



Bestuurlijk
opdrachtgever Merijn Snoek

Datum 14 januari 2020

De startnotitie is een globale verkenning van de kansen, belemmeringen en risico's van het project in de initiatieffase. Na het vaststellen van de startnotitie door B&W gaat de startnotitie ter informatie naar de commissie Beheer en kan de initiatieffase afgerond worden.

1. Aanleiding

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

De bewoners van de Rustenburgerlaan uiten al langer zorgen over verkeersonveiligheid. Hoewel de uitvoering van een verbetering van de halte in het vooruitzicht is gesteld, laat de uitvoering naar het idee van de bewoners lang op zich wachten. De bewoners hopen dat juist het moment dat de halte wordt aangepakt, een moment kan zijn om dit te combineren met een verbetering van de inrichting van de Rustenburgerlaan. Voor de gemeente had onderzoek hiervoor geen urgentie; de suggestie van de bewoners was echter wel een reële optie. Door de verstrekking van de subsidie kon er een verkeersveiligheidsonderzoek worden uitgevoerd. Waarvan de opbrengst betrokken kan worden bij de eventuele aanpassing inrichting Rustenburgerlaan, met als aanleiding de verbetering van de halte. Het maakt de bewoners tevens goede gesprekspartners voor de participatie rondom de planvorming.

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





Afbeelding 1 – Locatie bushalte Rustenburgerlaan in het OV netwerk van Haarlem

Bron: Connexxion lijnennetkaart Haarlem-IJmond

2. Probleemstelling

In het verkeersveiligheid rapport van BVA Verkeersadviezen wordt verzocht vrij liggende fietspaden te realiseren langs de gehele Rustenburgerlaan. De aanleg van vrij liggende fietspaden vraagt om een herinrichting van de weg, waarbij er tevens moet worden gekeken naar andere zaken, zoals boomstructuren en parkeerplekken. Een dergelijk omvangrijk project wordt vanwege de financiële haalbaarheid altijd gekoppeld aan groot onderhoud. De Rustenburgerlaan is echter in 2011 nog voorzien van groot onderhoud en heeft met de huidige informatie in ieder geval de komende 5 jaar nog geen groot onderhoud behoefte. Het grootste conflict, namelijk het kruisen van fiets- en busverkeer ter plaatse van de bushaltes, kan binnen dit project wel worden aangepakt.

Het kruisen van deze vervoersstromen heeft twee nadelige gevolgen, namelijk de verkeersveiligheid en het vertraagt de doorstroming van het openbaar vervoer.

Door de huidige kleine haltekom met slechte fundering en dito verharding, ontstaat de trillingshinder en komt het regelmatig voor dat een tweede bus met de achterkant op de weg staat. Dit laatste leidt tot een verkeersonveilige situatie en oponthoud voor bussen, fietsers en auto's. In deze situatie komen de wensen van buurtbewoners en de provincie NH als opdrachtgever van het openbaar vervoer samen. Op de onderstaande afbeelding is de positie van fietsers in de huidige situatie goed zichtbaar.



Afbeelding 2 – Conflict meerdere bussen met fietsers



Tegelijkertijd is er in de stad, onder andere op dit tracé, veel discussie over de bussen, mede omdat de dubbeldekker bus lijn 346 hier ook rijdt.

3. Doel

De balans moet gevonden worden tussen het verbeteren van de doorstroming, de verkeersveiligheid en trillingsoverlast, en de gevoeligheden rondom het busvervoer in de stad. Tegelijkertijd moet de oplossing toekomstbestendig zijn, ook een situatie met een OV-hub Schipholweg-Europaweg of het vervallen van R-Net bussen op deze halte wordt meegewogen bij de inrichting van de halteplaatsen.

4. Resultaat

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

De grootte van de halte is zo gedimensioneerd dat één korte (12-14m) en één lange (18m) bus tegelijkertijd kunnen halteren en dat bij gelijktijdige aankomst van twee langgelede bussen (18m) de doorgaande rijbaan niet wordt geblokkeerd.

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

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

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

Uitgangspunten en randvoorwaarden

- 1 Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem 2040
- 2 HIOR Zuid-West
- 3 Reactie investeringsagenda doorstroming OV



5. Risicoanalyse

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

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

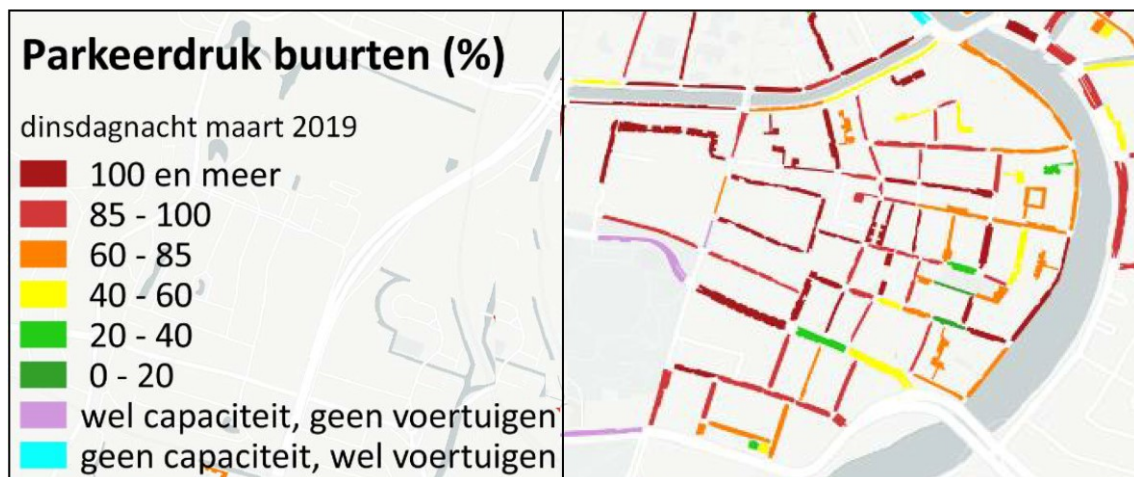
Tijdens de participatiefase zal overleg worden gevoerd met de wijkraden, de omwonenden en stakeholders (fiets/OV/groen) over de benodigde aanpassingen aan de openbare ruimte rond de bushalte.

1.1. Er worden 4 bomen gekapt

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

1.2. Er gaan 9 parkeervakken verloren

De nieuwe bushalte kent een groter ruimtegebruik, hierdoor gaan 9 parkeervakken verloren. Kijkend naar de parkeerdrukmeting van een dinsdagnacht in maart 2019 (afbeelding 3) is te zien dat de parkeerdruk in de buurt hoog ligt, maar dat er nog wel capaciteit beschikbaar is.



Afbeelding 3 – Parkeerdrukmeting dinsdagnacht maart 2019 Rozenprieel / Welgelegen.

Bron: Trajan Parkeerdruk Haarlem rapportage d.d. mei 2019



6. Proces en planning

De herinrichting doorloopt de fases van het Haarlems Civiel Planproces. Met het vaststellen van de startnotitie kan de initiatieffase afgerond worden. In de definitiefase worden de kaders voor de verdere uitwerking opgesteld. De planning is globaal als volgt:



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatieffase (uitgangspunten en randvoorwaarden, globale verkenning van opgave en kansen)	Startnotitie	B&W	Q1 2020
Definitiefase	- NOK Ingenieursbureau - KES en PVE	Staf	Q1 2020 Q2 2020
Ontwerpfase	- Voorlopig Ontwerp (VO) - Definitief Ontwerp (DO)	- B&W - B&W	Q2 2020 Q3 2020
Vorbereidingsfase	- Aanvragen (kap)vergunningen - Opstellen uitvoeringscontract - NOK Annemer		Q3 2020 Q3 2020 Q3 2020
Realisatiefase	Uitvoering		Q4 2020

Initiatieffase

In de initiatieffase vindt een integrale verkenning plaats van het project waarbij gekeken wordt waar het aansluit bij het vigerende beleid en waar het project mogelijk afwijkt. De startnotitie wordt in deze fase vastgesteld.

Definitiefase

In de definitiefase worden de uitgangspunten en randvoorwaarden nader gedefinieerd.

Ontwerpfase

In de ontwerpfase wordt het project uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp (DO) binnen de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden.

Vorbereidingsfase

In deze fase worden voorbereidingen getroffen om het definitief ontwerp te realiseren.

Realisatiefase

De realisatiefase is gericht op de daadwerkelijke uitvoering van het project, waar na realisatie overdracht naar beheer volgt.



7. Participatie en inspraak

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

8. Bijlage

1. Schetsontwerp bushaltes Rustenburgerlaan