

## **Wijkraad Welgelegen**

Haarlem 05-06-2020

### **Aan de leden van de raadscommissie Beheer van de gemeente Haarlem**

**Betreft:** Vergadering Commissie Beheer van donderdag 11-06-2020, agendapunt 10 :

Opmerkingen bij het Definitief Ontwerp Herinrichting Houtplein

#### **Geachte commissieleden,**

Deze week ontvingen wij de stukken behorend bij het DO Herinrichting Houtplein. Hoewel wij ons ervan bewust zijn dat er geen fysieke inspraakmogelijkheid is, zijn wij zo vrij u op deze manier toch deelgenoot te maken van onze ongerustheid.

Allereerst raden wij u aan om, ten einde een goed en eerlijk beeld te krijgen van de inhoud van de reacties van bewoners en omwonenden, niet alleen af te gaan op het commentaar van de projectgroep, maar tevens de zienswijzen zelf te bekijken. U zult constateren dat de projectgroep alle (gedeelten van) zienswijzen, waarvan zij meent dat die “buiten het plangebied of buiten de reikwijdte van het project” vallen, niet heeft meegerekend bij het vaststellen van positieve en negatieve reacties. En die buiten het project vallende zienswijzen zijn zeer talrijk. Het betreft o.a. het aantal bussen, 1200 per dag, over het Houtplein en door de woonwijk. Het betreft de vraag waarom het project Houtplein niet gekoppeld wordt aan de projecten Stationsplein en het HOV-knooppunt Schipholweg/EuropawegHUB. Het betreft de vraag of er iets gedaan kan worden aan de inrichting van de Rustenburgerlaan m.b.t. de veiligheid van bewoners en vele fietsende en lopende kinderen en overig langzaam verkeer.

Wijkraad Welgelegen is van mening dat het Houtplein en de herinrichting ervan niet los te koppelen zijn van het OV en met name de grote hoeveelheid bussen, en het kolossale formaat daarvan. Echter, uit bijna alle antwoorden op de ingediende zienswijzen blijkt dat de gemeente vasthoudt aan het isoleren en apart blijven behandelen van het Houtpleinproject. Dit getuigt helaas van een achterhaald, “niet verder kijken dan je neus lang is” principe. Terwijl juist nu het integraal benaderen van de diverse lopende projecten die betrekking hebben op het OV door de stad, samen met het Houtpleinproject een uitgelezen kans is voor het realiseren van een echt veilige en kwalitatief hoogwaardige inrichting van het Houtplein. Daarmee zou de gemeente blijik geven van voortschrijdend inzicht en een waarlijk wijde, toekomstgerichte blik.

Een prima gelegenheid om de achterhaalde mantra: “Er komen meer mensen in Haarlem wonen, dus moet er meer OV komen” eens kritisch te bekijken. Beter OV is niet: nóg meer bussen over dezelfde route door de stad. Beter OV is maatwerk. Routes waar nu nog geen of weinig OV is, flexibele frequenties zodat er alleen in de spits veel gereden wordt en daarbuiten minder. Eindpunt van R-netlijnen niet allemaal bij het stationsplein maar ook aan de rand van de stad (HUB). Zo wordt

voorkomen dat er, zoals nu het geval is, een stoet van (bijna) lege overmaatse bussen door de woonwijken en binnenstad trekt en zodoende met zichzelf en overige weggebruikers in file rijdt.

-2-

Beter OV is ook: kijken waar deze nieuwe bewoners zich gaan vestigen. Dat zal voornamelijk in en om Schalkwijk en Haarlem-oost gebeuren. Die mensen zullen prima bediend worden door de komst van de HUB, waardoor alternatieve routing mogelijk wordt.

Daarbij verdient niet alleen alternatieve routing maar ook alternatief vervoer aandacht in dit complexe, toekomstgerichte geheel. De bus zal steeds meer vervangen worden door de elektrische fiets in al z'n vormen. Hierbij past het streven om in te zetten op aanleg en verbetering van doorgaande (evt. overdekte) fietsverbindingen en fietsparkeermogelijkheden.

Wij verzoeken u dan ook om deze drie projecten op elkaar af te stemmen zodat de menselijke maat in de stad teruggebracht wordt en er een aangepast ontwerp voor het Houtplein kan worden gemaakt met minder asfalt (geen 4-baans betonnen busgoot!), meer groen en echte prioriteit voor langzame weggebruikers.

Wat het voorliggende Definitief Ontwerp betreft:

Het Houtplein maakt deel uit van de wijk Welgelegen, een woonwijk met veel jonge gezinnen, diverse basisscholen en crèches en veel fietsende middelbare scholieren. Dagelijks moeten deze bewoners het busgeweld op het plein en in hun woonstraten trotseren. De overmaat aan bussen (1200 per dag) en de snelheid waarmee het verkeer over diverse wegen door de wijk raast vormen een voortdurende bedreiging van hun veiligheid en gezondheid. Het nu voorliggende DO geeft geen enkel vertrouwen dat deze bedreigingen zullen afnemen voor wijkbewoners en de vele dagelijkse gebruikers van het Houtplein. In tegendeel: Het belangrijkste uitgangspunt van de gemeente is het bevorderen van de doorstroming (=snelheid) van de bussen!

Zo vormt het laten vervallen van bijna alle zebra-paden een regelrechte bedreiging van langzame weggebruikers. Waar het huidige Houtplein zes zebra-voetgangersoversteekplaatsen (VOP) telt, blijft er in het nieuwe ontwerp slechts één over!! Vooral het laten vervallen van alle VOP's rond het kruispunt Dreef, Wagenweg, Houtplein, Frederiksparkweg is een forse aanslag op de veiligheid van de vele scholieren, fietsers en voetgangers die van deze VOP's gebruik maken. De VOP over de Frederiksparkweg vormt één geheel met de doorgaande voetgangersroute, het Schelpenpad, van stad naar Hout en vv (o.a. wekelijkse zaterdagmarkten en overige evenementen). Deze VOP's aan de zuidkant worden ook dagelijks meermalen gebruikt door schoolklassen van en naar de gymzaal en de Dreefschooldepondance in de Kleine Houtweg, door BSO's die groepen kinderen van diverse basisscholen ophalen en door ouders die hun kinderen lopend of per fiets wegbrengen/ophalen. Ook bewoners ter plaatse (taartpunt en Dreef) maken van deze VOP's gebruik. Het weghalen van deze VOP's geeft bussen en overig verkeer uit en naar de richting Dreef en Frederiksparkweg de gelegenheid om met nog grotere snelheid het Houtplein te naderen. Het gebeurt nu al vaak dat bussen vanaf de Dreef het Houtplein op denderen waardoor zeer gevaarlijke situaties ontstaan. Die VOP's moeten dus blijven en zelfs voorzien worden van extra markering, b.v. met oplichtende ledlampjes in het wegdek.

Ook het invoeren van 30km/uur zone op de hele route vanaf de Buitenrustbrug t/m de Tempelierstraat, waarop de wijkraad al sinds het invoeren van het HVVP in 2002 aandringt, zou nu

gerealiseerd moeten worden, zodat woonstraten als de Rustenburgerlaan eindelijk als veilige woon- en verblijfstraat kunnen worden ingericht.

-3-

Wat ook opvalt is het totaal ontbreken van enig groen aan de zuidkant van het plein. Naast een massieve, 4baans betonnen busgoot is er op de “verblijfsruimtes” daar omheen geen boom of ander groen gepland, er worden zelfs 6 bomen weggehaald. De bewoners van deze kant van het plein, o.a. die van het appartementengebouw “de taartpunt”, krijgen dus uitzicht op een kale vlakte en heel veel blik.

Aangezien de gemeenteraad van Haarlem bij uitstek de instantie moeten zijn die het welzijn van haar bewoners bewaakt en daar, niet alleen op papier maar ook in de praktijk, de hoogste prioriteit aan zou moeten stellen, hebben wij er alle vertrouwen in dat er serieus geluisterd wordt naar alle behartenswaardige adviezen van verontruste bewoners en hun vertegenwoordigers en er, met actuele, nieuwe inzichten in het achterhoofd, een verstandig en toekomstgericht besluit wordt genomen.