

Memo/advies

Aan: College van B&W

Kopie:

Van: Afdeling Verkeer

Datum: Juli 2026

Betreft: Variantenstudie haltepaar Grote Ven

Introductie

De huidige locatie van de bushalte Grote Ven richting Amsterdam kan niet gehandhaafd worden, als voorkeursvariant 4 gekozen wordt. Bij variant 4 wordt het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan aangepast met een voorziening tussen de fietsstroken en het vrijliggende fietspad in de vorm van een uitbuigend fietspad.

Opheffen haltepaar Grote Ven

Met een instappersaantal van circa 50 reizigers per etmaal heeft bushalte Grote Ven geen belangrijke functie binnen het netwerk. Bushalte Brederodestraat kent een instappersaantal van circa 190 reizigers per etmaal en bushalte Mgr. Veermanlaan circa 120 reizigers. Deze haltes liggen op respectievelijk 200 en 300 meter van de bushalte Grote Ven en kunnen hiermee prima fungeren als vervangende halte voor de bestaande 50 reizigers van het Grote Ven. De dekkingskaart van de omgeving van het Grote Ven laat zien dat, op basis van een maximale loopafstand van 300 meter, nagenoeg alle woningen worden bediend.



Afbeelding 1, Bedieningsgebied bus
<300 meter.

Verplaatsen haltekom

Naast het opheffen van haltepaar Grote Ven is het ook een optie om de haltevoorziening in de richting van Amsterdam te verplaatsen naar een plek in de nabijheid van de haltevoorziening in de richting van Edam busstation. Een kortere afstand tussen haltes is logischerwijs ook passend voor een haltepaar. Uit schetsend onderzoek (zie afbeelding 2) is gebleken dat dit inpasbaar is, maar dat er wel drie bomen gekapt of verplaatst moeten worden. Een ander nadeel zijn de hoge kosten die gepaard gaan bij de realisatie van een nieuwe haltekom. Deze kosten zijn minimaal €100.000,-.

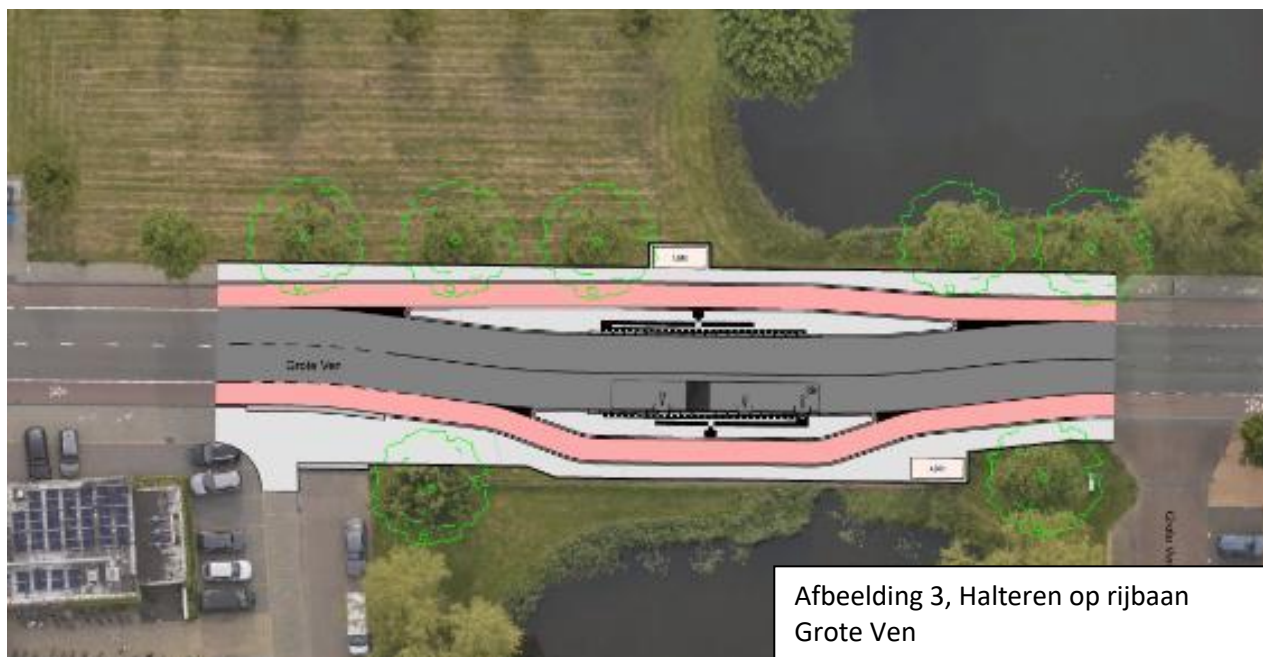


Afbeelding 2, Inpassing haltekom nabij tegenhalte

Verplaatsen halte richting Amsterdam en aanpassen halte richting busstation Edam

Uit overleg met vervoerder EBS en Vervoerregio Amsterdam is gebleken dat, ondanks dat het om een R-net buslijn gaat, onderzocht kon worden of halteren op de rijbaan mogelijk is. Uit schetsend onderzoek is gebleken dat halteren op de rijbaan en het laten passeren van fietsverkeer achter de halte mogelijk is, maar gevolgen heeft voor de positie van het fietsverkeer. Om binnen de bestaande verharding een haltepaar aan te brengen waar fietsers achterlangs fietsen is een as verspringsing noodzakelijk. Automobilisten moeten na het passeren van het haltepaar terugsturen naar de oorspronkelijke ligging van de rijbaan. Juist op dit punt is onvoldoende dekking voor fietsverkeer aanwezig. Bij rechteuitrijden zal een auto vanzelf op de fietsstrook uitkomen en in conflict kunnen komen met fietsverkeer.

Daarnaast zal sprake zijn van kapitaalvernietiging. De bestaande haltekom is conform vigerende richtlijnen aangelegd en is niet toe aan vervanging. Door het verwijderen van de haltekom en over te gaan op halteren op de rijbaan is sprake van een vermindering in comfort voor openbaar vervoer.



Conclusie bushalte

De aanleiding voor het opheffen of verplaatsen van bushalte Grote Ven is de wens om de verkeersveiligheid op het kruispunt met de Dijkgraaf de Ruiterlaan te verbeteren. Het verplaatsen van de halte (in de richting van Amsterdam) en het aanpassen van de tegenhalte zodat op de rijbaan gehalteerd zal worden, zal weliswaar ruimte bieden voor een maatregel nabij de Dijkgraaf de Ruiterlaan, maar zal bij het nieuwe haltepaar zorgen voor een verslechtering van de verkeersveiligheid voor fietsverkeer.

Het verplaatsen van de haltekom voor de richting Amsterdam kent geen nadelige effecten op het gebied van verkeersveiligheid. Echter kan worden betwist of het behouden van bushalte Grote Ven opweegt tegen de financiële investering, de gevolgen voor drie bomen én de ruimtelijke impact. De Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener) en EBS (concessiehouder) kunnen instemmen met het verwijderen haltepaar Grote Ven. Deabri's die in het bezit zijn van de gemeente Edam-Volendam kunnen voor toekomstige projecten gebruikt worden.