



Onderwerp Vaststellen DO herinrichting bushaltes Rustenburgerlaan	
Nummer	2021/0332900
Portefeuillehouder	Rog, M.R.J.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Clemens, R.C.A.
Telefoonnummer	023-5114699
Email	rclemens@haarlem.nl
Kernboodschap	Om de doorstroming van het OV en de verkeersveiligheid op de Rustenburgerlaan te verbeteren vindt een herinrichting van de bushaltes op de Rustenburgerlaan plaats. Hiervoor is een ontwerp opgesteld waarbij de haltecapaciteit vergroot is, de fietspaden achter de haltes langs geleid worden en de noordelijke halte verplaatst in oostelijke richting. Voor deze ingrepen stelt de Provincie Noord-Holland een aanzienlijke subsidie beschikbaar. Met dit besluit wordt het definitief ontwerp van de herinrichting vastgesteld en de nota van beantwoording van de zienswijzen vrijgegeven.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Gezien de behandeling van de startnotitie en het VO in de commissie Beheer, wordt dit collegebesluit ter bespreking naar de commissie Beheer gestuurd.
Relevante eerdere besluiten	- Startnotitie Bushaltes Rustenburgerlaan (2020/ 628381) in commissie Beheer van 12 maart 2020 -Vaststellen VO en vrijgave voor inspraakprocedure (2021/23376) in commissie Beheer van 11 maart 2021
Besluit College d.d. 31 augustus 2021	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. Het definitief ontwerp “Herinrichting Bushaltes Rustenburgerlaan” vast te stellen. 2. De nota van beantwoording vrij te geven voor publicatie. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Het voorlopig ontwerp van de “herinrichting bushaltes Rustenburgerlaan” heeft in maart/april 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze inspraakprocedure konden belanghebbenden een zienswijze indienen.

De zienswijzen zijn beantwoord in de nota van beantwoording en eventuele ontwerpwijzigingen zijn doorgevoerd. Hiermee is er een Definitief Ontwerp (DO) ontstaan dat kan worden vastgesteld.

2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. Het definitief ontwerp “Herinrichting Bushaltes Rustenburgerlaan” vast te stellen;
2. De nota van beantwoording vrij te geven voor publicatie.

3. Beoogd resultaat

De beoogde resultaten zijn:

1. Hogere verkeersveiligheid, bussen en fietsers komen niet meer in conflict bij de haltes;
2. Betere doorstroming van het openbaar vervoer (bus) en het autoverkeer;
3. Halteomgeving met voldoende fietsparkeerplekken en extra groen.

4. Argumenten

1. Het besluit voorziet in vrij liggende fietspaden, een grotere haltecapaciteit en een betere zebra

De nieuwe vrij liggende fietspaden achter de haltes lossen het huidige conflict tussen bussen (die de halte oprijden) en fietsers op. Door uitgebreide haltecapaciteit ontstaat er ruimte voor twee bussen (één lange en één korte). Hiermee komt nagenoeg een einde aan wachtende bussen op de rijbaan en blokkeren de bussen niet langer het overig verkeer, de voetgangersoversteekplaats of de Voorhelmstraat. De voetgangersoversteek verschuift enkele meters oostwaarts om te voorkomen dat de vrachtwagen van Spaarnelanden de zebra blokkeert tijdens het legen van containers op de hoek van de Voorhelmstraat.

2. Dit besluit is de beste manier om het beoogd resultaat te bereiken

De haltes in dit DO bieden ruimte aan één lange en één gewone bus tegelijk. Verkeerskundig onderzoek toonde aan dat hierdoor het doorstromingsprobleem van het OV (en daarmee ook het overig verkeer) al zeer sterk verbetert. Het DO is een compromis dat effectief is qua doorstroming, de verkeersveiligheid verhoogt en de impact op de omgeving zo klein mogelijk houdt. Hierdoor is dit besluit de beste manier om het beoogd resultaat te bereiken zonder de omgeving uit het oog te verliezen.

3 Het besluit past in het ingezet beleid

Dit besluit past bij de hoofdkeuzes uit de “Structuurvisie Openbare Ruimte 2040”:



Haarlem wil het gebruik van het OV van de stad naar de regio stimuleren en kiest voor een HOV-doorgang door de hele stad om een snelle en betrouwbare doorstroming van openbaar vervoer mogelijk te maken. De Rustenburgerlaan is onderdeel van deze corridor.

In het gebied rond de Rustenburgerlaan is de ambitie om het autogebruik af te laten nemen met 15%. Het verbeteren van de doorstroming van het OV en de bruikbaarheid van de halte draagt bij aan een duurzame mobiliteit.

Dit besluit past tevens binnen het nieuwe "mobiliteitsbeleid" dat recent ter inzage lag: Fietsparkeren wordt gezien als topprioriteit bij het verbeteren van het OV netwerk, terugdringen ruimtevrage stilstaande auto's om stedelijke kwaliteit te bieden.

4 Het besluit zorgt voor meer fietsparkeerplekken en een groenere omgeving

In de openbare ruimte rondom de haltes worden 172 fietsparkeerplekken gemaakt om te voorzien in de huidige behoefte. Vijf bomen worden verwijderd voor de nieuwe haltes. Hiervoor komen er 6 terug. Bovendien krijgen de bomen een betere groeiplaats. De versteende omgeving krijgt netto 170m² extra groen t.o.v. de huidige situatie.

5 Het besluit houdt de optie open voor vrij liggende fietspaden langs de gehele Rustenburgerlaan

Het aanleggen van vrij liggende fietspaden langs de gehele Rustenburgerlaan is een wens van veel bewoners en de wijkraden. Mocht hiertoe in de toekomst worden besloten, dan kan dit gemakkelijk worden aangesloten op de vrij liggende fietspaden uit dit DO. Dit besluit zorgt dus niet voor kapitaalvernietiging in de toekomst.

Uit een algemene toetsing van wegen waar veel OV op rijdt (uitgevoerd ná raadsinformatienota 2020/452180) kwamen nieuwe inzichten over de restlevensduur van de Rustenburgerlaan. Deze blijkt lager te zijn dan geschat in de informatienota. De oorzaak zit in een toename van het vrachtverkeer en OV (met ook steeds zwaardere voertuigen) t.o.v. de uitgangspunten bij het laatste groot onderhoud in 2011. Tevens bleek het aanlegjaar van het gedeelte ten westen van de Weverstraat 11 jaar ouder te zijn dan aangenomen. Hierdoor is ook het einde van de theoretische levensduur eerder bereikt. Dit leidt ertoe dat de Rustenburgerlaan in plaats van ca. 2035 (zoals genoemd in de nota) rond 2030 een reconstructie dient te ondergaan.

6 Voor dit besluit is voldoende financiële dekking

Voor de realisatie is voldoende budget beschikbaar. Er is € 263.000,- vanuit de provincie toegezegd als subsidie (OV investeringsagenda). De overige dekking komt uit het gemeentelijke investeringsprogramma, waarvan oorspronkelijk € 400.000,- was vastgelegd.

De beheerkosten nemen na realisatie van dit ontwerp toe met € 3.000,- op jaarbasis doordat het areaal wijzigt. De € 3.000,- hogere beheerlasten worden na oplevering van het areaal verwerkt in de kadernota.

7 Dit besluit is tot stand gekomen na een zorgvuldig participatietraject

Er is geparticipeerd op trede “raadplegen” van de participatieladder. Hierbij lagen locatie en afmetingen van de bushaltes vast en kon men meedenken over de inrichting rondom de haltes. Veel bewoners hebben moeite met de participatiewijze omdat zij tegen het uitbreiden van de halte zijn. Het doorlopen participatietraject leidde niet tot minder weerstand, maar was zorgvuldig. Er is veel informatie verstrekt over de herinrichting alsmede over als project overstijgende zaken zoals het OV netwerk in Haarlem, het nieuwe mobiliteitsbeleid, de OV-Hub Schiphol, her-routing van OV en project Houtplein.

Ondanks Coronabeperkingen, is er veel aan gedaan om belanghebbenden te informeren en te betrekken. Het schetsontwerp is verspreid onder ca. 300 omwonenden. Hierbij zat een enquête over de inrichting en kon men tevens een open mening geven over het gehele schetsontwerp. Hierop kwamen ruim 100 reacties.

De resultaten zijn, waar mogelijk, opgenomen in het VO en er is een rubriek “veel gestelde vragen en antwoorden” opgenomen op de projectpagina.

Met de andere stakeholders in het gebied (o.a. ondernemers, toegankelijkheidsambassadeurs, fietsersbond, bomenwachters/ridders) is overleg gevoerd over het ontwerp. Het platform groen was op dat moment nog niet opgericht, maar de Boomeffectanalyse is recent aan hen voorgelegd. De wijkraden Welgelegen en Rozenprieel voerden in februari en oktober 2020 gesprekken met de wethouders Mobiliteit en Beheer over dit project.

Er is een 3D animatie + videopresentatie gemaakt o.b.v. het VO. Beiden zijn terug te vinden op www.haarlem.nl/rustenburgerlaan. Aan de hand van het concept VO waren er digitale inloopavonden. Ondanks de vele uitnodigingen is van deze avonden weinig gebruik gemaakt. Bij de behandeling van het VO in de commissie Beheer waren er 4 insprekbijdragen en alle inbreng van commissieleden is ook als zienswijze meegenomen.

Van de mogelijkheid tot inspraak is veel gebruik gemaakt, getuige de 62 ingediende (vaak uitgebreide) zienswijzen op het VO. De reactie op de zienswijzen is opgenomen in de nota van beantwoording.

5. Risico's en kanttekeningen

1 Door de herinrichting gaan 9 parkeerplaatsen verloren

Vanwege het ruimtebeslag van de bushaltes en de fietspaden gaan er 9 parkeerplaatsen verloren. Hoewel het opheffen hiervan ter verbetering van het OV en de fietsers naadloos aansluit bij het Haarlemse beleid, zorgt het voor een verhoging van de parkeerdruk en wordt dit door de buurt als een groot probleem ervaren.

2 Door de herinrichting moeten 5 bomen verwijderd worden

Er is een Boomeffectanalyse uitgevoerd voor de herinrichting. Hieruit blijkt dat 5 bomen verwijderd moeten worden. De conditie van deze bomen is helaas te beperkt voor een verantwoorde verplanting. De 5 bomen worden herplant binnen het projectgebied. Tevens wordt een 6^e boom geplant.



3 Voor de realisatie van dit DO dienen twee recent aangelegde groenvakken verplaatst te worden T.h.v. Rustenburgerlaan 59 t/m 67 zijn november 2020 twee groenvakken aangelegd door de gemeente. De afstemming hierbij t.o.v. het op stapel staande project was niet optimaal. Op deze locatie zijn in het DO het nieuwe fietspad en fietsparkeerplekken voorzien. Deze plekken zijn hard nodig om voldoende stallingsmogelijkheid te creëren in het ontwerp en hiervoor zijn geen goede alternatieve locaties binnen acceptabele loopafstand van de haltes. Het aangelegde groen wordt verplaatst naar de groenvakken in het DO, liggend tussen nr. 51 en 67. De toename van 170m² groen (onder argument 4) komt bovenop de verplaatsing van dit reeds aanwezige groen. Tussen de fietsparkeerplekken en de woningen 59 t/m 67 komen nieuwe hagen, die zorgen voor een groen uitzicht vanuit de woningen.

4 Er is nog steeds veel weerstand tegen de halte uitbreiding

Ondanks het doorlopen participatietraject en ondanks positieve reacties is er nog steeds veel weerstand onder aanwonenden tegen de uitbreiding van de haltes en het HOV in het algemeen.

6. Uitvoering

Na vaststelling DO volgt een technische uitwerking van het ontwerp en het aangaan van een contract met een aannemer voor de uitvoering. De uitvoeringsperiode is gekoppeld aan die van het Houtplein, om optimaal gebruik te maken van de omleidingen voor het OV vanuit dat project.



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatieffase	Startnotitie	B&W	Gereed
Definitieffase	Overeenkomst Ingenieursbureau		Gereed
Ontwerpfase	Participatie		Gereed
	Voorlopig Ontwerp (VO)	B&W	Gereed
	Inspraak		Gereed
	Definitief Ontwerp (DO)	B&W	Gereed
Voorbereidingsfase	Aanvragen vergunningen		Q4 2021
	Opstellen uitvoeringscontract		Q4 2021
	NOK Aannemer realisatie		Q1 2022
Realisatieffase	Start uitvoering		Q2 2022

7. Bijlagen

- Definitief Ontwerp herinrichting bushaltes Rustenburgerlaan;
- Definitief Ontwerp herinrichting bushaltes Rustenburgerlaan, situatietekening zonder aanpijlingen;
- Nota van beantwoording zienswijzen (geanonimiseerd)

NB. voor de presentatie van het voorlopig ontwerp inclusief 3D animatie zie:

www.haarlem.nl/rustenburgerlaan