

NOTITIE

Onderwerp	Nota van Beantwoording - anoniem
Project	Herinrichting bushaltes Rustenburgerlaan
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem
Projectcode	120954
Status	Definitief
Datum	14 juli 2021
Referentie	120954/21-010.718
Auteur(s)	ing. B.P. Dopper
Gecontroleerd door	ing. J.H.M. van Steen
Goedgekeurd door	ing. J.H.M. van Steen
Paraaf	
Bijlage(n)	Inspraaknotitie Beantwoording Zienswijzen Commissie Beheer 11 maart 2021
Aan	Projectteam gemeente Haarlem
Kopie	-

1 INLEIDING

Voor het project herinrichting bushaltes Rustenburgerlaan is tussen 15 maart en 2 mei 2021 een inspraakprocedure doorlopen. Omwonenden en belanghebbenden konden hierbij een zienswijze op het voorlopig ontwerp indienen. Daarnaast is op verzoek van de voorzitter van de Commissie Beheer de inbreng van de commissieleden tijdens de vergadering van 11 maart 2021 opgenomen als zienswijze. In hoofdstuk 2 vindt u een overzicht van de samenstelling van de indieners van de zienswijzen.

In bijlage I bij deze notitie vindt u de inspraaknotitie, met een overzicht van alle ontvangen zienswijzen en de reacties daarop. Deze reacties zijn opgesteld door Witteveen+Bos in samenwerking met de projectteamleden van de gemeente Haarlem.

In de inspraakreacties zijn er verschillende onderwerpen die meermaals door insprekers benoemd worden. Om de inspraaknotitie leesbaar te houden en de reacties consequent, is voor deze onderwerpen een algemene beantwoording opgesteld, zie daarvoor hoofdstuk 3 'Vaker voorkomende onderwerpen in reacties'. In de reacties op de zienswijzen verwijzen wij naar deze algemene beantwoording met behulp van een nummering.

In hoofdstuk 4 zijn de wijzigingen beschreven die in het definitief ontwerp zijn verwerkt naar aanleiding van de zienswijzen op het voorlopig ontwerp (VO).

In hoofdstuk 5 staat een korte toelichting op de behandeling van het VO in de commissievergadering Beheer van 11 maart 2021. Op initiatief van de voorzitter van de Commissie Beheer is de inbreng van de commissieleden bij de behandeling van het VO op 11 maart 2021 meegenomen als zienswijze in de inspraakprocedure. De beantwoording hiervan is als bijlage aan deze notitie toegevoegd (bijlage II).

2 ZIENSWIJZEN OVERZICHT

In totaal heeft de gemeente 62 zienswijzen ontvangen per e-mail. Daarnaast is de inbreng van 12 commissieleden bij behandeling van het VO in de Commissie Beheer van 11 maart 2021 opgenomen als zienswijze.

Van de 62 zienswijzen zijn er 60 individuele zienswijzen ingediend, 2 zienswijzen betroffen een kopie van de tekst van een andere indiener. Het grootste aantal reacties is afkomstig van bewoners, ruim 80 %. Daarnaast bestaat 16 % van de zienswijzen uit de inbreng uit de Commissie Beheer van 11 maart 2021. De overige 4 % bestaat uit inbreng van belangengroepen.

3 VAKER VOORKOMENDE ONDERWERPEN IN DE REACTIES

In de 62 zienswijzen worden diverse vragen meerdere malen gesteld. In deze notitie lichten wij de meest voorkomende onderwerpen toe. In bijlage I verwijzen wij in de reacties naar onderstaande algemene antwoorden. De antwoorden zijn genummerd.

3.1 Woord vooraf

In de ingediende zienswijzen zien wij met regelmaat dezelfde opmerkingen terug komen. Wij hebben er voor gekozen om voor de meest voorkomende reacties standaard antwoorden te formuleren die zo volledig mogelijk de lading van een onderwerp dekken. Dit project heeft tot doel om de verkeersveiligheid (met name voor fietsers) en de doorstroming te verbeteren op de Rustenburgerlaan. Dit project heeft geen invloed op het aantal buslijnen en het type bussen dat gebruik maakt van de Rustenburgerlaan.

Een deel van de opmerkingen in de zienswijzen ligt buiten de mogelijkheden (scope) van dit project, of ze gaan over andere projecten zoals de OV-hub Schipholweg of het Houtplein. Desondanks proberen we ook bij dergelijke opmerkingen zo goed mogelijk toelichting te geven over het gemeentelijk beleid of informatie te geven over die andere projecten.

Er zijn in de zienswijzen ook veel oplossingen gevraagd die niet passen in het ontwerp. Er is beperkte ruimte beschikbaar op de Rustenburgerlaan, waardoor er keuzes gemaakt moeten worden tussen verschillende belangen.

Het ontwerp wordt dan ook nagenoeg niet aangepast op basis van de zienswijzen. Wij beseffen ons dat daarom in veel gevallen de antwoorden en reacties op de zienswijzen daarom niet bevredigend zullen zijn.

Door in paragraaf 3.2 standaard reacties te formuleren lijkt het soms alsof de vraag niet volledig wordt beantwoord, daar de vraag door verschillende sprekers vaak net even anders wordt gesteld. Wij hebben echter onze best gedaan om de algemene beantwoording de lading te laten dekken, en vragen uw begrip indien dit net niet helemaal goed gelukt is.

3.2 Vaker voorkomende onderwerpen in reacties

De volgende onderwerpen worden vaker besproken in de inspraakreacties. In de beantwoording wordt verwezen naar dit gedeelte van de algemene notitie waarbij de verschillende onderwerpen zijn genummerd.

1. Snelheid 30 km/h

Het nieuwe mobiliteitsbeleid van Haarlem gaat uit van het principe: '30 km/uur, tenzij' binnen de stad. Doordat de Rustenburgerlaan een HOV-route (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) is, passen gebruik en

functie van de weg niet bij een 30 km zone. De Rustenburgerlaan is daarom in het nieuwe mobiliteitsbeleid opgenomen als een HOV-route met een maximum snelheid van 50 km/ uur. Bij deze integrale afweging spelen naast de verkeersveiligheid, ook de lijnvoering, het bedieningsgebied van de buslijn en het sociaal belang van de busdienst een rol.

2. OV-Hub en herroutering

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-knooppunt ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Uit dit onderzoek moet blijken of er ruimte is voor een OV-hub, of het mogelijk is om nieuwe bussen via een andere route door de stad te laten rijden en of het plan financieel haalbaar is.

De OV-hub en het herrouteren van bussen zijn dus vooral bedoeld om de verwachte groei van het OV in algemene zin op te vangen en te voorkomen dat de binnenstad nog verder belast te worden met bussen. De geschatte groei van het OV is ca. 2 % per jaar. Over 20 jaar betekent dat een stijging van bijna 50 % aan OV-bewegingen. Deze groei van het OV is gewenst, omdat het alternatief (al deze mensen in een auto door de stad) een nog veel grotere belasting is voor de leefbaarheid in de stad. Het is dus niet zo dat de herroutering leidt tot een afname van de huidige buslijnen op de Rustenburgerlaan, het grootste deel van de huidige buspassagiers komt namelijk uit de binnenstad en zal gebruik blijven maken van deze route.

3. Effecten coronacrisis en thuiswerken

Vanaf maart 2020 heeft ook Haarlem te maken met de coronacrisis. De mobiliteit is hierdoor het afgelopen jaar aanzienlijk veranderd. Er is een verandering van verplaatsingsgedrag en van dagelijkse activiteiten met een grote afname in het aantal OV-reizigers. Het is op dit moment onzeker wat deze noodgedwongen veranderingen voor de lange termijn betekenen en in hoeverre het weer terugkeert naar de oude situatie. In het mobiliteitsbeleid gaan we voorzichtig om met de aanname dat er na opheffing van alle beperkingen een grote, blijvende verandering in gedrag te zien is. Onderliggende langjarige trends die plaatsvinden (zoals verstedelijking en focus op nabijheid, ontmoeting, uitwisseling) stoppen niet zomaar. Door ander reisgedrag en mogelijk economische neergang duurt het naar verwachting nog een aantal jaren tot de reizigersaantallen weer op het niveau van 2019 zijn. Het eindbeeld voor de verwachte groei in 2040 blijft echter gelijk.

4. Knip Houtplein en nut van de R-nethaltes

Tijdens de herinrichting van het Houtplein wordt daar een knip gelegd waardoor doorgaand autoverkeer de Rustenburgerlaan niet meer gebruikt en het een stuk rustiger wordt. Deze knip geldt niet voor het OV waardoor de Rustenburgerlaan wel nog steeds onderdeel blijft van de HOV-route.

Ter illustratie van de reizigersaantallen voor deze haltes: op een gemiddelde werkdag pré corona, stapten er 805 mensen in (gecombineerd voor beide richtingen, cijfers uit november 2019).

In mei 2021 (dus ten tijde van de coronabeperkingen) ging het nog om ca. 380 instappers. Er zijn niet veel bushaltes in Haarlem die dit soort cijfers halen.

Zelfs in een denkbeeldige situatie waarbij de R-Netbussen 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 en dus de haltes op de Rustenburgerlaan te vergroten.

Voor de R-net lijnen is de afstand tussen respectievelijk Houtplein, Rustenburgerlaan en Schipholweg prima en van de halte Rustenburgerlaan wordt goed gebruik gemaakt door reizigers. De R-netlijnen hebben binnen Haarlem namelijk een ophaalfunctie, waarna zij (na de halte Schipholweg) een lang stuk zonder tussenstop richting eindbestemming rijden. Bij het opheffen van deze halte zou de onderlinge halteafstand te groot worden en daarmee ook de acceptabele loopafstand. Ook dat is een aspect van kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer.

Het verleggen van de busroute over de Kamperlaan zou te veel vertraging voor het OV betekenen en voldoet niet als permanente oplossing. Tot 2005 reed overigens alleen buslijn 73 over de Kamperlaan.

5. Dubbeldekkers

De dubbeldekkers verdwijnen naar verwachting niet uit de Rustenburgerlaan. De dubbeldekker van buslijn 346 is onderdeel van de OV-concessie tussen provincie en Connexxion (dat is het contract het busverkeer regelt en loopt tot 2032). Dit type bus is ingezet, omdat lijn 346 één van de drukste lijnen is in Haarlem. Vóór corona maakten meer dan 2.500 Haarlemmers gebruik van deze lijn om op hun werk in Amsterdam te komen. Als deze dubbeldekkers vervangen worden door enkellaags bussen, zijn er in de spits bijna 2x zoveel bussen op deze lijn nodig. Hierdoor stijgt enerzijds het aantal bussen in de Rustenburgerlaan (wat naar verwachting niet wenselijk is) en anderzijds gaat dit ten koste van de betaalbaarheid van het OV (hogere exploitatiekosten, want meer chauffeurs nodig). Deze verminderde kostenefficiëntie werkt door in een verslechtering van het totale OV-aanbod in de regio, aangezien het totale budget voor OV binnen de concessie gelijk blijft. Dat zorgt dan weer voor een grotere druk op de leefbaarheid in de stad (minder ruimte in OV=meer auto's op de weg).

In het geval uit het herrouteringsonderzoek voor de bussen blijkt dat het mogelijk is een deel van de passagiers die nu in de dubbeldekker zit af te vangen via andere routes en er financiën beschikbaar komen voor de exploitatie hiervan, kan het er wellicht wel toe leiden dat de dubbeldekker uit het straatbeeld (van de Rustenburgerlaan) verdwijnt. Tot die tijd stuurt de gemeente er bij de Vervoerregio Amsterdam en Connexxion op aan dat de dubbeldekker alléén wordt ingezet op de momenten dat deze écht nodig is voor het vervoersaanbod. Op de overige momenten kan dan gebruik worden gemaakt van enkellaags bussen.

6. Te hard rijdende bussen

Het is uiteraard kwalijk als bussen harder rijden dan de toegestane, maximale snelheid van 50 km/u. Klachten hierover hebben wij doorgegeven aan Connexxion en haar opdrachtgever. De beste manier om hier verder iets aan te doen, is om rechtstreeks een klacht in te dienen bij Connexxion als te hard rijden wordt geconstateerd. Hiervoor is het van belang dat het lijnnummer, de locatie en de tijd wordt genoteerd en doorgegeven. Met die informatie kan Connexxion de chauffeur traceren, die de snelheidsovertreding heeft begaan en hem/haar hierop aanspreken. In algemene zin besteedt Connexxion hier ook aandacht aan in de opleiding en bijscholingen van chauffeurs.

7. Participatie

Een veelgehoorde opmerking is dat de participatie van dit project niets voorstelt omdat er alleen geparticipeerd kon worden over de inrichting rondom de bushaltes. Het klopt dat het uitgangspunt voor de participatie is dat de locaties en afmetingen van de bushaltes niet ter discussie staan. Deze zijn vooraf vastgelegd in het schetsontwerp dat onderdeel uitmaakt van de startnotitie. Dit is vooraf duidelijk gecommuniceerd om geen valse verwachtingen te wekken. Vanuit leefbaarheid is de wens de impact van de halte op de openbare ruimte zo klein mogelijk te houden, vanuit doorstroming en verkeersveiligheid is het minimaal nodig dat twee bussen tegelijkertijd moeten kunnen halteren. Het huidige ontwerp is met deze afweging tot stand gekomen. Hiervoor is vooral ingezet op het verstrekken van goede informatie. Men heeft wel invloed op de inrichting rondom de haltes, waaronder het groen en de fietsparkeerplekken. Hiervoor zijn uitgebreide participatie en voorlichtingsmogelijkheden geboden.

Betrokken stakeholders (16)

In de voorbereiding van dit project is onder andere contact geweest met de ondernemers aan de Rustenburgerlaan, de wijkraden, het actieplatform Buskruit, Fietzersbond, Rover, de Bomenwachters en de omwonenden.

8. Halte-uitbreiding

In de huidige situatie komt het regelmatig voor dat een tweede bus die wil halteren, met de achterkant op de weg staat. Dit leidt tot oponthoud voor bussen, fietsers en auto's en zorgt voor verkeersonveilige situaties. Door een perron met ruimte voor twee bussen (1 korte en 1 lange) 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. Het gaat hier om het goed faciliteren van de huidige situatie en niet om het creëren van een buffer of het faciliteren van grotere bussen.

9. Verkeersveiligheid

In de huidige situatie kruisen de bussen die in de Rustenburgerlaan halteren, de fietsers die op de fietsstrook rijden. Dat is een onwenselijke situatie, wat ook uit het onderzoek van BVA Verkeersadvies is gekomen. BVA heeft in 2018 een studie gedaan in opdracht van wijkraad Welgelegen. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt in het ontwerp het fietspad achter de bushaltes langs gelegd. Door de fietsers achter de haltes langs te leiden verdwijnt een belangrijke conflictbeweging tussen het fiets- en busverkeer en vinden er geen opstoppen meer plaats op de fietsstrook.

10. Snelheidsbeperkende maatregel

In de inspraakreacties worden snelheidsbeperkende maatregelen voorgesteld, zoals een smiley display. Zo'n display geeft directe feedback over de gereden snelheid en is een krachtig instrument voor mensen die te motiveren zijn om hun gedrag aan te passen. De duur van het effect van de smiley display is echter beperkt. De gemeente heeft daarom gekozen voor een roulatiesysteem voor de inzet van haar displays. De smiley display wordt op een locatie geplaatst en na een aantal weken verplaatst naar een volgende locatie. De Rustenburgerlaan is opgenomen in deze roulatielijst.

Flitspaal en snelheid weggebruikers (13)

De gemeente beslist niet zelf over flitspalen, dit gaat via het Openbaar Ministerie. Om in aanmerking te komen voor een flitspaal moet een locatie een hoog risico hebben, dat wil zeggen: er wordt structureel te hard gereden, er zijn veel ongelukken en er is vanuit de gemeente alles aan gedaan om dit te voorkomen. Uit metingen blijkt dat 85 % van de weggebruikers van de Rustenburgerlaan niet harder rijdt dan 50 km/u. Hieruit is te concluderen dat de weginrichting voldoende de maximumsnelheid afdwingt. Een flitspaal op deze locatie en aanvullende snelheidsremmers zijn daarmee niet aan de orde.

11. Fietsparkeren

Door het regionale karakter van het R-net heeft de halte een belangrijke functie in de mobiliteitsketen. Het fietsparkeren heeft hierdoor een belangrijke rol. De huidige situatie komt een fors aantal fietsenrekken tekort. Hierdoor staan veel fietsen los op straat en blokkeren ze de doorloopruimte (zeker pré-corona). Het herinrichtingsontwerp voorziet in goede fietsparkeervoorzieningen rondom de haltes, waarbij het bestaande aantal fietsen uit 2019 als minimum uitgangspunt is gesteld. Uit tellingen van het aantal huidige fietsen blijken aan de noordzijde van de halte Rustenburgerlaan ca. 80 fietsen te staan en aan de zuidzijde zijn 93 fietsen geteld. Deze aantallen zijn inclusief de fietsen die 'wild geparkeerd' staan.

In de nieuwe situatie is aan de zuidzijde plek voor 68 fietsen en aan de noordzijde voor 104 fietsen. Door het plaatsen van fietsenrekken wordt het fiets parkeren beter gefaciliteerd en wordt het wild parkeren van fietsen ontmoedigd. Er is geen rekening gehouden met toekomstige groei van het aantal busreizigers omdat dat niet te realiseren valt zonder extra parkeerplaatsen op te heffen.

Weesfietsen, fietswrakken en foutgeparkeerde fietsen

In meerdere zienswijzen is de zorg uitgesproken dat de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken leidt tot een verdere verloederding van het straatbeeld. In de huidige situatie is er een structureel te kort aan fietsparkeerplekken, zelfs in de coronaperiode is goed te zien dat de fietsparkeerplekken regelmatig overvol zitten, veel fietsen buiten de rekken staan en er lukraak fietsen door het gebied zwerven (bijvoorbeeld door ze vast te zetten aan een lichtmast). Vóór corona was de situatie nog veel erger. Het huidige ontwerp biedt het minimum aan fietsparkeerplekken om te voorzien in de huidige behoefte. Na de herinrichting komen er hopelijk veel minder fietsen buiten de rekken te staan en ontstaat een netter straatbeeld.

Indien er nu of in de toekomst sprake is van fietswrakken en weesfietsen (fietsen die te lang onbeheerd op één plek staan), dan kan men daar melding van maken op www.haarlem.nl/melding-doen/ en verzoeken om handhaving. Fietsen worden dan gestickerd en indien nog aanwezig na een aantal weken, verwijderd.

12. Parkeren

Om het huidige busverkeer goed te faciliteren is een vergroting van de huidige haltes nodig. Een van de aanleidingen van het project is het verbeteren van de doorstroming van het OV. Het stimuleren van het openbaar vervoer vormt een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie waar de gemeente op inzet in haar visie. In de periode tot 2040 zetten we stap voor stap in op een verandering van mobiliteit, waarbij voetgangers, fietsers en OV-reizigers prioriteit krijgen. Binnen het herinrichtingsplan is gekeken naar de mogelijkheden om zo veel mogelijk parkeerplekken voor auto's te behouden, maar helaas gaat de herinrichting ten koste van 9 autoparkeerplekken.

De Rustenburgerlaan valt in parkeerzone C. Voor deze zone is recentelijk het parkeerbeleid herzien en daarbij is de regeling voor het bezoekers parkeren aangepast naar 1 digitale bezoekersregeling per adres met een maximale parkeerduur van 3 uur. Ook voor parkeerders zonder vergunning is de maximale parkeerduur 3 uur. Hopelijk geeft dit enige verlichting. Verdere aanscherping van deze regeling is momenteel niet aan de orde.

13. Bomen

In dit project kappen we 5 bomen en planten we 6 nieuwe bomen aan. Eén van de bomen die gekapt wordt is reeds in slechte staat. De nieuwe bomen krijgen een betere groeiplaats, waardoor ze zich beter ontwikkelen, ook op de lange termijn. In de boomspiegels en groenvakken komt een combinatie van vaste planten. Dit is een hoogwaardige invulling.

14. Voetgangersoversteekplaats (VOP)

De zebra verplaatst oostwaarts. Op die manier blokkeert de vrachtwagen van Spaarnelanden niet langer de zebra en de fietsstrook als hij de containers moet legen. Deze situatie was onveilig voor overstekende voetgangers. Ook de tussenheuvel wordt iets breder gemaakt.

15. Aanpassingen trottoirs

De beschikbare ruimte in het profiel van de Rustenburgerlaan ter hoogte van de parallelweg Weversstraat is erg beperkt. Hierdoor is er onvoldoende ruimte om de trottoirs breder te maken dan het minimum.

Voor de verdeling van de breedte van de rijbanen, bushaltes, fietspaden en trottoirs is een afweging gemaakt over de verdeling van de beschikbare ruimte, waarbij rekening gehouden is met de minimale breedtes volgens de richtlijnen. De toekomstige trottoirs van de Rustenburgerlaan krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden.

16. Trillingsoverlast (24)

Toen de bushalte nog bestond uit straatstenen kreeg de gemeente veel meldingen van serieuze trillingsoverlast. Dit leidde ertoe dat in april 2020 de bushaltes voorzien zijn van asfalt, waarna positieve reacties volgden over het afnemen van de overlast.

Om zorgvuldig te bepalen of het aanpassen/verplaatsen van de bushaltes geen ernstige trillingsoverlast veroorzaakt, is een onderzoek uitgevoerd. Drie melders werkten mee aan het onderzoek in en aan hun woning (1x Weverstraat en 2x Rustenburgerlaan, allen dichtbij de halte). Dit onderzoek vond overigens plaats ná het asfalteren van de haltes. De conclusie van het onderzoek was dat het risico op gebouwschade door de trillingen als zeer gering beschouwd kan worden. Het is de bedoeling om na de herinrichting opnieuw te gaan meten zodat de situatie vóór en ná de herinrichting vergeleken kunnen worden. In de nieuwe situatie kiezen we voor een halteverharding die langdurig bestand is tegen het optrekken van zware voertuigen zodat de verharding vlak blijft en er weinig trillingen ontstaan.

17. Elektrische bussen

Alle bussen van de concessie Amstelland-Meerlanden (waar het R-net op de Rustenburgerlaan onder valt) zijn momenteel al elektrisch, behalve de dubbeldekkers. Dit geldt ook voor een zeer groot deel voor de concessie Haarlem-IJmond. Vervangen van de diesels door elektrisch is momenteel niet mogelijk. Het zijn relatief schone diesels en voldoen aan de eisen van de aankomende milieuzones (EURO 6).

18. Zware voertuigen binnenstad

Vanaf januari 2022 wordt een milieuzone ingevoerd in het centrum van Haarlem en omliggende wijken. De zone heeft alleen betrekking op het vrachtverkeer en niet op het openbaar vervoer. In de milieuzone mogen alleen nog dieselvrachtwagens rijden als ze voldoen aan emissieklasse EURO 6 en hoewel de milieuzone geen betrekking heeft op het openbaar vervoer voldoen de huidige dubbeldekkers wel aan deze eisen. De gemeente werkt momenteel niet aan beleid om het gewicht van voertuigen te beperken in het centrum van Haarlem.

19. Waardevermindering woning

In de ingediende zienswijzen komt vaak terug dat men door de herinrichting van de bushaltes een waardevermindering van de woning verwacht. Het bestemmingsplan geeft aan wat er mogelijk is op een

locatie. Dat geldt voor zowel particuliere percelen als voor de openbare ruimte. Als de bestemming moet wijzigen om een herinrichting mogelijk te maken, dan kunnen eigenaren planschade claimen wegens de invloed op de waarde van het eigendom.

De herinrichting van de bushaltes valt binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan, waardoor er geen sprake van planschade is. Met andere woorden het risico dat de straat binnen het bestemmingsplan veranderd (met positief of negatief effect op de woningwaarde) was bekend voor aankopende en verkopende partijen. Overigens zijn er ook positieve effecten op de waarde zoals: een aanzienlijke vergroening, verbetering van het rommelige fietsparkeren, sterk verbeterde verkeersveiligheid voor fietsers, kwaliteitsimpuls door het materiaalvernieuwing en een afname van verkeer in de straat vanwege de 'knip' op het Houtplein.

20. Buslijnen Kamperlaan, Mariastichting

Tot 2005 reed enkel buslijn 73 via de Kamperlaan, sindsdien rijdt er geen buslijn meer via de Kamperlaan. De gebruikelijke route van de verschillende buslijnen is over de Rustenburgerlaan. Alleen bij stremmingen van de Rustenburgerlaan rijden enkele lijnen over de Kamperlaan. Dat bewoners ervaren dat het vanaf 2017 drukker werd met bussen in de Rustenburgerlaan heeft niet te maken met het veranderen van busroutes vanaf de Kamperlaan. De oorzaak van het toegenomen aantal bussen op de Rustenburgerlaanroute was een intensivering van de dienstregelingen vanuit de nieuwe concessie, die in 2017 inging.

21. Mobiliteitsplan

Het nieuwe mobiliteitsplan kent ook een inspraakprocedure, waarvoor inwoners zienswijzen mochten indienen. Deze procedure is inmiddels afgesloten. De behandeling van zienswijzen die eigenlijk over het mobiliteitsplan gaan vallen buiten de scope van dit project.

22. Reizigersaantallen

Reizigersaantallen die volgens Reizigersvereniging Rover de bushalte gebruiken zijn door de wethouder aangehaald in de commissievergadering van 11 maart 2021. Mocht u geïnteresseerd zijn in de onderbouwing van die gegevens, dan kunt u zich wenden tot reizigersvereniging Rover.

23. Rolcontainers

De (240 liter) rolcontainers van de bewoners van Rustenburgerlaan nummer 57 tot en met 67 kunnen op de reguliere locatie (nabij de inrit van nummer 67) worden aangeboden voor het legen. De situatie wijzigt hier niet. Er is geen alternatief. Vanuit Spaarnelanden kan er communicatie volgen dat de aanbiedplek wijzigt. Het gaat hier om een beperkt aantal minicontainers, waarbij de stilstand van de vrachtwagen te verwaarlozen is.

4 WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN DE INSPIRAKREACTIES OP HET VO.

Naar aanleiding van de inspraakreacties op het voorlopig ontwerp (VO) voor de herinrichting van de Rustenburgerlaan en de beantwoording daarvan is het ontwerp aangepast naar een definitief ontwerp (DO). Hieronder staat beschreven wat aan het VO is aangepast.

Op de hoek van de Voorhelmstraat waren er in het VO 2 ondergrondse containers verplaatst zodat er een mooie symmetrische optelling ontstond. Na het graven van proefsleuven bleek echter dat er ondergrondse kabels liggen waardoor we de containers moeilijk kunnen verplaatsen. Deze containers blijven daarom in het DO op de bestaande locatie staan. De bovengrondse textielcontainer verschuift hierdoor ook ten opzichte van het VO.

Verder is aangegeven dat de ondergrondse container die zich naast H.J. Koenenstraat 2 bevindt, kan komen te vervallen. Deze hebben wij uit het ontwerp verwijderd en dat levert ruimte op.

De ruimte die hierdoor ontstaat is benut om de indeling van het aantal fietsenrekken aan de zuidzijde iets te optimaliseren. De fietsbeugels voor 8 fietsen die in het VO voor Rustenburgerlaan 38 stonden zijn uit het ontwerp verwijderd, hiervan zijn fietsbeugels voor de plaatsing van 6 fietsen op de oude locatie van de container teruggebracht, in rij met de beugels voor 12 fietsen die hier al in het ontwerp waren opgenomen.

Het verminderen van het aantal fietsparkeerplekken in het gebied ten zuidwesten van de bushaltes sluit beter aan bij de resultaten zoals uit de enquête tijdens het schetsontwerp (SO) zijn gekomen. De ruimte die hierdoor ontstaat voor huisnummer 38 wordt ingericht met een plantvak.

5 BEANTWOORDING INSPRAAKREACTIES COMMISSIE BEHEER 11 MAART 2021

Op 11 maart 2021 is het Voorlopig Ontwerp behandeld in de Commissie Beheer.

Op initiatief van de voorzitter van de Commissie Beheer is de inbreng van de commissieleden bij de behandeling van het Voorlopig Ontwerp (VO) op 11 maart 2021 meegenomen als zienswijze in de inspraakprocedure. De inbreng van 12 commissieleden is opgenomen als zienswijze.

In bijlage II staat een overzicht van de zienswijzen en is tevens een beantwoording opgenomen.



BIJLAGE: INSPRAAKNOTITIE

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
1	Vanuit Rover kunnen we ons helemaal vinden in het VO. Uit onderzoek van Rover blijkt dat 1 op de 3 gezinnen (35%) uit de wijken rondom de haltes (Rozenprieel N en Z, Welgelegen) deze halte op een werkdag gebruiken. Goede, ruime en veilige haltes zijn dus van groot belang voor de wijken. Nagekomen email: Correctie, het is 1 op de 5 gezinnen (19%)	Fijn om te lezen dat u positief reageert op het ontwerp. Dank voor uw reactie.	Léon Tebbens Vervoer en Ruimte Rover Reizigersvereniging
2	Inspreken commissievergadering namens Rustenburgerlaan 67-51 1. Waarom staat in de hernieuwde plannen alleen het OV centraal en worden bewoners helemaal buiten beschouwing gelaten? 2. De haltes voor en na de Rustenburgerlaan bieden voldoende ruimte om - zonder hinder voor buurtbewoners - grote opstapplaatsen te creëren. Er zijn al eerder plannen ingediend voor een OV-hub bij Van der Valk, maar ook het Houtplein en de voor de Zuidtangent aangelegde busbanen op de Schipholweg bieden voldoende ruimte voor grote opstapplaatsen en veel fiets parkeerplekken. Wij vragen ons af wat de motivatie is om deze buffer nu midden in een woonwijk te creëren? 3. Als belangrijkste reden om lange opstapplaatsen te creëren wordt in alle plannen het voorkomen van opstoppingen en bevorderen van betere doorstroom genoemd. We begrepen echter eerder van de Gemeente dat met de herinrichting van het Houtplein de Rustenburgerlaan alleen nog maar bereikbaar wordt voor bestemmingsverkeer. Dan lijkt er nu een	Dank voor uw inspraakreactie. Wij beantwoorden uw reactie per punt. 1. Betreffende uw vraag over het centraal stellen van het OV verwijzen wij naar de algemene notitie punt 7. 2. Het aantal bussen of het aantal stopmomenten wordt door dit project niet gewijzigd. Dit project verbetert de verkeersveiligheid en de doorstroming in de Rustenburgerlaan o.b.v. de huidige dienstregeling. Aangaande uw punt met betrekking tot de OV-hub verwijzen wij naar de algemene notitie punt 2. 3. Met de herinrichting van het Houtplein maakt doorgaand autoverkeer geen gebruik meer van de Rustenburgerlaan en wordt de Rustenburgerlaan rustiger. Voor OV blijft deze route wel open. Ook in die nieuwe, rustigere situatie wil gemeente	Thijs van Kuijeren



‘probleem’ opgelost te gaan worden dat er straks niet meer is. In hoeverre sluiten de plannen op elkaar aan?

4. Is in het hernieuwde plan rekening gehouden met het gegeven dat na Corona de deelname aan het OV met 50% zal afnemen (en naar verwachting alle reisbewegingen)? Dit leidt uiteraard tot de vraag of de langere opstapplaatsen nog wel nodig zijn.

5. De verwachting is dat er door en na Corona veel meer thuis gewerkt gaat worden. Zelfs voor Corona waren de extra lange bussen en dubbeldekkers alleen tijdens spits gevuld, daarbuiten zijn deze praktisch leeg. Dus lijkt het onlogisch om veel geld te steken in langere opstapplaatsen.

6. Waar zijn de benodigde 175 fiets parkeerplekken op gebaseerd?

7. Zijn voor dit hernieuwde ontwerp ook de wijkraden en Actieplatform Buskruit geraadpleegd?

We willen u er alvast op wijzen dat wij als bewoners van de Rustenburgerlaan 67-51 ernstige bezwaren hebben die met name zien op:

- Derving van ons woongenot;
- Veiligheid van onder andere onze kinderen;
- Vermindering waarde woningen;
- Verdwijnen net nieuw aangelegde groenvoorzieningen;
- Verloedering van het straatbeeld.

Wij zullen hier uiteraard in een later stadium uitgebreid op terugkomen indien de huidige plannen ongewijzigd blijven.

Haarlem de doorstroming van het OV en het verkeer verbeteren en de verkeersveiligheid verbeteren.

4. Voor het gebruik van het OV na de corona-crisis verwijzen wij naar de algemene notitie punt 3.

5. Er zijn meerdere situaties waarbij het wenselijk is dat de halte geschikt is voor 2 tegelijk halterende bussen. Hiervoor verwijzen wij naar de algemene notitie punt 4.

6. Betreffende uw vraag over het aantal fietsparkeerplekken verwijzen wij u naar de algemene notitie punt 11.

7. In de voorbereiding van dit project is onder andere contact geweest met de ondernemers aan de Rustenburgerlaan, de wijkraden, het actieplatform Buskruit, Fietzersbond, Rover, de Bomenwachters en de bewoners.

3 Als groot voorstander van het OV en deze busdienst richting Amsterdam vind ik de ontwikkeling van het ontwerp zeer positief. Met een sommige maatschappelijke ontwikkelingen zal woongenot nou eenmaal wel eens

Dank voor uw inspraakreactie. Fijn om te lezen dat u positief bent over het ontwerp, met name op de veiligheid. De snelheid op de Rustenburgerlaan kan, daar het een (H)OV route betreft

Jaap Spruitenburg



minder worden maar met de huidige overwaardes kan er ook makkelijk geïnvesteerd worden in goed dubbelglas dus is het ook een beetje aan de bewoner zelf iets te doen. De vele affiches tegen de buslijn toen ik hier kwam wonen begreep ik ook helemaal niet aangezien het een geweldige snelle lijn is die regelrecht aansluit naar Amsterdam Zuid en je zo met de Noord Zuidlijn in Amsterdam Centrum kan zitten voor als je op je oude dag naar het Rijksmuseum of dergelijke wil. De toekomstige verbeteringen hebben jullie mijn inziens goed en in vele oplossingen doordacht.

Gezien de bussen groter worden, de auto's stiller en fietsers kwetsbaarder is het een goed initiatief deze weg aan te pakken. Als ik langsloop of weleens op een bus sta te wachten zie ik het vaak nog net aan goed gaan, voorkomen lijkt mij in dit geval ook beter dan genezen.

De vraag om de snelheid te veranderen van 50km/u naar 30km/u zit hem volgens mij nog niet eens in de snelheid, maar meer om veiligheid te garanderen. Regelmatig zie je in deze laan de auto's nadat ze rechtsaf zijn geslagen vanaf de N205 even een flinke dot gas bijgeven, onnodig lawaai en de snelheid wordt op dat moment zeer zeker overschreden. Het is de net even kortere route dan via de N205 naar het centrum rijden maar dit moet uiteraard met hoge snelheid gebeuren anders is er niet die twee minuten tijds winst.

Aangezien de weg ook enkele zijstraatjes kent waar auto's ook weleens met een grote draaicirkel uitkomen, knallen ze dan vaak in de ankers met een toeter tot gevolg, waar buurtbewoners vervolgens last van hebben. En voor een auto stoppen ze nog maar bij het zebrapad aan de Voorhelmstraat wacht je eigenlijk altijd heel erg af omdat je weet dat ze vaak gewoon doorzetten en geen voorrang verlenen aan voetgangers. Soms zelfs een dotje gas erbij om net die bejaarde vrouw met haar rollator voor te zijn.

Een oplossing hiervoor zou misschien kunnen zijn om ten hoogte van de H.J. Koenenstraat een extra zebrapad te maken. Al weet ik niet wat de regels bijvoorbeeld zijn mbt tot een tussenheuvel oid, weet ik wel dat rijgedrag ook door onderbewust iets aan te spreken er een groot verschil

niet terug naar 30 km/h. Zie tevens de toelichting in de algemene notitie bij punt 1.

Ter hoogte van de H.J. Koenenstraat is geen ruimte voor een extra voetgangersoversteekplaats. Alle breedte in het profiel is reeds in gebruik. Een zebra (waarvoor hier ook een tussenheuvel nodig is) zou ten koste gaan van auto parkeerplaatsen en voetgangersruimte.

De huidige zebra bij de Voorhelmstraat verplaatst in het nieuwe ontwerp enkele meters oostwaarts. Op die manier blokkeert de vrachtwagen van Spaarnelanden niet langer de zebra en de fietsstrook als hij de containers moet legen. Zie tevens het antwoord in de algemene notitie punt 14.



geboek kan worden. Wat uiteindelijk bij zal dragen aan het gevoel van veiligheid van de kwetsbaarste verkeersdeelnemers. Het geeft mensen namelijk de kans om veilig over te steken voor de bus die ze willen pakken en de bus de kans om rustig in te voegen.

Voor de automobilist zal namelijk leiden tot extra alertheid omdat die dan duidelijk weet dat die van N-weg af is of misschien juist om die reden gewoon de slinger in de N weg te volgen. En dus iets verderop rechtsaf te slaan, om uiteindelijk in Parkeerplaats Dreef te parkeren of door te rijden naar Raaks of Houtplein.

Mijn inziens kan zo'n kleine ingreep de verkeersveiligheid, de ontsluiting en het woongenot verhogen. Ik hoop dat jullie iets met die suggestie kunnen. Mochten jullie hierover contact willen hebben dan hoor ik het wel.

- | | |
|--|---|
| <p>4 Graag wil ik reageren op het Voorlopig Ontwerp Rustenburgerlaan. Op uw videopresentatie van dit V.O. ziet de reconstructie van onze laan er prima uit, met veel aandacht voor de veiligheid van fietsers. Waar ik wel van schrok is dat er aanzienlijk minder parkeerplekken voor bewoners komen. Het is nú al een hele toer om nog een parkeerplekje voor je auto te vinden; vooral sinds iedere binnenstad bezoeker zijn of haar auto voor een paar euro per uur in onze straat mag parkeren. Enkele honderden meters verderop is parkeergarage Houtplein, maar veel mensen vinden het handiger om hun auto in de Rustenburgerlaan te parkeren. Daarom zou ik willen voorstellen om die laatste parkeermogelijkheid af te schaffen. Dan komen er voor bewoners meer plekken vrij. Graag zou ik ook minder bussen (en zeker de stinkende dubbeldekkers met hun zware dieselmotoren) door de straat zien denderen. Ook 's avonds na de avondklok gaat dat gewoon door, vaak leeg en soms met één of twee passagiers.</p> | <p>Dank voor uw inspraakreactie. Fijn om te lezen dat u positief bent over het ontwerp, met name op de veiligheid.</p> <p>Aangaande uw opmerking met betrekking tot het parkeren verwijzen wij naar de algemene notitie punt 12.</p> <p>Dit project verandert niets in de aantallen of type bussen die gebruik maken van de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 5.</p> <p>Er is onderzoek gedaan naar de trillingsoverlast in de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 16.</p> <p>Voor een toelichting op de gehandhaafde snelheid van 50 km/h in de Rustenburgerlaan verwijzen wij naar de algemene notitie punt 1.</p> |
|--|---|

A.W. van Aanholt



Die langs dreunende bussen zorgen voor een gevoel van onrust en onveiligheid, lawaai en ongezonde, vervuilende uitlaatdampen. En omdat ze zo hard rijden zorgt elke kleine oneffenheid in het wegdek voor trillingen en gekraak in huis. (Om trillingen te voorkomen zijn onlangs bij bushaltes verstevigingen in het wegdek aangebracht, maar tijdens de rit is het effect daarvan nihil.)

Hier zou een maximum snelheid van 30 km/u al veel oplossen.

Openbaar vervoer is een goede zaak, maar dan moet het wel voor alle partijen plezierig zijn. Ik heb het sterke vermoeden dat Connexion in onze stad de bepalende factor is in de uitvoering van dat openbaar vervoer. En de Rustenburgerlaan (waar ik al ruim 50 jaar woon) is daarbij het afvoerputje.

- 5 Graag wil ik mijn zienswijze geven op het voorlopig ontwerp dat er nu ligt voor de bushaltes in de Rustenburgerlaan.

Sinds de komst van de zware Dubbeldek-Diesels is het niet meer fijn en een stuk minder veilig wonen in de Rustenburgerlaan. Ik heb hier altijd met veel plezier gewoond maar daar is een grote kentering in gekomen. Eerst was ik nog zo naïef te denken dat het tijdelijk zou zijn maar we werden als bewoners overvallen dat dit hoort bij een lang lopende concessie met Connexion.

Dat dit ooit is goedgekeurd en onbegrijpelijk en totaal tegengesteld aan de trend die er heerst; minder zwaar en vervuilend vervoer in de stad.

Deze grote zware bullebakken rijden zeer regelmatig te hard en soms ook door het rood (heb ik meerdere keren gezien en het gaat steeds te snel om dat op camera vast te leggen).

Oversteken is dan ook met gevaar voor eigen leven. Het is een soort busbaan geworden.

Nu met deze nieuwe plannen wordt de weg voor de HOV bussen alleen nog maar méér vrij gemaakt!

De nieuwe plannen voelen voor ons als de busbaan van de Zuidtangent ipv een straat/een laan waar mensen wonen, waar burens contact hebben en het fijn toeven is. Zoals het voorheen was.

Dank voor uw inspraakreactie. Vervelend om te lezen dat u zoveel hinder ondervindt van het busverkeer.

Dit project verandert niets in de aantallen of type bussen die momenteel gebruik maken van de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 5.

Sandra Rijling



Met die enorme haltes en velen fietsenrekken gaat het voelen als een busstation.

En dat is voor mij ook onnodig als er al dat soort hubs zijn op andere plekken dichtbij.

Mijn zienswijze:

1) Laat het toekomstige Buitenrust/Schipholweg een HUB/ busstation zijn. Zet hier de vele fietsenrekken neer en laat de dubbeldekkers tot hier (vanuit A'dam rijden) daarna over naar lichtere elektrische stadsbussen om de stad in te gaan.

2) Alleen lichte elektrische stadsbussen door de Rustenburgerlaan. De maat van de huidige haltes volstaan dan. (op deze wijze geef je nog steeds de mindervalide mensen makkelijk toegang tot OV, maar 1 halte naar de HUB).

3) Tot het moment dat het idee beschreven bij punt 1 dan het HOV laten routeren van Houtplein via de Buitenrustlaan naar Schipholweg. (Alleen dus HOV, stadsbussen gewoon door R'laan).

4) Sowieso 30 km in de Rustenburgerlaan.

Er woont in deze straat een generatiemix van jong en oud. Voor zowel de kleintjes als de wat langzamere ouderen geldt dat minder snelverkeer veiliger is. Dit grote zware snelvoer is levensgevaarlijk. Het gaat zó vaak maar net goed.

Ik ben bang dat als het straks een keer goed misgaat iedereen bij de gemeente Haarlem pas echt snapt wat wij bedoelen. Maar dan is 'het kalf al verdronken'.

We zijn nu al een paar jaar bezig om mee te praten en onze zienswijze te laten zien maar we voelen ons als bewoners ongehoord, machteloos en murw geslagen door wat in theorie 'burgerparticipatie' heet.

-Er is een rapport van Veilig Verkeer Nederland.

-Er zijn zeer veel handtekeningen opgehaald, ook vanuit de omringende straten, om naar 30 km te gaan.

1) Door de gemeente en de provincie worden de mogelijkheden voor een OV-hub onderzocht. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2. Een mogelijke OV-hub zal echter niet leiden tot een afname van het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan. Op de dubbeldekker bussen na zijn alle bussen reeds elektrisch.

2) Daar het aantal buslijnen niet verandert, blijft het voorkomen dat een tweede bus die wil halteren op de weg staat en voor oponthoud en gevaarlijke situaties zorgt. Zie hiervoor de algemene notitie punt 8.

3) Zowel het realiseren van een OV-hub als de aanpassingen aan het Houtplein brengen geen verandering in het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 4.

4) De snelheid op de Rustenburgerlaan kan, daar het een (H)OV route betreft niet terug naar 30 km/h. Zie tevens de toelichting in de algemene notitie bij punt 1.



-De wijkrazen hebben zich ingezet.
-Buskruit is om deze reden opgezet en strijdt al jaren.
-En ook wij, de gewone bewoners, hebben al vele malen ingesproken bij de raadsvergaderingen. (sommige met lange betogen en andere emotioneel kort & krachtig).

Maar het helpt allemaal niet. Om moedeloos van te worden.
Is verhuizen van de plek die thuis voelt dan de enige optie?
Met verdriet en frustratie schrijf ik u mijn zienswijze.
Ik hoop oprecht dat dit gelezen wordt en er naar ons geluisterd wordt.

- 6 De overlast bij de H.J. Koenenstraat 1 zal enorm toenemen door de fietsnietjes die geplaatst gaan worden tegen de gevel. De bussen rijden van 5.00 uur 's ochtends tot 24.00 's nachts. Wat gaan jullie doen tegen het geluidsoverlast van fietsen die neer worden gegooid, mensen die lawaai maken, mensen met een slokje op uit Amsterdam, enzovoort? Jullie plaatsen een veel gebruikte openbare plaats (de fietsenstalling) onder de ramen van slapende kinderen en hun ouders. Jullie hebben niet een goed plan gemaakt.

Dank voor uw inspraakreactie. U spreekt uw zorg uit over de locatie van fietsnietjes en verwacht geluidsoverlast. De fietsenbeugels zijn nodig om te voorkomen dat er her en der (ook onder uw raam) fietsen "wild" gestald worden. Om te voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen is ook de ruimte bij H.J. Koenenstraat 1 hard nodig.

J. Hettinga

- 7 Hierbij reageer ik op het VO 'herinrichting bushaltes Rustenburgerlaan'. Mijn inziens is het niet verstandig de bushaltes aan te passen c.q. te vergroten.
Er is een hele trits aan veranderingen op komst in Haarlem waardoor deze actie onnodig zal blijken te zijn.
• Er komt een OV HUB op de Schipholweg. HOV bussen gaan daar dan keren.
• Haarlem heeft het besluit genomen vanaf 2022 grote voertuigen te weren in de binnenstad. De bushalte uitbreiden voor grote bussen staat haaks op dit besluit.

Dank voor uw inspraakreactie. Onderstaand reageren wij per punt op uw reactie.

L. van Leeuwen

- Gemeente en provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2. Het is overigens niet zo dat de HOV-bussen daar gaan keren en reizigers moeten overstappen.
- Haarlem heeft niet besloten om grote voertuigen per 2022 te weren. Wél wordt er een milieuzone ingesteld. Deze heeft geen betrekking op het OV. Zie hiervoor de algemene notitie punt 18.



- 30km in de binnenstad wordt de toekomstige norm. Hierdoor neemt vanzelf de verkeersveiligheid en leefbaarheid toe en er hoeft geen halte aanpassing te worden gerealiseerd
- Er wordt door het college gezocht naar her routing van buslijnen, dit verminderd de behoefte van grote haltering vakken op de Rustenburgerlaan.

• Verder moet Haarlem groener worden, dit om de stad leefbaar te houden en hitte stress te verminderen in een stedelijk bebouwd gebied. Met dit plan worden er juist volwassen bomen omgehaald/verwijderd. Zet vaart achter:

- De werkzaamheden op het Houtplein
- Het realiseren van HUB Schipholweg
- Her routing van bus lijnen
- Elektrificeren van bussen die door de stad rijden
- Het niet meer toestaan van twee auto's per huishouden in het centrum

Het uitbreiden van de halte maakt het tegelijk halteren van 2 bussen mogelijk met bevordering van de veiligheid en de doorstroming.

- Op de Rustenburgerlaan kan, daar het een (H)OV route betreft de snelheid niet terug naar 30 km/h. Zie tevens de toelichting in de algemene notitie bij punt 1.
- Zowel het realiseren van een OV-hub als de aanpassingen aan het Houtplein brengen geen verandering in het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 4.
- Aan het projectgebied wordt ca. 170 m2 groen extra toegevoegd. Helaas is het nodig om vijf bomen te kappen, (waarvan er één nu al slecht is). Er worden echter zes bomen terug geplant, voorzien van een verbeterde onder- en bovengrondse groeiplaats.
- De herinrichting van het Houtplein wordt toegelicht in de algemene notitie punt 4.
- De realisatie van een OV-hub wordt door gemeente en provincie onderzocht, zie hiervoor punt 2. van de algemene notitie.
- Zowel het realiseren van een OV-hub als de aanpassingen aan het Houtplein brengen geen wijzigingen in de routing van de buslijnen op de Rustenburgerlaan.
- Op de dubbeldekker bussen na zijn de bussen elektrisch. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 17.
- Het parkeerbeleid rondom de Rustenburgerlaan is recent herzien, waarbij de regeling voor het bezoekersparkeren is herzien. Verdere aanscherping van deze regeling is momenteel niet aan de orde. Zie tevens punt 12. van de algemene notitie.

8 Hierbij mijn reactie op het VO "Herinrichten bushaltes Rustenburgerlaan". Zonde om zoveel geld uit te geven aan dit project.

Dank voor uw inspraakreactie. Om dit project te kunnen realiseren kappen we 5 bomen, waar er vervolgens 6 worden terug geplant, voorzien van een betere groeiplaats. Een

Anoniem



Heel jammer dat er 5 bomen worden gekapt (ik begrijp dat die worden vervangen, maar dat zijn dan geen volwassen bomen). Haarlem is helaas allang geen groene stad meer en hecht veel te weinig belang aan volwassen bomen.

Heel vervelend dat er 9 parkeerplaatsen vervallen.

Allemaal niet nodig als de Rustenburgerlaan ingericht wordt als 30 km zone. Het HOV ondervindt hiervan amper hinder, maar de straat wordt veel veiliger en schoner. Denk dat het ook niet nodig is om de HOV bussen te laten stoppen op de Rustenburgerlaan, ze stoppen een paar honderd meter daarvoor al op het Houtplein. HOV verbindingen horen niet elke paar honderd meter een halte te hebben.

Wanneer de Hub op de Schipholweg/Europaweg is gerealiseerd kunnen de bussen beter over de stad worden verdeeld en zijn er helemaal geen grote haltes meer nodig.

Liever kleine elektrische bussen door het centrum laten rijden en zorgen dat die de hele stad bestrijken. Dus eerst de Hub realiseren en dan kijken wat er verder nodig is voor goed openbaar vervoer. Jammer dat dat nu andersom gaat.

verbeterde groeiplaats maakt dat deze nieuwe bomen zich veel beter kunnen ontwikkelen op de lange termijn.

Op de Rustenburgerlaan kan, daar het een (H)OV route betreft de snelheid niet terug naar 30 km/h. Zie tevens de toelichting in de algemene notitie bij punt 1. Voor het nut van de halte en de loopafstanden, zie punt 4 in de algemene notitie.

Dit project wijzigt niets aan de hoeveelheid buslijnen in de Rustenburgerlaan. Ook de OV-hub en de veranderingen van het Houtplein brengen hier geen verandering in. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 2 en 4. Het vergroten van de haltes is noodzakelijk om 2 bussen tegelijk te laten halteren om de veiligheid en de doorstroming te verbeteren.

Op de dubbeldekker bussen na zijn alle bussen reeds elektrisch. Zie tevens de algemene notitie punt 17.

- 9 Met veel interesse heb ik de plannen bekeken van de herinrichting van de Rustenburgerlaan. Ik ben op de hoogte en voorstander van de ambitie van de gemeente Haarlem om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren en hiervoor een aantal aanpassingen uit te voeren. Zo zal het Houtplein en een gedeelte van de Europaweg hierop aangepast worden. Dat er plannen waren om de Rustenburgerlaan ook uit te breiden met verlengde bushaltes was mij bekend maar verbaasde mij zeer. Het lijkt erop dat de verschillende plannen geen onderdeel uitmaken van 1 groot plan met een visie op OV gebruik binnen en buiten het centrum van de stad in de toekomst.

Dank voor uw inspraakreactie en uw positieve reactie op het stimuleren van het OV. Het aantal buslijnen wordt door dit project niet gewijzigd, ook niet door het onderzoek naar een OV-hub of de aanpassingen aan het Houtplein. Dit project verbetert de verkeersveiligheid en de doorstroming in de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 2 en 4.

Lisette Ory



Bij het bekijken van de documenten en de animatie over de herinrichting van de Rustenburgerlaan valt mij op dat er is gekozen voor uitbreiding van beide bushaltes tot 2 ruime bushaltes waar een verlengde bus en een bus met normale lengte tegelijkertijd kunnen halteren. Dit geeft aan dat de bushaltes op dit moment zeer veelvuldig gebruikt worden en dat dat erkend wordt door de gemeente. Dit zou echter van tijdelijke aard zijn. Nu het terrein van de Mariastichting is heringericht en de nieuwbouw is voltrokken kunnen de bussen weer hun oude route vervolgen. Het is mij niet bekend dat er een besluit is genomen om hiervan af te zien. De buurtbewoners zijn hierin niet gekend. Indien deze oude belofte wordt ingelost is er maar uitbreiding van één bushalte nodig. Of het überhaupt nodig is om de bushalte op de Rustenburgerlaan alsnog uit te breiden hangt echter af van de uitwerking van de plannen gericht op het Houtplein en de Europaweg. Ik hoor graag of er een presentatie wordt ingepland van de 3 plannen in samenhang met elkaar. Zo ja dan laat ik me hiervoor graag uitnodigen.

Verder hoor ik graag of en hoe er bij de huidige herinrichtingsplannen rekening is/wordt gehouden met afname van reizigersverkeer o.i.v. COVID 19. Algemeen wordt aangenomen dat er in de toekomst meer thuis zal worden gewerkt in plaats van op het werk. Voor mijzelf en mijn partner zal dit zeker het geval zijn. Ons is nadrukkelijk verstaan gegeven om ook na COVID 19 minimaal de helft van onze volledige aanstelling thuis te werken.

In de huidige situatie komt het regelmatig voor dat twee bussen tegelijk willen halteren. Deze situatie leidt tot gevaarlijke situaties en oponthoud voor het verkeer. De wijzigingen rondom de herinrichting van het terrein van de Mariastichting hebben hier geen invloed op. Al sinds 2006 rijden er conform de dienstregeling geen bussen via de Kamperlaan. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 20.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

10 De herinrichting van de Rustenburgerlaan geeft ons, als omliggende bewoners, veel last. We hebben dan ook bezwaar tegen de volgende plannen:

1. De dubbeldekkers die er nu rijden geven heel veel zware trillingen en vibraties aan ons huis in de Voorhelmstraat. Elke keer als er een dubbeldekker bus langsrijdt trillen onze ramen.

Dank voor uw inspraakreactie.

Saskia Amsen

1. Door de gemeente is onderzoek gedaan naar de trillingen en de overlast hiervan in de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 16.



2. In het ontwerp zullen er 9(!) parkeerplekken verwijderd worden.

Momenteel is het al een crime om een parkeerplek te vinden in de buurt als je thuis komt van werk. Wij voorzien dan ook veel parkeerproblemen straks terwijl wij wel voor 2 auto's ruim 500 euro per jaar betalen voor parkeerkosten!

3. De stoepen aan de Rustenburgerlaan vallen straks helemaal weg en kun je er niet meer overheen lopen of rijden met een scootmobiel oid of voor mindervaliden.

2. Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit. Wij hebben ons best gedaan om het aantal te vervallen parkeerplaatsen tot deze 9 te beperken. Zie aangaande parkeren tevens de algemene notitie punt 12.

3. Voor de verdeling van de breedte van de rijbanen, bushaltes, fietspaden en trottoirs is een afweging gemaakt over de verdeling van de beschikbare ruimte, waarbij rekening gehouden is met de minimale breedtes volgens de richtlijnen. De toekomstige trottoirs van de Rustenburgerlaan krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden.

11 De herinrichting van de Rustenburgerlaan geeft ons, als omliggende bewoners, veel last. We hebben dan ook bezwaar tegen de volgende plannen:

1. De dubbeldekkers die er nu rijden geven heel veel zware trillingen en vibraties aan ons huis in de Voorhelmstraat. Elke keer als er een dubbeldekker bus langsrijdt trillen onze ramen.

2. In het ontwerp zullen er 9(!) parkeerplekken verwijderd worden.

Momenteel is het al een crime om een parkeerplek te vinden in de buurt als je thuis komt van werk. Wij voorzien dan ook veel parkeerproblemen straks terwijl wij wel voor 2 auto's ruim 500 euro per jaar betalen voor parkeerkosten!

3. De stoepen aan de Rustenburgerlaan vallen straks helemaal weg en kun je er niet meer overheen lopen of rijden met een scootmobiel oid of voor mindervaliden.

Dank voor uw inspraakreactie.

Jan Ostrowski

Aangezien uw inspraakreactie identiek is aan die van nr. 10 verwijs ik u naar het antwoord bij nr. 10.

12 Ik maak bezwaar tegen het gebruik van de Rustenburgerlaan door het Openbaar Vervoer.

Dank voor uw inspraakreactie. Hierbij ontvangt u per punt een reactie.

AJ Bos



Oplossing:

1. Volgens SWOV - Duurzaam Veilig Wegverkeer – is de N205 het juiste type weg om Openbaar Vervoer (bussen) met relatief hoge snelheid te leiden van Houtplein-Dreef naar de te realiseren OV-hup Europaweg.
2. Realiseer een mini OV-hup hoek N205/Dreef.

Ik maak om twee redenen bezwaar:

1. Omdat toestaan van Openbaar Vervoer (bussen) op de Rustenburgerlaan niet voldoet aan de eisen van SWOV (nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek), te weten: beschermen van de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich niet altijd aan regels houdt. De wegomgeving, voertuigen en technologie moeten de mens ondersteuning en bescherming bieden zodat de veiligheid van het verkeerssysteem zo min mogelijk afhankelijk is van individuele handelingen. Conclusie: bussen passen niet op het type weg Rustenburgerlaan, wel op de N205.
2. Omdat Openbaar Vervoer (bussen) niet past in de Gebiedsvisie Houtplein-Dreef-Hout.

Toelichting

Ad 1. De Rustenburgerlaan is volgens SWOV - Duurzaam Veilig Wegverkeer een type weg dat ongeschikt is voor Openbaar Vervoer (bussen) omdat het haaks staat op de verkeersveiligheid. Op de Rustenburgerlaan verplaatsen mensen en voertuigen die zich doelgericht voortbewegen - met wisselende snelheid en richting - naar huizen aan de laan of in de aangrenzende woonwijken. Om de parkeerplaatsen langs de laan en/of de aangrenzende woonwijken te bereiken maken voertuigen op de Rustenburgerlaan bijzondere verrichtingen zoals draaien, keren,

1. De N205 veroorzaakt te veel vertraging voor het OV en voldoet daarmee niet als hoogwaardige OV route. Sinds 2006 rijden er overigens geen buslijnen via de Kamperlaan.
2. De gemeente en de provincie overwegen een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

Ten aanzien van uw bezwaar:

1. Ook conform het nieuwe mobiliteitsbeleid blijft de Rustenburgerlaan een HOV route, en wordt er niet uitgeweken naar de N205.

Doorgaand autoverkeer gebruikt na de aanpassingen aan het Houtplein de Rustenburgerlaan niet meer. Hierdoor wordt de Rustenburgerlaan rustiger qua autoverkeer.

Dit project verandert niets in de aantallen of type bussen die gebruik maken van de Rustenburgerlaan.

De aanpassingen aan de haltes van de Rustenburgerlaan vergroten juist de verkeersveiligheid en verbeteren de doorstroming.

2. De verwachte sterke afname van het autoverkeer op de Rustenburgerlaan na uitvoering van de knip op het Houtplein zal sterk bijdragen aan het verbeteren van de leefomgeving bij het Frederikspark. Daarnaast zal het vernieuwen van het Houtplein bijdragen aan het verbeteren van de relatie met de binnenstad. De Rustenburgerlaan blijft echter, ook in het nieuwe mobiliteitsbeleid een HOV route.



afslaan, stilstaan, parkeren en achteruit rijden. En daartussen bewegen voetgangers zich ook nog. De bewoners/bezoekers rond de Rustenburgerlaan bewegen zich al jaren onveilig voort door het gebruikt van de laan door Openbaar Vervoer en ander doorgaand verkeer die met relatief hoge snelheid een stukje van de N205 willen omzeilen, of, binnen de vereiste tijd de volgende halte moeten halen.

Zie: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/duurzaam-veilig-wegverkeer>

Ad 2. In de Gebiedsvisie Houtplein-Dreef-Hout, is ook het Frederikspark opgenomen. Het Openbaar Vervoer (bussen) op de Rustenburgerlaan verstoren de doelstelling van de Gebiedsvisie: de leefbaarheid rond Houtplein-Dreef te vergroten en de relatie van binnenstad met Haarlemmer Hout te herstellen. In deze visie wordt er ook gewerkt aan een ontwerp voor het Frederikspark om een integrale verbetering van dit historische stukje Haarlem te realiseren. Het behoeft geen toelichting dat het Openbaar Vervoer deze visie teniet zal doen.

13 Hierbij maak ik bezwaar tegen het plan herinrichting Rustenburgerlaan.

Allereerst moeten twee prachtige groenstroken, die voor veel geld zijn aangelegd door dit plan verdwijnen.

De veiligheid van de voetgangers is niet gewaarborgd met het fietspad vlakbij, waar ook scooters over gaan en elektrische fietsen en bakfietsen. Te weinig bewegingsruimte met rolstoel of wandelwagen!! Op meerdere stukken blijft na herinrichting een zeer smalle stoep over.

Dank voor uw inspraakreactie. Wij begrijpen uw zorg en onderstaand reageren wij daar puntsgewijs op.

Helaas is er inderdaad iets misgegaan in de afstemming waardoor het recent (op vraag van bewoners) aangelegde groen verplaatst moet worden. Het gaat echter niet verloren, er komt netto namelijk ca. 170 m2 groen bij in het project.

De vrijliggende fietspaden zijn nodig om het conflict tussen busverkeer en de fietser aan te pakken. Zie hiervoor tevens de algemene reactie punt 9. De trottoirs krijgen in de nieuwe situatie (net als op veel andere plekken in de stad) een breedte van 1,5 meter waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor

Mevr. E.M van der Meulen



Er zal toenemende parkeerdruk zijn in de wijk door het verdwijnen van parkeerplaatsen.

Zoveel bussen, die dezelfde route nemen. Is dat nodig? Er is al veel luchtverontreiniging!

Wordt dit voldoende gemeten? Hoe groen is groen dan nog??

Hoe is men gekomen tot het aantal fiets parkeerplekken? Het is meer dan het dubbele!!

mindervaliden en het prima mogelijk blijft om deze met wandelwagen, scootmobiel of rolstoel te gebruiken.

Zie de algemene notitie, punt 12 over het parkeren.

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit. Hierbij wordt inmiddels bijna volledig gebruik gemaakt van elektrische bussen. De dubbeldekkers zijn uitgevoerd met relatief schone dieselmotoren die voldoen aan de normen voor de nieuwe milieuzone (ook al valt het OV buiten die regeling). Of er in Haarlem actief luchtverontreiniging wordt gemeten is ons onbekend.

Het aantal fietsparkeerplekken is gebaseerd op tellingen van de hoeveelheid geparkeerde fietsen in de huidige situatie. Zie hiervoor de algemene notitie punt 11.

- 14** Graag wil ik hierbij bezwaar aantekenen tegen het ontwerp voor de herinrichting van de Rustenburgerlaan.
Ik ben het niet eens met het besluit de Rustenburgerlaan opnieuw in te richten, en wel om de volgende redenen:
De bussen die nu door de straat rijden zorgen voor veel overlast, zowel voor wat betreft geluid als wat betreft trillingen van de grond. Het gaat dan vooral om de dubbeldekker bussen.
Waar veel andere gemeenten juist proberen grote bussen uit de binnenstad te weren, wordt in de Rustenburgerlaan gekozen voor uitbreiding van haltes. Is dit absoluut noodzakelijk?

Dank voor uw inspraakreactie, vervelend om te lezen dat u veel overlast ervaart. Wij zullen uw vragen zo goed mogelijk beantwoorden.

Dit project verandert niets in de aantallen of type bussen die momenteel gebruik maken van de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 5. Vanaf januari 2022 wordt een milieuzone ingevoerd om met name vrachtverkeer te weren uit de binnenstad. Deze zone geldt niet voor het OV, desondanks voldoen de dubbeldekkers wel aan de eisen. Het uitbreiden van de haltes heeft tot doel de verkeersveiligheid en de doorstroming te vergroten. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 8 en punt 18. Daarnaast punt 19 m.b.t. trillingen.

Anoniem



De stoep zal na herinrichting op meerdere plaatsen erg smal worden; dit is zeer onvriendelijk en tevens gevaarlijk voor voetgangers en spelende kinderen. Daarnaast moeten er bomen worden gekapt, dit is schadelijk voor het straatbeeld en het imago van de wijk.

Kan er met zekerheid gezegd worden dat de hoeveelheid busreizigers in de nabije toekomst weer zal worden zoals vóór de pandemie? Zo niet; is het dan niet verstandiger om hier eerst onderzoek naar te doen alvorens het hele straatbeeld te veranderen?

Daarnaast ligt in de lijn der verwachting dat het busverkeer af zal nemen als er inderdaad een ov-hub komt op de Europaweg. Ook bij dit gegeven vraag ik me af of het niet handiger is om deze ontwikkelingen eerst af te wachten, in plaats van met de beoogde herinrichting van de Rustenburgerlaan zoveel omwonenden te duperen.

Ik zou u willen vragen het besluit tot herinrichting van de Rustenburgerlaan te heroverwegen.

Het trottoir krijgt in de nieuwe situatie een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden. Voor de vijf bomen die worden gekapt worden 6 nieuwe bomen aangeplant. Deze nieuwe bomen krijgen een verbeterde groeiplaats waardoor ze in de toekomst beter ontwikkelen.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2. Deze OV-hub verandert vooralsnog niets aan de buslijnen die gebruik maken van de Rustenburgerlaan.

- 15** Hierbij mijn bezwaren tegen het actieplan als bovengenoemd. Allereerst wil ik als bewoner kwijt dat in de hernieuwde plannen alleen het openbaar vervoer centraal en bewoners buiten beschouwing worden gelaten, daarnaast volgende punten:
- Er is al te weinig parkeergelegenheid, en als het plan doorgang vindt verdwijnen er nog eens 9 plaatsen.
 - Er worden in het plan 5 bomen gekapt, het is een laan, geen snelweg en bomen vormen juist het karakter van een laan.

Dank voor uw inspraakreactie, wij reageren hierbij op uw bezwaren.

J. de Dood

- Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven de auto. Zie aangaande parkeren tevens de algemene notitie punt 12.
- Voor de 5 bomen die worden gekapt, worden 6 bomen herplant. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 13.



- De dubbeldekker bussen rijden het grootste deel van de dag leeg of met enkele passagiers door de laan, en zorgen daarbij voor onnodig veel trillingen, andere gemeenten kiezen er juist voor om grote bussen uit de binnenstad te weren.
 - Een deel van de bussen die door de laan rijden zouden tijdelijk zijn i.v.m. verbouwing Mariastichting , wanneer verandert dit?
 - Tot slot, er zijn plannen om op de Europaweg een OV hub te maken, m.i. wordt de herinrichting van de Rustenburgerlaan hiermee overbodig
- In de toekomst zullen deze bomen zich beter ontwikkelen dan de huidige vanwege de verbeterde groeiplaats.
 - Dit project verandert niets in de aantallen of type bussen die momenteel gebruik maken van de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 5. Vanaf januari 2022 wordt een milieuzone ingevoerd om met name vrachtverkeer te weren uit de binnenstad. Deze zone geldt niet voor het OV. Zie hiervoor de algemene notitie punt 18. Betreffende trillingsoverlast veroorzaakt door de uitbreiding van de haltes verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.
 - Tot 2005 reed enkel buslijn 73 via de Kamperlaan, sindsdien rijdt er geen buslijn meer via de Kamperlaan. De buslijnen rijden dus de gebruikelijke route via de Rustenburgerlaan. Zie ook de algemene notitie, punt 20.
 - De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Zie hiervoor de toelichting in de algemene notitie punt 2.

16 Via deze weg wil ik reageren, uit naam van mijn moeder J.M.E. Janssen, op de plannen van de herinrichting bushaltes, onderstaand mijn bezwaren: Toenemende parkeerdruk door het verdwijnen van 9 parkeerplaatsen
Uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit en overlast voor de dichtbij zijnde woningen

Dank voor uw inspraakreactie. Wij reageren onderstaand per genoemd bezwaar.

Mevr. Janssen

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie tevens de algemene notitie punt 12.

Onveilige situatie voor auto- en fiets- en wandelverkeer dat vanuit de Weversstraat een stuk over het fietspad moet gaan rijden. Bovendien een heel smal stukje trottoir waar de wandelaar, langs de kapper, over heen

Tussen de Weversstraat en Esschilderstraat wordt een fietsstraat ingericht, waar de auto te gast is. Dit is niet ongebruikelijk en werkt vaak ook snelheidsbeperkend.



moet met geen mogelijkheid om daar met twee personen langs elkaar te passeren en gevaarlijk voor ouderen met rollator.

In de plannen gaat het over twee bussen die tegelijkertijd moet kunnen stoppen bij de bushalte is er onderzoek gedaan naar hoe vaak dit voorkomt en zo ja mag ik daar inzage in krijgen?

Is er in de plannen rekening mee gehouden met de afname van buspassagier en gebruik van de bus doordat meer mensen in de toekomst vanwege de pandemie thuiswerken en minder gebruik zullen maken van de bus?

De smalle strook trottoir in het begin van de Rustenburgerlaan vlak na de stoplichten daar blijft ook zo weinig ruimte over voor de wandelaar, spelende kinderen en de bewoners van dat stukje straat.

Is er voldoende rekening gehouden met de knip op het Houtplein waardoor het verkeer over de Rustenburgerlaan zal afnemen en dus ook minder gevaarlijk voor de uit- en instappende buspassagier zal worden zodat de inrichting ook minder ingrijpend hoeft te worden en minder duur! En dan de plannen nog om op de Europaweg een OV hub te maken dan wordt de herinrichting van de Rustenburgerlaan ook overbodig.

De trottoirs hebben een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden.

Hoe vaak het precies voorkomt dat er twee of meer bussen tegelijkertijd willen halteren is bij ons niet bekend. Om een indruk te geven: in 2017 reden er op werkdagen 20 tot 30 bussen (per uur per richting) met een volgtijd van 1 tot 8 minuten. De bussen rijden vrij kort achter elkaar en de kans is dus groot dat er meer dan één bus tegelijk moet stoppen bij de halte.

Men hoeft echter geen kenner te zijn om op locatie te zien dat het regelmatig plaatsvindt, waarbij er tijdverlies is voor het OV en onveilige situatie voor het fiets- en autoverkeer.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

De verkeerslichten op de Rustenburgerlaan zitten behoorlijk ver van de bushaltes af en vallen daarmee buiten dit projectgebied.

Het is inderdaad juist dat er een afname van doorgaand verkeer zal zijn, ten gevolge van de wijzigingen op het Houtplein. Zie hiervoor de toelichting in de algemene notitie punt 4. Het aantal buslijnen die rijden door de Rustenburgerlaan wijzigt hierdoor echter niet. Evenals door een eventuele OV-hub die momenteel door gemeente en provincie wordt onderzocht. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.



Door de waardevermindering van de huizen aan de Rustenburgerlaan zal ook de WOZ waarde minder worden dus minder geld in het potje van de Gemeente Haarlem.

Andere gemeenten kiezen er juist voor om minder grote bussen door de gemeente te laten rijden. Waarom staat in het plan van de herinrichting van het OV alleen het OV voorop en niet de wensen van de bewoners? Ik hoop dat er nog eens kritisch naar het herinrichtingsplan wordt gekeken.

Ten aanzien van de waardevermindering van de woningen aan de Rustenburgerlaan verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.

Zie de algemene notitie, punt 7.

17 Ik teken protest aan tegen de herinrichting van de Rustenburgerlaan, omdat het plan is:
Kappen van bomen
Verlenging van bushaltes
Versmalling van trottoirs
Plaatsing van fietsenrekken
Het is in mijn ogen weggegooid geld, omdat er een nieuwe situatie ontstaat wanneer de bushaltes verplaatst worden richting Schalkwijk. (binnen afzienbare tijd) De bussen volgens afspraak zouden gaan rijden, als de bouw op het Mariastichting terrein voltooid was, over de Buitenrustlaan.
Er veel te veel bussen rijden die buiten de spits praktisch leeg zijn.
Zo moeten we niet met gemeenschapsgeld omgaan.
Schandalig!
Ik hoop antwoord te krijgen op mijn mail.

Dank voor uw inspraakreactie. Wij proberen zo goed mogelijk op de door u aangehaalde punten te reageren.
Om de haltes te kunnen realiseren kappen we 5 bomen en planten we 6 nieuwe bomen aan, waarbij de nieuwe bomen een betere groeiplaats krijgen zodat deze zich beter kunnen ontwikkelen.
Voor het verlengen van de haltes verwijzen wij naar de algemene notitie punt 8. De trottoirs worden smaller om de nieuwe haltes te kunnen realiseren, maar krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden.
Voor een toelichting op de nieuw te plaatsen fietsenrekken verwijzen wij naar de algemene notitie punt 11.
Tot slot wijzigt het aantal buslijnen in de Rustenburgerlaan niet door een mogelijke OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg.
Sinds 2005 rijden er geen buslijnen meer via de Kamperlaan, dat is door de verbouwing van de Mariastichting niet gewijzigd.

Marianne Ooms

18 In ons telefoongesprek van gister, n.a.v. mijn zienswijze op de verlenging van de bushaltes, heb ik op uw verzoek meer informatie gevraagd over de enquête van Veilig Verkeer Nederland over de veiligheid op de

Bedankt voor het doorsturen van de enquête vanuit VVN.

Sandra Rijling



Rustenburgerlaan. Ik heb daarvoor contact gezocht met voormalig inwoner van de wijk en lid van de wijkraad Welgelegen, Angéla Tromer.

Zij heeft destijds zeer regelmatig contact gehad met uw voorganger Douwe Smit. Ook het Veilig Verkeer Nederland verslag is naar hem verzonden, dus als het goed is moet dat in uw dossier Rustenburgerlaan te vinden zijn. Ik zal u straks ook haar e-mail doorzenden. In de bijlage de conclusie van Veilig Verkeer Nederland. Deze was toen ook gericht aan Mirjam Boxhoorn van de gemeente Haarlem en Onno Oosterhof, rechterhand van de wethouder en voormalig een functie bekleedde bij Connexxion. Dus het is best opmerkelijk dat niemand hier meer van weet! Dit contact vond plaats in 2019.

Naar aanleiding van deze enquête, waarin 92% van de geënquêteerden aangeeft zich onveilig te voelen op de fiets, hebben een aantal buurtbewoners contact met elkaar gezocht. Vanaf dat moment is er érg veel energie gestopt om aandacht te vragen voor ons bewonersprobleem met de bussen, waaronder zoals eerder genoemd het vaak inspreken bij de commissievergaderingen over dit onderwerp.

Tevens is er een petitie bij de gemeente aangeboden met handtekeningen om de snelheid te verlagen naar 30km. Zit deze petitie wel in uw dossier? Er zijn toen 308 handtekeningen opgehaald!! Uitgaande van 1000 flyers is dit een conversie van ruim 30%. Dit is ronduit succesvol te noemen.

Natuurlijk zullen wij, als bewoners, ook reageren op het Mobiliteitsbeleid. Maar ik hoop ook enorm dat u voor ons wilt opkomen en in overleggen en de wandelgangen van het gemeentehuis ons grote gevoel van onveiligheid en het sterk verminderen van de leefbaarheid onder de aandacht wil brengen bij uw collega's.

Deze was inderdaad bekend bij Onno Oosterhof en Mirjam Boxhoorn, maar het duurde even om dit buurtonderzoek boven water te krijgen.

U refereert aan 92% van de geënquêteerden, voor de goede orde wil ik opmerken dat het buurtonderzoek door 12 deelnemers is ingevuld.

Deze petitie uit 2019 is bekend:
<https://petities.nl/petitions/maximumsnelheid-naar-30-km-per-uur-in-centrum-haarlem?locale=nl>

Reageren op het mobiliteitsbeleid tijdens de inspraakprocedure is het beste wat u kunt doen. Aanpassingen aan de snelheid op de Rustenburgerlaan vallen buiten de mogelijkheden van het herinrichtingsproject voor de bushaltes.



- 19** Met dit schrijven richt ik mij tot u in een laatste poging om de voorgenomen aanleg van twee supergrote bushaltes op de Rustenburgerlaan af te wenden.
- Dit plan dient geen enkel belang. Het verlies van vijf bomen is slecht nieuws voor de allure en de leefbaarheid van de straat. Bovendien gaat aan beide zijden van de straat veel trottoir verloren, onder opoffering van bewegingsruimte voor voetgangers en groenvoorzieningen.

Voor de wijk zouden negen parkeerplaatsen verloren gaan, terwijl de parkeerdruk hoog is.

Het is de vraag of de verkeersveiligheid gediend is met de plannen. De situatie is op dit moment veilig. Van zes verkeersongevallen op de Rustenburgerlaan in de afgelopen tien jaar stond geen enkele in verband met de huidige bushaltes. Uit eigen waarneming zeg ik dat zich nimmer gevaarlijke situaties voordoen.

Die veiligheid zal achteruitgaan als er fietsstroken komen achter de bushaltes langs. In- en uitstappende buspassagiers zullen onvoldoende aandacht hebben voor eveneens gehaaste fietsers, van wie -met dank aan de elektrische fiets- de gemiddelde snelheid allengs groter wordt. Dit is vragen om moeilijkheden.

Dank voor uw inspraakreactie. Uw bezwaar tegen de aanpassingen van de bushaltes is duidelijk. Onderstaand reageren wij per punt op uw bezwaren.

Om de realisatie van de haltes mogelijk te maken worden 5 bomen gekapt, maar 6 nieuwe bomen herplant voorzien van een verbeterde groeiplaats, waardoor deze bomen zich beter kunnen ontwikkelen. Tevens worden inderdaad de trottoirs smaller, maar krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee ze voldoen aan de richtlijn voor mindervaliden.

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven het autoverkeer, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie tevens de algemene notitie punt 12. Tijdens het ontwerpproces is er alles aan gedaan om het verlies van parkeerplekken voor auto's tot 9 stuks te beperken.

Betreffende de verkeersveiligheid is er onder andere een conflictbeweging tussen de fiets en het busverkeer. Om deze reden wordt het fietspad achter de halte langs gelegd. Overigens pleit wijkraad Welgelegen er juist voor dat de verkeersveiligheid wél in het geding is, getuige het in opdracht van de wijkraad uitgevoerde verkeersveiligheidsonderzoek van BVA verkeersadviezen en de uitslag van het buurtonderzoek/enquête vanuit Veilig Verkeer Nederland (al deden daar slechts 12 mensen aan mee).

Ook stelden wijkbewoners een petitie op via petitie.nl waarin zij stellen dat het onveilig is en gaven gemeenteraadsleden uit eigen ervaring aan dat er zich onveilige situaties voordoen voor met name fietsers. Dit sluit allemaal niet aan bij uw eigen waarneming.

Gerard Snijders



Op de hoek met de H.J. Koenenstraat ontstaat een andere onoverzichtelijke situatie. Verkeer uit deze straat krijgt te maken met fietsers die van links vanuit een dode hoek opeens te voorschijn schieten. Het gebrek aan zicht hangt samen met de zeer beperkte ruimte die voor voetgangers beschikbaar komt.

Overigens zou een veel eenvoudiger ingreep het halteren voor twee bussen tegelijk mogelijk kunnen maken. De halte aan de zuidkant zou onder opoffering van slechts één parkeerplaats geschikt kunnen worden gemaakt voor twee bussen. De halte zou daartoe moeten worden uitgebreid in westelijke richting. De halte aan de noordkant zou ook eenvoudig kunnen worden verlengd, eventueel met het verplaatsen van de afvalcontainers op de hoek met de Voorhelmstraat. Deze ingrepen, voor een fractie van de kosten en met een minimale opoffering van groen en parkeerplaatsen zou zeer wel kunnen volstaan tot de komst van de transferhub op de Schipholweg.

Na realisatie van een transferhub op de Schipholweg kan één hoogfrequente buslijn tussen het treinstation en de Buitenrustbruggen in de plaats kunnen komen van de huidige zes buslijnen. Na ingebruikname van de transferhub vervalt de aanleiding om meerdere bussen tegelijk te kunnen laten halteren op de Rustenburgerlaan. Dan zijn de voorgenomen bushaltes niet alleen een aantasting van het woongenot en de verkeersveiligheid, maar ook een nutteloze besteding van

Er is geen sprake van een dode hoek op deze locatie. Automobilisten die de H.J. Koenenstraat uitkomen worden geattendeerd op de fietsers door het oprijden van het verhoogde plateau waarop ook nog eens het fietspad in rode kleur is doorgetrokken.

Dank voor uw ontwerpsuggestie. Locatie en afmetingen van de bushaltes staan echter niet ter discussie. Daarnaast kleven er echter wat praktische bezwaren aan uw suggestie. Aan de zuidzijde doen we in het ontwerp in feite wat u voorstelt. De halte blijft nagenoeg op de zelfde plek liggen, alleen kost dat wat meer dan één parkeervak om voldoende perronlengte en de juiste in- en uitrijhoeken te maken. Aan de noordzijde kon door het opschuiven van de halte handig gebruik gemaakt worden van de reeds aanwezige parallelstructuur om de fietsers achter de halte langs te leiden. Daarnaast zijn er nog andere overwegingen zoals bijvoorbeeld: bij “versprongen” haltes met deze grotere afmetingen en een fietspad achterlangs blijft er geen plek over voor een voetgangersoversteek, een nieuwe locatie met boven- en ondergronds ruimte voor de afvalcontainers zou ook een uitdaging zijn en het zou geleid hebben tot extra te kappen bomen.

Een mogelijke OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg die momenteel wordt onderzocht brengt geen verandering in het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor tevens de toelichting in de algemene notitie punt 2. Daar er geen wijzigingen komen in het aantal buslijnen blijft het regelmatig voorkomen dat twee bussen tegelijk halteren op de Rustenburgerlaan.



gemeenschapsgelden. Daarom vraag ik u met klem om af te zien van de voorgenomen aanleg van twee megabushaltes in onze wijk.

Met betrekking tot de afmetingen van de bushalte heeft de gemeente er voor kunnen zorgen dat er geen halte voor 3 bussen (zoals de oorspronkelijke wens van de provincie was), maar voor 2 bussen komt. Hiermee is de impact op de leefomgeving minder groot.

- 20** Hiermee reageer ik op de plannen om de Rustenburgerlaan te herinrichten ten behoeve van de bussen en ten koste van de omwonenden. Ik woon in de Esschilderstraat en voel de trillingen van de bussen dagelijks. Ik heb begrepen dat er een vernieuwd busstation komt net over het Spaarne. Busroutes gaan herzien worden. Is het werkelijk nodig om de bushalte te vergroten naar 2 plekken (?) en daarbij de stoepen te vernauwen en parkeerplekken weg te halen die toch al schaars zijn?

Dank voor uw inspraakreactie. Wij herkennen uw zorg omtrent de veiligheid, het verbeteren van de verkeersveiligheid is juist het doel van deze aanpassingen. Wij reageren per punt op uw reactie. Voor trillingen verwijs ik u naar punt 16 uit de algemene notitie.

Brigit Botman

De gemeente en de provincie onderzoeken de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. De her-routering leidt echter niet tot een afname van het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 2. Daar het aantal buslijnen niet verandert, komt het regelmatig voor dat er twee bussen tegelijk willen halteren. Dit leidt tot onveilige situaties en oponthoud. Zie de toelichting in de algemene notitie punt 8.

Er is veel wandelverkeer op de Rustenburgerlaan en het wordt er niet veiliger op. Dit gaat weer veel geld kosten en de omgeving gaat er niet beter van worden. Busverkeer is sowieso afgenomen door de corona. Dan heb ik het nog niet eens over de fietsenrekken gehad. Deze komen bij de bewoners voor de deur en dat wordt een rommelige plek zoals alle fietsplekken in de stad.

Om de fietspaden achter de haltes te leggen worden de trottoirs in de nieuwe situatie 1,5 meter breed, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden. Op de hoek van uw straat (Esschilderstraat) zijn de fietsparkeerplekken juist hard nodig, gezien de wildgroei aan geparkeerde fietsen in de oude situatie. Wat fietswrakken en weesfietsen betreft, zie ook punt 11

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de



Het hele plan lijkt op papier goed maar aan de omwonenden is niet gedacht, ook niet aan de noodzaak (oud plan) en niet te rijmen met de plannen voor de Europaweg, één halte verder.

De gemeente Haarlem geeft weer eens aan niet na te denken over de omwonenden die toch al vreselijke last hebben van die grote bussen die over de Rustenburgerlaan denderen waar mijn zoons fietsen en ik altijd mijn hart vasthoud dat ze niet geraakt worden.

reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie. Voor een toelichting op de hoeveelheden en locaties van de fietsenrekken verwijzen wij naar punt 11. van de algemene notitie.

Tot slot willen we benadrukken dat het doel van dit project is de verkeersveiligheid te vergroten, juist voor de fietsers.

- | | |
|--|---|
| <p>21 De gemeente Haarlem is voornemens de Rustenburgerlaan ingrijpend anders in te richten, ik wil daarover mijn zorgen kenbaar maken en protest aantekenen.</p> <p>Als gebruiker van het OV ben ik een groot voorstander van goede bereikbaarheid van het OV voor bewoners en voor een goede en vlotte doorstroming van datzelfde OV door Haarlem.</p> <p>Ook is het mooi dat de regio werk maakt van het vergroten van het aandeel elektrische bussen, dit heeft ook een te verwachten directe positieve invloed op de luchtkwaliteit op de Rustenburgerlaan.</p> <p>Evenwel, twee belangrijke punten van kritiek wil ik met u delen. Beide punten gaan over woongenot en primaire functie van de Rustenburgerlaan en Buitenrustlaan als woonstraten.</p> <p>1. De geplande OV-hub bij de Europaweg wordt door andere insprekers genoemd, maar afgedaan als alleen nodig voor de toename van OV reizigers tot 2040. Waardoor de ingrepen op de Rustenburgerlaan alsnog nodig zouden zijn. Dit vind ik een voorbarige conclusie; een straat in 2021 ombouwen tot een OV-baan vanwege reizigers die er over ongeveer 20 jaar pas zijn...</p> <p>Mijn bezwaar is de omkeerbaarheid van veel elementen van het plan. Met name verwijderde bomen zet je niet meer terug EN de leefbaarheid van de straat als woonstraat wordt serieus aangetast. Ook al is het een fietspad, de hoeveelheid asfalt neemt aanzienlijk toe en de straat wordt veel steniger dan voor de woonfunctie van de straat wenselijk is.</p> | <p>Dank voor uw inspraakreactie en uw zorg. Onderstaand onze reactie op de twee door u genoemde punten.</p> <p>C.R. van Niekerken</p> <p>1. De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is bedoeld om de verwachte groei op te vangen. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 2. De extra reizigers zijn er niet pas over 20 jaar, deze toename zal jaar op jaar plaatsvinden.</p> <p>Voor de 5 bomen die worden gekapt (waarvan er 1 al slecht is), worden 6 bomen herplant die zich beter kunnen ontwikkelen in een verbeterde groeiplaats. Daarnaast wordt er juist netto ca. 170 m2 groen aan toegevoegd aan de versteende huidige situatie.</p> |
|--|---|



2. U schrijft dat het verkeer dat nu op de Rustenburgerlaan rijdt via een veranderde inrichting van het Houtplein een nieuwe route krijgt. Geldt dit ook voor het verkeer in de tegengestelde richting, stad-inwaarts? Als bewoner van de Buitenrustlaan vraag ik mij af of dit verkeer vervolgens extra door mijn woonstraat zal gaan rijden. Dan worden geluid- en fijnstofhinder op de Buitenrustlaan ernstig vergroot, terwijl we nu aan de voorzijde van de woning de ramen al niet meer open kunnen hebben. Ook blijkt bij het na ruim 10 jaar vervangen van geluidwerend glas, dat zelfs tripleglas het geluid van optrekkende auto's niet tegenhoudt. Waarbij overigens de snelheid waarmee vanaf de brug de straat ingereeden wordt waarschijnlijk hoger ligt dan 50 km/u.

Ik houd mij aanbevolen voor een antwoord op mijn punten van kritiek en wens u en uw collega's wijsheid en creativiteit toe bij het rekening houden met tegengestelde belangen.

- 22** Met dit schrijven wil ik graag bezwaar maken op de te maken plannen. Mijn punt is dat dit plan is uitgedacht ver voor de Coronacrisis en was thuis werken geen optie binnen het bedrijfsleven. Inmiddels is het zo ingeburgerd dat het voordeel van thuiswerken unaniem omarmd wordt. Minder verkeer op de weg, minder stookkosten en elektra voor dure kantoorpanden en minder reiskosten.

De dubbeldekkers blijven met hun geraas en trillingen objecten die niet in een binnenstad thuis horen mijn voorslaapkamer blijft leeg omdat daar niet geslapen kan worden door de herrie van het vele verkeer. Om nu te zeggen dat ik op een toplocatie woon gezien de WOZ waarde moet ik dit toch ten stelligste ontkennen.

2. Autoverkeer kan na herinrichting van het Houtplein niet langer tussen de Rustenburgerlaan en het centrum rijden. Dit geldt voor beide richtingen. Hierdoor wordt de Rustenburgerlaan ongeschikt als sluiproute en zal het waarschijnlijk iets drukker worden in uw straat (Buitenrustlaan/N205). Zie voor een toelichting op de werkzaamheden aan het Houtplein de algemene notitie punt 4.

Dank voor uw inspraakreactie. Hierbij reageren wij op de door u Willemien Ruiter aangehaalde punten.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. De verwachting is echter dat de reizigersaantallen na enige tijd weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

De dubbeldekker bus (lijn 346) wordt gebruikt voor één van de drukste lijnen van Haarlem en verdwijnt naar verwachting niet uit de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de toelichting van de algemene notitie punt 5. De trillingshinder is voor dit project onderzocht, zie hiervoor de algemene notitie punt 19. Dit project verandert niets aan de hoeveelheid buslijnen door de Rustenburgerlaan, maar verbetert de verkeersveiligheid en de doorstroming.



Soms is het goed om bij voortschrijdend inzicht wel of niet aangeboden of zelfbedacht een plan anders te benaderen of los te laten om opnieuw te beginnen.

In dit geval hoeft dat niet omdat de plannen om op de Europa weg een OV hub te maken alleen maar uitgepakt hoeven te worden. Hiermee kan Haarlem een hoop geld besparen en wat dacht je van het landelijk aanzien t.o.v. van de co2 reductie in de binnenstad.

Ik hoop echt dat er met dit schrijven wat gedaan wordt en dat het positief uitpakt voor de Rust bewoners en Haarlem als geheel.

Wij vinden het natuurlijk heel leuk als er dan toch wat in het potje overblijft om dat te besteden aan fleurige spiegels rond onze bomen.

Door de gemeente en de provincie loopt inderdaad een onderzoek naar de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Echter leidt dit niet tot een afname van het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan. Hiervoor verwijzen wij naar de algemene notitie punt 2.

Dank voor uw suggestie voor fleurige boomspiegels. In de boomspiegels en groenvakken komt een combinatie van vaste planten. Dit zal een hoogwaardige invulling worden.

23 Wij zijn bewoners aan de Rustenburgerlaan te Haarlem. We vinden het goed en belangrijk dat er vernieuwde plannen zijn voor het herinrichten van o.a. de bushaltes en met name ook de fietspaden. Onze kinderen fietsen elke dag naar school over de Rustenburgerlaan en wij als ouders én bewoners willen graag de verkeersveiligheid met name die van fietsers en kinderen zo groot mogelijk hebben. Dit past naar onze mening bij de vernieuwde plannen om de fietspaden buitenom de bushaltes te maken.

Een ander punt is het busverkeer:

Er rijden dagelijks erg veel bussen door onze straat (rond de 2000 per dag). Vlak bij ons huis (nr 58) zitten twee verhogingen / stoepranden midden in de weg.

Het komt dagelijks meerdere keren voor dat de bussen (vooral die de Rustenburgerlaan in komen rijden vanaf de Buitenrustbrug) per ongeluk over dit stoepje / verhoging rijden. Wanneer deze bussen dan weer terug op het wegdek terecht komen geeft dit trillingen aan ons huis. Aangezien ons huis (en dat van alle burens) op 'staal' staat zijn wij als bewoners erg

Dank voor inspraakreactie. Goed om te lezen dat u de aanpassingen aan de fietspaden Rustenburgerlaan onderschrijft.

Joost en Linda
Dusseljee

In relatie tot de herinrichting is onderzoek gedaan naar de trillingsoverlast nabij de bushaltes, zie hiervoor de algemene notitie punt 16. De trillingen zijn over enkele dagen opgemeten en de conclusie aldaar was dat de kans op schade aan bebouwing door deze trillingen zeer gering is. Uw huis en de tussenheuvel waar u het waarschijnlijk over heeft bevinden zich redelijk ver buiten het projectgebied, aanpassingen aan dit gedeelte van de Rustenburgerlaan worden niet gedaan binnen de scope van dit project.



bang dat er blijvende schade gaat ontstaan doordat ons huis deze trillingen en klappen elke keer moet verwerken.

Onze vraag is dat ook:

Kan de middenstoep / verhogingen worden verwijderd en kan dit worden meegenomen bij de plannen voor herinrichting van de Rustenburgerlaan?

Wij én onze burens zouden hier heel erg bij geholpen zijn en met name de staat én behoud van onze woningen!

Mochten er vragen of dingen onduidelijk zijn, dan zijn wij zeer bereid het nader toe te lichten.

Wat ons betreft mag dat in een face-to-face gesprek (met mondkapje en 1.5 meter afstand), via mail, telefoon of een online meeting.

We horen heel graag wat de mogelijkheden zijn!

Wat u kunt doen is een melding hierover maken via de website haarlem.nl/melding-doen, met het verzoek om afgeschuinde banden of indien mogelijk het verwijderen van de tussenheuvel.

Uw melding staat los van het project en wordt dan opgepakt door de afdeling beheer openbare ruimte.

- 24** Ik en evenals mijn buurman, zijn niet blij met de herstructureringsplannen op de Rustenburgerlaan. Sinds de komst van de dubbeldekker schieten de scheuren in de huizen en trillen de ramen als de bus voorbij komt. De elektrische bussen zijn geen probleem evenals de normale bus.

Het vorige plan m.b.t. bussen is verschoven naar 2030!? Waarom niet meteen veel beter plan. Het wordt i.p.v. een straat een mega bus station hier op de Rustenburgerlaan. Veel overlast en zit niet te wachten op nog meer overlast.

Dank voor uw inspraakreactie en uw nadere toelichting op onze vraag betreffende het “plan m.b.t. bussen is verschoven naar 2030”. Hierbij proberen wij uw reactie zo goed mogelijk te beantwoorden.

De dubbeldekker bus (lijn 346) wordt gebruikt voor één van de drukste lijnen van Haarlem en verdwijnt naar verwachting niet uit de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de toelichting van de algemene notitie punt 5. De trillingshinder nabij de bushaltes is voor dit project onderzocht, zie hiervoor de algemene notitie punt 16.

De herinrichting van de haltes Rustenburgerlaan verandert niets aan de hoeveelheid buslijnen door de Rustenburgerlaan, maar verbetert de verkeersveiligheid en de doorstroming.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt

Carolina Tates
Edward De Bell



Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

25 D.m.v deze email maak ik bezwaar aan tegen de door de Gemeente Haarlem voorgestelde plannen voor herinrichting van de Rustenburgerlaan.

Er zijn teveel nadelen die ik hierbij graag wil benoemen!

- Wij constateren dat er veel en veel te veel grote lege bussen door de Rustenburgerlaan rijden en zien daarbij levensgevaarlijke situaties ontstaan.

- Wij pleiten voor niet meer maar minder bussen. Is er door de gemeente onderzoek gedaan naar de leegstand van de extra grote en dubbeldekbussen. Wij wonen op nr 19 en verbazen ons hierover. Veel en veel te veel lege bussen!!!

- Er is sprake van weinig inspraak, alleen over de plek vd openbare ruimte en niet over de lengte en de plek van de bushalte.

- Er is twee mooie groenvoorzieningen getroffen, waarom???

Dank voor uw inspraakreactie. Wij reageren per punt op uw bezwaren.

Paulien van der Geijs

- Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. De verwachting is echter dat de reizigersaantallen na verloop van tijd weer gelijk zijn aan die van 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

Dit project verandert niets aan het aantal buslijnen die gebruik maken van de Rustenburgerlaan. De inzet van de bussen is ook geen aangelegenheid van de gemeente, maar van de vervoerder (Connexxion) en de vervoersregio (Provincie). De dubbeldekker bus wordt ingezet voor lijn 346, één van de drukste lijnen van Haarlem vóór Corona. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 5.

- Dat klopt, dit is ook vooraf duidelijk gecommuniceerd. Zie ook punt 7 in de algemene notitie.

- Als u de groenvakken bedoelt die voor huisnr. 57 t/m 67 liggen, door een afstemmingsfout bij aanleg zijn deze vakken aangeplant terwijl bekend was dat deze ruimte nodig was voor het herinrichtingsproject.



- Veel en veel te veel fietsenrekken!

Het aantal fietsenrekken in de nieuwe situatie is gebaseerd op tellingen, zie hiervoor de toelichting in de algemene notitie punt 11.

- Er zijn plannen om op de Europaweg een OV- hub te maken.
Dan zijn de plannen voor de Rustenburgerlaan niet nodig lijkt mij.

- De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

- Wij verwachten een vermindering van de waarde van ons huis!

Kortom, waarom staan in de hernieuwde plannen alleen het OV centraal??

- U geeft aan waardevermindering van uw woning te verwachten, zie hiervoor de toelichting in de algemene notitie punt 19.

Al die lege grote gevaarlijke hardrijdende bussen moeten niet de stad in, maar buiten de stad blijven!!!

26 Hierbij spreek ik mijn bedenkingen en vooral vrees uit voor de uitvoering van de plannen voor de herinrichting van de Rustenburgerlaan.

Deze straat, zonder vrijliggende fietspaden, is momenteel al een heel druk “bebuste” straat, met o.a. verlengde bussen en dubbeldekkers.

Bij de herinrichting sneuvelen niet alleen parkeerplekken, maar ook een aantal bomen. Bovendien worden de stoepen bezet door meer fietsparkeermogelijkheden, vaak een bron van “vermaak”: oude barrels en ingewaaid, dan wel weggegooid vuil.

Kortom, heel slecht plan. Hup, alle bussen langs de Kamperlaan!

Aanrader: fiets eens met een of meerdere kinderen naast je de Rustenburgerlaan heen en weer..... je houdt je hart vast.....

Dank voor uw inspraakreactie.

Hennie Terpstra

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven de auto en vervallen er helaas ook parkeerplaatsen als dat nodig is.

In de algemene notitie bij punt 11 kunt u lezen op welke manier u zelf iets kan doen aan overlast door oude barrels en zwerfvuul.

Het OV via de Kamperlaan betekent te veel vertraging voor het OV en voldoet daarmee niet als oplossing. De Rustenburgerlaan blijft ook in het nieuwe mobiliteitsplan een HOV corridor. Wél wordt de straat veel rustiger qua autoverkeer na de



herinrichting van het Houtplein, inclusief de verkeerskundige “knip” aldaar.

Door de herinrichting van de bushaltes ontstaan er in ieder geval t.p.v. de haltes vrijliggende fietspaden en zo wordt de straat weer iets veiliger voor u en uw fietsende kinderen.

27 Bezwaar 1:

Bij de enquête had ik al aangegeven, dat dit gekozen proces geen juiste insteek is voor inspraak. Het gaat immers alleen over meedenken over groen en fietsenstallingen. Over dit onjuiste ontwerp mag niets gezegd worden.

Bezwaar 2: er verdwijnen 9 parkeerplekken in deze toch al belaste parkeerwijk. Het onlangs gewijzigde parkeerregime had enig soelaas geboden, maar het terugschroeven met nu 9 plekken is onjuist en voert de druk alweer fors en ontoelaatbaar op. Dat ooit particulier autobezit afneemt is een wensgedachte van het bestuur, maar voorlopig geen realiteit.

Bezwaar 3: er verdwijnen 5 volwassen bomen. Al eerder zijn enkele bomen voor de grote bussen gekapt. Per saldo dus meer dan 5 bomen. Compensatiegroen lijkt leuk, maar het duurt lang voordat er enige volgroeidheid terugkomt en de bufferende functie van de gekapte bomen is vervangen, als daar überhaupt al sprake van is (CO2 en fijnstof). Dit is je rijk rekenen en een onjuiste voorstelling, dat er meer (nuttig) groen komt dan kijkgroen.

Bezwaar 4: enorme uitbreiding van fietsplekken, wat tot verloedering en onoverzichtelijkheid gaat leiden. Dit gaat op haar beurt ook weer ten koste van verkeersveiligheid.

Dank voor uw inspraakreactie. Hierbij reageren wij op uw bezwaren.

1. Aangaande uw eerste bezwaar in relatie tot de beperkte participatiemogelijkheden verwijzen wij naar de algemene notitie punt 7.

2. Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven de auto, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie hiervoor tevens punt 12. van de algemene notitie.

3. Voor de 5 bomen (waarvan er één slecht is) die worden gekapt worden 6 nieuwe bomen geplant. Deze nieuwe bomen worden voorzien van een verbeterde groeiplaats en zullen zich daardoor beter kunnen ontwikkelen in de toekomst dan de huidige bomen.

4. In de huidige situatie is een groot tekort aan fietsparkeerplekken waardoor er juist een verloederd beeld is. In de nieuwe situatie worden het parkeren beter gefaciliteerd en uitgebreid wat bijdraagt aan het voorkomen van wild parkeren. Voor een verdere toelichting verwijzen wij naar de algemene notitie punt 11.

U. Kluijver



Bezwaar 5: de voetgangers aan de zuidzijde van de Rustenburgerlaan komen er zeer bekaaid af met een smalle loopstrook. Dat geldt zeker bij het koffiehuis.

Bezwaar 6: kapitaalvernietiging. Eerst zijn de bestaande haltes voor veel geld gerenoveerd. Er is een HUB voorzien aan de overzijde van de Buitenrustbruggen, die deze halte vergroting overbodig zal maken. Met de net gerenoveerde haltes kan die tussenperiode voldoende overbrugd worden. Anders is 2 x sprake van kapitaalvernietiging.

Ook al worden we ten onrechte met een knullig inspraaktraject afgescheept, dan toch moeten genoemde bezwaren meegenomen worden in de reactiemogelijkheid.

5. Om de herinrichting mogelijk te maken vindt een herverdeling plaats van trottoir, fietspad en rijbaan. De toekomstige trottoirs van de Rustenburgerlaan krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden.

6. De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

28 Herinrichting bushaltes Rustenburgerlaan

Hoewel wij de bereidheid om de veiligheid voor gebruikers en bewoners te verhogen op prijs stellen, is zoals een aantal keren eerder gemeld de wijkraad Welgelegen het niet eens met de voorgestelde herinrichting van de bushaltes aan de Rustenburgerlaan. Hiervoor hebben wij een aantal argumenten.

1. In de eerste plaats betwijfelen wij nut en noodzaak van de voorgestelde aanzienlijke verlenging van de bestaande bushaltes. Immers, de interregionale bussen (o.a. 346 en 356) stoppen op de Europaweg/Schipholweg en (in de nabije toekomst) het Houtplein. Voor een regiobus is de afstand tussen deze haltes adequaat, zodat deze bussen in het geheel niet hoeven te stoppen op de Rustenburgerlaan. Voor de stadsbus lijn 3 ligt dat uiteraard anders, maar daar zijn de bestaande haltes groot genoeg voor. Verder betwijfelen wij de aanname

Dank voor jullie inspraakreactie als wijkraad. Fijn dat jullie het vergroten van de veiligheid op prijs stellen in het ontwerp. Onderstaand reageren wij per punt op jullie argumenten.

John van de Gevel,
wijkraad
Welgelegen

1. Over nut en noodzaak van de haltevergroting is al veel gesproken, onder andere in de commissie Beheer van de gemeenteraad en in de 2 gesprekken tussen wethouders en wijkraad Welgelegen en Rozenprieel. De R-net bussen blijven stoppen op de Rustenburgerlaan omdat er voldoende gebruik van wordt gemaakt en de loopafstand naar de andere haltes te groot is. Ook indien de denkbeeldige situatie dat de R-net bussen hier niet meer zouden stoppen, is het nog steeds



dat het aantal reizigers in de toekomst op met name de regiobussen aanzienlijk zou toenemen. Mensen zijn steeds meer thuis gaan werken. Het grootste deel van de dag rijden de bussen dan ook vrijwel leeg heen en weer naar het station.

2. Het verkeer rijdt hard, vaak ook meer dan 50 km/h. De voorgenomen verhoging van de veiligheid zou veel meer gediend zijn met een reële snelheidsbeperking naar 30 km/h, met maatregelen om dat af te dwingen. Degenen die continue te maken hebben met en lijden onder de onveilige verkeerssituatie zijn de bewoners van de straat en wijk. Hun veiligheid moet het uitgangspunt zijn voor de herinrichting en niet de doorstroming van de bussen en secondenwinst van de buspassagiers.

3. In het huidige plan worden de trottoirs over een grote afstand erg smal. Met name voor rolstoelers en kinderwagens veel te smal. Zeker als er fietsen geparkeerd staan, dan moet men de stoep af en op de rijweg verder.

4. De huidige fraaie plantenbakken aan de noordzijde moeten verdwijnen als de voorgestelde wijziging doorgaat. Jammer, want deze bakken verfraaien het geheel aanzienlijk. Verder hebben we begrepen dat er 5 bomen gerooid gaan worden, die worden vervangen door nieuwe aanplant.

wenselijk dat de halte vergroot wordt, omdat het regelmatig voor komt dat twee bussen tegelijk moeten halteren, en dit zorgt voor een onveilige situatie en oponthoud op de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor tevens punt 4 van de algemene notitie. Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. De verwachting is echter dat de reizigersaantallen na verloop van tijd weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

2. De Rustenburgerlaan is onderdeel van een HOV-route waardoor gebruik en functie niet passen bij een 30 km zone. Zie tevens de toelichting in de algemene notitie punt 1. Uit snelheidsmetingen blijkt dat 85% van de weggebruikers van de Rustenburgerlaan niet harder rijdt dan 50km/u. Hieruit is te concluderen dat de weginrichting voldoende de maximum snelheid afdwingt. Aanvullende snelheidsremmers zijn daarmee niet aan de orde.

3. Het tekort aan fietsparkeerplekken wordt in de nieuwe situatie gecompenseerd en beter gefaciliteerd. Hierdoor is er voldoende gelegenheid voor fietsers om hun fiets daar te stallen waar hij niet in de weg staat.

Om de haltes te kunnen aanpassen krijgen de trottoirs een minimale breedte van 1,5 meter, dat is niet breed, maar er wordt mee voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden.

4. Dat klopt.



5. Enige tijd geleden heeft de wethouder in een overleg toegezegd dat er een snelheidsdisplay of een ander snelheid remmende maatregel zou komen. Graag zien wij dat alsnog gerealiseerd.

6. Eveneens enige tijd geleden werd als mede-argument voor de noodzaak van de herinrichting een onderzoek gebruikt, waaruit zou blijken dat er relatief veel mensen juist op de Rustenburgerlaan zouden opstappen. Onderzoek naar de herkomst van dat document heeft geen resultaat opgeleverd. Graag zien wij dat document alsnog tegemoet met de aantallen mensen.

7. Het is zeer de vraag of de verlegging van de fietspaden de veiligheid ten goede komt. De buspassagiers moeten bij de voorgestelde wijziging over het fietspad lopen.

Mobiliteitsbeleid

Wij hebben begrepen dat het de ambitie van de gemeente is om in de meeste situaties de snelheid van het verkeer terug te brengen naar 30 km/h en fietsers en voetgangers prioriteit krijgen in de stad.

1. In de rede ligt deze ambitie te vertalen naar alle wegen in Welgelegen. Ook de wegen waar de (regio)bussen rijden. De route Rustenburgerlaan, Houtplein en Tempeliersstraat gaat nota bene dwars door een woongebied. De stelling dat dit niet zou kunnen omdat het om een hoofdroute gaat is een hooguit bedachte uitroep, welke geen hout snijdt en als zodanig amper is onderbouwd. Waar het om gaat is dat deze route dwars door een woongebied gaat. We vragen ons in gemoede af welke prioriteit er wordt gesteld: de mobiliteit of de veiligheid. U zult begrijpen dat onze voorkeur vooral bij de veiligheid ligt. We bepleiten dan ook veel meer aandacht voor de veiligheid van de bewoners in Welgelegen.

5. Zie punt 10 van de algemene notitie voor de snelheidsdisplays.

6. Het argument waar u op doelt is door de wethouder aangehaald tijdens de commissie beheer van 11 maart 2021 en de informatie kwam van reizigersorganisatie Rover. Wij begrijpen dat u Rover reeds gevraagd heeft naar de onderbouwing van de genoemde aantallen.

7. Uit onderzoek van BVA verkeersadvies (in opdracht van uw wijkraad) blijkt juist dat de verkeersveiligheid verbeterd kan worden door het conflict tussen fiets en bus te vermijden met een vrijliggend fietspad.

Mobiliteitsbeleid

Het nieuwe mobiliteitsbeleid kent een eigen inspraakprocedure. Deze is voorbij, maar daar heeft de wijkraad Welgelegen de mogelijkheid gehad tot het indienen van een zienswijze. De behandeling van het mobiliteitsplan valt verder buiten de scope van dit project. Uw opmerkingen daarover behandelen we dan ook niet in deze notitie.



2. De prioriteit voor fietsers en voetgangers zien wij niet terug in de uitvoering van het beleid. Zebra's op de Dreef en het Houtplein worden bijvoorbeeld verwijderd en voorrangregels van fietsers ten opzichte van bussen en auto's worden niet consequent nageleefd. Het voorgestelde beleid biedt dan ook geen oplossing voor de verkeersveiligheid en faciliteert vooral de snelheid van de bussen.

3. In een eerder overleg met wethouder Berkhout is toegezegd dat na het verschijnen van het nieuwe Mobiliteits- en Veiligheidsbeleid opnieuw gesproken zou worden met de bewoners van de Rustenburgerlaan e.o. en de wijkraad Welgelegen. Wij wachten dan ook de uitnodiging voor die bijeenkomst af.

29 Actieplan Herinrichting Rustenburgerlaan vraagt mij via een recent verspreide flyer mij uit te spreken tegen de herinrichting. Met werkelijke verbazing sla ik dit gaande, want in plaats van constructief samen te zoeken naar oplossingen worden er nu twee partijen tegenover elkaar geplaatst. De manier hoe dit gedaan wordt stoort mij eerder dan het idee dat er heringericht gaat worden, zo ligt er opeens een perk en wordt dit groen genoemd, de plantjes zijn nauwelijks geworteld omdat ze er net ingepoot zijn. Op deze manier het groenbelang misbruiken voor eigenbelang vind ik sociaal gezien onwenselijk. Oftewel ik wil mij bij dezen voor de herinrichting uitspreken, omdat de situatie nu simpelweg gevaarlijk is. 'Als deze actiegroep stopt met het gezeur, voorkomen we ongelukken voor hun deur'.

Wel denk ik dat het raadzaam zou zijn overig verkeer iets meer over de N-weg te blijven leiden en niet de Rustenburger als snelle doorsteek te gebruiken.

De actiegroep gaf mij gelukkig enkele inspiratietips om over te schrijven nou bij dezen.

Dank voor uw inspraakreactie, fijn te lezen dat u de aanpassingen aan de fietspaden onderschrijft als veiliger. Tevens is het fijn en moedig dat u een ander geluid durft te laten horen en u uitspreekt voor de herinrichting van de Rustenburgerlaan.

Jaap Spruitenburg

Het tegengaan van sluipverkeer op de Rustenburgerlaan is exact één van de doelstellingen van de aan te leggen "knip" op het Houtplein. Zie ook punt 4 van de algemene notitie hierover.



- Toenemen parkeerdruk in hele wijk met het verdwijnen van 9 parkeerplaatsen.

Een bus voor de deur zou juist een goede reden kunnen zijn om één van de twee auto's eruit te doen. Tevens staan auto's op publieke grond en is het kunnen parkeren van de auto geen grondrecht. Laten we dus persoonlijke belangen vooral niet voor maatschappelijk belang gaan. Ik zou er ook voor pleiten dat Haarlem in de toekomst gaat kijken naar het plaatsen van auto's onder de woningen. Het zou een hoop openbare ruimte kunnen schelen, plus 'dat auto's minder last hebben van weersomstandigheden en dus langer meegaan' aldus een bevriende monteur. Dus duurzamer!

- Voor de plannen worden vijf bomen gekapt.

Tja dit is inderdaad hartstikke zonde. Ik zou graag zien dat de bomen herplant worden maar ik ben bang dat ze dusdanig geworteld zitten dat iets dergelijks onmogelijk is. Misschien dat er gekeken kan worden hoe we gezamenlijk weer wat groen terug kunnen geven aan de stad door juist het drievoudige terug te planten waar mogelijk.

- In de directe omgeving van de haltes breidt de fiets-parkeercapaciteit uit van 63 naar 174 plekken. Dit betekent dat er meerdere woning geconfronteerd gaan worden met fietsenrekken voor de deur. Daarbij ligt verloedering op de loer.

Momenteel plaatsen de bewoners aan de Rustenburgerlaan zelf de fietsen op het trottoir in plaats van in de eigen voortuin. Dit vind ik even storend, maar lijken ze totaal aan voorbij te gaan. Natuurlijk ligt er een zorgplicht voor de gemeente aangaande zwerffietsen maar ik zie ze liever gecentreerd in rekken staan dan overal tegen bomen lantaarnpalen etc. Wel ben ik het er mee eens dat er een meldlijn zou kunnen zijn die gebeld of bericht kan worden wanneer enkele zwerffietsen merkbaar worden.

Uw advies met betrekking tot het parkeren van auto's hebben we gezien. Bij herontwikkelingen in de binnenstad legt Haarlem vaak de verplichting op om de parkeergelegenheid ondergronds te maken. Op plaatsen waar geen herontwikkeling plaatsvindt is dat op zijn zachtst gezegd een uitdaging in de historische binnenstad van Haarlem.

Er worden 6 nieuwe bomen geplant, die een verbeterde groeiplaats krijgen, waardoor deze bomen zich beter kunnen ontwikkelen in de toekomst. Daarnaast wordt er netto ca. 170 m2 groen toegevoegd aan dit projectgebied.

De fietsparkeerplekken worden in de nieuwe situatie inderdaad uitgebreid en beter gefaciliteerd. Betreffende het meldpunt om fietswrakken en zwerf fietsen te melden verwijzen wij naar de algemene notitie punt 11.



'- Er wordt in de plannen gesproken over twee bussen een normale lengte en een verlengde bus die tegelijk moeten kunnen halteren. Is er onderzocht hoe vaak dit voorkomt? Zo ja, mag ik dit onderzoek inzien?

Iedereen die momenteel op de Rustenburgerlaan instapt weet dat de situatie onwenselijk is. Één bus halteert, een andere kan er niet bij en vervolgens staat de bus de fietsers blokkerend mensen in te laten stappen. De situatie kan niet onveiliger omdat mensen om de bus heen fietsen en allerlei capriolen uithalen hun weg te vervolgen. Aangezien zowel de 80 als de 3 verlengd zijn komt het met enige regelmaat voor, daar kan je mensen die instappen eventueel naar vragen.

'- Is er in het plan en ontwerp voldoende rekening gehouden met de afname van reisverkeer als gevolg van de corona pandemie.

Als bewoner die dichterbij de N-weg woont kan ik zeggen dat het reisverkeer 4 maanden is verminderd door de Corona-pandemie en inmiddels zeker op minstens 90 procent van het vorige niveau. Dus de afname is echt te verwaarlozen. Ik merk slechts dat het aandeel dat echt naar het centrum moet en rechtsaf slaat door de pandemie wel is afgenomen, en ik denk dat dat wel plausibel is. Mensen hebben nu niet snel de neiging naar het centrum te gaan. Mocht dat zo meteen wel het geval weer zijn, raad ik aan om te voorkomen dat dit via de Rustenburgerlaan gaat zodat bussen en fietsers er veilig kunnen rijden. Om hardrijden te voorkomen zijn extra zebrapaden wenselijk: één voor en één na de bushalte zodat zowel bussen als automobilisten rekening houden met overig verkeer en minderheid rijden.

'- Op meerdere stukken blijft er na de herinrichting een zeer smalle stoep over. Dit is onveilig voor de bewoners, erg onvriendelijk voor voetgangers en gevaarlijk voor spelende kinderen uit de buurt.

Kinderen misbruiken om je eigen punt er doorheen te willen drukken is moreel verwerpelijk. Er spelen daar geen kinderen op het trottoir, die spelen alleen in de straatjes tussen de huizen. Mede doordat er nu

Het inpassen van een extra voetgangersoversteekplaats (VOP) is een goede suggestie, maar helaas niet mogelijk vanwege de beperkte ruimte. Wel wordt de huidige zebra enkele meters opgeschoven zodat deze niet meer geblokkeerd wordt door de wagen van Spaarnelanden tijdens het legen van de containers.

De speeltuin op het Voortingsplantsoen wordt geheel vernieuwd in een ander project (zie haarlem.nl/voortingplantsoen). Het gebied rond de Bakkerstraat valt echter buiten de scope van dat project en ook buiten het projectgebied van de bushaltes. Zodra er groot



plantsoenen met bordjes staan is het niet eens mogelijk om er als kind even te spelen. Tevens is er achter de Bakkerstraat een speeltuin met buurthuis waar gespeeld kan worden. Om dit te bereiken zou wel de Bakkerstraat eens op veiligheid/overzicht aangepakt mogen worden. Er wordt daar ook gewoon 50 gereden met gelijkwaardige kruispunten en ouders die met kinderen boodschappen gaan doen bij de Vomar is het er best wel druk. Daarbij is de straat verzakt op sommige delen door vrachtverkeer en is het dus wel wenselijk dat de buurt daar tegelijk met de huizen worden opgeknapt. Zodat toekomstige jonge startende gezinnen daar weer veilig kunnen wonen.

-De grote dubbeldekker bussen zorgen voor trillingen rijden hard en zijn alleen in de spits gevuld en de rest van de tijd leeg.

De bussen zijn afgeladen vol in de spits, dus de route vervult de vraag. Misschien dat er in contact met het OV bedrijf een bus geschrapt kan worden en de aanrijtijden van de halte wat omlaag worden gebracht zodat de chauffeurs ook minder hard hoeven te rijden en zal de capaciteit ook beter benut worden. De gemeente zou hier een controlerende taak op een vervoersbedrijf moeten vervullen, en opkomen voor de bewoners. De vervoersaanbieder hun winstmarge is in dit geval het eigen probleem en de veiligheid die van de gemeente.

'-Het leidt tot waardevermindering van de huizen.

Een goede OV verbinding leidt tot waardevermeerdering van huizen. Persoonlijk zou ik graag willen dat ik een huis had op die plek, ze mogen blij zijn dat de economie altijd in wind in de rug is geweest. Hoe de waarde de afgelopen jaren vermeerdert is ook geen aanleiding tot onvrede dus is dit in mijn optiek geen valide reden om een maatschappelijk probleem niet op te lossen.

Het is ook verstandig om deze niet bovenaan te zetten aangezien anders de reden van het protest te snel aan het licht komt.

onderhoud nodig is rond de Bakkerstraat worden de genoemde punten waarschijnlijk meegenomen en aangepakt.

De controlerende taak op de snelheid van de bussen ligt bij de verkeerspolitie, echter kan ook de vervoerder (Connexxion) hierop aangesproken worden (zie punt 6 in de algemene notitie).



-Andere gemeenten kiezen er juist voor om om grote bussen uit de binnenstad te weren.

Ik ervaar Haarlem als de beste stad als het op OV aankomt. Het aantal auto's in de binnenstad is gelukkig beperkt wat zeer prettig is. Ik zie nog verbetering mogelijk als het aankomt op duurzamere brandstoffen en ik vind dat dit ook wel onder druk gezet mag worden bij vervoersbedrijven. Het is fijn om te weten dat het OV echt een groenere optie is ipv het nemen van de auto, want het is in de portemonnee niet goedkoper.

-Kortom, waarom staat in de hernieuwde plannen alleen het OV centraal en worden bewoners helemaal buiten beschouwing gelaten? En wat is nu de daadwerkelijke noodzaak?

De noodzaak is dat gemeenschappelijk belang nu eindelijk eens over persoonlijk belang geplaatst moet worden, en dat een ongeluk voorkomen beter is dan er een te genezen.

Er is heel veel inspraak mogelijk geweest. Wel vind ik de terugkoppeling over deze communicatie van een matige aard. Laten we het in de categorie zetten 'daar hoor je nooit meer wat van', juist als je constructief mee wil denken zou gehoord worden een voorwaarde moeten zijn.

Daarmee krijg je als gemeente tenslotte draagkracht. Ik hoop dat jullie dat in het antwoord tot dit bericht beter gaan doen.

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. De meeste bussen zijn nu reeds al elektrisch en met ingang van januari 2022 wordt een milieuzone ingevoerd (OV is hiervan uitgezonderd, maar voldoet wel aan de eisen).

Spijtig dat te horen. Hopelijk stemt de beantwoording van uw zienswijze tot meer tevredenheid.

Dank in ieder geval voor uw uitgebreide betoog.

- 30** Ik kijk er naar uit om mijn mening te geven over het project Rustenburgerlaan.
Ik woon nu al langer dan een jaar in deze buurt, ik hou echt van deze plek zoals hij is.
Ik begrijp dat er burens zijn die de bussen niet zo dichtbij willen hebben, ik denk dat hun positie begrijpelijk is omdat het eigenlijk veel lawaai en trillingen veroorzaakt en de rust in elk huis verstoort. Eerlijk gezegd stoort het me niet, ik vind het handig en georganiseerd zoals het nu is.

Dank voor uw inspraakreactie.

Katherin Arroyo



Ik denk echter niet dat er in dit gebied een grotere bushalte nodig is. Het zal zeker de harmonie die al in de buurt bestaat beschadigen, en het zal voor veel chaos zorgen voor de mensen die daadwerkelijk in de buurt wonen, we hebben veel kinderen en ouderen in onze zijwandelingen, er is echt geen hogere behoefte om de wandelkanten van hen af te halen; in dit geval hebben we het over veiligheid op straat en ook over het voorkomen van meer stress bij de mensen die hier wonen.

Als je een project in de buurt wilt ontwikkelen, kun je overwegen wat meer bomen en bloemen te planten en de smalle trottoirs in sommige gebieden te versterken.

Ik vind dat bushaltes en fietsenstallingen niet overal zouden moeten zijn, maar in sommige strategische zones. Een kleine wijk als de Rustenburgerlaan is niet zo'n zone.
Ik stem niet in met dit project.
Ik hoop dat je dit onnodige plan heroverweegt.

Om deze herinrichting te kunnen realiseren binnen de beperkte ruimte, is een afweging gemaakt in de verdeling van rijbanen, bushaltes, fietspaden en trottoirs. De toekomstige trottoirs worden weliswaar smaller, maar voldoen met minimaal 1,5 meter breedte aan de richtlijn voor mindervaliden.

Door de verkeerskundige knip na herinrichting van het Houtplein wordt het rustiger in de Rustenburgerlaan. Hopelijk vermindert dat de stress iets.

Er komt een boom extra terug in het project en er wordt netto ca. 170 m² groen toegevoegd. Qua trottoirbreedte is het zoals gezegd schipperen met de ruimte.

De haltes op de Rustenburgerlaan zijn goed gebruikte haltes, waarvan ook de buurt veel gebruik maakt. Het ligt dus niet voor de hand om deze haltes op te heffen.

Voor een toelichting betreffende de fietsparkeerplekken verwijzen wij naar de algemene notitie punt 11.

- 31** Wij hebben kennisgenomen van het VO voor de vernieuwing van de bushaltes aan de Rustenburgerlaan. Hieronder geven wij onze zienswijze op het VO.

Voor de vernieuwing van de bushaltes geeft u de volgende onderbouwing "Gemeente Haarlem gaat de bushaltes aan de Rustenburgerlaan en de directe omgeving van de haltes opnieuw inrichten. Beide bushaltes zijn nu te klein om 2 bussen tegelijkertijd te laten stoppen bij de halte. Hierdoor ontstaan regelmatig opstoppen op de rijbaan vanwege wachtende bussen voor de halte. Daarnaast kruisen de bussen naar de halte de fietsstrook. Dit ervaren fietsers als onveilig. Om het verkeer en de bussen beter te laten doorstromen en de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren, vernieuwen we de haltes."

Dank voor uw inspraakreactie en uitgebreide toelichting.
Onderstaand per punt een reactie.

Platform Bus-kruit



Noodzaak halte HOV

Het HOV is gebaat bij lange halte afstanden en zo min mogelijk stops. Dit is zelfs een van de definities van het HOV. De halte op de Rustenburgerlaan is gesitueerd op 500 m vanaf het Houtplein. Dit is meer dan ruim binnen de halte afstanden voor HOV. Het is dan ook niet logisch om HOV bussen te laten halteren op de Rustenburgerlaan. Het niet laten halteren van de bussen resulteert in reistijdwinst. Eén van de hoofddoelen van de vernieuwing van de bushaltes. Daarmee worden tevens de HOV lijnen hoogwaardiger doordat deze minder vaak hoeven te halteren. Wij verzoeken dan ook om de HOV bussen niet langer te laten halteren op de Rustenburgerlaan. Hierdoor is er niet langer een noodzaak om twee bussen achter elkaar te laten halteren en ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Wij pleiten er voor dat alleen nog stadslijnen halteren op de Rustenburgerlaan. Deze kunnen halteren op de rijbaan, omdat het om een zeer beperkt aantal bussen gaat. Hierdoor ontstaat tevens ruimte om voetgangers en fietsers beter te scheiden. Het fietspad kan dan nog steeds achter de bushalte langs worden geleid. Echter doordat er geen ruimte meer nodig is voor een bushalte kom is er veel meer ruimte voor zowel een voetpad als een fietspad.

Verkeersveiligheid

Met de vernieuwing van de bushaltes wordt er voor gekozen om de fietspaden achter de bushaltes langs te leiden. In principe zou dit moeten resulteren in een verkeersveiliger situatie. Echter door de keuze voor bushaltekomen en het moeten kunnen halteren van twee bussen achter elkaar ontstaat een nieuwe onveilige verkeerssituatie. De voetpaden aan weerszijden worden namelijk erg krap en voldoen daarmee niet aan de eisen van het CROW. Hierdoor ontstaat een nieuwe onveilige situatie door in en uitstappende reizigers, andere gebruikers van het voetpad en

Noodzaak halte OV

Uw argument om de haltes te laten vervallen is al veelvuldig besproken, onder andere in de vergadering van commissie beheer van 11 maart 2021.

Deze bushalte wordt goed gebruikt. Als deze halte wordt opgeheven als R-net halte, is de loopafstand richting Houtplein of Schipholweg niet langer acceptabel. Zie ook punt 7 in de algemene notitie hierover.

Verder heeft de gemeente, zoals u weet, niet of nauwelijks invloed op de hoeveelheid buslijnen en het aantal stops en is dit geen onderdeel van dit herinrichtingsproject.

Ook in de denkbeeldige situatie dat R-net bussen hier niet langer stoppen, is het nog steeds nodig om de haltekom te vergroten. Zie hiervoor tevens punt 8 in de algemene notitie.

Verkeersveiligheid

Uiteraard zou het fijn zijn om de voetpaden 1,8 meter breed te maken, maar er is onvoldoende ruimte daarvoor in het totale profiel van de Rustenburgerlaan. Om de aanpassingen aan de haltes te kunnen realiseren is een afweging gemaakt in de verdeling van rijbanen, bushaltes, fietspaden en trottoirs, waarbij deze laatste een minimale breedte van 1,5 meter krijgen. Hiermee wordt voldaan aan de minimale breedte uit de CROW richtlijn voor mindervaliden. De indeling van de rijbaan,



fietzers. Tevens is bekend dat op deze locatie ook kinderen gebruik maken van het nu nog zeer brede voetpad. Zeker door het toenemende gebruik van de (elektrische) fiets en speed pedelec is de nu in het ontwerp geschetste situatie een zeer onwenselijke situatie. Een voetpad dat intensief gebruikt dient ten minste 1,8 meter breed (exclusief trottoirband) te zijn volgens de richtlijnen. Dit voetpad voldoet daar niet aan. Wij verzoeken het ontwerp hierop dan ook aan te passen.

Gebruik van de halte

In de commissievergadering over het VO voor de Rustenburgerlaan gaf de wethouder aan dat 1 op de 4 gezinnen dagelijks gebruik maakt van de haltes. Deze cijfers kunnen wij niet goed plaatsen. Ook navraag bij de wijkraden Welgelegen en Rozenprieel maakte duidelijk dat deze cijfers zeer waarschijnlijk niet kloppen. Op basis van de huidige beschikbare cijfers is alleen het volgende bekend.

1. Een X aantal instappers. We weten niet of dat wijkbewoners zijn, het ligt alleen in de verwachting dat een bepaald percentage van deze reizigers wijkbewoners is. Maar er stappen meer reizigers dan alleen wijkbewoners in en uit op de Rustenburgerlaan. Bijvoorbeeld bezoek. Dus deze personen worden ook meegenomen in het aantal instappers. Maar is géén inwoner of gezin.

2. Wat we ook weten: er zijn een X aantal wijkbewoners. Maar het kan zijn dat in een gezin met twee ouders en vijf kinderen zeven mensen dagelijks gebruik maken van de bus en in tien andere gezinnen helemaal niet. Dus om twee redenen denken wij dat de uitspraak "1 op de 4 gezinnen maakt dagelijks gebruik van de haltes" geen stand houdt. Alleen op basis van een enquête, is inzicht te verkrijgen in de genoemde de cijfers. Echter wijkraden en bewoners zijn hier niet mee bekend. Wij verzoeken u dan ook de onderbouwing van deze cijfers aan te leveren en ook

fietspad, perron en haltekom voldoen ook aan de minimaal noodzakelijke breedtes.

Voor uitstappende reizigers is er met een 2,10m breed perron aan de noordzijde en een 1,9 tot 2,40m breed perron aan de zuidzijde voldoende ruimte om veilig uit te stappen.

Overigens vallen speedpedelecs onder de regels voor brommers en zijn zij dus verplicht op de rijbaan te fietsen op de Rustenburgerlaan.

Gebruik van de halte

De wethouder heeft inderdaad Reizigersvereniging Rover geciteerd in de commissievergadering van 11 maart 2021.

Als u een onderbouwing wenst van deze uitspraak kunt u zich wenden tot Rover.



de commissie hierover te informeren. Tevens verzoeken wij u om voordat verdere uitwerking plaats zal vinden eerst de juiste cijfers worden verkregen.

30 km/u

Wij maken ons zorgen over het feit dat ook nu niet de keuze is gemaakt om de Rustenburgerlaan 30 km/u te maken. Immers met een aanpassing van de Rustenburgerlaan kunnen de bussen sneller doorstromen. De zodoende verkregen reistijdwinst kan worden omgezet in een 30 km/u aan maximale snelheid. Er wordt gesteld dat wordt gekeken naar vrijliggende fietspaden over de volledige Rustenburgerlaan. Vanuit de optiek van verkeersveiligheid zijn wij het hiermee eens. Echter dit mag niet de voorbode zijn van het handhaven van 50 km/u als snelheid op deze locatie.

Immers deze weg wordt frequent over gestoken vanwege enkele winkels en het feit dat er vele woningen aan deze straat liggen. Wij verzoeken u dan ook om als voorwaarde 30 km/u mee te nemen in de verdere planuitwerking.

Conclusie

Vanwege de nieuwe onveilige en onwenselijke voorgestelde oplossing, de ontwikkeling/realisatie van OV-hub HaarlemNieuwZuid, en de mogelijkheden om in het kader van nieuwe lijnvoeringen de status van R-net halte te beëindigen verzoeken wij om deze aanpassing/investeringen niet door te voeren.

Daarvoor in de plaats stellen wij voor dat:

- in de komende lijnvoering studie voor HOV in Haarlem het beëindigen van de status van R-net halte wordt meegenomen voor de Rustenburgerlaan.
- dat de stadslijnen op de rijweg halteren.

30 km/u

Daar de Rustenburgerlaan onderdeel is van een HOV-route is in het mobiliteitsbeleid opgenomen dat een maximum snelheid van 50 km/h geldt. Zie tevens de algemene notitie punt 1. Dit mobiliteitsbeleid is recent in de inspraak geweest, waarbij u ongetwijfeld van de gelegenheid gebruik hebt gemaakt voor het indienen van een zienswijze.

De snelheidslimiet op de Rustenburgerlaan is geen onderdeel van het herinrichtingsproject van de bushaltes en daarmee ook niet van deze inspraakprocedure.

Conclusie

De eventuele komst van een OV hub en de bijbehoren her-routing zorgt niet voor een afname van bussen op de Rustenburgerlaan of het opheffen van deze R-Net halte. Zie hiervoor ook punt 2 van de algemene notitie.

Het halteren van de bussen op de rijbaan is bekeken voorafgaand aan het opstellen van de startnotitie. Dit veroorzaakt een te groot oponthoud voor het verkeer over de gehele Rustenburgerlaan. Daarmee is dit niet opgenomen in het schetsontwerp dat onderdeel was van die startnotitie.



Zodoende wordt de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers vergroot en wordt ook reistijdwinst geboekt voor het HOV.

- 32** Ik stuur u onderhavige mail ten behoeve van het uiten van mijn zienswijze inzake de plannen van gemeente Haarlem voor het aanpassen van de bushalte(s) aan de Rustenburgerlaan.

Gemeente Haarlem is voornemens de bushaltes aan de Rustenburgerlaan en de directe omgeving van de haltes opnieuw in te richten om het verkeer en de bussen beter te laten doorstromen en de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren.

De gesuggereerde verkeersonveiligheid is nergens aantoonbaar gemaakt; ik woon nu zelf bijna 20 jaar in het Rozenprieel en heb tot de dag van vandaag geen (ernstige) verkeersongelukken meegemaakt. Volgens mij is er in de huidige situatie geen sprake van verkeersonveiligheid, maar wordt dit door de gemeente Haarlem gebruikt als drogreden. Denk eens aan de verkeersonveiligheid wanneer niet oplettende voetgangers welke nog snel de bus willen halen - en hiervoor in de nieuwe situatie het fietspad moeten oversteken - en nog snel het fietspad willen oversteken (dit levert vele malen gevaarlijkere situaties op).

Als door gemeente Haarlem zelf aangegeven maakt de gemeente bij dit project gebruik van subsidie van de Provincie Noord-Holland voor doorstroming van het openbaar vervoer. Hier ligt een crux in het dossier; gemeente Haarlem heeft zelf een zeer beperkt budget en hoge schulden, maar het feit dat er gebruik kan worden gemaakt van een subsidie wil nog niet zeggen dat het project dan maar rücksichtslos moet worden uitgevoerd zonder dat er consensus en/of draagvlak vanuit bewoners is voor de aanleiding (is er echt sprake van verkeersonveiligheid?) het doel (verbeteren veiligheid en/of alleen verbeteren doorstroming bussen?) en de oplossing (in samenhang en aansluitend bij een integrale visie).

Dank voor uw inspraakreactie.

Alexander Pluckel

De verkeersonveiligheid wordt door veel inwoners juist wel herkend. Dat er (gelukkig) nog geen ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden doet daar niets aan af.

Door BVA Verkeersadvies is in opdracht van wijkraad Welgelegen een onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid. Hierbij is het scheiden van de conflict situatie van fiets en bus uit naar voren gekomen. Zie hiervoor tevens punt 9. van de algemene notitie.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Rustenburgerlaan gaan in dit project hand in hand. Ook de provincie heeft bij beide punten belang, dit vertaalt zich in het beschikbaar stellen van de subsidie. Volgens gemeente Haarlem is een gemeentelijke bijdrage naast de subsidie in dit project een zinvolle besteding van gemeenschapsgeld.



Ik neem aan dat in de huidige financiële situatie van gemeente Haarlem zulke materiële uitgaven meerdere malen worden getoetst en beoordeeld (ook door de gemeenteraad) en dat op dit moment het geld van gemeente Haarlem een betere bestemming kan en moet krijgen.

Naast de discutabele financiering van het project (dubbele belangen) zijn de timing, het gebrek aan samenhang tussen het project en een integrale OV-visie en het gebrek aan participatie met omwonende bij de totstandkoming van het project op zijn zachts gezegd schrijnend te noemen.

Er heeft in 2020 een onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijkheden van een aantal OV-hubs in Haarlem. Hoe past het project in dit onderzoek?

Er heeft geen participatie (in welke vorm dan ook) met omwonenden plaatsgevonden bij de totstandkoming van het plan om de bushaltes aan de Rustenburgerlaan te passen. Dit is mijns inziens een zeer kwalijk punt en staat in schril contrast met de uitgangspunten van goed (lokaal) bestuur en wensen vanuit de maatschappij.

Het gebruik maken van dergelijke subsidies vanuit de provincie is zeer gebruikelijk. Verder hangt dit project juist samen met de integrale Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR) van Haarlem waarin ingezet wordt op een mobiliteitstransitie van de auto naar o.a. het OV. Het recent gepubliceerde nieuwe mobiliteitsbeleid borduurt hierop voort. Wat betreft uw punt over participatie, zie punt 7 van de algemene notitie.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan, waarmee de aanpassingen aan de haltes noodzakelijk blijven. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

Het is niet mogelijk om over alle besluiten in de gemeente verregaand te participeren. Vanaf het begin van dit project is duidelijk gemaakt wat de mogelijkheden en onmogelijkheden qua participatie waren in dit project. Zie ook de algemene notitie punt 7.

Voor participatie over het hogere beleidsniveau had u recent de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het nieuwe mobiliteitsbeleid.



Daarnaast is de inhoudelijke argumentatie in de startnotitie krom of in ieder geval flinterdun. Onderstaand een tweetal voorbeelden:

- Startnotitie: Probleemstelling startnotitie is veiligheid verkeer, specifiek de veiligheid van fietsers en voetgangers, de voorgestelde oplossing betreft vanuit deze verkeersdeelnemers gezien slechts een suboptimalisatie van de huidige situatie.
- Participatie Parkeerdruk. Een representatief beeld van de parkeerdruk o.b.v. een momentopname om 03:00 uur 's nachts. Er is wel degelijk sprake van een hoge parkeerdruk. Deze kan echter door de aanwezigheid van een aantal koffiehuisen in de buurt niet om 03:00 uur 's nacht worden gemeten voor een representatieve weergave van de daadwerkelijke parkeerdruk.

Ik mag hopen dat gemeente Haarlem niet als opdracht heeft om de intelligentie van haar inwoners op de proef te stellen met het door de raad laten vaststellen van dit soort ondoordachte (op geld gerichte) niet participatieve projecten waarbij de veiligheid van omwonenden in ieder geval geen rol speelt.

Al met al betreft het een zeer kwalijke gang van zaken welke ik ten zeerste betreur. Het is daarnaast ook jammer dat het voor inwoners niet mogelijk is een kort geding aanhangig te maken als bezwaar tegen het wanbestuur van gemeente Haarlem in deze.

Bij voorbaat dank voor uw reactie.

Het oplossen van de conflict situatie tussen fiets en bus ter hoogte van de haltes en het voorkomen dat wachtende bussen de rijbaan en zijstraten blokkeren is een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid.

Om de parkeerdruk voor bewoners te meten is een nachtelijke meting representatief. Veel bewoners zijn overdag naar hun (we hebben het nog over 2019) dit compenseert ruimschoots het bezoek aan het koffiehuis.

Eerlijk is eerlijk, in de parkeermeting van het jaar erna bleek inderdaad dat de parkeerdruk hoger is dan in de meting die van de startnotitie. Evengoed is het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven parkeerplekken. Zie hiervoor tevens punt 12. van de algemene notitie.

33 Ik heb met veel interesse het plan voor de herinrichting van de Rustenburgerlaan gelezen. Zoals gewoonlijk bij herinrichtingen is helaas inspraak op de uitgangspunten niet mogelijk.

De enquête die gebruikt is, is een wassen neus hierdoor en laat lijken alsof de bewoners inspraak hebben.

Dank voor uw inspraakreactie en positieve reactie op het scheiden van het fietsverkeer van de rijbaan. Hierbij proberen wij uw vragen zo goed mogelijk te beantwoorden.

Sander Klokman

De enquête over de groenvoorzieningen, fietsparkeerplaatsen en haltevoorzieningen was juist bedoeld om daar waar er mogelijkheden waren te participeren. Bovendien kon men in



Het scheiden van het busverkeer met het fietsverkeer is een uitstekend idee waardoor de veiligheid wordt vergroot. De noodzaak om ruimte voor 2 bussen op de bushalte te creëren vervalt daarmee. De hoeveelheid verkeer is verminderd tijdens de corona crisis en zal door het thuiswerken blijvend verminderen waardoor het even wachten op een bus geen enkel probleem zal zijn. Hoe is de te verwachten hoeveelheid verkeer onderzocht? Wat zijn de uitgangspunten van de hoeveelheid te verwachten verkeer en hoeveel verkeer wordt verwacht?

Wat is het effect van de herinrichting van het Houtplein?

Waarom parkeren de bussen niet op de rijbaan waarbij alleen het fietspad verplaatst wordt?

Een blokkade van enkele minuten door bussen voorkomt meer sluipverkeer vanuit Heemstede via de Rustenburgerlaan. Als het van belang is het autoverkeer te verminderen zou de afslag vanaf de Dreef naar de Baan afgesloten kunnen worden; hoe is dit meegenomen in dit plan?

Waarom wordt de noodzaak van 2 plekken op de bushalte niet kritisch onderzocht?

algemeenheid een mening over het schetsontwerp achterlaten. Ca. 100 bewoners hebben van de mogelijkheid om deze enquête in te vullen gebruik gemaakt. Verder verwijzen wij u naar de algemene notitie punt 7.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het beeld is echter dat reizigersaantallen weer gelijk worden aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

Zie hiervoor punt 4 van de algemene notitie

Halteren op de rijbaan is onderzocht, maar hiervan ondervindt het overig verkeer gezien de hoge busintensiteit teveel hinder met oponthoud en gevaarlijke inhaalacties tot gevolg.

Het autoverkeer neemt reeds sterk af na herinrichting van het Houtplein, Zie hiervoor punt 4 van de algemene notitie
Het is niet nodig aanvullende maatregelen te treffen.

De noodzaak voor het bieden van plek aan 2 bussen (één lange en één korte) is overduidelijk, daarvoor is geen nader onderzoek nodig.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het



Waarom wordt dit uitgevoerd met in gedachten het nieuw te creëren OV knooppunt op de Europaweg waardoor (hopelijk) minder bussen over de Rustenburgerlaan zullen rijden?

In het plan gaan de fietsparkeercapaciteit omhoog van 63 naar 174 fietsen. Op dit moment is er inderdaad iets te weinig ruimte voor het parkeren van alle fietsen. Het aantal plekken x3 vermindert echter de ruimte op de stoep voor de bewoners van de Rustenburgerlaan. Waar is dit aantal op gebaseerd? Waarom kan het aantal plekken niet gelijk blijven zodat mensen gestimuleerd worden naar de halte te lopen?

Er wordt gesproken over reizigers uit de binnenstad; deze reizigers stappen niet op bij de Rustenburgerlaan. Waar komen de opstapreizigers vandaan?

Het lijkt erop dat alle belangen van bewoners moeten wijken voor bussen. Waarom wordt het belang van de bewoners niet zwaarder meegewogen?

Alle buslijnen richting het oosten rijden over de Rustenburgerlaan. Waarom wordt dit niet gespreid met de Kamperlaan/Buitenrustlaan? De oude bushaltes zijn daar nog aanwezig en kunnen zo veilig hergebruikt worden.

kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan, waarmee de aanpassingen aan de haltes noodzakelijk blijven. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

Het aantal fietsparkeerplekken is gebaseerd op tellingen. Zie hiervoor het antwoord in de algemene notitie punt 11. Het gelijk houden van het aantal fietsparkeerplekken resulteert naar verwachting niet in busreizigers die de fiets thuis laten, maar tot meer overlast van wild gestalde fietsen in de openbare ruimte.

Als we het hebben over het schaalniveau van de R-net bussen dan worden reizigers uit het Rozenprieel en welgelegen voor het gemak ook gerekend tot de binnenstad. Na de Schipholweg stopt het R-net niet meer tot in Amsterdam.

In dit project proberen we wel degelijk rekening te houden met belangen van de bewoners. Zo was bijvoorbeeld de oorspronkelijke wens van de Provincie om haltes te creëren waar 3 bussen tegelijk konden stoppen. In gesprek met de gemeente is dit naar beneden bijgesteld. De Rustenburgerlaan is een HOV corridor.

Sinds 2005 rijdt er geen buslijn meer over de Kamperlaan (tot die tijd alleen lijn 73). Het verleggen van de route over de Kamperlaan betekent te veel vertraging voor het OV en voldoet niet als hoogwaardige OV route.



Als het de gemeente echt over veiligheid gaat, wordt er iets gedaan aan de snelheid van het verkeer, inclusief de bussen, op de Rustenburgerlaan. Ik steek iedere dag 2x met mijn kinderen over bij het zebrapad en iedere keer is het weer spannend of de auto's en bussen überhaupt op tijd kunnen stoppen voor het zebrapad. Waarom wordt er niets aan gedaan om de snelheid van het verkeer te verminderen?

Zo te zien

Ik zie graag de antwoorden op mijn vragen tegemoet en hoop ik op een wijziging van het plan zodat er maar plek voor 1 bus bij de bushalte komt (of stoppen op de rijbaan), er minder bomen gekapt worden en meer parkeerplaatsen overblijven. Het probleem van veiligheid voor fietsers wordt al opgelost door het fietspad achter de bushalte te laten doorlopen.

Daar de Rustenburgerlaan onderdeel is van de HOV route geldt een maximum snelheid van 50 km/h. Uit metingen blijkt dat 85% van het verkeer niet harder rijdt aan 50 km/h waardoor er geen reden is om bijvoorbeeld een flitspaal te plaatsen. De Rustenburgerlaan staat wel in het rolatiesysteem voor een smiley-display. Zie tevens de toelichting in de algemene notitie punt 10.

Voor de toelichting op het halteren van 2 bussen tegelijk, het kappen van de bomen en het verwijderen van parkeerplaatsen verwijzen wij naar de algemene notitie (punt 8, 12 en 13).

34 Ik ben tegen de herinrichting van de Rustenburgerlaan omdat het naar eigen observatie niet erg vaak voorkomt dat 2 bussen tegelijkertijd bij de bushalte aankomen. Naar mijn mening moet het mogelijk zijn om de dienstregeling zo aan te passen dat dat niet meer voorkomt. Ook stel ik voor om alleen nog tijdens de spits verlengde of dubbeldekkerbussen te laten rijden ivm trillingen die vooral de dubbeldekkers veroorzaken. In de overige tijden zijn deze bussen naar eigen observatie vaak voor meer dan de helft leeg en is er geen reden om dit type bussen buiten de spits te laten rijden.

Wat de geplande extra fietsenrekken betreft is het nu al een probleem met gestalde fietsen in het huidige rek bij de bushalte. Meer dan de helft van deze fietsen heeft binnen korte tijd een sticker omdat ze daar te lang staan. Naar mijn ervaring met andere rekken in de wijk zal dit probleem alleen maar toenemen als er nog meer rekken geplaatst worden.

Op meerdere plekken zal naast de kaping van minstens 5 bomen niet meer veel ruimte overblijven voor de bewoners (wegvallen van

Dank voor uw inspraakreactie. Hierbij proberen wij uw vragen zo goed mogelijk te beantwoorden.

Dit project verandert niets aan de hoeveelheid bussen, aantal buslijnen of type bussen die gebruik maken van de Rustenburgerlaan. Voor een nadere toelichting op de inzet van de dubbeldekker bussen verwijzen wij naar de algemene notitie punt 5.

In de huidige situatie blijkt uit tellingen een tekort aan fietsparkeerplekken. Door het fietsparkeren beter te faciliteren proberen we wild parkeren te ontmoedigen. Voor een verdere toelichting verwijzen wij naar de algemene notitie punt 11.

Om de aanpassingen aan de haltes mogelijk te maken worden 5 bomen gekapt en 6 bomen herplant. De toekomstige trottoirs

Julian Weege



parkeerplaatsen) en voetgangers ivm versmalling van de stoep. Ook voor kinderen wordt hierdoor het gevaar groter te verongelukken.

Als er plannen zijn om op de Europaweg een OV-hub in te richten zou de herinrichting van Rustenburgerlaan overbodig zijn

Ook zie ik door de herinrichting van de Rustenburgerlaan een gevaar dat de waarde van de huizen afneemt.

Kortom, wat is de reden dat in deze plannen alleen het OV centraal staat en worden de bewoners er niet bij betrokken? En wat is nu de daadwerkelijke noodzaak?

van de Rustenburgerlaan krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden. Dit is zeker geen ongebruikelijke situatie in Haarlem en ook geen onveilige oplossing. Tegelijkertijd wordt de kans op een ernstig ongeval tussen fietser en bus wel stukken minder door de herinrichting.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

Voor een toelichting op de waardevermindering van de woningen verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.

De reden van deze plannen ligt in de doorstroming van het OV en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wij proberen bewoners juist zoveel mogelijk te betrekken bij de herinrichting en in ieder geval goed te informeren hierover. Helaas is het hierbij niet mogelijk om in discussie te gaan over de locatie en omvang van de nieuwe bushaltes.

- 35** Er is alweer enige tijd verstreken na uw antwoord op mijn brief. (07-07-20) Inmiddels hangt de vlag er anders bij als gevolg van de Covid. Volgens prognoses zal minstens 25% van de thuiswerkenden dat blijven doen. Dit betekent dat het verkeer op de weg en het gebruik van openbaar vervoer beduidend zal afnemen.

Dank voor uw inspraakreactie.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie. Aangaande de inzet van de dubbeldekker bus verwijzen wij naar de algemene notitie punt 5.

Willem
Kouwenberg



In de huidige situatie is de bezetting van de bussen minimaal. Zo rijden er in de spits twee extra lange bussen voorbij zonder passagiers. Een verlengde taxi zou hier ruimschoots in de behoefte voorzien.

Ondanks de aankondiging dat de dubbeldekkers alleen nog maar in de spits zouden rijden staat dit haaks op de werkelijkheid. Er rijden nog steeds (lege) dubbeldekkers buiten de spits.

Komen wij bij de vraag er nog noodzaak bestaat de bushalte te verlengen, ik ben zeker van het tegendeel. Het is niet consequent aan één kant de halte te verlengen en aan de overkant niet. Natuurlijk ontbreekt daar de ruimte. Waarom niet gewacht totdat de covid-situatie wat inzichtelijker wordt? Nu gaan herinrichten is toch een verspilling van geld en inspanning.

Mijn eerder voorstel de bussen over de Kamperlaan te laten rijden werd afgedaan met het argument dat er teveel vertraging zou optreden door de stoplichten.

Het scheelt slechts één stoplicht bij de Dreef alwaar eenvoudig een busbaan gecreëerd kan worden, slechts een extra stukje Dreef af te leggen, nauwelijks oponthoud dus.

Ik moet vrezen dat tijdens de restauratie van de bruggen in 2016 niemand heeft gekeken naar de effecten van de omleiding van toen.

Heeft ooit een plannenmaker een voet op de Rustenburger of Kamperlaan gezet?

In mijn werkzame periode bij de KLM riep ik wel "een eens genomen besluit, al is die fout, wordt niet herroepen".

Het besluit de bussen over de Rustenburgerlaan te laten rijden dateert uit ver vervlogen tijden en verdient wel degelijk heroverweging.

In mijn antwoord aan u staat per abuis dat de dubbeldekkers buiten de spits niet zouden rijden. Met de vervoerder is overeengekomen dat de dubbeldekker niet meer in het weekend zouden gaan rijden. Excuses voor het verkeerd doorgeven van deze boodschap aan u.

De haltes aan beide zijden van de Rustenburgerlaan worden verlengd, dat beperkt zich niet tot één halte.

Zie voor de corona effecten de algemene notitie punt 5.

Dit project wijzigt niets aan de hoeveelheid buslijnen en inzet van type bussen op de Rustenburgerlaan. Bovendien heeft de gemeente nauwelijks invloed op de indeling van de buslijnen, dit wordt geregeld vanuit de vervoersregio/provincie.

Sinds 2005 rijden er geen buslijnen meer via de Kamperlaan, het verleggen van de route over de Kamperlaan betekent simpelweg te veel vertraging voor het OV en voldoet niet als hoogwaardige OV route. Hierbij zijn niet enkel de stoplichten bepalend. Zie hierover tevens punt 20 in de algemene notitie.

Uiteraard, regelmatig zelfs.

Dit project wijzigt niets aan de hoeveelheid buslijnen en inzet van type bussen op de Rustenburgerlaan. Ook in het nieuwe mobiliteitsbeleid is deze route wederom opgenomen als HOV route.



Ik zou het op prijs stellen als u mijn argumenten wilt delen met de uiteindelijk verantwoordelijken voor de besluitvorming.

Deze nota van beantwoording wordt voorgelegd aan het college van B&W die hiermee moet instemmen voordat deze gepubliceerd wordt.

- 36** Gezien de covid omstandigheden lijkt nu het verlengen van de bushalte "voor de muziek uitlopen".
Het is nog lang niet zeker dat het OV op zijn oude niveau zal terugkeren.
Nu rijden er bussen langs waarbij het lastig is een passagier te ontwaren.

Ik ben benieuwd of een bestuurder ooit wel een blik heeft geworpen op de hoop oud roest, wat door sommigen fietsenstalling wordt genoemd en of de bestuurder dit voor zijn deur zou accepteren.

Als doekje voor het bloeden hebben wij een tweetal kattenbakken gekregen van olympische afmetingen.
Wij als bewoners hebben dit maar te slikken, de arrogantie van de macht.

Dank voor uw inspraakreactie.
Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

Wethouder Rog is op locatie geweest, direct na zijn aantreden en herkende uw punt.
In de huidige situatie is er een fors tekort aan fietsparkeerplekken. In de nieuwe situatie worden de parkeerplekken beter gefaciliteerd ter voorkoming van wild parkeren en verrommeling. Zie voor een verdere toelichting de algemene notitie punt 11. Hier vind u ook wat u zelf kunt doen om iets te laten doen aan overlast van weesfietsen en fietswrakken.

Als u hiermee de groenvakken bedoelt voor de deur van nr. 57 t/m 67, dan kan ik u melden dat deze op verzoek van bewoners zijn aangelegd door de gemeente.

Neeltje de Haan

- 37** U presenteert een plan als een inwilligen van onze wens om veiligheid. Daarmee verdraait u de feiten en dat is verdraaid onhandig in het blijken van betrouwbaar behartigen van onze belangen. In diverse media-uitingen, inspraaksessies en berichten vanuit de wijkraden hebben de burgers en bewoners van de Rustenburgerlaan u laten weten dat de grote hoeveelheid XXL-bussen ons zorgen baren vanwege:

Dank voor uw inspraakreactie. Hierbij reageren wij op uw punten.

Dit project wijzigt niets aan de hoeveelheid buslijnen en inzet van type bussen op de Rustenburgerlaan. Voor een toelichting

Mo Jongenburger



- het vergroten van onveilige situaties door onvoorzichtig rijgedrag binnen de beperkte ruimte voor een dergelijk groot voertuig;

op het gebruik van de dubbeldekker bus verwijzen wij naar de algemene notitie punt 5.

Het is uiteraard kwalijk wanneer bussen harder rijden dan de toegestane 50 km/h. Wij hebben deze melding doorgegeven aan Connexxion en haar opdrachtgever. Wij verzoeken u als bewoners hier tevens melding van te maken bij signalering. Zie tevens de algemene notitie punt 6.

- het uitstoten van giftige uitlaatgassen boven de toegestane norm (Euro 7 motor voldoet alleen op de snelweg bij contante snelheid aan milieueisen)

Met ingang van januari 2022 wordt een milieuzone ingevoerd in het centrum van Haarlem en omliggende wijken. Zie hiervoor de toelichting in de algemene notitie punt 18. Daarnaast zijn sinds kort vrijwel alle bussen in Haarlem elektrisch geworden.

- het tevens vervuilen van de lucht met fijnstof, roet- en rubberdeeltjes

Het onderzoek dat gedaan is naar de trillingsoverlast is toegelicht in de algemene notitie punt 16.

- het veroorzaken van trillingen die van invloed zijn op de stabiliteit en waarde van onze woningen

Zie eerder genoemd punt 6.

- chauffeurs die de toegestane en redelijke maximale snelheid overschrijden omdat ze tijdslots moeten halen

Laat duidelijk zijn dat het vergroten van de bushaltes bovenstaande zorgen niet wegnemen. Ten eerste is op geen enkele manier onderzocht en bewezen dat dit plan de veiligheid doet toekomen. Sterker nog, het is een voorziening voor hogere doorstroombelasting van zwaar verkeer wat de veiligheid juist doet afnemen. Het is een slecht doordacht plan dat bovendien niet nodig is vanwege de (conform onderzoeken die wel hebben plaatsgevonden) structureel afgenomen mobiliteitsbehoefte in het OV. Het plan sluit dus aan bij een situatie die er straks niet meer is!

Door BVA Verkeersadvies is in opdracht van wijkraad Welgelegen een onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid. Hieruit is onder andere het scheiden van de conflict situatie van fiets en bus naar voren gekomen. Zie hiervoor tevens punt 9 van de algemene notitie. Dit project vergroot op dit punt de verkeersveiligheid en verbetert de doorstroming.

Ook niet omdat de OV-hub die binnenkort gerealiseerd gaat worden bij de Europaboulevard een voorziening is voor groot en zwaar OV-transport waar passagiers in, uit en overstappen in kleinere voorzieningen de stad in zodat het woon en leefklimaat daar verbeterd.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de



Ik reken op gezond voortschrijdend inzicht en besluit van uw kant

binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2. Dat men bij deze OV-hub zou overstappen op kleinere voertuigen om door te reizen naar het centrum is zeker niet de gedachte van deze plannen.

38 Hierbij maak ik bezwaar tegen de door u voorgenomen plannen inzake de herinrichting van de Rustenburgerlaan.

Mijn bezwaren zijn als volgt:

1. In de hernieuwde plannen staat slechts het OV centraal en worden bewoners helemaal buiten beschouwing gelaten. Er wordt immers gesteld dat de afmetingen en locatie van de bushalte niet open stonden voor discussie en dat bewoners alleen mogen participeren in de openbare ruimte rondom de bushalte. Met dit uitgangspunt wordt dus voorbijgegaan aan de belangen van de bewoners want juist de locatie die het gevolg is van de uitbreiding van de verlenging van de bushaltes vormt een probleem. Sommige bewoners van de Rustenburgerlaan krijgen ineens een bushalte pal voor hun deur door de veronderstelde behoefte aan een langere halte.

2. De haltes voor en na de Rustenburgerlaan bieden al voldoende ruimte om - zonder hinder voor buurtbewoners - grote opstapplaatsen te creëren. Er zijn al eerder plannen ingediend voor een OV-hub bij Van der Valk, maar ook het Houtplein en de voor de Zuidtangent aangelegde busbanen op de Schipholweg bieden voldoende ruimte voor grote opstapplaatsen en veel fiets parkeerplekken. Ik vraag mij dan ook af wat de motivatie is om deze buffer nu midden in onze woonwijk te creëren?

3. Als belangrijkste reden om lange opstapplaatsen te creëren wordt in alle plannen het voorkomen van opstoppingen en bevorderen van betere doorstroom genoemd. Ik begreep echter eerder van de Gemeente dat met de herinrichting van het Houtplein de Rustenburgerlaan alleen nog

Dank voor uw inspraakreactie.

Anoniem

De gemeente houdt zeker rekening met de belangen van bewoners, zo is het plan al afgezwakt van een haltecapaciteit van 3 bussen naar 2 bussen om de impact op de omgeving te verkleinen. De mogelijkheden van participatie in dit project zijn beperkt. Zie hiervoor de algemene notitie punt 7.

Middels dit project wordt geen buffer gecreëerd, maar wordt de verkeersveiligheid aangepakt wanneer twee bussen tegelijk halteren. Tevens verandert dit project niets aan het aantal buslijnen dat gebruik maakt van de Rustenburgerlaan. Zie verder punt 2 van de algemene notitie over de OV-hub en punt 4 over het belang van het instandhouden van deze halte, waarbij een grotere haltekom hoort.

De herinrichting van het Houtplein maakt dat doorgaand verkeer niet meer gebruik zal maken van de Rustenburgerlaan. Echter verandert er niets aan het aantal buslijnen in de Rustenburgerlaan. Op dit moment komt het regelmatig voor dat



maar bereikbaar wordt voor bestemmingsverkeer. Dan lijkt er nu een 'probleem' opgelost te gaan worden dat er straks niet meer is. In hoeverre sluiten de plannen op elkaar aan?

4. De voorgestelde herinrichting lijkt in strijd met het 'Mobiliteitsbeleid' van de Gemeente. Hierin wordt melding gemaakt van onder meer "Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30 km per uur" en 'Evenwichtige verdeling van HOV-routes, bereikbaarheid, verbeteren, impact verspreiden'. De Gemeente zegt echter in onderhavig plan: "Een 30 km/u regime past niet bij de functie en het gebruik van de Rustenburgerlaan als HOV corridor. 30 km/u wordt vooral ingezet als een straat voornamelijk een verblijfsfunctie heeft. Dat is in de Rustenburgerlaan niet het geval". Wil de Gemeente hiermee zeggen dat de Rustenburgerlaan met name een doorgaande weg is? Is de Gemeente vergeten dat hier honderden mensen wonen? Het lijkt mij dat hiermee absoluut wordt voorbijgegaan aan de belangen van de bewoners en alleen rekening wordt gehouden met de al aangegane concessies met vervoersmaatschappijen.

4. Onderhavig plan lijkt mij intussen al achterhaald. Het is inmiddels al bekend, tevens blijkt uit onderzoek (CBS en Kimnet), dat ook na Corona de reisbewegingen voorgoed veranderen. Deelname aan het OV zal fors afnemen (ongeveer met 47%) en dit leidt uiteraard tot de vraag of de langere opstapplaatsen evenals dubbeldekkers nog wel nodig zijn. Zelfs voor Corona waren de extra lange bussen en dubbeldekkers alleen tijdens spits gevuld, daarbuiten zijn deze praktisch leeg. Dus lijkt het onlogisch om veel geld te steken in langere opstapplaatsen en alle overige aanpassingen die hiermee gepaard gaan. Ik neem aan dat de al toegezegde subsidie wel aan iets beters besteed kan worden.

5. Het aantal benodigde fietsrekken van 174. Dit benodigde aantal lijkt volledig uit de lucht gegrepen. Waar is deze schatting op gebaseerd? Dit blijkt uit geen enkel onderzoek. Zelfs al zou geen rekening gehouden

een tweede bus moet halteren en daarmee een gevaarlijke situatie veroorzaakt. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 8.

De Rustenburgerlaan is een HOV-route met een maximum snelheid van 50 km/h. Dit project verandert daar niets aan. Zie tevens punt 1. van de algemene notitie.

Dat wegen zoals de Rustenburgerlaan niet het karakter hebben van een verblijfsgebied, maar een verbindende functie hebben in de stad klopt, dit betekent echter niet dat de gemeente geen oog heeft voor de belangen van de mensen die aan dergelijke wegen wonen.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

Daarnaast zal de gemeente blijven wedijveren bij de provincie om de dubbeldekkers alleen te gebruiken in de spits. De grotere bushaltes zijn echter afgezien van de dubbeldekkers ook gewoon nodig.

Het aantal fietsenrekken is geen schatting, maar gebaseerd op tellingen. Voor een verdere toelichting op de



worden met de afname van het aantal OV gebruikers, dan nog zijn 174 fietsrekken zwaar overbodig. Ik reisde zelf dagelijks met de bus naar Amsterdam-Zuid tijdens de spits en de meeste mensen die ook gebruik maakten van het OV betroffen voetgangers of mensen die de bus op de Tempelierstraat hadden gemist, met een sneltreinvaart naar de halte Rustenburgerlaan fietsten om vervolgens daar maar hun fiets in een rek te 'kwakken'.

6. De directe hinder die ik als bewoner van de Rustenburgerlaan ga ondervinden, mochten de plannen doorgang krijgen:

- Het verdwijnen van de prachtige groenstroken die slechts ruim een half jaar geleden op onze brede stoep zijn aangelegd;
- Hiervoor komen in de plaats een petieterig groenstrookje evenals een fiks aantal fietsenrekken. Een slechter uitzicht kan ik mij niet bedenken;

- De fietsenrekken, pal voor mijn deur, zorgen voor een verloedering van het straatbeeld (fietswrakken, scooters en bakfietsen die er ook bij gekwakt worden, ophopend straatvuil etc.), een derving van mijn woongenot en een vermindering van mijn woningwaarde. Mochten deze plannen ooit doorgang vinden dan zal ik genoodzaakt zijn om aanzienlijke kosten te gaan maken om mijn voortuin af te schermen van deze lelijke fietsrekken, terwijl mijn woningwaarde zal afnemen;

- Het verdwijnen van grote delen van de mooie, brede en zonnige stoep ten gunste van fietsrekken en een verlegd fietspad, heeft helaas ook gevolgen voor de kinderen die hier wonen. In het blokje van 5 woningen waar mijn huis deel van uitmaakt wonen al 5 kinderen jonger dan 10 jaar die nu nog regelmatig veilig op de stoep kunnen spelen.

fietsparkeerplekken verwijzen wij naar de algemene notitie punt 11.

Het aanleggen van de groenvakken op een plaats waar fietsparkeerplaatsen moesten komen voor de herinrichting was een menselijke fout in de afstemming. Dit groen verdwijnt echter niet, het verplaatst. Netto wordt er ca. 170 m2 groen toegevoegd aan het projectgebied, maar net even op een andere plek.

Wat u benoemt als petieterig groenstrookje is in werkelijkheid een mooie haag om de fietsparkeerplekken aan het zicht te onttrekken. Dit is misschien niet zo heel goed te zien op tekening, maar het staat in de legenda.

Om te zien wat u zelf kunt doen tegen fietswrakken en weesfietsen, zie punt 11 in de algemene notitie.

Ten aanzien van uw punt met betrekking tot de woningwaarde verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.

Bij uw woning blijft er tussen uw tuinhekwerk en de nieuwe haag een stoep over van 2,5 meter breed. Daar moet prima en veilig op te spelen zijn.



- Het plaatsmaken van de brede stoep voor fietsrekken, een klein groenstrookje en een fietspad heeft ook als gevolg dat een zeer smalle stoep ontstaat waardoor voetgangers amper nog plaats hebben om fatsoenlijk te lopen, laat staan dat mensen in een rolstoel, rollator of kinderwagens hier nog gebruik van kunnen maken; Ik hoop dat de Gemeente gezien bovenstaande de voorgenomen plannen nogmaals goed overweegt waarbij met name het belang van de bewoners en de actualiteit van de voorgenomen plannen worden bekeken. Mocht u nog vragen hebben, aarzel dan uiteraard niet om contact met mij op te nemen.

Bij uw woning blijft er tussen uw tuinhedekwerk en de nieuwe haag een stoep over van 2,5 meter breed. De minimale ontwerpbreedte voor minder validen is 1,5 meter. 2,5 meter is dus zeker ruim voldoende voor rolstoel, rollator en kinderwagens.

39 vanaf mijn iPhone Hier mijn reactie op de plannen. Visieloos, respectloos en beslist niet gericht op de toekomst. Dit is al jaren merkbaar in onze historisch mooie stad Haarlem waar bij herinrichting kennelijk nooit budget is voor water en bomen. Waar de bus raast door het hart van de stad. Daar waar je zou willen kuieren. Ik noem hier de Gedempte oude Gracht, langs het meanderende Spaarne en nu weer de Rustenburgerlaan. Een wijk waar het Rozenprieel al gebukt gaat onder weinig tot geen groen. Schamen zou ik zeggen en het plan voor de Rustenburgerlaan op de schop.

Dank voor uw inspraakreactie.

Frida Juffermans.

Waar net aangelegd groen moet wijken voor oud roest en denderende bussen het wooncomfort te niet doen.

Er worden 5 bomen gekapt en 6 nieuwe bomen geplant. De nieuwe bomen krijgen een betere groeiplaats, waardoor ze zich beter ontwikkelen in de toekomst. In de boomspiegels en groenvakken komt een combinatie van vaste planten. Tevens worden hagen geplant rondom de fietsparkeerplekken. In het nieuwe ontwerp wordt netto ca. 170 m2 hoogwaardig groen toegevoegd aan de openbare ruimte rondom de haltes. Voor water is op deze locatie geen ruimte.

Ik ben bewoner van de Casteleijnstraat waar geen boom te vinden is en nauwelijks plek voor mijn fiets die noodzakelijk is nu ik mijn auto al enkele jaren heb weggedaan. Wel altijd een auto voor mijn deur geen groen.

Het aanleggen van de groenvakken tussen nr. 57 en 67 op een plaats waar fietsparkeerplaatsen moesten komen voor de herinrichting was een menselijke fout in de afstemming. Dit groen verdwijnt echter niet, het verplaatst.

Er zijn plannen voor vergroening van het Rozenprieel, maar die vallen, net als de Casteleynstraat, buiten het projectgebied van de bushaltes.



Ik wens u veel wijsheid om tot een andere en in alle opzichten groenere oplossing te komen. Dan plant ik als dank zelf graag een boom in mijn boomloze straat,

40 Naar aanleiding van de informatie herinrichting Rustenburgerlaan, het volgende.

Ik ben er op tegen dat dit doorgang krijgt.

Er zijn net een paar maanden geleden mooie groenperken aangelegd, voor een paar duizend euro's. Belachelijk dat dit nu weer weggehaald gaat worden. Idem voor het kappen van bomen.

Er zijn plannen om ov-hub te maken aan de Europaweg, en het Houtplein, Temeplierstraat gaan ook op de schop. Dan zijn daar stops voor de bus, en kunnen de haltes Rustenburgerlaan weg, of verplaats deze naar de Kamperlaan, waar de bushaltes vroeger waren. Daar is genoeg ruimte om de haltes te vergroten zonder problemen voor de huizen en parkeren. Er verdwijnen ook parkeerplekken, wat weer extra overlast geeft in de rest van de buurt.

Er is in het verleden ook toegezegd, dat als de oude Maria stichting verbouwd is, de route herzien zou worden en de bussen weer over de Kamperlaan zouden gaan.

Dank voor uw inspraakreactie. Wij begrijpen uw vragen, en proberen hier zo goed mogelijk antwoord op te geven.

M. Duits

Het aanleggen van de groenvakken tussen nr. 57 en 67 op een plaats waar fietsparkeerplaatsen moesten komen voor de herinrichting was een menselijke fout in de afstemming. Dit groen verdwijnt echter niet, het verplaatst.

Er worden 5 bomen gekapt, maar er worden 6 nieuwe bomen geplant. De nieuwe bomen krijgen een betere groeiplaats, waardoor ze zich beter ontwikkelen in de toekomst. In de boomspiegels en groenvakken komt een combinatie van vaste planten. Tevens worden hagen toegevoegd rondom de fietsparkeerplekken. In het nieuwe ontwerp wordt netto ca. 170 m² hoogwaardig groen toegevoegd aan de openbare ruimte rondom de haltes.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub, evenals de herinrichting van het Houtplein veranderen het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan niet.

Sinds 2005 rijdt er geen buslijn meer over de Kamperlaan, dit is niet gewijzigd door de verbouwing van de Mariastichting. Het verleggen van de route over de Kamperlaan betekent te veel vertraging voor het OV en voldoet niet als permanente oplossing. Zie tevens punt 20 van de algemene notitie.



Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie hiervoor tevens punt 12. van de algemene notitie.

- 41** Hierbij wil ik graag bezwaar maken tegen de plannen van de Gemeente om de bushaltes op de Rustenburgerlaan te veranderen.
Ik ben 13 jaar geleden op de Rustenburgerlaan 53 komen wonen. Toen was het al wel een drukke weg, maar met twee buslijnen die langsreden was het nog goed te doen. Bovendien was voor mij de brede stoep als buffer een van de doorslaggevende redenen om te denken dat het qua geluidsoverlast wel mee zou vallen, helemaal omdat mijn slaapkamer voor aan de straatkant ligt (achter slapen is in mijn geval geen optie). De eerste jaren viel het inderdaad ook mee.
Helaas kwam er met de bouw van het Mariastichtingcomplex ook een hoop extra herrie en overlast in de vorm van de extra buslijnen die, naar wat ons verteld werd, tijdelijk door onze straat zouden rijden. Dit tijdelijke is zonder enkel overleg naar de bewoners veranderd naar voor altijd.

Deze extra buslijnen, die allebei ongeveer iedere 5 minuten rijden zorgen niet alleen voor gigantisch meer geluidsoverlast, trillingen (de dubbeldekker 346 is, zelfs na de vernieuwing van het asfalt, nog steeds een bron van vele trillingen, ik word er vaak wakker door en krijg schade aan mijn huis) en uitstoot, maar ook voor onveilige situaties. Ik snap dat de gemeente hier iets aan wil doen.

Dank voor uw inspraakreactie. Dank voor uw begrip betreffende het veiligheidsaspect en vervelend om te horen dat u veel overlast ondervindt van het verkeer op de Rustenburgerlaan.

Sinds 2005 rijden er geen buslijnen meer over de Kamperlaan, (daarvoor alleen lijn 73). Er zijn dus geen buslijnen bij gekomen op de Rustenburgerlaan ten gevolge van de bouw Mariastichting. De gebruikelijke route van de verschillende buslijnen is over de Rustenburgerlaan. Alleen bij stremmingen van de Rustenburgerlaan rijden enkele lijnen over de Kamperlaan. Zie hiervoor tevens punt 20 in de algemene notitie.

Dit project heeft als doel de verkeersveiligheid te vergroten en de doorstroming voor het verkeer te verbeteren. Het aantal buslijnen, de intensiteit en of het type bus dat wordt ingezet valt buiten de scope van dit project en is niet of nauwelijks te beïnvloeden door de gemeente omdat dit door de vervoersregio/provincie geregeld wordt.

De trillingshinder nabij de bushaltes is voor dit project onderzocht, zie hiervoor de algemene notitie punt 16.



Maar in plaats van de situatie terug te brengen naar die van hiervoor, de lijnen 356 en 346 weer via de Kamperlaan, zoals altijd al de bedoeling was (tenminste dat is wat ons verteld is), en de 50 kilometerzone naar 30 terug te brengen omdat het hier vaak een soort racebaan is, is er gekozen voor een oplossing die geen enkele rekening houdt met de bewoners. Deze nieuwe plannen zullen alleen maar zorgen voor meer overlast en onveilige situaties.

En wat ons nog meer verbaast is dat de plannen voor een nieuwe “bushub”, net aan de overkant van de Buitenrustbruggen, letterlijk 2 minuten fietsen hiervandaan, de plannen voor onze straat overbodig zouden kunnen maken. Als er vanaf daar grote bussen naar Amsterdam rijden en kleine bussen terug de stad in, zoals in Utrecht bijvoorbeeld goed werkt, is in één klap een groot deel van de overlast verholpen, zonder dat er grote ingrepen hoeven plaats te vinden in onze straat.

En met de “knip” die er op het Houtplein moet komen is het volgens ons sowieso onduidelijk waarom de bus niet gewoon op straat kan stoppen.

We zien ook dagelijks dat eigenlijk alleen de bussen in de spits vol zitten, als er buiten de spits 5 mensen in een bus zitten is het heel veel, meestal zijn ze leeg. Dat was voor de Corona-uitbraak al het geval en daarna zal het aantal buspassagiers naar verwachting minder blijven dan ervoor. De grote bussen, helemaal de dubbeldekkers, met al hun uitstoot, zijn hier helemaal niet nodig. En wij als rijtje bewoners zit midden in én de afrem- én de gasgeefzone, met nog extra trillingen en uitstoot. Heel gezond allemaal.

Lijn 346 was vroeger de 176 en lijn 356 de 175. Beiden reden in het verleden ook al over de Rustenburgerlaan. De enige buslijn die tot 2005 over de Kamperlaan reed was lijn 73.

Daar de Rustenburgerlaan onderdeel is van de HOV-route geldt een maximum snelheid van 50 km/h. Dit is wederom zo opgenomen in het nieuwe mobiliteitsbeleid dat recent ter inzage lag. Met betrekking tot de gereden snelheid zie punt 10 van de algemene notitie.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub, evenals de herinrichting van het Houtplein veranderen het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan niet. Zie tevens punt 2. van de algemene notitie. Het is zeker niet de bedoeling van de OV hub om reizigers daar te laten overstappen in kleinere bussen op weg naar het centrum.

Halteren op de rijbaan is onderzocht, maar hiervan ondervindt het overig verkeer gezien de hoge busintensiteit teveel hinder met oponthoud en gevaarlijke inhaalacties tot gevolg.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

Overigens zijn de dubbeldekkers uitgerust met relatief schone dieselmotoren.



Wat vroeger een hele gezellige, leefbare straat was wordt in onze ogen steeds meer een doorvoerweg voor groot verkeer, de bewoners tellen niet meer mee. Het was altijd een fijne straat om te wonen, op loopafstand van de stad en de Hout, maar de voordelen van hier wonen wegen al een tijd niet meer op tegen de overlast en die gaat na de uitvoering van deze nieuwe plannen alleen nog maar groter worden. In onze ogen ook zonder enige onderbouwing. We hebben geen onderzoeken gezien die wijzen op de voordelen van deze plannen.

Er is alleen een heel summier onderzoek geweest van VVN die wij gelezen hebben en daar worden we niet veel wijzer van. Zouden jullie op zijn minst met een goede onderbouwing kunnen komen? Wij als bewoners, en eigenlijk iedereen die ik hierover gesproken heb, snappen hier helemaal niks van.

En ook dat wij hier geen enkele zeggenschap in hebben gehad, op de plaatsing van de planten en fietsenrekken na dan, steekt behoorlijk. Het is alsof wij niet belangrijk zijn, maar de doorvoer naar Amsterdam (dus plannen van de Provincie?) alleen tellen.

De plannen om de stoep hier te gebruiken als fietspad achter de nieuwe bushalte richting station Haarlem hebben als consequentie dat de kinderen die hier op de rij wonen (en ook om de hoek in de Weversstraat) hier niet meer veilig kunnen spelen, wat nu wel vaak gebeurt. Veel andere speelplekken in de directe buurt zijn er ook niet.

Dit buurtonderzoek van VVN is niet door de gemeente uitgevoerd, maar op initiatief van omwonenden.

Gezien het laag aantal deelnemers daarvan (12) is het ook niet representatief voor de straat.

De onderbouwing is dat de huidige haltekom simpelweg te klein is, waardoor bussen regelmatig de rijbaan, fietsstrook en zijstraten blokkeren met gevaarlijke situaties tot gevolg. Daarnaast zorgt het voor serieus oponthoud in de dienstregeling van de bussen.

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. In de stad zijn er veel bewoners die gebruik maken van- of aangewezen zijn op het OV. Deze herinrichting komt daarmee juist ten goede aan die inwoners van onze stad.

De stoep tussen nr. 57 en 67 blijft 2,5 meter breed, en afgescheiden van het fietspad middels een haag en fietsparkeerplekken. Hier blijft het goed mogelijk om te spelen. Daarnaast is de speeltuin in het Voortuinplantsoen vlakbij die binnenkort helemaal opgeknapt wordt.



Het stukje stoep verderop gaat overgenomen worden door fietsen. Ik heb zelf een fiets met een breed stuur en weet uit eigen ervaring dat die niet in zo'n tulprek past. Hetzelfde geldt voor bakfietsen, die worden er nog eens naast gezet, dus het wordt een chaos. Bovendien moeten die mensen dan allemaal 's ochtends vroeg over het minieme stoepje dat er voor mijn huis overblijft naar de bus lopen. Dit zorgt voor nog meer overlast. Plus deze mensen gaan over het fietspad lopen, met dus grotere kans op ongelukken. Ik weet hoe hard de vele elektrische (bak) fietsen hier door de straat sjezen en op dat smalle stoepje wordt het gevaarlijk lopen.

Bij de ventweg (waar de bushalte moet komen en dus het verlengde van het fietspad er achterlangs) is ook zo'n smalle stoep en letterlijk niemand gebruikt hem, iedereen loopt midden op straat. Het is gewoon te smal, helemaal voor mensen met rollators, kinderwagens, koffers, etc.

De mooie plantenbakken die net voor €10.000,- geplaatst zijn moeten weer verdwijnen, we verliezen parkeerplaatsen en parkeren was hiervoor al een regelrechte ramp. Ik heb zelf op het moment geen auto (zit wel in de planning), maar voor mijn bezoekers is het nu al vaak een onderneming om ergens een plekje in de buurt te vinden.

En dat er een oversteekplek komt voor de fietsers recht voor/achter de bushaltes richting is al helemaal niet te begrijpen, zo zitten de fietsers nog "in de weg" voor de regelmatig luid toeterende bussen. Dat maakt het

Voor de fietsen van busreizigers wordt 3x zoveel plek geboden als in de huidige situatie. De looproutes vanaf de fietsparkeerplekken naar de halte zijn goed bekeken en voldoen goed, ookal is het voetpad gedeeltelijk 1,5 meter breed. Om de aanpassingen aan de haltes mogelijk te kunnen maken moet er een herverdeling plaats vinden van rijbanen, bushaltes, fietspaden en trottoirs. De toekomstige trottoirs van de Rustenburgerlaan krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden.

Dat men daar op straat loopt in de huidige situatie tussen Weverstraat en Esschilderstraat is nu logisch vanwege het zeer weinige verkeer op de ventweg. Straks is dit een fietsstraat, en zal men dus meer de stoep moeten gebruiken. Op dit trottoir zal er dus geen ruimte meer zijn voor bankjes of geveltuintjes (die er nu wel zijn en eigenlijk ook niet aan de spelregels voldoen).

Het aanleggen van de groenvakken tussen nr. 57 en 67 op een plaats die nodig was voor de herinrichting was helaas een menselijke fout in de afstemming. Dit groen verdwijnt echter niet, het verplaatst. Om precies te zijn heeft dit groen overigens geen € 10.000,- gekost, maar € 7.800,- .

Bij de mobiliteitstransitie in Haarlem krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie hiervoor tevens punt 12. van de algemene notitie. Overigens is het parkeerbeleid voor bezoekers recent veranderd

Deze oversteekmogelijkheid is er in de huidige situatie ook en de verkeerspolitie heeft aangegeven dat we deze niet kunnen opheffen. Fietsers zullen anders vanaf de Weverstraat tegen de



hele idee van achter de bushaltes langs fietsen omdat het veiliger zou zijn weer compleet onnuttig.

Op een meer persoonlijk vlak wordt het voor mij zelf een ramp om zo direct buiten mijn voordeur een (zelfs dubbel) fietspad te krijgen. We hebben een paar weken geleden al gekeken hoe breed de stoep wordt en ik kom in de problemen. Ik zet mijn fiets altijd binnen in de gang en dat gaat dan een gevaarlijke onderneming worden. Mijn fiets naar binnen en buiten zetten kan niet zonder dat ik op het fietspad terecht kom. Bezoekers moeten hun fiets maar blijkbaar een eind verderop zetten, want hier kunnen ze ze niet kwijt en als ik mijn boodschappen van mijn fiets wil laden kan ik hem nergens tijdelijk veilig neerzetten voor de deur.

Hier bovenop heb ik een paar jaar geleden een spierziektediagnose gekregen, met een redelijke kans dat ik over een aantal jaar niet meer (goed) kan lopen. Dit betekent dat ik dan afhankelijk ga worden van hulpmiddelen zoals een scootmobiel of zelfs een rolstoel. De nieuwe situatie betekent dat ik die nergens kwijt kan en niet meer veilig mijn huis in en uit kan, de stoep wordt daar te smal voor (we hebben het al uitgeprobeerd, met een kinderwagen kan je er nauwelijks langs). Ook bijvoorbeeld een speciale taxi zou voor mij een stuk moeilijker te bereiken zijn.

Door alle overlast die er nu al is zou ik graag willen verhuizen, helemaal als dit plan doorgaat, maar dat is onmogelijk. Vanwege mijn ziekte krijg ik een WIA-uitkering, wat betekent dat ik geen andere hypotheek zou kunnen krijgen, verhuizen is voor mij dus geen optie en omdat ik een koophuis heb sta ik ook niet op een wachtlijst voor huurwoningen. Die is, zoals u vast zal weten, heel lang. Dat is dus ook geen optie. Een buurman heeft

richting in gaan fietsen om alsnog over te steken en richting Buitenrustbrug te rijden. Dat er hier bussen en fietsers elkaar tegenkomen bij de oversteek is een normale situatie die niet te vergelijken is met die van de fietsstrook ter hoogte van de huidige halte.

Dit kunnen wij begrijpen. Bij u voor de deur is de verandering wellicht het heftigst.

Met een stoep van 1,5m moet het nog steeds goed te doen zijn om uw fiets in de gang te zetten. Wellicht is het eerder genoemde brede stuur dan niet zo handig.

In de nieuwe situatie zal het fietspad nu ook weer niet zo enorm druk zijn dat het onmogelijk wordt om uw huis uit te komen met de fiets. Bezoekers kunnen uiteraard ook gebruik maken van de fietsparkeerplekken die in dit project geplaatst worden.

Dat is heel spijtig om te horen. Het trottoir wordt hier natuurlijk smaller dan u gewend was.

Om de haltes te kunnen aanpassen en het fietspad te verleggen krijgen de trottoirs een minimale breedte van 1,5 meter, dat is niet breed, maar er wordt mee voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden. Hiermee blijft de stoep (en daarmee uw woning) ook toegankelijk voor een rolstoel of scootmobiel.



ook onderzoek gedaan en de prijs van onze huizen is al duidelijk lager dan vergelijkbare huizen in een rustigere straat en die prijs zal na die uitvoering van de plannen alleen maar dalen. Mijn burens willen ook graag weg, maar durven het door die onzekerheid ook niet.

We beginnen wat dat betreft wat wanhopig te worden. Ik slaap door mijn ziekte (pijn) al slechter, terwijl ik door mijn ziekte veel minder energie heb, maar als er een dubbel fietspad recht onder mijn slaapkamerraam komt vrees ik dat ik helemaal niet meer aan mijn heel hard-nodige rust toekom. Het verschil is de afgelopen maanden al heel duidelijk geweest met de lock-down en vooral ook de avondklok. Normaal gesproken rijden er, vooral in het weekend, maar ook doordeweeks, 's nachts veel dronken, gillende tieners naar huis door onze straat. Door de afstand gaat dat nog redelijk, maar als diezelfde tieners recht onder mijn raam langs moeten wordt het wel wat anders. Helemaal met de bocht die er recht voor onze huizen komt en de oversteekplaats vlak voor de bushalte aan de overkant. Dat wordt wachten op ongelukken.

Ik hoop dat u hier nog eens goed over na wil denken en op zijn minst met ons de discussie wil aangaan of dit alles nu wel echt nodig is. Voor ons bewoners wordt de overlast die we er nog eens extra door krijgen in ieder geval vele malen groter. En voor mij persoonlijk gaat dit een drama worden.

Mocht u nog vragen hebben, u mag altijd contact opnemen. Alvast bedankt.

Ten aanzien van uw punt met betrekking tot de woningwaarde verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.

Dat u zoveel overlast ervaart is vervelend. Of dit nu heel veel veranderd door het opschuiven van het fietspad is lastig te zeggen. Bij doorgaande wegen met gevels aan weerszijden weerkaatst het geluid daartussen sterk. Een goede oplossing voor de geluidsoverlast zit waarschijnlijk in geluidswerende maatregelen aan de gevel (zoals dubbelglas en een goede kierdichting bij kozijnen).

42 Door volgende redenen heb ik bezwaar en vragen voor de herinrichting Rustenburgerlaan:

- de grote dubbeldekker bussen zorgen nog steeds trillingen, rijden hard en zijn ook voor corona alleen in de spits gevuld en rest van de tijd leeg.

Dank voor uw inspraakreactie. Wij reageren puntsgewijs op uw reactie. Ismail Agarmis

De trillingshinder nabij de bushaltes is voor dit project onderzocht, zie hiervoor de algemene notitie punt 16. Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de



- op meerdere stukken blijft er na de herinrichting een zeer smalle stoep over. Dit is onveilig voor de bewoners, erg onvriendelijk voor voetgangers en gevaarlijk voor spelende kinderen uit de buurt.

- Er wordt in de plannen gesproken over 2 bussen(een bus met een normale lengte en een verlengde bus) die tegelijk moeten kunnen halteren. Is er onderzocht hoe vaak dit voor komt? Zo ja, mag ik dit onderzoek inzien?

-Er zijn plannen om op de Europaweg een OV-hub te maken. Ook met deze plannen wordt de herinrichting van de Rustenburgerlaan overbodig.

reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie. Voor een toelichting aangaande de inzet van dubbeldekkers verwijzen wij naar de algemene notitie punt 5.

Om de aanpassingen aan de haltes mogelijk te kunnen maken moet er een herverdeling plaats vinden van rijbanen, bushaltes, fietspaden en trottoirs. De toekomstige trottoirs van de Rustenburgerlaan krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden. Aan uw zijde (zuidzijde) is er nu ook al weinig speelruimte voor kinderen natuurlijk.

Hoe vaak het precies voorkomt dat er twee of meer bussen tegelijkertijd willen halteren is bij ons niet bekend. Om een indruk te geven: in 2017 reden er op werkdagen 20 tot 30 bussen (per uur per richting) met een volgtijd van 1 tot 8 minuten. De bussen rijden vrij kort achter elkaar en de kans is dus groot dat er meer dan één bus tegelijk moet stoppen bij de halte.

Men hoeft echter geen kenner te zijn om op locatie te zien dat het regelmatig plaatsvindt, waarbij er tijdverlies is voor het OV en onveilige situatie voor het fiets- en autoverkeer.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.



- Het herinrichting plan leidt tot enorme waardevermindering van de huizen aan de Rustenburgerlaan.

Ten aanzien van uw punt met betrekking tot de woningwaarde verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.

-Is er een onderzoek uitgevoerd over de bodemschade aan de huizen door de toegenomen bus verkeer ? Zo ja, mag ik dit onderzoek inzien?

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de trillingsoverlast i.r.t. gebouwschade. Hiervoor verwijzen wij naar de algemene notitie punt 16. Als u dit onderzoek na deze uitleg nog wilt inzien, dan is dat uiteraard mogelijk, gelieve hiervoor contact op te nemen met dhr. R Clemens via 14023 .

- Andere gemeenten kiezer er juist voor om grote bussen uit de binnenstad te weren. Wat zijn de redenen voor de gemeente Haarlem om toch deze keuze te maken?

Vanaf januari 2022 wordt een milieuzone ingevoerd in het centrum van Haarlem en omliggende wijken. Zie hiervoor punt 18. van de algemene notitie.

Kortom waarom staat in de hernieuwde plannen alleen het OV centraal en worden bewoners helemaal buiten beschouwing gelaten ? En wat is nu de daadwerkelijke noodzaak?
Ik zie graag uw reactie tegemoet .

De noodzaak van het project betreft het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer. Wij proberen zoveel mogelijk rekening te houden met bewoners. Zie verder punt 7 van de algemene notitie.

43 Laat ik beginnen met een compliment. Een compliment voor het feit dat u in de online videopresentatie niet aangeeft dat de verkeersveiligheid op nummer 1 staat, maar de doorstroom snelheid van het OV. Als bewoner van de Rustenburgerlaan en moeder van twee schoolgaande kinderen ben ik het hier uiteraard niet mee eens, maar eerlijk is eerlijk het is vanuit u wel transparant. En bovendien helaas passend bij het beleid van de gemeente Haarlem, die voor fundings van grotere verkeersprojecten volledig afhankelijk is van gelden van de Provincie Noord-Holland. En helaas heeft deze Provincie een agenda die onvoldoende rekening houdt met de belangen van burgers in onderliggende gemeenten.

Dank voor uw inspraakreactie en uw compliment.

Maike Hoogveld

Op inhoud ga ik het kort en bondig houden. De Rustenburgerlaan is geen laan gemaakt voor intensief busverkeer, laat staan voor dubbeldekkers. De Buitenrustlaan ofwel de N205 (en dus een provinciale weg),

Dit project heeft als doel de verkeersveiligheid te vergroten en de doorstroming voor het verkeer te verbeteren. Het aantal



daarentegen is hier wel voor gemaakt. Sterker, hier zijn de verlengde halteplaatsen voor bussen al aanwezig en zijn de fietspaden over de gehele lengte van de laan al gescheiden van de rijbaan. Waarom dan deze investering doen op de Rustenburgerlaan? Wat zijn de mogelijkheden om het busverkeer te verplaatsen naar de Buitenrustlaan of in ieder geval eerlijk te verdelen. Mede met het oog op het feit dat de Rustenburgerlaan ook al een van de primaire aanrijroutes is voor ambulances richting het Spaarne Gasthuis. Hetgeen zonder het intensieve busverkeer al voldoende tot uitdagende verkeerssituaties leidt.

Daarnaast is OV nog altijd een keuze en geen verplichting. Het verdwijnen van maar liefst 9 parkeerplaatsen, in een wijk waar de parkeerdruk al als groot wordt ervaren, en intussen wel de hoofdprijs blijven vragen voor een parkeervergunning vind ik niet acceptabel. Ontmoedigingsbeleid op gebruik auto vanuit gemeente Haarlem kan ik begrijpen, maar dit kent wel grenzen.

Tot slot, in de presentatie van het VO hoor en lees ik niets over de nieuwe werkelijkheid agv Corona. Het effect van 'het nieuwe werken'. De intensiteit van woon-werk verkeer zal ook als Corona straks onder controle is, minder zijn dan voor Corona. Dit zal ook effect hebben op gebruik van OV. In de gepresenteerde plannen lijkt hier geen rekening mee te zijn gehouden. Graag zie ik uw reactie tegemoet.

buslijnen, de intensiteit en of het type bus dat wordt ingezet valt buiten de scope van dit project.

Sinds 2005 rijden er geen buslijnen over de Kamperlaan. Het verleggen van de route over de Kamperlaan betekent te veel vertraging voor het OV en voldoet niet als permanente oplossing.

Dat de ambulance de Rustenburgerlaan neemt in plaats van de Kamperlaan heeft waarschijnlijk dezelfde als de keuze voor de Rustenburgerlaan als HOV corridor.

Na de knip op het Houtplein zal het overige autoverkeer aanzienlijk afnemen, ongetwijfeld is dat ook gunstig voor de aanrijtijden van de ambulance.

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie hiervoor tevens punt 12 van de algemene notitie.

Een oplossing voor het parkeerprobleem zou kunnen schuilen in het maximaliseren van het aantal beschikbare parkeervergunningen zoals in bijvoorbeeld Amsterdam gedaan wordt. Dit ligt echter vaak ook weer gevoelig bij de inwoners.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.



44 Middels deze weg wil ik u nogmaals bezwaar kenbaar maken m.b.t. de herinrichting van de Rustenburgerlaan.
Mijn naam is ... en woon samen met mijn vrouw en dochtertje van zes maanden op de H.J. Koenenstraat 2. Dit is het huis pal achter de zuidelijke bushalte op de Rustenburgerlaan, naast het theehuis. Wij wonen hier inmiddels bijna twee jaar en helaas is er geen week voorbij gegaan zonder frustratie m.b.t. de drukte op de Rustenburgerlaan van ondermeer de vele (1100) bussen die hier elke dag passeren.

Wij hebben aandachtig uw plannen doorgelezen en hebben vorige jaar ook een aantal keer deelgenomen aan de Raadsvergaderingen om alle informatie tot ons te nemen en om te laten blijken dat wij het niet eens zijn met de plannen zoals deze er momenteel liggen.

Haarlem is een stad met allure, we zijn trots op onze binnenstad, de ligging t.o.v. het strand en Amsterdam en dat het niet zo massaal is. Echter met de 1100 bussen die dagelijks over de Rustenburgerlaan racen lijkt het wel of we in Amsterdam wonen! Het moet van de gemeente en Connexxion alleen maar meer en sneller en hierbij wordt er maar mondjesmaat gekeken naar de veiligheid van het overige verkeer (lees: fietsers, automobilisten, voetgangers, mensen die slecht te been zijn en al het andere verkeer dat uit de zijstraten komt). Ik vind dit oprecht een kwalijke zaak en vind dan ook dat de plannen zoals zij er nu liggen absoluut A) de stad verwaarlozen B) de veiligheid in gevaar brengt en C) vele gezondheidsrisico's en economische schade toebrengt.

Het kan niet zo zijn dat de Connexxion dermate machtig is dat hun commercieel belang zwaarder weegt dan die van trotse Haarlemmers. Natuurlijk wil iedereen, na de COVID situatie, weer optijd naar kantoor maar een bus die elke 10 min richting Amsterdam vertrekt is puur onzin. Als bewoner die naast/achter de bushalte woont zien wij de bezetting in de bussen en deze is dramatisch laag! Hoe vaak wij wel niet lege grote

Dank voor uw inspraakreactie. Vervelend om te lezen dat u al zo Anoniem lang zoveel hinder ondervindt van het verkeer in de Rustenburgerlaan. Wij proberen zo goed mogelijk antwoord te geven op de door u aangehaalde punten.

Om de stad zo aantrekkelijk te houden zoals u hem beschrijft is het nodig om te voorzien in een kwalitatief en hoogfrequent OV. Het alternatief (allemaal autobewegingen in de stad) is wat we met de Haarlemse mobiliteitstransitie proberen te voorkomen.

U schets een tegenstelling tussen Connexxion en Haarlem dat er in werkelijkheid niet is. Haarlem heeft, zoals hierboven beschreven, belang bij goed en hoogfrequent openbaar vervoer. Daarbij biedt Connexxion een voorziening voor het openbaar nut, zoals gevraagd door de vervoersregio/provincie.



zwarte diesel bussen zien, die alsnog ruim 60km door de straat racen is niet meer bij te houden.

Ik begreep dat er onderzoek is gedaan naar de bezetting van de bussen, ik zou graag dit onderzoek willen inzien want ik kan mij niet voorstellen met onze dagelijkse ervaring, dat er zoveel vraag (lees: mensen die vervoerd moeten worden) is naar zoveel grote en zware en lange bussen.

Ook wordt er in uw plan geschreven dat de fietspaden zo dadelijk achter de bushalte langsloopt, maar dat de bushalte zelf niet wordt verschoven. Hoe bent u dit van plan want de ruimte tussen de bushalte en onze erfgrans is misschien 2 meter. Hier kan onmogelijk een voetpad en een fietspad naast elkaar liggen. Het voetpad moet dan ook dienen als wachtruimte voor de klanten van de Connexxion. Ik kan u nu al toezeggen dat deze op het fietspad gaan staan en dat er absoluut onvoldoende ruimte is.

Zover ik nu kan zien in de plannen wordt er concreet nagedacht over een OV-hub aan de andere kant van het Spaarne richting de Europaweg. Dit is een goede ontwikkeling aangezien daar ruimte zat is en het absoluut geen effect zal hebben op het woongenot van de omgeving. Als u dit wilt doorzetten dan wil ik u verzoeken om A) de haltes bij ons, niet uit te bereiden B) minder en kortere bussen door de straat te laten gaan en C) de straat eenrichtingsverkeer te maken.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

Als u inzicht wenst in de bezetting van de bussen, dan verzoek ik u zich te wenden tot Connexxion, die kan u dergelijke informatie aanleveren. Daarbij is het uiteraard de wens van het Haarlemse bestuur dat de dubbeldekkerbussen alleen rijden wanneer ze nodig zijn. De gemeente heeft hier echter nauwelijks invloed op. Inmiddels rijden ze echter niet langer in het weekend.

Bedoelt wordt is dat de bushalte aan de zuidzijde op dezelfde locatie blijft, maar wel vergroot wordt. Aan de noordzijde verplaatst de halte.

In het ontwerp is voldoende rekening gehouden met de beschikbare ruimte tot uw erfgrans.

Het is de bedoeling dat het nieuwe (verbrede) perron voldoende wachtruimte biedt aan de busreizigers.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.



Ik snap het project uit commercieel oogpunt! Maar wilt u a.u.b niet uw eigen gemeente en bewoners vergeten!! De veiligheid van onze kinderen is echt in gevaar als ze naar vriendjes willen of naar school gaan. De gezondheid van de bewoners is in gevaar, bewoners met Astma of andere medische uitdagingen hebben het zwaar. En vergeet a.u.b ook niet onze commerciële kant van het project, met dat u de plannen doorzet maakt u direct onze woningen, waar wij zo trots op zijn, minder waard. We willen gewoon niet meer naast een snelweg wonen.

Als u denkt dat u met dit project ook meer geld verdient heeft u het echt mis. Wilt u als gemeente ervoor zorgen dat u meer inkomsten ontvangt dan wil ik u vragen om op de Rustenburgerlaan een flitspaal neer te zetten. Er wordt zo ongelooflijk hard gereden, niet alleen door bussen maar ook door de jeugd en sportauto's en motoren, hier kunt u mega veel geld mee verdienen.

Ik ontvang graag een reactie dat u mijn e-mail heeft ontvangen en ik ontvang ook graag het rapport waar ik eerder om vroeg in mijn e-mail.

Mocht het nodig zijn om deze mail toe te lichten dan hoor ik het graag.

De nieuwe situatie blijft uiteraard veilig voor uw kinderen, sterker nog, deze wordt veiliger wanneer zij ook de fiets nemen.

U geeft aan waardevermindering van uw woning te verwachten, zie hiervoor de toelichting in de algemene notitie punt 19.

Toen u (zoals u schrijft) 2 jaar geleden hier kwam wonen reden er niet aanzienlijk minder bussen door de straat, dus uw stelling over een snelweg komt wel een beetje vreemd over.

De gemeente beslist niet zelf over flitspalen (en krijgt daarvan ook geen inkomsten), dit gaat via het openbaar ministerie. Om in aanmerking te komen voor een flitspaal moet een locatie een hoog risico hebben, dat wil zeggen: er wordt structureel te hard gereden, er zijn veel ongelukken en er is vanuit de gemeente alles aan gedaan om dit te voorkomen. Uit metingen blijkt dat 85% van de weggebruikers van de Rustenburgerlaan niet harder rijdt dan 50km/u. Hieruit is te concluderen dat de weginrichting voldoende de maximum snelheid afdwingt. Een flitspaal op deze locatie en aanvullende snelheidsremmers zijn daarmee niet aan de orde.

- 45 Als eigenaar en bewoner van Rustenburgerlaan 44 wil ik bij deze mijn kijk op de plannen voor de Rustenburgerlaan geven. Wij hebben het gevoel dat we er op meerdere punten op achteruit gaan, niet op vooruit!

Belangenafweging

Er wordt uitsluitend uit gegaan van het belang van het openbaar vervoer en er wordt in grote mate voorbij gegaan aan het belang van het wooncomfort van de bewoners van de Rustenburgerlaan. Bussen zouden

Dank voor uw uitgebreide inspraakreactie. Per onderwerp lichten wij e.e.a. toe.

Tom Schobbe

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de



ook een andere route kunnen rijden, bv via de Kamperlaan. De vraag is ook of eraan gedacht is dat door corona en daardoor het toegenomen thuiswerken er nog zoveel bussen moeten rijden in dit gebied.

Overigens heb ik ook gehoord van een OV hub op de Europaweg om bussen juist te weren uit de drukke binnenstad, wat mijns inziens een betere optie is.

Dus eerst eens een stap terug en kijken of het echt nodig is dit gebied op de schop te doen en zoveel schade aan de omgeving aan te brengen en mooie bomen te kappen.

Fietsparkeerplaatsen

Ik ben er zeer op tegen dat er voor onze deur (gebied 2) fietsenstallingen worden geplaatst. De ervaring leert dat fietsenstallingen binnen de kortste keren veranderen in fietsenkerkhoven. Zeker met de aanwezigheid van rondzwervend vuil (afkomstig van het naast de afvalcontainers aan de overkant van de straat geplaatste afval) wordt het gegarandeerd een vieze, onverzorgde en verpauperde plek. We bellen al regelmatig met Spaarnelanden om de viezigheid op te laten ruimen, maar die komen natuurlijk niet dagelijks en fietsen zullen uiteraard niet snel worden weggehaald. Een rommelige vieze fietsenstalling voor onze deur werkt waardeverminderend voor onze woning. Wij ervaren al waardevermindering door de toegenomen drukte op de Rustenburgerlaan en het toegenomen busverkeer.

Van alle plekken waar fietsen kunnen komen te staan is uit de enquête naar voren gekomen dat gebied 2 (Rustenburgerlaan 42-44) hiervoor het minst geschikt is. Er is a te weinig plek voor en b is dit niet het dichtst bij de bushalte, waarvoor de haltes bedoeld zijn: het stallen van de fietsen

verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

Sinds 2005 rijden er geen buslijnen over de Kamperlaan (daarvoor alleen lijn 73). Het verleggen van de route over de Kamperlaan betekent te veel vertraging voor het OV en voldoet niet als HOV-route.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

In de huidige situatie is een fors tekort aan fietsparkeerplekken. In de nieuwe situatie worden extra plekken gefaciliteerd wat verrommeling en wild parkeren moet tegen gaan. Zie tevens punt 11. Van de algemene notitie.

Weesfietsen en fietswrakken dient u niet aan te melden via Spaarnelanden, maar via haarlem.nl/melding doen, dan komt het uit bij de mensen die hierop kunnen handhaven.

Het is wijs om zwerfvuil e.d. vooral te blijven melden bij Spaarnelanden.

Ten aanzien van de waardevermindering van de woningen verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.

U heeft een goed punt dat dit deze locatie het minste aansluit bij de resultaten uit de enquête. Als aanpassing in het voorlopig ontwerp verplaatsen wij de 8 fietsparkeerplekken van gebied 2 die het verst van de halte af staan (bij nr. 38/40) naar de locatie



van de ov reizigers. Slechts 5,4% stemde vòòr fietsenstallingen op gebied 2. De andere gebieden zijn hiervoor meer geschikt, zo blijkt ook uit de enquête: gebied 1: 28,8%, gebied 3: 27% en gebied 4: 15,3%. Waarom dat toch daar toch een fietsenkerkhof willen aanleggen, de stoep is hier al niet breed en door het nieuwe fietspad, helemaal minder breed. Het is gewoon geen geschikte plek voor fietsen, gebied 1 is hiervoor beter geschikt. Dan wel wat heggen ervoor, zodat de fietsenrommel nog enigszins aan het zicht wordt onttrokken.

Dit kunnen jullie echt niet maken! Wederom woonplezier aangetast!

Bomen

Er sneuvelen een hoop oude karakteristieke bomen, het terugplaatsen daarvan heeft geen effect omdat het tientallen jaren duurt voordat het ergens op lijkt. Wederom: geen enkel oog voor de belangen van de omwonenden. Jullie maken er een achterbuurt van.

Parkeerplaatsen

Er 9 parkeerplaatsen opgeofferd.

Eigenlijk zijn dit er 10 omdat de 2 heel grote parkeerplaatsen voor onze deur geschikt zijn om 3 (grote) auto's te parkeren.

In totaal worden er nu voor onze deur 5 auto's geparkeerd, straks is er nog 1 plaats over. Wij en onze burens hebben auto's, waar moeten die dan staan? Wij betalen voor onze parkeervergunningen, dan moeten we wel ergens kunnen parkeren!

Ik vind het echt ongehoord dat er op dit punt volledig voorbij wordt gegaan aan de werkelijkheid en schandalig dat er voor dit in mijn ogen onnodige project zoveel parkeerplaatsen moeten sneuvelen. Ook hier

naast het zuidelijke bushokje. Daar ontstaat ruimte door het vervallen van een ondergrondse container. De vrijkomende ruimte bij nr. 38/40 wordt ingevuld met een groenvak. Het trottoir krijgt hier een breedte van 2,1 meter.

Echter ook in gebied 2 moeten we fietsenrekken kwijt omdat er ook een limiet is aan wat we in de andere zones kunnen plaatsen.

In gebied 1 komen zoals in de legenda staat, hagen rond de fietsenrekken, dit is niet helemaal duidelijk op tekening gezet.

In dit project kappen we 5 bomen en planten we 6 nieuwe bomen aan. De nieuwe bomen krijgen een betere groeiplaats, waardoor ze zich beter ontwikkelen in de toekomst. De boomspiegels worden voorzien van vaste beplanting en er worden hagen geplant. In totaal wordt er ca. 170 m2 netto aan hoogwaardig groen toegevoegd aan het projectgebied.

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie hiervoor tevens punt 12. van de algemene notitie.

Het in bezit zijn van een parkeervergunning geeft helaas geen recht op een parkeerplaats in de nabijheid, laat staan één voor de deur.



wordt weer voorbij gegaan aan de belangen van de omwonenden. Dus enorm ongemak voor ons!

Naar ik hoop wordt er geluisterd en vooral gehandeld naar deze kritiek. Het gaat om ons woongenot en de waarde van onze woning.

Nagekomen email:

Oh nog een belangrijk ding.

Bij ons naast is een Turks koffiehuis, veel mensen komen met de auto en parkeren in de buurt. Hierdoor extra druk. Nu met corona is dit dus minder geweest maar zelf straks alleen maar meer worden.

46 Met verwondering hebben wij naar de plannen voor de Rustenburgerlaan gekeken. Er komt een soort busstation op steenworp afstand van de Tempelierstraat en het Houtplein. Dat kan toch niet de bedoeling zijn van deze weg die midden door de woonwijk loopt. Het is nu al gigantisch druk en als fietser is het geen veilige weg. Dat zal met deze plannen er niet beter op worden. De trillingen van de bussen zijn nu al heftig, ook voor ons die net in een zijstraatje wonen. De stoepen lijken enorm versmald en het pas aangelegde groen gaat alweer verdwijnen. Er komen fietsenrekken voor in de plaats. En een aantal al aanwezige parkeerplekken verdwijnen. De parkeerdruk is op dit moment al pittig. Zeker ook al met tijdelijke verbouwingen en vernieuwingen in de wijk.	Dank voor uw inspraakreactie. Hierbij reageren wij op uw punten. Het is niet de bedoeling om een busstation te creëren op deze locatie. De haltes worden heringericht omdat de huidige situatie leidt tot problemen met de verkeersveiligheid en doorstroming. Juist voor fietsers wordt het veiliger, omdat zij niet meer tussen de haltes en de bus in belanden. Er is een onderzoek uitgevoerd naar de trillingsoverlast i.r.t. gebouwschade. Hiervoor verwijzen wij naar de algemene notitie punt 16. Om de herinrichting van de haltes mogelijk te maken is een herverdeling van de breedte van de rijbanen, bushaltes, fietspaden en trottoirs noodzakelijk. De toekomstige trottoirs van de Rustenburgerlaan krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden. Het pas aangelegde groen ligt jammer genoeg in	Patricia Heeremans
---	---	---------------------------



Uit de krant begrepen we dat in de buurt van de Europalaan binnen afzienbare tijd ook een busstation komt. Zijn dan de aanpassingen op de Rustenburgerlaan dan nog wel nodig?

Kortom wij zijn niet te spreken over de plannen. We hopen dat u de plannen heroverweegt. Corona heeft alles veranderd ook het aantal mensen dat gebruikmaakt van de bus is aanzienlijk verminderd. Denkt u ook niet dat er nu juist minder bussen kunnen rijden ipv nog langere versies en juist minder bussen per uur?

de weg, maar dat verplaatsen we, en in totaal komt er veel groen bij.

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven de auto's en parkeerplekken. Zie hiervoor tevens punt 12. van de algemene notitie.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

- 47** Bij deze wil ik graag een reactie geven op het Voorlopig Ontwerp Rustenburgerlaan. Ik heb de plannen, zoals die nu gepresenteerd worden, zorgvuldig bekeken en zet bij veel aanpassingen ik mijn vraagtekens.

Tijdens de inspraakavond, op Donderdag 11 Maart hoorde ik dat er over wordt gedacht om de Rustenburgerlaan, in de toekomst, autoluw te maken, een 30 km zone in te stellen, dat er eventueel elektrische bussen zouden kunnen gaan rijden, het busverkeer zou kunnen verminderen en dat er aanpassingen gaan komen om het doorgaande verkeer te weren.

Dank voor uw inspraakreactie. Wij proberen hierbij zo goed mogelijk te reageren op uw reactie.

Anoniem

Het autoverkeer neemt inderdaad af na herinrichting van het Houtplein. Zie punt 4 van de algemene notitie.
30km/u is een veel gehoorde wens, zie punt 1 daarvoor.
Vrijwel alle bussen in Haarlem zijn nu al elektrisch, zie punt 17.



Dat lijkt me een heel goed plan, maar zoals de plannen er nu liggen beogen ze het tegenovergestelde, meer verkeer, meer snelheid, meer geluidsoverlast, meer CO2 uitstoot en meer bussen in/door onze laan. Een toekomst gericht plan lijkt me daarom beter op zijn plaats.

Naar mijn idee is er, zoals het plan er nu ligt, enkel gedacht aan twee aspecten, namelijk het openbaar vervoer (bussen) en fietsers, maar de gevolgen zijn van veel bredere aard.

Wat betreft de bussen is de intensiteit de laatste jaren heel erg toegenomen, waarmee de Rustenburgerlaan steeds meer het verlengde van de Schipholweg is geworden, een 'snelweg' met nu ook nog een nieuw 'busstation' in de maak.

Grotere bushaltes maken dat dat gevoel nog sterker benadrukt gaat worden.

De intensiteit van het busverkeer zou verminderd moeten worden, niet alle buslijnen hoeven in een woonwijk (halte Rustenburgerlaan) te stoppen, daarmee bedoel ik vooral voor de dubbeldekker bussen en de verlengde bussen. Deze bussen zouden eigenlijk uit de binnenstad en de woonwijken geweerd moeten worden, wat veel gemeenten ook doen.

Veel van deze bussen worden gebruikt door forensen die naar andere steden gaan voor hun werk, de bus gaat sneller als ze minder haltes zouden hebben.

Een deel van de bussen zijn, op een eerder tijdstip, naar de halte Rustenburgerlaan verhuist i.v.m. de verbouwing op het terrein van het voormalige ziekenhuis, de Mariastichting en die verandering is nooit meer teruggedraaid.

Dit project heeft als doel de verkeersveiligheid te vergroten en de doorstroming voor het verkeer te verbeteren. Het aantal buslijnen, de intensiteit en of het type bus dat wordt ingezet valt buiten de scope van dit project.

Deze buslijnen bedienen juist de mensen in de binnenstad en daarmee ook de bewoners van het Rozenprieel en Welgelegen. Zie punt 4 van de algemene notitie over het bus van deze R-net halte en punt 5 over de dubbeldekker.

Deze buslijnen hebben juist een ophaalfunctie binnen de stad. Na de Schipholweg wordt er snelheid gemaakt en ontbreken de tussenstops.

Sinds 2005 rijden er geen buslijnen meer over de Kamperlaan. Daarvoor reed enkel buslijn 73 over de Kamperlaan. Er zijn geen buslijnen bij gekomen op de Rustenburgerlaan ten gevolge van de bouw Mariastichting, wel door het ingaan van een nieuwe vervoersconcessie in 2017. Zie ook punt 20 van de algemene notitie.



Fietsers krijgen 'vrijbaan' in het plan, dat is een goed idee, maar de VEILIGHEID van die fietsers lijkt met dit plan niet opgelost te worden, ook in dit geval lijkt het tegenover gestelde te gebeuren.

In uw mooie filmpje op de Gemeente website is te zien dat, op de weg tussen de Weversstraat en Esschilderstraat, wat in uw plannen aangemerkt wordt als 'FIETSERS EERST GEBIED', een GEVAARLIJKE situatie ontstaat.

Ten éérste omdat die weg gedeeld moet worden met auto's, maar belangrijker en gevaarlijker nog omdat de stoepen te smal zijn en (wat gebeurd nu al) voetgangers daardoor op de weg/het toekomstige fietspad gaan lopen.

De mensen die uit de bus stappen zullen ook over het fietspad naar de smalle stoep toe moeten en ook bewoners stappen vanuit hun huis bijna direct het fietspad op.

Fietsers hebben tegenwoordig grote snelheid en dit zal zeker MEER gevaarlijke situaties opleveren voor zowel voetgangers en fietsers.

Er wordt met al deze veranderingen totaal voorbij gegaan aan voetgangers / wandelverkeer en vooral ook het WELZIJN en de leefomgeving van de bewoners, maar voor hen zijn er grote gevolgen.

Wandelaars die van over de brug die de stad in willen lopen, lopen graag aan 'de zon' kant, gezinnen met kinderen, mensen met rolstoel of rollator hebben geen plek meer op de stoep en er is geen ruimte om elkaar te passeren.

Deze herinrichting verbeterd juist de fietsveiligheid door het conflict tussen bus en fietsers bij het halteren weg te nemen.

Tussen Weverstraat en Esschilderstraat komt een fietsstraat, dat is een prima methode om op een veilige manier fietsers en enig autoverkeer te mengen waarbij de auto te gast is.

Dat men nu tussen Weverstraat en Esschilderstraat op straat loopt is logisch vanwege het zeer weinige verkeer op de ventweg en alle versmallingen op de stoep. De huidige stoep voldoet (net als de nieuwe) op zich aan de minimale richtlijn van 1,5m breedte. In de nieuwe situatie is er dus geen ruimte voor bankjes of geveltuintjes (die er nu wel zijn en eigenlijk ook niet aan de spelregels voldoen, waardoor de stoep te smal is geworden).

Bewoners stappen hier nu ook vanuit het huis bijna direct de ventweg op. De stoep is even breed namelijk.

Voor de verdeling van de breedte van de rijbanen, bushaltes, fietspaden en trottoirs is een afweging gemaakt over de verdeling van de beschikbare ruimte, waarbij rekening gehouden is met de minimale breedtes volgens de richtlijnen. Er is dus voldoende ruimte voor een veilig gebruik.

Op het deel tussen de Weverstraat en de Esschilderstraat is het voetpad met 1,5m dan wel op zijn smalst, dit voldoet echter aan de minimale richtlijn voor mindervaliden. Overigens is de stoep hier nu ook al 1,5m breed alleen staat die vol met bankjes, plantenpotten en geveltuintjes.



Dat geldt ook voor bewoners uit wijk of mensen die van de stadskant komen en een wandelingetje langs het Spaarne willen maken of bijvoorbeeld de Apotheek willen bezoeken.

Wat mij brengt naar het punt van de plantenbakken en de fietsenrekken. De planten bakken die afgelopen jaar zijn aangelegd, voor de nummers 59 t/m 67 die, naar de Wethouder opmerkte tijdens de hoorzitting, een VERGISSING waren.

Ja, groen voor de deur is heel erg fijn, ook voor de wandelaars is het een genot, mensen blijven even staan of maken (op dit moment op gepaste afstand) even een praatje, wat goed past bij een betrokken woonwijk. De plantenbakken zoals ze er nu liggen zijn misschien wat ondoordacht gemaakt, maar WEL met de intentie de laan te verfraaien met groen (was Haarlem niet ooit bloemenstad?) , de LEEFOMGEVING vriendelijker te maken en de sociale betrokkenheid van de bewoners bij elkaar en hun leefomgeving te vergroten.

De plantenbakken zouden smaller gemaakt kunnen worden, zodat er weer meer loop ruimte komt en ze zouden meer organisch in het straatbeeld kunnen worden opgenomen.

EEN GROTERE VERGISSING zou het echter zijn om op die plekken fietsenrekken te plaatsen. Fietsenrekken op die plaats hebben geen enkele relatie met de bushaltes verderop of aan de overkant, ze trekken rommel aan en zijn een potentiële basis voor VERLOEDERING en daarmee waarde daling van de huizen.

De hoeveelheid fietsen rekken die U heeft bedacht (naar ik meen 174) zijn buiten proportioneel en trekken gemakzuchtige forensen.

Voor een bushalte (Rustenburgerlaan) die de woonwijk bedient, hoeven er niet zoveel fiets parkeer plaatsen gemaakt te worden.

De mensen die in de wijk wonen kunnen lopend naar de bushalte en degenen die op de fiets komen kunnen prima naar een busstation

Het aanleggen van de groenvakken tussen nr. 57 en 67 op een plaats die nodig was voor de herinrichting was helaas een menselijke fout in de afstemming. Dit groen verdwijnt echter niet, het verplaatst.

In het totale herinrichtingsplan wordt overigens netto ca. 170 m2 hoogwaardig groen toegevoegd aan het gebied, dus van groen kunnen wandelaars blijven genieten.

Betreffende de fietsparkeerplekken verwijzen wij naar de algemene notitie punt 11.



verderop fietsen waar goede fiets parkeer voorzieningen zijn (of waar die in de zeer nabije toekomst gepland zijn, Europaweg of het Houtplein).
Ik krijg door de planning van zoveel fietsplaatsen meer en meer het idee dat U met dit plan het maken van een busstation beoogd.

Nu even een punt wat mij persoonlijk raakt (Rustenburgerlaan 67-69) Op de tekening heeft U mijn AFRIT (en die van de apotheek, fietsenwinkel en de woningen daarboven) met fietsenrekken ingetekend.

Op deze manier kan ik mijn parkeerplaats en garage niet gebruiken.

Ik ga er vanuit dat OOK dit een vergissing is!!

Het is voor mij een getuigenis van het feit dat de plannen met weinig, zo niet geen betrokkenheid bij de bewoners zijn gemaakt.

Maar vol vertrouwen zie ik in ieder geval hier een wijziging tegemoet!

De Rustenburgerlaan is onderdeel van een WOONWIJK, er wonen MENSEN in de laan, die al jaren overlast hebben van druk verkeer, lawaai en stank van zware bussen, trillingen en rammelende deuren en het wordt tijd voor een mooie rustigere laan!

Ik denk dat veel bewoners heel boos zijn over de plannen zoals ze nu worden voorgesteld en daar ben ik er één van. Het hele plan is naar mijn idee kortzichtig en dient vooral economische belangen van Gemeente en Provincie, er liggen korte termijn gedachten aan ten grondslag en ik zie geen relatie met een visie voor de toekomst. Er wordt nu van de bewoners gevraagd mee te denken, een zoethoudertje dat over details gaat, maar meedenken over details is een doekje voor het bloeden.

Al met al te veel onopgeloste problemen om het plan zoals het er nu ligt door te laten gaan, met een nieuw plan zou er van de Rustenburgerlaan een zowel een mooie als functionele laan gemaakt kunnen worden waar fietsers, wandelaars en bewoners kunnen genieten van een mooie entree naar de stad. Een verkeerde beslissing terugdraaien is moeilijker dan het

De inrit en parkeerplaatsen ter hoogte van Rustenburgerlaan 67-69 blijven in het ontwerp ongewijzigd. De fietsparkeerplaatsen komen aan de westzijde van de huidige paaltjes. De witte blokjes die u in het ontwerp kunt zien zijn de huidige inritblokken.

Een wijziging van het ontwerp is dus niet nodig, er was al rekening gehouden met deze inrit.

Het is in het belang van de gemeente Haarlem en haar inwoners om een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk te hebben en past in de mobiliteitstransitie van de gemeente. Het alternatief (al die reizigers in de auto) is slecht voor de leefbaarheid en luchtkwaliteit in de stad.

Het klopt dat beperkt participatie mogelijk is. Hiervoor verwijzen wij naar de algemene notitie punt 7.



op nieuw bekijken van de plannen en daarna de goede beslissingen nemen met het oog op de toekomst van de Rustenburgerlaan.

Graag zou ik zien dat U de opdracht terug geeft of op zijn minst nieuwe gesprekken aan gaat met de Provincie, waardoor er een mogelijkheid is om alle aspecten op nieuw te bekijken.

Naast mijn voorgaande betoog nog wat extra punten op een rij:

- Is het geplande fietspad veilig? Kan daar een verkeersveiligheidsonderzoek naar gedaan worden?

- Heeft onze woonwijk zoveel busverbindingen nodig? Is het nodig om alle bussen, die er nu rijden, te laten stoppen aan de Rustenburgerlaan?

- Bussen rijden volgens een tijdschema. Kunnen de busschema's zo aangepast worden zodat er niet twee bussen tegelijk hoeven te halteren, waardoor de haltes kleiner kunnen worden?

- Kunnen een aantal buslijnen een andere route gaan volgen?

- Is de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen die nu gepand is nodig voor een woonwijk?

U gaf eerder aan de vergadering van de commissie beheer van 11 maart 2021 digitaal te hebben bijgewoond. De vraag om terug naar de provincie te gaan is daar ook gesteld. De wethouder heeft aangegeven dit een mogelijkheid te vinden die hij ten stelligste ontraadt. Alleen indien een meerderheid van de gemeenteraad zich achter dat voorstel schaart dan zal hij dit vragen aan de provincie.

Het huidige voorstel van een haltecapaciteit voor 2 bussen is al een compromis om de impact op de omgeving te beperken. Als het aan de provincie lag kwam er plek voor 3 bussen.

Het nieuwe fietspad voldoet aan alle gestelde eisen, wet- en regelgeving. Het is niet nodig dit te onderzoeken.

Het aantal buslijnen valt buiten de scope van dit project. Het feit dat deze halte gretig gebruikt toont aan dat het een nuttige haltestop is.

De gemeente heeft geen invloed op de tijdschema's.

Aanpassingen in de dienstregeling vallen buiten de scope van dit project.

Om een indruk te geven: in 2017 reden er op werkdagen 20 tot 30 bussen (per uur per richting) met een volgtijd van 1 tot 8 minuten. De bussen rijden dus vrij kort achter elkaar.

Aanpassingen aan de dienstregeling om te voorkomen dat er 2 bussen tegelijk aankomen zijn dus niet praktisch haalbaar.

Hiervoor wil ik u verwijzen naar punt 2 van de algemene notitie.

Het aantal benodigde fietsparkeerplekken is gebaseerd op tellingen in de huidige situatie en staat los van of het een woonwijk betreft. Zie tevens punt 11 uit de algemene notitie.



- Kunnen de fietsen rekken als die in, mindere hoeveelheid, wel nodig blijken te zijn, geplaatst worden tegen blinde muren en niet voor de ramen van de bewoners?

- Kan er meer ruimte komen voor wandelaars, bredere stoepen en behoud van bloemperken aan de zon kant van de laan?

- Hoe staat dit plan in relatie met de toekomst plannen in de nabije omgeving? Is dit ontwerp een tijdelijke oplossing? Zo, ja is het dan geen weggegooid geld om dit nu te starten? Zou er dan niet beter meer toekomst gericht gekeken kunnen worden, naar wat echt nodig is?

- Kan er van de Rustenburgerlaan een prettige, uitnodigende, GROENE ENTREE naar de stad gemaakt worden, waarin tot uitdrukking komt dat de Rustenburgerlaan onderdeel is van een woonwijk, waar Haarlem trots op zou kunnen zijn?

De fietsenrekken zijn zoveel als mogelijk tegen blinde muren gezet of aan het zicht onttrokken met mooie hagen (ook t.h.v. nr. 57 tm 67). Dit is waarschijnlijk niet zo goed overgekomen op de tekening, maar staat in de legenda.

Bredere stoepen zijn wegens de beperkte ruimte helaas niet mogelijk. Bij u voor de deur is de stoep echter evengoed nog 2,50 meter breed. De huidige groenvakken moeten we verplaatsen, maar in totaal komt er ca. 170 m² hoogwaardig groen netto bij in het projectgebied. De aanpassingen aan de haltes op de Rustenburgerlaan zijn geen tijdelijke maatregel, maar voorzien in een verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer op de lange termijn. Er worden geen wijzigingen in de aantallen buslijnen voorzien.

Dit project beperkt zicht een klein deel van de Rustenburgerlaan. Rondom de bushaltes proberen we dat in deze herinrichting in ieder geval te bereiken.

48 Graag maak ik via deze weg gebruik van de inspraakmogelijkheid op het voorlopige ontwerp Rustenburgerlaan. Hierbij ga ik ervan uit dat deze kans om in te spreken niet - zoals de vorige keer - beperkt is. Toen was er geen sprake van behoorlijke participatie, omdat cruciale onderdelen van het plan – zoals de plaats en lengte van de bushaltes – buiten de discussie gelaten moesten worden. Er kon alleen geparticipeerd worden over de omgeving van de haltes. Maar ook daarbij waar de mogelijkheden gelimiteerd. Zo werden bijvoorbeeld suggesties om de ruimte voor de apotheek te onderzoeken als mogelijkheid voor het creëren van extra fietsparkeerplekken direct af gereserveerd met niet onderbouwde

Dank voor uw inspraakreactie.

Anoniem

Uiteraard mag u alles aangeven wat u wilt, de mogelijkheden voor participatie zijn echter beperkt, ook in de inspraakprocedure. Zie hiervoor de algemene notitie punt 7.

De suggestie bij de apotheek is wel degelijk bekeken, maar daar is gewoonweg geen ruimte beschikbaar. Het is deels



argumenten over acceptabele loopafstanden en minimaal aantal benodigde fietsparkeerplekken.

Daarmee is de indruk gewekt dat het om 'schijnparticipatie' gaat om aan wet- en regelgeving te voldoen en draagvlak onder omwonenden te creëren, maar de plannen eigenlijk al volledig vastliggen. Dan is het verzoek aan burgers om betrokken te zijn en mee te denken een verspilling van ieders tijd.

In deze reactie ga ik er daarom van uit dat de gemeente Haarlem wel oprecht geïnteresseerd is en waarde hecht aan de mening van de omwonenden op alle onderdelen van het ontwerp. Zij kennen immers al geen ander de daadwerkelijke situatie en samen met hun inbreng zou het beste plan moeten ontstaan. Het zou een gemiste kans zijn als dit niet het geval is.

Mijn inhoudelijke inbreng op het voorlopige ontwerp zet ik hieronder uiteen. Hierbij heb ik getracht om ook het belang van de gemeente niet uit het oog te verliezen en dus ook met een alternatief te komen.

In het voorlopige ontwerp staat nu met name de doorstroom van de bussen centraal en is de leefbaarheid van de omwonenden en de belangen van de ondernemers, voetgangers en bezoekers volledig uit het oog verloren.

Allereerst met betrekking tot de ruimte die op de stoepen ingeleverd moet gaan worden voor de bushaltes, fietsstroken en fietsparkeerplekken. Voor een deel van de bewoners aan de Rozenprieelzijde is dit zo fors – helemaal omdat zij geen voortuin hebben – dat zij straks direct de fietsen en bussen voor hun raam krijgen. In zijstraten als de Weversstraat is er ook al het sprake van smalle stoepen, maar daar rijdt bijna helemaal geen verkeer. Met de hoge intensiteit van het aantal bussen op de Rustenburgerlaan is dit echt onacceptabel.

Het verstoort het woongenot drastisch en zal zelfs tot waardevermindering van deze huizen leiden. De brede stoep met

privéterrein dat in gebruik is als parkeerterrein. Vanwege de benodigde manoeuvreerruimte bij het in- en uitrijden is het niet mogelijk daar fietsenrekken voor te zetten. In de strook langs de langparkeervakken (waar de telefooncel stond) moet er ruimte zijn om uit te stappen en aan de noordzijde van deze strook zitten we met de eerder genoemde manoeuvreerruimte om de parkeerplaatsen van de ondernemers op te komen. Daarnaast ligt het eigenlijk te ver van de haltes.

Desondanks is de uitdaging bij de penvoerder van woning 57 tm 67 neergelegd om met een plan te komen hoe hier dan toch fietsenrekken konden komen, hiervan is nooit een resultaat terug gekomen.

Om de aanpassingen aan de haltes van de Rustenburgerlaan mogelijk te maken is een herverdeling van de rijbanen, bushaltes, fietspaden en trottoirs noodzakelijk. De toekomstige trottoirs van de Rustenburgerlaan krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden. Wij beseffen ons dat dit een flink verschil is voor deze mensen t.a.v. de huidige situatie.

Voor een reactie op de waardevermindering van de woning verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.



parkeerhavens fungeert momenteel als buffer (voor overigens alle bewoners) en zorgt er momenteel voor dat de hinder van de bussen wordt beperkt. Bovendien bieden de stoepen ruimte aan de vele voetgangers en spelende kinderen uit de buurt.

Verder ontbreekt ook de noodzaak om het aantal fietsparkeerplekken te verdrievoudigen. Zoals wethouder Rog tijdens de commissievergadering bij de vaststelling van het voorlopige ontwerp al zei worden de bushaltes op de Rustenburgerlaan met name gebruikt door direct omwonenden. Zij komen niet op de fiets, maar lopend. In de huidige fietsenrekken staan dan ook met name fietswrakken. Hier hebben wij in het verleden middels de BeterBuiten-app meerdere malen melding (met foto's) van gemaakt, maar de gemeente Haarlem voert geen actief beleid om deze te verwijderen. Als dit in de toekomst – bijvoorbeeld zoals in Amsterdam – wel wordt gedaan, zullen de huidige rekken voldoende plaats aan het summiere aantal fietsers bieden.

Dan het verdwijnen van de negen parkeerplekken. De parkeerdruk in de omgeving is erg hoog. Op internet vond ik terug dat de gemeente één parkeerdrukmeting op een dinsdagnacht in maart 2019 heeft uitgevoerd waaruit is gebleken dat de druk wel heel hoog is, maar er ook nog wel capaciteit in de omgeving bestaat. Eén meting kan geen basis bieden voor het laten verdwijnen van 9 parkeerplekken.

Daarbij vraag ik mij af wat de maximaal acceptabele loopafstand naar mijn auto is als de maximaal acceptabele loopafstand van een wachtvoorziening naar een fiets volgens de gemeente slechts 75 meter is.

De stoep in het deel vanaf nr. 55 oostwaarts blijft met 2,50 meter en een afscheiding in de vorm van een haag prima geschikt om te spelen. Dit voetpad bij u voor de deur wordt zelfs breder dan in de huidige met de recent aangelegde groenvakken.

Het aantal fietsparkeerplekken is gebaseerd op tellingen zie hiervoor de algemene notitie punt 11.

Haarlem voert wél actief beleid op het verwijderen van fietswrakken. Wellicht werkt de BuitenBeter-app niet voor dergelijke meldingen (die naar de handhavers moeten). Het beste dat u kunt doen is de fietswrakken via www.haarlem.nl/melding-doen melden bij de gemeente, dan zou er snel actie ondernomen moeten worden.

Dat de parkeerdruk hoog is, is ons inderdaad bekend. De parkeerdrukmeting uit 2020 gaf ook een hogere parkeerdruk aan dan die uit 2019.

Het stimuleren van het OV is echter een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven auto's. In Rozenprieel/Welgelegen is de doelstelling vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte om in 2040 om in dit deel van de stad het autogebruik af te laten nemen met 15%.

Wij hebben er in het ontwerp wél alles aan gedaan om het verlies van parkeerplekken te beperken tot de 9 stuks uit de startnotitie. Zie hiervoor tevens punt 12 van de algemene notitie.



Tot slot is het plan voor de herinrichting van de Rustenburgerlaan op de korte termijn gericht. Er worden twee redenen door de gemeente aangevoerd voor de herinrichting: het voorkomen van opstoppingen door een betere doorstroom en de verkeersveiligheid van de fietsers. Zowel de herinrichting van het Houtplein als de komst van een OV-hub op de Europaweg zijn echter van invloed op de huidige situatie op de Rustenburgerlaan en daarmee ook op de redenen voor de herinrichting.

De OV-hub op de Europaweg/Schipholweg vermindert mogelijk de intensiteit van het aantal bussen op de Rustenburgerlaan. Dit zou al een deel van het door de gemeente geschetste probleem van de doorstroom kunnen oplossen.

Daarbij neemt het autoverkeer door de herinrichting van het Houtplein op de Rustenburgerlaan volgens de eigen woorden op de website van de gemeente Haarlem fors af. Dit betekent dat halterende bussen op de Rustenburgerlaan niet langer voor opstoppingen zorgen, want er zal alleen nog sprake zijn van bestemmingsverkeer. Dit was exact ook de oplossingsrichting uit het verkeersveiligheidsonderzoek van BVA Verkeersadviezen: zorgen voor minder doorgaand verkeer door een knip op het Houtplein, zodat bussen op de Rustenburgerlaan zelf kunnen

Het CROW heeft richtlijnen opgesteld die gebruikt kunnen worden om te bepalen welke loopafstand als maximaal acceptabel te beschouwen bij het bepalen van de parkeerdruk. Voor wonen wordt uitgegaan van een acceptabele loopafstand van 100 meter. Uit de laatste parkeerdrukmeting (bestaande situatie) blijkt dat er vanaf de Rustenburgerlaan binnen deze afstand parkeercapaciteit aanwezig is. Dit betekent echter niet dat men kan stellen dat de auto binnen 100m te parkeren moet zijn indien men een parkeervergunning heeft.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2. Ook de herinrichting van het Houtplein leidt niet tot een afname van het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan. Wel zal doorgaand verkeer de Rustenburgerlaan niet meer gebruiken. Zie tevens punt 4. van de algemene notitie.

De optie om te halteren op de rijbaan is o.a. naar aanleiding van



halteren. Zij verwachten dat een knip op het Houtplein nagenoeg alle 'problematiek' op de Rustenburgerlaan oplost en sommen in hun advies een hele lijst aan voordelen van het halteren op de rijbaan zelf op (geen ruimte voor haltehavens nodig, geen hindering voor fietsers, makkelijker wegrijden van verlatend busverkeer, beperking overlast en schade doordat de bussen verder van de woningen af halteren enz.). Het halteren op de rijbaan zelf zou ook tegemoet komen aan de door mij hierboven uiteengezette bezwaren en lijkt daarmee een oplossing die recht doet aan ieders belang.

Ik hoop dan ook echt van harte dat u nogmaals naar deze mogelijkheid zou willen kijken. Hopelijk overtuigt het u om de plannen te heroverwegen en de Rustenburgerlaan samen met de bewoners te maken tot een plek waar de bussen nog steeds een centrale plek hebben, maar ook een fijne plek blijft om te wonen met zo min mogelijk hinder van de bussen (door behoud van brede stoepen en parkeerhavens als buffer) en voldoende groen, autoparkeer- en speelmogelijkheden. Ik heb geen bezwaar tegen het openbaar maken van mijn reactie, maar ik wil wel graag dat dit anoniem gebeurt.

het BVA rapport onderzocht. De conclusie was dat dit enige rijtijdwinst opleverde voor het OV, maar dat het overig verkeer gezien de hoge busintensiteit teveel hinder ondervindt met oponthoud en gevaarlijke inhaalacties tot gevolg.

49 Ik reageer op de plannen voor de Rustenburgerlaan. Dat heb ik in mei 2020 ook al eens uitgebreid gedaan, die tekst zal ik onderaan deze mail nogmaals toevoegen. Ik heb niet het idee dat in de vervolgplannen erg rekening wordt gehouden met de toen opgehaalde reacties en inzichten van omwonenden en met de plannen voor het OV op wat langere termijn.

Mijn grootste bezwaar is het kappen van volwassen bomen. We hebben onze grote bomen heel erg hard nodig om de opwarming van steden enigszins binnen de perken te houden. De Rustenburgerlaan pakt de hele dag vol de zon en wordt 's zomers zonder grote bomen een oven. Daarbij geldt dat elke grote boom telt en dat compensatie door jonge bomen niet

Dank voor uw inspraakreactie.

Arwen Scholten

Jammer dat u het gevoel heeft dat er niets mee is gedaan, maar de mogelijkheden voor verdergaande participatie in dit project zijn helaas beperkt.

Om de aanpassingen aan de haltes mogelijk te maken kappen we 5 bomen (waarvan er 1 slecht is) en planten we 6 nieuwe bomen aan. Uiteraard is het kappen van volwassen bomen altijd spijtig. De nieuwe bomen krijgen een betere groeiplaats, waardoor ze zich beter ontwikkelen in de toekomst.



zou mogen meetellen, want het duurt 30 tot 40 jaar voor een boom weer zo ver is dat hij een belangrijke ecologische functie in kan nemen. Grote bomen bieden nou eenmaal ecologische snelwegen en schuilplaatsen voor vogels en insecten. De gemeente Haarlem heeft de afgelopen paar jaar (denk bijvoorbeeld aan het Schoterpark) al behoorlijk hard huisgehouden onder de grote bomen. Tijd om daarmee te stoppen en ze te laten staan.

Daarnaast is het voor de direct aanwonenden geen pretje om ongeveer in een bushalte te wonen. Zeker de dubbeldekker zorgt voor gevoelens van onveiligheid omdat mensen zó bij je bovenverdieping naar binnen kijken. Er rijden nu heel veel bussen over de Rustenburgerlaan, vaak ook nog eens heel hard, waarbij aangetekend mag worden dat er op de Kamperlaan vroeger bussen halteerden en dat daar veel meer ruimte is. Waarom de druk niet wat meer verdelen? De meeste fietsen die van buspassagiers zijn en op de Rustenburgerlaan "geparkeerd" (lees her en der neergepleurd) worden komen ook uit die wijk, want voor bewoners daar is de bushalte dan net iets verder dan lopend comfortabel is.

Dan die fietsen: zijn er geen elegantere oplossingen te bedenken (bij voorkeur tijdelijk) dan ze bij bewoners ongeveer tegen de gevel (soms letterlijk) te laten neerzetten?

Als de Europaweg inderdaad over twee jaar een "hub" wordt, dan kun je in ieder geval zorgen dat de Rustenburgerlaan (en de Kamperlaan) een beetje netjes uit de strijd komen. Als er fietsenrekken komen, en de Rustenburgerlaan inderdaad verandert in een grote bushalte, zorg dan voor voldoende handhaving en toezicht, zowel op autoparkeervergunningen (die druk is ook hoog) als op her en der neergezette fietsen en fietswrakken die oneindig blijven staan.

Daarnaast wordt er ca. 170 m² extra groen bij gecreëerd in dit projectgebied in de vorm van hoogwaardige vaste planten en hagen.

Het is uiteraard kwalijk als bussen harder rijden dan de toegestane, maximale snelheid van 50 km/u. Klachten hierover hebben wij doorgegeven aan Connexxion en haar opdrachtgever. Zie verder de algemene notitie punt 6.

Sinds 2005 rijden er geen buslijnen meer over de Kamperlaan. Het verleggen van de route over de Kamperlaan betekent te veel vertraging voor het OV en voldoet niet als HOV route. Aangaande de inzet van de dubbeldekker bussen verwijzen wij naar de algemene notitie punt 5.

In de huidige situatie is een fors tekort aan fietsparkeerplekken. In de nieuwe situatie worden fietsparkeerplekken beter gefaciliteerd om verrommeling en wild parkeren tegen te gaan. Zie hiervoor ook de algemene notitie punt 11.

Om de fietsenrekken aan het zicht te onttrekken vanuit de woningen worden er aan de noordzijde mooie hagen langs geplant, aan de zuidzijde is hier helaas onvoldoende plek voor.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.



Als laatste: de Rustenburgerlaan wordt door veel automobilisten en buschauffeurs gezien als een weg waar 70 km per uur goed haalbaar is, harder vaak ook, en stoppen voor het zebrapad optioneel. In de nieuwe plannen zie ik daar geen aandacht voor, behalve het argument van de knip in het Houtplein. Minder verkeer betekent echter niet automatisch minder hard rijdend verkeer, dat zijn toch echt twee verschillende dingen.

Hopelijk gebeurt er echt iets met onze bezwaren en aanvullingen.

Hieronder mijn oorspronkelijke antwoorden op de enquête van mei 2020: Als de weg zelf veilig is. Nu wordt er heel vaak heel hard gereden, en word je, zeker in de spits, maar ook daarbuiten, op het zebrapad vaak als voetganger zelfs totaal genegeerd. Meerdere malen ben ik zelf bijna aangereden op het zebrapad, vaak heb ik mensen nog maar net op tijd zien wegspringen of stoppen, en regelmatig gaat het echt mis.

In de nieuwe situatie zie ik de Rustenburgerlaan nog populairder worden bij automobilisten. Nu is het, zeker 's ochtends, al erg moeilijk -en gevaarlijk voor fietsers en voetgangers- om de wijk uit te komen, voor zowel Welgelegen als het Rozenprieel. In dit ontwerp geldt: als de bussen meer ruimte krijgen, krijgen de automobilisten ook meer ruimte. De Rustenburgerlaan is op dit moment voor veel automobilisten en buschauffeurs al een soort racebaan. Ik ben heel erg bang dat met het nu voorliggende ontwerp de situatie nog onveiliger en ongezonder wordt. Kleine selectie van alleen mijn ervaringen de afgelopen twee weken: ernstig ongeluk met traumaheli op de oversteekplaats richting de Buitenrustbrug, tussen een scootmobiel en een motor. In de nacht van 13 op 14 mei 112 gebeld voor een bestelauto die met ongeveer 100 km/u over de Rustenburgerlaan richting Schalkwijk 'reed'. Deze reed eerst bijna

Bij punt 11 leest u wat u zelf kunt doen om handhaving in te schakelen rond de fietswrakken.

Uit metingen blijkt dat 85% van de weggebruikers van de Rustenburgerlaan niet harder rijdt dan 50km/u. Hieruit is te concluderen dat de weginrichting voldoende de maximum snelheid afdwingt. Zie ook punt 10 van de algemene notitie.



een wandelende fietser op het fietspad aan, toen bijna mij met mijn hond, en vervolgens haalde hij de bocht naar Buitenrustbrug niet, nam de stoeprand mee en scheurde door.

Gisterenavond laat liep ik weer met mijn hond naar het park en reed de gelede bus met echt veel meer snelheid dan 50 (ik schat tussen de 60 en de 70) op het zebrapad af. In het donker, dus de situatie niet goed overzichtelijk, en onmogelijk om nog te remmen als er iemand (ik bijvoorbeeld) had gestaan.

Vaak zijn de afgelopen jaren de lantaarnpalen stuk, ook bij het zebrapad, en dan is het dus écht donker, en nog rijden bussen en auto's te hard. 's Avonds en 's nachts schrik ik regelmatig wakker van racende auto's. De Rustenburgerlaan zou veiliger moeten worden, niet een nog bredere racebaan. Ik ben echt bang dat deze plannen, hoe mooi en hoe nodig een groenere omgeving ook is, gevaarlijke situaties blijven opleveren.

Over de bussen het volgende: wij wonen in het midden van de Weversstraat, en trillen daar 's avonds laat al flink in ons bed door de dubbeldekker en de gelede bus. Dit is wel beter geworden met de tijdelijke opknopbeurt, maar nog meer bussen? Diesel, ook?

Dan de bomen: in deze tijd van klimaatverandering en het opvangen van grillig weer (dus hitte en water) zijn bomen, zeker volwassen exemplaren, van levensbelang om een stad leefbaar te houden. Als u er behoefte aan heeft, stuur ik u een aantal onderzoeken die dat onwrikbaar aantonen. Onder volwassen bomen kan het tot tien graden koeler zijn, heeft u vast zelf wel eens ervaren. Offer geen volwassen bomen op met de belofte er jonge bomen voor terug te planten. Plant óók jonge bomen, en laat de volwassen bomen met rust. De Rustenburgerlaan pakt de hele dag zon, en wordt nu in de zomer al behoorlijk heet.

Als u zo vriendelijk wilt om zaken als kapotte lichtmasten door te geven via haarlem.nl/melding-doen, dan kan daar snel een monteur op af gestuurd worden om dit te repareren.

Door de knip in het Houtplein voor autoverkeer verliest de Rustenburgerlaan eigenlijk zijn doorgaande functie voor auto's. Hopelijk heeft u dan minder last van de racende auto's.

Ten aanzien van het onderzoek naar de trillingsoverlast verwijzen wij naar de algemene notitie punt 16. Hiervoor is ook gemeten in de woning Weverstraat 20.

Dit herinrichtingsproject heeft geen invloed op het aantal bussen dat de Rustenburgerlaan gebruikt. De halteaanpassing is nodig om de huidige bussen op een veilige en vlotte manier te kunnen laten halteren. Inmiddels zijn vrijwel alle bussen in Haarlem Elektrisch.

Om de aanpassingen aan de haltes mogelijk te maken kappen we 5 bomen (waarvan er 1 slecht is) en planten we 6 nieuwe bomen aan. Uiteraard is het kappen van volwassen bomen altijd spijtig. De nieuwe bomen krijgen een betere groeiplaats, waardoor ze zich beter ontwikkelen in de toekomst.



Samengevat: minder snelheid op de Rustenburgerlaan, meer groen en meer oog voor de veiligheid van de gebruikers en bewoners. Ik verwacht van de partij waar ik op heb gestemd dat zij bestaand groen behoudt en beschermt (zeker volwassen bomen) en nieuw groen bij plant, niet het creëren van racebanen stimuleert.

Het is absoluut nodig om iets aan de fietsparkeerplekken te doen, want op dit moment zetten mensen fietsen lukraak neer bij de haltes en eromheen en wordt de doorgang -zeker voor rolstoelen, slechtzienden en scootmobielen- vaak totaal geblokkeerd. Ik zet vaak fietsen opzij om de doorgang weer vrij te maken voor anderen.

Daarnaast wordt er ca. 170 m² extra groen bij gecreëerd in dit projectgebied in de vorm van hoogwaardige vaste planten en hagen.

Fijn dat u deze behoefte voor fatsoenlijke fietsparkeermogelijkheden herkent.

50 Ook in Haarlem leven we in een steeds drukker wordende wereld waarin de zorg voor onze gezondheid en welzijn om duurzame keuzes en sterk leiderschap vraagt. Als mens willen we ons beschermd voelen door een overheid die daarvoor zorgt en daar betrouwbaar in is. Dat vertrouwen brokkelt af en niet alleen in de nationale overheid. Als bewoner van de Rustenburgerlaan voel ik mij ernstig in de steek gelaten door de Gemeente Haarlem. Zij heeft onze laan laten transformeren naar een lawaaierige, gevaarlijke snelweg waar naast talloze forensen ook dagelijks 1100 bussen doorheen jagen om de stad in en uit te kunnen. En waar corona ons duidelijk heeft gemaakt dat de mobiliteitsbehoefte lager zal worden (1), de groenere toekomstvisie kansrijker is geworden (2) en een plan eerder gerealiseerd gaat worden een hub bij de Europaboulevard (3) te maken waar zwaar OV passagiers in- en uit laat stappen zodat die niet woon en leefklimaat binnen de mooie oude stad hoeven te verpesten, zelfs met deze inzichten en uitzichten moet en zal volgens de wethouder de Rustenburgerlaan verder worden getransformeerd van een woon- naar een verkeersvoorziening door de bushaltes twee keer zo groot te maken.

Dat dit ten koste gaat van de gezondheid, welzijn, veiligheid en woningwaarde (4) van de bewoners is volgens hem minder belangrijk dan

Dank voor uw inspraakreactie. In uw reactie worden diverse punten benoemd, wij proberen daar zo goed mogelijk op te reageren.

1. Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

2. De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

3. De nieuwe bomen krijgen een betere groeiplaats, waardoor ze zich beter ontwikkelen, ook op de lange termijn. Zie hiervoor de algemene notitie punt 13.

Paula Wijgerde



het zorgen dat de beschikbaar gestelde subsidie uit de provincie wordt benut. Ik verzet mij hier tegen. Dat er partijen buiten de gemeente beslissen hoeveel bussen er dagelijks door de Rustenburgerlaan rijden is wat mij betreft juist de belangrijkste reden dat de gemeente Haarlem zich hard maakt om zich in die constellatie maximaal in te zetten voor de bescherming van gezondheid en welzijn van haar burgers binnen de gemeente. Ik verzet mij tegen het in de beeldvorming van het voorliggende plan slechts mogen participeren (5) over een beetje groen als troost voor de toename aan razend, trillend en ronkend zwaar verkeer met tot overmaat van verwaarlozing van geld, middelen en denkkracht gemiddeld minder dan 10% bezetting met passagiers. Het is niet te laat om het plan van tafel te vegen, het is tijd om op te staan voor een betere en gezondere wereld, dat vraagt om andere keuzes, dat vraagt om ander leiderschap, dat vraagt u om lef voor een beter leven in onze stad. Ik hoop op herstel van mijn vertrouwen in u.

4. Voor een reactie op de waardevermindering van de woning verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.

5. Er is beperkt participatie mogelijk. Zie de toelichting hierop punt 7. van de algemene notitie.

- 51 De gemeente kiest ervoor mijn woonomgeving nog meer te verdichten met zwaarverkeer dat de stad in en uit moet. Mijn verzet daartegen heb ik eerder verdicht op de melodie van 'Ons dorp' van Wim Zonneveld op een inspraak van 12 maart 2020 over hetzelfde onderwerp. Mijn boodschap is alleen maar sterker geworden grote bussen uit de stad dus ook uit mijn straat te laten verdwijnen en vervangen door schoner, veiliger en kleiner OV-voertuigen die van en naar de toekomstige hub aan de Europaboulevard zullen gaan rijden.

Op onze Rustenburgerlaan komen de bussen af en aan 1200 dagelijks zijn geteld verlengd, verdubbeld en gewoon motoren met een zware toon 200 ton verkeersgeweld. De mensen hier in onze stad ze moeten allemaal op pad naar werk, een studie of een klus niet met de auto in 't verkeer maar samen met wat meer in zo een hele zware bus over de Rustenburgerlaan gaan de megamonsters in een rij getril, geraas van zwaar gedonder gaat dat ooit nog eens voorbij

Dank voor uw inspraakreactie, en het toesturen van uw mooie gedicht, een verfrissende manier voor het indienen van een zienswijze. Onderstaand onze reactie op punten die wij menen terug te lezen in uw reactie.

Dit project brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen en of het type bussen in de Rustenburgerlaan. Zie met betrekking tot de inzet van de dubbeldekker bus de algemene notitie punt 5.

Om de aanpassingen aan de halte mogelijk te maken worden 5 bomen gekapt en 6 bomen herplant. De nieuwe bomen krijgen een betere groeiplaats, waardoor ze zich beter ontwikkelen in de toekomst.

Sinds 2005 rijden er geen buslijnen over de Kamperlaan. De nieuwbouw van de Mariastichting heeft dus geen relatie met de buslijnen die gebruik maken van de Rustenburgerlaan.

Eelco
Jongenburger



want vroeger was het hier heel fijn slechts een enkele buslijn de buitenrust deelde de last veilig bewegen was te doen een ieder hield ook zijn fatsoen zoals dat bij ons laantje past sinds nieuwbouw mariastichting werd OV bij ons een ander ding het was tijdelijk niet vast de raad liet alles bussen saam door onze Rustenburgerlaan alsof dat bij ons voor wel past over de Rustenburgerlaan gingen meer bussen in een rij getril, geraas van zwaar gedonder en dat ging nimmer meer voorbij Jaren met bussen gaan voorbij Macht en geld is heerschappij En baart een gruwelijk nieuw plan Meer en sneller moet het gaan Pech rust en ruimte op de laan Provinciegeld de charlatan De startnotitie op papier Afkomstig van een stadscipier Beknelt de mensen en natuur Beweging wordt enorm riskant Iedereen moet aan de kant Gebukt gaan onder stadsbestuur over de Rustenburgerlaan gaan de megamonsters in een rij getril, geraas van zwaar gedonder gaat dat ooit nog eens voorbij

Ten aanzien van het onderzoek naar de trillingsoverlast verwijzen wij naar de algemene notitie punt 16.

52 Ik schrijf u deze brief naar aanleiding van de plannen die gemeente heeft voor het herinrichten van de Rustenburgerlaan en bushaltes ter hoogte van Weverstraat/Esschilderstraat.

Vanuit mijn woning aan de Esschilderstraat heb ik zicht op de Rustenburgerlaan en ik ben daarom goed bekend met de verkeerssituatie. De plannen van de gemeente brengen voor mij een aantal zorgen met zich mee:

1. Er is een behoorlijke periode geweest waarin het wegdek van de bushalte en het gewicht van de, met name de dubbeldekker, bussen zorgden voor extreem veel trillingen in mijn huis. Daardoor was slapen moeilijk en vielen er zelfs zaken in mijn huis om. Met het nieuwe wegdek dat is aangelegd bij de huidige haltes is de situatie aanzienlijk verbeterd maar nu de bussen nog dicht bij mijn huis zullen stoppen maak ik mij zorgen over het opnieuw toenemen van trillingen in mijn huis.

Dank voor uw inspraakreactie. Per punt reageren wij op uw inspraak.

Christian Boer

1. Bij de herinrichting zal worden gekozen voor een verharding die langdurig bestand is tegen het optrekken van zware voertuigen. Zie voor een nadere toelichting op het onderzoek naar de trillingsoverlast de algemene notitie punt 16. Na de herinrichting zullen op dezelfde locaties opnieuw metingen gedaan worden om te bepalen of er een verschil is.



2. De verplaatsing van de bushalte naar, praktisch, voor mijn deur zal ongetwijfeld een waardevermindering van mijn woning tot gevolg hebben.

3. Het zal, met het fietspad waarop de auto's te "gast" zullen zijn, voor mij moeilijker worden om met mijn auto in mijn eigen straat te komen. Een doel van de herinrichting is om de situatie veiliger te maken voor de fietsers. Ik betwijfel of dat specifieke doel met deze herinrichting behaald wordt op het moment dat auto's het wegdek met de fietsers delen. Het wordt wellicht veiliger voor de buschauffeurs en niet zo zeer voor de fietsers.

4. Ik parkeer mijn auto vaak aan de "Welgelegen kant" van de Rustenburgerlaan. Het komt dan dikwijls voor dat ik vanuit de Koenenstraat de Rustenburgerlaan op probeer te draaien. Op de momenten dat daar er een bus op de halte staat wordt het zicht op aankomend verkeer ontnomen. Dit zorgt nu al voor een zeer onveilige situatie. Deze zal alleen maar verslechteren als de bushalte meer naar de Koenenstraat toe verplaatst wordt. Het verschoven fietspad zal er daarnaast voor zorgen dat auto's minder ver kunnen oprijden waardoor deze situatie nog verder verergerd wordt.

5. Met het weghalen van maar liefst 9 parkeerplaatsen zal de parkeerdruk in de omgeving doen toenemen. Ik heb nu al dikwijls veel moeite met het vinden van een parkeerplaats.

Mijn bovenstaande zorgen en de resulteren in de volgende vragen:

1. Wat gaat de gemeente doen om de trillingsoverlast te minimaliseren?

2. Voor een reactie op de waardevermindering van de woning verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.

3. Om de (verkeers-)veiligheid te verbeteren wordt in het ontwerp het fietspad achter de bushaltes langs gelegd hiermee verdwijnt een belangrijke conflictbeweging tussen het fiets- en busverkeer. Een consequentie hiervan is de fietsstraatrichting waarbij de auto te gast is. De automobilist wordt hier op geattendeerd en dient hier rekening mee te houden in zijn rijgedrag.

4. We hebben de betreffende situatie van aansluiting Koenenstraat op de Rustenburgerlaan specifiek bekeken. De afstand tussen uitrit en het overzien van het verkeer op de Rustenburgerlaan (en vice versa) is geen probleem. Echter wordt de zichtbaarheid sterk verminderd wanneer er een bus halteert. In deze situatie kan de uitrit echter uit gereden worden in 2 stappen. Eerst voorbij het fietspad, en vervolgens de Rustenburgerlaan op. Eenmaal voorbij het fietspad kan men langs de bus de Rustenburgerlaan inkijken.

5. Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven de auto, en parkeerplekken. Zie hiervoor tevens punt 12 van de algemene notitie.

1. Bij de herinrichting zal worden gekozen voor een verharding die langdurig bestand is tegen het optrekken van zware voertuigen. Zie voor een nadere toelichting op het onderzoek naar de trillingsoverlast de algemene notitie punt 16. Na de



2. Worden de bewoners in de directe omgeving gecompenseerd voor de waardevermindering van hun huis die dit plan ongetwijfeld met zich mee zal brengen?

3. Wat gaat de gemeente doen om nieuw ontstane onveilige verkeerssituaties te adresseren?

4. Hoe gaat de gemeente het gecreëerde parkeer probleem oplossen?

Daarnaast vraag ik mij af hoe vaak het daadwerkelijk voorkomt dat twee bussen tegelijkertijd bij een van de bushaltes aankomen. Ik zie het niet al te vaak gebeuren. Heeft de gemeente daar onderzoek naar gedaan? En is dat onderzoek en de resultaten daarvan openbaar?

Ook vraag ik mij af of er geen alternatieven te verzinnen zijn. Zijn er bijvoorbeeld geen andere routes voor een deel van de bussen mogelijk om de busdruk en daarmee de noodzaak om grotere bushaltes te verminderen? Of is het mogelijk de dienstregeling zo aan te passen dat de veronderstelde situatie, waarbij 2 bussen tegelijk bij de halte arriveren,

herinrichting zullen op dezelfde locaties opnieuw metingen gedaan worden om te bepalen of er een verschil is.

2. Voor een reactie op de waardevermindering van de woning verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.

3. Na de herinrichting zal de verkeersveiligheid verbeterd zijn.

4. Tijdens het ontwerp is er alles aan gedaan om het verlies van parkeerplaatsen te beperken tot de 9 stuks van de startnotitie. Er worden hiervoor geen vervangende parkeerplaatsen aangelegd. Recent is wel de regeling voor bezoekersparkeren aangepast zie tevens punt 12 van de algemene notitie.

Hoe vaak het precies voorkomt dat er twee of meer bussen tegelijkertijd willen halteren is bij ons niet bekend. Om een indruk te geven: in 2017 reden er op werkdagen 20 tot 30 bussen (per uur per richting) met een volgtijd van 1 tot 8 minuten. De bussen rijden vrij kort achter elkaar en de kans is dus groot dat er meer dan één bus tegelijk moet stoppen bij de halte.

Men hoeft echter geen kenner te zijn om op locatie te zien dat het regelmatig plaatsvindt, waarbij er tijdverlies is voor het OV en onveilige situatie voor het fiets- en autoverkeer.

Zie voor het antwoord hierop punt 2, 4 en 20 van de algemene notitie.



nauwelijks voorkomt? Zijn deze alternatieven onderzocht en zijn de resultaten van dat onderzoek in te zien?

Tot slot vind ik de statement op de website van de gemeente “Afmetingen en locatie van de bushalte stonden hierbij niet open voor discussie” apart. Wat is de juridische grondslag van deze stelling?

Zie punt 7 van de algemene notitie. Hiervoor is geen specifieke juridische grondslag nodig. Indien gewenst kunt u formeel bezwaar maken tegen het te nemen verkeersbesluit zodra die procedure gaat lopen, of tegen de omgevingsvergunning.

- 53** Naar aanleiding van uw eerdere communicatie omtrent de mogelijke herinrichting van de Rustenburgerlaan wil ik bij deze mijn zienswijze aan uw doen toekomen. Hierbij zal ik de volgende 4 onderwerpen aankaarten:
1. Alternatieve oplossing(en)
 2. Noodzaak
 3. Voorlopig ontwerp
 4. Toegankelijkheid van informatie

Dank voor uw inspraakreactie. Onderstaand beantwoorden wij uw vragen en reageren op uw punten. **Eduard Holle**

Allereerst de alternatieve oplossing(en). Je ziet deze tijd steeds meer dat steden er voor kiezen om gemotoriseerde voertuigen uit de binnenstad te weren, meeste steden zijn immers niet gebouwd voor al dat zware verkeer en we als collectief beseffen we ons dat steeds beter van bewust. Om de daarnaast overduidelijke reden van schonere lucht natuurlijk ook niet te vergeten.

Sommige vergelijkbare steden zijn al jaren bezig om dit te veranderen, zoals Groningen dat vorige week als lichtend voorbeeld in de Engelse Guardian naar voren kwam. Een ander voorbeeld komt vanuit een stad van wellicht een ander formaat, Parijs is serieus werk aan het maken is om een vijftien minuten stad te worden. Het idee is hier dat alles binnen 15 min te bereiken is, te voet of met de fiets.

Ik wil bovenstaande niet zeggen dat het volgen van andere per definitie een goed punt is, in dit geval echter lijkt het me de moeite waard om te kijken hoe we centrum en omliggende wijken veiliger kunnen maken.

Vanaf januari 2022 wordt een milieuzone ingevoerd in het centrum van Haarlem. Zie hiervoor de algemene notitie punt 18.



Een optie zou daarom zijn een hub buiten de stad te met mogelijke pendelbussen door de stad. Heden ten dage, sinds de introductie van de ov-chipkaart, kan vrij makkelijk in kaart worden gebracht hoeveel bussen er nodig en dus lege bussen worden voorkomen.

Daarnaast zou de aanmoediging het gebruik van de fiets een optie zijn. Als gevolg van de pandemie kiezen meer mensen op dit moment om de fiets te gebruiken en geeft aan dit ook nadat we terug zijn bij het “oude normaal” te blijven doen.

Voor andere oplossingen wil ik u wijzen op de mogelijke andere indeling van de straat zelf, eenrichtingsverkeer ofwel de snelheid beperken. Een van de argumenten om de bushalte te verplaatsen heeft te maken met het gevaar voor de fietser, tal van onderzoeken hebben aangetoond dat een snelheidsverlaging naar van 50 naar 30km/uur bijdraagt aan de vermindering van letselschade, variërend van 24% tot wel 42%, en wel een reductie van 53% van ongevallen met doden of ernstig gewonden.

Dan de mogelijkheid van eenrichtingsverkeer dan wel in combinatie met een snelheidsbeperking naar 30km/uur. Bij deze optie zal de breedte van de weg genoeg zijn om bushalte, fietspad en weg te accommoderen zonder al te veel aanpassingen aangezien één weghelft niet gebruikt hoeft te worden.

Dan nu het tweede punt, de noodzaak. Momenteel, maar dat was niet heel anders voor de huidige disruptie ten gevolge van de pandemie, zijn de bussen buiten de spits om grotendeels leeg. Zoals net hierboven aangegeven geven mensen aan meer gebruik te maken van andere vormen van vervoer, inclusief de fiets. Mensen zullen ook terug bij de

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

Haarlem zet in het beleid (naast OV) ook behoorlijk in op de fiets. Als u daar meer over wilt weten, kunt u de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 raadplegen die vrij beschikbaar is op het internet.

Daar de Rustenburgerlaan onderdeel is van de HOV-route is de snelheid gemaximaliseerd op 50 km/h. Zie hiervoor de algemene notitie punt 1. Zie ook punt 10 over snelheidsbeperkende maatregelen.

De Rustenburgerlaan heeft een te belangrijke functie in het OV en als route de wijk in (na de knip op het Houtplein) om eenrichtingsverkeer in te voeren.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de



oude situatie vaker thuis gaan werken en geven daarnaast ook aan flexibelere tijden te gaan hanteren, dus buiten de traditionele spits te reizen. Al met al lijkt het me redelijk om de noodzaak, zoals die bij aanvang van dit project in kaart was gebracht, te revalueren.

Dan punt 3, het Voorlopig Ontwerp. Dit verschilt op een aantal punten van een eerdere tekening dan wel in strijd met hetgeen mij redelijk lijkt. Hierdoor kom tot het volgende.

1. Waarom is de voetgangersoversteekplaats (VOP) van positie veranderd?

Met de verplaatsing komt de VOP echter recht voor mijn huis te liggen, dus iedereen die oversteekt kijkt dus recht naar binnen.

Ik begreep tijdens een telefonische gesprek dat dit te maken heeft met de veiligheid van de voetgangers wanneer de milieuwagens de verschillende bakken komen legen. De nieuwe plaats zou de situatie wellicht wat verbeteren, echt veilig zal het nog steeds niet zijn omdat de vrachtwagen ofwel net naast de nieuwe locatie dan wel nog steeds op de nieuwe locatie staat.

Nu ligt de VOP direct naast een bushalte, waarom wordt ook niet mee verplaatst?

Nergens anders in de straat is er een VOP, waarom halen we deze dan ook niet weg?

- Als laatste optie, waarom wordt de VOP niet verplaatst naar de andere kant van de Voorhelmstraat, hierbij zullen de milieuwagens niet in de weg staan en heb ik geen last van mensen die rechtstreeks naar binnen kijken bij het oversteken?

algemene notitie. Pré corona was buslijn 346 de drukste van Haarlem met per dag 2.500 reizigers.

Daarnaast is er noodzaak om de Rustenburgerlaan t.p.v. de bushaltes verkeersveiliger te maken en op doorstroming te verbeteren.

1. De VOP verplaatst enkele meters oostwaarts. In de oude situatie blokkeert de vrachtwagen van Spaarnelanden de zebra bij het legen van de containers. Dit is met deze verplaatsing niet meer het geval.

De VOP is hier gesitueerd omdat er t.p.v. de kruising al een snelheidsremmende middengeleider ligt waardoor er ruimte is om hier een oversteek met het benodigde middeneiland te maken.

Deze VOP wordt niet weggehaald omdat deze een nuttige functie vervult bij het veilig oversteken van de Rustenburgerlaan.

Hoewel het begrijpelijk is dat u liever geen inkijk heeft in uw woning zal dat voor de bewoners aan de andere kant van de Voorhelmstraat ook gelden. Daarnaast biedt deze VOP nu een veilige oversteek op de plaats waar deze het meest van pas komt (dicht bij de haltes). Bovendien lag de VOP al nagenoeg op



2. Waarom komen er fietsen te staan in zone 2?

Uit enquête is gebleken dat de zone voor mijn huis (zone 2) met 5.4% als laagste van de vier zones kwam m.b.t. het plaatsen van fietsen. Toch kiezen jullie in het Voorlopig Ontwerp ervoor om daar op 2 plaatsten fietsenrekken te plaatsen. Waarom worden die niet aan de overkant geplaatst nu daar een bushalte komt te vervallen? Daar zou het makkelijker zijn om ze weg te werken en niet een te grote inbreuk om het straatbeeld te maken.

3. Waar is het belang van omwonenden?

Uit de plannen komt sterk naar voren dat dit project de veiligheid van de weggebruikers ten goede zal komen, dat dit ook voor in de toekomst goed gaat zijn voor de passagiers maar de daadwerkelijke bewoner, en mij lijkt toch ook een belanghebbende, wordt weinig genoemd. Wij raken de parkeerplek voor de deur kwijt, krijgen bij geen verandering van de plannen, fietsenrekken en een VOP voor de deur ervoor terug. Los van het feit, zoals hierboven onder de punten 1 & 2, ik de noodzaak in twijfel trek, dan wel me afvraag of er niet een betere oplossing mogelijk is vraag ik me af in hoeverre de omwonenden als belanghebbende in meegenomen.

Als laatste punt wil ik aankaarten dat de informatie niet altijd even toegankelijk is of is geweest. Twee punten ter illustratie. Allereerst de communicatie van vorig jaar. Na het ontvangen van een brief met link naar www.Haarlem.nl/Rustenburgerlaan bleek de site nog niet online te zijn en als tweede voorbeeld: tot de dag van vandaag kan ik het voorlopig ontwerp enkel terug vinden ergens in de presentatie op Youtube.

deze locatie en gaat het om een verschuiving van enkele meters.

2. U heeft een goed punt dat dit deze locatie het minste aansluit bij de resultaten uit de enquête. Als aanpassing in het voorlopig ontwerp verplaatsen wij de 8 fietsparkeerplekken van gebied 2 die het verst van de halte af staan (bij nr. 38/40) naar de locatie naast het zuidelijke bushokje. Daar ontstaat ruimte door het vervallen van een ondergrondse container. De vrijkomende ruimte bij nr. 38/40 wordt ingevuld met een groenvak. Echter ook in gebied 2 moeten we fietsenrekken kwijt omdat er ook een limiet is aan wat we in de andere zones kunnen plaatsen en er nu eenmaal ook een fietsparkeer behoefte ligt aan de zuidzijde van de weg.

3. Waar mogelijk hebben we zoveel mogelijk getracht om bewoners invloed te geven (de inrichting rondom de haltes). Rondom de zaken die niet participabel zijn (zoals busroutes en de locatie en afmetingen van de haltekomen) hebben we zo goed mogelijk getracht te informeren. Betreffende de beperkte mogelijkheden tot participatie verwijzen wij naar de algemene notitie punt 7.

Dat de site nog niet direct online stond toen u de brief ontving betreuren wij, daarvoor onze verontschuldiging.

Het voorlopig ontwerp kunt u op de projectpagina Haarlem.nl/rustenburgerlaan onder het eerste kopje "actueel"



Openbaarheid, dan wel het gemakkelijk vinden, van deze vitale informatie lijkt me een vereiste hetgeen ik hier niet altijd even goed terugzie.

Hoop dat bovenstaande duidelijk was. Ik kijk uit naar een reactie, en verandering in ontwerp van het project. Ik ben bereid & bereikbaar mocht meer informatie nodig zijn.

54 Bij deze wil ik graag mijn ongenoegen kenbaar maken door een zienswijze in te dienen met betrekking tot de voorgenomen plannen van de gemeente Haarlem met de Rustenburgerlaan.

Hieronder puntsgewijs in de vorm van vragen mijn zorgen en ongenoegen op een rij. Deze hebben met name betrekking op de zwakke argumentatie en onderbouwing van het ontwerp alsmede de niet onderzochte alternatieve mogelijkheden.

- (1) Zijn er berekeningen gemaakt op basis waarvan het vervallen van 9 parkeerplekken als acceptabel kan worden gezien? Momenteel is er na werktijd al geen plek meer te vinden. Daarbij gaan er ook problemen ontstaan met betrekking tot het parkeren van mensen die slecht ter been zijn (voor een aantal huishoudens zal het niet meer mogelijk zijn om een invalide parkeerplek voor de deur te krijgen), bij verhuizingen (met vrachtwagens), de bezorgdiensten waar momenteel massaal gebruik van wordt gemaakt, maar belangrijker nog voor hulpdiensten. Dit leidt tot onwenselijke en onnodige situaties.

vinden. Daar vind u de link naar het vastgestelde voorlopig ontwerp (VO).

Dank voor uw inspraakreactie. Onderstaand vindt u onze reactie Anoniem per punt.

1. Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven de auto, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie hiervoor tevens punt 12 van de algemene notitie. Hierbij is op te merken dat in de parkeerdrukmeting van 2020 de parkeerdruk inderdaad hoog is. Verder is er alles aan gedaan in de ontwerpfase om het aantal te vervallen parkeerplaatsen te beperken tot de 9 stuks uit de startnotitie.

Mocht men een gehandicaptenparkeerplaats wensen, dan zijn deze aan te vragen via www.haarlem.nl/gehandicaptenparkeerplaats. Er wordt dan gekeken naar de mogelijkheden dichtbij de woning. Net als op heel veel plekken in de stad betekent dit niet automatisch een plek direct voor de deur.



- (2) Waar is de uitbreiding van de 64 naar 174 fietsparkeerplekken op gebaseerd? De bestaande plekken staan nooit vol en wat er wel staat zijn wrakken. Tevens staan er rondom de parkeerplekken weinig losse fietsen.

- (3) In welke mate is er rekening gehouden met de onveilige situatie die de omlegging van het fietspad en versmalling van de stoepen teweegbrengt bij voetgangers, uitstappende OV-gebruikers en bewoners aan de laan (vooral bij de huizen zonder voortuin). Bewoners en uitstappende OV-gebruikers stappen nu gelijk het fietspad op en er is minder ruimte voor voetgangers.

Dit levert – mede met de elektrische voertuigen van tegenwoordig – wederom onveilige situaties op. Voetgangers die gebruik maken van een hulpmiddel als een rolstoel, rollator of scootmobiel (denk alleen al aan de vele bezoekers van de apotheek) zijn bijvoorbeeld genooddaakt om het fietspad te gebruiken om elkaar te passeren.

Dit zien we nu ook al gebeuren met de aangelegde groenvoorzieningen op de Rustenburgerlaan nr. 67 t/m 59. Deze zijn zo groot uitgevallen dat voetgangers en gebruikers van bovengenoemde hulpmiddelen de weg opgaan.

- (4) Bij de omlegging van het fietspad is er bijna geen overzicht meer van of voor het verkeer dat uit de zijstraten de Rustenburgerlaan op komt. Hoe is dat in de plannen meegewogen?

Welk probleem u voor hulpdiensten denkt te zien is niet duidelijk.

2. Het aantal fietsparkeerplekken is gebaseerd op tellingen. Zie hiervoor de uitgebreide toelichting van de algemene notitie, punt 11. Daar leest u ook wat u zelf kunt doen tegen fietswrakken.

3. Ter plaatse van de uitstap van de buspassagiers aan uw kant (noordzijde) is een halteperron voorzien van 2,10m breed. Het is dus allermindst zo dat buspassagiers direct op het fietspad uitstappen. T.h.v. deze halte is er ook niet minder ruimte voor voetgangers, het voetpad wordt hier, net als in de bestaande situatie 1,5m tot 1,6m breed, waarbij de bankjes en geveltuintjes die er nu staan (en niet aan de spelregels daarvoor voldoen) verdwijnen. Er ontstaat dus juist meer ruimte voor de voetganger, die in de bestaande situatie soms maar 90cm ter beschikking heeft (de reden dat men nu de weg op loopt).

Met de minimale breedte van 1,5 meter wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden.

De genoemde recent aangelegde groenvakken zijn juist op nadrukkelijk verzoek van u aangelegd. Deze groenvakken zullen verplaatst worden in de nieuwe situatie waardoor er tussen 67 t/m 57 weer een voetpad van 2,5m breed ontstaat.

4. De zichthoeken van de zijstraten zijn bekeken. Vanuit de H.J. Koenenstraat is het zicht niet zo goed indien er een bus halteert. Daardoor zal men eerst het fietspad moeten kruisen en daarna moeten stoppen om langs de bus te



- (5) In hoeverre is de impact van Corona (het feit dat het thuiswerken ook na de epidemie veel meer gedaan zal worden) in ogenschouw genomen?

- (6) Zijn de plannen rondom de Rustenburgerlaan niet (helemaal) achterhaald nu het traject rondom de geplande OV-HUB op de Schipholweg/Europaweg is versneld?

- (7) Is het niet veiliger en verstandiger om zo lang de OV-HUB nog niet is gerealiseerd de bussen gewoon op de rijweg te laten halteren? Deze methode is op meerdere plekken (zoals de Leidsevaart) in Haarlem al veilig en haalbaar gebleken.

- (8) In welk opzicht is er nagedacht over het feit dat de Buitenrustbruggen gewoon open en dicht blijven gaan en er hierdoor altijd (vooral in de zomer) opstoppingen zullen blijven bestaan op de Rustenburgerlaan?

- (9) Het gros van de buslijnen komen oorspronkelijk van de Kamperlaan/Buitenrustlaan. Deze zouden tijdelijk worden omgeleid over de Rustenburgerlaan voor de sloop en herbouw van het Maria Stichting

kijken alvorens de Rustenburgerlaan op te rijden. Hier is voldoende ruimte voor. De zichthoek vanuit de Weverstraat is ook niet ruim, echter wordt dat ondervangen door de voorrangssituatie.

5. Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

6. De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

7. Halteren op de rijbaan is onderzocht, maar hiervan ondervindt het overig verkeer gezien de hoge busintensiteit teveel hinder met oponthoud en gevaarlijke inhaalacties tot gevolg.

8. Het geschikt maken van de bushaltes voor twee halterende bussen tegelijk draagt bij aan de doorstroming, ook wanneer de Buitenrustbruggen open zijn.

9. De gebruikelijke route van de verschillende buslijnen is over de Rustenburgerlaan en niet via de Kamperlaan. Sinds 2005 rijden er geen buslijnen meer via de Kamperlaan, daarvoor



terrein. Waarom zijn deze nooit meer terug gegaan naar hun bestaande route?

- (10) Gemeente Haarlem heeft besloten met ingang van 2022 grote voertuigen te weren uit de binnenstad. Waarom telt dit ook niet voor grote bussen?

- (11) Op landelijk niveau is het beleid om de snelheid in de toekomst in binnenstedelijk gebied te beperken tot 30 km per uur. Dit mede om de verkeerveiligheid te verbeteren. Waarom neemt de gemeente dit niet direct mee in de plannen voor de herinrichting?

- (12) De in samenwerking met de gemeente aangelegde groenstroken voor onze deuren (Rustenburgelaan 67 t/m 59) waren bedoeld om onze kinderen veilig op straat te kunnen laten spelen en hemelwater beter af te laten vloeien (mede conform landelijk project 'tegeltje wippen'). In hoeverre spelen deze behoeftes en ontwikkelingen nog een rol?

- (13) Niet alleen tijdens maar ook al voor de COVID- pandemie waren/zijn de meeste bussen alleen tijdens de spits goed gevuld. Gedurende de dag leggen de meeste bussen de route bijna leeg af. Waarom wordt dit niet aangepakt?

alleen buslijn 73. De Kamperlaan is ongeschikt als route voor het HOV zie hiervoor ook punt 20 uit de algemene notitie.

10. Vanaf januari 2022 wordt een milieuzone ingevoerd in het centrum van Haarlem en omliggende wijken. Dit is gebaseerd op uitstaat en niet op afmeting of gewicht van een voertuig. OV verkeer valt strikt genomen niet onder deze regeling, maar voldoet wel aan de normen. Daarnaast zijn vrijwel alle bussen in Haarlem inmiddels Elektrisch. Zie hiervoor ook de algemene notitie punt 25.

11. Zie hiervoor punt 1 uit de algemene notitie.

12. In het ontwerp is het voetpad 2,5m breed tussen uw gevels/tuinen en de nieuwe haag die voor de fietsenrekken komt. Dat is breder dan in de huidige situatie, dus met het spelen moet het daar dan goedkomen. Qua groen wordt er ca. 170 m2 netto toegevoegd aan het projectgebied, dus dat sluit aan bij de genoemde hemelwateropgave.

13. Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie. Pré corona was bijvoorbeeld de 346 de drukste lijn van Haarlem met 2500 reizigers per dag.



- (14) Waar kunnen we onze rolcontainers aanbieden na de herinrichting?
 14. De (240 liter) rolcontainers van de bewoners van Rustenburgerlaan nummer 57 tot en met 67 kunnen op de reguliere locatie (nabij de inrit van nummer 67) worden aangeboden voor het legen. De situatie wijzigt hier niet, en er is geen alternatief. Vanuit Spaarnelanden kan er communicatie volgen dat de aanbiedplek wijzigt. Het gaat hier om een beperkt aantal minicontainers, waarbij de stilstand van de vrachtwagen te verwaarlozen is.
- (15) Voor de apotheek en fietsenwinkel ligt een groot terrein die momenteel alleen ruimte biedt aan enkele parkeerplekken. Waarom wordt deze ruimte niet meegenomen in de plannen? Door dit stuk opnieuw in te richten kan deze plek ruimte bieden voor meer auto- en fietsparkeerplekken zonder dat iemand daar hinder van ondervindt.
 15. De genoemde parkeerplekken bij de apotheek zijn geen gemeentegrond, maar privé eigendom en in gebruik als parkeerruimte voor de aanwezige ondernemers. Dit terrein is door de gemeente dus niet anders in te richten. Het deel tussen de parkeerplaatsen van de ondernemers en de langparkeervakken is in gebruik als manoeuvreerruimte voor het in- uitrijden en het uitstappen. Wij zien hier dus geen mogelijkheden tot extra parkeerplaatsen of fietsparkeervakken. Daarnaast ligt deze locatie erg ver van de bushalte.
- (16) Met het ziekenhuis om de hoek rijden er dagelijks vele ambulances over de Rustenburgerlaan. In de nieuwe situatie is de ruimte om in te halen en uit te wijken voor deze voertuigen beperkt. Wat is de mening van de gemeente op dit punt?
 16. Daar er op de halte ruimte is voor 2 bussen ontstaan er nauwelijks wachtrijen meer en wordt de doorstroming verbeterd. Dit komt de aanrijdtijden van nood- en hulpdiensten ten goede. Dit verbetert nog verder door de verkeerskundige knip op het Houtplein. Zie punt 4 van de algemene notitie.



- (17) Veel bewoners van de Rustenburgerlaan (en overigens ook verder het centrum in) ervaren trillingen van het zware busverkeer. Dit is recent aangepakt en dit was een verbetering. De trillingen lijken nu echter weer te ontstaan. In hoeverre is onderzocht en berekent of de funderingen van de huizen aan de Rustenburgerlaan wel geschikt zijn voor dit zware busverkeer?

- (18) Is het ook de bedoeling om de naam aan te passen van Rustenburgerlaan naar Rustenburgerweg? Een laan zonder bomen heet immers een weg.

Het is duidelijk dat wethouder Rog nog een subsidie van € 250.000,- van de provincie uit heeft staan, maar op een gemeentebegroting van tientallen miljoenen is dat slechts een fractie en kan deze subsidie naar mijn mening beter gebruikt worden om de geplande OV-HUB op de Europaweg een impuls te geven.

Alhoewel ik het helemaal niet eens ben met de voorgenomen plannen, wil ik wel nogmaals benadrukken dat we als bewoners echt mee willen denken over de toekomst van de Rustenburgerlaan. Deze ruimte moeten wij dan wel krijgen en dat laat momenteel te wensen over. We hebben het idee dat we alleen over het groen ed. kunnen participeren.

Nu hebben we daar een initiatief toe genomen vorig jaar door plantenbakken aan te vragen en deze worden nu na een paar maanden alweer verwijderd volgens de laatste plannen.

Ik hoop daarom dat onze argumenten nu goed en welwillend worden bekeken en dat we als bewoners van de Rustenburgerlaan een plaats aan tafel krijgen om samen tot een goed alternatief te komen.

Gelieve deze reactie anoniem te behandelen.

17. Ten aanzien van deze herinrichting is onderzoek verricht naar de trillingen. Zie hiervoor de algemene notitie 16.

18. Er zijn geen plannen voor een naamsverandering.
Voor de herinrichting van de Rustenburgerlaan worden 5 bomen gekapt, maar 6 bomen herplant. De nieuwe bomen zijn voorzien van een betere groeiplaats waardoor ze beter ontwikkelen in de toekomst.

Het klopt dat u alleen gevraagd bent om te participeren over de inrichting rondom de haltes en dat het uitgangspunt is dat de locaties en afmetingen van de bushaltes niet ter discussie staan. Voor de overige zaken proberen wij vooral zo goed mogelijk u te informeren, vragen te beantwoorden en uit te leggen wat het gemeentelijk beleid is. Zie hiervoor tevens punt 7 in de algemene notitie.

Het aanleggen van de groenvakken tussen nr. 57 en 67 op een plaats die nodig was voor de herinrichting was helaas een menselijke fout in de afstemming. Dit groen verdwijnt echter niet, het verplaatst.

In het totale herinrichtingsplan wordt overigens netto ca. 170 m² hoogwaardig groen toegevoegd aan het gebied.

55 Punt 1. Dit project moet van de gemeente plaatsvinden om de doorstroming van het OV te verbeteren. Vraag: op welk onderzoek is dit gebaseerd; dat de doorstroming van het OV nu niet goed zou zijn? Hoe vaak per dag zou de huidige bushalte volgens de gemeente zorgen voor

Dank voor uw inspraakreactie. Hierbij proberen wij uw punten zo goed mogelijk te beantwoorden.

CMA van den Bosch



slechte doorstroming van het OV? Om hoeveel vertraging gaat dit dan precies? 1 seconde, 5 seconde of 10 seconde? Ook voor corona zorgde de huidige bushalte NIET voor slechte doorstroming van de straat/OV.

Punt 2. Dat jullie het voor fietser veiliger willen maken door het fietspad achter de bushalte langs te laten gaan, dat begrijp ik. Het gaat hier om de verlenging van de bushalte.

Vraag: Op welk onderzoek is gebaseerd dat verlenging van de bushalte zou zorgen voor betere doorstroming? Dit kan je alleen bewijzen door aan te kunnen tonen dat de huidige lengte van de bushalte zorgt voor opstopping van het verkeer -> hoe vaak per dag is dit een probleem? Om hoeveel vertraging gaat dit dan precies?

Punt 3. Er wordt gesproken dat dit project zorgt voor betere doorstroming van het OV in de toekomst. Echter; er komt een OV hub op de Europaweg/Schipholweg en er volgt nog een herinrichting van het Houtplein → de Rustenburgerlaan wordt dan alleen voor bestemmingsverkeer → NOG MINDER VERKEER OVER DE RUSTENBURGERLAAN!! Vraag: waarom kunnen jullie niet met dit project wachten totdat de OV-hub op Europaweg klaar is en de herinrichting van

1. De oorsprong van dit project ligt in de Investeringsagenda doorstroming OV 2015-2020 en het Uitvoeringsprogramma doorstroming OV 2015-2020 van de Provincie Noord-Holland. De stukken hiervan zijn openbaar en te raadplegen op de website van de provincie.

Hoe vaak het precies voorkomt dat er twee of meer bussen tegelijkertijd willen halteren is bij de gemeente niet bekend. Om een indruk te geven: in 2017 reden er op werkdagen 20 tot 30 bussen (per uur per richting) met een volgtijd van 1 tot 8 minuten. De bussen rijden vrij kort achter elkaar en de kans is dus groot dat er meer dan één bus tegelijk moet stoppen bij de halte.

Men hoeft geen kenner te zijn om op locatie te zien dat het regelmatig plaatsvindt, waarbij er tijdverlies is voor het OV en onveilige situaties voor het fiets- en autoverkeer.

Punt 2 Voor het bepalen van de verbetering van de doorstroming zijn verschillende scenario's doorgerekend in een verkeersanalyse door Bono Traffics.

In totaal verwacht de Provincie overigens een tijdswinst van 360 dienstregelingsuren per jaar. Dat is ook terug te lezen in de eindverantwoording van de investeringsagenda. Zie verder het antwoord hierboven.

Punt 3. De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.



Houtplein klaar is zodat we dan kunnen kijken hoe het ervoor staat met het OV op de Rustenburgerlaan? Of het dan misschien wel noodzakelijk is?

Punt 4. Er is in de buurt al een enorme parkeerdruk. Dit kwam ook uit jullie onderzoek naar voren en toch schrappen jullie 9 parkeerplekken. Vraag: hoe gaan jullie dit probleem met parkeren en het weghalen van 9 parkeerplekken oplossen? Anders dan: zoek het maar lekker uit bewoners...

Punt 5. Ik ben anesthesioloog (BIG nr 39911587601) in het Spaarne Gasthuis en ik heb wekelijks bereikbaarheidsdiensten voor de locatie in Hoofddorp. Dat betekent dat ik thuis ben maar als iemand met spoed geopereerd moet worden dan ga ik snel naar het ziekenhuis en met de huidige parkeerplekken, zoals het nu is, kan ik mijn auto altijd ongeveer voor mijn deur parkeren. Vraag: Jullie gaan alle parkeerplekken in de buurt van mijn huis weghalen en daardoor moet ik dus (door jullie project) ergens elders in de buurt mijn auto kwijt zien te raken waardoor ik er mogelijk wel 5 tot 10 minuten langer over doe om in het ziekenhuis te komen. Dit is heel vervelend omdat soms 5 min langer, al erg veel is. Aangezien jullie dit probleem gaan veroorzaken, vind ik dat jullie dit ook zouden moeten oplossen. Wat voor oplossing is hier voor?

Punt 6. De plannen van de gemeente zijn om met de OV-hub te zorgen dat mensen daar kunnen overstappen van grote OV bussen naar kleinere bussen die dan de stad in gaan (en dus door de Rustenburgerlaan gaan rijden). Vraag: dit voelt heel tegenstrijdig; in de toekomst willen we

Door de herinrichting van het Houtplein wordt het doorgaand verkeer op de Rustenburgerlaan verminderd, echter verandert dit niets aan het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 4.

Punt 4. Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven de auto, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie hiervoor tevens punt 12 van de algemene notitie. Verder is er alles aan gedaan in de ontwerpfase om het aantal te vervallen parkeerplaatsen te beperken tot de 9 stuks uit de startnotitie.

Punt 5. Natuurlijk heeft niemand aanspraak op een gegarandeerde parkeerplaats in de openbare ruimte. Ook in de bestaande situatie kan het voorkomen dat u niet binnen korte afstand van uw deur kunt parkeren.

Punt 6. De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen



kleinere bussen laten rijden in de stad, waarom gaan jullie dan toch die bushalte verlengen?

Punt 7. Verdwijnen van woongenot en leefbaarheid van onze buurt: op onze grote stoep (nr 55 t/m 71) is nu plek voor kinderen, burens die even kletsen, veel mensen die zo de stad inlopen en bijvoorbeeld het boekenruilpunt bij nummer 59 waar mensen dagelijks (!) boeken pakken en weer boeken neerleggen. Dit soort dingen geven onze als buurt woongenot, het maakt onze 'drukke straat' toch gezellig. Met de huidige plannen wordt ons dit allemaal afgenomen. Hier blijft niks meer van over. Vraag: zoals jullie kunnen lezen heeft dit project voor ons grote consequenties. Zijn jullie bereid om ons dit allemaal af te nemen voor een probleem dat zich mogelijk pas in de toekomst gaat manifesteren (de doorstroming van het OV in de toekomst)? En wordt er voldoende rekening gehouden met de functie van zo'n boekenruilpunt voor samenhang de buurt?

Punt 8. De grote stoep (nr 55 t/m 71) met direct daarnaast de parkeerplekken waar auto's staan maken dat de stoep NU voor de voetgangers veiliger is. Jullie kijken alleen naar de veiligheid van de fietsers en niet van de voetgangers. Vraag: het fietspad komt nu direct naast de stoep te liggen waar fietsers en brommers met 30-50km/u vlak langs het voetpad rijden, dit brengt de veiligheid van de voetgangers in gevaar, met name de kinderen die op de stoep lopen. Kunnen jullie de veiligheid voor voetganger en spelende kinderen garanderen?

Punt 9. De ASVV normen (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) van het CROW (Nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte) heeft criteria en een richtlijn voor de inrichting van voetpaden.

in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

Punt 7. Helaas is het voor de inpassing van de bushaltes nodig om de stoep tussen nr. 51 en 55 te versmallen naar de minimale breedte van 1,5 meter.

Tussen nr. 57 en 67 wordt de stoep echter breder dan hij nu is door het verplaatsen van de groenvakken. Er ontstaat daar een stoep van 2,5 meter breed.

Punt 8. Om de verkeersveiligheid te verbeteren blijkt uit onderzoek dat het grootste conflict zich voordoet tussen fiets en bus. Met die reden wordt in het ontwerp het fietspad achter de bushaltes langs gelegd. Tussen nr. 57 en 67 blijft de stoep gescheiden van de rijbaan en het fietspad door de hagen en fietsparkeerplekken. Tussen 51 en 55 is dit niet zo, maar de stoep voldoet met 1,5 meter breedte aan de minimale richtlijnen voor mindervaliden en vormt daarmee een veilige stoep voor de voetganger. Op heel veel plekken in Haarlem bestaat deze situatie.

Punt 9. De ASVV (14.1.1) geeft inderdaad een wensmaat van 1,80 aan bij een kwaliteit die gebaseerd is op het in 2 richtingen gelijktijdig kunnen passeren van een rolstoel met een rolstoel. Bij een trottoir van 1,50 meter breed kunnen 2 rolstoelen elkaar dus niet passeren. Hierbij zal op elkaar gewacht moeten worden



Daar staat onder andere in: Een voetpad dat intensief gebruikt wordt en/of regelmatig door mensen met een rollator, rolstoel of scooter wordt gebruikt is bij voorkeur breder dan 2,4 m maar tenminste 1,8 meter breed (exclusief de trottoirband).

<https://www.swov.nl/publicatie/maatgevende-normen-de-nederlandse-richtlijnen-voor-wegontwerp>

<http://www.batutrecht.nl/download/Voetpaden%20voor%20iedereen.pdf>

Vraag: vlak naast ons op de Rustenburgerlaan 71 zit de apotheek van deze buurt, Apotheek Hildebrand. Onze stoep (nr 55 t/m 71) loopt naar deze apotheek en daarom komen hier ook vaak mensen met een rolstoel, rollator of scooter langs(lopen) om hun medicatie op te halen. Deze mensen hebben aan een stoep van 1,5 meter zoals nu in het ontwerp staat niet voldoende ruimte! Dit is dus ook niet volgens de ASVV normen! Voor deze mensen moet de stoep dus minimaal 2,4 meter zijn. Kunnen jullie dit aanpassen in jullie ontwerp?

Punt 10. De gemeente Haarlem publiceerde recent het Mobiliteitsbeleid 2040. Hierin staat o.a. te lezen: “Een betere kwaliteit en beleving voor de voetganger van de voetgangersverbindingen tussen de OV-knopen (Station Haarlem, station Haarlem Spaarnwoude, het nieuw te realiseren OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid) en hun nabijgelegen bestemmingen.” En “Meer ruimte toegankelijkheid trottoirs), veiligheid en kwaliteit voor de voetganger.”. Vraag: In hoeverre is hier rekening mee gehouden bij de herinrichting en het intekenen van de trottoirs? Ligt de Rustenburgerlaan op een looproute naar de stad vanaf knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid?

op het bredere gedeelte. In het ontwerp is een afweging gemaakt voor de verdeling van de breedte van de rijbanen, bushaltes, fietspaden en trottoirs. De minimale breedte van 1,5 meter voldoet aan de richtlijn voor mindervaliden.

Punt 10. In deze herinrichting is nadrukkelijk aandacht geweest voor de looproutes hiervoor is ook overleg gepleegd met de toegankelijkheidsambassadeurs. De voetpaden ter hoogte van de haltes voldoen aan de minimale breedtes die nodig zijn, hoewel zij idealiter natuurlijk breder uitgevoerd worden (wat de toegankelijkheidsambassadeurs ons ook teruggaven). In dit project is het echter schipperen met de schaarse beschikbare ruimte en is het nodig om het voetpad over een beperkt gedeelte op 1,5 meter aan te leggen zodat er een voldoende breed en veilig bushalteperron, fietspad/fietsstraat, haltekom en rijbaan aangelegd kunnen worden. Het mobiliteitsplan kent een inspraakprocedure, deze is echter voorbij. De behandeling van het mobiliteitsplan valt buiten de scope van dit project.



Punt 11. In het plan lezen we dat er bomen gekapt worden en er 6 bomen voor terugkomen. De bomen die ervoor terugkomen zijn (nemen wij aan) jonge bomen. Vraag: Is er rekening mee gehouden dat er daarmee dus voor de komende jaren (totdat de jonge bomen voldoende aangegroeid zijn) het aanzicht van groen maar ook CO2 opname netto afneemt door de kap de volgroeide bomen?

Punt 12. De gemeente Haarlem publiceerde recent het Mobiliteitsbeleid 2040. Daarin worden 'te onderzoeken alternatieve HOV routes' genoemd. Waaronder een route over de Schalkwijkerstraat. Vraag: Betekent dat wanneer de nieuwe HOV route over de Schalkwijkerstraat zou lopen dat daarmee de HOV route over de Rustenburgerlaan komt te verdwijnen? Deze vraag is relevant omdat daarmee ook de herinrichtingplannen mogelijk binnen enkele jaren al overbodig zou zijn. Graag ontvang ik uw reactie op bovenstaande vragen.

Punt 11. Om de aanpassingen te kunnen realiseren worden 5 bomen gekapt, en 6 nieuwe bomen herplant. De nieuwe bomen krijgen een betere groeiplaats, waardoor ze zich beter ontwikkelen in de toekomst.

Punt 12. Zie hiervoor punt 2 uit de algemene notitie.

56 Zoals u weet is er één straat in Haarlem waarmee niets is aan te vangen: de Tempeliersstraat. Een hopeloze, onaangename en deprimerende straat waar de lelijkheid vanaf druipt. Om die formule nu te kopiëren en toe te passen op de rustenburgerlaan is een verbijsterend slecht idee. Haarlemse ambtenaren staan niet bekend om hun lumineuze plannen, de stad staat en ligt vol met mislukte projecten en er zijn al veel prachtige gebouwen gesneuveld vanwege op niets gebaseerde vernieuwingsdrift. Helaas zijn al die mislukkingen niet terug te draaien, maar het is wel mogelijk om er geen nieuwe aan toe te voegen, het kan nog! Kap geen bomen, versmal geen stoepen, maak geen tweede Tempeliersstraat (lelijkste straat van Nederland), vooral niet nu het reisgedrag van mensen definitief verandert. Een reishub buiten de oude stad, bv op de Europaweg en vanaf daar kleiner elektrisch vervoer is toekomstbestendig. Inzetten op gigantische bussen is dat niet. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Dank voor uw inspraakreactie. Graag reageren wij op een aantal door u aangehaalde punten. Mariska Petri

Dit project heeft als doel de verkeersveiligheid te vergroten en de doorstroming voor het verkeer te verbeteren. Om de haltes aan te kunnen passen, worden er helaas 5 bomen gekapt, maar er komen er 6 terug incl. ca. 170 m² extra groen. De nieuwe bomen krijgen een verbeterde groeiplaats, waardoor ze zich beter ontwikkelen in de toekomst.

Ook de trottoirs moeten worden aangepast om de aanpassingen mogelijk te maken. De toekomstige trottoirs van de Rustenburgerlaan krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden.

Wat betreft de OV-hub, zie punt 2 in de algemene notitie.



Op de dubbeldekker bussen na is al het busverkeer in Haarlem reeds elektrisch. Het aantal buslijnen, de intensiteit en of het type bus dat wordt ingezet valt buiten de scope van dit project.

- 57 Ik snap dat uw plannen reeds vast staan om de bushaltes te willen verlengen en de fietspaden achter de haltes door te laten lopen, echter ben ik van mening dat als de bussen midden op de weg stoppen er meer veiligheid wordt gecreëerd.

Daarnaast merken mijn burens en ik dat wij minder parkeer, speel en veiligheid behouden daar u gewoon fietsenrekken voor onze woningen achter een haag gaat plaatsen. Mijn voornemens om elektrische te gaan rijden is door uw plan volledig in duigen gevallen.

Ik hoop echter dat u meer parkeerplaatsen gaat creëren door auto's schuin in te laten parkeren voor de apotheek en in de directe omgeving. Mijn bezwaar is dus niet gericht tegen elektrische bussen of fietspaden achter de haltes, maar juist tegen het nutteloos onttrekken van ruimte om een bepaalde gemak te pretenderen, zoals te lange bushaltes, veel

Dank voor uw inspraakreactie. Hierbij een terug koppeling op uw verzoeken.

Halteren op de rijbaan is onderzocht, maar hiervan ondervindt het overig verkeer gezien de hoge busintensiteit teveel hinder met oponthoud en gevaarlijke inhaalacties tot gevolg.

In het ontwerp is het voetpad 2,5 meter breed tussen uw gevels/tuinen en de nieuwe haag die voor de fietsenrekken komt. Dat is breder dan in de huidige situatie, dus met het spelen moet het daar dan goedkomen.

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven de auto, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie hiervoor tevens punt 12 van de algemene notitie. Verder is er alles aan gedaan in de ontwerpfasen om het aantal te vervallen parkeerplaatsen te beperken tot de 9 stuks uit de startnotitie. Verder kunt u indien u elektrisch wilt gaan rijden gewoon een aanvraag doen voor een laadpaal in de buurt via: www.haarlem.nl/laadpaal-elektrische-auto

De genoemde parkeerplekken bij de apotheek zijn geen gemeentegrond, maar privé eigendom en in gebruik als parkeerruimte voor de aanwezige ondernemers. Dit terrein is door de gemeente dus niet anders in te richten. Overigens zou schuin parkeren geen extra parkeerplaatsen opleveren.

Maikel Hoogdorp
Liza Vink



fietsenrekken te ver van de bushaltes, welke toch nooit alleen gebruikt gaan worden door de doelgroep.

Ik ben van mening dat passagiers uit de wijk alleen gebruik gaan maken van deze doelgerichte opstap plaatsen... bewoners van de andere wijken zullen eerder naar directere verbindingen zoeken om effectief naar hun eindbestemming te komen.

Verzoek:

- * Haltes niet vergroten daar elektrische busjes dat niet vergen
- * Parkeergelegenheid anders inrichten voor de bewoners
- * Fietsenrekken alléén rondom de haltes

Kunt u deze verzoeken meenemen in het plan en deze terugkoppelen?
In afwachting van uw antwoord.

De Rustenburgerlaan staat bekend als een goed gebruikte halte.

Bijna alle bussen in Haarlem zijn inmiddels elektrisch. Er zijn geen plannen voor kleine elektrische bussen in de stad.

Voor de fietsparkeervoorzieningen, zie punt 11 van de algemene notitie.

58 Op de valreep, reageren en bewaar te maken op het herinrichtingsplan van de bushaltes op de rustenburgerlaan.
Het is mij niet ontgaan de afgelopen tijd, dat er voortdurend beslissingen en acties worden genomen omtrend de bushaltes en de omgeving. De ondergrond van de bushaltes wordt verstevigd en geasfalteerd om de trillingen en de verzakking van de haltes te voorkomen. Er wordt een bloemperk aangelegd op de plek waar nu een fietsenstalling moet komen. Allemaal beslissingen waar geen lange termijn planning uit lijkt te spreken. Nu wordt namelijk een van de haltes op een andere plak gepland en de bloemperken moeten weer plaats maken.
Laten we een verder kijken dan de gekte van de dag !

Mogelijk komt er op niet al te lange termijn een OV hub waardoor er (hopelijk) minder zware bussen richting centrum van Haarlem hoeven te rijden.

Dank voor uw inspraakreactie. Met onderstaande reacties proberen wij e.e.a. te verduidelijken.

Het asfalteren van de bushaltes was hard nodig om de trillingsoverlast in de periode tot aan de herinrichting in te dammen. Het aanleggen van de groenvakken (nadrukkelijk op verzoek van bewoners) op een plaats waar fietsparkeerplaatsen moesten komen voor de herinrichting was een menselijke fout in de afstemming. Beiden hebben niet te maken met het ontbreken van een lange termijn visie, die zijn er genoeg (SOR2040, mobiliteitsbeleid etc.)

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen

Hilda Noltes



Daarnaast staat de herinrichting van het Houtplein op de agenda..... wat gaat dat voor ontwikkelingen opleveren.

De plannen voor de herinrichting van de rustenburgerlaan, een druk bewoonde laan gaan geen verbetering opleveren. (Naast de beperkte inspraak procedure)

Natuurlijk vrij liggende fietspaden, mooi plan maar de uitvoering in deze situatie blijft een lapmiddel. Stukje vrij liggend, stukje fietspad met auto's als gast..... Wordt het daar veiliger door voor de fietser ?

Mijn advies, zie het plan in een iets groter perspectief, de OV HUB, het bannen van zware bussen uit het centrum, herinrichting Houtplein..... mogelijk is er geen enkele noodzaak om weer veel geld te investeren in een verbouwing van de bushaltes wat veel invloed heeft op de direct omwonende.

in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

Ten aanzien van de herinrichting van het Houtplein verwijzen wij naar de algemene notitie punt 4. Ook de herinrichting van het Houtplein brengt geen veranderingen in het aantal buslijnen dat gebruik maakt van de Rustenburgerlaan.

In de huidige situatie kruisen de bussen het fietspad, deze gevaarlijke conflictsituatie ter plaatse van de bushaltes wordt weggenomen door de fietspaden achter de haltes langs te leggen.

- 59 Hierbij maak ik bezwaar tegen de herinrichting van de Rustenburgerlaan. In deze tijd verwacht je dat de gemeente Haarlem (net zoals andere gemeentes) keuzes maken om de snelheid en hoeveelheid van het busverkeer door het centrum te verminderen. Electrificeer bussen zijn een stap in de goede richting geweest. Maar de hoeveelheid en grote van de dubbeldekkers en andere bussen zijn vaak leeg. Waarom dan de bushalte verlengen? Moeten er niet gewoon minder bussen rijden? Is het eigenlijk onderzocht hoe vaak het voorkomt dat de bussen niet kunnen stoppen?

Bedankt voor uw inspraakreactie. Hierbij proberen wij uw vragen zo goed mogelijk te beantwoorden.

Anoniem

Dit project verbetert de verkeersveiligheid en de doorstroming van het OV op de Rustenburgerlaan. Dit project brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen en of het type bussen die gebruik maken van de Rustenburgerlaan. Zie met betrekking tot de inzet van de dubbeldekker bus de algemene notitie punt 5. De bushalte wordt verlengd zodat er 2 bussen tegelijk in de halte kunnen staan zodat passeren door fietsers veilig kan en de doorstroming wordt verbeterd. Het komt nu regelmatig voor dat een tweede bus de Rustenburgerlaan blokkeert. Daarmee ontstaat er een onveilige situatie en vertraging van het verkeer.

M.b.t. de tijdelijke afname van het aantal reizigers vanwege Corona zie punt 3 van de algemene notitie.



Met de plannen om op de Europaweg een OV hub te maken, wordt de herinrichting van de Rustenburgerlaan toch ook overbodig? Waarom dan nu er al geld in steken? En laat de Corona niet zien dat de reisdruk zal afnemen aangezien het (gedeeltelijk) thuiswerken het nieuwe normaal gaat worden?

Als moeder baart het mij ook zorgen dat de stoep gehalveerd wordt en dat het aantal km/h niet naar beneden gaat. Dit zorgt niet voor een veilige omgeving.

Mijn doel is dan ook dat jullie de plannen heroverwegen en de bushaltes zo laten zoals het nu is.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

Voor de verdeling van de breedte van de rijbanen, bushaltes, fietspaden en trottoirs is een afweging gemaakt over de verdeling van de beschikbare ruimte. De toekomstige trottoirs van de Rustenburgerlaan krijgen een minimale breedte van 1,5 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtlijn voor mindervaliden. Voor de snelheid op de Rustenburgerlaan zie punt 1 in de algemene notitie.

- 60** Middels dit schrijven wil ik graag protest aantekenen tegen de herinrichtingsplannen van de gemeente Haarlem.
- De rustenburgerlaan ligt in een woonwijk. Al lange tijd denken automobilisten en bussen dat de Rustenburgerlaan de entree vormt voor het verkeer richting het centrum.
- De realiteit is dat hier mensen wonen en dat deze bewoners last hebben van dit verkeer met de daarbij behorende geluidsoverlast, trillingen en luchtvervuiling.
- De Rustenburgerlaan hoort een straat te zijn waar de kinderen die hier wonen op de mooie brede stoepen kunnen spelen. Waar de bewoners in hun voortuin kunnen zitten. Het karakter van deze laan wordt mede bepaald door de prachtige bomen die deze laan rijk is. Een wijk behoort op de eerste plaats toe aan zijn bewoners en niet aan het verkeer dat het centrum van de stad wil bereiken.

Een goed voorbeeld hoe je het leven uit een straat haalt kun je zien aan de om de hoek liggende Buitenrustlaan. Hier werden de stoepen versmald,

Dank voor uw inspraakreactie, vervelend te lezen dat u zoveel overlast ervaart.

De Rustenburgerlaan wordt rustiger na herinrichting van het Houtplein. Men kan dan niet langer via deze route naar de binnenstad. Zie punt 4 van de algemene notitie.

Alle bussen van de concessie Amstelland Meerlanden (waar het R-net onder valt) zijn momenteel al elektrisch, op de dubbeldekkers na. Dit zijn relatief schone diesels en voldoen aan de eisen van de aankomende milieuzones. Er is onderzoek gedaan naar de trillingsoverlast. Zie hiervoor de algemene notitie punt 16.

De Buitenrustlaan is een provinciale weg met een compleet andere functie en uiterlijk dan de Rustenburgerlaan.

André Evers



de bomen verwijderd en brede fietspaden aangelegd. Nu is het een racebaan geworden waar verkeer doorheen raast met een gemiddelde snelheid die hoger ligt dan de toegestane 50 kilometer per uur. Op deze maximale snelheid wordt hier niet gehandhaafd. De fijnstofproductie is gigantisch. Hierdoor kunnen aan de voorzijde de ramen niet worden geopend. De geluidsoverlast en de trillingen die je binnen ervaart zorgen voor een enorme devaluatie van het woongenot.

Dit leidt ook tot een significante prijsdaling ten aanzien van gelijkwaardige woningen in achterliggende straten. Kortom hier is ook een woonstraat heringericht tot een doorgangstraat richting het centrum.

De parkeerplaatsen vormen ook een probleem. Ook hier kijk ik naar de herinrichting van de Buitenrustlaan uit het verleden. In het verleden waren er vele kleine parkeerhavens voor de deuren van de bewoners. Uiteindelijk heeft de gemeente Haarlem er toen voor gekozen om de Twijnderslaan af te sluiten en daar de parkeervakken te maken. Dit resulteert in bijzonder krappe parkeerplaatsjes die regelmatig leiden tot deuken en krassen. Op deze plekken is het nauwelijks mogelijk om de auto in of uit te komen. Deze wijk heeft al een tekort aan parkeerplaatsen, laat staan dat je er weer een stuk of vijf verwijderd.

Ik vraag mij af waarom er in deze straat zoveel fietsenrekken moeten worden geplaatst. Deze extra fietsenrekken vormen alleen maar een uitnodiging om deze straat nog meer te gaan gebruiken als een opslagplaats voor fietsen. We weten inmiddels allemaal dat deze fietsenrekken leiden tot veel fietswrakken en zwerfvuil.

Kunnen deze fietsenrekken niet aan de andere zijde van de Buitenrustbruggen worden geplaatst, aan het begin van de Schipholweg. Hier is geen woonwijk en veel meer ruimte voor een samenkomst van bussen en fietsers.

Ten aanzien van de waardevermindering van de woning verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven de auto, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie hiervoor tevens punt 12 van de algemene notitie. Verder is er alles aan gedaan in de ontwerpfase om het aantal te vervallen parkeerplaatsen te beperken tot de 9 stuks uit de startnotitie.

In de huidige situatie is een fors tekort aan fietsparkeerplekken. In de nieuwe situatie worden de parkeerplekken beter gefaciliteerd om verrommeling en wild parkeren te voorkomen. Voor een verdere toelichting verwijzen wij naar de algemene notitie punt 11. Hier leest u ook op welke manier u zelf iets kunt doen aan fietswrakken.

Deze fietsenrekken zijn nodig bij deze halte getuige de tellingen, niet op de Schipholweg.



Kortom, laat de Gemeente Haarlem zich richten op het anders laten lopen van de verkeersstromen richting het centrum en richting Zandvoort, in plaats van het verder ontzielen van een bewonerswijk.

- 61 Als eigenaar en bewoner van Rustenburgerlaan 44 wil ik bij deze mijn kijk op de plannen voor de Rustenburgerlaan geven.
Het is an sich begrijpelijk dat dit gebied opnieuw wordt ingericht, maar ik ben het oneens met de plannen zoals ze er nu liggen.

Belangenafweging

Er wordt uitsluitend uit gegaan van het belang van het openbaar vervoer en er wordt in grote mate voorbij gegaan aan het belang van het wooncomfort van de bewoners van de Rustenburgerlaan. Bussen zouden ook een andere route kunnen rijden, bv via de Kamperlaan.

De vraag is ook of eraan gedacht is dat door corona en daardoor het toegenomen thuiswerken er nog zoveel bussen moeten rijden in dit gebied.

Overigens heb ik ook gehoord van een OV hub op de Europaweg om bussen juist te weren uit de drukke binnenstad, wat mijns inziens een betere optie is. Dus eerst eens een stap terug en kijken of het echt nodig is dit gebied op de schop te doen en zoveel schade aan de omgeving aan te brengen en mooie bomen te kappen.

Dank voor uw inspraakreactie. Wij begrijpen uw punten en lichten hieronder e.e.a. toe.

Angeline
Oosterbaan

Belangenafweging

Het doel van dit project is de verkeersveiligheid vergroten en de doorstroming verbeteren in de Rustenburgerlaan. Dit project brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen en of het type bussen in de Rustenburgerlaan. Zie met betrekking tot de inzet van de dubbeldekker bus de algemene notitie punt 5. Sinds 2005 rijdt er geen buslijn meer over de Kamperlaan. Het verleggen van de route over de Kamperlaan betekent te veel vertraging voor het OV en voldoet niet als HOV route. Zie hiervoor tevens punt 20 van de algemene notitie.

Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoeld om de verwachte groei van het OV op te vangen en de binnenstad niet meer te belasten, maar brengt geen wijzigingen



Parkeerplaatsen

Er worden door het linkse Haarlemse bestuur 9 parkeerplaatsen opgeofferd. Eigenlijk zijn dit er 10 omdat de 2 heel grote parkeerplaatsen voor onze deur geschikt zijn om 3 (grote) auto's te parkeren. In totaal worden er nu voor onze deur 5 auto's geparkeerd, straks is er nog 1 plaats over. Wij en onze burens hebben auto's, waar moeten die dan staan? Wij betalen voor onze parkeervergunningen, dan moeten we wel ergens kunnen parkeren!

Het staat het bestuur vrij om links en anti-auto te zijn, dat merken we overal in de stad - overal rare bloemperkjes i.p.v. parkeerplaatsen - maar het feit is gewoon dat er auto's zijn. Dat wordt niet minder omdat er minder parkeerplaatsen zijn. Ik vind het echt ongehoord dat er op dit punt volledig voorbij wordt gegaan aan de werkelijkheid en schandalig dat er voor dit in mijn ogen onnodige project zoveel parkeerplaatsen moeten sneuvelen. Ook hier wordt weer voorbij gegaan aan de belangen van de omwonenden.

Fietsparkeerplaatsen

Ik ben er zeer op tegen dat er voor onze deur (gebied 2) fietsenstallingen worden geplaatst. De ervaring leert dat fietsenstallingen binnen de kortste keren veranderen in fietsenkerkhoven. Zeker met de aanwezigheid van rondzwervend vuil (afkomstig van het naast de afvalcontainers aan de overkant van de straat geplaatste afval) wordt het gegarandeerd een vieze, onverzorgde en verpauperde plek. We bellen al regelmatig met Spaarnelanden om de viezigheid op te laten ruimen, maar die komen natuurlijk niet dagelijks en fietsen zullen uiteraard niet snel worden weggehaald.

Een rommelige vieze fietsenstalling voor onze deur werkt waarde verminderend voor onze woning. Wij ervaren al waardevermindering door

in het aantal buslijnen dat rijdt via de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

Parkeerplaatsen

Op basis van de maatvoering voor een parkeerplek gaat het om 9 plekken. Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven de auto, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie hiervoor tevens punt 12 van de algemene notitie. Verder is er alles aan gedaan in de ontwerpfase om het aantal te vervallen parkeerplaatsen te beperken tot de 9 stuks uit de startnotitie.

Het stimuleren van het OV is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit, waardoor parkeerplekken indien noodzakelijk verdwijnen. Zie hiervoor tevens punt 12. van de algemene notitie.

Fietsparkeerplaatsen

Als aanpassing in het voorlopig ontwerp verplaatsen wij 8 fietsparkeerplekken van gebied 2 naar oostelijke kant van het bushokje, omdat daar een ondergrondse container komt te vervallen. De ruimte die vrijkomt wordt ingevuld met een groenvak.

Voor een verdere toelichting betreffende de fietsparkeerplekken verwijzen wij naar de algemene notitie punt 11. Hier leest u tevens op welke manier u de handhavers kunt inschakelen i.v.m. fietswrakken.



de toegenomen drukte op de Rustenburgerlaan en het toegenomen busverkeer.

Van alle plekken waar fietsen kunnen komen te staan is uit de enquête naar voren gekomen dat gebied 2 (Rustenburgerlaan 42-44) hiervoor het minst geschikt is. Er is a te weinig plek voor en b is dit niet het dichtst bij de bushalte, waarvoor de haltes bedoeld zijn: het stallen van de fietsen van de ov reizigers. Slechts 5,4% stemde vòòr fietsenstallingen op gebied 2. De andere gebieden zijn hiervoor meer geschikt, zo blijkt ook uit de enquête: gebied 1: 28,8%, gebied 3: 27% en gebied 4: 15,3%. Waarom dat toch daar toch een fietsenkerkhof willen aanleggen, de stoep is hier al niet breed. Het is gewoon geen geschikte plek voor fietsen, gebied 1 is hiervoor beter geschikt. Dan wel wat hekken ervoor, zodat de fietsenrommel nog enigzins aan het zicht wordt onttrokken.

Bomen

Er sneuvelen een hoop oude karakteristieke bomen, het terugplaatsen daarvan heeft geen effect omdat het tientallen jaren duurt voordat het ergens op lijkt. Wederom: geen enkel oog voor de belangen van de omwonenden.

Naar ik hoop wordt er geluisterd en vooral gehandeld naar deze kritiek. Het gaat om ons woongenot en de waarde van onze woning.

Betreffende waardevermindering van de woning verwijzen wij naar de algemene notitie punt 19.

Zoals eerder gezegd worden er enkele fietsenrekken verplaatst. U heeft een goed punt betreffende de enquête.

Voor hagen is aan de zuidelijk kant van de Rustenburgerlaan te weinig ruimte.

Bomen

In de nieuwe situatie worden 5 bomen gekapt en 6 nieuwe bomen geplant. De nieuwe bomen krijgen een betere groeiplaats, waardoor ze zich beter ontwikkelen in de toekomst. Daarnaast wordt nieuwe vaste beplanting aangebracht en worden hagen geplaatst.

62 Bij deze maak ik ernstig bezwaar tegen de herinrichting Rustenburgerlaan. Jarenlang zijn wij geteisterd door geluidsoverlast en buitensporige trillingen door de bussen waardoor scheuren in de gevel van ons huis. Met het aanpakken van de haltes ca. een jaar geleden is dat iets verbeterd, maar zeker nog niet optimaal.

De bussen zijn in de huidige absurd hoge frequentie alleen in de spits gevuld en de rest van de tijd nagenoeg leeg en veroorzaken derhalve ook nu nog geheel onnodige overlast.

Dank voor uw inspraakreactie. Hierbij reageren wij op uw punten.

Door de gemeente is onderzoek gedaan naar de trillingen en de overlast hiervan in de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor de algemene notitie punt 16.

Dit project brengt geen wijzigingen in het aantal buslijnen en of het type bussen in de Rustenburgerlaan. Voor een toelichting op de inzet van de dubbeldekker bus verwijzen wij naar de

M.J. Engelen



Als het aan mij ligt verdwijnen de bussen (zeker de grote dubbeldekker- en verlengde bussen) net als bij andere gemeenten zo veel als mogelijk uit het straatbeeld / woongebied van Haarlem en wordt verder ingezet op de OV-hub Europaweg, waardoor de plannen op de Rustenburgerlaan al helemaal overbodig worden.

Een andere optie zou zijn een groot deel van de bussen weer te laten rijden over de Kamperlaan, waar ze gezien het straatbeeld, de grotere afstand tot de woningen en bredere stoepen veel minder last zullen veroorzaken.

De herinrichting Rustenburgerlaan is geheel overbodig, pure kapitaalvernietiging, en een grote degradatie van de buurt (hogere verkeersdruk, meer geluidsoverlast, verdwijnen van bomen en parkeerplaatsen, harder rijdende bussen en onveilige situaties voor spelende kinderen)

Graag ontvang ik van U een schriftelijke inhoudelijk onderbouwde reactie op deze zienswijze, en indien de plannen toch worden doorgezet, het rapport waaruit blijkt dat de herinrichting Rustenburgerlaan onontkoombaar is.

algemene notitie punt 5. Op dit moment is een afname van het aantal reizigers zichtbaar ten gevolge van de Coronacrisis. Het eindbeeld is echter dat de reizigersaantallen weer gelijk zijn aan 2019 en dat ook de verwachte groei in 2040 gelijk blijft. Zie tevens punt 3 van de algemene notitie.

De gemeente en de provincie onderzoeken momenteel samen de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Deze OV-hub is met name bedoelt om de verwachte groei op te vangen en de binnenstad niet verder te belasten. Het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan neemt door de OV-hub niet af. Zie hiervoor de algemene notitie punt 2.

Sinds 2005 rijden er geen buslijnen over de Kamperlaan, daarvoor reed er alleen de 73. Het verleggen van de route over de Kamperlaan betekent te veel vertraging voor het OV en voldoet niet als permanente oplossing.

Dit project heeft ten doel de verkeersveiligheid te vergoten en de doorstroming te verbeteren. Voor uw punten aangaande bomen, parkeerplaatsen en hard rijdende bussen verwijzen wij naar de algemene notitie.



BIJLAGE: BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN COMMISSIE BEHEER 11 MAART 2021

Algemene opmerking:

Op initiatief van de voorzitter van de Commissie Beheer is de inbreng van de commissieleden bij de behandeling van het Voorlopig Ontwerp (VO) op 11 maart 2021 meegenomen als zienswijze in de inspraakprocedure.

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
1	Is het mogelijk opnieuw het gesprek aan te gaan met de provincie over de lengte van de haltes?	Met de startnotitie is nadrukkelijk een beslissing genomen, zowel door het college als door de raad. Er zijn geen moties ingediend, er is ingestemd met de startnotitie en dat betekende een langere bushalte. Met de provincie is reeds uitvoerig overlegd over de lengte van de bushaltes. Oorspronkelijk wilde zij een halte voor 3 bussen. Als een compromis tussen Provincie en Gemeente is een halte voor 2 bussen (één korte en één lange) ontstaan. Opnieuw in gesprek gaan met de provincie hierover is niet realistisch en leidt niet tot een andere uitkomst. Als de raad echter in meerderheid instemt dat dit gesprek toch moet plaatsvinden, dan zal dat verzoek ingewilligd worden door de wethouder.	CDA, dhr. De Lint
2	T.o.v. eerdere plannen zijn de haltes kleiner geworden (van drie naar twee bussen), dus er wordt wel degelijk rekening gehouden met leefbaarheid. Omdat de herroutering van bussen vanwege OV knooppunt nieuw-zuid van invloed is op hoe D66 kijkt naar deze omgeving vragen wij wat een realistische planning daarvoor is.	Momenteel worden de verschillende scenario's onderzocht voor het aanleggen van een OV-Hub. Alle scenario's gaan over het opvangen van de verdere groei van het OV, niet over het af laten nemen van het bestaande OV in de binnenstad. Het projectteam OV-hub hoopt eind 2021 het resultaat van deze onderzoeksfase aan te kunnen bieden.	D66, dhr. van Leeuwen



3 Dit VO beantwoordt aan meerdere besprekingen die we hebben gehad en uiteindelijk gaat het om de veiligheid van fietsers. Dat dat gelukt is vinden we erg fijn. De groenvakken van het VO, is dit gras, of een biodiverser, beter groen? Wij willen graag een 30km/u max.snelheid op de Rustenburgerlaan omdat we dit als onderdeel van de stad zien. Hoe zit het met de mogelijkheden daarvoor? Het is wel begrijpelijk dat we nu eerst alleen die fietspaden doen, maar in hoeverre wordt er al op een eventuele overgang naar 30 km/u vooruitgelopen en worden daar al dingen aan voorbereid, zodat dat straks heel makkelijk is in te voeren? Het liefste zien wij dat dit natuurlijk direct is in te voeren. Er gaat een boom weg aan de zuidzijde die eigenlijk naast een bushokje staat. Ik vroeg me af of die boom niet gewoon bewaard kan worden, want dan kunnen de mensen in het bushokje ook in de schaduw zitten.	De groenvakken worden hoogwaardig ingevuld. Dit gebeurt met een combinatie van vaste planten zoals bijvoorbeeld op de Churchillaan, Lorentzplein en Lange Margarethastraat gebeurt is. Zie punt 1 van de algemene notitie voor een antwoord op de 30km/u vraag. Uit een Boom-Effect-Analyse is gebleken dat deze boom i.v.m. wortelverlies door de werkzaamheden niet te handhaven is. Vanwege zijn conditie is de boom ook niet geschikt voor verplanting.	GroenLinks, mw. Schneiders
4 Ik ben erg benieuwd in hoeverre er eisen zijn gesteld door de provincie (Subsidieverstrekker) met het oog op de doorstroming van het ov. Heeft dat ook te maken met de lengte van de bushalte of überhaupt de bushalte op deze plek?	Een voorwaarde van de Provincie om subsidie te verlenen vanuit het uitvoeringsprogramma "OV investeringsagenda" is dat het project substantieel bijdraagt aan het verbeteren van de doorstroming van het OV. Doorstroming van het OV speelt dus, naast het verbeteren van de verkeersveiligheid, mee voor het bepalen van de lengte van de halte. De bushalte lag al op deze locatie, dat speelt dus geen rol bij de subsidieverstrekking.	OPHaarlem, Mw. Baas-Oud
5 Hoe zit het met de invoering van elektrische bussen?	Het was de bedoeling van Connexxion en de vervoersregio dat in 2021 alle buslijnen (die zich daarvoor qua afstand) lenen elektrisch zouden rijden. Buslijn 80 en 346 blijven	Trots Haarlem, dhr. Armand



Wat is er gedaan met het veilig-verkeer-plan van Veilig Verkeer Nederland gedaan?

Mensen maken zich zorgen over de schoolgaande kinderen, het is natuurlijk een waardeloos punt.

omwille van de trajectafstand dieselbussen, maar met relatief schone motoren.

Vanwege een grote brand in januari waarbij 4 elektrische bussen uitbrandden, hebben de bussen uit voorzorg een tijd aan de kant gestaan, maar inmiddels is Connexxion ze in gebruik aan het nemen.

Het buurtonderzoek van Veilig Verkeer Nederland is bekend. De resultaten van het buurtonderzoek en het verkeersveiligheidsonderzoek (van BVA verkeersadviezen) zijn, waar mogelijk, meegenomen in de startnotitie van het project en het bijbehorende schetsontwerp:

Het onveiligheidsgevoel van fietsers wordt aangepakt door de fietspaden vrijliggend te maken ter plaatse van de haltes. Daarnaast is het vergroten van de haltecapaciteit van belang om racegedrag (gevaarlijke manoeuvres om de wachtende bussen te passeren) tegen te gaan.

Drempels op de Rustenburgerlaan zijn niet mogelijk vanwege de HOV route, maar ook niet aan te raden vanwege trillingsoverlast voor bewoners. Wegversmallingen geven ernstige vertragingshinder op deze busroute en werken ook alleen op momenten dat het druk is en er voldoende verkeer van twee richtingen komt. Daarbij kunnen ze ook averechts werken door race gedrag (even het gaspedaal indrukken om als eerste bij de versmalling te zijn) te stimuleren.

De verkeerskundige knip bij het Houtplein zorgt er straks voor dat er nauwelijks doorgaand autoverkeer (ook zware voertuigen) meer op de Rustenburgerlaan meer rijdt. In die nieuwe situatie is het mogelijk om tijdelijk een digitaal snelheidsbord op te hangen.



Waarom is de Buitenrustlaan niet meegenomen, vroeger waren daar ook bushaltes, zodat je meer een verstrooming krijgt van het verkeer. Dan remt dat al af, dat is ook vandaag de dag al, waarom ziet je dat nergens terug?

Zie hiervoor antwoord punt 4 en punt 20 uit de algemene notitie.

- 6 Er wordt vergeten dat nu bij deze halte de bus een fietsstrook moet kruisen om te halteren, wat zorgt voor gevaarlijke situaties voor fietsers. Wat ook vaak gebeurt (door onvoldoende haltelengte) is dat de bus op de fietsstrook stil staat. Hierdoor heeft de buschauffeur geen goed zicht op aankomende fietsers.
- In het VO, waarin de fietsstroken achter de halte langs gaan, komt dit niet meer voor.
- Verder is dit een heel belangrijke HOV-halte. Meerdere bewoners van Rozenprideel die naar Amsterdam-Zuid of naar Amsterdam-Bijlmer willen, maken er gebruik van. Als we deze halte zouden opheffen voor de HOV-bussen, dan moeten zij 10 tot 15 minuten lopen naar Houtplein of Europaweg/Schipholweg om de bus te pakken. Wij willen in Haarlem juist dat minder mensen de auto pakken, en dat het ov een beter alternatief vormt. Dan moet de loopafstand naar die haltes niet al te lang zijn.

PVDA,
dhr. Abassi

Ik weet dat er onrust is onder de bewoners over het aantal bussen, de grote bussen en hoe hard die bussen gaan. Ik wil aan de wethouder vragen of hij wil kijken of de Rustenburgerlaan een 30 kilometer per uur-zone kan worden in het nieuwe mobiliteitsbeleid.

Zie punt 1 van de algemene notitie voor een antwoord op de 30km/u vraag.

Gaat er verder nog iets gebeuren aan die dubbeldekkers? Ik zie dat die steeds minder rondrijden door corona, en dat er steeds kleinere bussen rijden. Is dit blijvend?

Zie punt 5 van de algemene notitie voor een antwoord op deze vraag.

Hoe staat dit VO in verhouding tot een nieuwe OV-hub in Buitenrust?

De gemeente en de provincie onderzoeken de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. De her-routering leidt echter niet



tot een afname van het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 2.

7	We zien dat het in de toekomst makkelijker wordt om door deze straat te gaan fietsen. Wat ons betreft worden de vrijliggende fietspaden doorgetrokken over de hele Rustenburgerlaan en wordt het een 30km zone. Een beetje rode verf (fietsstrook) op een straat doet eigenlijk helemaal niet zoveel voor de veiligheid van fietsers, zeker niet op dit soort drukke busroutes. Fietsers en bussen, dat mengt gewoon heel erg slecht, dus dat willen we graag scheiden.	Zie punt 1 van de algemene notitie voor een antwoord op de 30km/u vraag. Vrijliggende fietspaden gaan volgens de principes van een Duurzaam Veilige weginrichting niet samen met een 30km inrichting. Met een 50km/u inrichting wel. Om de fietspaden structureel door te trekken over de Rustenburgerlaan gaat overigens ten koste van veel volwassen bomen en parkeerplaatsen zoals teruggekoppeld is in de raadsinformatiebrief 2020/452180.	Actiepartij, dhr. Hulster
8	Het VO vinden wij goed. We zijn voor goed, en voor iedereen bereikbaar, openbaar vervoer. Zeker omdat we Haarlem autoluw willen krijgen. De afstand die je moet afleggen naar de volgende halte (stel dat die op de Rustenburgerlaan verdwijnt) wordt te lang, zeker voor mensen die minder goed ter been zijn. Richting de halte Schipholweg zijn bovendien veel gevaarlijke oversteken. De herinrichting van het fietspad achter de bushaltes langs is een enorme vooruitgang voor de veiligheid. Mensen zitten met hun fiets niet meer vast achter de bus, moeten niet meer op de weg staan wachten tot de bus kan invoegen bij de bushalte. Opletten bij het uitstappen, dat is wel een puntje van aandacht. Na de herinrichting van het Houtplein wordt de Rustenburgerlaan autoluwer verbeterd de doorstroom verder.	Zie punt 1 van de algemene notitie voor een antwoord op de 30km/u vraag. Het perron biedt met een breedte van 2,10m bij de noordelijke halte en 1,9 tot 2,4m bij de zuidelijke halte voldoende mogelijkheid om veilig in en uit te stappen.	SP, Mw. Moisson



Ik denk dat als je 30 km/u ervan zou maken (met vrijliggende fietspaden als dat mogelijk is) dat het een nog grotere verbetering is voor de Rustenburgerlaan. Dat geeft meer rust en veiligheid. Ook in het aanzien en het gevoel van de weg zal het aanzienlijk rustiger worden als je 30 km/u met autoluw verkeer invoert. Want even voor de duidelijkheid: het zijn niet alleen de bussen die zo hard denderen, het zijn ook auto's die heel hard kunnen rijden.

Verder kan ik me voorstellen dat de mensen niet blij zijn met het opheffen van 9 parkeerplaatsen. Ik wil de wethouder voorstellen om tijdens de inspraakprocedure met elkaar goed te gaan kijken wat alternatieven zijn. Parkeren mag absoluut niet ten koste van het groen gaan en ook niet ten koste van de bushaltes die nu gepland zijn.

Zie punt 1 van de algemene notitie voor een antwoord op de 30km/u vraag.

Het is bekend dat de parkeerdruk hoog is. Het stimuleren van het OV is echter een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie van de gemeente Haarlem. Hierbij krijgen voetgangers, fietsers en OV reizigers prioriteit boven auto's. Helaas gaat dit ontwerp ten koste van 9 parkeerplaatsen. In Rozenprieel/Welgelegen is overigens de doelstelling vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte om in 2040 om in dit deel van de stad het autogebruik af te laten nemen met 15%. Het bieden van een alternatief in de vorm van hoogwaardig OV is hierbij belangrijk. Wij hebben er in het ontwerp wél alles aan gedaan om het verlies van parkeerplekken te beperken tot de 9 stuks uit de startnotitie. Hiertoe zijn de parkeerplaatsen bij nr. 42 en 65/67 in stand gehouden, terwijl deze ontwerptechnisch beter konden vervallen. Zie hiervoor tevens punt 12 van de algemene notitie.

9	Het Houtplein wordt volledig heringericht, er komt een nieuw busstation, letterlijk een paar meter verderop. Dus hoe verstandig en actueel zijn deze plannen voor de Rustenburgerlaan dan nog?	Deze 2 genoemde projecten doen niets af aan het nut van goede en veilige bushaltes op de Rustenburgerlaan. Zier verder punt 2 en 4 van de algemene notitie.	Jouw Haarlem, dhr. Aynan
10	Wat ons betreft 30km/u invoeren op de Rustenburgerlaan.	Zie punt 1 van de algemene notitie voor een antwoord op de 30km/u vraag.	Hart voor Haarlem, dhr. Mohr



Tevens de oproep om te proberen het onmogelijke te presteren, voor de raad en bewoners, en de provincie te vragen om minder grote haltes.

Zie het antwoord nr. 1 (vraag van CDA) betreffende het verzoek voor heronderhandeling met de Provincie.

- 11** Het VO is in ieder geval verbetering, een stapje in de goede richting, maar geheel vrijliggende fietspaden zouden echt nog veel beter zijn. Dit VO verhoogd wel de veiligheid voor de fietser en de voetganger in de visie van de ChristenUnie. De bushalte is iets minder lang dan gepland, maar wel altijd veiliger. Een te korte halte kan net die ene keer wel gevaarlijk zijn.
- Langere haltes zijn misschien dan niet weer nodig in het perspectief van die ov-hub net over de brug.
- Een vraag aan de wethouder is dan wel: hoe kunt u ons ervan overtuigen dat er een perfecte, integrale afstemming gaat komen met die ov-hub-ontwikkeling?

Daarnaast: er gaat een minimaal aantal bomen weg en die worden binnen het plangebied gecompenseerd, dus daar wordt ook goed opgelet.

De gemeente en de provincie onderzoeken de mogelijkheden voor een OV-hub ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. De her-routering en OV hub leiden echter niet tot een afname van het aantal buslijnen op de Rustenburgerlaan en daarmee blijft het van belang om langere haltes te creëren. Zie hiervoor tevens de algemene notitie punt 2.

Haltecapaciteit en de OV-hub (en daarmee de integrale afstemming) staan dus los van elkaar.

Christenunie,
dhr. Silk

- 12** Graag nogmaals kijken naar de lengte van de bushaltes op de Rustenburgerlaan. Dat lijkt een beslissing die we gaan nemen die op termijn toch niet nodig zal zijn. Ik wil de wethouder vragen om toch meer alert te zijn op het luisteren naar de bewoners van het gebied, want tot nu toe hebben de bewoners vaak het gevoel dat ze niet gehoord worden, dus misschien dat u daar nog iets meer op kan letten.

Zie het antwoord nr. 1 (vraag van CDA) betreffende het verzoek voor heronderhandeling met de Provincie.

Liberaal Haarlem,
mw. Otten