



Aan	College
Datum	10 mei 2020
Onderwerp	<i>Herinrichting Houtplein / Beschrijving aanpassingen en inrichting per straat</i>
Van	Paul Miltenburg

BIJLAGE C 1 bij Definitief Ontwerp Herinrichting Houtplein e.a.

1. Houtplein

Het Houtplein is van oudsher één van de entreeruimtes van de stad. Behalve een belangrijke knoop in het OV-netwerk vormt het ook voor langzaam verkeer de schakel tussen de stad en de parken. Er wordt beoogd om van het Houtplein een plek met verblijfskwaliteit te maken. Behalve het optimaliseren van het OV en het fietspadensysteem op het plein worden ook nadrukkelijk de voetgangers en verblijvers op het plein gefaciliteerd. Door de herinrichting worden meer bomen toegevoegd, verbetert de doorstroming van het openbaar vervoer, terwijl tegelijkertijd de benodigde ruimte voor het doortrekken van de fietsstraat over het Houtplein wordt gereserveerd en royale wandelruimte aan de buitenzijden van het plein worden gecreëerd. Het plein vormt geen directe autoverbinding meer maar de auto kan via de fietsstraat van de Raamvest naar de Wagenweg rijden of afslaan naar de Tempelierstraat.

1.1 Verbetering van verblijfsfunctie en voetgangerstoegankelijkheid voor voetgangers

Op het noordelijk deel van het plein verbetert de ruimtelijke kwaliteit door de instelling van éénrichtingsverkeer (ook voor de bus). Daarnaast wordt de beleving in beeldkwaliteit sterk verbeterd door het evenwijdig aan de fietsstraat koppelen van de onderbeplanting van de bomen. Aan de zuidzijde wordt ingezet op het verbeteren van de voetgangerstoegankelijkheid van en naar de Dreef, Frederikspark en Wagenmakerslaan. Ondanks dat de busbaan is opgeschoven naar het oosten blijft er voldoende ruimte voor een voetpad voor het winkelende publiek en een mogelijk terras voor horecazaken. De halfverharding in het VO is in het DO vervangen door klinkerverharding. Om de voetgangersroutes aantrekkelijk te maken wordt het pleingedeelte rondom de monumentale plataan tot aan de Wagenmakerslaan overzichtelijker en veiliger ingericht. Het plangebied rondom de monumentale plataan is qua inrichting nadrukkelijk bij Houtplein getrokken. De verharding en de bank rondom de monumentale plataan worden weggehaald en het huidige rommelige grasveld wordt vervangen voor een ruim beplantingsvak met hoogwaardige vaste planten, aan de noordwestzijde omzoomd door een zitband. Ten opzichte van het VO+ is het beplantingsvak nog met circa 50 m² vergroot. Door het verwijderen van de 3 dicht op de plataan staande linden komt deze monumentale boom meer vrij op het plein te staan en wordt hij daarmee meer zichtbaar. De 3 linden aan de kant van de weg staan in het nieuwe ontwerp in de wegconstructie. Ook deze linden worden weggehaald en verplant naar het Lorentzplein. Er ontstaat een aantrekkelijk en overzichtelijk pleingedeelte in de zon met een hoge verblijfskwaliteit, overzicht en goede bereikbaarheid van de OV-opstapplaatsen waarbij de verkeersruimte voor reizigers sterk is verbeterd.



1.2 Verbetering van fietsroutes over het Houtplein

De routes Houtplein / Dreef en Houtplein / Wagenweg zijn zowel een onderdeel van hoofdfietsnetwerk (SOR) als een recreatieve route (SOR). Fietspaden worden steeds drukker. Door het scheiden van verkeerstromen en goed gedimensioneerde fietspaden met voldoende doorzicht ontstaat een veilige situatie voor de gebruikers. In het DO zijn de dimensionering, de doorstroming van de fietspaden en de aansluitingen van de fietspaden verder geoptimaliseerd en logischer gemaakt. De verbindingen van de Wagenweg met de Ventweg Dreef en Frederikspark zijn logischer op elkaar aangesloten.

1.3 Beperken autoverkeer, maar bereikbaarheid van Wagenweg gewaarborgd.

Vanaf de Raamvest kunnen auto's, als gast in de fietsstraat, nog afslaan naar de Tempelierstraat of doorrijden als bestemmingsverkeer naar de Wagenweg. Door de knip op het Houtplein ter hoogte van de EKO-plaza blijft het autoverkeer gescheiden van het busverkeer. Voor de bevoorrading van de ondernemers op het plein zijn er aan de westzijde twee ruime laad- en losplaatsen voorzien. Doordat het autoverkeer op het Houtplein naar de fietsstraat aan de westzijde is verplaatst ontstaat er meer rust op het plein en wordt de leefbaarheid verbeterd.

1.4 De herinrichting draagt bij aan het verbeteren van de kwaliteit van Openbaar vervoer.

Het project verbetert de doorstroming van het openbaar vervoer en ook de verblijfskwaliteit van regionale openbaar vervoer knooppunt. De verkeersruimte voor reizigers tussen de plekken waar wachtende reizigers verblijven en de halteplaatsen van de bussen is ten opzichte van het VO vergroot waardoor overzicht en toegankelijkheid voor de reiziger is verbeterd. 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.

1.4 Door kwalitatief hoogwaardige groene inrichting verbetert de leef- en verblijfskwaliteit.

De bestaande platanen zijn te groot voor de plek waar ze staan. Ze moeten daarom zo sterk teruggesnoeid worden dat er door de resterende kleine boomkruinen nauwelijks sprake van schaduwwerking en natuurlijke verkoeling (klimaatadaptatie) en een forse onderbreking ontstaan in de hoofdbomenstructuur. Bovendien is het groenbeeld matig. Deze 11 bomen worden vervangen door 28 nieuwe bomen die verder van de gevel worden aangeplant waardoor deze een mooie grote boomkruin kunnen ontwikkelen. Er is gekozen voor (resistente) iepen waarmee de hoofdbomenstructuur en daarmee de ecologische verbinding tussen de Dreef / Kleine Hout en de Raamvest wordt hersteld, de biodiversiteit wordt verstrekt en het verblijfsklimaat op het plein verbeterd. Doordat alle nieuwe bomen op hetzelfde moment worden aangeplant ontstaat een ruimtelijke kwaliteit door samenhang in soort, maat en leeftijd. Onder de bomen worden ruime plantvakken aangebracht met kwalitatief hoogwaardige beplanting (Green to Color). Ten opzichte van het VO+ zijn er aan de noordzijde van het Houtplein enkele plantvakken gekoppeld waardoor de groenbeleving daar verder wordt versterkt. De ruime groeiplaatsen worden voorzien van een drukontlastend krattensysteem.



1.5 Nabij de halteplaatsen wordt voldoende stallingsruimte aangeboden om het fietsparkeren te faciliteren.

Op het Houtplein zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland. Nabij halteplaatsen wordt een capaciteit van 174 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Haarlem. Er wordt op dit moment onderzocht of een deel van de parkeergarage kan worden omgebouwd tot fietskelder. De verwachting is dat dit onderzoek eind juni wordt opgeleverd.

1.6 Rioleringswerkzaamheden

Het hemelwater op het Houtplein, inclusief de aanliggende bebouwing, wordt afgekoppeld en aangesloten op een hemelwaterriool dat het water afvoert naar de Raamsingel. Daarnaast worden nog enkele verouderde rioolstrengen vervangen.

2. Tempeliersstraat

De routes voor fiets, voetganger, bus en auto zijn evenals het kruispunt van de Tempelierstraat met het Houtplein geoptimaliseerd. Het verkeer uit de Tempelierstraat moet voorrang verlenen aan zowel fietsers als voetgangers op het Houtplein.

Door alle bushaltes van de Tempeliersstraat te verplaatsen naar het Houtplein verbetert de veiligheid en leefbaarheid in de Tempelierstraat sterk. Als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer rijdt er alleen autoverkeer van oost naar west door de Tempeliersstraat. Hierdoor neemt de intensiteit van het autoverkeer sterk af. De verkeersveiligheid en de leefbaarheid verbeteren hierdoor. Aan de noordzijde zijn parkeerplaatsen gesitueerd. De zuidzijde wordt benut voor fietsparkeren en een laad-los plek. Naar aanleiding van zienswijzen is de rijbaan naar het midden van het profiel verplaatst. Aan beide zijden wordt de fietssuggestie strook vervangen door een fietsstrook met een breedte van 1,5 meter en voorzien van een onderbroken streep. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan het bezwaar van de fietsersbond tijdens de behandeling van het VO+ in december 2019. De bestaande bomen zijn niet toekomstbestendig door het ontbreken van een goede groeiplaats en ook groeien de kruinen tegen de gevel. Ten opzichte van het VO+ is er aan de westzijde van Tempelierstraat nog een extra boom toegevoegd. De 9 bestaande bomen worden nu vervangen door 20 zuilvormige bomen, waaronder in een ruime plantvak van circa 2 x 3,5 m) hoogwaardige onderbeplanting (Green to Color) wordt aangebracht. Voor een toekomstbestendige ontwikkeling van de nieuwe bomen wordt met kratten een drukontlastende groeiplaatsconstructie gemaakt (boombunker). Verdichting van de bodem ter plaatse van de wortels wordt hiermee voorkomen.

De Tempeliersstraat wordt niet afgekoppeld omdat het de voorkeur heeft de bestaande wegfundering in stand te houden. Het doorgraven van de wegfundering kan ten gevolge van het intensieve busverkeer door verzakking in de toekomst tot hoge onderhoudskosten leiden. De wegfundering bestaat uit hoogovenslakken en het volledig vervangen is vanwege de hoge milieukosten niet zinvol.

3 Wijde Geldeloze pad



De rijrichting in het Wijde Geldeloze pad is ten opzichte van het VO teruggebracht naar de oorspronkelijke situatie. Hiermee is tegemoet gekomen aan veel bezwaren. Met het oog op toekomstig beheer is er voor gekozen de bestrating binnen dit project opnieuw aan te leggen, waardoor deze straat in dezelfde beheerscyclus als de rest van het gebied beheerd kan worden. Gezien de beperkte beschikbare ruimte in het profiel en de waardering voor het huidige beeld wordt het Wijde Geldeloze pad opnieuw aangelegd op basis van het huidige profiel, waarbij ook het bestaande gebakken materiaal zo veel mogelijk hergebruikt wordt. De huidige groene inrichting van de straat wordt zoveel mogelijk gerespecteerd. In de verdere uitwerking en uitvoering van het project ligt in het Wijde Geldeloze pad een kans om in overleg met individuele bewoners geveltuintjes te realiseren om ervoor te zorgen dat ook het bestaande groene karakter behouden blijft. De hemelwaterafvoeren in het Wijde Geldeloze pad worden niet afgekoppeld omdat er in de ondergrond onvoldoende ruimte om een hemelwater riool te kunnen aanbrengen.

4. Dreef

Het noordelijke deel van de ventweg wordt omgevormd tot tweerichtingsfietspad. Dit fietspad zal worden uitgevoerd in rood asfalt gelijk aan het Houtplein. De bestaande aansluiting op de hoofdrijbaan ter hoogte van Dreef 16 wordt omgevormd tot toegang van de ventweg. Deze is verder vormgegeven als fietsstraat met eenrichtingsautoverkeer vanaf Houtplein richting het Florapark. De ventweg wordt conform HIOR uitgevoerd in een roodbruine gebakken strengpers klinker, passend bij het voornamelijk historische karakter van de Dreef. De uitrit van de ventweg op de hoofdrijbaan wordt op de bestaande locatie ingericht als een plateau. Vanaf dit plateau wordt het bestaande fietspad tot aan de kruising Dreef-Florapark verbreed en voorzien van een rood asfaltverharding om fietsverkeer in twee richtingen te kunnen bedienen. De trottoirs van de Dreef blijven onaangepast en worden waar technisch nodig herstraat met de bestaande historische gebakken klinkers. Ter hoogte van de Dreefschool wordt de bestaande tijdelijke Kiss & Ride strook technisch verbeterd om onderdeel van de permanente situatie te worden. Daarnaast wordt de capaciteit vergroot door de strook te verlengen. Ter voorkoming van oneigenlijk gebruik van de berm van de hoofdrijbaan van de Dreef worden net als langs de ventweg boomstammen geplaatst ter beëindiging van de Kiss & Ride strook. De stammen van bomen die in het gebied zijn verwijderd kunnen hiervoor worden hergebruikt.

De voetgangersoversteekplaats (VOP) aan de zijde van het Frederikspark zoals aangegeven in het VO kan niet worden gehandhaafd. Omdat er op het Houtplein zelf al 2 oversteekplaatsen waar de bus voorrang moet geven op de voetgangers en fietsers zou de VOP hier tot te veel vertraging leiden voor de bus. Met het voorliggende DO worden twee dingen bereikt. De bus ondervindt hier geen vertraging door overstekend langzaam verkeer en voor het gehele plein is er eenduidigheid voor de oversteken: waar voetgangers voorrang hebben, hebben fietsers dat ook. Zebra's zijn niet bepalend voor de veiligheid maar voor mogelijkheid (met voorrang) vlot te kunnen oversteken. Waar mogelijk wordt de voetganger dat voordeel graag gegund, maar hier is de bus ook belangrijk. De wachttijd voor de voetgangers wordt bovendien niet sterk vergroot. Ondanks het grote aantal bussen is het totaal aantal voertuigen dat hier passeert laag. De wachttijd voor overstekende voetgangers zal dus



altijd kort zijn. Voetgangers die wel van een zebrapad gebruik willen maken, kunnen dat doen bij de zebraoversteek ter hoogte van de Dreefschool of bij de oversteek van het Houtplein.

5. Lorentzplein

De verkeerscirculatie rond het Lorentzplein blijft in de plannen voor het Houtplein ongewijzigd. Het asfalt in de rijbaan wordt conform het HIOR vervangen door gebakken materiaal, evenals de parkeervakken. De parkeervakken worden uniform aangelegd en gedetailleerd. Langsparkeervakken die nu nog op de rijbaan gepositioneerd zijn worden naast de rijbaan gelegd, waardoor de rijbaan optisch wordt versmald.

Met het oog op de ongunstige ligging van bestaande kabels en leidingen is het aantal bomen dat toegevoegd kan worden beperkt, maar rekening houdend met de bestaande groene karakter van het Lorentzplein lijkt het mogelijk om de zes van het Houtplein afkomstige linden te herplanten. Het verplantingsonderzoek moet uitwijzen of dit uiteindelijk mogelijk is.

Het hemelwater op het Lorentzplein, inclusief de aanliggende bebouwing, wordt afgekoppeld en aangesloten op een hemelwaterriool dat het water via het Houtplein afvoert naar de Raamsingel.

6. Wagenweg

Naar aanleiding van diverse bezwaren tegen het voor autoverkeer afsluiten van de Wagenweg is besloten de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein door te trekken. Hierdoor kan bestemmingsverkeer als gast in de fietsstraat de Wagenweg bereiken. Ook is door een laad- en losplaats aan de noordoostzijde van de Wagenweg de bevoorrading weer mogelijk gemaakt. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan richting het Florapark. De Wagenweg wordt ingericht als fietsstraat, waarbij het autoverkeer alleen vanaf Houtplein richting Florapark plaatsvindt terwijl het fietsverkeer in beide richtingen mogelijk blijft. Deze inrichting neemt minder ruimte in beslag dan de huidige inrichting met een separaat fietspad, waardoor meer ruimte overblijft voor bredere trottoirs en groen.

In de huidige situatie is de Wagenweg binnen het plangebied hard en stenig terwijl ook deze weg - via het Florapark net buiten het plangebied - een aantrekkelijke verbinding vormt tussen centrum en Haarlemmerhout. Door een doorgaande bomenrij toe te passen wordt dit groene karakter doorgetrokken tot aan het Houtplein, waar de groenstructuur doorloopt tot op het plein.

Om de Wagenweg te kunnen vergroenen met bomen moeten deze bomen aan de zuidzijde van de Wagenweg worden geplant omdat dit vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen aan de noordzijde niet mogelijk is. Omdat het profiel van de straat te weinig ruimte biedt om de parkeerplaatsen los te koppelen van het tracé van de bomen schuiven de parkeerplaatsen mee naar de zuidzijde van de straat. Nadeel is dat het parkeren tegen de rijrichting in gebeurt waardoor een conflict met tegemoet komende fietsers kan optreden. Als de parkeerplaatsen aan de noordzijde worden gehandhaafd is het niet mogelijk om in de Wagenweg bomen aan te planten. Door het om en om rangschikken van de parkeerplaatsen en de bomen ontstaat voldoende ruimte om de fietsstraat vanaf de parkeervakken te overzien. Deze situatie is met nadruk voorgelegd en besproken met verkeerskundigen en de verkeerspolitie. Zij achten de in dit ontwerp gemaakte keuze voldoende veilig.



Onder de bomen worden ruime plantvakken gemaakt van 1,80 x 2,5 m. De plantvakken worden ingeplant met hoogwaardige beplanting (Green to Color).

De riolering in de Wagenweg wordt vervangen en het hemelwater wordt afgekoppeld en via het Houtplein afgevoerd naar de Raamsingel.

7. Wagenmakerslaan

De Wagenmakerslaan biedt toegang tot de parkeergarage Houtplein, het appartementencomplex Wagenmakerslaan en het achter het provinciehuis gelegen parkeerterrein en goedereningang. Deze toegangen blijven behouden. Na de toegang tot het parkeerterrein loopt het voetpad door tot de Gasthuissingel.

Het bestaande gebakken materiaal wordt zo veel mogelijk hergebruikt. De ruimte in het profiel om een goede waterafvoer te waarborgen is beperkt door het onderliggende dak van de parkeergarage. In de Wagenmakerslaan zijn in de huidige situatie enkele achter verhoogde plantvakken paden en nissen verscholen die als onprettige hangplekken ervaren worden. Deze verhoogde plantvakken worden vergroot waardoor men er niet meer achterlangs kunt lopen. Deze vakken worden ingeplant met hoogwaardige beplanting (Green to Color). Vanwege een ingediend bezwaar is ten opzichte van het VO de beplanting langs de westzijde vervallen.

Met het oog op het autovrij maken van het Houtplein komt ook de mindervaliden parkeerplaats op het Houtplein aan de voorzijde van het provinciehuis te vervallen, in de plannen is voorzien om deze aan de achterzijde van het provinciehuis aan de Wagenmakerslaan te realiseren. Ten behoeve van het hotel blijven de huidige laad- en losplekken behouden.