

Raadsstuk

Onderwerp: Vaststellen definitief ontwerp (DO) bushalte Zijlvest en vrijgeven krediet aanleg haltehaven openbaar vervoer

Reg.nummer: 2013/261476

1. Inleiding

De huidige bushalte gelegen in de Wilhelminastraat (busroute richting station) kan bij gebrek aan fysieke ruimte niet aangepast worden aan de eisen van toegankelijkheid. Met de opening van het stadskantoor aan de Zijlvest en de voltooiing van het Raaksproject is er voldoende fysieke ruimte om de bushalte van de Wilhelminastraat te verplaatsen naar een locatie voor het stadskantoor (een oude wens). Door de bushalte te verplaatsen naar die locatie is er tevens de mogelijkheid om de doorstroming te verbeteren en een voetgangersoversteek aan te brengen zodat de halte aan de overzijde goed bereikbaar wordt. De bushalte is belangrijk, want hij wordt aangedaan door 7 buslijnen. Drie daarvan zijn buslijnen die behoren tot het beoogde R-net (Randstedelijk HOV-netwerk).

Tot slot kan werk met werk worden gemaakt door de locatie aan de Leidsevaart waar de bouwketen van Dura Vermeer hebben gestaan ten tijde van de bouw van het Raakscomplex te herstellen. In dit werk wordt het trottoir vernieuwd en verbreed.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. Het college stelt het definitief ontwerp voor de aanleg van een haltehaven voor het openbaar vervoer aan de Zijlvest vast.
2. Het college stelt de raad voor een krediet beschikbaar te stellen van € 507.400,- voor uitvoering van het definitief ontwerp en dit te dekken uit de jaarschijf 2013/2014: Verkeersvoorzieningen (€ 30.000,-), BDU subsidie (€ 366.700,-), Openbare Verlichting op Normniveau (€ 15.000,-), grondexploitatie Raaks complex 014 (€ 15.000,-), Reserve Raaksbruggen (IP 67.34) (€ 42.700,-) en Wegen, Straten, Pleinen (€38.000,-)
3. Het besluit van het college wordt ter bespreking gestuurd aan de commissie Beheer.

3. Beoogd resultaat

In algemene zin stimulering van het openbaar vervoer overeenkomstig de beleidsdoelstellingen in het HVVP. Specifiek een verbeterde doorstroming voor het frequente hoogwaardig openbaar vervoer richting Haarlem Station. De verplaatsing van de halte naar de Zijlvest geeft ruimte voor een comfortabeler bushalte met ruimte voor een RNet-abri en DRIS. De loopafstand naar publieksfuncties (o.a. nieuwe stadskantoor en bioscoop) wordt korter. De toegankelijkheid van de bushalte verbetert met deze maatregel. De toegankelijkheid van de tegenoverliggende halte verbetert door het aanbrengen van een voetgangersoversteek.

4. Argumenten

De complexe kruising bij de Raaksbruggen is door de provincie aangemerkt als knelpunt in de doorstroming van het openbaar vervoer. De aanleg van een naast de rijbaan liggende haltehaven, gecombineerd met voorrang voor de bus in de verkeersregeling, zorgt voor verbetering van de doorstroming van de bus. We hebben hiervoor een voorlopige toekenning van subsidie van de provincie Noord-

Holland. Deze aanpak wordt gecombineerd met het toegankelijk maken van de bushalte.

Toegankelijk maken behelst het ophogen van de halte voor een betere in- en uitstap, het aanbrengen van geleidelijnen voor visueel gehandicapten, aanpassen aan de eisen t.a.v. de maatvoering en een abri bijplaatsen (hier R-Net abri). Verder nog een DRIS-paneel voor actuele reizigersinformatie.

Het vrijliggend fietspad wordt achter de bushalte langs gelegd.

Het toevoegen van een door verkeerslichten geregelde voetgangersoversteek over de Zijlvest ter hoogte van de uitgang van de parkeergarage zorgt voor een veiligere situatie en een betere bereikbaarheid van de bushalte aan de westelijke zijde van de Zijlvest.

Tot slot wordt het trottoir aan de zijde van de Leidsevaart vernieuwd en verbreed.

De inrichting van de infrastructuur in dit gebied wordt hiermee afgerond.

De participatie en inspraak is doorlopen en de uitkomsten zijn ingepast

Er zijn voorbesprekingen (participatie) geweest met belanghebbenden t.w. Connexxion, Fietzersbond, Rover en de wijkraad. Er is bij hen tevredenheid over het ontwerp.

Informatie over het plan is verstrekt aan bedrijven en bewoners die in de directe nabijheid van een halte zijn gevestigd. Verder is het plan gepubliceerd op de website van de gemeente en in de stadskrant.

Het plan heeft weinig inspraakreacties opgeleverd. De reacties zijn verwerkt in de nota van antwoord (zie bijlage B).

De financiële paragraaf

De totale projectkosten voor de voorbereiding en realisatie van de DO worden geraamd op € 507.400,-.

De provincie heeft voor deze bushalte subsidie voorlopig toegekend. De subsidie is afhankelijk van de werkelijke uitvoeringskosten, maar heeft wel een plafond. Indien de werkelijke uitvoeringskosten hetzelfde zijn als de genoemde geraamde uitvoeringskosten dan kan de subsidie maximaal € 366.700,- bedragen.

Dekking	
Subsidiedekking BDU	€ 366.700,-
Subtotaal subsidie	€ 366.700,-
Grondexploitatie Raaks complex 014	€ 15.000,-
Subtotaal grondexploitatie	€ 15.000,-
IP 67.34 Reserve Raaksbruggen	€42.700,-
Subtotaal Investeringsplan	€42.700,-
Verkeersvoorzieningen	€30.000,-
Openbare Verlichting op Normniveau	€ 15.000,-
Wegen, Straten, Pleinen	€ 38.000,-
Subtotaal Exploitatie	€ 83.000,-
Totaal	€ 507.400,-

De beheer- en vervangingskosten blijven gelijk (is een aanname omdat het areaal niet echt verandert, blijft verhard in vrijwel dezelfde materialen, extra verkeerslichten??)

Dit project is duurzaam.

De maatregelen zijn in beginsel duurzaam: met deze maatregelen wordt openbaar vervoer weer iets aantrekkelijker gemaakt, waardoor de verwachting er is dat er meer gebruik van zal worden gemaakt. Als dit autoritten scheelt is dat positief. Exacte gegevens over de effecten van toegankelijkheid zijn er niet.

5. Kanttekeningen

Pathé heeft een negatieve zienswijze ingediend vanwege laden en lossen. Een halteplaats maakt laden en lossen vanaf de Zijlvest gedurende de dag onmogelijk. Een laad- en losplaats ter plaatse van of in combinatie met de beoogde bushalte toestaan brengt de BDU subsidie van de Provincie in gevaar. De Provincie staat wel toe dat eens per week het afval wordt opgehaald vanaf de bushalte. Dit is een uitzondering die binnen de subsidievoorwaarden wordt gedoogd. Hiervoor kan een ontheffing worden verleend.

6. Uitvoering

Na besluitvorming worden de wijkraad, Connexxion, ROVER, politie, de provincie Noord-Holland en de insprekers hierover actief geïnformeerd.

Met een meervoudig onderhandse aanbesteding zal het project conform het gemeentelijk aanbestedingsbeleid worden aanbesteed. Vervolgens zal uitvoering worden gestart in het voorjaar van 2013. Daarbij wordt aan de hand van “checklist communicatie bij projecten” gecommuniceerd naar de omgeving van de werkzaamheden.

7. Bijlagen

A. Definitief Ontwerp, Bushalte Zijlvest (@@ check naam tekening), tekeningnummer...

B. Nota van antwoord

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

8. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. Het college stelt de raad voor een krediet beschikbaar te stellen van € 507.400,- voor uitvoering van het definitief ontwerp en dit te dekken uit de jaarschijf 2013/2014: Verkeersvoorzieningen (€ 30.000,-), BDU subsidie (€ 366.700,-), Openbare Verlichting op Normniveau (€ 15.000,-),

grondexploitatie Raaks complex 014 (€ 15.000,-), Reserve Raaksbruggen (IP 67.34) (€ 42.700,-) en **Wegen, Straten, Pleinen (€38.000,-)**

2. Het besluit van het college wordt ter bespreking gestuurd aan de commissie Beheer.

Gedaan in de vergadering van

De griffier

De voorzitter