

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. J. Gerritsen
BEL/GND

Telefoonnummer +31235143072
gerritsenj@noord-holland.nl

1 | 1

Verzenddatum

Betreft:

Toezening brief zienswijze provincie inzake aanpassing Houtplein

Kenmerk

918138/1152959

Geachte leden,

Uw kenmerk

De griffier van de commissie M&F verzocht ons ten behoeve van een statenlid de brief met de zienswijze van de provincie in het kader van de herziening van het Houtplein toe te zenden.

Zoals gebruikelijk worden dit soort verzoeken beantwoord in een brief aan Provinciale Staten. Wij hechten er namelijk aan dat alle leden van Provinciale Staten op de hoogte worden gebracht van het antwoord, opdat eenieder over dezelfde informatie kan beschikken.

Bijgaand ontvangt u een afschrift van de brief die op 12 november 2018 aan de gemeente Haarlem is verzonden inzake onze zienswijze voorlopig ontwerp Houtplein, Tempelierstraat e.o.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast



voorzitter

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

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.8.08

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Gemeente Haarlem
t.a.v. de heer R. Admiraal
Postbus 511
2003 PB HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

Dhr. D. Jacobs

BEL/MOB

Doorkiesnummer (023) 514 5242

jacobsh@noord-holland.nl

1 | 4

Betreft: Zienswijze Voorlopig ontwerp Houtplein, Tempeliersstraat e.o.

Verzenddatum

12 NOV. 2018

Geachte heer Admiraal,

Kenmerk 1144903/1144904

Hierbij doen wij u toekomen onze zienswijze m.b.t. het Voorlopig Ontwerp (VO) van het Houtplein, de Tempeliersstraat e.o.

Uw kenmerk

De zienswijzen m.b.t. onze rol als "bewoner" worden in een aparte brief toegezonden. Wij gaan in deze brief in op de invalshoek openbaar vervoer vanuit onze rol als vervoersautoriteit voor het openbaar vervoer.

Wij willen de gemeente Haarlem bedanken voor de constructieve wijze waarop het VO tot stand is gekomen. Het afgelopen jaar is intensief samengewerkt met de provincie en andere stakeholders om tot een set van gezamenlijke uitgangspunten te komen. Tot onze instemming ligt er nu een voorstel dat voorziet in een concentratie van alle bushaltes op het Houtplein en het begin van de Dreef.

Tevens wordt voorzien in het autoluw maken van het hele gebied (alleen bestemmingsverkeer is dan nog mogelijk). Hierdoor ontstaat de unieke mogelijkheid om het gehele leef- en verblijfsklimaat flink te verhogen, niet alleen van het Houtplein maar ook van diverse omringende straten zoals de Tempeliersstraat (alle bushaltes verdwijnen, waardoor het trottoir aan de noordzijde fors breder kan worden en er diverse nieuwe bomen kunnen worden geplaatst), de Dreef, het Frederikspark en de Rustenburgerlaan (deze laatste drie straten worden een stuk rustiger, want het doorgaande verkeer verdwijnt). Het Houtplein past dan weer in de hele keten Haarlemmerhout - Dreef - Houtplein - binnenstad en krijgt daarmee de allure die inmiddels kenmerkend is voor vele locaties in en rond de binnenstad van Haarlem.

Wij kunnen ons op hoofdlijnen vinden in het nu voorliggende VO, al hebben wij wel inhoudelijke opmerkingen over dit ontwerp. Voor de leesbaarheid hebben wij een onderscheid gemaakt in

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

Haarlem [2012 DE]

www.noord-holland.nl

hoofdopmerkingen (gerelateerd aan het openbaar vervoer) en detailopmerkingen (welke voornamelijk verkeerstechnisch van aard zijn). De detailopmerkingen zijn bijgevoegd in de bijlage bij deze brief. Beide categorieën opmerkingen maken integraal onderdeel uit van onze zienswijze.

Onze hoofdopmerkingen zijn:

1. Het heeft onze voorkeur dat het afslaande busverkeer op de route Houtplein – Tempeliersstraat voorrang krijgt. Het gevolg is dat rechts afslaande auto's vanaf de noordzijde van het Houtplein naar de Tempeliersstraat, alsmede de fietsers van noord naar zuid voorrang moeten verlenen aan de bussen. Voor de uniformiteit in het ontwerp dient dit dan ook te gelden voor de voetgangers. Ons voorstel is dan ook om de zebra aan de oostzijde van de Tempeliersstraat te vervangen door kanalisatiestrepen. Naar onze mening zijn er tussen de (afslaande) bussen genoeg hiaten voor de fietsers, voetgangers en recht afslaande auto's vanaf de noordzijde van het Houtplein om het kruispunt vlot en veilig te passeren. Mede doordat er in de Tempeliersstraat geen (vracht)auto's meer mogen rijden in oostelijke richting en in westelijke richting alleen bestemmingsverkeer mag rijden. Een situatie waarbij de fietsstroom voorrang heeft zal ertoe leiden dat de fietsstroom het kruispunt zonder af te remmen zal passeren. Denk daarbij ook aan e-bikes, speed-pedelacs en bromfietsers die het kruispunt met hogere snelheid zullen passeren dan overige fietsers. Daarbij is het niet ondenkbaar dat een situatie met voorrang voor de fietsstroom onveiliger is dan een situatie met voorrang voor de bus. Wellicht is het een optie om een verkeersveiligheidsaudit uit te laten voeren, met als doel antwoord te krijgen op de vraag welke voorrangssituatie de meest veilige oplossing biedt (in 2014 heeft RHDHV een audit uitgevoerd op het oude ontwerp). Tevens willen wij u in overweging geven om de ondergrondse infrastructuur geschikt te maken om in de toekomst verkeerslichten te plaatsen, mocht dit vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk zijn.
2. De route Frederikspark – Dreef wordt de doorgaande voorrangsroute voor het autoverkeer. Dan is het ook logisch om de fietsers, voetgangers alsmede het stad-uitgaande busverkeer voorrang te laten verlenen aan deze voorrangsroute. Als de oversteekplaatsen voor voetgangers (met kanalisatiestrepen) en fietsers worden gecombineerd met middengeleiders (extra wachtpunt), is de wachttijd voor deze verkeersdeelnemers op dit punt ook zonder zebra, beperkt.
3. Wij adviseren u dringend om de verkeerslichten op het kruispunt Gasthuisvest – Grote Houtstraat – Raamvest inclusief de huidige

vormgeving te handhaven. Het grote voordeel hiervan is dat de verkeerslichten kunnen worden beïnvloed zodra er een bus van lijn 3 richting Schalkwijk zich aanmeldt. Bovendien ontstaan hierdoor voldoende hiaten voor het verkeer op het kruispunt Raamsingel – Houtplein – Gasthuissingel. Dit is ook gunstig voor de bussen van lijn 3 richting het NS-station Haarlem die op deze route gaan rijden die anders geconfronteerd worden met een oneindige stroom fietsers richting het zuiden waaraan voorrang moet worden verleend.

4. Het VO voorziet, op het lange halteperron van de bussen aan de oostzijde van het Houtplein, in een aantal nieuwe bomen. Wij zijn blij met deze verfraaiing van het Houtplein, maar wijzen u erop dat de obstakelvrije zone van een halte moet minimaal 2 meter zijn (zie CROW publicatie 219c: Toegankelijkheid collectief personenvervoer - bussen). Wij stellen voor om de bomen ca. 1 meter oostelijker te plaatsen (en daarmee ook het achterliggende fietspad).
5. Wij zijn akkoord met de voorgestelde locatie van de halte Dreef en de uitvoering met halteren op de rijbaan. Om voldoende toekomstvast te zijn, moet de haltelengte tenminste 30 meter zijn.
6. Tot slot vragen wij uw aandacht voor de afwikkeling van de bromfietzers over het Houtplein alsmede de situering van de laad- en losplaatsen voor vrachtauto's. Wij gaan er vanuit dat er geen bromfietzers over de vrije busbaan en de bushaltes mogen rijden. Dit betekent dat er voor de bromfietzers goede alternatieven moeten worden gevonden, bijvoorbeeld via de nieuw aan te leggen fietspaden op het Houtplein. Tevens verzoeken wij u om de laad- en losplaatsen voor vrachtauto's zodanig te situeren in het plangebied, dat dit geen hinder heeft voor de doorstroming van het busverkeer.

De consequentie van dit VO is dat buslijn 3 richting Haarlem-Noord niet meer over het noordelijke deel van het Houtplein kan rijden. Deze bussen moeten dan vanaf het Houtplein eerst linksaf rijden naar de Tempeliersstraat om vervolgens via de Raamsingel weer de oude route via de Gasthuissingel te kunnen oppakken. Hierdoor ontstaat per rit een rijtijdtoename van 3 minuten, waardoor de exploitatiekosten voor het openbaar vervoer voor de provincie met ongeveer € 60.000,- per jaar toenemen. Deze extra exploitatiekosten worden (gedeeltelijk) gecompenseerd door onze wijzigingen op het VO waardoor de rijtijd op andere buslijnen die hier rijden in opdracht van de provincie Noord-Holland, lager worden. Bovendien wordt dan de betrouwbaarheid van de dienstregeling op alle buslijnen verbeterd.

Wij vertrouwen erop dat u bovengenoemde aspecten meeneemt in de overwegingen om tot een definitief ontwerp te komen. De provincie

denkt graag mee in dit proces, maar ook over de wijze waarop, in de uitvoeringsfase van dit project, de doorstroming van het openbaar vervoer wordt gewaarborgd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

Sectormanager Verkeer en Vervoer
dhr. Ir. P.P.N.M. Horck

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

CC: Vervoerregio Amsterdam
Provincie Zuid-Holland
Connexxion Openbaar Vervoer N.V.
Arriva Openbaar Vervoer N.V.

Bijlage 1 bij Zienswijze Voorlopig Ontwerp Houtplein, Tempeliersstraat e.o.

Autoroutes

1. Tempeliersstraat tussen Van Eedenstraat en Wijde Geldeloze pad blijft tweerichtingsverkeer voor auto.
2. Minder autoverkeer op Raamsingel, Houtplein en Tempeliersstraat; goed voor leefbaarheid en doorstroming OV op deze wegen en een verkeersveiligere situatie op het kruispunt Houtplein - Tempeliersstraat.
3. Minder linksafslaand autoverkeer richting Wijde Geldeloze pad; goed voor de doorstroming OV richting Van Eedenstraat.
4. Betere bereikbaarheid voor autoverkeer Wijde Geldeloze pad, Houtplein, Wagenweg en Lorentzplein vanaf noorden, westen en zuiden.
5. Betere bereikbaarheid parkeerterrein advocatenkantoor Oass&Kasem (op de hoek van de Tempeliersstraat met de Van Eedenstraat) vanaf noorden, westen en zuiden.

Tempeliersstraat - Van Eedenstraat

1. Bij voorkeur twee opstelstroken maken op de Tempeliersstraat vóór de Van Eedenstraat: 1 x rechtsaf en 1 x rechtdoor/linksaf. Zo kan rechtsafslaand verkeer (incl. veel bussen) vanaf de Tempeliersstraat in dezelfde fase rijden met linksafslaande bussen vanaf de Van Eedenstraat. De gemeente heeft hier al een ontwerp van klaar liggen.
2. Als aparte rechtsafstrook niet kan, dan huidige situatie handhaven op het gedeelte tussen Wijde Geldeloze pad en Van Eedenstraat (onder andere de Opgeblazen FietsOpstelStrook handhaven).
3. Rechtsaf mogelijk maken voor autoverkeer vanaf kruispunt Van Eedenstraat - Tempeliersstraat. Zie punt 1 bij Autoroutes.
4. Zebra niet aanbrengen, hier staan verkeerslichten dus kanalisatiestrepen zijn voldoende.

Gasthuisvest - Grote Houtstraat - Raamvest en Raamsingel - Houtplein - Gasthuissingel

1. Huidige verkeerslichten op kruispunt Gasthuisvest - Grote Houtstraat - Raamvest handhaven ten behoeve van doorstroming lijn 3 richting Houtplein, dus stopstreep op fietspad plaatsen. Huidige voorrangsregeling handhaven is OK.
2. Ruimere bocht nodig voor linksafslaande grote voertuigen vanaf Gasthuisvest, waaronder lijn 3.
3. Ruimere bocht nodig voor linksafslaande grote voertuigen vanaf Grote Houtbrug naar Gasthuissingel.
4. Ruimere bocht nodig voor rechtsafslaande grote voertuigen vanaf Raamsingel naar Houtplein.
5. Bredere rijbaan nodig voor grote voertuigen vanaf Gasthuisvest die U-bocht maken naar Gasthuissingel. Bovendien is deze bredere rijbaan nodig om te voorkomen dat groot voertuig dat op de Grote Houtbrug staat opgesteld om linksaf te slaan (moet voorrang verlenen aan tegemoetkomende fietsers en kruisende voetgangers), de doorgang blokkeert voor fietsers richting Houtplein.
6. Zebepad op de huidige plek laten liggen, zodat autoverkeer (inclusief lijn 3) zich kan opstellen tussen zebepad en rijbaan van de Grote Houtbrug/Houtplein. Dit bevordert de doorstroming op de route Raamsingel - Gasthuissingel, dus ook voor lijn 3 richting station.
7. Fietspad op de Grote Houtbrug in noordelijke richting breder maken in verband met de grote hoeveelheid fietsers die zich daar opstellen voor het verkeerslicht (conform breedte huidig fietspad op Grote Houtbrug).
8. Fietspad minimaal net zo breed maken als huidig fietspad aan oostzijde Dreef, dus 2,5 m. in plaats van 2,0 m. Immers, het fietspad op het Houtplein is veel drukker dan het fietspad op de Dreef en dan is het niet logisch dat het fietspad op het Houtplein smaller is dan het fietspad op de Dreef.
9. Huidige voorrangsregeling handhaven is OK. De route Raamsingel - Gasthuissingel - Kleine Houtweg - Rustenburgerlaan wordt bij omdraaien van de huidige voorrangsregeling anders te aantrekkelijk voor sluipverkeer (huidige route via Tempeliersstraat - Houtplein -

Frederikspark - Rustenburgerlaan is straks niet meer mogelijk vanwege de knip Houtplein). En de huidige voorrangsregeling bevoordeelt de noord-zuid gerichte dominante langzaam verkeersroute.

Houtplein - Tempeliersstraat

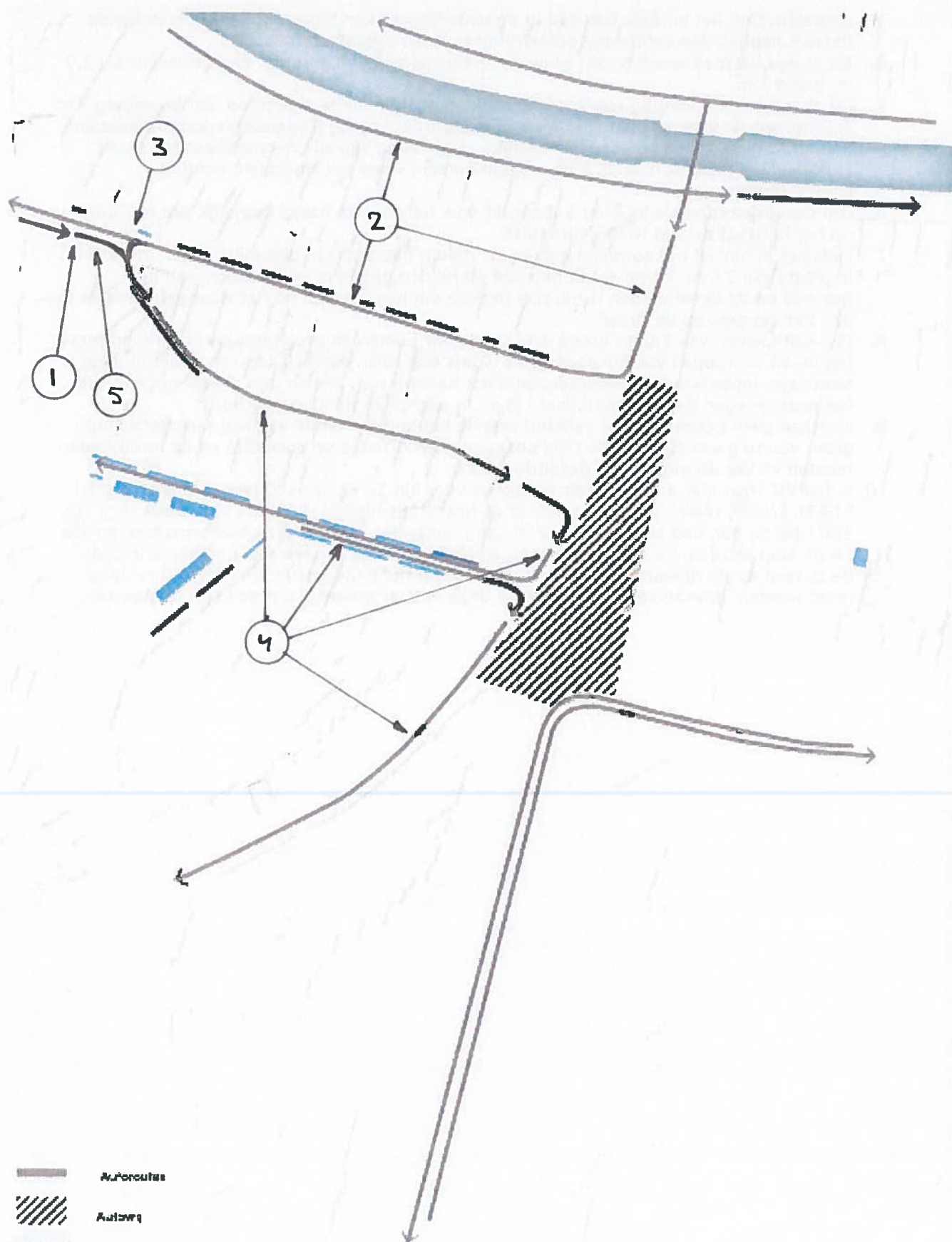
1. Autoverkeer vanaf het Houtplein-noord mag niet rechtdoor rijden, maar moet rechtsaf slaan richting Tempeliersstraat (m.u.v. buslijn 3). Dit betekent dat er een ruime bocht nodig is die afgestemd is op rechts afslaan grote voertuigen vanaf het Houtplein-noord en dat er geen smalle geleider mogelijk is tussen fietsers en autoverkeer.
2. Een verkeersveilige oplossing is gebaat bij een logische en eenduidige voorrangssituatie. De in het VO voorgestelde voorrangssituatie, waarbij het autoverkeer vanaf het Houtplein-noord voorrang moet verlenen aan kruisend busverkeer op de route Houtplein - Tempeliersstraat, terwijl fietsers vanaf het Houtplein-noord en overstekende voetgangers over de Tempeliersstraat voorrang hebben op kruisend busverkeer is een onmogelijke combinatie die niet voldoet aan de eisen aan een verkeersveilig ontwerp. Bovendien is deze voorrangssituatie niet met verkeersborden aan te geven. Er moet dus een keuze worden gemaakt tussen een situatie waarbij het busverkeer voorrang heeft op al het andere kruisende verkeer of een situatie waarbij busverkeer voorrang moet verlenen aan al het andere kruisende verkeer. Uit oogpunt van een goede doorstroming voor busverkeer gaat de voorkeur uit naar het volledig in de voorrang zetten van busverkeer op de relatie Houtplein - Tempeliersstraat. Dit betekent dus dat autoverkeer en fietsverkeer vanaf het Houtplein-noord voorrang moet verlenen en dat er geen zebrapad wordt aangelegd over de Tempeliersstraat. De verharding van de busbaan op het Houtplein loopt dan door tot en met de voetgangersoversteekplaats over de Tempeliersstraat (met kanalisatiestrepen aangegeven). De afwijkende verharding van de busbaan accentueert de voorrangssituatie ten gunste van bussen en het ondersteunt het gebod aan autoverkeer vanaf het Houtplein-noord om rechtsaf te slaan naar de Tempeliersstraat. Hoe minder autoverkeer rechtsaf slaat naar de Tempeliersstraat, hoe beter. Dit is onder andere de reden om tweerichtingsverkeer toe te staan op de Tempeliersstraat tussen de Van Eedenstraat en het Wijde Geldeloze pad.
3. Fietspad minimaal net zo breed maken als huidig fietspad aan oostzijde Dreef, dus 2,5 m. in plaats van 2,0 m. Zie punt 8 bij Raamsingel - Houtplein - Gasthuissingel.
4. Een halteperron van 3,0 m breed is te smal voor bomen en groenperkjes in verband met het in- en uitstappen van buspassagiers (soms ook rolstoelgebruikers) en in het in twee richtingen lopen van buspassagiers over het halteperron. Bomen zijn alleen mogelijk als het naastgelegen fietspad minimaal 1,5 m. in oostelijke richting opschuift.
5. Hier kan geen boom staan in verband met de benodigde ruimte van een rechtsafslaan groot voertuig vanaf het Wijde Geldeloze pad (bijvoorbeeld verhuisauto) en de uitritbanden moeten verder doorlopen om dezelfde reden.

Frederikspark - Dreef - Houtplein

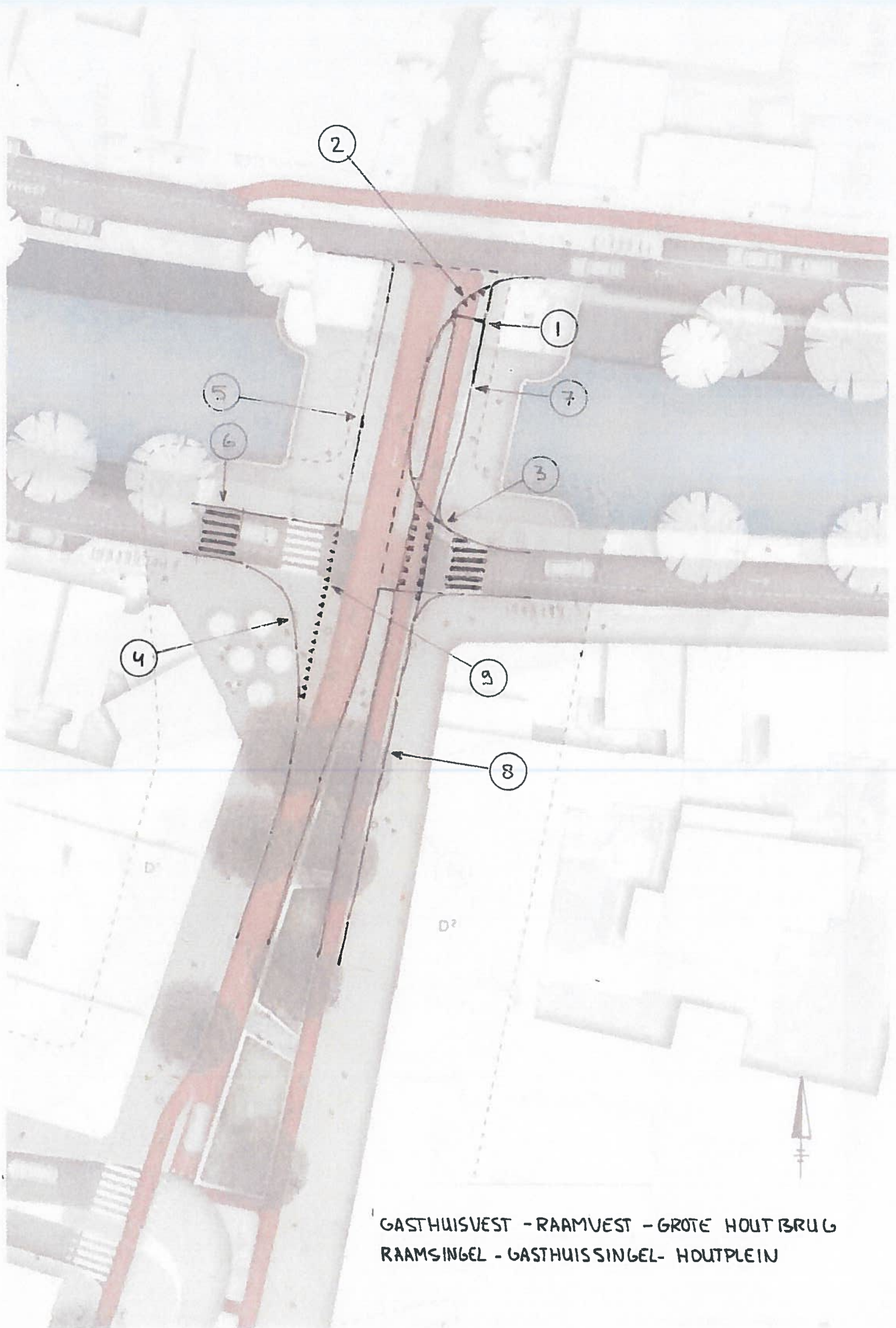
1. Als de route Frederikspark - Dreef de doorgaande voorrangsroute wordt, dan moeten overstekende fietsers/voetgangers voorrang verlenen aan autoverkeer op deze voorrangsroute. Het verdient aanbeveling om de oversteekplaatsen te combineren met een middengeleider. Zo heeft overstekend langzaam verkeer een steunpunt. Middengeleiders accentueren de doorgaande voorrangsroute (automobilisten hebben dan minder de neiging om het Houtplein op te rijden) en ze zorgen voor een soepele en ongehinderde afwikkeling van bussen die het Houtplein op- en afrijden.
2. Geen zebrapad aanleggen over Frederikspark als de route Frederikspark - Dreef de voorrangsroute wordt. Automobilisten vanaf de Dreef verwachten geen zebrapad en zien het zebrapad pas als op het einde van de bocht. Fietsers op de fietsoversteekplaats verlenen voorrang aan het autoverkeer en daar hoort volgens de richtlijnen geen zebrapad naast te liggen.
3. In de haakse bocht hoort voldoende bochtverbreding aanwezig te zijn. Niet alleen voor grote voertuigen op de route Frederikspark - Dreef maar ook voor bussen die het Houtplein op- en afrijden. Dit kan met handhaving van de huidige kant verharding in de binnenbocht. De kant verharding in de buitenbocht moet iets naar buiten worden

gebracht. Ook het huidige fietspad in de binnenbocht kan blijven liggen. Overstekende fietsers hebben dan voldoende opstelruimte tussen rijbaan en fietspad.

4. Dit stukje fietspad wordt straks in twee richtingen bereden en moet daarom minimaal 3,0 m. breed zijn.
5. Dit stuk fietspad dient bij voorkeur zo haaks mogelijk aan te sluiten op de Wagenweg. Dit accentueert de voorrangssituatie waarbij bestuurders op de Wagenweg voorrang hebben en het zorgt voor een zo soepel mogelijke afwikkeling van alle fietsrelaties die van dit stuk fietspad gebruik maken. Bijvoorbeeld fietsers vanaf het Houtplein richting Dreef/Frederikspark.
6. Om dezelfde reden als bij punt 5 dient dit stuk fietspad zo haaks mogelijk aan te sluiten op het fietspad dat het Houtplein kruist.
7. Fietspad minimaal net zo breed maken als huidig fietspad aan oostzijde Dreef, dus 2,5 m. in plaats van 2,0 m. Immers, het fietspad op het Houtplein is veel drukker dan het fietspad op de Dreef en dan is het niet logisch dat het fietspad op het Houtplein smaller is dan het fietspad op de Dreef.
8. Een halteperron van 3,0 m. breed is te smal voor bomen en groenperkjes in verband met het in- en uitstappen van buspassagiers (soms ook rolstoelgebruikers) en in het in twee richtingen lopen van buspassagiers over het halteperron. Bomen zijn alleen mogelijk als het naastgelegen fietspad minimaal 1,5 m. in oostelijke richting opschuift.
9. Hier kan geen boom staan in verband met de benodigde ruimte van een rechtsafslaand groot voertuig vanaf het Wijde Geldelozepad (bijvoorbeeld verhuisauto) en de uitritbanden moeten verder doorlopen om dezelfde reden.
10. In het VO staat hier een haltekom getekend voor lijn 50 en lijn 340 (zie ook dwarsprofiel F1-F2). Echter, zowel in de lengte als in de breedte is hier geen ruimte voor aanwezig. Lijn 340 rijdt nu nog met bussen van 12 m. lang, maar dat kunnen in de toekomst bussen van 18 m. lang worden. De enige wijze waarop hier een halte kan worden gecreëerd is door de bussen op de rijbaan te laten halteren, waarbij het halteperron 30 (18 + 12) m. lang moet worden. Bovendien is het alleen op deze manier mogelijk om een abri te plaatsen.

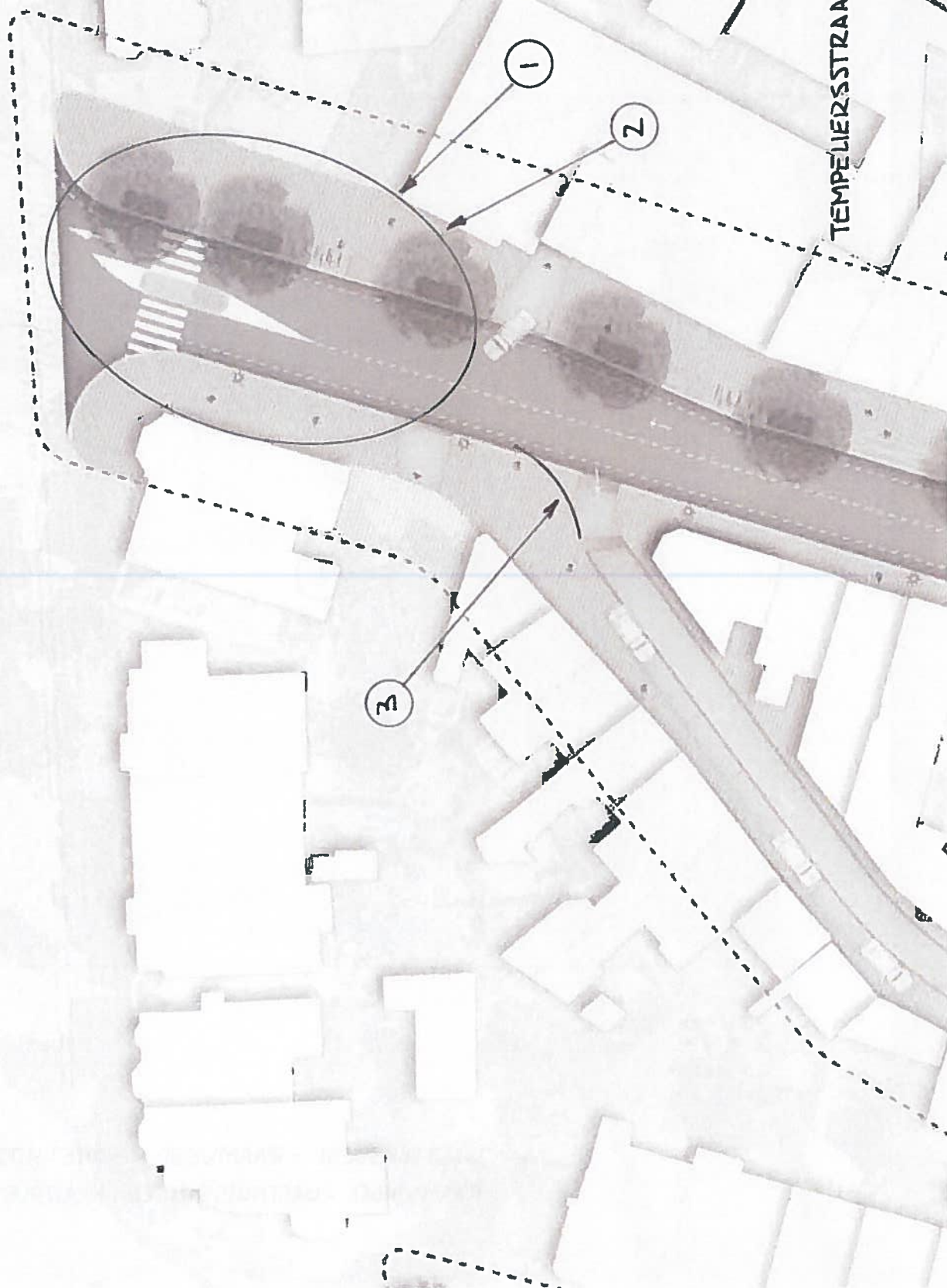


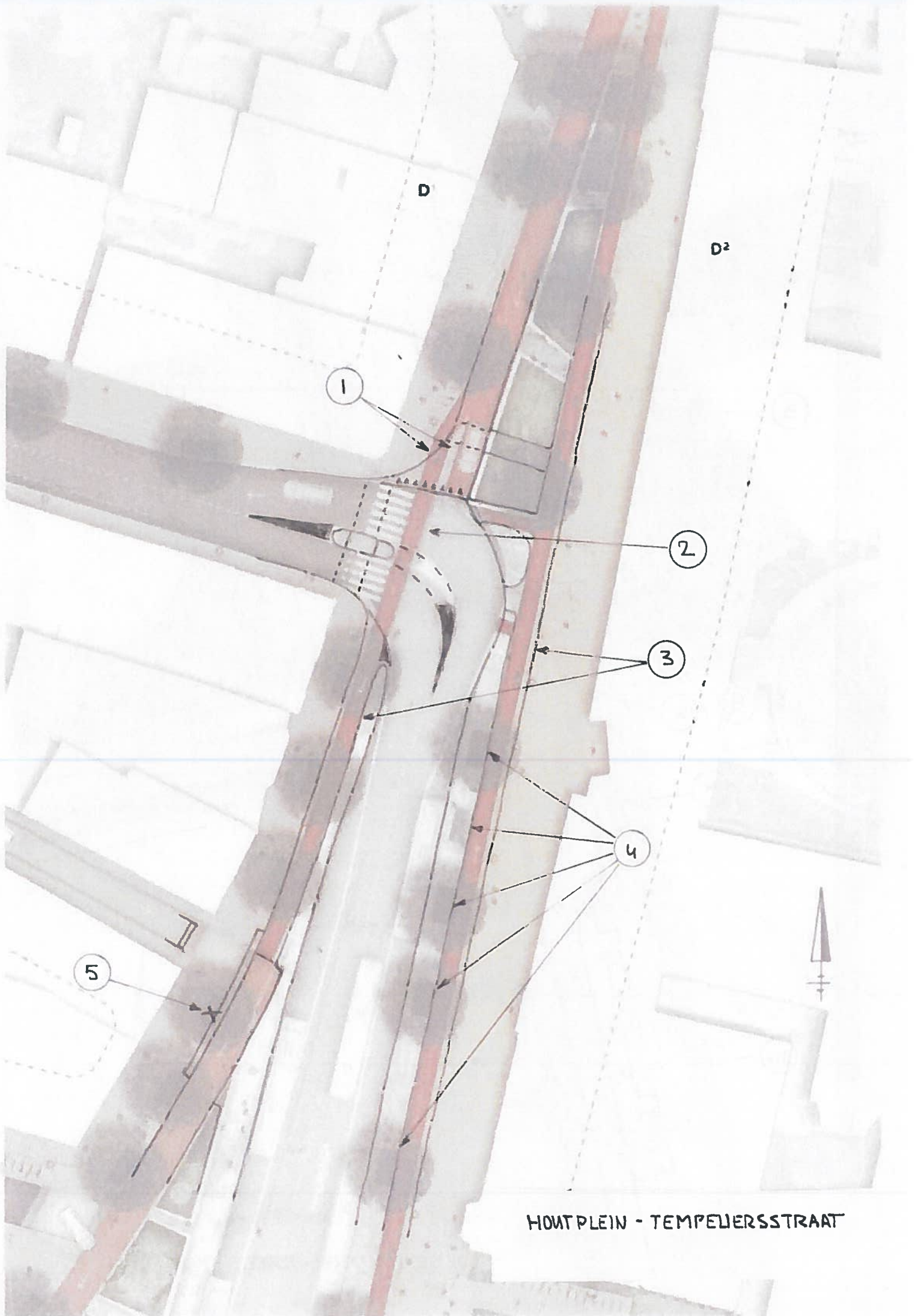
AANPASSEN AUTOROUTES



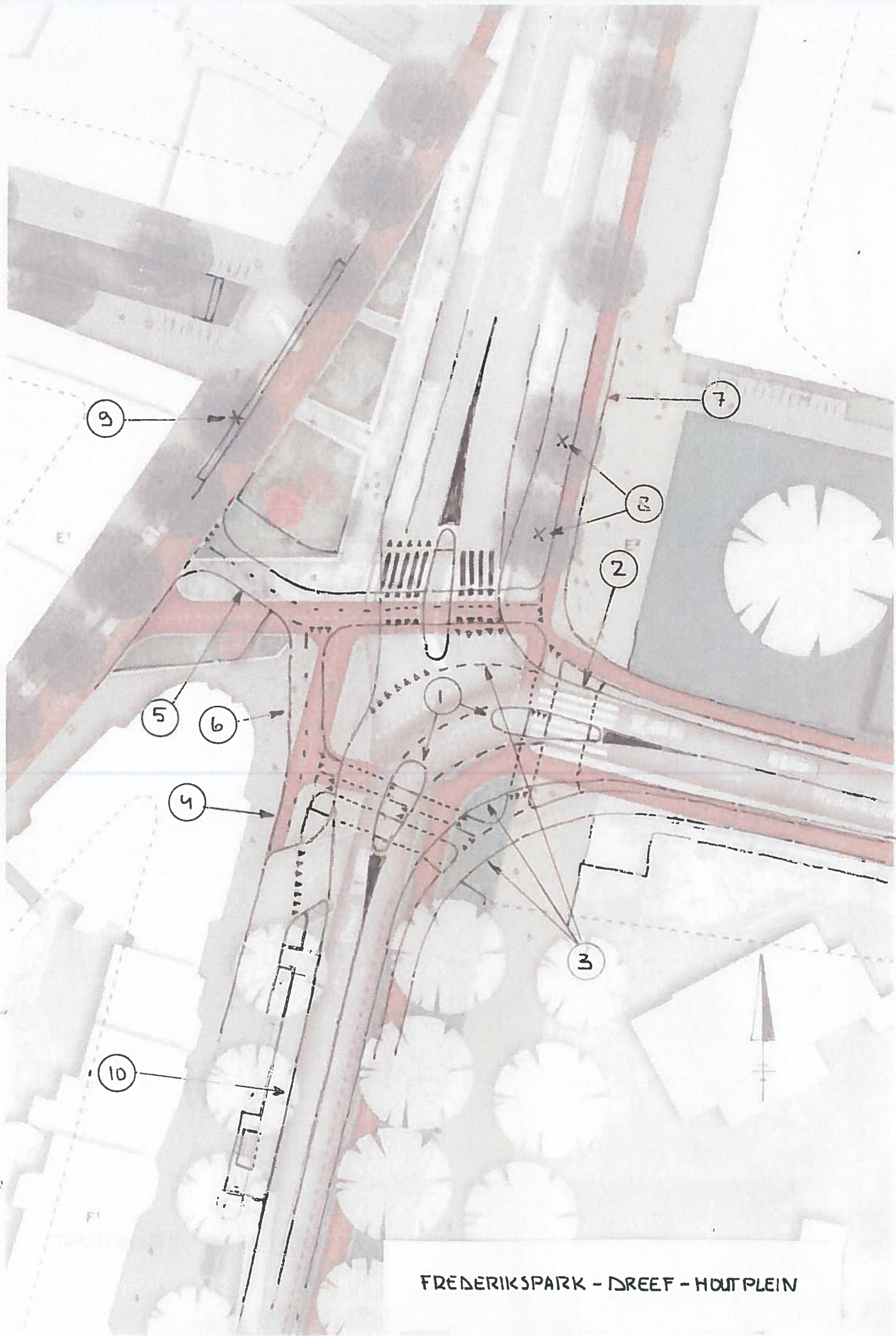
1 GASTHUISVEST - RAAMVEST - GROTE HOUTBRUG
RAAMSINGEL - GASTHUISsingel- HOUTPLEIN

TEMPELIERSTRAT - VAN EENENSTRAAT





HOUTPLEIN - TEMPELIERSSTRAAT



FREDERIKSPARK - DREEF - HOUTPLEIN