

Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Mevr. SMJ Vermeulen
Telefoon 0235113377 E-mail: svermeulen@haarlem.nl
GOB/E Reg.nr. 2013/261476
Te kopiëren: A - B
B & W-vergadering van 13 augustus 2013

Onderwerp

Vaststellen definitief ontwerp (DO) en vrijgeven budget voor realisatie HOV-bushalte Zijlvest

DOEL: Besluiten

1. Het college is bevoegd het definitief ontwerp vast te stellen.
2. Het vrijgeven van budget 2014 vooruitlopend op het vaststellen van de begroting 2014 is een raadsbevoegdheid.

B&W

1. Het college stelt het definitief ontwerp vast;
2. Het college stelt de raad voor kennis te nemen van het definitief ontwerp voor aanleg van een bushalte met R-net kwaliteit aan de Zijlvest, een nieuw vrij liggend fietspad, nieuwe voetgangersoversteekplaats inclusief nieuwe verkeersregelininstallatie (VRI), nieuw trottoir langs de Leidsevaart, het op normniveau brengen van openbare ruimte en openbare verlichting;
3. Het college stelt de raad voor uitvoering te geven aan de realisatie van het definitief ontwerp. Kosten hiervan bedragen €480.400,- te dekken uit de jaarschijf 2013: Wegverkeer (€42.700,-) en uit de jaarschijf 2014: Verkeersvoorzieningen (€30.000,-), grondexploitatie Raaks (Complex 014 - €15.000,-), Openbare Verlichting (OVN - €15.000,-), Wegen, Straten, Pleinen (€ 11.000,-) en de BDU subsidiebijdrage van de provincie Noord-Holland van maximaal € 366.700,- als de werkzaamheden voor 1 november 2013 gegund zijn.;
4. Het college stuurt dit voorstel naar de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht.
5. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit.

Raad:

Besluit	Moties en amendementen
in te vullen door griffie	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: Vaststellen definitief ontwerp (DO) en vrijgeven budget voor realisatie HOV-bushalte Zijlvest

Reg.nummer: 2013/261476

1. Inleiding

De huidige bushalte gelegen in de Wilhelminastraat (richting station) kan bij gebrek aan fysieke ruimte niet aangepast worden aan de eisen van toegankelijkheid. Met de opening van het stadskantoor aan de Zijlvest en de voltooiing van het Raaksproject is er voldoende ruimte om de bushalte van de Wilhelminastraat te verplaatsen naar een locatie voor het stadskantoor (een oude wens). Het verplaatsen van de bushalte biedt tevens de mogelijkheid om de verkeersdoorstroming te verbeteren, een nieuw fietspad aan te leggen, en een voetgangersoversteek met verkeersregelininstallatie aan te brengen zodat de bestaande halte aan de overzijde goed bereikbaar wordt. De bushalte is belangrijk, want hij wordt aangedaan door zes buslijnen. Drie daarvan behoren tot het beoogde Randstedelijke HOV-netwerk (R-net). Tot slot kan werk met werk worden gemaakt door de locatie aan de Leidsevaart waar de bouwketen van Dura Vermeer hebben gestaan ten tijde van de bouw van het Raakscomplex te herstellen. In dit werk wordt het smalle trottoir verbreed en geheel vernieuwd.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. Kennis te nemen van het definitief ontwerp voor aanleg van een bushalte met R-net kwaliteit aan de Zijlvest, een nieuw vrij liggend fietspad, nieuwe voetgangersoversteekplaats inclusief nieuwe verkeersregelininstallatie (VRI), nieuw trottoir langs de Leidsevaart, het op normniveau brengen van openbare ruimte en openbare verlichting;
2. Uitvoering te geven aan de realisatie van het definitief ontwerp. Kosten hiervan bedragen €480.400,- te dekken uit de jaarschijf 2013: Wegverkeer (€42.700,-) en uit de jaarschijf 2014: Verkeersvoorzieningen (€30.000,-), grondexploitatie Raaks (Complex 014 - €15.000,-), Openbare Verlichting (OVN - €15.000,-), Wegen, Straten, Pleinen (€11.000,-) en de BDU subsidiebijdrage van de provincie Noord-Holland van maximaal € 366.700,- als de werkzaamheden voor 1 november 2013 gegund zijn.

3. Beoogd resultaat

In algemene zin is het doel om het openbaar vervoer te verbeteren en te versnellen overeenkomstig de beleidsdoelstellingen in het Haarlems Verkeer en Vervoerplan (HVVP). Specifiek voorzien de maatregelen in een verbeterde doorstroming voor het frequente HOV richting Haarlem Station. De verplaatsing van de halte naar de Zijlvest geeft ruimte voor een comfortabele bushalte met ruimte voor een RNet-abri en actuele reizigersinformatie door een nieuw dienstregeling informatie systeem (DRIS). De loopafstanden naar publieksfuncties als het nieuwe stadskantoor en de Pathébioscoop worden korter. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van de bushalte verbetert. Door een nieuwe voetgangersoversteek met een verkeerslicht en een breder, veiliger voetpad verbeteren de bereikbaarheid van de tegenoverliggende bushalte alsmede de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers aan de Zijlvest.

4. Argumenten

De doorstroming van een OV-knelpunt verbeterd

De complexe kruising bij de Raaksbruggen is door de provincie aangemerkt als knelpunt in de doorstroming van het (hoogwaardig) openbaar vervoer. De aanleg van een naast de rijbaan liggende haltehaven, gecombineerd met voorrang voor de bus in de verkeersregeling, zorgt voor verbetering van de doorstroming van de bus. Hiervoor is een BDU-subsidie verleend door de provincie Noord-Holland.

De toegankelijkheid van de bushaltes gaat naar normniveau

De aanpak wordt gecombineerd met de vereisten voor het toegankelijk maken van de bushalte. Dit behelst het ophogen van de halte voor een betere in- en uitstap, het aanbrengen van geleidelijnen voor visueel gehandicapten, aanpassen aan de eisen ten aanzien van de maatvoering, bijplaatsen van een abri (R-Net abri) en een DRIS-paneel voor actuele reizigersinformatie.

De verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers verbeterd

Achter de bushalte wordt een vrij liggend fietspad gelegd. Het toevoegen van een door verkeerslichten geregelde voetgangersoversteek over de Zijlvest ter hoogte van de uitgang van de parkeergarage zorgt voor een veiligere situatie en een betere bereikbaarheid van de bushalte aan de westelijke zijde van de Zijlvest. Tot slot wordt het trottoir aan de zijde van de Leidsevaart vernieuwd en verbreed. De inrichting van de infrastructuur in dit gebied wordt hiermee afgerond.

De resultaten van participatie en inspraak zijn verwerkt

Er zijn voorbesprekingen (participatie) geweest met belanghebbenden t.w. Connexxion, Fietsersbond, Rover en de wijkraad. Er is bij hen tevredenheid over het ontwerp. Informatie over het plan is verstrekt aan bedrijven en bewoners die in de directe nabijheid van een halte zijn gevestigd. Verder is het plan gepubliceerd op de website van de gemeente en in de stadskrant. Het ontwerp heeft enkele reacties opgeleverd. Deze zijn verwerkt in de nota van antwoord (bijlage B).

De financiële paragraaf

De projectkosten voor voorbereiding en realisatie worden geraamd op €480.400,-. De provincie heeft voor de bushalte en de VRI-ervanging subsidie toegekend. De uiteindelijke subsidiebijdrage is afhankelijk van de uitvoeringskosten met een plafond. Indien de uitvoeringskosten hetzelfde zijn als de geraamde kosten dan kan de subsidie maximaal €366.700,- bedragen.

Dekking	
Subsidedekking BDU	€366.700,-
Subtotaal subsidie	€366.700,-
Grondexploitatie Raaks complex 014	€15.000,-
Subtotaal grondexploitatie	€15.000,-
Wegverkeer	€12.700,-
Verkeersvoorzieningen	€30.000,-
Openbare Verlichting op Normniveau	€15.000,-

Wegen, Straten, Pleinen	€11.000,-
Subtotaal Exploitatie	€98.700,-
Totaal	€480.400,-

Er is geen sprake van areaalwijziging. Zodoende wijzigen ook de beheerkosten niet.

Dit project is duurzaam.

De te nemen maatregelen dragen bij aan duurzaamheid. De maatregelen leiden tot een verbetering van de doorstroming van het busvervoer en dragen bij aan een beter gebruik van het openbaar vervoer.

5. Kanttekeningen

Geen mogelijkheid voor laden en lossen voor Pathé

Pathé heeft een zienswijze ingediend op het voorlopig ontwerp waarbij ze bezwaar maakt tegen het wegvallen van de mogelijkheid te kunnen laden en lossen aan de Zijlvest.

Een laad- en losplaats ter plaatse van of in combinatie met de beoogde bushalte toestaan brengt de BDU subsidie in gevaar. Provincie en gemeente staan *wel* toe dat eens per week het afval wordt opgehaald vanaf de bushalte. Dit is een uitzondering die binnen de subsidievoorwaarden wordt gedoogd. Hiervoor kan een ontheffing worden verleend. Daarbij is het Pathé toegestaan eens per week in de nacht, buiten de dienstregeling van de bus, te laden en te lossen vanaf de bushalte.

Risico op achterstand in openbare ruimte elders

Het beslag van €26.000,- op het Programma Onderhouds Werken (POW) 2014 leidt tot overprogrammering van het POW 2014. Hierdoor ontstaat het risico dat andere projecten moeten worden doorgeschoven en er elders in de binnenstad een achterstand in het openbare ruimte programma wordt opgelopen.

Het POW is bedoelt voor beheer en onderhoud. Dit werk is gedeeltelijk te beschouwen als herontwikkeling.

6. Uitvoering

Na goedkeuring van het ontwerp worden wijkraad, Connexion, ROVER, politie, de provincie Noord-Holland en de insprekers hierover geïnformeerd. Het project wordt conform het gemeentelijk aanbestedingsbeleid aanbesteed. De uitvoering van het trottoir aan de Leidsevaart wordt gestart in het vierde kwartaal van 2013. In het voorjaar van 2014 wordt dan gestart met de uitvoering van het overige werk. Daarbij wordt aan de hand van “checklist communicatie bij projecten” gecommuniceerd naar de omgeving en belanghebbenden.

7. Bijlagen

- A. Definitief Ontwerp Bushalte Zijlvest en omgeving
- B. Nota van Antwoord

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

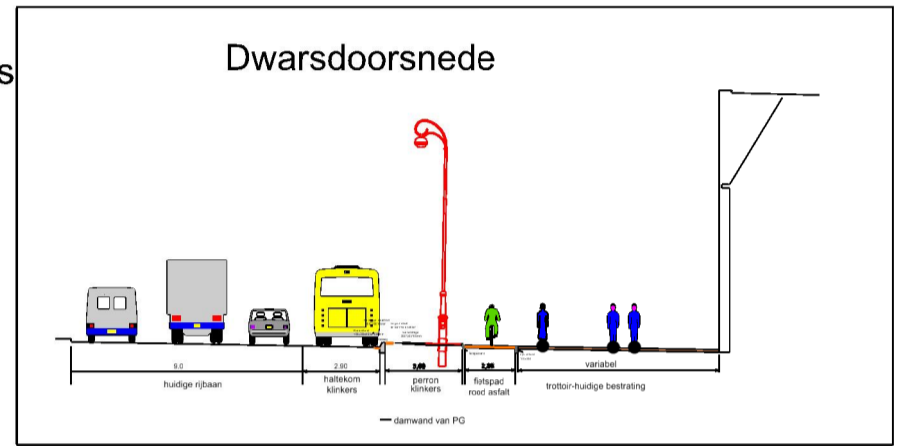
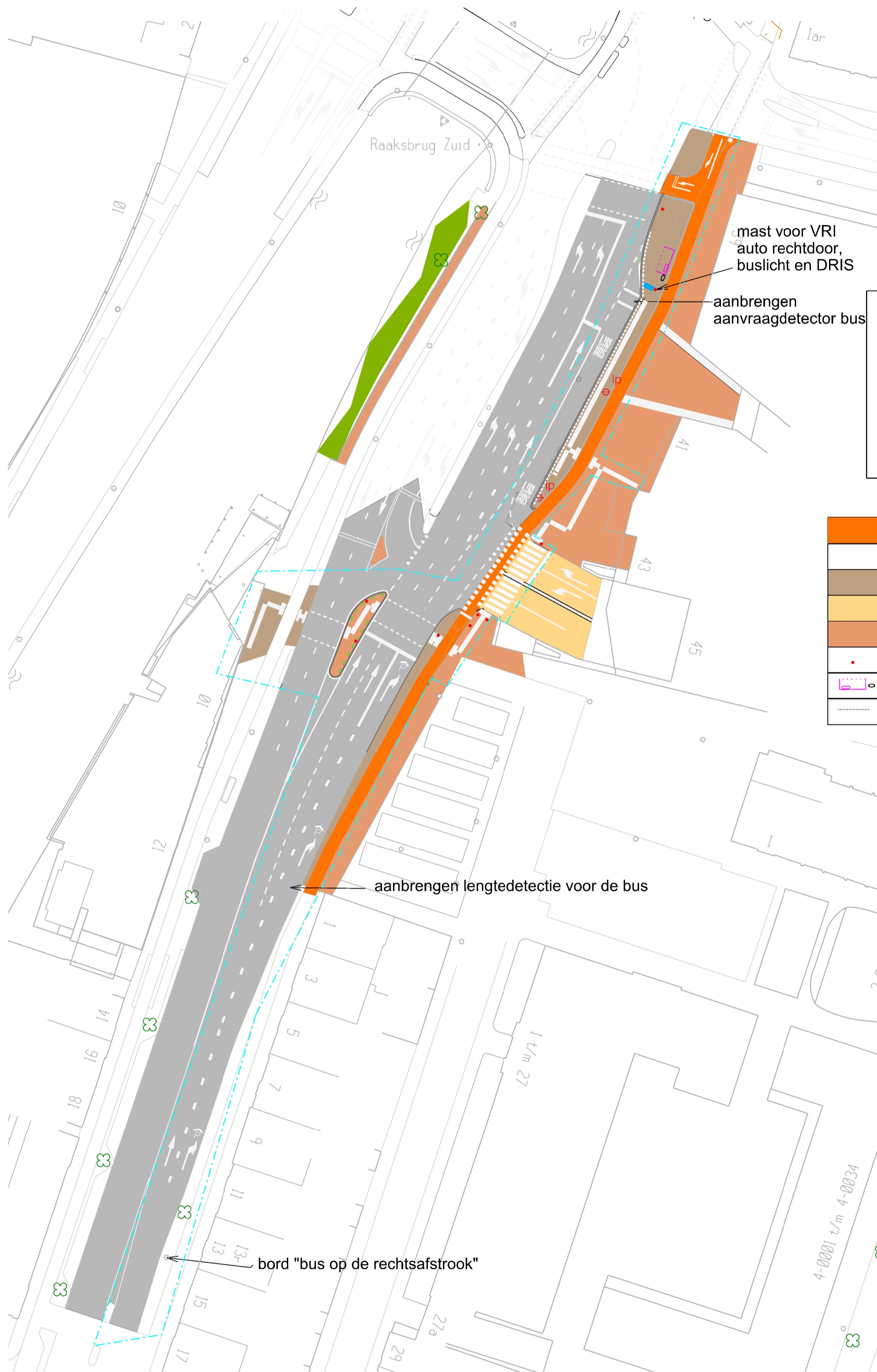
Besluit:

1. Kennis te nemen van het definitief ontwerp voor aanleg van een bushalte met R-net kwaliteit aan de Zijlvest, een nieuw vrij liggend fietspad, nieuwe voetgangersoversteekplaats inclusief nieuwe verkeersregelininstallatie (VRI), nieuw trottoir langs de Leidsevaart, het op normniveau brengen van openbare ruimte en openbare verlichting;
2. Uitvoering te geven aan de realisatie van het definitief ontwerp. Kosten hiervan bedragen €480.400,- te dekken uit de jaarschijf 2013: Wegverkeer (€42.700,-) en uit de jaarschijf 2014: Verkeersvoorzieningen (€30.000,-), grondexploitatie Raaks (Complex 014 - €15.000,-), Openbare Verlichting (OVN - €15.000,-), Wegen, Straten, Pleinen (€11.000,-) en de BDU subsidiebijdrage van de provincie Noord-Holland van maximaal €366.700,- als de werkzaamheden voor 1 november 2013 gegund zijn.

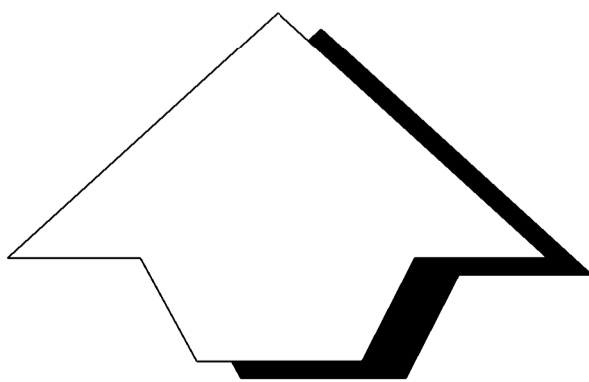
Gedaan in de vergadering van

De griffier

De voorzitter



	rood asfalt, fietspad		DRIS-paneel
	strook KLF, bushalte perron zoals bij ING		werkgrans
	bestaande bestrating in-en uitrit PG		
	bestaande bestrating rondom Raaksgebouw		
	masten mbt VRI		
	abri + afvalbak		
	perronbanden met haltetegels		



RUIMTELIJK ONTWERP			
Onderwerp: Bushalte Zijvest definitief ontwerp			
		tekening nummer: 111VV012	
datum: juli 2013	projectmanager: Saskia Vermeulen	getekend: BMSBB	gecontroleerd:
schaal: 1:200			
formaat: A2			
planfase: DO			



Haarlem

Nota van Antwoord Bushalte Zijlvest

Bewonersbrief vrijgeven inspraak: 16 mei 2012

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen tijdens de inspraakperiode (17 mei 2012 tot en met 14 juni 2012) van de bushalte Zijlvest zijn de volgende wijzigingen in het voorlopig ontwerp doorgevoerd: locatie van de abri is aangepast

Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
Verkeer		
1. We zijn erg blij met de verplaatsing van de halte, omdat deze plek centraal ligt bij het stadskantoor en bioscoop. En vooral ook omdat er hier ruimte is om er een volwaardige RNet-halte van te maken. Deze halte wordt druk gebruikt, er stoppen maar liefst vijf RNet lijnen.	De gemeente Haarlem beschouwt dit als een positieve reactie.	1.
2. Waar komt het DRIS-paneel? Alle R-Net haltes krijgen namelijk een DRIS-paneel. De provincie plaatst deze kosteloos (is nu lopend project), de gemeente hoeft slechts voor een elektriciteits-aansluiting te zorgen.	Het DRIS paneel is toegevoegd op het ontwerp en komt nabij de abri.	1.
3. Is er gedacht aan overige RNet-haltevoorzieningen, zoals blindegeleide strepen, RNet-markeringen die aangeven op het busperron waar de bus stopt, prullenbak, etc?	De gemeente Haarlem voert deze bushalte geheel uit volgens de voorwaarden van R-net.	1.
4. Mooi is dat de stopstreep van autoverkeer teruggezet is, zodat bussen ongehinderd de haltekom kunnen verlaten. Ons is echter onduidelijk hoe wordt omgegaan met de stoplichtenbeïnvloeding. KAR is niet geschikt voor bussen die hier halteren, want met KAR is slechts één melding per bus mogelijk. Als de bus dan gaat halteren, is zijn groenperiode al weer voorbij	In de regeling wordt straks gebruik gemaakt van een KAR-inmelding. Door het inmeldpunt iets voor de stopstreep te plaatsen of door gebruik te maken van een handmatig inmelding door de chauffeur (via een knop op het paneel van de boordcomputer in de bus) kan de bus na haltering zich via KAR inmelden. Bij de eerste gelegenheid kan de busrichting dan groen krijgen. Ook deze oplossing wordt in Haarlem toegepast en heeft als voordeel dat de plek van halteren flexibeler is en dat de lengte van bus niet van belang is. In de halte worden wel zogenaamde verloslussen aangebracht om te voorkomen dat een	1.



Haarlem

Nota van Antwoord Bushalte Zijlvest

<p>voor hij vertrekt van de halte. Wij adviseren daarom om ook een standaard detectielus te leggen in het wegdek van de haltekom, en twee stopstrepen te tekenen voor de chauffeurs: één (dunne) voor de lus, en één erna: de eerste is voor halteren. Na halteren rijdt de bus op naar de tweede, zodat de bus gezien wordt door de lus, en de bus groen kan krijgen. Hierbij is het nodig om een klein bordje met deze aanwijzing te plaatsen voor de chauffeur. Deze oplossing wordt vaker toegepast in Nederland, en was ook toegepast op het Verwulft voor de reconstructie. Deze voorziening vinden wij essentieel om ervoor te zorgen dat de bus niet onnodig moet wachten voor deze stoplichten met een zeer lange cyclustijd, en voldaan wordt aan de uitgangspunten van RNet: snel, stipt en betrouwbaar.</p>	<p>bus die zich niet via KAR kan inmelden zou stranden.</p>	
<p>5. Met de lus uit punt 4 wordt het mogelijk, om de bus vaker groen te geven. Het is niet meer nodig om de hele VRI-cyclus af te wachten, de bus kan vaker even "tussendoor piepen". Dit verhoogt de personen-capaciteit van de kruising: in een paar seconden gaan ineens zo'n 30 a 40 personen de kruising over. Dit is ook conform het HVVP paragraaf 4.2 blz 50 waar staat dat OV op RNet routes ("stamlijnen") prioriteit krijgt boven auto en fiets. Ik wil u dan ook met klem vragen om de VRI-regeling hierop aan te laten passen.</p>	<p>De regeling wordt zodanig aangepast dat de busrichting in elke cyclus zeker 2 keer gerealiseerd kan worden. Gebruikelijk is het om elke richting eenmaal te realiseren maar door een 2^{de} realisatie kan de bus worden bevoordeeld ten opzichte van het overige verkeer. Daarnaast is het mogelijk om bij afwezigheid van verkeer op andere richtingen de busrichting te realiseren zodat deze naast de eerder genoemde 2 keer vaker en/of eerder in de regeling kan komen.</p>	
<p>6. Er is nog steeds geen oplossing gevonden voor het feit dat leveranciers van Pathé veilig kunnen laden en lossen in de nabijheid van de bioscoop. De gemeente onderschat het belang van veilige aan- en afvoer van goederen, diensten en afval. In de ontwikkeling van de openbare ruimte is er geen rekening gehouden met bevoorrading en afvoer van afval van de bioscoop. Door MAB is een laad-</p>	<p>Bij het ontwerpen van de bushalte zijn er diverse opties bekeken om een laad- en losplaats te combineren met de bushalte. Maar deze opties zijn allen niet haalbaar gebleken. Wel zijn er hieruit andere opties (buiten de bushalte) naar voren gekomen die het nader onderzoeken waard zijn. De gemeente Haarlem zal deze opties verder onderzoeken en hierover contact onderhouden met Pathe.</p>	<p>2.</p>



Haarlem

Nota van Antwoord Bushalte Zijlvest

en losplek berekend voor ingang nr. 43, de gemeente heeft dit echter niet als zodanig aangemerkt. Er vindt nu gedoogbeleid plaats door de gemeente, dit zou gedaan worden tot een structurele oplossing ontwikkeld zou worden bij de bouw van de bushalte. Een gedeelte van de busstrook zou aangemerkt worden als laad- en losplek. Dit is niet terug te zien in het voorlopig ontwerp.		
7. Wij zien de fietspadbanden graag aangelegd aan één zijde à niveau, aan andere zijde schuine lage band (of aan beide zijden à niveau).	Het fietspad wordt ten opzichte van het busperron met een klein hoogteverschil overbrugt. Aan de andere zijde is er een vlakke band aanwezig.	3.
8. Er ontbreken haaietanden bij in/uitrit parkeergarage; voor de duidelijkheid vinden wij het aanbrengen van haaietanden gewenst.	De haaietanden zijn verwerkt in het ontwerp	3.
9. Bij de te verwijderen bushalte in de Wilhelminastraat de rijstrook op het kruispunt met Hendrik/Keizerstraat smaller maken en de extra strook verder op laten beginnen. Dit voorkomt hard rijden op het kruispunt (zie bijlage PowerPoint).	De tweede rijbaan zal verder op in de straat worden toegevoegd. Het kruispunt valt buiten dit project.	3.
10. Verder is ons vooroverleg aan de orde geweest dat het aanbrengen van een voetgangersoversteek vanaf fietsenstalling Raaks naar overzijde, de veiligheid van fietser en voetganger ten goede komt; er komen veel voetgangers en fietsers uit het Raaksgebied ter hoogte van de fietsenstalling; als zij in zuidelijke en westelijke richting gaan, zullen zij de keuze om ter hoogte van de Raaks over te steken, niet maken.	De gemeente Haarlem is inmiddels gestart met een haalbaarheidsonderzoek naar deze voetgangersoversteek.	3.



Haarlem

Nota van Antwoord Bushalte Zijlvest

Bijlage 1

Lijst van insprekers, horende bij de Nota Van Antwoord:

1. Reizigersvereniging openbaar vervoer (Rover)
2. Pathé
3. Fietsersbond