



Onderwerp Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting Houtplein en omgeving vrijgeven voor inspraak.	
Nummer	2018/559481
Portefeuillehouder	Snoek, M.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Admiraal, R.
Telefoonnummer	023-511 3879
Email	radmiraal@haarlem.nl
Kernboodschap	Haarlem wil van het Houtplein een gastvrije en goed functionerende entree van de stad maken. Dat doen we samen met bewoners, ondernemers en de verschillende belangenorganisaties. Het plein heeft een belangrijke functie voor het openbaar vervoer en het doorgaande fietsverkeer. Door de herinrichting van het plein en de omgeving worden deze functies en de leefomgeving sterk verbeterd. In juni (2018) is voor de herinrichting van het Houtplein een geheel nieuw participatie- en ontwerpproces gestart. Het resultaat van dit proces is een Voorlopig Ontwerp dat nu door het college wordt vrijgegeven voor inspraak.
Behandelaanpak voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie, omdat dit is toegezegd in het collegebesluit d.d. 23 november 2017. Eventuele aandachtspunten worden meegenomen in de inspraakprocedure.
Relevante eerdere besluiten	Brief wethouder Sikkema "Stand van zaken project herinrichting Houtplein en omgeving d.d. 12 april 2017. Collegebesluit "Beschikbaar stellen krediet voor voorbereiding herinrichting Houtplein en omgeving (nieuw voorstel) d.d. 23 november 2017. Informatienota "Voortgang Herinrichting Houtplein en omgeving" d.d. 24 juli 2017.
Besluit College d.d. 25 september 2018	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. Het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van het Houtplein en omgeving vrij te geven voor inspraak. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Haarlem wil van het Houtplein een gastvrije en goed functionerende entree van de stad maken. Dat doen we samen met bewoners, ondernemers en de verschillende belangenorganisaties. Het plein heeft een belangrijke functie voor het openbaar vervoer en het doorgaande fietsverkeer. Door de herinrichting van het plein en de omgeving worden deze functies en de leefomgeving sterk verbeterd.

In juni (2018) is voor de herinrichting van het Houtplein een geheel nieuw participatie- en ontwerpproces gestart. In de afgelopen periode zijn drie bijeenkomsten georganiseerd waar belanghebbenden en geïnteresseerden input konden leveren en konden meedenken over het nieuwe ontwerp. Daarnaast zijn vele individuele gesprekken gevoerd en stond een participatieplatform (www.houtpleininbeeld.nl) online.

Tijdens de eerste bijeenkomst (13 juni 2018) is vooral geluisterd naar de deelnemers en is uitleg gegeven over het online participatieplatform. Van het platform is vervolgens goed gebruik gemaakt want na een maand was er al een grote oogst van 265 wensen, eisen en belangen. Duidelijk bleek dat in de huidige situatie het Houtplein vooral als een door infrastructuur gedomineerde verkeersruimte wordt gezien. Komend vanuit de binnenstad is de singel met de Raamvest gevoelsmatig letterlijk het einde van de aantrekkelijke historische binnenstad. Als belangrijkste knelpunten in de huidige situatie werden genoemd:

- Uitstraling van het gebied sluit niet aan op beleidsmatig beoogde kwaliteitsniveau;
- Routes voor fietsers en voetgangers zijn onvoldoende qua fysieke maatvoering (in het bijzonder trottoirbreedte Tempeliersstraat);
- Gevoel van veiligheid ontbreekt (in het bijzonder op de kruispunten);
- Gebruik van ruimte door sluipverkeer auto heeft negatief effect op leefbaarheid gebied en beoogde doorstroming van busverkeer;
- Technische oplossingen voor materialisatie van de vloer, inrichting van de groeistandplaats voor bomen en beplantingen, als ook oplossingen voor afkoppeling van regenwater van het riool zijn niet meer van deze tijd.

Na deze eerste bijeenkomst zijn de verkeersonderzoeken, die ondertussen ook waren gestart, afgerond. Op basis hiervan én de ingekomen opmerkingen van de belanghebbenden zijn drie verkeerskundige varianten uitgewerkt.

Deze varianten zijn tijdens een tweede bijeenkomst (12 juli 2018) gepresenteerd. Aanwezigen konden vragen stellen en voor de gemeente was het een belangrijk moment om te peilen welke variant een voorkeur had. Uitkomst was een voorkeur om alle bushaltes te centreren op het Houtplein. Verder werd aangegeven dat de kruising met de Tempelierstraat veel aandacht moest krijgen vanwege de verkeersveiligheid. Als laatste werd input gegeven over circulatiemaatregelen voor autoverkeer in het plangebied. Om ook de mening van andere belanghebbenden te weten te komen zijn de varianten geplaatst op het participatieplatform.



2. Dilemma's en keuzes

Met de opmerkingen uit de tweede bijeenkomst en input uit het platform is in de zomerperiode toegewerkt naar een geoptimaliseerd verkeerskundig ontwerp dat vervolgens ruimtelijk is 'ingekleurd'. Uit alle input werd wel duidelijk dat op het Houtplein, eigenlijk een brede straat, een bijzonder grote claim rust. Er zijn veel bewoners, ondernemers en gebruikers met verschillende belangen die een veilige en leefbare omgeving verlangen. Tijdens dit proces zijn daardoor de volgende verkeerskundige dilemma's ontstaan en keuzes gemaakt.

Concessie openbaar vervoer

De discussie over het groot aantal (rode R-Net) bussen van de OV-concessie Amstelland – Meerlanden, een concessie van Vervoerregio Amsterdam (VRA), heeft het project in grote mate in zijn greep gehouden. Van meet af aan is duidelijk gemaakt dat bij het ontwerp rekening wordt gehouden met de bestaande OV-concessie. Dat was een vervelende boodschap, maar wel eerlijk en duidelijk. Zoals het college inmiddels heeft aangegeven gaat zij samen met concessiebeheerder VRA en vervoerders kijken of er mogelijkheden zijn om de druk op de route te verminderen. Wel blijven dit twee aparte trajecten en voldoet dit Voorlopig Ontwerp van het Houtplein aan de eisen die nodig zijn om een goede bereikbaarheid en doorstroming te garanderen volgens de huidige OV-concessie. Indien er in de toekomst minder haltes nodig zijn kan de inrichting simpel worden aangepast en kan de open gevallen ruimte bijvoorbeeld worden ingericht voor groenvoorziening of fietsparkeerplekken.

Voor buslijn 3 en 50 zijn de provincies Noord- en Zuid-Holland verantwoordelijk. Zij willen meewerken aan een kleine aanpassing van de route. Daardoor rijdt op het noordelijke deel van het Houtplein de bus alleen nog maar van noord naar zuid. De aanpassing voor lijn 50 zorgt ervoor dat het eerste deel Wagenweg niet meer wordt gebruikt door de bus. Overigens is er geen wijziging nodig van haltes.

Halteplaatsen voor de bus

Er is voor gekozen om de vaste halteplaatsen in de Tempeliersstraat te verplaatsen naar twee dynamische haltekommen op het Houtplein. De veiligheid voor fietser en voetganger op de Tempeliersstraat verbetert daardoor, omdat de stoepen aan weerszijden van de Tempeliersstraat breder worden en het fietsverkeer in de Tempeliersstraat niet meer in aanraking komt met halterend en dus kruisend busverkeer. Dilemma is, dat bij de uitwerking van de voorkeursvariant is gebleken dat niet voor alle halterende bussen stad-uit op het Houtplein voldoende ruimte is. Er is daarom gekozen om, vanwege de fietsveiligheid, geen halte voor lijn 50 en 340 aan te leggen in de Tempeliersstraat, maar deze aan te leggen op het begin van de Dreef. Hier zijn fietsers en bussen namelijk gescheiden. Bijkomend voordeel is, dat vanwege de betere zichtbaarheid een overzichtelijker bussysteem ontstaat. Als er toch wordt gekozen voor een halte in de Tempeliersstraat dan vermindert dit daar de veiligheid voor fietser en voetganger.

Positie van de fietser op het Houtplein

Fietsveiligheid en veilige fietsroutes zijn één van de belangrijkste uitgangspunten voor het nieuwe ontwerp van het Houtplein. Er is gekozen voor een ontvlechting van bus- en fietsverkeer door de bussen naar en vanuit de haltekommen niet meer te laten kruizen met de fietsers. Net als in de huidige situatie blijven rondom het Houtplein fietsroutes in een enkele rijrichting. Deze fietspaden worden nu wel vrij liggend uitgevoerd en komen achter de haltekom. Uitzondering is het gedeelte van het Wijde Geldelozepad tot aan de Wagenweg. Dit deel wordt ingericht als fietsstraat. Door deze voldoende breed uit te voeren is op dit deel van het Houtplein fietsverkeer in beide richtingen mogelijk.

Inrichting kruispunt Houtplein – Tempeliersstraat

De kruising wordt op dit moment als bijzonder onveilig ervaren. In het ontwerp is daarom een zo compact, eenvoudig, maar veilig mogelijk kruispunt uitgewerkt. Op het kruispunt zijn de verschillende verkeersstromen uit elkaar gehaald. Het kruispunt is zo ingericht dat alleen fietsverkeer stad uit op deze plek de bussen kruist. Fietsverkeer stad in fietst aan de oostzijde van het Houtplein. Een brede middenberm is halverwege de oversteekplaats als wachtplaats toegevoegd om te zorgen voor een nog veiligere oversteek voor fietser en voetganger. Dilemma was de vraag wie voorrang krijgt op de kruising. Fiets of bus. Gekozen is voor fietsveiligheid boven een betere doorstroming van de bus. De sterkste en zwaarste verkeersdeelnemers, de bussen, moeten voorrang geven aan de kwetsbaardere fietsers en voetgangers. Dit ook op advies van de verkeerspolitie. Om opstoppingen op het Houtplein en in de Tempelierstraat te voorkomen is het kruispunt zo ingericht, dat elkaar tegemoet rijdende bussen tegelijkertijd door de bocht kunnen rijden.

Autoluw

In de SOR is gekozen voor het tegengaan van sluipverkeer op en rond het Houtplein door een verkeerskundige “knip” aan te brengen voor autoverkeer tussen het Houtplein en de Dreef/Frederikspark. Voor extra veiligheid op het kruispunt Tempeliersstraat – Houtplein en om sluipverkeer vanaf de Houtbrug naar het Florapark te voorkomen is ook op de ventweg stad-uit een “knip” voor autoverkeer aangebracht tussen de Tempeliersstraat en het Wijde Geldelozepad. Voor veilig en efficiënt busverkeer op de halte Houtplein mogen op de hoofdrijbaan van het Houtplein geen auto's rijden. Deze krijgen een plek op de nieuwe ventweg.



Maar toch auto-bereikbaar

Vanaf de Gasthuisvest en Raamsingel is het mogelijk om richting het zuiden het Houtplein op te rijden. Bij de kruising Tempeliersstraat moet dit autoverkeer alleen wel verplicht rechtsaf slaan. Aan het einde van de Tempeliersstraat kan autoverkeer dan links- en/of rechtsaf op de Van Eedenstraat. Verkeer met bestemming Wagenweg kan vanuit de Tempelierstraat linksaf het Wijde Geldelozepad op. Aan het einde van de Wijde Geldelozepad kan men dan rechtsaf slaan op de ventweg richting de Wagenweg. Vanaf de Van Eedenstraat is het voor autoverkeer niet meer mogelijk om de Tempeliersstraat in te draaien. Op de Tempelierstraat wordt dus éénrichtingsverkeer ingesteld. Het Lorentzplein blijft voor verkeer in twee richtingen bereikbaar. De Wagenweg blijft éénrichtingsverkeer vanaf het Houtplein richting Florapark.

Laden en lossen tussen de Tempelierstraat en Wijde Geldelozepad

Door de keuze om hier een “knip” voor autoverkeer aan te brengen is het niet meer mogelijk de bestaande laad- en losplaats te handhaven omdat deze niet meer bereikbaar is. Om laden en lossen in de nieuwe situatie zo goed mogelijk te faciliteren komt er een plek op de hoek van het Houtplein – Lorentzplein.

Fietsstraat Dreef

Tijdens het ontwerpproces is gekeken naar de aansluitingen op de omliggende straten. Daarbij kwam ook de aansluiting van de ventweg Dreef met de kruising Florapark in beeld. Om een logische fietsstructuur te creëren bleek het wenselijk om de ventweg Dreef in te richten als een fietsstraat waar voor fietsers tweerichtingsverkeer is ingesteld. Hierdoor hoeven fietsers vanuit het zuiden naar het Houtplein geen onnodig oversteek te maken over de Dreef. Hierdoor ontstaat er een verbetering van de fietsveiligheid.

Ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers

In het ontwerpproces is de mogelijkheid voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de kruising Tempeliersstraat – Houtplein bekeken. Berekeningen hebben echter aangetoond dat de start van de helling nog voor het Wijde Geldelozepad moet worden ingezet. Dit is technisch niet haalbaar omdat het niet wenselijk wordt geacht dat het Wijde Geldelozepad via het Houtplein wordt afgesloten voor autoverkeer. Dit is namelijk een belangrijke schakel in het verkeerscirculatieplan.

Inkleuring van het Voorlopig Ontwerp

Bij het inkleuren is goed gekeken naar de historische situatie. Op basis van kaartmateriaal en prentbriefkaarten van vroeger is duidelijk dat het Houtplein altijd al een markante schakel vormde tussen de Hout en de binnenstad. Verschillende lijnen waaronder Dreef en Wagenweg komen samen op het Houtplein en vormen zo samen de richting de stad steeds verder taps toe lopende ruimte. Een stevige boombeplanting aan de randen van het Houtplein versterkte in vroeger tijd deze perspectivisch verlopende ruimte, met in het midden van deze ruimte een vrije open zichtlijn van Hout naar stad en vice versa. Herstel van de historische betekenis van het Houtplein als schakel tussen Hout en stad is ook als duidelijke wens ingebracht tijdens de participatie. Daarnaast komen uit de participatie ook de volgende wensen voor de nieuwe inrichting:

- Terugbrengen dubbele rij bomen op Houtplein;
- Voldoende brede en veilige stoepen in de Tempeliersstraat;
- Behoud van huidige circulatie fietsverkeer in enkelrichting rondom het Houtplein waarbij de fietsroutes op een overzichtelijke en veilige manier minimaal kruizen met de busroutes;
- Voldoende fietsparkeervoorzieningen;
- Continueren brede voetgangersroute vanuit Dreef naar binnenstad (zijde provinciehuis);
- Continueren van beeldenroute tussen Dreef en Raamvest;
- Veilig en goed functionerend, fraai ogend groen stadsplein tussen binnenstad en park met verblijfskwaliteit.

In het Voorlopig Ontwerp dat nu vrijgegeven wordt voor inspraak zijn – naast de implementatie van uitgangspunten en wensen – de volgende kwalitatieve keuzes gemaakt.

Wegprofiel Tempelierstraat

Door een asymmetrisch wegprofiel aan te leggen in de Tempeliersstraat ontstaat aan de zonzijde van de straat ruimte voor een extra brede stoep. Daar past dan ook een enkele bomenrij met tussen de bomen parkeervakken en/of opstelruimte voor het stallen van scooters en fietsen.

Brede obstakelvrije voetgangerspromenade tussen stad en Hout

Zeer belangrijk is de keuze om het Frederikspark te verbinden met de binnenstad. Om dit te bereiken is een circa acht meter brede obstakelvrije voetgangerspromenade ingepast.

Bomen op het Houtplein

Vanuit de ambitie om de stad en het Frederikspark weer met elkaar te verbinden is het van wezenlijk belang dat er ook weer bomen op het Houtplein komen. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat de bomen niet IN de zichtlijn tussen Grote Houtstraat en Dreef worden geplaatst, maar LANGS de zichtlijn. De bomen aan de zijde van het provinciehuis staan in dezelfde lijn als de middelste rij bomen op de Dreef.



Duurzaam groen en klimaatadaptatie

Om een lange levensduur van de nieuwe bomen te garanderen worden de bomen in ruime plantvakken. Vanuit klimaatadaptatie wordt aanvullend een constructie met waterbergingskratten voorgesteld. Hiervoor moet dan wel een ondergrondse een obstakelvrije ruimte worden gerealiseerd door een aantal data-kabels en lokale nutsaansluitingen te verleggen.

Materialisatie

De busbaan op het Houtplein wordt in eenzelfde roodbruinkleurig asfalt met streetprint uitgevoerd als op de Dreef. Stoepen in gebakken klinker en de voetgangerspromenade langs het Provinciehuis in hetzelfde gele materiaal als de wandelpromenade langs de Dreef.

Fietsparkeervoorzieningen

Om reizigers met het openbaar vervoer een mogelijkheid te geven om hun fiets te stallen worden in de openbare ruimte van het Houtplein 200 fietsparkeerplaatsen aangelegd. Hiermee wordt verrommeling door onwenselijk geplaatste fietsen voorkomen.

Presentatie Voorlopig Ontwerp

Dit Voorlopig Ontwerp is tijdens een derde bijeenkomst (24 september 2018) gepresenteerd aan de belanghebbenden en de mensen die de afgelopen periode hebben meegedacht. Daarbij is een toelichting gegeven over de totstandkoming en zijn de keuzes gemotiveerd. De deelnemers zijn geïnformeerd dat dit Voorlopig Ontwerp wordt vrijgegeven voor inspraak en eventuele reacties op dit ontwerp als zienswijze kunnen worden ingediend.

Ongeveer 80 belangstellenden waren aanwezig tijdens de 3e participatieavond op maandag 24 september waar het concept VO is gepresenteerd. Uiteraard werd door de aanwezigen het grote aantal bussen in het projectgebied onder de aandacht gebracht maar dit punt kreeg niet de overhand. Het centreren van de bushaltes op het Houtplein, en daarmee het verdwijnen van haltes uit de Tempeliersstraat kon op waardering en tegenstand rekenen. Daarnaast werd de mogelijkheid voor laden en lossen voor winkeliers Houtplein en de rijrichting Wijde Geldelozepad genoemd. Ter plaatse is de afspraak gemaakt om met ondernemers te gaan bespreken wat de mogelijkheden zijn.

3. Besluitpunten college

1. Het Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van het Houtplein en omgeving vrij te geven voor inspraak.

4. Beoogd resultaat

De gemeente wil een entree met meer allure en beter openbaar vervoer. Een beter openbaar vervoer betekent een verbetering van de doorstroming van de regionale bussen en kwaliteit van de halteplaatsen alsmede verbetering van de verkeersveiligheid door de verkeerstromen van elkaar te scheiden. Meer allure wordt verkregen door een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Dit ontwerp draagt bij aan functionele verbeteringen en een sterk verbeterde openbare ruimte waardoor dit deel van de stad een duidelijke inrichting en een verblijfskwaliteit krijgt die hoort bij één van de hoofdentrees naar de binnenstad.

5. Argumenten

1. Dit besluit is de beste manier om het beoogd resultaat te bereiken.

Tijdens het participatie- en ontwerpproces is geprobeerd om voorbij compromissen te komen en met de deelnemers in co-creatie te zoeken naar echte overeenstemming. Oplossingen zijn bedacht die houdbaar zijn in de tijd en zo goed mogelijk tegemoet komen aan de belangen van alle betrokken partijen. Dit Voorlopig Ontwerp is het resultaat van dat uitgebreide participatie- en ontwerpproces.

2. Voor gebruikers ontstaat een overzichtelijk, mooi en veiliger plein.

Het Houtplein is één van de entrees van de stad. Voor de gebruikers ontstaat er een overzichtelijker plein, dat mooier, schoner en veiliger is dan nu het geval is.

3. Er wordt bijgedragen aan een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid en er ontstaat een heldere verkeersstructuur.

Door alle bushaltes van de Tempelierstraat te verplaatsen naar het Houtplein verbetert de veiligheid en leefbaarheid in de Tempelierstraat sterk. Door de “knip” op het Houtplein kan doorgaand verkeer vanaf de Houtbrug niet meer richting de Baan/Dreef. Hierdoor neemt de intensiteit van het autoverkeer sterk af waardoor het Houtplein verkeersveiliger wordt en ook hier de veiligheid en leefbaarheid verbetert. Verder wordt het Houtplein verkeersveiliger doordat de verschillende verkeersstromen worden gescheiden. De routes voor fiets, voetganger, bus en auto zijn geoptimaliseerd en ook het kruispunt van het Houtplein met de Tempelierstraat.

4. Ook omliggende straten worden meegenomen.

In het project worden de volgende straten meegenomen die worden heringericht: Tempeliersstraat, Wijde Geldelozepad, Lorentzplein, Wagenweg, Wagenmakerslaan en ventweg langs de Dreef. De openbare ruimte in deze straten wordt van ‘gevel tot gevel’ opnieuw ingericht en aangesloten op de bestaande wegen.

5. Voor ondernemers ontstaan economische kansen.

Herinrichting van het Houtplein biedt ook economische kansen. Het ontwerp draagt bij aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat, met mogelijkheden voor de vestiging van winkels en horeca. Een herinrichting is bedoeld als impuls voor vastgoedeigenaren om de bebouwde omgeving op te knappen.



6. Voor reizigers draagt de aanpassing bij aan het verbeteren van de kwaliteit van Openbaar vervoer.

Het project verbetert de doorstroming van het openbaar vervoer en ook de ruimtelijke kwaliteit van dit regionale openbaar vervoerknoop. De 'knoop' is geschikt gemaakt voor de huidige bus concessie. Er zijn voldoende haltemogelijkheden die voldoen aan de nieuwste richtlijnen en bussen kunnen goed het Houtplein op- en afrijden zonder in de bochten op elkaar te hoeven wachten of stil te staan.

7. Structuurvisie Openbare Ruimte

De herinrichting van het Houtplein past binnen de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR), waarin wordt gekozen voor versterking van de HOV-corridor en versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het Houtplein door doorgaand verkeer te bundelen op de grote ring. Specifiek staat het project in de SOR benoemd onder de te realiseren doelen en sleutelprojecten. In de structuurvisie is ook de voorgenomen 'knip' op het Houtplein opgenomen.

8. Financiële consequenties

De financiële consequenties van het Voorlopig Ontwerp passen binnen het beschikbaar budget en worden gedekt uit IP GOB.62.

6. Risico's en kanttekeningen

1. Te nemen besluiten.

Er moeten verkeersbesluiten worden genomen om onder andere de 'knip' op het Houtplein te kunnen realiseren. Het risico is dat er bezwaren op dit besluit worden ingediend en vertraging kan optreden.

2. Samenwerking Provincie Noord-Holland.

De provincie en de gemeente hebben gezamenlijke doelen en belangen binnen het project. Besloten is een nieuw ontwerp voor het Houtplein uit te werken. Op basis van het nieuwe ontwerp worden met de provincie formele afspraken gemaakt om de resterende gelden uit het project fly-over te herbestemmen voor dit project (zie ook onder 'raakvlak planning en financiën').

3. Raakvlak planning en financiën.

Provincie Noord-Holland heeft een financieringstoezegging gedaan van € 3,7 miljoen, onder voorwaarde dat de werkzaamheden voor 1 januari 2019 starten. Op basis van de nieuwste planning is ambtelijk overeengekomen dat het Definitief Ontwerp als besluitpunt wordt genomen voor het verstrekken van het geld. Voorwaarde is dan, dat in 2018 het Definitief Ontwerp wordt vastgesteld, het uitvoeringskrediet wordt vrijgegeven en het ontwerp aan de gezamenlijke doelstellingen van provincie en gemeente voldoet. Het gesprek is inmiddels tussen provincie en gemeente opgestart over de precieze afspraken en randvoorwaarden waaronder het geld beschikbaar wordt gesteld. Volgens de projectplanning staat de besluitvorming voor het vast stellen van het Definitief Ontwerp en vrijgeven van het uitvoeringskrediet gepland in december 2018. Indien (bestuurlijke) discussie ontstaat dan bestaat het risico dat de projectplanning niet wordt gehaald en dan niet wordt voldaan aan de voorwaarde van Provincie Noord-Holland.

Het geld dat de provincie beschikbaar heeft voor de uitvoering aan het Houtplein is afkomstig uit budgetten voor de fly-over op de Waardenweg. Dit geld is toentertijd niet uitgekeerd en de provincie heeft dit toen gereserveerd voor een nader te bepalen project binnen de gemeente Haarlem. Het gaat hierbij niet om subsidiegelden maar een bijdrage van de provincie. De gemeente Haarlem hecht aan een gedegen proces voor de aanpak van het Houtplein. Mocht daardoor de door de provincie gestelde termijn worden overschreden, dan treden we met de provincie hierover in overleg.

Als de reservering bij de provincie komt te vervallen dan is er de mogelijkheid tot het aanvragen van subsidies. Hierbij zien we echter wel dat slechts 50% van de projectuitvoeringskosten subsidiabel zijn. Hierdoor zal de bijdrage van de gemeente groter uit moeten vallen.

4. Kabels en leidingen.

In de ondergrond van het projectgebied ligt het vol met kabels en leidingen. Om ruimte te maken voor de geplande bomenrijen moeten diverse kabels en leidingen worden verlegd. Onderzocht moet worden wat de doorlooptijd is voor het verleggen van deze kabels en leidingen en de mogelijke gevolgen voor de uitvoeringsplanning en –fasering van het project.

7. Uitvoering

Begin oktober 2018 start de inspraakperiode van zes weken. Na deze periode wordt de Nota van Zienswijzen opgesteld. Indien nodig wordt het Voorlopig Ontwerp geoptimaliseerd op basis van de ingekomen zienswijzen. Vaststelling van het Definitief Ontwerp door het college en het verzoek aan de gemeenteraad om het uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen volgt in december. In 2019 start de verdere voorbereiding. De uitvoering loopt door tot in 2020.

8. Bijlagen

1. Voorlopig Ontwerp Houtplein en omgeving.