



**Gemeente
Haarlem**

Verkeersadvies

Doorstroming Openbaar Vervoer – Houtplein

Gemeente Haarlem



Verkeersadvies

Doorstroming Openbaar Vervoer – Houtplein

Gemeente Haarlem

Documentatiepagina

Opdrachtgever:	Gemeente Haarlem
Titel:	Verkeersadvies – Doorstroming Openbaar Vervoer – Houtplein
Kenmerk:	2019/01/VADOVHOU
Versie:	2.0
Projectteam(s) opdrachtgevers:	████████████████████
Projectteam Verkeersatelier B.V.:	████████████████████ ██
Projectomschrijving:	Gemeente Haarlem heeft een nieuw ontwerp voor het Houtplein en aangrenzende kruisingen met de Tempeliersstraat en Frederikspark/Dreef. Onderzocht is wat het effect is op de doorstroming van het OV.
Trefwoorden:	Doorstroming OV, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, fiets, bushalte, Houtplein, gemeente Haarlem, provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Connexxion
Datum:	19 februari 2019

Inhoudsopgave

1	INLEIDING.....	3
1.1	Voorlopig Ontwerp	3
1.2	Onderzoeksvraag	4
1.3	Uitgangspunten voor het onderzoek	4
1.4	Leeswijzer	5
2	WERKWIJZE.....	7
3	DE VERKEERSCIRCULATIE EN INTENSITEITEN AUTO EN FIETS	9
3.1	De verkeerscirculatie	9
3.2	De huidige intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer	9
3.3	De toekomstige intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer	10
3.4	Het fietsverkeer	11
3.5	De kruispuntberekeningen	11
4	HET HUIDIGE GEBRUIK EN PRESTEREN VAN HET OPENBAAR VERVOER	13
4.1	De busroutes	13
4.2	De frequenties van de buslijnen	13
4.3	De rijtijden	14
4.4	Het aantal openbaar vervoerreizigers	14
5	DE RIJTIJDEN IN RELATIE MET DE KRUIPUNTBEREKENINGEN	15
5.1	Het vergelijken van de onderzoeksresultaten	15
5.2	De intensiteiten auto, fiets en OV in vergelijking met elkaar	15
6	DE EFFECTEN VAN HET VO-PLUS OP HET OV	17
7	CONCLUSIES.....	19
	REFERENTIES.....	21
	BIJLAGEN.....	23
	Bijlage 1: Kruispuntberekeningen – Goudappel Coffeng.....	25
	Bijlage 2: analyse reizigersaantallen en rijtijden Houtplein van MuConsult	37
	COLOFON	41

1 Inleiding

De gemeente Haarlem heeft een voorlopig ontwerp (VO) gemaakt voor het verplaatsen van de bushaltes in de Tempeliersstraat naar het Houtplein, inclusief de aanpassingen aan de kruisingen met de Tempeliersstraat en het Frederikspark/Dreef. Met dit VO wordt gestreefd naar het verhogen van de verblijfskwaliteit op het Houtplein door de verkeersfunctie in de openbare ruimte te verminderen. De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem hebben gezamenlijk aan Verkeersatelier gevraagd te onderzoeken wat de gevolgen hiervan zijn voor de doorstroming van het openbaar vervoer (OV). Het doel van dit onderzoek is om te toetsen of met het nieuwe ontwerp voor het Houtplein voldoende verbeteringen worden behaald voor de doorstroming van het OV zodat dit subsidiabel is voor de provincie.

1.1 Voorlopig Ontwerp

Voor het VO is een inspraakprocedure doorlopen van 2 oktober tot en met 12 november 2018. Naar aanleiding van de inspraakreacties is het VO aangepast. Het resultaat hiervan is het VO-plus. De belangrijkste wijziging in het VO-plus ten opzichte van het VO is het doortrekken van de fietsstraat op het Houtplein vanaf de Tempeliersstraat tot en met het Lorentzplein in zuidelijke richting. Hierdoor hoeft het autoverkeer in zuidelijke richting niet meer door krappe buurtstraten te rijden, zoals in het VO werd voorgesteld.



Figuur 1.1: Het VO-plus¹

¹ BRON: Haarlem Houtplein Okra 18-056 | 24-09-2018 van voor de inspraak

1.2 Onderzoeksvraag

De onderzoeksvraag is: *'Wat zijn de consequenties van het VO-plus van het Houtplein, inclusief de aangrenzende kruisingen met de Tempeliersstraat en het Frederikspark/Dreef, voor de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV?'*

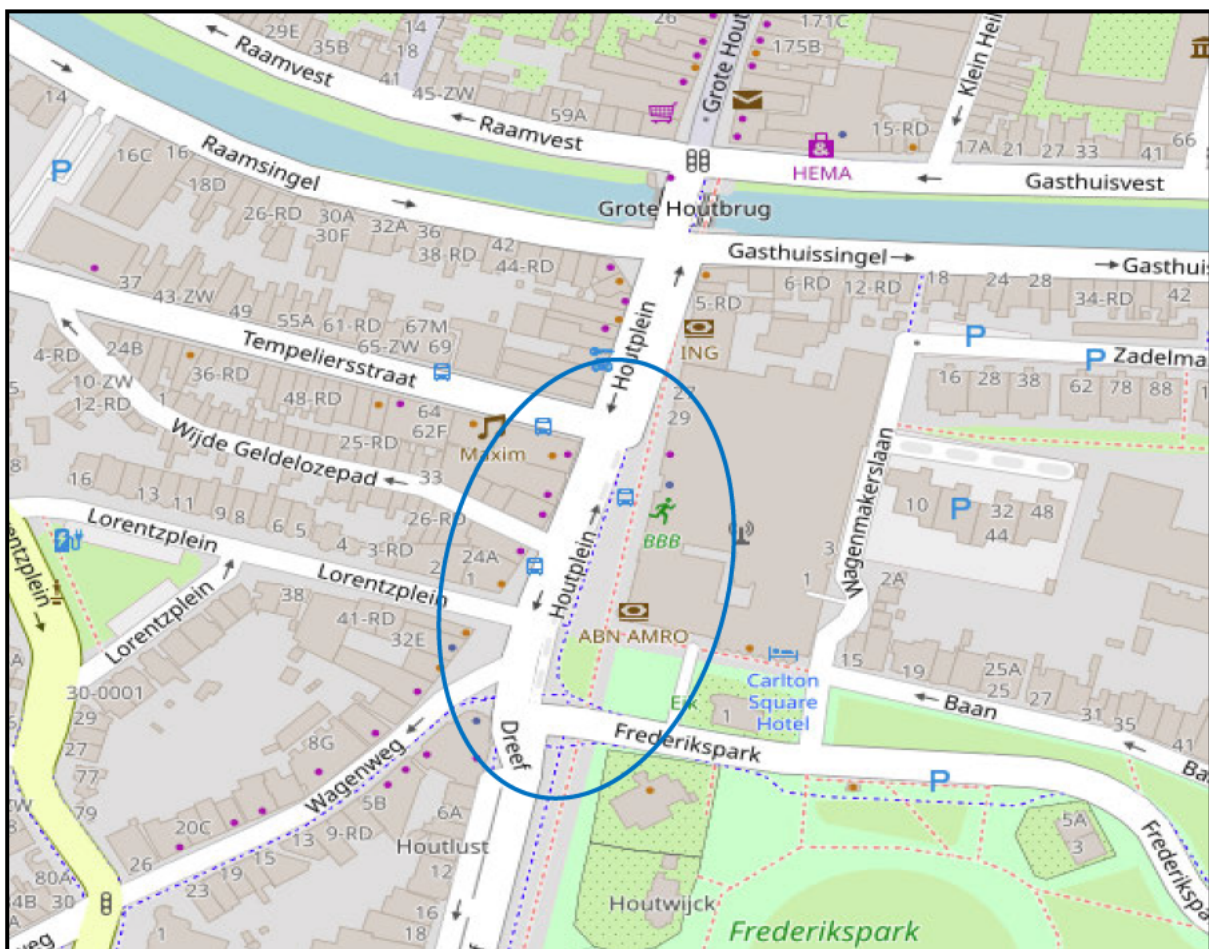
1.3 Uitgangspunten voor het onderzoek

Voor dit onderzoek zijn de volgende documenten als basis meegegeven:

- het VO-plus voor het Houtplein dat op 27 november 2018 door de gemeente Haarlem is verstrekt;
- het rapport Verkeersmeting Houtplein van Witteveen en Bos van 25 september 2018;²
- de aangereikte informatie uit het startgesprek van 3 december 2018;

De overige uitgangspunten zijn:

- het onderzoeksgebied betreft het Houtplein, inclusief de kruisingen met de Tempeliersstraat en het Frederikspark/Dreef. Zie hiervoor figuur 1.2: het onderzoeksgebied. Voor de verkeersafwikkeling wordt ook naar de kruisingen met de Raamvest – Gasthuisvest en Raamsingel – Gasthuissingel gekeken als het gaat om de functie van de verkeersregelinstantie;
- maatgevend voor het onderzoek naar de verkeersafwikkeling is de ochtendspits.
- voor de onderzoeken naar de rijtijden van de bussen is gekeken naar de bussen van Connexion, ervan uitgaande dat deze ook representatief zijn voor buslijn 50 van Arriva.



Figuur 1.2: het onderzoeksgebied³.

² BRON: Verkeersmeting Houtplein, Witteveen en Bos. 25 september 2018

³ BRON: www.openstreetmap.org

1.4 Leeswijzer

Het adviesrapport is als volgt opgebouwd. Na de inleiding in hoofdstuk 1 volgt in hoofdstuk 2 de werkwijze. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de huidige en toekomstige intensiteiten van de auto en de fiets. Ook komen in hoofdstuk 3 de kruispuntberekeningen aan de orde. Het OV komt in hoofdstuk 4 aan de orde, het gebruik ervan en de rijtijden. De resultaten van de kruispuntberekeningen en de werkelijke rijtijden van het OV worden in hoofdstuk 5 met elkaar vergeleken. Wat de effecten zijn van het VO-plus voor het OV wordt in hoofdstuk 6 beschreven. De conclusies staan daarna in hoofdstuk 7.

2 Werkwijze

Voor het onderzoek is de volgende werkwijze toegepast:

1. Schouw van de bestaande situatie
 - De huidige locatie is in de ochtendspits geschouwd op maandag 3 december en woensdag 16 januari. Deze informatie is meegenomen in de beoordeling van het VO-plus.
2. Interviews
 - Om meer inzicht te krijgen in de consequenties van het ontwerp voor het OV voor de belangrijkste concessieverleners (provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam), concessiehouder (Connexxion) en wegbeheerder (gemeente Haarlem) zijn er interviews met deze partijen afgenomen.
3. De huidige rijtijden en het gebruik van de bussen.
 - Voor de huidige situatie van de bussen is een analyse gemaakt van de rijtijden op basis van de dienstregeling en NDOV⁴-data (Nationale Data Openbaar Vervoer). De NDOV-data geeft inzicht in de werkelijke rijtijden. Er is een vergelijking gemaakt tussen de rijtijden in de ochtendspits en over de gehele dagen en bekeken of daar afwijkingen in zijn ten aanzien van de doorstroming.
 - Voor het gebruik van de bussen is gekeken naar het aantal doorgaande reizigers en de in- en uitstappers op het Houtplein en Tempeliersstraat. Bij elkaar geeft dit een goed beeld van hoe het OV gebruikt wordt en kan dienen voor de afwegingen tussen de belangen van de modaliteiten bij de uiteindelijke ontwerpkeuzes.
4. Het bepalen van de effecten op het OV
 - De gemeente Haarlem heeft de benodigde gegevens die ten grondslag liggen aan het ontwerp, in zoverre die aanwezig waren, toegestuurd. Dit betreft de toekomstige circulatie van het autoverkeer, de huidige en te verwachte intensiteiten, het VO-plus en een lijst met locaties waar de bussen al dan niet voordelen hebben van het nieuwe ontwerp.
 - Om meer inzicht te krijgen in de effecten voor het OV is gekeken naar de verkeersafwikkeling op de kruisingen van het Houtplein met de Tempeliersstraat en het Frederikspark/Dreef. Met OMNI-X zijn daarvoor kruispuntberekeningen gemaakt. Met dit programma is berekend hoe de verkeersafwikkeling op de kruispunten in het onderzoeksgebied is en of er wachttijden ontstaan. Dit is zowel voor de huidige als toekomstige situatie gedaan zodat er inzicht is verkregen in de effecten van het VO-plus voor de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV.

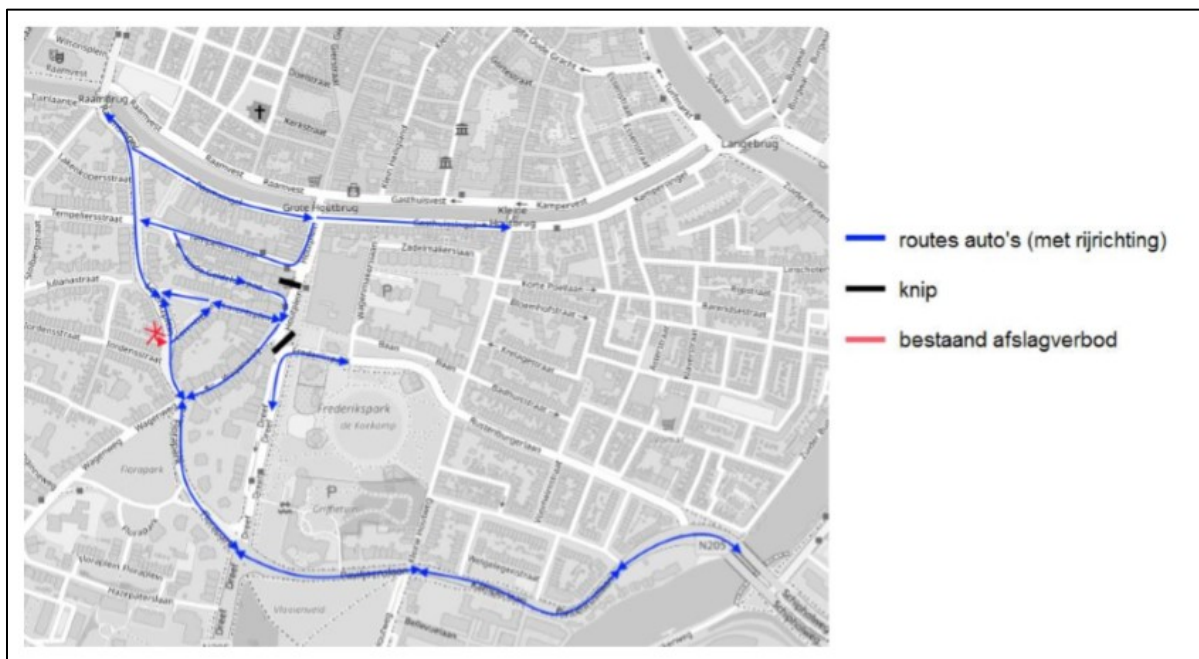
⁴ In het verleden ook wel GOVI-data (Grenzeloos Openbaar Vervoer Informatie) genoemd. In bijlage 2 staat deze term voor NDOV-data.

3 De verkeerscirculatie en intensiteiten auto en fiets

Om een overzicht te krijgen in de verkeerscirculatie en het gebruik van de infrastructuur worden deze hieronder uiteengezet.

3.1 De verkeerscirculatie

Voor de verkeerscirculatie is het overzicht gebruikt uit het rapport Verkeersmeting Houtplein van Witteveen en Bos van 25 september 2018.⁵ Dit is het overzicht uit het VO zoals in de inspraak is geweest. In het VO-plus is hier één wijziging op: het verkeer kan in zuidelijk richting via de fietsstraat meerijden de Wagenweg in. De knip ter hoogte van de Tempeliersstraat om het Houtplein op te rijden blijft daarmee intact.



Figuur 3.1: De nieuwe rijrichting conform het (oude) VO⁶

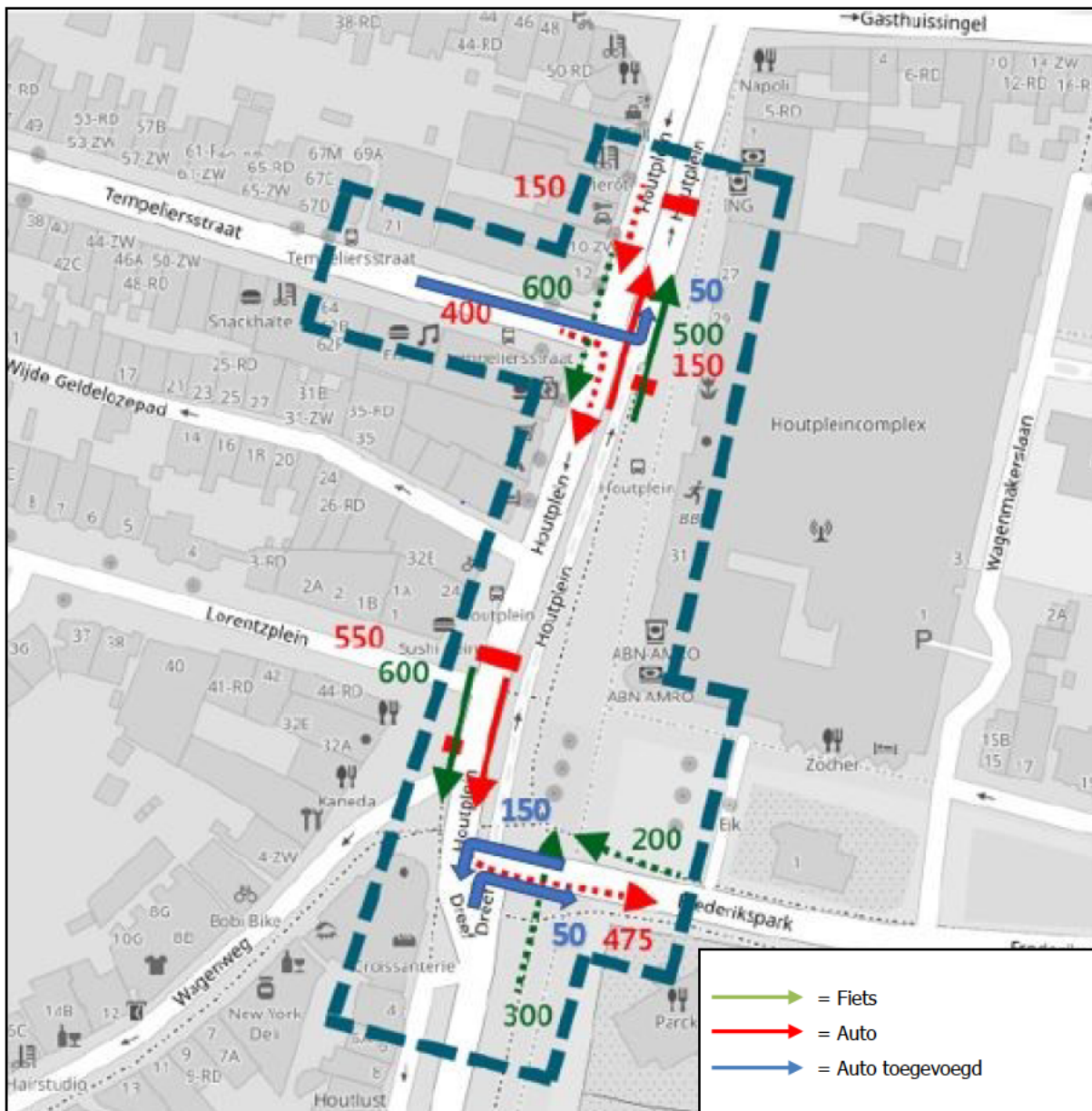
3.2 De huidige intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer

In opdracht van de gemeente Haarlem heeft het onderzoeksbureau Witteveen en Bos tellingen verricht op het Houtplein. Deze gegevens zijn opgenomen in onderstaande figuur. De weergegeven intensiteiten zijn per uur in de ochtendspits. Groen zijn de fietsers, rood het gemotoriseerd verkeer.

Voor het berekenen van de verkeersafwikkeling ontbraken de huidige intensiteiten van drie richtingen: vanaf de Tempeliersstraat linksaf, vanaf de Dreef rechtsaf richting Frederikspark en vanaf het Frederikspark linksaf de Dreef op. Deze zijn op basis van de huidige gegevens door Verkeersatelier ingeschat en afgestemd met Witteveen en Bos en de gemeente Haarlem. In blauw zijn de aangevulde verkeersstromen voor de huidige situatie opgenomen.

⁵ BRON: Verkeersmeting Houtplein, Witteveen en Bos. 25 september 2018

⁶ BRON: Verkeersmeting Houtplein, Witteveen en Bos. 25 september 2018



Figuur 3.2: De verkeerstellingen. Bron: Verkeersmeting Houtplein van Witteveen en Bos van 25 september 2018

3.3 De toekomstige intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer

Voor de toekomstige intensiteiten is door Witteveen en Bos op basis van expert opinion een inschatting gemaakt waarbij gekeken is naar: de actuele verkeerscijfers (uit de telling), de functie van de knip en modelruns uit het verleden met een soortgelijke maar wel afwijkende maatregel.

Witteveen en Bos schat in dat het doorgaande verkeer in zuidelijk richting met 3.000 mvt/etmaal afneemt. Een afname van 5.500 naar 2.500 mvt/etmaal. In noordelijke richting rijdt geen gemotoriseerd verkeer meer, uitgezonderd het OV. Van deze afname van 3.000 mvt/etmaal zal naar verwachting 2.000 mvt/etmaal via de N205 (Buitenrustlaan) rijden en 1.000 mvt/etmaal op een andere manier in het verkeersnetwerk oplossen.

3.4 Het fietsverkeer

Uit de tellingen van Witteveen en Bos bleek dat er 600 fietsers in zuidelijke richting de Tempeliersstraat passeren en 500 in noordelijke richting. Bij de kruising met het Frederikspark/Dreef zijn deze aantallen hetzelfde, waarbij er in noordelijke richting 200 van het Frederikspark af komen en 300 fietsers van de Dreef. Per etmaal rijden er zo'n 11.000 fietsers over het Houtplein.

3.5 De kruispuntberekeningen

Op basis van de huidige en toekomstige intensiteiten zijn kruispuntberekeningen gemaakt. Er is gekozen om deze kruispuntberekeningen met OMNI-X te doen. Dit is een rekenprogramma wat goed inzicht geeft in de verkeersafwikkeling van ongeregelde kruispunten. Met het programma OMNI-X is per kruispunt kwalificatie gegeven over de capaciteit versus de doorstroming. Dit laatste wordt uitgedrukt in een mogelijke gemiddelde wachttijd, zie tabel 3.3.⁷ Hierbij wordt de kanttekening gemaakt dat voor de input van de berekeningen alleen gegevens bekend waren van het aantal fietsers en gemotoriseerde verkeer, niet van de voetgangers. De gemiddelde wachttijd mag daarom niet letterlijk genomen worden. Wel geven de verschillende berekeningen tussen de huidige en toekomstige situatie goed inzicht in de kwalificatie van de doorstroming van het nieuwe ontwerp.

Tabel 3.3: kwalificatie van de doorstroming op de kruispunten

	kwalificatie	gemiddelde wachttijd	reserv capaciteit
A	zeer goed	< 10 sec/vtg	> 400 vtg/h
B	goed	10-15 sec/vtg	300-400 vtg/h
C	redelijk	15-25 sec/vtg	200-300 vtg/h
D	volbelast	25-45 sec/vtg	100-200 vtg/h
E	overbelast	> 45 sec/vtg	0-100 vtg/h
F	zwaar overbelast	---	< 0 vtg/h

De resultaten van de kruispuntberekeningen zijn in bijlage 1 opgenomen. Hierin zijn de volgende resultaten te zien. De afwikkeling op de kruising Tempeliersstraat – Houtplein wordt in de ochtendspits van de huidige situatie gekwalificeerd als 'volbelast'. Met de toekomstige afwikkeling bij het VO-plus is de kwalificatie van dit kruispunt 'zeer goed'. In de berekening gaat de gemiddelde wachttijd voor de bus rijdend vanuit de Tempeliersstraat tot met de kruising met Frederikspark 33 (29+4) seconden naar 12 seconden (6+6). Richting station is de gemiddelde vertraging in de huidige situatie 34 seconden (31 +3) en in de nieuwe situatie 6 seconden (3+3).

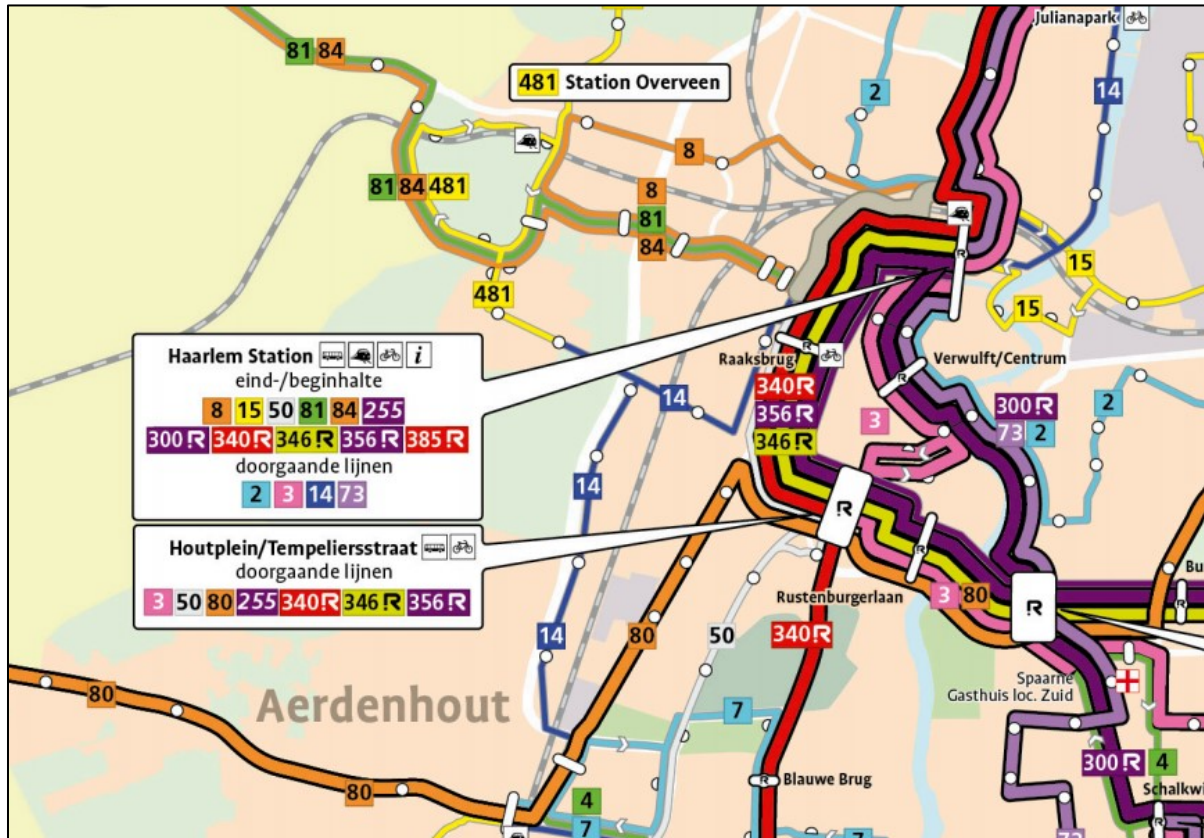
Zoals hierboven al aangegeven kunnen de secondes niet letterlijk worden genomen en is met name de kwalificatie van 'volbelaste' kruisingen naar 'zeer goed' van belang bij de beoordeling van het ontwerp voor de doorstroming van het OV.

⁷ BRON: Kruispuntberekeningen Houtplein, Goudappel Coffeng, 16 januari 2019

4 Het huidige gebruik en presteren van het openbaar vervoer

4.1 De busroutes

In de huidige situatie rijden de volgende buslijnen over het Houtplein.



Figuur 4.1: de buslijnen die over het Houtplein rijden⁸

4.2 De frequenties van de buslijnen

Tabel 4.1: Frequenties van de buslijnen⁹

Frequentie buslijnen in de ochtendspits per uur			
Buslijn	richting		richting west (Station)
	oost		
3	4		4
50	4		4
80	4		4
255	5		5
340	8		7
346	10		7
356	8		8
567	0		0
680	0		3

⁸ BRON: www.connexxion.nl/data/upload/12_Haarlem_IJmond_18-19_v2web.pdf

⁹ BRON: www.connexxion.nl/dienstregeling

4.3 De rijtijden

Voor de bepaling van de rijtijden is gekeken naar de werkelijk gerealiseerde rijtijd tussen vertrek bij de eerste halte en aankomst bij de volgende halte van de ritten uit de NDOV-data. Hiervan is, conform de vervoerder gebruikelijk doet bij het opstellen van een dienstregeling, gekeken naar het 80^{ste} percentiel van de rijtijden in de ochtendspits en over de gehele dag.

Tabel 4.2: de rijtijden uit de NDOV-data

Rijtijden (in seconden) uit NDOV-data (80ste percentiel waarde)	uurblok 8.00 - 9.00		gehele dag	
	richting Dreef	richting centrum	richting Dreef	richting centrum
Spitslijn 255: Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan	186	136	148	131
Lijn 340: Tempeliersstraat – Blauwe Brug	220	216	201	199
Lijn 346: Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan	184	141	135	121
Lijn 356: Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan	179	135	133	121
Gemiddeld	192	157	154	143
Gemiddeld Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan	183	137	139	124

Uit de rijtijdanalyse blijkt het volgende:

- In de ochtendspits ligt de rijtijd van het traject Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan richting Dreef rond de 183 seconden. Richting centrum bedraagt de rijtijd 137 seconden.
- Over de gehele dag ligt op het traject Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan het 80ste percentiel van de rijtijd 15 seconden lager richting Dreef dan richting centrum. Bij het traject Tempeliersstraat – Blauwe Brug is de rijtijd per richting vrijwel gelijk.
- Richting Rustenburgerlaan is op het traject Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan de rijtijd 44 seconden langer in de ochtendspits dan op de rest van de dag. Richting centrum is dit verschil 13 seconden.
- Er is ook naar de rijtijden in de middagspits gekeken. Deze rijtijden liggen voor beide richtingen tussen de waarden van de ochtendspits en de rest van de dag

4.4 Het aantal openbaar vervoerreizigers

Uit de OV-chipgegevens, die aangeleverd zijn door Connexion, zijn door MuConsult de volgende reizigersaantallen te zien. De gegevens zijn voor alle bussen gezamenlijk.

De in- en uitstappers op het Houtplein en Tempeliersstraat:

- Halte Houtplein heeft per dag 840 in- en uitstappers (lijn 3).
- Halte Tempeliersstraat heeft in de ochtendspits voornamelijk instappers richting Dreef (276 van de 308). De uitstappers zijn wel redelijk gelijk verdeeld over de richtingen.
- Halte Tempeliersstraat heeft per dag 4.148 in- en uitstappers.

5 De rijtijden in relatie met de kruispuntberekeningen

Voor het onderzoek naar de mogelijke verbeteringen van het VO-plus voor het OV is gekeken naar de werkelijke rijtijden en zijn kruispuntberekeningen gemaakt. Hieronder worden deze resultaten met elkaar vergeleken.

5.1 Het vergelijken van de onderzoeksresultaten

Uit de analyse van de rijtijden van het OV bleek dat de bussen in de ochtendspits 44 seconden per rit meer rijtijd nodig hebben richting de Rustenburgerlaan, en richting het centrum 13 seconden. Deze vertragingen zijn in lijn met de constatering uit de kruispuntberekeningen uit paragraaf 3.5. Hieruit bleek dat in de huidige situatie de bus in de richting van de Rustenburgerlaan in totaal zo'n 33 seconden wachttijd heeft en in de richting van het station 34 seconden. De methoden verschillen van elkaar waardoor de secondes niet letterlijk genomen moeten worden. Wel kan gesteld worden dat de resultaten in elkaars verlengde liggen en dat uit deze onderzoeken kan worden geconcludeerd dat het OV in de bestaande situatie duidelijk vertraging oploopt op en rondom het Houtplein.

5.2 De intensiteiten auto, fiets en OV in vergelijking met elkaar

Uit de onderzoeken is geconstateerd dat de omvang van het gemotoriseerde verkeer afneemt van zo'n 5.500 mvt/etmaal naar zo'n 2.500 mvt/etmaal. Het aantal fietsers in twee richtingen zit op zo'n 11.000. Het aantal OV-reizigers ligt op ruim 13.000 doorgaande reizigers en ruim 4.000 in- en uitstappers. Helaas zijn er geen gegevens over de voetgangers.

Kijkend naar de toekomstige gebruikers is een herinrichting van het Houtplein waarbij de fietsers en OV-reizigers meer ruimte krijgen goed te onderbouwen.

6 De effecten van het VO-plus op het OV

Hieronder worden de wijzigingen van het VO-plus toegelicht die effect hebben op het OV, of waarvan dat verwacht wordt, ten opzichte van de huidige situatie.

1. Minder zebrapaden
 - In de bestaande situatie zijn vier voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) aanwezig op en rondom het Houtplein. In het VO-plus zijn er twee VOP's opgeheven. De VOP's die verdwijnen worden naar verwachting in de huidige situatie niet veel gebruikt, zodat de bus maar beperkt voordeel heeft van het verdwijnen van de VOP's.
2. De voorrangssituatie bij de kruising Houtplein – Tempeliersstraat
 - Deze maatregel is in het VO-plus niet gewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie. Het doel van de voorrangmaatregel is in lijn met de structuurvisie waarin deze route onderdeel van het hoofdnetfiets is. Om veiligheidsredenen is begrip voor deze keuze ten aanzien van de voorrang. Indien de voorrang wordt omgedraaid, ontstaat de situatie van 'voorrang om de bocht'. Met een grote fietsstroom zoals hier leidt dit tot verkeersonveiligheid doordat er bij 'voorrang om de bocht' onduidelijkheden ontstaan over de voorrangssituatie. Daarnaast is de snelheid van de bus lager indien deze hier uit de voorrang is, wat ook de verkeersveiligheid ten goede komt. Doordat het verkeerslicht bij de Gasthuisvest wordt gehandhaafd komen de fietsers in groepen aanfietsen richting de Tempeliersstraat en ontstaan er hiaten voor het OV om de kruising over te steken. Dit is geen verandering ten opzichte van de huidige situatie.
3. Het kruispunt Houtplein – Tempeliersstraat wordt eenvoudiger
 - In de toekomstige situatie is er minder autoverkeer uit noordelijke richting over het Houtplein. De Tempeliersstraat wordt daarnaast eenrichtingsverkeer. Het resultaat is dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt eenvoudiger wordt. Uit de kruispuntberekeningen, zie bijlage 1, blijkt dat kwalificatie van de kruising verandert van 'volbelast' naar 'zeer goed'. Het OV heeft duidelijk voordeel van de voorgestelde maatregelen.
 - Een ander voordeel van het VO-plus is dat de bussen elkaar kunnen passeren op dit kruispunt, wat leidt tot een verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid voor het OV.
4. Het kruispunt Houtplein – het Frederikspark/Dreef
 - Doordat er geen autoverkeer meer vanuit noordelijke richting over het Houtplein rijdt vereenvoudigt de verkeersafwikkeling. Uit de kruispuntberekening blijkt dat de doorstroming ook op dit kruispunt verandert van 'volbelast' naar 'zeer goed'. Hier heeft het openbaar vervoer in ruime mate voordeel van de voorgestelde maatregelen.
5. Geen weefbewegingen meer tussen de bus en het fietsverkeer
 - In de huidige situatie moeten de bussen op het Houtplein in noordelijke richting en in de Tempeliersstraat in beide richtingen het fietsverkeer kruisen om bij de haltes te komen. Met het VO-plus hoeft dat niet meer, wat de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV ten goede komt. Ook voor de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer is dit een verbetering.
6. Voordeel voor de bus bij diverse kruisingen in de omgeving
 - Door de afname van het doorgaande autoverkeer op het Houtplein met zo'n 3.000 mvt/etmaal wordt het rustiger op de Rustenburgerlaan. Dit komt ten goede aan de verkeersafwikkeling op de kruispunten met de Kleine Houtweg en Buitenrustlaan. De bus heeft prioriteit in de verkeersregeling, maar er staat gemiddeld genomen wel een rij auto's voor het verkeerslicht te wachten op groen licht. Als de bus zich inmeldt moet hij de aanwezige auto's 'voor zich uit duwen' om door de regeling te komen. Met een afname van 300 auto's per spitsuur betekent dat zo'n 5 auto's per minuut en 8 auto's bij cyclustijd van 90 seconden. Met de afname van het doorgaande verkeer hoeft de bus dan gemiddeld 4 auto's minder voor zich uit de kruising over te duwen. Dit levert een rijtijdwinst op van zo'n 10 seconden per kruising, ervan uitgaande dat het 2 à 3 seconden per auto duurt om de kruising op te rijden.

- De kruising Tempeliersstraat – Van Eedenstraat wordt ook eenvoudiger doordat de linksaffer vanaf de Van Eedenstraat komend vanaf het zuiden eruit gaat. Dit geeft meer lucht in de regeling voor de doorstroming van alle modaliteiten, dus ook voor het OV.

7 Conclusies

De onderzoeksvraag was: *'Wat zijn de consequenties van het VO-plus van het Houtplein, inclusief de aangrenzende kruisingen met de Tempeliersstraat en het Frederikspark/Dreef, voor de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV?'*

Het onderzoek laat zien dat de onderzoeksvraag positief wordt beantwoord. De effecten van het VO-plus zijn een verbetering voor de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV. Met name doordat het doorgaande verkeer wordt geweerd wordt de verkeersafwikkeling op de kruisingen van het Houtplein met de Tempeliersstraat en het Frederikspark/Dreef aanmerkelijk verbeterd. Ook de doorstroming gaat er op vooruit bij de VRI's van de Rustenburgerlaan met de Kleine Houtweg en de Rustenburgerlaan met de Buitenrustlaan, evenals op de kruising Van Eedenstraat – Tempeliersstraat. Daarnaast zijn het verminderen van de VOP's en het vervallen van de weefbewegingen van de bussen over de fietsstroken om de haltes te bereiken positieve effecten in het ontwerp voor het OV.

Met het onderzoek naar de consequenties van het ontwerp voor het OV is naar één belangrijke doelgroep nog niet expliciet gekeken: de reiziger. Een groot voordeel voor de reiziger is natuurlijk dat er goede toegankelijke bushaltes komen in een mooi verblijfsgebied!

Referenties

CROW 2012

CROW (2012) *Publicatie 723: ASVV, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*, CROW, Ede

Bijlagen

- Bijlage 1: Kruispuntberekeningen – Goudappel Coffeng
- Bijlage 2: Analyse reizigersaantallen en rijtijden Houtplein van MuConsult

Bijlage 1: Kruispuntberekeningen – Goudappel Coffeng

Deventer
 Snipperlingsdijk 4
 7417 BJ Deventer
 Postbus 161
 7400 AD Deventer
 T +31 (0)570 666 222
 goudappel@goudappel.nl

Den Haag
 Casuariestraat 9a
 2511 VB Den Haag

Eindhoven
 Emmasingel 15
 5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
 F. HaverSchmidtwei 2
 8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
 De Ruyterkade 143
 1011 AC Amsterdam

adviseurs
 mobiliteit
**Goudappel
 Coffeng**

Verkeersatelier BV

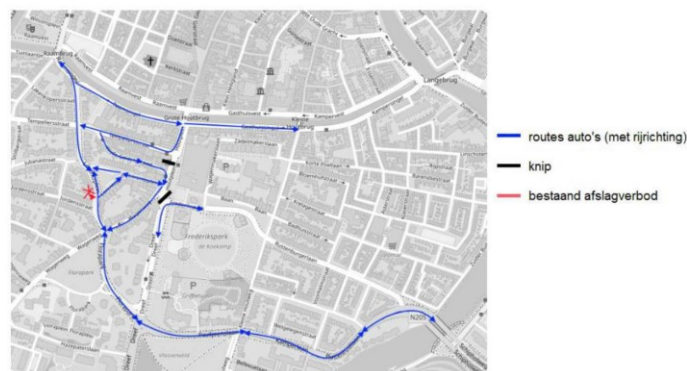
Kruispuntberekeningen Houtplein

Datum 15 februari 2019
 Kenmerk 003444.20190113.N1.05
 Eerste versie

1 Inleiding

De gemeente Haarlem is voornemens de verkeerscirculatie rondom het Houtplein te wijzigen en het wegontwerp te herzien. De verkeerscirculatiemaatregelen zijn weergegeven in figuur 1.1. Het aangepaste ontwerp is weergegeven in figuur 1.2. Op het kruispunt Houtplein – Tempeliersstraat krijgt het fietsverkeer in zuidelijke richting voorrang op het gemotoriseerde verkeer.

Verkeersatelier BV heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven een berekening uit te voeren voor het kruispunt Houtplein – Tempeliersstraat.



Tabel 1.1: Routes autoverkeer nieuwe situatie (bron: Witteveen & Bos)



Tabel 1.2: Voorlopig ontwerp (bron: OKRA, d.d. 14 november 2018)

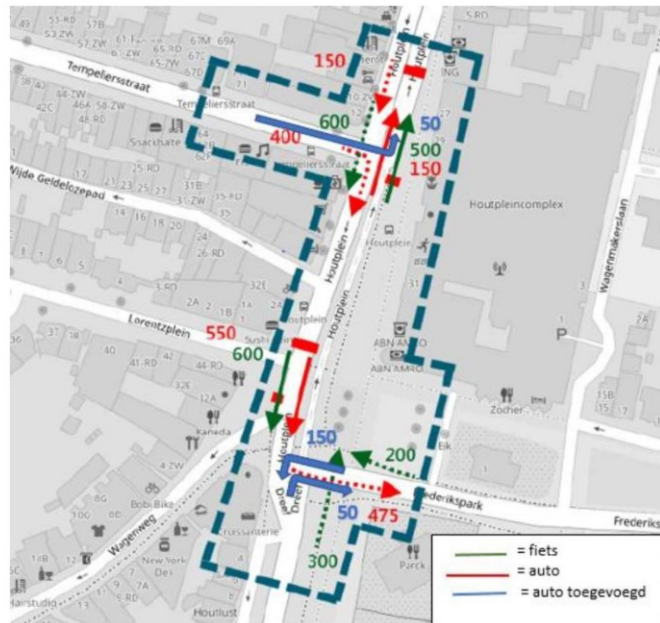
2 Intensiteiten

2.1 Fiets en gemotoriseerd verkeer

Witteveen & Bos heeft in 2018 tellingen gedaan (voor de wijziging van de verkeerscirculatie). In figuur 2.1 zijn de resultaten weergegeven.

Als gevolg van de wijziging in de verkeerscirculatie rondom het kruispunt Houtplein – Tempeliersstraat veranderen de verkeersstromen. Het gemotoriseerde verkeer kan uitsluitend nog vanuit het noordelijke deel het Houtplein op rijden (via de fietsstraat richting de Tempeliersstraat/Wagenweg). Het gaat om 150 motorvoertuigbewegingen per uur. In zuidelijke richting rijden 600 fietsen.

Op de verbinding Houtplein Zuid – Tempeliersstraat (en vice versa) rijdt uitsluitend openbaar vervoer.



Figuur 2.1: Telcijfers (bron: Witteveen & Bos)

2.2 Openbaar vervoer

Het aantal bussen is bepaald door de dienstregeling van Arriva (lijn 50) en Connexxion (ingaaende 9 december 2018) te raadplegen. In tabel 2.1 is de frequentie per buslijn weer-gegeven voor de ochtendspits (7.30 – 8.30 uur) en avondspits (16.30 – 17.30 uur).

lijn	ochtendspits- uur	richting oost		richting west	
		avondspitsuur	ochtendspitsuur	avondspitsuur	ochtendspitsuur
3 ¹	0	0	4	4	4
50	4	4	4	4	4
80	3	4	4	4	4
255	5	5	5	5	5
340	8	7	7	8	8
346	12	8	8	9	9
356	8	8	8	8	8
567	0	0	0	1	1
680	0	0	3	0	0
totaal	40	36	43	43	43

Tabel 2.1: Frequentie per buslijn in de Tempeliersstraat per richting per uur (dienstregeling 2018 – 2019)

Bij een kruispuntberekening worden typen (motor-)voertuigen omgerekend naar personenauto-equivalenten (pae). Hierdoor wordt rekening gehouden met de lengte van een (motor-)voertuig en daarmee de beschikbare restcapaciteit op een kruispunt. Een auto is 1 pae.

De meeste buslijnen rijden met standaard materieel. Uitzondering daarop zijn de lijnen 346 en 356. Lijn 346 rijdt met dubbeldeks bussen en lijn 356 rijdt met gelede bussen. De vertaling in pae² is als volgt:

- (brom-)fiets = 0,2 pae;
- standaard bus + dubbeldeksbus = 2,0 pae;
- gelede bus = 2,3 pae.

Er is geen informatie over aantal voetgangers bekend.

¹ Lijn 3 rijdt nu via het Houtplein – Gasthuisvest/Gasthuissingel. Aangenomen is dat lijn 3 in de nieuwe situatie via de Tempeliersstraat gaat rijden (uitsluitend in de richting van het station), omdat het voor gemotoriseerd verkeer niet meer mogelijk is richting de Raamsingel/Gasthuissingel te rijden.

² Bron: NHTV, Verkeerslichtenregelingen op kruispunten, ir. A. Wilson, NHTV Hogeschool voor toerisme en verkeer, Breda, oktober 2000

lijn	richting oost		richting west	
	ochtendspitsuur	avondspitsuur	ochtendspitsuur	avondspitsuur
3	0	0	8	8
50	8	8	8	8
80	6	8	8	8
255	10	10	10	10
340	16	14	14	16
346	24	16	16	18
356	18	18	18	18
567	0	0	0	2
680	0	0	6	0
totaal	82	74	88	88

Tabel 2.2: Vertaling frequentie in pae (personenauto-equivalent) in de Tempeliersstraat per richting per uur

3 Kruispuntberekening Houtplein - Tempeliersstraat

3.1 Inleiding

Met het programma OMNI-X³ is de mate van verkeersafwikkeling op het kruispunt Houtplein - Tempeliersstraat bepaald. Het resultaat van OMNI-X is een kwalificatie A t/m F, welke weergegeven zijn in tabel 3.1.

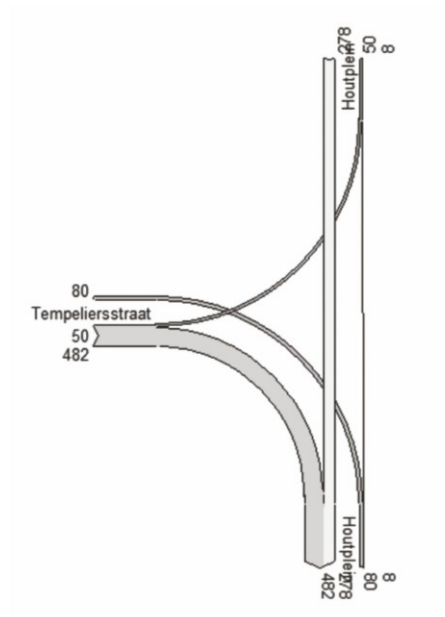
	kwalificatie	gemiddelde wachttijd	reserv capaciteit
A	zeer goed	< 10 sec/vtg	> 400 vtg/h
B	goed	10-15 sec/vtg	300-400 vtg/h
C	redelijk	15-25 sec/vtg	200-300 vtg/h
D	volbelast	25-45 sec/vtg	100-200 vtg/h
E	overbelast	> 45 sec/vtg	0-100 vtg/h
F	zwaar overbelast	---	< 0 vtg/h

Tabel 3.1: Mogelijke uitkomsten OMNI-X

3.2 Huidige situatie

De kruispuntberekeningen zijn uitgevoerd met OMNI-X. De kruispuntstromen in pae voor de (maatgevende) ochtendspits zijn weergegeven in figuur 3.1.

³ OMNI-X is een eigen rekenprogramma van Goudappel Coffeng BV om de afwikkelkwaliteit van kruispunten in beeld te brengen.



Figuur 3.1: Verkeersstromen in pae (ochtendspits)

In tabel 3.2 zijn de resultaten weergegeven.

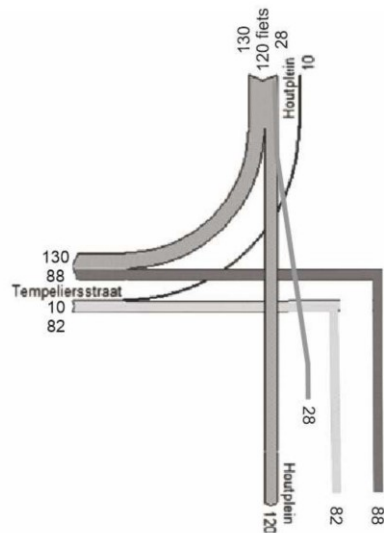
ochtendspitsuur	
Houtplein zuidzijde	
gemiddelde wachttijd (sec)	3
reservecapaciteit (pae)	1.158
kwalificatie	A (zeer goed)
Tempeliersstraat	
gemiddelde wachttijd (sec)	29
reservecapaciteit (pae)	106
kwalificatie	D (volbelast)
Houtplein noordzijde	
gemiddelde wachttijd (sec)	3
reservecapaciteit (pae)	1.222
kwalificatie	A (zeer goed)

Tabel 3.2: Resultaten doorrekening OMNI-X

Uit tabel 3.2 blijkt dat er sprake is van een volbelaste situatie op het kruispunt Houtplein - Tempeliersstraat.

3.3 Toekomstige situatie

De kruispuntstromen in pae voor de (maatgevende) ochtendspits zijn weergegeven in figuur 3.2.



Figuur 3.2: Verkeersstromen in pae (ochtendspits)

In tabel 3.3 zijn de resultaten van de kruispuntberekening weergegeven.

ochtendspitsuur	
Houtplein zuidzijde	
gemiddelde wachttijd (sec)	3
reservecapaciteit (pae)	1.031
Kwalificatie	A (zeer goed)
Tempeliersstraat	
gemiddelde wachttijd (sec)	6
reservecapaciteit (pae)	570
kwalificatie	A (zeer goed)
Houtplein noordzijde	
gemiddelde wachttijd (sec)	3
reservecapaciteit (pae)	1.222
kwalificatie	A (zeer goed)

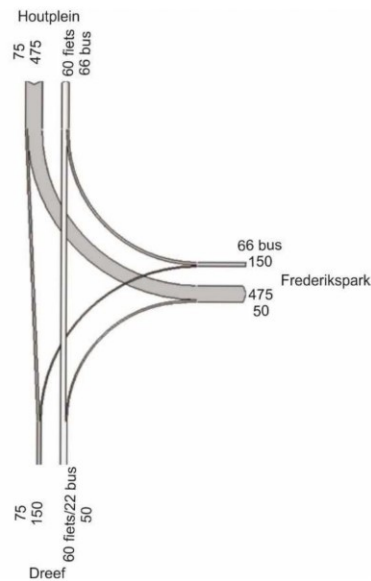
Tabel 3.3: Resultaten doorrekening OMNI-X

Uit tabel 3.3 blijkt dat er sprake is van een (zeer) goede doorstroming op het kruispunt Houtplein – Tempeliersstraat. Dit betekent dat er slechts gering tijdsverlies is. Het merendeel van de motorvoertuigen hoeft niet te wachten.

4 Kruispuntberekening Houtplein – Frederikspark - Dreef

4.1 Huidige situatie

De kruispuntstromen in pae voor de (maatgevende) ochtendspits zijn weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Verkeersstromen in pae (ochtendspits)

In tabel 4.1 zijn de resultaten van de kruispuntberekening weergegeven.

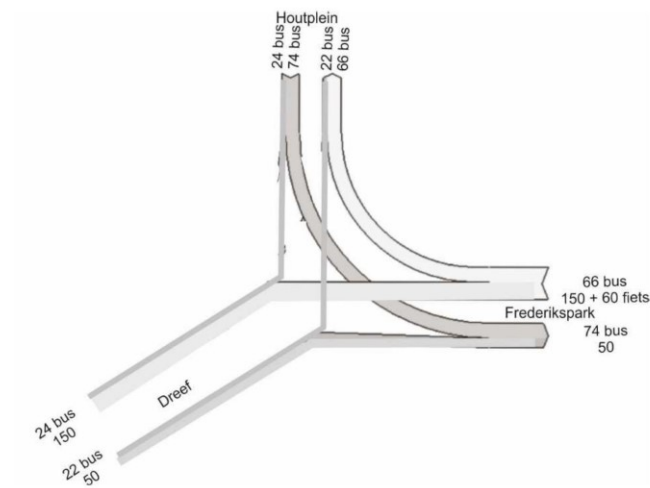
ochtendspitsuur	
Dreef	
gemiddelde wachttijd (sec)	3
reservecapaciteit (pae)	1.368
kwalificatie	A (zeer goed)
Frederikspark	
gemiddelde wachttijd (sec)	31
reservecapaciteit (pae)	105
Kwalificatie	D (volbelast)
Houtplein	
gemiddelde wachttijd (sec)	4
reservecapaciteit (pae)	795
kwalificatie	A (zeer goed)

Tabel 4.1: Resultaten doorrekening OMNI-X

Uit tabel 4.1 blijkt dat er sprake is van een volbelaste doorstroming op het kruispunt Houtplein - Dreef - Frederikspark.

4.2 Toekomstige situatie

De kruispuntstromen in pae voor de (maatgevende) ochtendspits zijn weergegeven in figuur 4.2.



Figuur 4.2: Verkeersstromen in pae (ochtendspits)

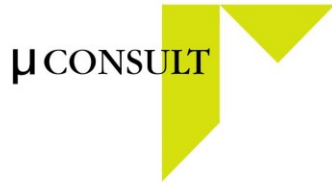
In tabel 4.2 zijn de resultaten van de kruispuntberekening weergegeven.

<u>ochtendspitsuur</u>	
Dreef	
gemiddelde wachttijd (sec)	3
Reservecapaciteit (pae)	1.310
Kwalificatie	A (zeer goed)
Frederikspark	
gemiddelde wachttijd (sec)	3
reservecapaciteit	1.224
Kwalificatie	A (zeer goed)
Houtplein	
gemiddelde wachttijd (sec)	6
Reservecapaciteit (pae)	603
Kwalificatie	A (zeer goed)

Tabel 4.2: Resultaten doorrekening OMNI-X

Uit tabel 4.2 blijkt dat er sprake is van een zeer goede doorstroming op het kruispunt Houtplein – Dreef – Frederikspark. De mate van verkeersdoorstroming verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

Bijlage 2: analyse reizigersaantallen en rijtijden Houtplein van MuConsult



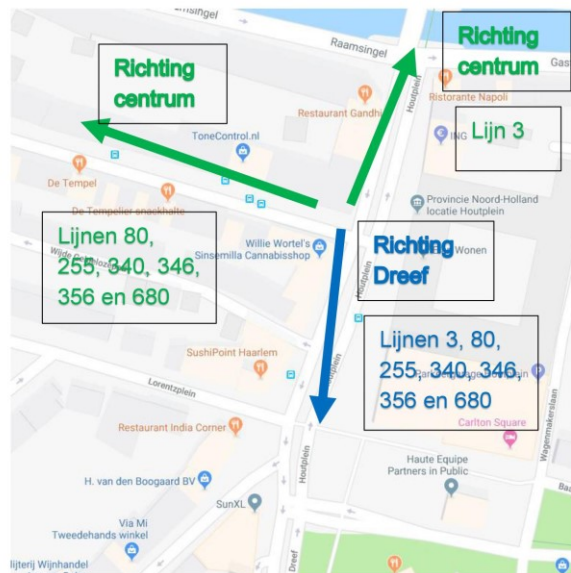
NOTITIE

Aan : Nico Molenaar
 Van : David Kik
 Datum : 18 januari 2019
 Betreft : Analyse reizigersaantallen en rijtijden Houtplein

Deze notitie geeft cijfermatig inzicht in het gebruik en de doorstroming van de bus bij het Houtplein in Haarlem (haltes Houtplein en Tempeliersstraat). Onderstaand geeft de belangrijkste conclusies uit de analyse van de reizigersaantallen, frequentie en rijtijden van Connexxion lijn 3, 80, 255, 340, 346, 356 en 680 dit traject bedienen. De nachtlijn N80 en Arriva lijn 50 zijn niet meegenomen in de analyse. Voor de analyse is gekeken naar een gemiddelde werkdag in november 2018.

1. Rijrichting

De rijrichting van de lijnen ingedeeld in richting Dreef en richting centrum volgens de onderstaande kaart. Lijn 3 is een uitzondering, daar is richting centrum de groene pijl naar het noorden.



2. Reizigersaantallen

Hierin is gekeken naar de frequentie en het aantal in- en uitstappers voor zowel de ochtendspits (uurblok 8:00-9:00) als de gehele werkdag. Wij beschikken niet over het aantal reizigers in ochtendspits van de lijnen in de concessie Haarlem-IJmond (lijnen 3 en 80). Voor deze lijnen is een inschatting gemaakt voor de ochtendspits op basis van de verhouding bij de andere lijnen.

Frequentie

- ▷ In het uurblok 8:00-9:00 passeren 86 bussen het Houtplein.
- ▷ Per dag passeren 1.084 bussen het Houtplein, 25% is een dubbeldeksbus.

Type bus	Aantal bussen per dag
13-meter bus	594
18-meter bus	239
Dubbeldeksbus	251
Totaal	1.084

In- en uitstappers

- ▷ Halte Houtplein heeft per dag 840 in- en uitstappers (lijn 3).
- ▷ Halte Tempeliersstraat heeft in de ochtendspits voornamelijk instappers richting Dreef (276 van de 308). De uitstappers zijn wel redelijk gelijk verdeeld over de richtingen.
- ▷ Halte Tempeliersstraat heeft per dag 4.148 in- en uitstappers.

3. Rijtijden

Hierin is gekeken naar de rijtijd in de dienstregeling van Connexxion en de werkelijke gerealiseerde rijtijden (van de lijnen in de concessie Amstelland-Meerlanden) uit GOVI data.

Rijtijd in de dienstregeling

- ▷ De dienstregeling geeft de rijtijden weer in minuten. Daarnaast variëren in de dienstregeling soms de rijtijden van verschillende lijnen op hetzelfde traject met een minuut. Deze twee elementen maakt het dat wij geen conclusies kunnen geven op basis van de dienstregeling.
- ▷ Wel zien we dat Connexxion in de dienstregeling voor een aantal lijnen een langere rijtijd inplant in de ochtendspits dan voor de rest van de dag.

Rijtijd in de dienstregeling

- ▷ Voor de bepaling van de rijtijden hebben wij gekeken naar de werkelijk gerealiseerde rijtijd tussen vertrek bij de 1^e halte en aankomst bij de volgende halte van de ritten uit GOVI. Hiervan hebben wij, conform de vervoerder gebruikelijk doet bij het opstellen van een dienstregeling, gekeken naar het 80^{ste} percentiel van de rijtijden in de ochtendspits en over de gehele dag.
- ▷ In de ochtendspits ligt de rijtijd van het traject Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan richting Dreef rond de 183 seconden. Richting centrum bedraagt de rijtijd 137 seconden.
- ▷ Over de gehele dag ligt op het traject Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan het 80^{ste} percentiel van de rijtijd 15 seconden lager op richting Dreef dan richting centrum. Bij het traject Tempeliersstraat – Blauwe Brug is de rijtijd per richting vrijwel gelijk.
- ▷ Richting Rustenburgerlaan is op het traject Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan de rijtijd 44 seconden langer in de ochtendspits dan in de rest van de dag. Richting centrum is dit verschil 13 seconden.
- ▷ Wij hebben ook naar de rijtijden in de middagspits gekeken. Deze rijtijden liggen voor beide richtingen tussen de waarden van de ochtendspits en de rest van de dag.

Rijtijden (in seconden) uit GOVI data (80ste percentiel waarde)	uurblok 8.00 - 9.00		gehele dag	
	richting Dreef	richting centrum	richting Dreef	richting centrum
Spitslijn 255: Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan	186	136	148	131
Lijn 340: Tempeliersstraat – Blauwe Brug	220	216	201	199
Lijn 346: Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan	184	141	135	121
Lijn 356: Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan	179	135	133	121
gemiddeld	192	157	154	143
gemiddeld Tempeliersstraat – Rustenburgerlaan	183	137	139	124

Colofon

Een rapportage van:

VERKEERSATELIER B.V.

J.J. Allanstraat 268b
1551 RS Westzaan
T: +31(0)85-3030627
W: www.verkeersatelier.nl

E: info@verkeersatelier.nl
KvK: 65411412
Bank: NL28 INGB 0007 2513 33
BTW nr. NL85 6101 382 B01

Titel:

Verkeersadvies – Doorstroming Openbaar
Vervoer – Houtplein

Datum:

19 februari 2019

Auteur(s):

████████████████████
██

Algemene voorwaarden

Op al onze diensten en mededelingen is DNR 2011 van toepassing.
DNR 2011 is gepubliceerd op de website van Verkeersatelier: www.verkeersatelier.nl

Copyright

© 2019 **VERKEERSATELIER B.V.**

Alle rechten voorbehouden. Het is niet toegestaan dit document geheel of gedeeltelijk te vermenigvuldigen of te distribueren aan derden zonder schriftelijke toestemming van **VERKEERSATELIER B.V.**



Onderwerp: Houtplein subsidie buiten uitvoeringsregeling

Aanwezig:

Provincie Noord Holland:

Gemeente Haarlem:

en

en

Gesprekverslag

Het project

- Het DO (definitief ontwerp) van de herinrichting van het Houtplein is voorgelegd aan het college. Hierin zijn de zienswijzen van de belanghebbenden (provincie en bewoners) op het VO (voorlopig ontwerp) deels meegenomen. Na een collegebesluit zal er formeel gereageerd worden op alle zienswijzen.
- De subsidieaanvraag en het projectplan moeten overeenkomen met de afspraken die zijn gemaakt tussen de gemeente en de provincie. Vooraf aan de aanvraag wordt er door [REDACTED] (beleidsmedewerker Mobiliteit bij de provincie) formeel een brief gestuurd. Hierin worden de afspraken over het project kort uiteengezet en wordt de gemeente uitgenodigd om een aanvraag in te dienen.
- De aanvraag wordt pas ingediend nadat de raad akkoord is met het plan. Het college neemt het besluit, maar de raad kan nog wel invloed hebben op het uiteindelijke resultaat.
- [REDACTED] en [REDACTED] zullen beiden aanwezig zijn bij de raadsvergadering.
- De aanbesteding zal nog dit jaar plaatsvinden. Voorlopige start van de uitvoering van het project wordt verwacht in het voorjaar van 2021. De planning van het project kan wijzigen na de voorbereiding van het UO (uitvoeringsontwerp) en de aanbesteding.
- Het heeft de voorkeur om het project in één fase uit te voeren.

Subsidieaanvraag/-voorwaarden

- De beoordelingstermijn van de subsidieaanvraag is 8 weken, in dit beoordelingsproces moet [REDACTED] inhoudelijk akkoord geven.
- Met de subsidieaanvraag moet een gedekte begroting worden ingediend. De provincie draagt maximaal €3,7 miljoen bij aan het project. Het is niet mogelijk om meer financiering aan te vragen bij de provincie. De overige kosten van de herinrichting zijn voor de gemeente. €1,3 miljoen is al toegekend, maar er wordt nog een aanvullende kredietaanvraag gedaan bij de raad. Op dit moment (VO+) ligt de raming voor de realisatie van de Herinrichting Houtplein en omgeving op €6,3 miljoen. Samen met Connexxion wordt de meest aannemelijke omleidingsroute tijdens het werk bekeken. Dit kan nog invloed op de raming hebben.
- In de subsidieaanvraag en de begroting moet duidelijk worden aangegeven welke kosten door de gemeente gefinancierd worden en voor welke activiteiten het geld van de provincie gebruikt gaat worden. De ambtelijke kosten van de gemeente zijn niet subsidiabel. Externe kosten wel.
- Bij de aanvraag wordt ook een projectplanning en voorschot voorstel ingediend. Deze zijn indicatief.

- Na aanbesteding van het project is er meer duidelijkheid over de planning en betalingsregeling met de aannemer. Deze dient vervolgens opnieuw met de provincie te worden gedeeld.
- Na aanbesteding van het project doet de gemeente een voorschot voorstel bij de provincie. Dit kan de volledige 80% zijn, mits het gemotiveerd is.
- Er geldt een rapportageverplichting.
- Er zit een verantwoordingsverplichting aan vast (check de ASV van de provincie). De verantwoording bestaat uit een jaarlijks rapportage. Hierin moet aan het eind van het jaar vermeld worden welke kosten in dat jaar zijn gemaakt en voor welke activiteiten. Wat is er al bereikt en uitgevoerd? Op deze manier worden projectresultaten gedeeld met de provincie.
- Aan het eind van het project moet er een accountantsverklaring, opleveringsresultaat en een eindverslag ingediend worden.
- Bijlagen bij de subsidieaanvraag: projectinformatie formulier van de provincie, DO, collegebesluit, inspraak van de Raad en brief van [REDACTED].

Vrijblijvend contact tussen de gemeente en [REDACTED] (beleidsmedewerker) en [REDACTED] (subsidieadviseur) van de provincie.

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van Haarlem
Postbus 511
2003 PB HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

BEL/MOB

Doorkiesnummer (023) [REDACTED]
[REDACTED]@noord-holland.nl

1 | 2

Betreft: Definitief ontwerp Houtplein, Tempeliersstraat e.o.

Verzenddatum

23 maart 2020

Kenmerk 1144903/1390691

Geacht college,

Uw kenmerk

In november 2018 hebben wij u onze zienswijze gegeven m.b.t. het Voorlopig ontwerp (VO) van het Houtplein, de Tempeliersstraat e.o. Inmiddels hebben wij kennis genomen van de stukken van het VO+, welke op 12 december 2019 zijn behandeld in de raadscommissie Beheer. Wij concluderen hieruit dat in voldoende mate rekening is gehouden met de opmerkingen uit onze brief van november 2018. Wij beseffen dat gezien de beperkte ruimte en de vele eisen en wensen het niet mogelijk is dat alle wensen van de provincie kunnen worden gehonoreerd. Zo is een van de consequenties van het ontwerp dat buslijn 3 richting Haarlem-Noord niet meer over het noordelijke deel van het Houtplein kan rijden. De nieuwe route voor deze buslijn leidt tot een langere reistijd en een toename van de exploitatiekosten van € 60.000,- per jaar.

Wij hebben in het verleden meermalen aangegeven dat wij in onze begroting een bedrag van maximaal € 3,7 miljoen hebben gereserveerd voor de verbetering van de regionale functie van dit openbaar- vervoerknooppunt. Wij nodigen u uit om direct na de raadsbehandeling van het Definitief Ontwerp (DO) de subsidie-aanvraag bij ons in te dienen, waardoor de realisatie van dit project zo spoedig mogelijk van start kan gaan. Wij gaan er daarbij wel vanuit dat er bij de vaststelling van het DO geen negatieve gevolgen zullen zijn voor het openbaar vervoer ten opzichte van het VO+.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

██████████ Verkeer en Vervoer
██████████

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

Aanvraagformulier Subsidie Buiten uitvoeringsregeling

Om in aanmerking te komen voor een subsidie buiten uitvoeringsregeling, dient u met uw project in de provinciale begroting ('Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling') te zijn opgenomen.

- Heeft u een gesprek gehad met een beleidsmedewerker, waarna uw project in de provinciale begroting is opgenomen? ja nee

Als u bovenstaande vraag met 'nee' moet beantwoorden, komt u niet in aanmerking voor een subsidie buiten uitvoeringsregeling. Wij adviseren u om uw project te bespreken met een beleidsmedewerker. U kunt hiervoor, of voor andere vragen, contact opnemen met het Servicepunt Provincie Noord-Holland.

Als u de vraag met 'ja' kunt beantwoorden, komt u mogelijk wel voor subsidie in aanmerking. Een en ander is natuurlijk ook afhankelijk van de inhoudelijke beoordeling van uw project en het beschikbare budget.

Bij vragen kunt u contact opnemen met ons Servicepunt, tel. 0800 0200 600 (gratis), of per e-mail servicepunt@noord-holland.nl.

Opsturen

Uw papieren subsidieaanvraag stuurt u samen met alle benodigde bijlagen op naar:
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Sector Subsidies en Inkoop
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

U kunt uw aanvraag ook afleveren bij de balie van de Provincie Noord-Holland (Houtplein 33, 2012 DE) te Haarlem. U ontvangt dan een ontvangstbevestiging gedateerd op de datum van aflevering.

Invullen door aanvrager:

Naam van uw project: Herinrichting Houtplein
Aangevraagd bedrag: € 3.700.000

Let op:
*Onvolledig ingevulde formulieren kunnen door ons
buiten behandeling worden gelaten!*

Gegevens aanvrager / beoogd subsidieontvanger

1. **Naam (organisatie):** Gemeente Haarlem
2. **Postadres:** Postbus 511
3. **Postcode en plaats:** 2003 PB Haarlem
4. **IBAN (rekeningnummer):** XXXXXXXXXX
NB: Als u in de afgelopen twee jaar op dit rekeningnummer geen subsidie van de provincie Noord-Holland heeft ontvangen, voeg dan een kopie van een recent (digitaal) bankafschrift toe, waaruit de relatie tussen u(w organisatie), inclusief adresgegevens, en het rekeningnummer blijkt.
5. **Contactpersoon (binnen aanvragende organisatie of de particulier; contactgegevens van eventuele intermediair vult u verderop in):**
Naam: XXXXXXXXXX m / v
Rechtstreeks telefoonnummer: XXXXXXXXXX
E-mail: XXXXXXXXXX@haarlem.nl
Tenzij aanvrager wordt vertegenwoordigd door een gemachtigde/intermediair, wordt de ontvangst van de subsidieaanvraag via dit e-mailadres bevestigd.
6. **Kamer van Koophandelnummer:** 34369366
Vestigingsnummer KvK: ...
7. **Kunt u de BTW over dit project verrekenen of compenseren?**
 Ja, het BTW-nummer is NL001005650B01
In uw aanvraag hoeft u geen rekening met BTW te houden. U vult alle bedragen exclusief BTW in.
 Nee
In uw aanvraag moet u rekening met BTW houden. U vult alle bedragen inclusief BTW in.
8. **Heeft u de afgelopen drie belastingjaren "de-minimissteun" ontvangen?**
 Ja, het totaalbedrag over de afgelopen drie belastingjaren is: € ...
(stuur een de-minimisverklaring mee als bijlage bij dit aanvraagformulier)
 Nee
9. **Rechtsvorm:**
 Stichting
 Vereniging
 Overheid
 Bedrijf / Commerciële instelling
 Particulier, uw BSN is: ...
 Anders, namelijk: ...

De volgende twee vragen houden verband met staatssteun

10. Staat er ten aanzien van u een bevel tot terugvordering uit van de Europese Commissie ingevolge een eerder besluit van de Europese Commissie waarbij steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard?
 Ja
 Nee
11. Bent u een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in paragraaf 2.2 van de Communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun?
 Ja
 Nee

Indien van toepassing: Contactgegevens gemachtigde / intermediair

Als de aanvrager (beoogd subsidieontvanger) in het kader van deze subsidieaanvraag wordt vertegenwoordigd door een gemachtigde (contactpersoon is van een andere organisatie) dan moet een machtigingsverklaring worden meegestuurd waaruit blijkt voor welke handelingen deze intermediair is gemachtigd om op te treden namens de aanvrager.

12. Naam gemachtigde / intermediair: ...

13. Postadres: ...

14. Postcode en plaats: ...

15. Contactpersoon:

Naam: ... m / v

Rechtstreeks telefoonnummer: ...

E-mail: ...

De ontvangst van de subsidieaanvraag wordt via dit e-mailadres bevestigd.

Gegevens project

Gebruik voor projectgegevens de verplichte bijlage Projectinformatie.

Meegezonden bijlagen

Let op: uw aanvraag is pas compleet met de verplichte bijlagen.

- Formulier **Projectinformatie** (*verplicht, zie format op subsidieloket*)
- Kopie recent (digitaal) **bankafschrift** (*verplicht als u in de afgelopen twee jaar op het rekeningnummer geen subsidie van de provincie Noord-Holland heeft ontvangen. Zie opmerking bij vraag 4.*)
- Machtigingsverklaring** (*verplicht indien subsidieaanvrager wordt vertegenwoordigd door een gemachtigde / intermediair*)
- De-minimisverklaring** (*verplicht indien u afgelopen drie jaar de-minimisstun heeft ontvangen. Zie opmerking bij vraag 8.*)
- Afschrift(en) benodigde **vergunningen** en/of **onthefingen** (*indien van belang*)
- Locatieaanduiding** op kaart (*indien van belang*)
- Planning** werkzaamheden (*indien te weinig schrijfruimte in format projectinformatie*)
- Begroting** (*indien te weinig schrijfruimte in format projectinformatie*)
- Kasritme** tbv voorschot (*indien te weinig schrijfruimte in format projectinformatie*)
- Andere bijlage(n), namelijk:

Ondertekening

Let op: de ondertekenaar moet hiertoe bevoegd zijn!

De subsidieaanvrager verklaart:

- alle gegevens in het aanvraagformulier en de bijlage(n) naar waarheid en beste weten te hebben verstrekt,
- niet in surseance van betaling of in staat van faillissement te verkeren,

Aldus naar waarheid ingevuld en ondertekend,

Naam ...

Functie ...

Datum	Plaats	Handtekening
...	Haarlem	...

Projectinformatie bij subsidieaanvraag

Naam project: Herinrichting Houtplein en omgeving

Subsidieaanvrager: Gemeente Haarlem

Datum: @@-@@-@@@@

Om uw subsidieaanvraag inhoudelijk goed te kunnen beoordelen, moet u dit (ingevulde) formulier projectinformatie samen met het aanvraagformulier insturen.

Probeer bondig, maar duidelijk en concreet te zijn.

Onvolledige subsidieaanvragen kunnen door ons buiten behandeling worden gelaten!

1) Wat is het **doel** van het project?

De belangrijkste doelen van de herinrichting van het Houtplein en omgeving is het verbeteren van de doorstroming van het busverkeer en veiliger maken van de openbare ruimte voor alle verkeersdeelnemers. Daarbij moet het plein een eigen identiteit krijgen met een hoge verblijfswaarde en een groenbeeld gedomineerd door bomen van de eerste grootte en beplanting met een hoogwaardige kwaliteit.

2) Op welke **locatie** worden de activiteiten uitgevoerd?

Bij de herinrichting Houtplein en omgeving zijn de volgende straten betrokken:

- Houtplein van Raamvest tot Dreef
- Frederikspark tot Wagenmakerslaan
- Wagenmakerslaan
- Tempelierstraat
- Wagenweg
- Wijde Geldeloze pad
- Lorentzplein
- Parallellweg Dreef

3) Wat zijn de beoogde (concrete) **resultaten** van het project?

Het is belangrijk dat u zoveel mogelijk **meetbaar** maakt wat u met het project wilt bereiken. Zoals hoeveel meters of hectares worden er ingericht, of welke 'producten' of 'diensten' worden opgeleverd?

- **Verbetering verkeersveiligheid en leefbaarheid**
Door het verplaatsen van de bushaltes in de Tempelierstraat naar het Houtplein verbetert de veiligheid en leefbaarheid in de Tempelierstraat sterk. Door de "knip" op het Houtplein kan doorgaand verkeer niet meer vanaf de Houtbrug richting Dreef waarmee de intensiteit van het autoverkeer sterk afneemt. Het Houtplein wordt verkeersveiliger doordat de verschillende verkeerstromen worden gescheiden.
- **Verbetering kwaliteit openbaar vervoer**
Door de herinrichting van het Houtplein verbetert de doorstroming van het openbaar vervoer en ook de ruimtelijke kwaliteit van dit regionale openbaar vervoersknooppunt. Dit knooppunt is geschikt gemaakt voor de huidige busconcessie die doorloopt tot in 2032. Er zijn voldoende haltemogelijkheden die voldoen aan de nieuwste richtlijnen. Met de herinrichting van het Houtplein is rekening gehouden met de ruimtebehoefte van in- en uitstappende OV-reizigers. Deze ruimte wordt nadrukkelijk vergroend door het vervangen van de gekandelaberde platanen door lepen die vrij kunnen uitgroeien tot bomen van de 1^e grootte waarmee hitte stress op het plein wordt tegengegaan.

4) **Werkwijze:** hoe wordt het project uitgevoerd / uit welke onderdelen/activiteiten bestaat het project?

- Houtplein van Raamvest tot Dreef
 - o Opbreken en afvoeren van bestrating, inclusief fundering van slakken
 - o Opnemen maaiveldinrichting, incl. kunstwerk E=CM2
 - o Kappen van bestaande platanen

- Diverse grondwerken ten behoeve van riolering, verhardingen en aanbrengen van plantgaten
 - Aanbrengen van riolering inclusief afkoppeling hemelwater
 - Aanbrengen van verhardingen, inclusief fundering
 - Aanbrengen van straatmeubilair zoals fietsparkeervoorzieningen, zitelementen, verlichting,abri's en afvalbakken
 - Herplaatsen kunstwerk
 - (Ver)planten van bomen en aanbrengen sierbeplanting
- Frederikspark (tot Wagenmakerslaan)
 - Opbreken en afvoeren van bestrating inclusief fundering van menggranulaat
 - Opnemen en afvoeren maaiveld inrichting
 - Diverse grondwerken ten behoeve van riolering, verhardingen
 - Relinen bestaande riolering
 - Aanbrengen van verhardingen, inclusief fundering
- Wagenmakerslaan
 - Opbreken en afvoeren van bestrating, maaiveld inrichting, en fundering van menggranulaat
 - Diverse grondwerken ten behoeve van kolken en verhardingen
 - Aanbrengen van verhardingen, inclusief fundering
 - Aanbrengen van blokhagen
- Tempelierstraat
 - Opbreken en afvoeren van bestrating
 - Opnemen en afvoeren maaiveld inrichting en bushaltes
 - Kappen van bestaande bomen
 - Diverse grondwerken ten behoeve van kolken, verhardingen en aanbrengen van plantgaten
 - Aanbrengen van verhardingen, inclusief fundering
 - Aanbrengen van straatmeubilair zoals fietsparkeervoorzieningen, zitelementen, verlichting, ondergrondse containers en afvalbakken
 - Planten van bomen en aanbrengen sierbeplanting en blokhagen
- Wagenweg
 - Opbreken en afvoeren van bestratingen, inclusief fundering van menggranulaat
 - Opnemen en afvoeren maaiveld inrichting
 - Diverse grondwerken ten behoeve van riolering, verhardingen en aanbrengen van plantgaten
 - Vervangen riolering en afkoppelen hemelwater
 - Aanbrengen van verhardingen, inclusief fundering
 - Aanpassen kruising Wagenweg / Florapark
 - Aanbrengen van straatmeubilair zoals fietsparkeervoorzieningen en verlichting
 - Planten van bomen en aanbrengen blokhagen
- Wijde Geldeloze pad
 - Opnemen e herstraten met bestaande materialen
- Lorentzplein
 - Opbreken en afvoeren van bestratingen, inclusief fundering van menggranulaat
 - Opnemen en afvoeren maaiveld inrichting
 - Diverse grondwerken ten behoeve van kolken, verhardingen en aanbrengen van plantgaten
 - Afkoppelen hemelwater
 - Aanbrengen van verhardingen, inclusief fundering
 - Aanbrengen van straatmeubilair zoals fietsparkeervoorzieningen, zitelementen ondergrondse containers, afvalbakken en verlichting
 - Planten van bomen en aanbrengen blokhagen en sierbestrating
- Parallellweg Dreef
 - Opbreken en afvoeren van bestratingen
 - Opnemen en afvoeren maaiveld inrichting
 - Diverse grondwerken ten behoeve van kolken en verhardingen
 - Afkoppelen hemelwater
 - Aanbrengen van verhardingen, inclusief fundering
 - Aanbrengen van straatmeubilair zoals afvalbakken en verlichting
 - Aanbrengen DRIS, abri's

5) Wat is de **begindatum** van het project?

10 april 2017

6) Wat is de (geschatte) **einddatum** van het project?

3^e kwartaal van 2022

7) Geef een globale **tijdsplanning**: wanneer worden welke activiteiten uitgevoerd.

Vermeld hierbij minimaal **maand en jaartal** per (deel)activiteit.

Onvoldoende ruimte? Voeg een aparte planning als bijlage bij uw aanvraag.

<i>Fasering / activiteiten / mijlpalen</i>	<i>Geplande startdatum (dd-mm-jjjj)</i>	<i>Geplande einddatum (dd-mm-jjjj)</i>
Vorbereiding tot en met DO	10-04-2017	3 ^e kwartaal 2020
Werkvorbereiding en aanbesteding	3 ^e kwartaal 2020	1 ^e kwartaal 2021
Uitvoering werkzaamheden	1 ^e kwartaal 2021	3 ^e kwartaal 2022
Dit overzicht wordt ingevuld / gespecificeerd na aanbesteding en beschikbaarheid planning van de aannemer	.....	.....
...

8) **Projectpartners**: welke partijen werken op welk vlak mee aan het project?

Dit wordt aangevuld na aanbesteding van het werk

- Adviseur: Witteveen en Bos
- Aannemer:

9) Hoe verloopt de eventuele **overdracht** van de projectresultaten? (op welke wijze, aan welke organisaties)

Indien het project gereed en opgeleverd is wordt het gemaakte werk overgedragen aan de verschillende beheerafdelingen van BBOR gemeente Haarlem

10) Op welke manier wordt het toekomstig **beheer/onderhoud**, en daarmee de instandhouding van de projectresultaten, voor de lange termijn gewaarborgd?

Het beheer wordt uitgevoerd door de beheerafdelingen van BBOR gemeente Haarlem overeenkomstig vigerend beleid van de gemeente Haarlem

11) Wijze van **communicatie** naar de direct betrokkenen en de buitenwereld over het project. Als subsidie wordt verleend, hoe gaat u communiceren dat uw project (mede) mogelijk wordt gemaakt met financiële steun van de provincie Noord-Holland?

Nadat het college van burgemeester en wethouders het DO heeft vastgesteld, worden de zienswijzen en de reactie van de gemeente daarop openbaar. Het DO wordt ter bespreking naar de raadscommissie gestuurd. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, wordt hiervan op de hoogte gesteld.

Vervolgens wordt na de contractvorming en aanbesteding met de stakeholders gecommuniceerd zowel over de aanvang van het project en wat dit voor de directe omgeving zal betekenen. Ook tijdens de voortgang van het werk worden de belanghebbenden op de hoogte gehouden. De communicatie wordt uitgevoerd overeenkomstig de richtlijnen en het vastgestelde beleid van de gemeente Haarlem. Bij het project zijn zowel een omgevingsmanager en communicatieadviseur van de gemeente als een omgevingsmanager van de aannemer betrokken. Het werk wordt o.a. aangekondigd door een of meerdere bouwboarden waarop zowel de betrokken partijen zijn vermeld als dat het project is mogelijk gemaakt met financiële steun van de provincie Noord-Holland.

12) Geef aan welke **vergunningen/ontheffingen** u voor de uitvoering van de werkzaamheden heeft aangevraagd of nog moet aanvragen en of deze al zijn verleend.

***Let op:** u bent zelf verantwoordelijk voor het tijdig aanvragen en in bezit hebben van eventueel benodigde vergunningen/ontheffingen voor de uitvoering van uw project. Subsidieverlening betekent niet dat u geen vergunning(en)/ontheffing(en) meer hoeft aan te vragen of dat een vergunning-/ontheffingaanvraag automatisch is goedgekeurd! Informatie over provinciale vergunningen en ontheffingen vindt u in het Digitaal Loket*

op onze internetpagina www.noord-holland.nl onder 'Vergunningen, ontheffingen en toestemmingen'. Denkt u ook om eventuele gemeentelijke vergunningen of die van het waterschap.

- Omgevingsvergunning
 - o uitvoeren werken en werkzaamheden, slopen, verstoren gemeentelijke monument, kappen van bomen)
- Omgevingsvergunning (eventueel)
 - o verstoren rijksmonument
- Saneringsbeschikking (eventueel)
- Watervergunning
 - o Waterstaatwerken
 - o Onttrekken grondwater (eventueel)
- Ontheffing / vergunning Wnb gebieden (afhankelijk van resultaten onderzoek)
- Melding PAS (afhankelijk van resultaten onderzoek)
- Besluit onttrekking aan openbaarheid
- Verkeersbesluit
- Instemmingsbesluit

Specifiek voor aannemer:

- BUS-melding (afhankelijk van resultaten onderzoek)
- Sloopmelding
- Melding onttrekking grondwater
- Blbi- melding
 - o lozing bemalingswater
 - o werkzaamheden boven oppwaterlichaam
- verkeersbesluit (tijdelijk)
- Wion-melding
- Ontheffing bouwbesluit (eventueel)
- Melding Besluit bodemkwaliteit

13) Mocht u nog **andere informatie** willen delen, die van belang kan zijn bij de beoordeling van uw aanvraag, dan kunt u dat hier vermelden.

...

Ga verder met de financiële gegevens op de volgende pagina

Financiële gegevens

Let op: het is belangrijk dat u een sluitende begroting aanlevert. Eventuele co-financiers vermeldt u duidelijk in het schema onder 'financiering'. *Onvoldoende ruimte? Voeg een aparte begroting als bijlage bij uw aanvraag.*

• Specificatie kosten (begroting)

- Splits de totale kosten uit op onderdelen. Eventuele voorbereidingskosten, plankosten, onvoorziene kosten, etc. geeft u als aparte posten op.
- In het (digitale) aanvraagformulier geeft u aan of u de BTW over dit project wel of niet kunt verrekenen/ compenseren.
 - U geeft in uw begroting alle kosten **exclusief BTW** op als u de BTW **wel** kunt verrekenen/compenseren.
 - Als u de BTW **niet** kunt verrekenen/ compenseren, dan geeft u alle kosten **inclusief BTW** op, eventueel als aparte post.

Onderdeel	Kosten (€)
Vorbereidingskosten	830.000
Aannemingskosten	5.099.000
Uitvoeringsbegeleiding	800.000
...	...
...	...
...	...
Totale kosten begroot	6.729.000

• Financiering

- Geef per co-financier (ook uw eigen bijdrage) aan welk bedrag wordt ingezet en of dit al is verleend.

Naam	Bedrag (€)	Al verleend? ja/nee
Eigen bijdrage	3.030.000	Ten dele
Gemeente ...	...	...
Derden, nl. ...	...	...
Overige inkomsten / bijdragen, nl. ...	...	...
Gevraagde subsidie	3.700.000	nee
Totale financiering	6.729.000	

• Voorschot

- Een subsidie van minder dan € 10.000,- wordt direct vastgesteld en uitbetaald.
- Als u (meer dan) € 10.000,- aan subsidie vraagt: wilt u direct een **voorschot** ontvangen?
Een voorschot bedraagt maximaal 80% van het verleende subsidiebedrag en kan in termijnen worden uitbetaald.
 - Nee: u kunt altijd op een later moment bij een voortgangsrapportage alsnog om een voorschot vragen.
 - Ja: geef in onderstaand schema, vanaf de datum dat uw project start, in periodes van **drie maanden**, aan welke activiteiten en bijbehorende uitgaven plaats zullen vinden (het zogenaamde kasritme). Hierop bepalen wij het kasritme van de voorschotten.
Onvoldoende ruimte? Voeg een apart overzicht kasritme als bijlage bij uw aanvraag. Wij streven er naar om de verleende voorschotten in de eerste twee weken van iedere periode uit te betalen.

Opmerking: veranderingen in de uitvoering van de activiteiten moeten tijdig worden gemeld. Aan de hand daarvan kan onder meer het kasritme van de voorschotten worden bijgesteld.

Planning (d-m-jj)	(Deel-)activiteit	Verwachte uitgaven (€)	Gevraagd voorschot (€)	Toelichting
...-...-... Startdatum 1 ^e periode van drie maanden	- ... - ... - ...	...	...	...
...-...-... Startdatum 2 ^e periode van drie maanden	- ... - ... - ...	...	...	...
...-...-... Startdatum 3 ^e periode van drie maanden	- ... - ... - ...	...	...	...
...-...-... Startdatum 4 ^e periode van drie maanden	- ... - ... - ...	...	...	...
3 ^e kwart 2020 Etc. (voor meerjarige projecten)	- Voorbereidingskosten 2017 t/m DO - ... - ...	830.000 ...	456.000 ...	Verhouding bijdrage PNH / gemeente Haarlem is ca. 55 % - 45 % Voorschot voorbereidingskosten na vaststelling subsidie. Vervolg nader af te stemmen