



**Aan** College  
**Datum** 10 mei 2020  
**Onderwerp** *Herinrichting Houtplein / Samenvatting belangrijkste bezwaren en analyse draagvlak*  
**Van** Paul Miltenburg

## **BIJLAGE C.2 bij Definitief Ontwerp Herinrichting Houtplein e.o.**

### **Samenvatting belangrijkste bezwaren**

De belangrijkste bezwaren richten zich op de volgende aspecten.

#### *1. Rijrichting Wijde Geldelozepad.*

In het Voorlopig Ontwerp was de rijrichting voor het Wijde Geldelozepad omgedraaid ten opzichte van de huidige situatie. Mede gebaseerd op een eerder voorstel van de bewoners zelf. Op basis van het voorlopig ontwerp heeft een groot deel van de huidige bewoners echter aangegeven de huidige rijrichting te willen handhaven vanwege het aanrijden van garageboxen en het laden en lossen van panden en winkels. Daarnaast vreest men sluipverkeer.

#### *2. Bereikbaarheid winkels en laad- en losplaatsen Houtplein*

Om sluipverkeer van het noordelijk deel van het Houtplein via het zuidelijke deel en de Wagenweg richting Haarlem Zuid tegen te gaan was er in het voorlopig ontwerp een tweede 'knip' gemaakt voor het autoverkeer. Dit stuitte op bezwaren bij de ondernemers aan het Houtplein die voorzien dat hun winkels slecht bereikbaar worden. De ondernemers ter hoogte van de knip voorzien ook problemen met laden en lossen.

#### *3. Bereikbaarheid winkels en laad- en losplaats Wagenweg*

Ook de ondernemers aan de Wagenweg hadden problemen met de 'knip' op het Houtplein. Hierdoor zouden hun winkels zeer slecht bereikbaar worden klanten en bevoorrading.

#### *4. Inrichting Tempeliersstraat.*

De asymmetrische indeling van de Tempeliersstraat stuit op bezwaren van bewoners. Met name de stoep van 2 meter aan de oostkant is niet gewenst omdat de bussen dan dichterbij de gevels gaan rijden van bewoners. Ook ondernemers hebben aangegeven dit geen wenselijke situatie te vinden. Verder is de vrees de snelheid van het verkeer. Met name de snelheid van de bussen van west naar oost, die niet meer worden vermengd met autoverkeer en ook niet meer hoeven te stoppen bij de haltes, wordt gevreesd. De grijze uitvoering van de fietsstrook is in de ogen van velen te onopvallend.



Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp. Onderstaand zijn de meest nadrukkelijke aanpassingen benoemd:

1. Op het Wijde Geldeloze pad is de in het VO gewijzigde rijrichting teruggedraaid. De huidige rijrichting wordt gehandhaafd.
2. Het trottoir aan de oostzijde van het Houtplein is versmald om ruimte te maken voor de laad- en losplekken voor Ekoplaza en het doortrekken van de fietsstraat. De materialisatie van het trottoir is aangepast van halfverharding naar klinkerbestrating.
3. Doorgaand verkeer via de Wagenweg is mogelijk gemaakt door de fietsstraat op het Houtplein door te trekken naar de Wagenweg en autoverkeer daar als gast toe te staan. Op de Wagenweg is de bomenrij, en daarmee de parkeerplaatsen, naar de westzijde van de weg verplaatst vanwege de ligging van kabels en leidingen. De laad- en losplaats is wel aan de oostzijde gehandhaafd.
4. Het wegprofiel op de Tempeliersstraat is aangepast en beter verdeeld. Tevens zijn rode fietsstroken uitgewerkt.

### **Analyse van het draagvlak**

Er zijn totaal 118 zienswijzen ingebracht op het voorlopig ontwerp. 4 zienswijzen zijn vervallen wegens een dubbeling. Voor een grove beoordeling van de zienswijzen is een verdeling gemaakt over de volgende categorieën:

A) Niet van toepassing; 18 zienswijzen die betrekking hadden de Rustenburgerlaan of de bus concessies. De Rustenburgerlaan maakt geen deel uit van dit project. Voor de Bus concessie geldt dat bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige bus concessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. Op deze zienswijzen is wel gereageerd, maar hebben op het ontwerp geen invloed gehad.

B) Negatief; 42 zienswijzen, waarvan ongeveer de helft betrekking heeft op de bereikbaarheid van de Wagenweg en de rijrichting van het Geldeloze pad. 13 van deze zienswijzen bevatten tevens veel commentaar op de busconcessies.

C) Neutraal; 25 zienswijzen waar een vraag wordt gesteld of opmerking wordt gemaakt. Ruim de helft van deze zienswijzen hebben alleen betrekking hebben op één onderwerp, zoals de rijrichting Wijde Geldeloze pad of de inrichting in de Tempelierstraat.

D) Positief; 29 zienswijzen die overwegend positief waren met een enkele opmerking of vraag over een specifiek onderwerp zoals een zorg over fietsparkeren.



Van de 114 zienswijzen hadden 18 zienswijzen uitsluitend betrekking op de busconcessies. De zienswijzen zijn bij de beoordeling van het draagvlak buitenbeschouwing gelaten.

Uitgaande van 96 zienswijzen op het Voorlopig Ontwerp (114 – 18) heeft 55% neutraal tot positief oordeel over het voorlopig ontwerp en 44% een overwegend negatief oordeel.