

RAADSSTUK

Onderwerp: Uitwerking busvarianten Stationsplein

Inleiding

Bij het station Haarlem Centraal wil Haarlem inzetten op een optimale scheiding van verkeersstromen om de bezoeker van Haarlem een overzichtelijke entree naar de stad te bieden. Onderdelen van het integrale plan zijn een compact, dynamisch busstation (ook voor de Zuidtangent) met een comfortabele wachtruimte onder de monumentale rijtuigkap, een autoluwe omgeving, een aantrekkelijk en overzichtelijk ingericht plein, een uitnodigende wandelroute naar de binnenstad door een van Haarlems mooiste winkelstraten en tot slot een grotendeels ondergrondse fietsenstalling onder het nieuwe plein om de zee van geparkeerde fietsen die er nu staan een goed alternatief te bieden.

Op 25 april 2007 is tijdens een inloopbijeenkomst in Lion d'Or het Schetsboek Inrichting Ruimtelijke Kwaliteit (SIRK) getoond met de plannen voor het Stationsplein en omgeving.

De presentatie van de plannen aan belangstellenden heeft een discussie opgang gebracht over de oorspronkelijke opzet om alle bussen over de Jansweg te laten rijden. Dit was een rechtstreeks gevolg van de ontvlechting van verkeerssoorten rond het station, waartoe in het kader van het masterplan Spoorzone door het gemeentebestuur was besloten (RB 230/2003). De ontvlechting was geen doel op zich maar een middel om een hoogwaardige entree voor de bezoeker van Haarlem te realiseren.

Het SIRK vormt de basis voor de verdere stedenbouwkundige uitwerking van de stationsomgeving. Daarnaast is externe expertise ingeschakeld. Bij de verdere uitwerking zullen de plannen de voor de uitvoering benodigde civieltechnische verdieping krijgen. De logistiek en fasering van de projectonderdelen zullen moeten inspelen op enerzijds het functioneren van het Station(plein) als regionaal knooppunt en anderzijds op de tijdige realisatie van het project i.v.m. de subsidievoorwaarden.

Het college heeft, naar aanleiding van de discussie, bij schrijven d.d. 4 februari 2008 een nadere uitwerking van de afrijroute voor bussen over de Kruisweg toegezegd.

Movares heeft onderzocht of het technisch mogelijk is een gedeelte van de bussen te laten rijden over de Kruisweg richting centrum. In juni 2008 is deze rapportage verschenen, waarin duidelijk werd dat het technisch mogelijk is (bijlage A).

In juli 2008 is door middel van een openbare aanbesteding de opdracht aan wUrck (een bureau gespecialiseerd in stedenbouwkundige inrichting van verkeersknooppunten) gegeven om te komen met ontwerpen voor de inrichting van de Kruisweg van het Stationsplein e.o. tot aan de Parklaan, inclusief een aantal busvarianten (als basis voor latere verdere uitwerking). De varianten dienen gebaseerd te zijn op:

- a. handhaving van het busverkeer op de Jansweg in twee richtingen overeenkomstig de eerdere planvorming;
- b. het benutten van de Kruisweg door dat deel van het busverkeer, afkomstig van het Stationsplein en rijdend richting Parklaan westzijde en verder.

Impressies van deze varianten zijn als bijlage B bijgevoegd.

Voorstel aan de raad

1. In te stemmen met de keuze dat busverkeer, van Stationsplein richting Parklaan westzijde en verder, afgewikkeld wordt via de Kruisweg en niet via de Jansweg.
2. In te stemmen met de keuze dat busverkeer vanaf het Stationsplein richting kruising Prinsenbrug/F. Varkensmarkt (huidige lijn 4 en 15) via Jansweg/Prinsenbolwerk en niet meer via de Parklaan zal rijden.
3. Te kiezen voor variant Kruisweg Busbaan West als basis voor nadere uitwerking van de Kruisweg zie bijlage B.
4. In te stemmen met de keuze voor enige aanpassing van de kruising Jansweg/Prinsenbolwerk om busverkeer vanaf Stationsplein richting Prinsenbrug/Spaarndamseweg mogelijk te maken.
5. In te stemmen met de in dit raadstuk genoemde punten onder het kopje “Uitvoering”.
6. In te stemmen met de voorgestelde verkeerscirculatie (bijlage C).
7. Dit besluit heeft geen financiële consequenties.

Beoogd resultaat

De commissie ontwikkeling heeft gevraagd om nader onderzoek naar de mogelijkheden om ook de Kruisweg te benutten in de afwikkeling van het busverkeer richting centrum e.v. Met bovenstaande besluitpunten wordt beoogd een betere en meer evenwichtige verkeersafwikkeling te creëren zoveel mogelijk passend binnen de doelstelling tot ontvlechting van het verkeer op en rond het Stationsplein in vergelijking met het oorspronkelijke verkeerscirculatievoorstel voor het busverkeer. Het resultaat van de gehele verkeerscirculatie is weergegeven in figuur 1 en 2 van bijlage B. Taakstellend daarbij is dat deze wijzigingen geen financiële consequenties zullen hebben.

Argumenten

Bij de discussies in de commissie Ontwikkeling is duidelijk geworden dat de voorstellen tot aanpak van het Stationsplein goed werden ontvangen, maar dat wel werd gevraagd om nader onderzoek naar de mogelijkheden tot aanpassing van de routing van het busverkeer, waarbij de Jansweg minder zwaar zou worden belast. Bij de eerdere behandeling van dit raadsstuk in de commissie Beheer en uit nader overleg met de verkeersspecialisten bleek duidelijk dat de Kruiswegvariant “Gemengd (SSP)”, waarbij de bus letterlijk te gast was op de Rode Loper en de variant Busbaan Midden, geen voorstanders kenden.

Met de keuze van de “Variant Kruisweg Busbaan West” en de voorgestelde totale verkeerscirculatie wordt de Jansweg minder belast, zonder dat daarbij de kwaliteit van de Rode Loper in het geding komt.

Kanttekeningen

Er zijn bij deze voorstellen een tweetal kanttekeningen te plaatsen:

- a. met name de aanpassing van de kruising Jansweg/Prinsenbolwerk heeft nadere uitwerking voor het rechtsafslaan busverkeer richting Prinsenbolwerk; daarbij moet niet worden uitgesloten dat deze aanpassing enigszins ten koste kan gaan van de afwikkelingscapaciteit van het autoverkeer op de Bolwerkenroute;
- b. bij de verdere planuitwerking van de Kruisweg Busbaan West zal terdege stil worden gestaan bij de verkeersveiligheid gelet op de intensiteiten van zowel het busverkeer als de fietsers en voetgangers.

Uitvoering

Na besluitvorming door de raad wordt de verdere uitwerking ter hand genomen van de omgeving Stationsplein c.a. op basis van de vastgestelde totale verkeerscirculatie

Uitbreiding Kiss and Ride faciliteiten.

Bij de verdere uitwerking zal ook een uitbreiding van de gedachte Kiss and Ride voorziening worden meegenomen.

Uitbreiding t.b.v. vanuit het zuiden komend verkeer:

Onderzocht wordt of het kort parkeren in de parkeergarage Stationsplein aantrekkelijk te maken is. Indien dit technisch eenvoudig is te realiseren wordt gedacht aan het gratis parkeren (t.b.v. het afzetten en ophalen van reizigers) bij vertrek binnen bijv. 30 minuten.

Nb. Deze optie biedt ook vanuit het oosten (via Catharijnebrug) en noorden (Spaarndamseweg via de Parklaan e.d.) mogelijkheden.

T.b.v. vanuit het westen (en noorden via Kleverparkweg/v. Ostadestraat) komend verkeer:

Zoals al in de plannen is opgenomen.

Nb. rechtsaf slaan de Kruisweg op vervolgens de Rozenstraat ingedraaid zijnde, snel even de reizigers laten uitstappen, blijft eveneens mogelijk.

T.b.v. vanuit het oosten komend verkeer:

De parkeerplaatsen tussen Kennemerplein en de Kennemerbrug worden ook voornamelijk een Kiss & Ride-strook. De uit de oosten komende automobilist slaat rechts af, “zoent & zwaait” en rijdt door naar het noorden of keert op het Frans Halsplein en rijdt weer terug naar het oosten.

T.b.v. vanuit het noorden (en oosten) komend verkeer:

Een extra Kiss and Ride strook aan te leggen op het Kennemerplein voor Woningsservice ten oosten van de Kruiswegaansluiting. De ruimte die vrijkomt door het opheffen van de “linksaffer” van Kennemerplein naar Kruisweg wordt gebruikt om deze extra Kiss and Ride strook te maken.

Nb. Het huidige fietspad aan de stationskant op het Kennemerplein wordt zo’n 2,5 meter naar het station toe verplaatst en daarmee ontstaat weer ruimte voor de daar al gedachte Kiss and Ride strook.

Op deze wijze wordt aan beide zijden op het Kennemerplein een Kiss&Ride-strook gerealiseerd.

In bijlage D zijn de Kiss&Ride locaties schematisch aangegeven.

Overige punten.

- Een veilig pad voor fietsers en voetgangers van station naar Kruisweg (geleiding met verkeerslichten en zebra) en visa versa.
- Uit oogpunt van veiligheid wordt ter hoogte van de Parkstraat een extra oversteekfaciliteit gecreëerd t.b.v. het bezoeken van de Beijneshal door de schoolkinderen van de Kring. Ook de oversteek Jansweg/Parklaan wordt voor fiets- en voetgangersverkeer apart in de verkeerslichtenregeling opgenomen.
- De ook als openbaar vervoer te beschouwen taxi’s mogen gebruikmaken van de busfaciliteiten, mits deze de prioriteit van het openbaar vervoer altijd respecteren.

Zoals in bijlage C is aangegeven wordt de Jansweg vanaf de Lange Herenstraat tot aan de Baljuwslaan afgesloten voor autoverkeer. De Kruisweg blijft beschikbaar voor bestemmingsverkeer tussen het Kennemerplein en de Korte Herenstraat; de Kruisweg wordt ter hoogte van de Lange Herenstraat afgesloten voor autoverkeer.

Ook de Lange Herenstraat wordt bij de Kruisweg afgesloten voor autoverkeer om doorgaand (sluip)verkeer te voorkomen.
Er zullen nadere voorstellen worden gedaan bij de verdere uitwerking ten behoeve van algemene gehandicaptenplaatsen in de directe omgeving van het station.

Communicatieparagraaf:

Na besluitvorming college wordt een persbericht uitgebracht en worden de direct betrokkenen geïnformeerd.

Bijlagen

Bijlage A bevat de rapportage van Movares.

Bijlage B bevat de weergave van de verschillende varianten van het bureau wUrck , inhoudend :

- het benutten van de Kruisweg door dat deel van het busverkeer, afkomstig van het Stationsplein en rijdend richting Parklaan westzijde en verder.
- handhaving van het busverkeer op de Jansweg in twee richtingen overeenkomstig de eerdere planvorming;

Bijlage C betreft een tweetal kaarten van de voorgestelde verkeerscirculatie voor fiets, openbaar vervoer en autoverkeer.

In bijlage D zijn de gedachte “Kiss& Ride locaties aangegeven.

Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. In te stemmen met de keuze dat busverkeer van Stationsplein richting Parklaan westzijde en verder afgewikkeld wordt via de Kruisweg en niet via de Jansweg.
2. In te stemmen met de keuze dat busverkeer vanaf het Stationsplein richting kruising Prinsenbrug/F. Varkensmarkt (huidige lijn 4 en 15) via Jansweg/Prinsenbolwerk en niet meer via de Parklaan zal rijden.
3. Te kiezen voor variant Kruisweg Busbaan West als basis voor nadere uitwerking van de Kruisweg.
4. In te stemmen met de keuze voor enige aanpassing van de kruising Jansweg/Prinsenbolwerk om busverkeer vanaf Stationsplein richting Prinsenbrug/Spaarndamseweg mogelijk te maken.
5. In te stemmen met de in dit raadstuk genoemde punten onder het kopje “Uitvoering”.
6. In te stemmen met de voorgestelde verkeerscirculatie (bijlage C).
7. Dit besluit heeft geen financiële consequenties.

Gedaan in de vergadering van (in te vullen door de griffie)

De griffier

De voorzitter

An aerial photograph of Haarlem, Netherlands, showing the bus station and surrounding urban landscape. The bus station is a large, long building with a curved roof, situated next to a railway line. The surrounding area includes various residential and commercial buildings, trees, and streets.

vormgeven
aan
bereikbaarheid

The logo for Movares, featuring a stylized orange and blue graphic above the word "Movares" in white text.

HAARLEM NADERE VERKENNING BUSSTATION uitrijroute Kruisstraat

juni 2008

1. INLEIDING

Dit rapport *Haarlem busstation nadere verkenning juni 2008* beschrijft nadere verkenning het busstation met als nieuwe randvoorwaarden het gebruik van de Kruisweg als afrijroute van het busstation.

In de politieke besluitvorming is discussie ontstaan over één van de belangrijkste uitgangspunten van het ontwerp: de aan- en afrijroutes via de Jansweg.

Een afrijroute via de Kruisweg is daarbij in beeld gekomen.. Voor de besluitvorming hierover heeft de gemeente de behoefte om de consequenties van het wijzigen van de aan- en afrijroutes van het busstation in beeld te krijgen.

De vraag

Het verkennen van de gevolgen voor het busstation vanuit de randvoorwaarden dat de Kruisweg als afrijroute zal fungeren voor de bussen in zuidwestelijke richting.

Tevens wordt gevraagd de verkeerstechnische gevolgen van deze randvoorwaarde op de hoek Parklaan – Kruisweg in beeld te brengen.

Daarnaast wordt een globale toetsing op de exploitatieve aspecten van het aangepaste busstation gevraagd.

Wij bouwen in onze aanpak voort op de eerder door ons gehanteerde systematiek, waarbij wordt vastgehouden aan de stedenbouwkundige kwaliteiten van de vorige oplossing:

- de oriëntatie van het busstation waarbij de reizigers onder de rijtuigkap kunnen wachten,
- de uitstaphalten voor de oostelijke toegang van het station.



2. Programma van Eisen

Programma van Eisen (PvE)

Haltes:

- 2 Zuidtangent, 24 meter lengte, 18 cm perronhoogte, met een mogelijkheid incidenteel de 3e Zuidtangentbus te ontvangen
- 2 HOV-bussen / Regionet
- 6 lokale bussen

Busbuffer: 5 plaatsen

De Jansweg (en eventueel) als primaire busroute, de Kruisweg als afrijroute voor de bussen in zuidwestelijke richting.

Een en ander is doorgerekend op de busdienstregeling 2006

3. DE MODELLEN

Er is voortgebouwd op de modellen studie uit 2004 en 2006.

De modellen studie van 2006 heeft geleid tot een voorkeursvariant, model C 3.

De nieuwe afrijmogelijkheid is in model C3 ingebracht, tevens zijn de mogelijkheden voor het model C4 uit 2006 verkend.

In 2006 zijn ook modellen verkend met een parallel aan het station gelegen bushalteplaatsen.

Deze zijn in de studie van 2006 afgefallen omdat de benodigde draaibewegingen ongunstig bleken uit te pakken. In theorie moet de nieuwe mogelijkheid van een afrijroute aan de Kruisweg nieuwe kansen bieden voor deze modellen, ze zijn dan ook verkend in model Visgraat E en Visgraat C.

De modellen zijn daarna getoetst aan het toetsingskader uit 2006:

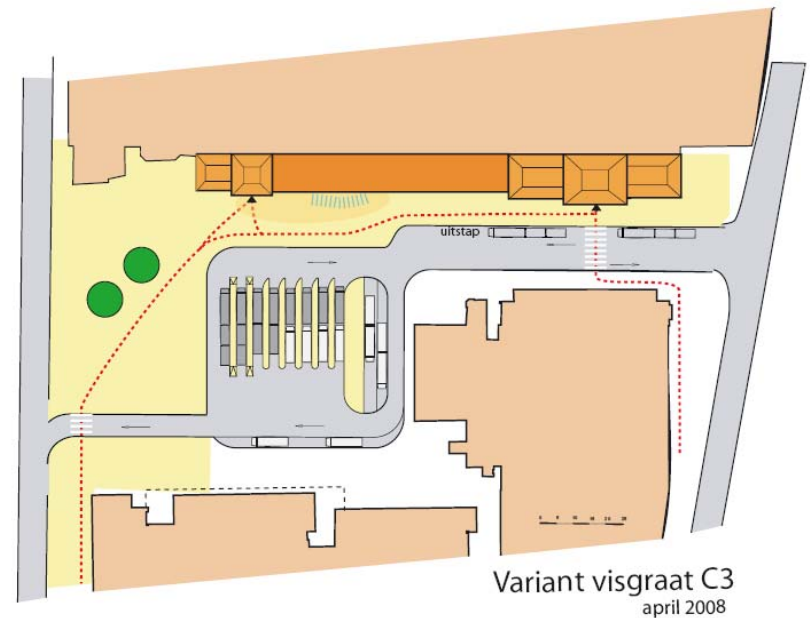
- de stedenbouwkundige aandachtspunten
- de kwaliteitsaspecten van het busstation:
 - exploitatie
 - overzicht en comfort
 - sociale veiligheid
 - ruimtelijke kwaliteit

Variant visgraat C3

- 8 instapperrons van 25 m lang (Zuidtangent en overig in één lijn), allen geschikt voor 2 standaard
- 3 uitstaphalten voor het station;
- past, een volledig dynamische toedeling is vereist,
- dus geen specifieke Zuidtangenthalthes meer, dus geen aparte 30 cm hoge haltes.
- de benodigde 6 bufferplaatsen zijn mogelijk
- voor 1 extra perron voor een Zuidtangent naar IJmuiden busstation uitbreiden richting Kruisweg

Oordeel

- met een redelijk gunstige verhouding busruimte – voetgangersruimte
- met de busreizigers op de goede plek, onder de kap
- met een PvE conform eerdere besluiten
- met rondrijbewegingen
- een overzichtelijke kruising voetgangers - bus

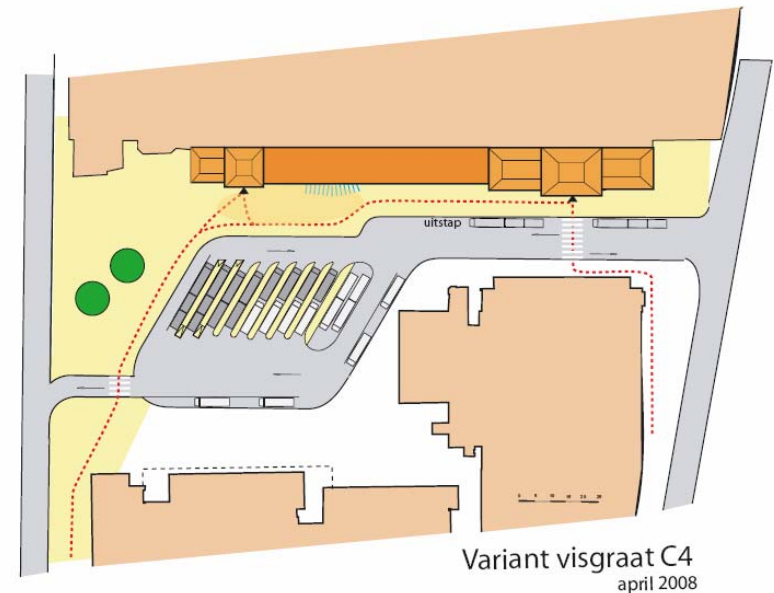


Variant visgraat C3

- 8 instapperrons van 25 m lang (Zuidtangent en overig in één lijn), deels geschikt voor 2 standaard
- 3 uitstaphaltes voor het station;
- past alleen met een volledig dynamische toedeling,
- dus geen specifieke Zuidtangenthaltes meer, dus geen aparte 30 cm hoge haltes.
- de benodigde 6 bufferplaatsen zijn mogelijk
- voor 1 extra perron voor een Zuidtangent naar IJmuiden busstation uitbreiden richting Kruisweg

oordeel

- met een niet zo gunstige verhouding busruimte – voetgangersruimte
- met de busreizigers op de goede plek, onder de kap
- met een PvE conform eerdere besluiten
- met rondrijbewegingen
- een overzienbare kruising voetgangers - bus

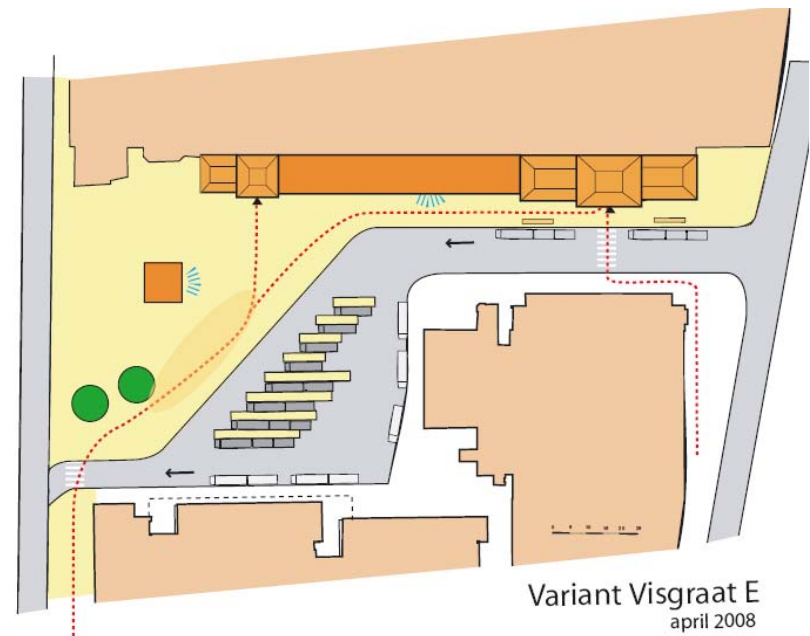


Variant visgraat E

- 8 instapperrons (Zuidtangent en overig in één lijn), deels geschikt voor 2 standaard
- 3 uitstaphalten voor het station;
- past, volledig dynamische toedeling vereist,
- geen specifieke Zuidtangenthalttes meer, dus geen aparte 30 cm hoge haltes.
- de benodigde 6 bufferplaatsen zijn mogelijk
- een extra apart perron voor een Zuidtangent naar IJmuiden busstation niet inpasbaar

oordeel

- een zeer logische opzet vanuit de rijrichting
- met dan ook een redelijk gunstige verhouding busruimte – voetganger
- met de wachtende busreizigers op het voorplein [niet onder kap]
- met het PvE er net in
- de buffer moet nog gevormd worden
- met rondrijbewegingen voor de buffer
- overzichtelijke kruising voetgangers - bus

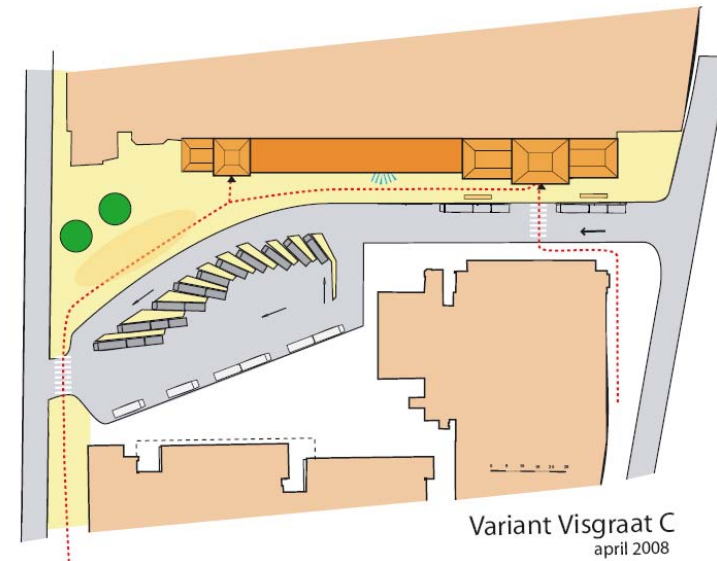


Variant visgraat C

- 10 instapperrons, deels dubbel (Zuidtangent en overig in één lijn),
- 3 uitstaphalten voor het station;
- past net, een volledig dynamische toedeling is vereist,
- geen specifieke Zuidtangenthaltes meer, dus geen aparte 30 cm hoge haltes.
- de benodigde bufferplaatsen nog nader uitwerken
- een extra perron voor een Zuidtangent naar IJmuiden busstation niet inpasbaar

oordeel

- een logische opzet vanuit de rijrichting
- met een ongunstige verhouding busruimte – voetgangersruimte
- met de wachtende busreizigers verspreid op het voorplein [niet onder de kap]
- het PVE past, buffer nog nader uit te werken
- met rondrijbewegingen, met name naar de buffer
- lastige kruising voetgangers – bus, bussen komen van alle kanten



4. exploitatieve aspecten

Een uitgang naar de Kruisweg heeft als Exploitatief voordeel dat het hierdoor mogelijk wordt de bufferplaatsen in de Lange Herenstraat te situeren (ruimtelijke kwaliteit Stationsplein), maar heeft als (exploitatief) nadeel dat de omrijkilometers toenemen.

De capaciteitsbehoefte van halten verandert niet, als de bussen naar het zuiden niet via de Jansweg weggrijden, maar via de Kruisweg.

We hebben in 2006 de voorkeursmodellen C4 en C4 met rijcurven getoetst op hun berijdbaarheid, echte veranderingen zijn niet opgetreden al bevelen wij een nadere verdere uitwerking in het VO aan.

De visgraat modellen E en C hebben ook nog als nadelen:

- weggrijdende bussen zitten elkaar in de weg, omdat de één vanaf de instaphalte rechtsaf naar het noorden moet en de ander linksaf naar het zuiden. Voor reizigers is dit ook erg verwarrend en daardoor zelfs onveilig, ervan uitgaande dat de bussen naar het noorden het busstation via de Jansweg verlaten.
- de vraag is ook of de capaciteit nog wel voldoende is. Bij model C3 kunnen bij alle instaphaltes één gelede bus of twee standaard bussen staan (flexibiliteit exploitatie). Op basis van de gevonden ruimte voor bufferplaatsen op het Stationsplein is het ook nodig af en toe bussen op een instaphalte te laten bufferen; zie pag. 18 rapportage nov. 2006). Bij de modellen C en E kan dit niet.

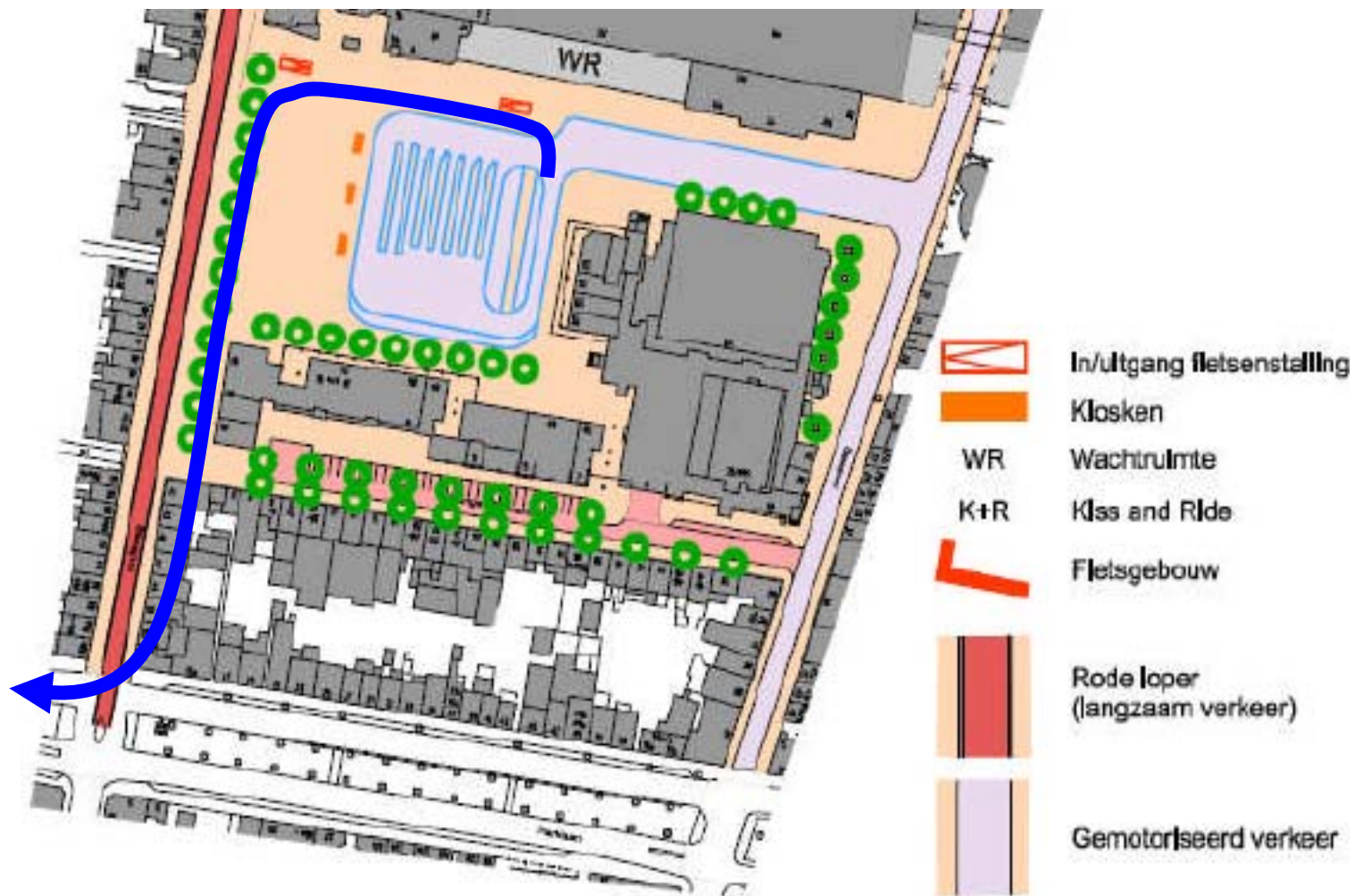
exploitatieve aspecten

Het oordeel over de gevolgen van het gebruik van de Kruisweg als afrijroute voor de bussen via de Kruisweg wordt als volgt bepaald:

- Ruimtelijke kwaliteit uiteraard de eerste;
- Wat betreft exploitatie kan worden gesteld dat:
 - er bij de eerste de busroute gestrekter (twee haakse bochten minder) is als bij de tweede. Dit geeft comfort aan de reiziger; de oorspronkelijke variant C3 scoort hier het beste.
 - de benodigde tijd die een bus nodig heeft om de route af te leggen. Globaal lijkt er geen groot verschil te zijn.

Om een goede schatting te maken is een Vissim-simulatie nodig, cruciaal hierbij zijn de verkeerslichtenregelingen op de kruisingen Parklaan/Jansweg en Parklaan/Kruisweg.

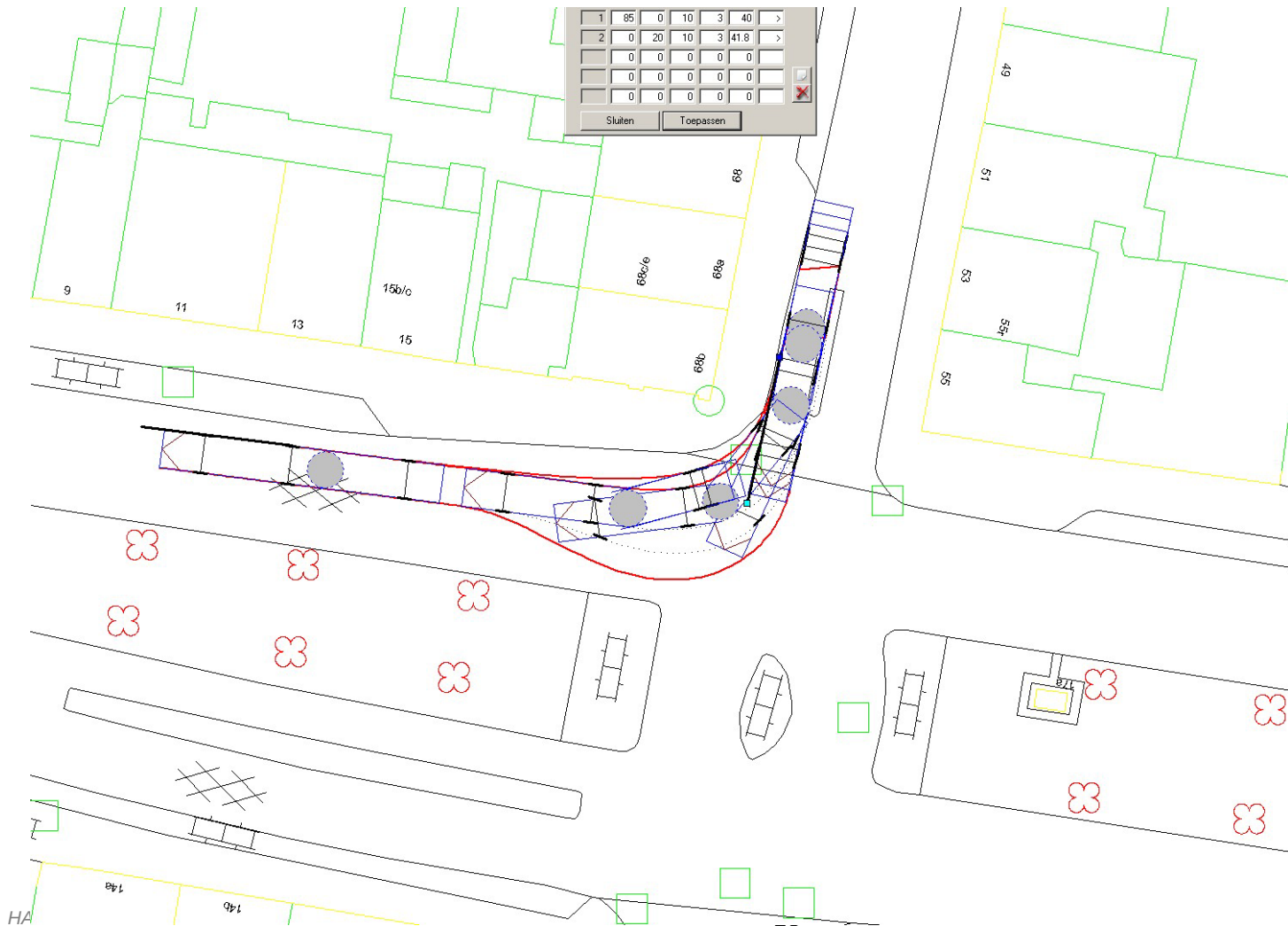
Gevolgen kruising Parklaan - Kruisweg



dubbelgelede bus



gelede bus



dubbelgelede bus



gelede bus



Colofon

Opdrachtgever **Gemeente Haarlem**
G. Slootjes, projectmanager

Uitgave Movares Nederland B.V
B2.18
Leidseveer 2-10
3511 SX Utrecht

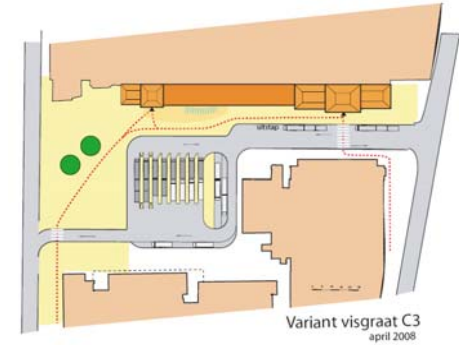
Team Kees Peters
Nicole van der Waart
Movares

Jaap Feitsma
AGV-Movares

juni 2008

projectnummer: MR 100860

5. conclusie



De in 2004 en 2006 ontwikkelde varianten gingen uit van een eenzijdige bereikbaarheid via de Jansweg, conform de uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan.

Een eenzijdige bereikbaarheid impliceert keerbewegingen op het busstation, desondanks zijn we van mening dat er in 2006 een in alle opzichten aantrekkelijke variant is ontwikkeld, variant C3.

Wij hadden het gevoel dat bij de introductie van de afrijroute via de Kruisstraat wel eens andere varianten naar voren zouden kunnen gaan komen.

Dit is niet uitgekomen, onze conclusie van deze verkenning luidt dan ook :

- de “oude” varianten C3 en C4 scoren ongeveer gelijk, de nieuwe afrijroute geeft nauwelijks problemen op het Stationsplein
- met een overzienbare en goed inpasbare kruising voetgangers – bus
- de “nieuwe varianten” Visgraat C en E blijken niet zo goed te scoren, zowel om stedenbouwkundige als exploitatieve redenen

Variant C3 blijkt dus een goede oplossing te zijn, een oplossing die overeind blijft, redelijk onafhankelijk van het besluit hoe de aan- en afrijroutes komen te liggen.

Vanwege deze kwaliteiten en de ongevoeligheid voor wijzigende randvoorwaarden kan Variant C3 nog steeds worden aanbevolen.