats is alleen niet langer voor de deur.</p>	
<p>Zijlweg thv Ruychaverstraat. Is het ophogen van de bushalte de investering waard? Hoeveel reizigers maken gebruik van deze buslijn?</p>	<p>Verlagen van de bushaven is in een bestaande situatie veel duurder dan het ophogen van het perron en verhoogt de kans op waterophoping .</p>	<p>5</p>



Haarlem

Inspraaknotitie Bushalte Zijlweg, buslijn 14, t.h.v. de Hasselaerstraat

<p>- Het fietspad wordt ter plaatse opgehoogd. De Fietsersbond vraagt om het fietspad à niveau te leggen met de bushalte (gelijk zoals nu).</p> <ul style="list-style-type: none">- Past dat wel gezien de smalle stoep?- Is verlagen insteekhaven bus een idee om de hoogte van 18 cm te bereiken?- Er is nu een fietsdoorsteek, maar die komt nu achter deabri. Is er voldoende zicht?- De Fietsersbond vindt dit geen goed voorstel (in brief zit foto)	<p>Deabri is zo geplaatst, dat wachtende fietsers t.o.v. de weg voor deabri staan en daarmee goed zicht hebben. Als de bus staat gehalteerd, dan zal de wachtende fietser wat meer zorgvuldigheid moeten betrachten.</p>	
---	--	--

1. Arend Boerma en Vered Omesi Zijlweg 19
2. ROVER
3. Barend Koch Zijlweg 31
4. Robert Groen Zijlweg 29 zwart
5. Fietsersbond Haarlem