

Onderwerp Vaststellen startnotitie bushaltes Rustenburgerlaan	
Nummer	2019/1036464
Portefeuillehouder	Snoek, M.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Smit, D.G
Telefoonnummer	023-5113489
Email	dgsmit@haarlem.nl
Kernboodschap	De startnotitie voor de Bushaltes Rustenburgerlaan wordt vastgesteld. De startnotitie is een globale verkenning van de kansen, belemmeringen en risico's van het project herinrichting Bushaltes Rustenburgerlaan. De balans is gezocht tussen het verbeteren van de doorstroming, de verkeersveiligheid en trillingsoverlast, en de gevoeligheden rondom het busvervoer in de stad. Met het vaststellen van de startnotitie zal gestart worden met de "Definitiefase" van het Haarlems Civiel PlanProces (HCPP).
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter informatie naar de commissie Beheer.
Relevante eerdere besluiten	Reactie investeringsagenda doorstroming OV in commissie Beheer 5 november 2015
Besluit College d.d. 21 januari 2020	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. Het college besluit de startnotitie voor de bushaltes Rustenburgerlaan vast te stellen. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Dit project is ontstaan vanuit de OV investeringsagenda, daarin wordt gekeken naar de mogelijkheden om het Openbaar Vervoer sneller te laten doorstromen, en de Provincie Noord-Holland heeft hiervoor subsidies beschikbaar. Een van de opties daarin is de Rustenburgerlaan. Deze locatie wordt ook gekenmerkt door een verkeersonveilige situatie waarbij het busverkeer conflicteert met het fietsverkeer.

De bewoners van de Rustenburgerlaan uiten al langer zorgen over verkeersonveiligheid. Hoewel de uitvoering van een verbetering van de halte in het vooruitzicht is gesteld, laat de uitvoering naar het idee van de bewoners lang op zich wachten. De bewoners hopen dat juist het moment dat de halte wordt aangepakt, een moment kan zijn om dit te combineren met een verbetering van de inrichting van de Rustenburgerlaan. Voor de gemeente had onderzoek hiervoor geen urgentie; de suggestie van de bewoners was echter wel een reële optie. Door de verstrekking van de subsidie kon er een verkeersveiligheidsonderzoek worden uitgevoerd. Waarvan de opbrengst betrokken kan worden bij de eventuele aanpassing inrichting Rustenburgerlaan, met als aanleiding de verbetering van de halte. Het maakt de bewoners tevens goede gesprekspartners voor de participatie rondom de planvorming. De aanleg van vrij liggende fietspaden vraagt echter om een herinrichting van de weg, waarbij er tevens moet worden gekeken naar andere zaken, zoals boomstructuren en parkeerplekken. Een dergelijk omvangrijk project wordt vanwege de financiële haalbaarheid altijd gekoppeld aan groot onderhoud. De Rustenburgerlaan is in 2011 nog voorzien van groot onderhoud en heeft met de huidige informatie in ieder geval de komende 5 jaar nog geen groot onderhoud behoefte. Het grootste conflict, namelijk het kruisen van fiets- en busverkeer ter plaatse van de bushaltes, kan binnen dit project wel worden aangepakt.

Naast het bovengenoemde zijn de haltekomen toe aan groot onderhoud en ervaren omwonenden trillingsoverlast. Voorafgaand aan de herinrichting van de bushaltes worden in het 2e kwartaal van 2020 maatregelen genomen om trillingsoverlast aan de huidige haltekomen te beperken.

2. Besluitpunten college

Het college van Burgemeester en Wethouders besluit:

1. De startnotitie voor de bushaltes Rustenburgerlaan vast te stellen.

3. Beoogd resultaat

De balans is gezocht tussen het verbeteren van de doorstroming, de verkeersveiligheid en trillingsoverlast, en de gevoeligheden rondom het busvervoer in de stad.

Tegelijkertijd is de oplossing toekomstbestendig, ook een situatie met een OV-hub Schipholweg-Europaweg of het vervallen van R-Net bussen op deze halte is meegewogen bij de inrichting van de halteplaatsen.

4. Argumenten

1. *Verbetering voor verkeersveiligheid*



Door het achter de halte langsbrengen van de fietsers wordt de conflictbeweging tussen fiets- en busverkeer voorkomen. Daarnaast wordt de halteplaats vergroot zodat één lang gelede bus en één bus van normale lengte tegelijkertijd kunnen halteren. Bij een halteplaats voor één bus ontstaat een verkeersonveilige situatie doordat bij de huidige dienstregelingen auto's die op bussen wachten de voetgangersoversteek blokkeren en het risico bestaat dat auto's de wachtende bussen gaan inhalen via de andere rijbaan, tegen het verkeer in.

2. Trillingshinder wordt aangepakt.

In de huidige situatie ervaren meerdere bewoners trillingsoverlast van halterend busverkeer. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de elementenverharding op de huidige bushalte regelmatig los ligt. Reparatiewerkzaamheden van Spaarnelanden worden regelmatig uitgevoerd, maar al binnen enkele dagen wordt de verharding losgereden en ervaren bewoners weer overlast. De wens voor groot onderhoud waarbij dit probleem structureel wordt aangepakt is zowel vanuit de onderhoudsafdeling als de omwonenden hoog.

Naast het onderzoeken van uitvoeringsmaatregelen ter vermindering van trillingsoverlast wordt voorafgaand aan de uitvoeringswerkzaamheden een trillingsmeting gedaan van de huidige situatie en na de herinrichting een meting van de nieuwe situatie, zodat het effect van de maatregelen ter vermindering van de trillingsoverlast meetbaar worden gemaakt.

3. Verbetering van de doorstroming

Het vergroten van de halteplaats naar 31 meter heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en de doorstroming. Door een perron met ruimte voor twee bussen toe te passen treedt vertraging niet of nauwelijks meer op. Het overige verkeer hoeft niet te wachten op de bus en ook de bus zelf kan door de dubbele halte nagenoeg altijd direct halteren. Bovendien ontstaan in deze situatie geen wachtrijen nabij de bushalte die de voetgangersoversteekplaats of het kruispunt met de Voorhelmstraat blokkeren.

4. De oplossing is toekomstbestendig

De oplossing is toekomstbestendig, ook in een situatie waarbij de R-Net bussen niet meer op de Rustenburgerlaan halteren is het vanwege de onvoorspelbaarheid van lijn 80 of een situatie waarbij de Buitenrustbruggen open zijn geweest nog steeds wenselijk om twee bussen tegelijk te kunnen laten halteren.

5. De oplossing is mogelijk binnen het beschikbare budget

De voorgestelde aanpak van de bushaltes past binnen het beschikbare budget.

5. Risico's en kanttekeningen

1. De nieuwe halteplaats neemt meer ruimte in dan de huidige halteplaats

De nieuwe halteplaats is zo ingericht zodat twee bussen tegelijkertijd kunnen halteren en dat fietsers achter de halteplaats langs kunnen manoeuvreren, vanzelfsprekend is hierdoor het ruimtegebruik van de bushalte groter dan in de huidige situatie.

Tijdens de participatiefase zal overleg worden gevoerd met de wijkraden, de omwonenden, en stakeholders (fiets/OV/groen) over de benodigde aanpassingen aan de openbare ruimte rond de bushalte.

1.1. Er worden 4 bomen gekapt

De Rustenburgerlaan is onderdeel van een hoofdbomenstructuur waarbij een groene uitstraling met grote bomen wordt beoogd. De bomen in de huidige situatie die vanwege de inpasbaarheid van de bushaltes gekapt moeten worden zijn niet van de grootte, gezondheid en kwaliteit die is gewenst in een hoofdbomenstructuur. Bij de herinrichting worden ter compensatie nieuwe bomen geplant, waarbij aanvullende maatregelen worden getroffen ten aanzien van de groeimogelijkheden van de boom. Een eerste overleg is gevoerd met stakeholders over de bomenkap en compensatiemaatregelen.

1.2. Er gaan 9 parkeervakken verloren

De nieuwe bushalte kent een groter ruimtegebruik, hierdoor gaan 9 parkeervakken verloren. In de parkeerdrukmeting van een dinsdagnacht in maart 2019 is te zien dat de parkeerdruk in de buurt hoog ligt, maar dat er nog wel capaciteit beschikbaar is.

2. Participatie vindt beperkt plaats

Bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp zullen omwonenden, de naastgelegen wijkraden en stakeholders (fiets/OV/groen) worden geraadpleegd en/of geïnformeerd. Met betrekking tot participatie gaat het met name om de inrichting van het trottoirgebied, groenvakken en fietsvoorzieningen. Ten aanzien van de oplossingsrichting en de dimensionering van de haltekommen is geen ruimte voor participatie en gaat het hierbij om informeren.

6. Uitvoering

Na het collegebesluit;

- Zal gestart worden met de “Definitiefase” van het Haarlems Civiel PlanProces (HCPP).

De start van de realisatie is in het laatste kwartaal van 2020 gepland.

7. Bijlage

1. Startnotitie Bushaltes Rustenburgerlaan