

Oplegvel Informatienota

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. P de Weerd
Telefoon 0235113273 E-mail: pdeweerd@haarlem.nl
WZ/ Reg.nr. 2012/142550
GEEN bijlagen kopiëren
B & W-vergadering van 26 juni 2012

Onderwerp
Rode Loper Noord

DOEL: Informeren

Vanuit de Raad is het verzoek gedaan een overzicht op hoofdlijnen aan te leveren van de besluitvorming tot nu toe rond de Rode Loper Noord en de opvattingen van belanghebbenden.

B&W

1. Het college neemt kennis van bijgevoegde notitie Rode Loper Noord
2. de notitie wordt ter bespreking toegezonden aan de commissies beheer en ontwikkeling
3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit

Informatienota

Onderwerp: Rode Loper Noord

Reg. Nummer: 2012/142550

1. Inleiding

Vanuit de Raad is het verzoek gedaan een overzicht op hoofdlijnen aan te leveren van de besluitvorming tot nu toe rond de Rode Loper Noord en de opvattingen van belanghebbenden.

2. Kernboodschap

Bijgaande notitie geeft een overzicht op hoofdlijnen weer van de diverse aspecten en al dan niet genomen besluiten die spelen en hebben gespeeld rond de Rode Loper Noord. Dat leidt tot onderstaande besluitvorming:

1. Het college neemt kennis van bijgevoegde notitie Rode Loper Noord
2. de notitie wordt ter bespreking toegezonden aan de commissies beheer en ontwikkeling
3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit

3. Consequenties

De inhoud van de notitie zal mede ondersteunend zijn voor de onderbouwing in de raad van de wens om al dan niet een nieuwe Schotersingelfietsbrug in het bestemmingsplan op te nemen.

4. Vervolg

De notitie wordt aangeboden aan de commissies beheer en ontwikkeling. Aan betrokkenen zoals wijkraden rond de Schotersingelfietsbrug en de winkeliersvereniging Cronjé wordt bijgaande notitie ter informatie toegezonden.

5. Bijlagen

Bijlage A - Notitie Rode Loper Noord

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

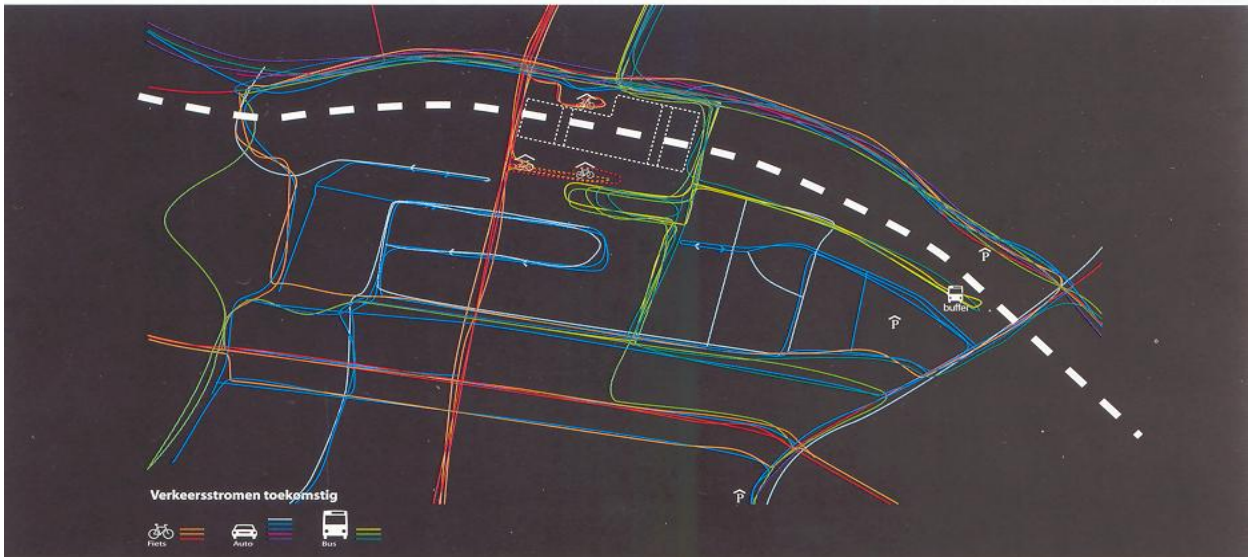
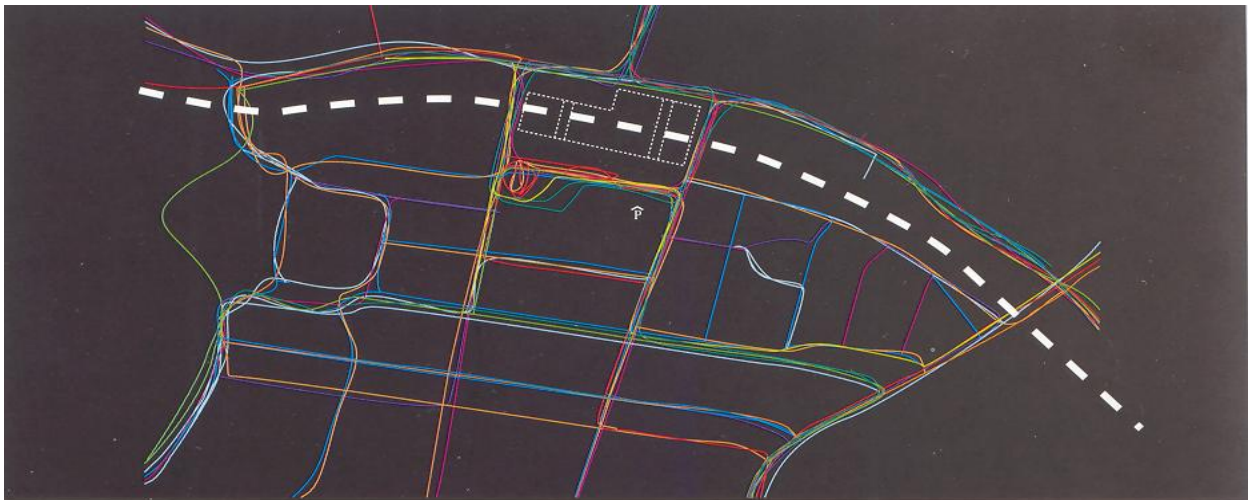
de burgemeester

Rode Loper Noord

1. Inleiding

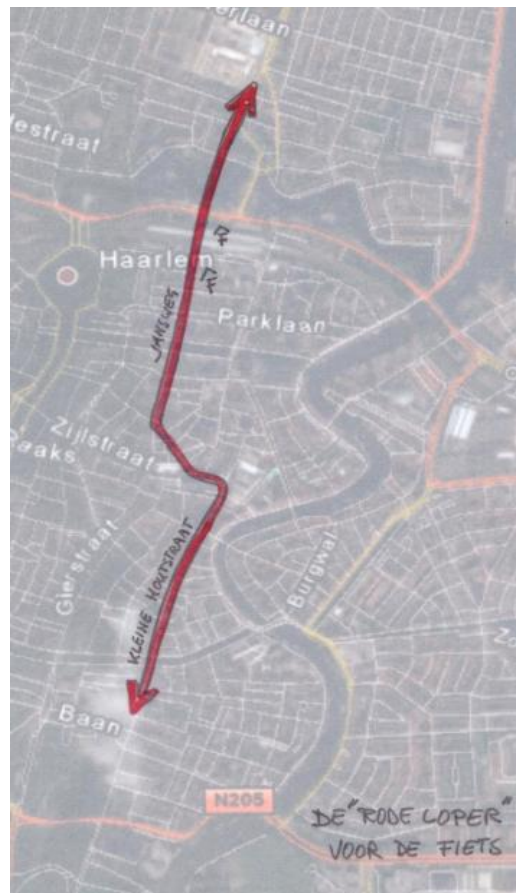
1.1 Voorgeschiedenis

De Rode Loper is de hoogwaardige fietsvoorziening die een deel van Haarlem van noord naar zuid in twee richtingen doorkruist, vanaf de Schoterweg, via de Kennemerstraat, Kruisweg en Kruisstraat naar de Riviervismarkt. De Rode Loper is een uitwerking van het Masterplan Spoorzone uit 2004 van bureau BVR van Riek Bakker. Belangrijk gevolg is een verdere ontvlechting in het stationsgebied van de verschillende verkeerssoorten auto, bus en langzaam verkeer. De Rode Loper en de ontvlechting werden in het Masterplan op duidelijke wijze gevisualiseerd in onderstaand figuur.



De eerste planopzet voor het Stationsplein in 2007 heeft de raad besproken en ze is akkoord gegaan met de uitgangspunten reconstructie Stationsplein. Daar was ook de Rode Loper onderdeel van.

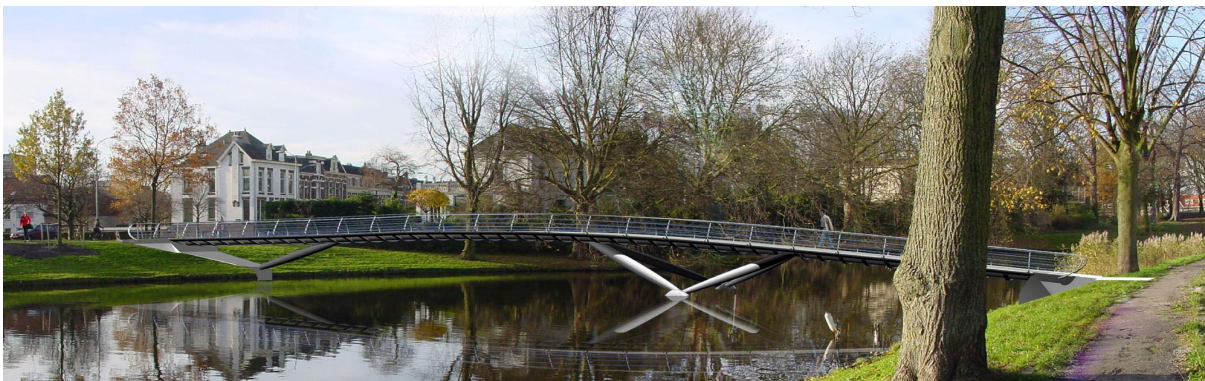
Een structurende schets uit die tijd (2007) van de Rode Loper staat hieronder weergegeven:



Naar het zuiden toe is voortvarend gewerkt aan de realisatie van de Rode Loper als centrale voet-fietsverbinding van het station naar het centrum. De gereconstrueerde Kruisweg, Kruisstraat en Smedestraat getuigen hiervan.

1.2 Rode Loper Noord

In 2009 is door de gemeente Haarlem BDU-subsidie bij de Provincie aangevraagd voor een nieuwe Schotersingelfietsbrug (zie onderstaande montagefoto als impressiebeeld) die de Kruisweg en de Kennemerstraat direct verbindt, als onderdeel van de Rode Loper richting Noord.



Deze impressie is ook meermalen gepresenteerd op de inloop- en informatieavonden rond de reconstructievoorstellen van het Stationsplein. Naar aanleiding van deze subsidie-aanvraag is weerstand ontstaan vanuit de bewoners van de Frans Halsbuurt. Het bleek dat een tijdige in-

passing in het bestemmingsplan Nieuwstad niet haalbaar was voor deze subsidie-aanvraag; als gevolg daarvan moest worden geconstateerd dat niet vóór de voorgeschreven subsidiedatum gestart kon worden met de realisatie. Om die reden is de toenmalige BDU-subsidieaanvraag ingetrokken. Overigens is het (ook nu) de bedoeling om juist over de vormgeving van een fietsbrug met direct-betrokkenen te overleggen, zodat oplossingen kunnen worden gevonden die passen in de omgeving.

Toch wilde een voormalig wethouder het DO Rode Loper Noord laten vaststellen waarin een tweerichtings fietsverbinding tussen het Dolhuys en de kruising Schoterweg/Paul Krugerstraat is opgenomen. Ter hoogte van het Ripperdaterrein is in dit kader reeds een tweerichtingsfiets-oversteek over de Kennemerstraat/Schoterweg aanwezig. Tijdens de participatie van het DO Rode Loper Noord ontstond er opnieuw veel weerstand van direct omwonenden tegen de Schotersingelfietsbrug. Het DO Rode Loper Noord is tot op heden niet vastgesteld. Eind maart 2010 heeft het college dit besluit aangehouden. Duidelijk werd dat naast deze stap uiteindelijk ook een omgevingsvergunning voor de nieuwe Schotersingelfietsbrug vereist is. De weerstand heeft ook geleid tot drie nieuwe varianten: de variant van de wijkraad Frans Halsbuurt, de variant van de winkeliersvereniging Cronjé en de wijkraad Transvaalbuurt en de variant waarbij de bestaande fietspaden worden opgewaardeerd.

2. De varianten

2.1 Variant Schotersingelfietsbrug

De noord-zuidfietsverbinding (Rode Loper) uit het Masterplan Spoorzone, die voor fietsers en voetgangers Haarlem centrum en Haarlem-Noord met elkaar verbindt en verkeersstromen ontvlecht. Onderdeel van deze route is een nieuwe fiets-/voetgangersbrug over de Schotersingel tussen de Kennemerstraat en de Kruisweg. In het project Stationsplein / Masterplan Spoorzone loopt de route van noord naar zuid (v.v.) als volgt: Schoterweg, Kennemerstraat, Schotersingelfietsbrug, Kruisweg, Kruisstraat.

2.2 Variant wijkraad Frans Halsbuurt

De wijkraad Frans Hals heeft op basis van de bestaande plannen een alternatieve route voorgesteld: Schoterweg, Frans Halsstraat, Frans Halsplein, Kennemerbrug, Kennemerplein, Kruisweg (v.v). Het tweerichtingen fietspad loopt over deze route aan de westzijde van de genoemde straten en aan de zuidzijde van het Kennemerplein. Om het tweerichtingfietspad aan de westzijde van de Kennemerbrug in te passen dient direct ten westen van de Kennemerbrug een fietsbrug aangelegd te worden of dient de brug verbreed te worden.

2.3 Variant winkeliersvereniging Cronjé en wijkraad Transvaalbuurt

Ook de winkeliersvereniging Cronjé en de wijkraad van de Transvaalbuurt hebben een variant voorgesteld. Deze variant is gebaseerd op een lang gekoesterde wens, een tweerichtingfietsverbinding tussen de Generaal Cronjéstraat en het Frans Halsplein. De route loopt als volgt: Generaal Cronjéstraat, Schoterweg, Frans Halsplein, Kennemerbrug, Kennemerplein, Kruisweg. Het tweerichtingen fietspad loopt aan de oostzijde (resp. zuidzijde) van genoemde straten. De Kennemerbrug hoeft hier niet voor verbreed te worden. Dit is ook een wens uit het Uitvoeringsprogramma Fiets (uitvoering 2020, geen middelen gereserveerd) en sluit aan op de autovrije Generaal Cronjéstraat. Tot op heden is dit slechts voor een beperkt gedeelte mogelijk, namelijk tussen de Joh. De Breukstraat en het Frans Halsplein. In de praktijk wordt veel tegen de richting ingereden door fietsers vanaf de Generaal Cronjéstraat richting het Frans Halsplein. Het is dus duidelijk dat deze behoefte aan een tweerichtingsverbinding nog steeds actueel is.

Nieuw standpunt winkeliersvereniging. Recentelijk heeft de winkeliersvereniging Cronjé, veroorzaakt door een bestuurswisseling, een ander standpunt ingenomen. De winkeliersvereniging steunt nu de Schotersingelfietsbrug naast een aanvullende route van zuid naar noord via de Cronjé (niet van noord naar zuid). Hiermee komt de eerdere variant te vervallen. Dit standpunt is nieuw, het is nog niet mogelijk geweest om hier een raming van te maken.

2.4 Variant opwaarderen bestaande fietspaden

Deze variant behelst met name het verbreden van de bestaande fietspaden.

2.5 Totaaloverzicht voor- en nadelen varianten

In de onderstaande tabel staan de scores van de vier varianten op grond van toetsing op verschillende criteria. Verdere toelichting is te vinden in hoofdstuk 3. Een belangrijke opmerking hierbij is dat de varianten niet uitsluitend zijn vergeleken met de bestaande situatie, maar ook met de doelstelling van de Rode Loper: een veilige en comfortabele verbinding voor langzaam verkeer tussen noord en zuid. Ten opzichte van de bestaande situatie is elke variant immers een verbetering op één of meerdere criteria. Dit laatste levert echter een beeld op waaruit onvoldoende duidelijk wordt welke verschillen er zijn tussen de varianten.

<i> criterium / variant</i>	<i>Schotersingel- fietsbrug</i>	<i>Wijkraad Frans Halsbuurt</i>	<i>Winkeliers- vereniging Cronjé</i>	<i>Opwaarderen bestaande fiets- paden</i>
Kwaliteit fietsvoorz.	+	--	--	-
Doorstroming OV	+	+	--	0
Doorstroming overig	++	+	+	0
Aantasting groen	--	-	0	-
Draagvlak	-	-	0	0
Verbinding Cronjéstr.	0	0	++	0
Verkeersveiligheid	+	0	0	0
Inpassing	--	--	-	-
Kosten	--	--	-	-
Directheid route	++	-	--	-

3. Toetsing

In dit hoofdstuk wordt per criterium toegelicht waarom een bepaalde score aan de variant is toegekend.

3.1 Kwaliteit fietsvoorziening

Ten behoeve van het comfort en veiligheid is in deze studie gerekend met een fietspadbreedte van 3,5 meter (conform de CROW-norm). Voor een fietsverbinding in twee richtingen is een minimale breedte van 3 meter nodig, dit gaat echter ten koste van de kwaliteit, en is gelet op de grote fietsstromen eigenlijk ongewenst.

Criterium / variant	<i>Schotersingel-fietsbrug</i>	<i>Wijkraad Frans Halsbuurt</i>	<i>Winkeliersvereniging Cronjé</i>	<i>Opwaarderen bestaande fietspaden</i>
Kwaliteit fietsvoorziening	+	--	--	-

Schotersingelfietsbrug: in deze variant is de benodigde breedte over de gehele lengte inpasbaar, met uitzondering van een deel op de Kennemerstraat. In deze variant worden fietsers tussen het centrum en Haarlem-Noord gescheiden van het Kennemerplein afgewikkeld, zodat ook de doorstroming voor fietsers op het kruispunt van het Kennemerplein verbetert. Op dat kruispunt zijn de fietsopstelruimten om het kruispunt over te steken in de huidige situatie zo klein dat voor rood wachtende fietsers doorgaande fietsers belemmeren.

Wijkraad Frans Halsbuurt: in deze variant is de benodigde breedte over de gehele lengte inpasbaar, met uitzondering van een deel op de Kennemerstraat. In deze variant wordt het knelpunt van de te krappe fietsopstelruimten om het kruispunt Kennemerplein over te steken niet opgelost. Vergroting van de fietsopstelruimten zou hier ten koste gaan van de ruimte voor overige verkeersdeelnemers (voetgangers, bussen en overig verkeer).

Winkeliersvereniging Cronjé: in deze variant is de benodigde breedte over de gehele lengte inpasbaar, met uitzondering van een deel op de Kennemerstraat. In deze variant wordt het knelpunt van de te krappe fietsopstelruimten om het kruispunt Kennemerplein over te steken niet opgelost. Vergroting van de fietsopstelruimten zou hier ten koste gaan van de ruimte voor overige verkeersdeelnemers (voetgangers, bussen en overig verkeer).

Opwaarderen bestaande fietspaden: in deze variant is de benodigde breedte inpasbaar. In deze variant wordt het knelpunt van de te krappe fietsopstelruimten om het kruispunt Kennemerplein over te steken niet opgelost. Vergroting van de fietsopstelruimten zou hier ten koste gaan van de ruimte voor overige verkeersdeelnemers (voetgangers, bussen en overig verkeer).

3.2.2 Doorstroming openbaar vervoer

Criterium / variant	<i>Schotersingel-fietsbrug</i>	<i>Wijkraad Frans Halsbuurt</i>	<i>Winkeliersvereniging Cronjé</i>	<i>Opwaarderen bestaande fietspaden</i>
Doorstroming OV	+	+	--	0

Schotersingelfietsbrug: Door het aanleggen van de Schotersingelfietsbrug worden de verkeersstromen ontvlochten. Dit zorgt ervoor dat de belangrijke ov-route die tussen het kruispunt Kennemerplein/Kennemerbrug en de Jansweg loopt minder vaak gehinderd wordt door fietsers.

Wijkraad Frans Halsbuurt: in deze variant loopt de hoofdfietsroute langs de westzijde van het kruispunt. Dit zorgt ervoor dat de belangrijke ov-route tussen het kruispunt Kennemerplein/Kennemerbrug en Jansweg minder vaak gehinderd wordt door fietsers.

Winkeliersvereniging Cronjé: in deze variant loopt de fietsroute via de oostzijde van het kruispunt Kennemerplein/Staten Bolwerk/Prinsen Bolwerk. De belangrijke busverbinding tussen het kruispunt Kennemerplein / Kennemerbrug en de Jansweg snijdt deze fietsroute maximaal.

Opwaarderen bestaande fietspaden: doordat in deze variant de fietsstromen niet wijzigen, verbetert de doorstroming voor de busroute niet.

3.2.3 Doorstroming overig verkeer

Criterium / variant	<i>Schotersingel-fietsbrug</i>	<i>Wijkraad Frans Halsbuurt</i>	<i>Winkeliersvereniging Cronjé</i>	<i>Opwaarderen bestaande fietspaden</i>
Doorstroming overig	++	+	+	0

Schotersingelfietsbrug: in deze variant kunnen de fietsoversteekplaatsen geconcentreerd worden en worden de verkeersstromen ontvlochten. Dit komt de doorstroming voor het overige verkeer ten goede.

Wijkraad Frans Halsbuurt: de belangrijke fietsroute doorkruist het kruispunt Kennemerplein/Staten Bolwerk/Prinsen Bolwerk aan één zijde (westkant). Dit zorgt voor een lichte verbetering in de doorstroming voor het overige verkeer.

Winkeliersvereniging Cronjé: de belangrijke fietsroute doorkruist het kruispunt Kennemerplein/Staten Bolwerk/Prinsen Bolwerk aan één zijde (oostzijde). Dit zorgt voor een lichte verbetering in de doorstroming voor het overige verkeer.

Opwaarderen bestaande fietspaden: doordat in deze variant de fietsstromen niet wijzigen, verbetert de doorstroming voor het overige verkeer niet.

3.2.4 Aantasting groen

Criterium / variant	<i>Schotersingel-fietsbrug</i>	<i>Wijkraad Frans Halsbuurt</i>	<i>Winkeliersvereniging Cronjé</i>	<i>Opwaarderen bestaande fietspaden</i>
Aantasting groen	--	-	0	-

Schotersingelfietsbrug: deze route gaat dwars door het groen van de Bolwerken, dit is een aantasting van het beschermde stadsgezicht.

Wijkraad Frans Halsbuurt: in deze variant zullen ten behoeve van de aanleg van het fietspad groen (bomen) opgeofferd dienen te worden.

Winkeliersvereniging Cronjé: in deze variant zal ten behoeve van de aanleg van het fietspad geen groen worden opgeofferd.

Opwaarderen bestaande fietspaden: in deze variant zal ten behoeve van de verbreding van fietspaden groen (bomen) opgeofferd dienen te worden.

3.2.5 Draagvlak

Criterium / variant	<i>Schotersingel-fietsbrug</i>	<i>Wijkraad Frans Halsbuurt</i>	<i>Winkeliersvereniging Cronjé</i>	<i>Opwaarderen bestaande fietspaden</i>
Draagvlak	-	-	0	0

Schotersingelfietsbrug: sinds de introductie van de Schotersingelfietsbrug als onderdeel van de Rode Loper is er in de Frans Halsbuurt veel weerstand tegen dit deel van de Rode Loper. Het Dolhuys en de winkeliersvereniging Cronjé zijn echter positief over deze variant.

Wijkraad Frans Halsbuurt: De route in deze variant gaat ten koste van bomen en parkeerplaatsen, dit zijn vaak gevoelige onderwerpen bij de direct omwonenden.

Winkeliersvereniging Cronjé: Deze variant zal mogelijk niet op draagvlak kunnen rekenen van direct belanghebbenden aan de Schoterweg.

Opwaarderen bestaande fietspaden: Voor de realisatie van deze variant zullen bomen en parkeerplekken in de Frans Halsstraat opgeofferd moeten worden, dit kan op weerstand van de direct belanghebbenden stuiten.

3.2.6 Verbinding station – Cronjéstraat

Criterium / variant	<i>Schotersingel-fietsbrug</i>	<i>Wijkraad Frans Halsbuurt</i>	<i>Winkeliersvereniging Cronjé</i>	<i>Opwaarderen bestaande fietspaden</i>
Verbinding station - Cronjéstraat	0	0	++	0

Schotersingelfietsbrug: deze variant zorgt niet voor een verbetering van de huidige verbinding tussen het station en de Generaal Cronjéstraat.

Wijkraad Frans Halsbuurt: deze variant zorgt niet voor een verbetering van de huidige verbinding tussen het station en de Generaal Cronjéstraat.

Winkeliersvereniging Cronjé: het uitgangspunt van deze variant is het verbeteren van de verbinding tussen het Frans Halsplein en de Generaal Cronjéstraat, iets wat ook een wens is in het uitvoeringsprogramma fiets.

Opwaarderen bestaande fietspaden: deze variant heeft geen effect op de kwaliteit van de huidige verbinding tussen het station en de Generaal Cronjéstraat.

3.2.7 Verkeersveiligheid

Criterium / variant	<i>Schotersingel-fietsbrug</i>	<i>Wijkraad Frans Halsbuurt</i>	<i>Winkeliersvereniging Cronjé</i>	<i>Opwaarderen bestaande fietspaden</i>
Verkeersveiligheid	+	0	0	0

Schotersingelfietsbrug: De fietsroute in deze variant kent minder doorkruisingen van autoverkeer met het fietspad. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Aandachtspunten blijven nog wel de opstelruimten rondom de oversteek van het Staten Bolwerk.

Wijkraad Frans Halsbuurt: De fietsroute in deze variant kent minder doorkruisingen van autoverkeer met het fietspad. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Voor fietsverkeer onderling zorgt deze variant voor een afname van de verkeersveiligheid, doordat er (wegens ruimtegebrek kan de fietsopstelruimte niet vergroot worden) conflicten blijven tussen wachtende en doorgaande fietsers ter hoogte van het kruispunt met het Kennemerplein.

Winkeliersvereniging Cronjé: Hoewel de fietsroute in deze variant eenzelfde aantal kruisingen met autoverkeer heeft als in de huidige situatie, faciliteert deze variant tweerichtingen fietsverkeer tussen het station en de Cronjéstraat, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt. Voor fietsverkeer onderling zorgt deze variant voor een afname van de verkeersveiligheid, doordat er (wegens ruimtegebrek kan de opstelruimte niet vergroot worden) conflicten blijven tussen wachtende en doorgaande fietsers ter hoogte van het kruispunt met het Kennemerplein.

Opwaarderen bestaande fietspaden: hoewel de verkeersstromen in deze variant niet veranderen, zal door het verbreden van de huidige smalle fietspaden de verkeersveiligheid licht toenemen.

3.2.8 Inpassing binnen bestaand ruimtebeslag

 criterium / variant	<i>Schotersingelfietsbrug</i>	<i>Wijkraad Frans Halsbuurt</i>	<i>Winkeliersvereniging Cronjé</i>	<i>Opwaarderen bestaande fietspaden</i>
Inpassing binnen bestaand ruimtebeslag	--	--	-	-

Schotersingelfietsbrug: voor deze variant dient een brug/-verbreding te worden aangelegd. De ruimtelijke inpasbaarheid vraagt veel aandacht in de monumentale omgeving, hetgeen niet eenvoudig is.

Wijkraad Frans Halsbuurt: voor deze variant dient een extra brug aan de oostzijde van de Kennemerbrug te worden aangelegd. De ruimtelijke inpasbaarheid vraagt veel aandacht in de monumentale omgeving. Tevens dienen de bomen en de parkeerplaatsen aan de zuidwest zijde van de Frans Halsstraat opgeofferd te worden ten behoeve van het fietspad.

Winkeliersvereniging Cronjé: hoewel deze variant past binnen de afmetingen van de brug, dienen er wel parkeerplaatsen cq laad-/losplaatsen te worden opgeofferd om het fietspad te kunnen realiseren.

Opwaarderen bestaande fietspaden: hoewel deze variant past binnen de afmetingen van de brug, dienen er wel parkeerplaatsen en/of bomen te worden opgeofferd om het fietspad te kunnen realiseren.

3.2.9 Kosten

Criterium / variant	<i>Schotersingel-fietsbrug</i>	<i>Wijkraad Frans Halsbuurt</i>	<i>Winkeliersvereniging Cronjé</i>	<i>Opwaarderen bestaande fietspaden</i>
Kosten	--	--	-	-

Schotersingelfietsbrug: De kosten voor de aanleg van deze variant (traject vanaf de Kruisweg tot aan de Saenredamstraat) bedragen volgens een globale raming €1.200.000. De brug zelf is momenteel geraamd op €700.000.

Wijkraad Frans Halsbuurt: De kosten voor de aanleg van deze variant (traject vanaf de Kruisweg tot aan de Saenredamstraat) bedragen volgens een globale raming €750.000.

Winkeliersvereniging Cronjé: De kosten voor de aanleg van deze variant (traject vanaf het kruispunt Kennemerplein tot aan de Generaal Cronjéstraat) bedragen volgens een globale raming €500.000

Opwaarderen bestaande fietspaden: deze variant kan niet globaal worden berekend. De kostenindicatie voor deze variant ligt rond de €500.000, maar is afhankelijk van de ingrepen die gepleegd dienen te worden.

3.2.10 Directheid route tussen Haarlem Noord en Haarlem Centrum

Criterium / variant	<i>Schotersingel-fietsbrug</i>	<i>Wijkraad Frans Halsbuurt</i>	<i>Winkeliersvereniging Cronjé</i>	<i>Opwaarderen bestaande fietspaden</i>
Directheid route	++	-	--	-

Schotersingelfietsbrug: deze variant zorgt voor een directe verbinding tussen het centrum en Haarlem noord.

Wijkraad Frans Halsbuurt: deze variant kent een minder directe routing vanaf de Kruisweg naar Haarlem Noord (en vice versa).

Winkeliersvereniging Cronjé: deze variant kent een duidelijk minder directe routing vanaf de Kruisweg naar Haarlem Noord (en vice versa).

Opwaarderen bestaande fietspaden: deze variant kent een minder directe routing vanaf de Kruisweg naar Haarlem Noord (en vice versa).

Bijlage: besluitenlijst

19-11-3 Raadsbesluit

Vaststellen Masterplan Spoorzone

5-4-2007 Collegebesluit

Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur

11-3-2008 Collegebesluit

Vrijgeven voorlopig ontwerp Jansstraat - Kruisstraat - Smedestraat - Jansweg voor inspraak

15-8-2008

In het kader van BDU-aanvragen 2008 is een aanvraag ingediend voor de fietsbrug Schotersingel (€594.000, subsidiemogelijkheid €534.000). De toekenning kwam voor op de BDU-lijst van 2009. Vanwege bestemmingsplantechnische knelpunten kon de uitvoering echter niet binnen de gestelde deadline worden gerealiseerd, waarmee de subsidie werd ingetrokken. Afspraak is sindsdien dat een hernieuwde aanvraag pas kan worden ingediend indien deze bottlenecks zijn overwonnen en de realisatie nadrukkelijk mogelijk is.

19-8-2008 Collegebesluit

Vaststellen definitief ontwerp "Van riool tot Rode Loper" Jansstraat, Kruisstraat en Smedestraat".

Kredietaanvraag "Van riool tot Rode Loper" Jansstraat, Kruisstraat en Smedestraat".

18-9-2008 Raadsbesluit

Vaststellen definitief ontwerp "Van riool tot Rode Loper" Jansstraat, Kruisstraat en Smedestraat".

Kredietaanvraag "Van riool tot Rode Loper" Jansstraat, Kruisstraat en Smedestraat".

Maart 2010 : (nr. 10/17772) Informatienota inz. Resultaten participatie Rode Loper Noord meenemen in procedure Schotersingelbrug