

NOTITIE

Onderwerp	Nota van Beantwoording - Anoniem
Project	Herinrichting Houtplein e.o.
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem
Projectcode	116559
Status	Definitief 01
Datum	14 mei 2020
Referentie	116559/20-007.579
Auteur(s)	ing. E.P.A. de Langen

Gecontroleerd door	ing. R.P.N. Pater
Goedgekeurd door	ing. R.P.N. Pater
Paraaf	

 Digitally signed
by Richard Petrus
Nicolaas Pater
Date: 2020.05.28
13:54:36 +02'00'

Bijlage(n)	Overzicht contactinformatie Overzicht zienswijzen inclusief beantwoording VO Beantwoording inspraakreacties VO+ bij Cie Beheer 12 december 2019
------------	---

Aan	Projectteam gemeente Haarlem
Kopie	-

1 INLEIDING

Deze notitie geeft een overzicht van de ontvangen zienswijzen welke ingediend zijn door stakeholders van het project Herinrichting Houtplein e.o. Omwonenden en belanghebbenden hebben in de periode van 12 oktober 2018 tot 12 november 2018 de mogelijkheid gehad een zienswijze op het voorlopig ontwerp voor het project Herinrichting Houtplein e.o. in te dienen. In totaal zijn er 118 zienswijzen ingediend via mail, post en het platform Houtplein-inbeeld. In bijlage I - Overzicht contactinformatie, vindt u alle contactinformatie van de ingediende zienswijzen.

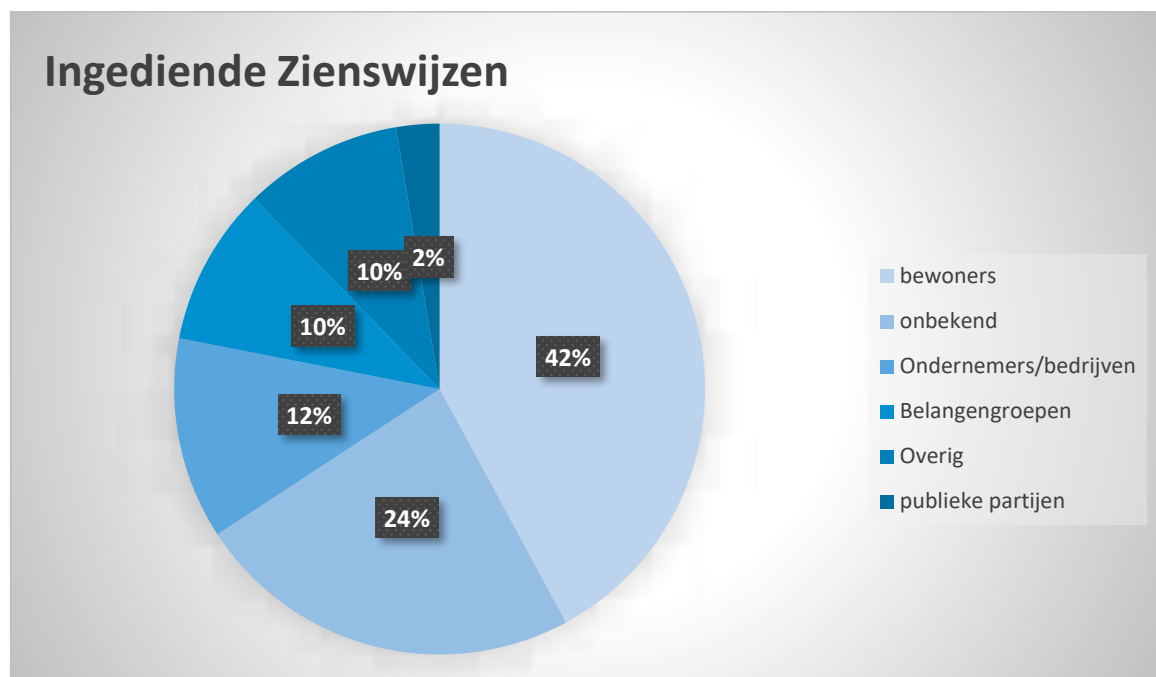
In hoofdstuk 2 en 3 wordt een overzicht gegeven van het type stakeholders die een zienswijze hebben ingediend. De ingediende zienswijzen zijn meegenomen in het ontwerptraject om tot een Definitief Ontwerp te komen. Met de afronding van het ontwerp dienen de stakeholders een reactie te ontvangen op de door hen ingediende zienswijze. Deze reacties zijn opgesteld door Witteveen+Bos in samenwerking met Okra en projectteamleden van de gemeente Haarlem. Als bijlage aan deze notitie toegevoegd (bijlage II Overzicht zienswijze incl. beantwoording).

In hoofdstuk 4 staat een korte toelichting op de behandeling van het VO+ in de raadcommissie Beheer van 12 december 2019.

2 ZIENSWIJZEN OVERZICHT

In totaal heeft de gemeente 118 zienswijzen ontvangen. Hiervan zijn er 114 individuele zienswijzen ingediend. Het aantal van 118 zienswijzen bevatten 4 dubbele zienswijzen welke de status 'vervallen' hebben gekregen. Het grootste aantal reacties is afkomstig van bewoners, ruim 40 %. De tweede groep betreft onbekende indieners met 24 %. Deze onbekende indieners hebben naar verwachting hun zienswijze ingediend tijdens de informatieavonden. De inschatting is dat een groot aantal indieners bewoners zijn van straten in het plangebied. Daarnaast bestaat 12 % van de zienswijzen uit reacties van ondernemers, 10 % belangengroepen, 10 % uit overige indieners en 3 % uit publieke partijen. Voor een gedetailleerde uitwerking van de indieners per stakeholdersgroep zie hoofdstuk 3.

Afbeelding 2.1 Ingediende zienswijzen



3 STAKEHOLDER GROEPEN

3.1 Bewoners

42 % van de ingediende zienswijzen zijn afkomstig van bewoners in het plangebied en omliggende straten.

Tabel 3.1 Stakeholder bewoners

#	Stakeholder bewoners: 48
1	bewoner Tempeliersstraat
4	bewoner Wagenweg
6	bewoner Wagenweg
8	bewoner Gasthuissingel
10	bewoner Gasthuissingel
12	bewoner
13	bewoner Houtplein
14	bewoner Tempeliersstraat
16	bewoner Wijde Geldeloze pad
17	bewoner Wijde Geldeloze pad
21	bewoner
22	bewoner
27	bewoner
33	bewoner Lorentzplein
35	bewoner Houtplein
36	bewoner Dreef
41	bewoner
47	bewoner
48	bewoner Wijde Geldeloze pad
49	bewoner
53	bewoner Wagenweg
55	Facility Management PNH (als bewoner Houtplein)
56	bewoner (Wijkraad Welgelegen)
60	bewoner
62	bewoner
63	bewoner Lorentzplein
68	bewoner
70	bewoner Wagenweg
71	bewoner Wijde Geldeloze pad
75	bewoner Houtplein
77	bewoner rustenburgerlaan
80	bewoner van Raamsingel

#	Stakeholder bewoners: 48
83	bewoner Rustenburgerlaan
88	bewoner Rustenburgerlaan
89	bewoner Rustenburgerlaan
91	bewoner Rustenburgerlaan
92	bewoner Zadelmakerslaan
93	bewoner Rustenburgerlaan
97	Esschildersstraat
100	bewoner
106	bewoner Wagenweg
109	bewoner Houtplein
113	bewoner Kleine Houtweg
114	bewoner Dreef
115	bewoner Rustenburgerlaan
116	bewoner Rustenburgerlaan
117	bewoner Wagenweg
118	bewoner Lorentzplein

3.2 Onbekend

24 % van die ingediende zienswijzen zijn afkomstig van onbekende indieners. Met onbekende indieners worden indieners bedoeld waarbij het onduidelijk is wat de relatie van de indiener is met het project. Verwacht wordt dat het bewoners van de gemeente Haarlem betreffen.

Tabel 3.2 Type stakeholder Onbekend

#	Type stakeholder Onbekend (niet expliciet benoemd): 27
3	
9	
11	
15	
19	
20	
25	
26	
28	
29	
30	
31	
32	
34	
37	
40	
42	
44	
45	
46	
50	
65	
72	
74	
76	
103	
107	

3.3 Ondernemers & bedrijven

12 % van de ingediende zienswijzen is afkomstig van het midden- en klein bedrijf gevestigd in de winkelpanden binnen de projectlocatie.

Tabel 3.3 Stakeholder ondernemers/bedrijven

#	Stakeholder ondernemers/bedrijven:14
2	ondernemer Wagenweg
5	ondernemer
43	ondernemer
54	
58	
61	ondernemer Wagenweg
69	
79	winkelier
94	
95	Winkelier Wagenweg
98	
101	winkelier Wagenweg
110	winkelier Lorentzplein
112	

3.4 Belangengroeperingen

10 % van de ingediende zienswijzen is afkomstig van belangengroeperingen. Er zijn brieven ingediend ter vertegenwoordiging van de bewoners in diverse straten zoals voor de bewoners van het Lorentzplein, Tempeliersstraat, Wijde Geldeloze pad en de wijk Welgelegen (waar het gehele plangebied onder valt). Daarnaast heeft de gemeente brieven ontvangen van de ondernemersvereniging Hout Wagen, Ondernemers Tempeliersstraat en Stichting Trustee Wagon (Wagenweg ondernemers). Tevens zijn er reacties binnengekomen van de Fietsersbond en Rover met het belang om de verkeersveiligheid in het plangebied te verbeteren. Ook heeft de Haarlemse Bomenwacht haar zienswijze ingediend. Tot slot heeft ook actieplatform Bus-kruit een zienswijze ingediend tegen de grote hoeveelheid bussen op het Houtplein.

Tabel 3.4 Stakeholder belangengroepen

#	Stakeholder belangengroepen: 11
51	Ondernemersvereniging Hout Wagen
52	Haarlemse Bomenwacht
57	Stichting Trustee Wagon (eigenaar van de winkelpanden Wagenweg 8a, 8b en 8c)
59	Fietsersbond
64	Stichting STEL (leefbaarheid van Haarlem-Zuid en de regio Zuid-Kennemerland)
66	Wijkraad Welgelegen

#	Stakeholder belangengroepen: 11
67	bewoners Lorentzplein
73	bewoners en ondernemers Tempeliersstraat
82	Rover
84	onderzoek mening bewoners Wijde Geldelozepad
99	actieplatform Bus-kruit

3.5 Overige stakeholders

10 % van de ingediende zienswijzen is afkomstig van overige stakeholders. Hierbij kan u denken aan passanten, eigenaren van percelen, het Carlton Square Hotel en diverse vervoerders zoals Connexxion en vervoersregio Amsterdam.

Tabel 3.5 Overige Stakeholders

#	Overige Stakeholders: 11
7	passant
18	
23	
24	
38	passant
39	
81	passant
85	vervoersregio Amsterdam
87	Connexxion
104	
105	historicus die het historische beeld van Dreef en Houtplein na aan het hart ligt.

3.6 Publiek/semi publieke stakeholders

Er zijn 2 zienswijzen ingediend door de provincie Noord-Holland. Daarnaast is er een zienswijze ingediend door de Dreefschool welke binnen het plangebied gelegen is.

Tabel 3.6 Stakeholder Publiek/semi Publiek

#	Stakeholder Publiek/semi Publiek: 3
86	provincie Noord-Holland
90	Dreefschool
102	provincie Noord-Holland

4 BEANTWOORDING INSPRAAKREACTIES RAADSCOMMISSIE BEHEER DECEMBER 2019

Op 12 december 2019 is het Voorlopig Ontwerp Plus (VO+) behandeld in de Raadcommissie Beheer. Tijdens de behandeling is er door 12 personen ingesproken. In bijlage III staat een overzicht van de inspraakreacties en is tevens een beantwoording opgenomen.



BIJLAGE: OVERZICHT CONTACTINFORMATIE

In deze versie niet toegevoegd



BIJLAGE: OVERZICHT ZIENSWIJZEN INCLUSIEF BEANTWOORDING

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
1	Als bewoner van de zie ik de basis van de herinrichting rooskleurig tegemoet en wil ik dan ook starten met mijn complimenten voor het algehele ontwerp van de herinrichting Houtplein. In het huidige ontwerp is de stoep aan de zuidkant van de Tempeliersstraat echter slechts 2 meter breed. Dit betekent bijvoorbeeld dat de huidige bomen aan deze zijde zullen moeten wijken. Ook betekent het dat het zware busverkeer (met bijbehorende geluid/tril overlast), op een 50kmph weg op zeer korte afstand van de woningen zal rijden. - De stoepbreedtes zijn, zoals u weet, in het huidige ontwerp 2 meter aan de zuidkant en 6 meter (inclusief parkeerhavens etc.) aan de noordkant. - Door deze verhouding aan te passen naar 3 meter om 5 meter lost u beide door mij benoemde problemen op. Zo kunnen de bomen aan de zuidkant blijven staan en rijdt de bus op een mijns inziens veel acceptabele afstand van de woningen. Hoewel ik de wetgeving of richtlijnen niet ken, kan ik mij overigens niet voorstellen dat 2 meter stoep naast een 50kmph weg een gepaste afstand is. De noord/zon zijde blijft bij deze aanpassing een breed trottoir hebben zoals in het huidige ontwerp is bedoeld, zeker nu deze niet gehinderd wordt door bushaltes. Ook blijft er ruimte voor fietsenstallingen en parkeerhavens. Mijn verzoek is dan ook om het huidige ontwerp op dit punt te heroverwegen. Ik hoor graag wat u hier van vindt. Een tweede aandachtspunt is een aankomend parkeerprobleem voor de bewoners van de Tempeliersstraat. De bewoners parkeren hun auto nu op de parkeerplaats die zal wijken voor het project de 'De Vierhoek'. Een vriendelijk verzoek dus om rekening te houden met de mogelijkheid tot parkeren in de directe omgeving.	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Naar aanleiding van diverse zienswijzen hebben wij het ontwerp geoptimaliseerd. De gemeente Haarlem heeft in de aanloop naar het Definitief Ontwerp onderzocht of en hoe door een profielwijziging de trottoirbreedtes aan beide zijden geoptimaliseerd kunnen worden met het oog op verkeersoverlast, voetgangersruimte, auto-, fiets- en scooterparkeren, en ruimte voor bomen. Uw eerste zorg is de stoepbreedte van de Tempeliersstraat. In het Definitief Ontwerp is de stoep aan beiden zijde van het Houtplein 4 meter breed waarvan op een deel voorzieningen zijn opgenomen voor groen en parkeren (parkeerhavens). Langs de gevels is een minimale breedte van het voetpad aangehouden van 2,14 meter. Uw tweede zorg betreft het behoud van bomen en de afstand waarop de bussen vanaf de gevel langsrijden. Bussen passeren in het Definitief Ontwerp op een gepaste afstand van de gevel. De maximum snelheid van 50 km per uur voor auto's en bussen op de Tempeliersstraat blijft gehandhaafd. De bomen op de Tempeliersstraat hebben allen onvoldoende ondergrondse voorzieningen om ook in de toekomst gezond door te kunnen groeien. Wij kiezen juist daarom voor het vervangen van deze bomen met voldoende ondergrondse voorzieningen. Uw laatste zorg betreft het aankomende parkeerprobleem voor bewoners aan de Tempeliersstraat door de komst van het project 'De Vierhoek' van HBB ontwikkeling ter hoogte van Tempeliersstraat 35. Helaas valt dit project buiten de projectscope van de 'Herinrichting Houtplein'. Het project de Vierhoek is voorzien van een parkeergarage dus hierdoor is er geen sprake van toename van het aantal auto's die willen parkeren op de Tempeliersstraat. Wij hopen u voldoende geïnformeerd te hebben.	Dhr. Van Duijvenbode
2	Naar aanleiding van het plan voor het Houtplein. Gezien de ingrijpende verandering voor het autoverkeer in het plan voor het Houtplein, ga ik er vanuit dat er onderzoek gedaan is naar de verkeersstromen en de daarmee gemoeide verkeersdruk in omliggende straten.	Bedankt voor uw inspraakreactie. Om tot het Definitief Ontwerp te komen is inderdaad onderzoek gedaan naar de verkeersstromen rondom het	K.T. van den Boogaard



Kunt u mij inzage in het betreffende onderzoek geven zodat ik een goede visie kan krijgen in het voorgelegde plan.

Houtplein. De gemeente stelt de verkeersmodellen niet beschikbaar.

Wij hopen u voldoende geïnformeerd te hebben.

3 Met belangstelling hebben wij het voorlopig ontwerp bekeken en graag willen we op een aantal punten naar voren brengen. 1. Allereerst mijn complimenten voor een interessant en goed doordacht plan waar velen tevreden over kunnen zijn. 2. Ik heb zorgen over de mogelijkheden de fiets te stallen op/rond het Houtplein. De gedachte van een overdekte fietsenstalling aan de zijde van het Provinciehuis is goed maar zal mijns inziens alleen worden gebruikt door werknemers van Provincie, ABNAMRO en de andere werkgevers in het gebied (misschien kunnen zij de kosten voor deze voorziening dragen?). Gasten die komen om te winkelen zullen hun fiets voor de winkel parkeren en deze weer meenemen na een tijdje. Gebrek aan voldoende stalling hiervoor betekent dat een mooi ontwerp al snel een rommeltje zal worden. Dit probleem zal alleen maar groter worden nu de mogelijkheden om op het Houtplein te komen met de auto worden verminderd, dus meer fietsen en meer noodzaak voor stalling. 3. De route om van Noord naar Zuid te gaan om zo op het Lorentzplein of begin Wagenweg te komen is erg omslachtig. Vanaf het noordelijk deel van het Houtplein rechts af naar de Tempelier en dan aan het einde links het Wijde Geldelozeapad in. Aan het einde hiervan rechts af via de 'auto te gast' weg naar de bestemming. Ik begrijp de wens niet-bestemmingsverkeer uit dit gebied weg te halen maar bewoners, ondernemers en hun klanten willen wel graag de mogelijkheid hebben ook met de auto spullen te halen/brengen etc. Is er overwogen om bijvoorbeeld vanuit de van Eedenstraat bij het kruispunt met de Tempelier de mogelijkheid om links af te slaan toe te staan (alleen de bus mag dit nu) voor alleen het stukje naar de ingang tot het Wijde Geldelozeapad? Of de mogelijkheid om vanuit de van Eedenstraat even later links af te slaan het Lorentzplein op? 4. Worden er ook verkeersdrempels gelegd in de stukken met rode klinkers waar de auto te gast is zodat het aannemelijk is dat deze 'gasten' inderdaad niet het gaspedaal gaan indrukken? 5. Voor zover zichtbaar in het ontwerp worden de groene gestapelde telefooncellen weggehaald bij de ABN AMRO. Vanuit esthetisch oogpunt een goed idee omdat een dergelijk bouwwerk niet past bij de doorlopende uitstraling die de Dreef nu heeft en hopelijk het oostelijk deel van het Houtplein ook gaat krijgen. Komen er andere vormen van kunst/kunstwerken voor terug? 6. Op het gedeelte van de Wagenweg zijn op de 'doorsnede' tekeningen wel geparkeerde auto's te zien, terwijl op het overzichtskaartje 'auto' hier geen parkeervakken zijn ingetekend. Parkeerplekken hier zijn van belang voor de ondernemers en de bewoners. 7. Er zijn geen parkeerplekken aangegeven nabij Willie Wortel. Hoe en waar verwacht de gemeente dat hier kortstondig geparkeerd gaat worden door de klanten die hun spullen komen halen? 8. Worden er ook plekken voor deelauto's bedacht in en om het Houtplein – zijn hierover afspraken gemaakt met aanbieders van deelauto's als onderdeel om autobezit en gebruik terug te dringen?	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Onderstaand onze reactie op uw zienswijze. Dhr. Van Goor 2. Fiets parkeren op/rond Houtplein: Op het Houtplein en omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerp rapportage). Separaat hieraan zal het gebruik van de fietsenstalling 'De blauwe tram' gemonitord worden als de haltes verplaatst zijn. In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een in pandige fietsparkeervoorziening. 3. Routing Noord-Zuid auto: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozeapad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozeapad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook linksafslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.. Vanuit de Van Eedenstraat linksaf naar het Lorentzplein is geen optie omdat daar fysiek geen ruimte is voor een linksafstrook. 4. Drempels: De meeste wegvakken waar 'de auto te gast is' zijn relatief kort en beginnen en eindigen met een haakse bocht. Daarom wordt er in beginsel geen drempel aangelegd. Voor de Wagenweg is de lengte van het wegvak groter, maar ook hier is er terughoudendheid in de aanleg van drempels. 5. Kunstwerk: Het uitgangspunt is dat het huidige kunstwerk behouden blijft. Het huidige kunstwerk
---	---



voor het provincie huis wordt verplaatst naar de zuidwestkant van het Houtplein, voor de specifieke locatie verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

6. Parkeren Wagenweg: In het Definitief Ontwerp zijn er aan de zuidzijde van de Wagenweg parkeerplekken gesitueerd.

7. Parkeren Willie Wortel: Klanten van Willie Wortel kunnen gebruik gaan maken van parkeerplaatsen in de Tempeliersstraat.

8. Deelauto initiatieven: Het aanleggen van parkeerplaatsen voor nieuwe deelauto-initiatieven valt niet binnen de opgave van dit project. Als het werk is uitgevoerd is er wel ruimte voor dergelijke initiatieven.

Wij hopen u voldoende geïnformeerd te hebben.

4 De reacties/vragen betreffen de Wagenweg:

1. Wordt in het nieuwe ontwerp het weer mogelijk gemaakt om linksaf te slaan met de auto naar het Florapark/Paviljoenslaan? Dit zouden we graag willen, omdat je anders (sluipverkeer) via het vervolg van de Wagenweg weer op de Dreef moet komen, richting Paviljoensdreef.
2. Op de Wagenweg staan veel fietsen. Hoe wordt het fietsverkeer opgelost tussen de bomen?
3. Komt er een drempel in de Wagenweg ivm fietsstraat? Is wel wenselijk. Er rijden hier regelmatig auto's/brommers en motoren door met hoge snelheid.
4. Is er al bekend wat voor soort bomen er in de straat komen?
5. Is er al een indicatie wanneer alle bussen op het Houtplein elektrisch rijden en kan de gemeente hier nog wat aan doen om dit te versnellen?

Verder vinden we het een prima plan!

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Onderstaand onze reactie op uw opmerkingen:

Dhr. Kramer en Mw. Louwerens

1. Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldeloze pad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook linksafslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.
2. Fietsparkeren Wagenweg: Tussen de bomen komt ofwel een parkeervak voor de auto ofwel vijf a zes fietsparkeerbeugels (met dus plek voor 10 a 12 fietsen). Tevens worden er aan de zuidzijde van het Houtplein veel fietsenrekken gerealiseerd. Voor het complete overzicht van locaties voor fietsparkeren verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.
3. Drempels Wagenweg: In principe worden er geen drempels geplaatst in de Wagenweg.
4. Bomen: In de Wagenweg worden Magnolia Kobus geplaatst, voor de specifieke locaties zie het Definitief Ontwerp.



5. Elektrische bussen: Met uitzondering van lijn 346 rijden alle bussen in 2020 elektrisch.

Wij hopen u voldoende geïnformeerd te hebben.

5 Ziet er netjes uit, het lijkt wel heel erg veel op het plan wat wij hebben ingediend in 2013. Helaas lukt het vanavond niet om erbij te zijn, maar ik heb wel een vraagje. Wij gaan met de bezorging ook met scooters werken, kan ik straks wel gewoon op het Houtplein komen met een scooter?

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Het blijft mogelijk met scooters en snorfietsen over het Houtplein te rijden.

Dhr. Van Meurs

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

6 Als bewoner van de ... heb ik de plannen met aandacht bekeken. Als ik het goed begrepen heb, is er geen mogelijkheid meer om vanaf het Houtplein de Wagenweg in te rijden. Klopt dit, en geldt dat ook voor lijn 50? Daarnaast is het ook niet meer mogelijk om vanaf het Lorentzplein het Houtplein op te rijden. Dit betekent dat ik de bewoners van de Wagenweg na verbouwing de mogelijkheid moeten krijgen om linksaf te slaan richting Florapark om Haarlem te verlaten. Anders zou het zeer ingewikkeld worden om Haarlem te verlaten. Gaat de gemeente dit faciliteren?

Ten slotte een vraag over parkeren; hoeveel parkeerplaatsen in de Wagenweg gaan verloren door de verbouwing?

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Onderstaand onze reactie op uw opmerkingen:

Dhr. Van der Werf

1. Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldeloze pad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook linksafslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.
2. Voor buslijn 50 geldt dat deze volledig via de Dreef rijdt. Deze lijn rijdt niet meer over de Wagenweg.
3. Auto van Lorentzplein naar Houtplein: Het blijft mogelijk om van het Lorentzplein naar het Houtplein te rijden. U zult u weg dan vervolgen richting de Wagenweg (afslaan naar rechts).
4. Parkeren Wagenweg: Tussen de bomen komt ofwel een parkeervak voor de auto ofwel vijf a zes fietsparkeerbeugels (met dus plek voor 10 a 12 fietsen).

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

7 Weliswaar ben ik geen omwonende, maar wel regelmatige gebruiker van het Houtplein, zowel op de fiets naar het werk (mijn vrouw en ik), ook als gebruiker van de bus, en ook als automobilist.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Onderstaand onze reactie op uw opmerkingen: U geeft aan dat u een sterke voorkeur heeft voor variant 2. Een groot aantal onderdelen van variant 2

Dhr. Van der Laan



1. Ik heb sterke voorkeur voor Variant 2. Dit is een logisch ontwerp, geeft voor het fietsverkeer de minste rare kruisingen/oversteken en minimale vermenging met autoverkeer. Ook ben ik voorstander van goed openbaar vervoer, dat met dit plan mogelijk wordt gemaakt.
2. Als automobilist weet ik dat het Houtplein gebruikt wordt als sluiproute in de spits, om de drukke route en files te vermijden op de route van Eedenstraat - Florapark - Paviljoenslaan - Kamperlaan - Rustenbruggen. Ik ben niet tegen het autoluw maken van het Houtplein, integendeel, dat kan de kwaliteit van het gebied sterk verbeteren.

Door het voorgenomen plan voor het Houtplein zal de verkeersdruk op de andere routes (de zojuist genoemde en de grachtenroute over de Raam/Gasthuis/Kampervest en -singel) toenemen. Het is dus essentieel dat bij dit plan ook de verkeersafhandeling op die andere routes meegenomen wordt.

De route van Eedenstraat - Florapark - Paviljoenslaan - Kamperlaan - Rustenbruggen is een belangrijke verkeersader in Haarlem (en bij gebrek aan beter voert dit over wegen die daar eigenlijk te klein voor zijn). Om die reden moet de doorstroming op die route sterk verbeterd worden. Dat kan met een groene golf met een vastgestelde snelheid van bijvoorbeeld 40 of 50 km/uur. Dat geeft een prima doorstroming, een rustig en voorspelbaar verkeersbeeld, en minder luchtvervuiling en CO₂ uitstoot door minder stoppen en optrekken.

Dit is mijn zienswijze.

Tenslotte nog dit: de doorgaande routes door Haarlem (N200 langs het station) en N205 onderlangs zijn een crime voor het autoverkeer waarop de doorstroming vooral in de spits maar ook daarbuiten slecht is. Meer en slim gebruik maken van groene golven zou daarin veel verbetering kunnen brengen, en is ook beter voor het milieu. Ook is er behoefte aan een duidelijker herkenbare centrumsring om het centrum met goede doorstroming.

zijn verwerkt in het Voorlopig Ontwerp en later in het Definitief Ontwerp.

Tevens geeft u aan dat het Houtplein als sluiproute wordt gebruikt in de spits. Wij willen u meegeven dat er continue wordt gewerkt aan het verbeteren van de doorstroming op de grote uitvalswegen in de stad voor zowel fietsers, auto's en bussen.

Zoals u opmerkt is de route Van Eedenstraat-Florapark en verder naar de bruggen niet ideaal voor zoveel verkeer. Het verbeteren van de doorstroming op deze route trekt mogelijk extra verkeer en vermindert mogelijk de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. De delicate afweging tussen voor- en nadelen van het verbeteren van de doorstroming op de hoofdroutes in Haarlem heeft blijvende aandacht van de gemeente. De route van Eedenstraat - Florapark - Paviljoenslaan - Kamperlaan - Rustenbruggen is geen onderdeel van dit project. Het (opnieuw) inregelen van een 'groene golf' hoort daarom ook niet bij het project Houtplein. Dit geldt ook voor de doorgaande routes door Haarlem (N200 langs het station) en N205.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

8	Om te beginnen: Een prachtig ontwerp. Niet eenvoudig om recht te doen aan alle belangen in de buurt. Ik vind het geslaagd. Ik ben bewoner van de en gebruik dagelijks de bus vanaf de Tempeliersstraat. Hierbij een aantal vragen/opmerkingen/voorstellen: 1: Het verdwijnen van de fietsstrook naar rechts vanaf Raamsingel naar Houtplein Wellicht wordt veel minder rechts afslaan autoverkeer verwacht, (Klopt het dat de auto verplicht rechtsaf de Tempeliersstraat in moet? Dit is in het ontwerp niet helemaal duidelijk). Voorstel: Wellicht helpt een door een ononderbroken streep afgescheiden fietspad, met een oranje wegdek om deze bocht ook voor fiets veilig te houden en om te voorkomen dat automobilisten hier naast elkaar gaan staan om voor te sorteren voor de afslag. 2. Afslag rechtsaf Houtplein naar Tempeliersstraat vind ik onduidelijk en onhandig De bus krijgt voorrang voor de auto, maar moet wel stoppen voor de fietsers. Juist de fietsers zijn erg voor de bus lastig omdat het er in de spits erg veel zijn. Daardoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan als de bus uiteindelijk een te klein gaatje benut om door te rijden. Voorstel: Het is voor de fietsers veel eenvoudiger om even te stoppen. Dus graag de bus hier voorrang geven op de fiets. 3. Waar gaan de fietsen gestald worden? Het is nu in de tempeliersstraat al een chaos met gestalde fietsen van busgebruikers. Ondanks de gratis fietsenstalling. Nu de haltes worden verplaatst, zal deze overlast ook verplaatsen. De fietsenstalling zal (nog) minder gebruikt worden. Er moeten meer goede voorziening voor het stallen van fietsen komen en handhaving op het gebruik ervan.	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Dhr. Stolker Hierbij onze reactie op uw opmerkingen: 1. Verdwijnen fietsstrook: De fietsstrook van de Raamsingel richting Houtplein komt inderdaad te vervallen. Het verdwijnen van de doorgaande route over Houtplein naar Frederikspark en verder naar de bruggen zorgt ervoor dat er minder verkeer komt op de Raamsingel. Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook linksafslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving. 2. Het weghalen van doorgaand autoverkeer over Houtplein zorgt voor reistijdwinst voor de bus
---	---	--



Voorstel: Maak fietsenrekken in de groenvoorziening bij de uitrit van de wagenweg en maak de fietsenrekken naast ABN AMRO groter.

4. Hoe worden de buslijnen verdeeld over de haltes?

De huidige verdeling van buslijnen over de haltes in de Tempeliersstraat levert vaak verkeershinder op doordat er teveel bussen tegelijk op dezelfde halte staan. Vaak 2 bussen, regelmatig 3 en soms zelfs 4 bussen tegelijk.

In de ochtendspits gaan de bussen als volgt:

346: 1 x per 5 minuten naar Amsterdam Zuid

356: 1 x per 7 minuten Naar Amsterdam Zuid Oost

255: 1 x per 12 minuten naar Amsterdam Zuid Oost

340: 1 x per 8 minuten naar Mijdrecht/Uithoorn

80: 1 x per 15 minuten naar Amsterdam Centrum

3: 1 x per uur naar Schalkwijk

50: 1 x per 20 minuten naar Leiden

De 4 drukste lijnen stoppen allemaal op dezelfde halte!

Voorstel:

Logische indeling zou zijn:

Halte 1: 346 en 80

Halte 2: 356 en 255 (gezien de bezetting van 255 zou het zo maar kunnen dat die volgend jaar vaker gaat rijden)

Halte 3: 340, 50 en 3

5. Kruising Houtplein Frederikspark erg onoverzichtelijk en krijgt andere voorrang

De doorstroming van Frederikspark is nu verbeterd.

De bus moet nu in de nieuwe situatie voorrang verlenen aan de fiets van Fredrikspark. Voor de buschauffeur erg moeilijk in te schatten of de fietser vanaf Frederikspark (die meestal geen richting aangeeft) wel of niet gaat oversteken. Als de bus stop, zullen zeker de gelede bussen (iedere 6 à 7 minuten) het fietspad en de zebra blokkeren.

Voorstel: Ik vraag me af of het, vooral voor de veiligheid, niet beter zou zijn om:

- Of de bus volledig voorrang te geven
- Of de oversteek wagenweg-Frederikspark helemaal te verwijderen en eens te kijken of met aanpassingen aan de oversteek aan de kant van de dreef deze ook voor Wagenweg/Frederikspark verkeer geschikt te maken is.

ten opzichte van de huidige situatie. De fietsers en de voetgangers krijgen voorrang. Dit is een keuze uit oogpunt van verkeersveiligheid. Bij deze keuze speelt mee dat voorrang geven aan de bus kan leiden tot ongewenste hogere snelheden van de bus en mogelijk ongewenst maar wel begrijpelijk assertiever rijgedrag van buschauffeurs (toeteren om de oversteek vrij te maken). Met stille elektrische bussen in de toekomst is dit de keuze om de chauffeur van 'het zware voertuig' goed te laten opletten.

3. Fietsenrekken Tempeliersstraat: In het DO is extra aandacht besteed aan het plaatsen van fietsenrekken voor alle gebruikers van het plein en omliggende straten. Voor de specifieke locaties van de fietsenrekken verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerprapportage). Separaat hieraan zal het gebruik van de fietsenstalling 'De blauwe tram' gemonitord worden als de bushaltes verplaatst zijn. In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening.
4. Halte Houtplein: Er is in beide richtingen één dynamische halte op het Houtplein. Dat betekent dat de bussen in principe zoveel mogelijk naar de voorkant rijden van de halte. Voor bussen 50 en 340 die de stad uit rijden komt er een aparte halte op de Dreef. Voor het overzicht van de busroutes verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.
5. Voorrangssituatie Houtplein/Frederikspark: Er is gekozen voor een compact en overzichtelijk ontwerp van de bushaltes. Belangrijk hierbij is echter dat het verdwijnen van het doorgaande autoverkeer op de route Raamsingel-Houtplein-Frederikspark zorgt voor een veel rustige (auto)verkeersbeeld. Hierdoor worden blokkades voorkomen. De gekozen voorrangssituatie zorgt ervoor de buschauffeurs hun snelheden zullen



beperken en fietsers zoveel mogelijk voorrang zullen geven.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

9 op het ingediende plan Houtplein wil ik graag 2 opmerkingen maken

1. als ik het goed begrijp wordt de trottoirzijde aan de "provincie" kant verbreed. Maar aan de overzijde zullen ook bussen stoppen? Nu is het smal en haast geen doorkomen aan op de stoep. Graag die zeker verbreden'
2. De auto's mogen niet meer via het Houtplein richting Baan. Zullen automobilisten nu toch rechtdoor (vanuit Wilsonplein b.v.) via de Kleine Houtweg gaan? Dat liever niet, hoe te voorkomen?

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij Mw. Radema onze reactie op uw opmerkingen:

1. Trottoir provinciehuis: Het trottoir aan de kant van het provinciehuis wordt inderdaad verbreed. Voor de afmetingen van het trottoir verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. De bussen stoppen aan beiden zijden van het Houtplein. Tevens is er aan beide zijden van het Houtplein een fietspad gelegen.
2. Er is bewust voor gekozen om doorgaand autoverkeer over Houtplein te weren. Uiteraard mag dat niet leiden tot een nieuwe ongewenste sluiproute. De mogelijke route via de Kleine Houtweg heeft daarbij onze aandacht. Na aanpassing zal gekeken of hier ongewenst verkeer gaat rijden. Zo ja, dan zullen er passende maatregelen worden genomen om dit te voorkomen.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

10 Naar aanleiding van jullie ontwerp voor het Houtplein en zijn de omgeving komen er bij ons een aantal vragen naar boven met betrekking op wijzigingen die zijn aangebracht op de Wagenmakerslaan. Wij ,als bewoners van de op de hoek met de Wagenmakerslaan, vinden de tekening die er nu gegeven is niet duidelijk.

Wij hebben hierover de volgende vragen:

1. Wat houdt de kleur in, die naast en achter ons huis, is ingetekend. Is het nu de bedoeling dat er een beukenhaag geplaatst gaat worden? Of is dit de kleur van het gras? Zowel de brief als de website biedt hierin geen duidelijkheid.
2. Mocht het een beukenhaag betreffen , wat doet deze haag met onze fundering?
3. Deze woning heeft sinds 1890 een achterom, op dit moment is de haag/gras niet onderbroken wat zou inhouden dat onze achterom wordt dicht beplant. Is dit inderdaad zo? en waarom?
4. Wij hebben nu klimop langs ons huis om te voorkomen dat er graffiti op wordt gespoten, wordt deze dan verwijderd om plaats te maken voor een haag of gras?
5. Zo ja, komen jullie onze buitenmuur dan opknappen, wanneer deze weer is beklad met graffiti?
6. Mocht er gras komen, wordt dit natuurlijk wel een uitlaatsteeg voor hondenbezitters, dit heeft onze voorkeur dan ook niet.
7. Achter ons huis op de Zadelmakerslaan is een draaicirkel voor auto's/vrachtwagens, wordt deze nu verwijderd? Dit achten wij niet heel verstandig, want dan lopen de vrachtwagens/vuilniswagens vast. Wordt er een open verbinding gelegd met de Wagenmakerslaan dan worden deze straten onderdeel van sluiptverkeer.

Daarnaast waren wij onaangenaam verrast door deze tekening. Vanuit eerdere inspraakavonden en conceptvoorstellen is de Wagenmakerslaan niet besproken of zijn er concepten getoond. Op de directe vraag wat de plannen waren voor

Op basis van de zienswijze op het Voorlopig Ontwerp Mw. Beun is de scope van het project nader onderzocht. Uw huis valt buiten de scope van dit project (zie Definitief Ontwerp). Dat wil zeggen dat de bestaande situatie rondom uw huis gehandhaafd blijft. Als gevolg hiervan zijn uw eerste 3 vragen niet meer relevant. Als gevolg van voorliggend ontwerp is er geen toegenomen risico op graffiti. De draaicirkel t.b.v. auto's/vrachtwagens blijft gehandhaafd. Er komt geen open auto-verbinding tussen Gasthuissingel en Wagenmakerslaan. In de Wagenmakerslaan wordt het areaal groen/beplanting wel vergroot. Dit is echter geen gras, maar wel beplanting in de vorm van bloeiende vaste planten en laagblijvende heesters.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



de Wagenmakerslaan, werd geantwoord dat deze laan alleen was meegenomen omdat de wijzigingen op het houtplein invloed zou kunnen hebben op de verkeersstromen in de omgeving en daarmee ook de Wagenmakerslaan. Van eventuele plannen om de laan te wijzigen zou geen sprake zijn. Als direct belanghebbenden participeren wij in de mogelijkheid voor inspraak en proberen wij mee te denken met de gemeente, echter nu krijgen wij het gevoel alsof er onder dekking van een groot project (Houtplein) er kleine wijzigingen worden meegenomen die wel degelijk impact hebben in de leefomgeving van bewoners zonder deze met de direct belanghebbenden te bespreken.

11 Naar aanleiding van de diverse brieven en inspraakavonden wil ik hierbij gebruik maken van de inspraakprocedure. In de plannen Okra landschapsarchitecten/Witteveen + Bos wordt de rijrichting van het Wijde Geldelozepepad omgedraaid ten opzichte van de huidige situatie. Ik voorzie hier een aantal problemen welke hieronder puntsgewijs zullen worden weergegeven.

Bezwaren tegen wijziging rijrichting Wijde Geldelozepepad:

1. Er zal meer sluipverkeer van auto's plaatsvinden doordat de Tempeliersstraat eenrichting voor gemotoriseerde voertuigen richting het westen wordt. Het verkeer dat vanaf de Gasthuissingel en de Raamsingel komt zal het Wijde Geldelozepepad gaan gebruiken om naar het Lorentzplein of naar de Wagenweg te gaan.
2. Doordat er meer sluipverkeer zal lopen via het Wijde Geldelozepepad zal ook de verkeersveiligheid in het gedrang komen. De huizen liggen namelijk direct aan de weg en er wonen veel kinderen. Daarnaast is het ook voor de volwassen een gevaarlijke situatie als men uit de voordeur stapt.
3. Er zijn een aantal winkels welke bevoorraden worden via het Wijde Geldelozepepad. Dit betekent dat er zwaar vrachtverkeer door het Wijde Geldelozepepad zal moeten gaan rijden. Echter past dat fysiek niet in deze straat. Zie het politierapport van december 2015. Er is toen een vrachtwagen, die gepoogd heeft door de straat te rijden, klem komen te zitten tussen een auto die geparkeerd stond en een woning. Daarnaast zullen de bevoorradingen plaatsvinden op de kruising Houtplein/Wijde Geldelozepepad wat met zich mee gaat brengen dat de opstopping die dan plaats gaat vinden pas opgemerkt zal worden als men al door het gehele Wijde Geldelozepepad is gereden. Daarnaast zal het Lorentzplein ook een grote toename van vrachtverkeer gaan ervaren.
4. In het Wijde Geldelozepepad zijn er een aantal parkeergarages welke onmogelijk worden om deze nog te gaan gebruiken. Met name in het oostelijke deel van de straat. De draai wordt dan onmogelijk om te maken.

Daarnaast is er in het ontwerp mee genomen dat de bushaltes verplaatst gaan worden op het Houtplein. In de presentaties tijdens de inspraak avonden is er gesproken over dat er gekeken wordt naar extra voorzieningen om fietsen te parkeren. Ik zie hier in de plannen niets van terug en was er nog geen concreet voorstel over. Ik ben van mening dat dit wel degelijk in het plan thuishoort en klaar behoort te zijn alvorens het definitieve plan wordt ingediend. Het is immers zo dat er ook veel fietsen gestald gaan worden in het Wijde Geldelozepepad.

Daarnaast zal de intensiteit van fietsverkeer enorm gaan toenemen omdat een fietser nu eenmaal lui is en zal kiezen voor de kortste route naar de bushalte. Ik begrijp als geen ander dat het makkelijk is om bezwaren te maken tegen een plan. Daarom heb ik ook nagedacht over verbetervoorstellen waardoor het leefbaar voor iedereen blijft.

Verbetervoorstellen:

1. Maak een parkeergelegenheid voor de drugstoeristen op de Tempeliersstraat met een maximale parkeer tijd van 30 minuten of noem het een laad en los plaats.
2. Houd de rijrichting in het Wijde Geldelozepepad van oost naar west.
3. Maak een laad en los plaats op Het Houtplein ten hoogte van kruising Houtplein/Wijde Geldelozepepad alleen voor 1 vrachtwagen zodat deze ook een gelegenheid heeft om via de Wagenweg of Lorentzplein het gebied te verlaten.
4. Zorg voor een gratis fietsenstalling die bekend wordt bij fietsers en groot genoeg wordt voor groot aantal fietsers. Dus niet zo onbekend en beperkt als de blauwe tram nu is.
 - Denk bijvoorbeeld aan het pand waar Storing in heeft gezeten en laat het dan ook uit meerdere verdiepingen bestaan waar de fietsen door middel van een carrousel worden gestald. Het pand is hoog genoeg en maak het aanzicht dan authentiek.
5. Laat ook handhaving dit gebied meenemen in hun controle rondes en controleer dan op parkeren maar ook op sluipverkeer en op verkeersovertredingen zoals de rijrichting negeren en te hard rijden.

Dhr. Melein

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook linksafslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

Voor de specifieke locaties voor het bevoorraden van winkels verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. De parkeergarages aan het Wijde Geldelozepepad blijven bereikbaar voor verkeer.

Tevens bent u bezorgd over de hoeveelheid fietsenstallingen er zijn bij het verplaatsen van de bushaltes naar het Houtplein. In het Definitief Ontwerp is extra aandacht besteed aan het plaatsen van fietsenrekken voor alle gebruikers van het plein en omliggende straten. Voor de specifieke locaties van de fietsenrekken verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerp-rapportage). Separaat hieraan zal het gebruik van de fietsenstalling 'De blauwe tram' gemonitord worden als de bushaltes verplaatst zijn. In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een in pandige fietsparkeervoorziening.

Wij bedanken u voor uw verbetervoorstellen. Hierbij onze reactie op uw voorstellen:

1. Parkeren Willie Wortel: Klanten van Willie Wortel kunnen gebruik maken van



6. Plaats een paal in het Wijde Geldelozepad waardoor alleen deze straat voor alleen bestemmingsverkeer blijft en doe dit bijvoorbeeld ook voor het Lorenzplein en geef de bewoners van het gebied en bestemmingsverkeer voor laden en lossen alleen een pas.

Als het voor laden en lossen lastig is dan kan men ook overwegen de paal te laten zakken op tijden dat het laden en lossen kan plaatsvinden.

Tevens zou ik graag ook van u willen weten wat als na uitvoering van de plannen in de praktijk blijkt dat deze plannen niet werken zoals van tevoren bedacht. Daarmee bedoel ik dat er ergens meer overlast ontstaat of gevaarlijke situaties zijn ontstaan. Zoals u wellicht weet kan het op de tekentafel helemaal kloppen, maar ervaring heeft ons allen geleerd dat de theorie en praktijk nooit met elkaar overeenkomen. Om concreet te zijn, wat zijn de acties van de gemeente als een dergelijke situatie ontstaat?

Het is wellicht mogelijk om een nulmeting te doen van de situatie nu en na de herinrichting vervolgens na een bepaalde periode wederom een meting te doen om na te gaan of er geen onvoorziene problemen zijn ontstaan.

Daarnaast zal ik aanwezig zijn op 17 oktober om deze brief nader toe te lichten. Tevens stel ik u in de gelegenheid om op een ander tijdstip deze brief toe te lichten of van gedachten te wisselen. U kunt dit doet middels bovenstaand email adres of door mij te bellen op nummer 06 57209845.

Ik vertrouw erop dat deze brief op waarde behandeld zal worden en de wijzigingen doorgevoerd worden zoals geschetst en anders op een fatsoenlijke wijze onderbouwd worden als men een andere mening is toegedaan. Daarin ga ik ervan uit dat u mij daarvan persoonlijk op de hoogte gaat stellen.

parkeerplaatsen in de Tempeliersstraat. Voor specifieke locatie zie het Definitief Ontwerp;

2. Rijrichting Wijde Geldelozepad: De huidige rijrichting in het Wijde Geldelozepad blijft gehandhaafd, zie Definitief Ontwerp;
3. Laden- en Lossen Houtplein: Er is een laad- en losvoorziening op het Houtplein gerealiseerd, zie Definitief Ontwerp;
4. Gratis fietsenstalling: Op het Houtplein worden een groot aantal fietsenrekken geplaatst. Het realiseren van een gratis fietsenstalling valt buiten de scope van dit project;
5. Handhaving: Uw opmerking betreft een vraagstuk voor de gemeentelijke afdeling handhaving. Om het plein netjes te houden zal er na realisatie over het handavingsvraagstuk nagedacht worden;
6. Toegankelijkheid Wijde Geldelozepad: Het Wijde Geldelozepad blijft toegankelijk voor al het verkeer, zie hiervoor het Definitief Ontwerp. Er zal geen paal geplaatst worden in het wegdek.

Uw geeft aan dat u bezorgt bent of het bedachte plan wel gaat werken en als er onderdelen niet werken zoals beoogd hoe we hierop als gemeente acteren. Wij willen benadrukken dat gevaarlijke situaties niet acceptabel zijn en als zoiets zich voordoet dat wij passende maatregelen nemen.

Wij hopen u voldoende geïnformeerd te hebben.

12 Het grote probleem om tot een eenduidige voor iedereen fijne oplossing te komen is de hoeveelheid wegverkeer op deze route. De optelsom van auto's, bussen én fietsers, is de bottleneck!
In alle opties zie ik slechts het schuiven van de hoeveelheid auto's, bussen en fietsers van straat A naar straat B en/of omgekeerd.

Waar het om gaat is dat de wegen (rustenburgerlaan, houtplein, tempelierstraat, etc...) té smal zijn voor auto's én bussen én brommers én fietsers. STOP met combineren, maar maak de ene weg beschikbaar voor bussen en de andere voor auto's.... Het plan om auto's (naast de bussen) nog steeds over de Baan en de Rustenburgerlaan te laten rijden is bovendien voor de bewoners een enorme overlast!

Volgens mij is er de afgelopen jaren beleid dat de binnenstad autoluw gemaakt zou worden en dat is goed gelukt! De binnenstad zou dan via de fiets en het openbaar vervoer goed bereikbaar gaan worden.

Volgens mij is het dan ook logisch dat de nieuwe R-NET bussen (waar we de komende 10 jaar mee te dealen hebben) het beste door de autoluwe binnenstad kunnen rijden. De winkels zijn dan goed te bereiken met de fiets én het openbaar vervoer (mooi (groen) initiatief voor onze binnenstad)! Bovendien is de Gedempte Oude Gracht hier jaren geleden helemaal voor ingericht. Wel bussen, geen/nauwelijks auto's. De busbanen, gaan vanaf de Schipholpoort rechtstreeks de binnenstad in en zo door naar het station! De bushaltes zijn in perfecte staat, met veel fietsenrekken.

Bedankt voor het indienen van uw Zienswijze. Hierbij Angéla Tromer
onze reactie op uw ingediende opmerkingen.

U geeft aan dat de grote hoeveelheid wegverkeer u zorgen baart en dat het alleen gaat om het schuiven met wegverkeer. Met de aanpassingen in het Definitief Ontwerp wordt beoogt het plangebied beter toegankelijk en veiliger te maken voor al haar gebruikers. Met het plaatsen van de knip zal de hoeveelheid verkeer op het Houtplein afnemen. Met voorliggend Definitief Ontwerp wordt een verbetering van de verblijfskwaliteit gerealiseerd. U geeft tevens aan dat de wegen te smal zijn voor gescheiden rijbanen. In het Definitief Ontwerp zijn o.a. fietsstraten geïntroduceerd waar de auto te gast is. U schrijft ook over de overlast omtrent de Baan en de Rustenburgerlaan. Wij kunnen hier in dit project



Pluspunt is ook nog eens: minder investering in nieuwe bushaltes (met pakket-ophaal-mogelijkheden) en fietsparkeergelegenheid rondom het Houtplein. Kijk eens naar de Rustenburgerlaan... waar gaan alle reizigers hun fietsen stallen? Ik kan nu al mijn fiets hier niet meer kwijt...
In de binnenstad wonen bovendien relatief weinig burgers met gezinnen, terwijl nu op de R-NET route het slechts een paar uur stil is en de bewoners aan deze route slecht kunnen slapen door de herrie van deze (schone) Dieselbussen.

Verder mis ik in alle opties het voorstel van Buskruit om bij de Schipholpoort een busoverstap te maken waardoor alle overlast en de aantasting van onze eens zo mooie stad stopt!
Dan is iedereen tevreden en komen we aan alle wensen tegemoet!

Luistert u alstublieft naar de bewoners en alle omwonenden van het Houtplein! Wij willen ook fijn wonen

helaas niets aan veranderen omdat dit buiten het projectgebied valt.

We zijn blij met uw positieve reactie op het autoluw maken van de binnenstad. Er wordt hard gewerkt aan het bereikbaar maken van de binnenstad met de fiets en openbaar vervoer. Hierbij realiseren we een passend aantal fietsenrekken. Helaas is het inherent aan het wonen in een stad dat er af en toe wat geluiden op straat zijn.

Het voorstel van Buskruit voor het busoverstap bij de Schipholpoort kan helaas in deze Nota van Beantwoording niet worden behandeld. Deze vraag betreft de busconcessie en valt buiten de scope van dit project. Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

De verwachting is dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem de komende jaren zal toenemen (tot aan 2040 met 50%). Deze prognose komt uit een verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Integrale visie Stationsgebied. Voor het opvangen van deze groei wordt gekeken naar alternatieve lijnvoering van bussen en de aanleg van een OV-knooppunt in Schalkwijk. Mogelijk biedt dit ook kansen om huidige lijnen door de binnenstad te ontlasten, zoals dat nu wordt gedaan door de pilot met een directe spitslijn tussen Haarlem-Noord en Amsterdam-Zuid (lijn 244). Doordat er echter ook veel in- en uitstappers in de binnenstad zelf zijn, zullen er nog steeds veel bussen via de binnenstad blijven rijden. Het ontlasten van de huidige lijnen zal daardoor niet op zo'n grote schaal zijn, dat het van invloed is op de herinrichting van het Houtplein. Daarom wordt hierbij uitgegaan van de huidige concessie.



Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

13 Brief 1: Het gegeven is dat de renovatie Houtplein direct te maken heeft met het vestigen van een busstation op dit plein, een halte waar ongeveer 1000 bussen per etmaal zullen stoppen en weer vertrekken. Ondanks dat mag de inspraak over de renovatie overal over gaan, behalve over het busvervoer. Er zijn door de Provincie NH concessies verleend, dus het busvervoer ligt vast, is de standaard reactie. Eventuele vervuiling, overlast en onveiligheid van dit busvervoer vallen dus buiten de renovatie en inspraakprocedure. Ik merk op dat het een prachtig ontwerp is indien daarbinnen sprake zou zijn van een verantwoord busvervoer. Ondanks dat het College van B en W verantwoordelijk is voor wettelijk vastgestelde normeringen van vervuiling in haar stad, heeft zij daar in dit geval kennelijk geen invloed meer op. Ik ben geen klager, vrijwel alle bewoners in de directe omgeving zijn veel verkeer gewend, weten niet beter. Er was hier altijd busvervoer, echter de toename van de laatste twee jaar naar 1000 bussen per etmaal is gigantisch, iets wat de overheid haar bewoners niet zou mogen aandoen. Busvervoer is nodig, en toch verlang ik van de gemeente dat zij haar invloed aanwendt om de concentraties bussen evenwichtig over de verschillende routes in de stad te verdelen. Over de Ged Oude Gracht rijdt alleen Rnet lijn 300, terwijl bij het Houtplein 6 Rnetlijnen passeren. Het minste wat de gemeente kan doen is het evenwicht tussen beide routes herstellen. Of gaat onze gemeente daar ook niet meer over? Ik wens u veel sterkte met dit probleem en wacht uw antwoord af.

Brief 2: Geachte Heer J. Wienen.

Op 25 mei 2018 heb ik het college van B en W te Haarlem een brief gestuurd. Tot op heden kreeg ik geen bericht van ontvangst, noch enige inhoudelijke reactie.

Ter aanvulling merk ik nog het volgende op.

Uiteraard is mij bekend dat besluitvorming rondom het regionale busvervoer plaatsvindt in het bestuur van de Regio Amsterdam-Meerlanden. En dat de concessies voor dat regionale verkeer door de Provincie NH worden afgegeven.

Ik stel mijn vraag aan U nogmaals:

Bent U als college van B en W aanspreekbaar op de gevolgen van het regionale busvervoer in Uw eigen stad. Het gaat toch over veiligheid, leefbaarheid, gezondheid voor Uw eigen bewoners.

Ik kan mij namelijk niet voorstellen dat de Regio Amsterdam-Meerlanden zich bezighoudt met de enorme gevolgen van de dagelijkse stroom bussen in onze straten.

Moet ik als bewoner constateren dat mijn eigen burgemeester niet meer over zijn eigen stad gaat.

Voor de renovatie van het Houtplein e.o doet de gemeente aan inspraak, wij bewoners mogen meepraten over een boompje meer of minder...maar zodra het over de overlast van de bussen gaat verwijzen Uw ambtenaren naar Provincie NH en het Regionale Overlegorgaan.

Ik begrijp heel goed dat deze situatie in de loop van de jaren is gegroeid. Met de toename van de filedruk in ons land moet men er van uitgaan dat het Regionale busvervoer in de komende jaren alleen maar verder zal groeien.

Directeur van Bostel van NS sprak al over het gigantische busvervoer dat kwetsbare binnensteden 'vermoord'.

Ik zou graag zien dat mijn burgemeester op een doordeweekse dag een kwartiertje komt kijken op het Houtplein, zo rondom 8.30 uur. En dan opstaat en zegt: dit is genoeg geweest.

Haarlem, 20 augustus 2018

Aan de Burgemeester van Haarlem.

Onderwerp: Overlast stroom Regionale bussen.

Ik heb U inmiddels twee brieven hierover geschreven. Geen antwoord gekregen. Ik ga er maar vanuit dat het te maken heeft met de vakantieperiode.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Bij ons is bekend dat u meerdere brieven heeft ingediend.

Joop van Riessen
Meneer heeft 3 eerder gestuurde brieven toegevoegd aan zijn email.

De doelstelling voor de herinrichting Houtplein is de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger te maken. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij een betere doorstroming van het busverkeer en het verkeersveiliger maken voor alle verkeersdeelnemers door verkeersstromen van elkaar te scheiden. Wij verwachten met de herinrichting een flinke verbetering te kunnen maken door het sterk terugdringen van het autoverkeer en het scheiden van verkeersstromen en daarmee recht te doen aan de doelstellingen van de SOR.

Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

De verwachting is dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem de komende jaren zal toenemen (tot aan 2040 met 50%). Deze prognose komt uit een verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Integrale visie Stationsgebied. Voor het opvangen van deze groei wordt gekeken naar alternatieve lijnvoering van bussen en de aanleg van een OV-knooppunt in Schalkwijk. Mogelijk biedt dit ook kansen om huidige lijnen door de binnenstad te ontlasten, zoals dat nu wordt gedaan door de pilot met een directe spitslijn tussen Haarlem-Noord en Amsterdam-Zuid (lijn 244). Doordat er echter ook veel in- en uitstappers in de binnenstad zelf zijn, zullen er nog steeds veel bussen via de binnenstad blijven rijden. Het ontlasten van de huidige lijnen zal daardoor niet op zo'n grote schaal zijn, dat het van invloed is op de herinrichting van het Houtplein.



Ik ben geen klager, ook geen vaste briefschrijver, dus dit is de laatste keer dat ik dit probleem onder Uw aandacht breng.
Mijn uitgangspunt is dat de burgemeester aangesproken mag worden op veiligheid en leefbaarheid van zijn stad. Dus ook op de overlast van het OV busvervoer. Ik heb in de vorige brieven voldoende beschreven wat er aan de hand is.

Ik geef U een tweetal ideeën mee.

1^e De lange termijn:

Het is niet raar te veronderstellen dat komende jaren het regionale busvervoer alleen maar zal toenemen. Alles is erop gericht mensen uit de auto te krijgen. Spoorwegen en busvervoer zullen groeien. Het gevolg is dat in vele binnensteden, zoals Haarlem, de overlast van het busvervoer enorm zal toenemen. Zoals CEO van de NS al opmerkte worden de binnensteden door het huidige busvervoer 'vermoord.'

Misschien dat de burgemeester van Haarlem, gelet op zijn verantwoordelijkheid voor de stad, het initiatief kan nemen voor een denktank met verschillende disciplines. De opdracht zou moeten zijn, uitgaande van een toename van het Regionale busvervoer, het doen van een onderzoek naar de alternatieve mogelijkheden voor de binnensteden. Men moet nou eenmaal naar het Centraal Station in al die steden.

Niets doen, roepen dat met de verlening van de regionale busconcessies alles is geregeld lijkt mij onverantwoordelijk. De druk op binnensteden zal alleen maar toenemen.

2^e De korte termijn in Haarlem.

Bij een vergelijking van de route Gedempte Oude Gracht en de route Tempelierstraat/Houtplein valt op dat er een enorm verschil is in aantallen passerende Regionale bussen.

Op de route Gedempte Oude Gracht rijdt slechts 1 Regionale bus.

Op de route Tempelier/Houtplein rijden 6 Regionale bussen.

Daarnaast is de Gedempte Oude gracht verkeersluw, terwijl de concentratie van dagelijkse verkeer en busvervoer over Houtplein enorm is.

Het zou voor de korte termijn toch niet zo vreemd zijn als de burgemeester van Haarlem afdwingt dat deze verdeling opnieuw bekeken moet worden. Waarom zou de dubbeldekker, waar heel veel mensen zich aan storen niet de route kunnen nemen over de Gedempte Oude Gracht.

Of is het zo dat zelfs de burgemeester van Haarlem daar niets over te vertellen heeft en alleen maar met lede ogen kan toezien hoe zijn straten worden volgepompt met kolossale bussen. Wat mij opvalt is dat, als het over dit probleem gaat, niemand verantwoordelijkheid neemt. De Provincie wijst naar de Gemeente, de Gemeente zegt niets te kunnen doen gelet op de verleende concessies van de Provincie enzovoort. En zo kijkt men weg van zijn eigen bewoners.

Met veel bombarie wordt inspraak verleend voor de renovatie van het Houtplein, bezwaren en aanbevelingen kunnen aangemeld worden.....maar sorry, bij opmerkingen over het OV busvervoer verwijst men naar de verleende concessies.

Daar mag het niet over gaan.

Er was kort geleden een aanrijding op het Houtplein.....binnen een paar minuten stonden er in twee richtingen enorme rijen stampende bussen.

Ik wens U veel sterkte met dit vraagstuk.

Daarom wordt hierbij uitgegaan van de huidige concessie.

Voor de goede orde merken wij nog op dat in de loop van 2020 de huidige diesel en aardgasbussen vervangen worden door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 14 Als bewoner van de zeg ik mijn complimenten voor het plan. Het is bekend dat de bus haltes veel overlast geven in onze straat dus goed dat er nu een plek aangewezen is met meer ruimte. Zowel voor de bewoners als de reizigers een stuk prettiger. Houtplein is breder en heeft minder bewoners dus de overlast zal daar minder zijn. En reizigers hebben plek om op de bus te wachten. Wel de haltes niet te dicht bij de woningen plaatsen.

Over de Tempeliersstraat kan ik zeggen dat het plan aan de stadskant van de straat met de 4 meter brede stoep met daarnaast nog ruimte voor parkeervakken en met grote bomen heel fijn is. De bomen geven verkoeling aan de

Bedankt voor uw zienswijze. U geeft aan dat u blij bent met de brede stoep aan de stadskant. Helaas is op basis van ingediende zienswijze de breedte van de stoep aangepast. De specifieke wijzigingen kunt u vinden in het Definitief Ontwerp. Aan beiden zijden van de Tempeliersstraat worden stoepen en bomen gerealiseerd zodat er voldoende schaduw is op zonnige dagen.

Hans de Jong



zonkant en mensen lopen zo via de logische route vanaf de stad naar het zuidwesten zonder eerst het drukke deel van de Tempeliersstraat bij Houtplein over te moeten steken.

Ik zie dat de staat ook 1 richting verkeer geworden is met alleen parkeer plaatsen aan de kant van het verkeer. Slim want dat bespaart ruimte ten opzichte van aan twee kanten parkeer plaatsen.

Kortom wij zijn er blij mee.

Heb nog wel 1 vraagje: hoe gaat het dan met laden en lossen voor de winkels aan de overkant van de straat. Ik zie daar geen laad los plekken getekend. Aan de andere kant van de straat met de parkeerplekken zijn vooral woningen.

Tevens geeft u aan dat u blij bent met eenrichtingsverkeer in de Tempeliersstraat. Ook voor deze reactie geldt dat we deze wens helaas hebben moeten bijstellen o.b.v. ingediende zienswijze. Dit betekent dat de Tempeliersstraat tweerichtingsverkeer blijft. De verkeersstroom door de Tempeliersstraat zal wel afnemen doordat het niet meer loont om af te snijden met de auto via de ventweg van het Houtplein. Deze informatie wordt nader toegelicht in het Definitief Ontwerp.

Tot slot heeft u nog een vraag over de locatie van laden en lossen aan de Tempeliersstraat. Op basis van de diverse zienswijzen zijn de routes voor het autoverkeer aangepast en ook de locaties voor laden/lossen om beter aan te sluiten bij de huidige werkwijze. Zie hiervoor het definitieve ontwerp.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

15 Ik heb de volgende vragen n.a.v. de communicatie mbt de herinrichting van het Houtplein.

- In de brief staat, dat er gestart wordt in de zomer van 2019. Wat is de verwachte opleverdatum van de herinrichting? (indicatief)
- Een verkeersplaatje Houtplein-noord laat zien, dat er autoverkeer blijft bestaan. Het mooi gekleurde "virtual reality"-plaatje (pagina 3) laat geen enkele auto zien. Nog sterker: je ziet alleen maar fiets- en wandelpaden. Rijden er auto's of niet? Zo niet, dan is het gekleurde plaatje behoorlijk misleidend.....

Over de nieuwbouwwoningen aan de Tempeliersstraat:

- Wanneer gaan de nieuw te bouwen appartementen en huizen in de verkoop?
- Wat is de procedure voor deze verkoop?
- Wat zijn de criteria om voor deze nieuwbouw in aanmerking te komen?

Bedankt voor uw ingediende zienswijze.

Marino Kraakman

De verwachting is dat het project in het 4^e kwartaal van 2019 gerealiseerd wordt. De werkzaamheden nemen ongeveer een jaar in beslag. De werkzaamheden zullen gefaseerd worden uitgevoerd zodat er geen problemen met bereikbaarheid ontstaan.

U vraagt zich af of er aan de noordzijde van het Houtplein auto's mogen rijden. Over de gehele lengte van Houtplein is er voor noord-zuid bestemmingsverkeer een fietsstraat ('auto te gast') die naar de Wagenweg leidt. Bussen van lijn 3 rijden in zuidelijke richting over de fietsstraat op het noordelijke deel van het Houtplein. Op het zuidelijke deel van het Houtplein rijden ze samen met de andere bussen. Voor het complete overzicht van wegen en routeringen verwijzen we u naar het Definitief ontwerp.

Tot slot vraagt u zich af wat de status van de nieuwbouwwoningen aan de Tempeliersstraat is. Hier kunnen we vanuit dit project helaas geen uitspraak over doen omdat dit buiten de scope van ons project valt.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



- 16** Graag zouden wij willen reageren op uw ontwerp van het Houtplein. Als bewoners van het (al 42 jaar) zijn wij niet blij met alle veranderingen. Wat gaat er allemaal gebeuren met ons mooie historische Houtplein? Het eerste blik als je Haarlem binnen komt.
1. Waarom zo'n groot busstation op het Houtplein in een buurt waar veel bewoners wonen? Er gaan hier gemiddeld 900 bussen per 24 uur stoppen. Wij maken ons ernstige zorgen om alle Co2 uitstoten die dan in de lucht komen. Waarom rijden er inmiddels van die grote bussen door Haarlem als zij gemiddeld maar voor 10% vol zitten, soms zelfs geen enkele passagier?
 2. Wij begrijpen dat als de plannen doorgaan, de rij-richting in het wijde Geldelozepepad gaat veranderen. Daar zouden wij graag op willen reageren.
 1. Er zal veel sluip-verkeer door onze toch al kleine en smalle gezellige straat gaan rijden.
 2. De winkels en bedrijven in onze straat die voorraad moeten worden door grote en zware vrachtwagens, staan soms meer dan 1 uur stil staan met in- en uitladen. Als de auto's vanaf de westkant onze straat komen inrijden, kunnen zij dit niet zien en er zullen opstoppingen ontstaan.
 3. Willie Wortel op het Houtplein wordt veel en vaak bezocht door mensen met de auto's. Waar gaan zij hun auto parkeren, weer zo als een paar jaar geleden in het Wijde Geldelozepepad met ronkende motoren en dan weer lallend terug komen?
 - Vaak avonds laat en tot in de nacht en dan veel lawaai veroorzaken.
 - In onze straat wonen jonge gezinnen met veel kleine kinderen die graag ook buiten willen spelen en veilig naar hun school willen komen.
 - Ook maakt de straat een flinke bocht zodat door een automobilist de spelende kinderen niet gauw gezien gaan worden.
 - De straat is erg smal zodat bijvoorbeeld ouders met kindwagens en invalide mensen gewoon op straat moeten lopen. Ook dat zal voor hele gevaarlijke situaties zorgen bij nog veel meer verkeer.
 - De fietsers zullen ook gauw de kortste weg kiezen en door onze straat gaan rijden.
 - Ook zullen zij hun fietsen gaan parkeren in onze straat zo als nu ook al veel gebeurt.
- Om kort te zijn, zien wij niet graag dat de plannen van uw huidige ontwerp door gaan, omdat het Wijde Geldelozepepad hier niet geschikt voor is. Graag zouden wij een andere oplossing hiervoor willen zien.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

U vraagt zich af wat er allemaal gaat gebeuren met het mooie historische Houtplein. Voor alle specifieke aanpassingen verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. Onderstaand onze reactie op uw opmerkingen:

1. Busstation Houtplein: Het busvervoer maakt onderdeel uit van de bus concessie met de vervoersregio Amsterdam. De problematiek die u beschrijft omtrent de bus concessie valt buiten de scope van dit project. Beoogt wordt deze bussen vanaf 2020 voor het grootste deel elektrisch te laten rijden waardoor de CO2 uitstoot in de stad zal afnemen. Op uw vraag waarom de bussen gemiddeld 10% vol zitten kunnen wij vanuit dit project geen antwoord geven.
2. Rijrichting Wijde Geldelozepepad: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepepad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.
3. Er bevinden zich 4 locaties voor het laden en lossen van goederen op en rondom het Houtplein. Een locatie aan de noordkant van het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein. Dan is er nog een Laad- en losplaats in de Tempeliersstraat en op het Lorentzplein. Voor de specifieke locaties verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.
4. Parkeren Willie Wortel: Klanten van Willie Wortel kunnen gebruik maken van parkeerplaatsen in de Tempeliersstraat.

Wij willen benadrukken dat de gemeente net als u een veilige situatie in de Wijde Geldelozepepad wil creëren waar kinderen veilig kunnen spelen. Door diverse ingrepen wordt het Houtplein en omliggende straten overzichtelijk, ruim en autoluw ingericht waardoor de veiligheid vergroot wordt.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Florus en Helma Faken



17 Onze reactie (als bewoners van het) bestaat uit drie delen:

- Houtplein
- Wijde Geldeloze pad en
- Tempeliersstraat en bushaltes.

1. Houtplein

In het algemeen zien wij de plannen van de gemeente als een verbetering van de huidige situatie:

- de aanleg van groenvoorzieningen aan de Noordzijde van het plein;
- het handhaven van de gescheiden fietsrichtingen
- de aanleg van bushaltes.

Toch zouden wij hierop enige veranderingen willen laten aanbrengen:

- parkeergelegenheid voor de winkels en Willy Wortel (laad en losplaatsen) op het Houtplein
- de mogelijkheid om via de Raamsingel door te rijden naar het Wijde Geldeloze pad en Lorentzplein
- hoewel de intentie om de zichtlijn van Houtplein naar Dreef logisch is en fraai lijkt is dit geen praktische oplossing: voetpad wetszijde bij winkels blijft smal en verlies aan parkeerplaatsen; dus hoewel wellicht minder logisch/fraai: voetgangersgebied oostzijde versmallen om ruimte aan de westzijde te creëren.
- omkering van de rijrichting ventweg tussen Wijde Geldeloze pad en Lorentzplein: rijrichting van Zuid naar Noord maken
- voldoende ruimte maken voor fietsen aan de Oostzijde van Houtplein.

2. Wijde Geldeloze pad

- rijrichting van Oost naar West handhaven, conform bestaande situatie (veel veiliger vanwege knik in de weg), dit ook om te voorkomen dat sluipverkeer (illegaal) de eerste honderd meter de Tempeliersstraat van West naar Oost neemt
- straat tot 30km gebied verklaren
- optioneel: 1 parkeerplaats voor kort-parkeren (voor vrachtauto's die de winkels moeten bevoorraden) aan begin van de straat (zuid-oostzijde)
- verder: plantenbakken om de straat aan begin te versmallen (om snelheid te doen verminderen) en parkeren van fietsen en auto's op die plekken tegen te gaan. Eventueel een parkeerplaats inleveren ten behoeve van nog een stuk groenvoorziening in het midden van de straat.
- realiseren van voldoende fietsparkeergelegenheid op het Houtplein (Oostzijde, dan wel in de parkeergarage, of anderszins)
- een paaltje installeren dat bediend kan worden door bewoners en medewerkers van de winkels Houtplein.

3. Tempeliersstraat en bushaltes

- het verplaatsen van de bushaltes van het Houtplein is een logische stap, echter toch zouden wij voor een spreiding van de haltes willen pleiten.

Uitgangspunten:

- haltes in tegenovergestelde richtingen behoeven niet tegenover elkaar te liggen, zelfs niet heel dicht bij elkaar
- bussen de stad uit halteren langer en hebben dan ook een inham nodig
- bussen de stad in halteren korter en kunnen dan ook op de rijweg halteren en hebben geen inham nodig.

Ons pleidooi is het volgende:

- de bussen 50 en 80 (en ik denk ook de 3) halteren in beide richtingen op het Houtplein
- de bussen de stad in hebben geen inham nodig (bespaart ruimte); de bussen de stad uit wel
- overstap van reizigers uit Zandvoort met de 80, kunnen hier overstappen op bus 50 en 3 richting station
- overstap van reizigers uit Amsterdam met de 80, kunnen hier overstappen op bus 50 en 3 richting station
- reizigers die vanuit Zandvoort komen en door willen reizen met RNET-bussen de stad uit, hoeven slechts een kleine afstand te overbruggen.
- de bussen van RNET halteren de stad uit in een inham op de Baan/Fredrikspark (plek van de viskraam; voorheen zwembad)
- de bussen dan RNET halteren de stad in, in de Tempeliersstraat op de rijweg.

Met deze aanpassingen bereik je de volgende doelen:

- het busverkeer de stad uit verloopt vloeiend en ontlast de Tempeliersstraat

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Michiel de Rooij
Hetty Vermoolen

Hierbij onze reactie op uw opmerkingen en vragen.

Het Houtplein:

1. Parkeergelegenheid winkels en Willie Wortel: Voor het overzicht van de parkeerplaatsen aan het Houtplein verwijzen we u naar het Definitief ontwerp. Hierop zijn ook de aanrijdroutes weergegeven. Klanten van Willie Wortel kunnen gebruik maken van parkeerplaatsen in de Tempeliersstraat. Voor laden en lossen kan vrachtverkeer over de Raamsingel richting het Houtplein rijden. Voor het overige verkeer is dit niet mogelijk.
2. Praktische invulling plein: Zowel aan de west- als aan de oostzijde van het Houtplein is voldoende ruimte gecreëerd voor de voetganger.
3. Rijrichting Wijde Geldeloze pad en Lorentzplein: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.
4. Fietsparkeren oostzijde Houtplein: aan de oostzijde van het Houtplein worden voldoende fietsenstallingen (tulips) geplaatst. Voor de specifieke locaties verwijzen we u naar het Definitieve Ontwerp.

Het Wijde Geldeloze pad:

1. Rijrichting Wijde Geldeloze pad: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.
2. De snelheidslimiet van het Wijde Geldeloze pad bedraagt 30 km/h.
3. Laden en lossen: Er bevinden zich 4 locaties voor het laden en lossen van goederen op en rondom het Houtplein. Een locatie aan de noordkant van het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De



- het busverkeer de stad in ondervindt (helaas wel) enige hinder van elkaar, maar
- levert wel de gewenste ruimte op in de Tempeliersstraat (plus minder hinder aldaar, dan nu het geval is)
- het levert meer ruimte aan de Oostzijde van het Houtplein (ruimte die kan worden ingezet voor het realiseren van kort-parkeer-plaatsen aan de Westzijde (mits het voetpad aan de Oostzijde wordt versmald).

Wij realiseren ons dat deze aanpassingen niet gemakkelijk zullen zijn.

De bewoners rond het Frederikspark hebben al decennia te kennen gegeven alleen oog te hebben voor hun eigen woongenot.

En dit juridisch langdurig te bevechten en af te dwingen.

Toch menen wij dat het spreiden van de overlast van de bussen tussen Tempeliersstraat-Houtplein-Fredriksplein (eventueel de Dreef) recht doet aan de belangen van alle bewoners in het plangebied.

Tenslotte verzoeken wij de gemeente met klem dat het uiteindelijke plan goed op de plannen aansluit in de Tempeliersstraat om daar woningen op het voormalige Aldi-terrein te realiseren; met name waar het de afwikkeling van verkeersstromen betreft.

andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein. Dan is er nog een Laad- en losplaats in de Tempeliersstraat en op het Lorentzplein. Voor de specifieke locaties verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

4. Geveltuinjes: De mogelijkheid om geveltuinjes te aan te leggen zal samen met de bewoners worden besproken.
5. Paaltje plaatsen: Er wordt geen paal in het wegdek van het Wijde Geldelozepad geplaatst. Met het autoluw maken van het Houtplein wordt verwacht dat er ook in omliggende straten minder verkeer zal zijn.

Tempeliersstraat en bushaltes

1. Spreiding bushaltes: De locaties van de bushaltes zijn weergegeven in het Definitieve Ontwerp. Bushaltes zijn verdeeld over het Houtplein en de Dreef.
2. Busconcessie: Vragen omtrent de bus concessie vallen helaas buiten de scope van dit project.

Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 18** Een uitstekend plan! Ruimtelijk en verkeerskundig is dit een plan die voor iedere gebruiker van het plein, - voetganger, fietser, autorijder en buspassagier - een redelijk oplossing biedt.

Mijn complimenten.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Alan L. Barker

- 19** Hierbij wil ik gebruik maken van de inspraakprocedure met betrekking tot het plan voor de herinrichting van het Houtplein en omstreken.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Han Piët

Onderstaand onze reactie op uw zienswijze.



In de plannen Okra landschapsarchitecten / Witteveen+Bos wordt de rijrichting van het Wijde Geldeloze pad omgedraaid ten opzichte van de huidige situatie. Dit zal een aantal problemen veroorzaken die ik hieronder zal beschrijven.

Bezwaren tegen wijziging rijrichting in het Wijde Geldeloze pad:

- Er zal een enorme toename van autoverkeer plaatsvinden doordat de Tempelierstraat éénrichting voor gemotoriseerde voertuigen richting het westen wordt. Het autoverkeer dat vanaf de Gasthuissingel en de Raamsingel komt, zal dan vervolgens het Wijde Geldeloze pad gaan gebruiken om op het Lorentzplein of op de Wagenweg te komen. Het Wijde Geldeloze pad is een smal straatje met zeer smalle trottoirs. De stoep is zo smal dat ze alleen kan worden gebruikt om auto's te ontwijken. Voetgangers en spelende kinderen gebruiken dus altijd het weggedeelte (denk ook aan bakfietsen, kinderwagens en invaliden). Auto's rijden vaak veel te hard door de straat. Wanneer het verkeer in onze straat gaat toenemen is dat mijns inziens desastreus.
- Ook meer bezoekers van de Willie Wortel zullen het Wijde Geldeloze pad gaan gebruiken en hun auto gaan parkeren (in het plan zie ik de parkeerplaatsen vóór de Willie Wortel gaan verdwijnen). Dit zal veel onrust veroorzaken (parkeeroverlast, ronkende automotoren, harde muziek, hangjongeren, aantrekkingsplaats voor criminaliteit, onveilig gevoel voor de bewoners, enz., enz.). Vooral 's avonds en tot laat in de nacht wordt dit een enorm probleem.
- Er zal ook een toename komen van fietsverkeer in het Wijde Geldeloze pad. Doordat de bushaltes verdwijnen uit de Tempelierstraat en worden geconcentreerd op het Houtplein, zullen de fietsers vanuit westelijke richting eerder het Wijde Geldeloze pad gaan gebruiken. Dit zal de kortste route worden. Gevolg is dat meer fietsers die de bussen gebruiken, hun fiets in de straat gaan stallen.
- Er zijn een aantal winkels welke worden bevoorradt via het Wijde Geldeloze pad. Dit betekent dat er zwaar vrachtverkeer door het hele Wijde Geldeloze pad zal moeten gaan rijden. Dit kan echt niet door ons smalle straatje (zie het politierapport van december 2015; er is toen een vrachtwagen, die gepoogd heeft door de straat te rijden, klem komen te zitten tussen een auto die geparkeerd stond en een woning).
- Daarbij, de bevoorradings vinden plaats in het huidige begin (oostkant) van het Wijde Geldeloze pad. Een omdraaiing van de rijrichting zal enorme opstoppen gaan veroorzaken omdat automobilisten die de straat inkomen vanaf de westkant niet kunnen zien dat de staart aan de oostkant met een vrachtwagen is verspert. Denk hierbij ook aan de enorme overlast voor de bewoners: wederzijdse irritaties, getoeter en ronkende automotoren.
- In het Wijde Geldeloze pad zijn een aantal parkeergarages waarvoor het, in het nieuwe plan, onmogelijk wordt om deze nog te gaan gebruiken. De 'draai' voor de auto wordt dan onmogelijk om te maken.

Ik zie in de nieuwe plannen niets van een voorziening voor het enorme aantal geparkeerde fietsen op het Houtplein, Tempeliersstraat en tegenwoordig ook in het Wijde Geldeloze pad. Het wordt, vooral in het Wijde Geldeloze pad, steeds meer een chaos en dit zal alleen maar gaan toenemen. Ik ben van mening dat dit wel degelijk in het plan thuishoort en klaar behoort te zijn alvorens het definitieve plan wordt ingediend.

Mijn voorstellen zijn in ieder geval:

1. De rijrichting van het gemotoriseerde verkeer in het Wijde Geldeloze pad moet van oost naar west blijven. Hierdoor kan er door de winkeliers ook gewoon geladen/gelost worden. Zorg voor parkeergelegenheid voor de drugsgebruikers van de Willie Wortel aan de oostkant van de Tempeliersstraat. En zorg ervoor dat de andere winkeliers ook gewoon bereikbaar blijven.
2. Zorg voor een goed bereikbare/centraal gelegen gratis fietsenstalling (ondergronds) die bekend wordt bij fietsers en groot genoeg wordt voor een groot aantal fietsers. Groot genoeg zodat de fietsenstalling ook voor mensen die in de stad willen gaan shoppen, aantrekkelijk wordt. Als hiervoor de huidige grote ondergrondse parkeergarage op het Houtplein gaat worden gebruikt, zal het probleem niet geheel opgelost worden. Fietsers zetten hun fiets het liefst bij hun reisdoel. Bij de winkels op het Houtplein moeten dus ook plekken voor fietsen komen. Plaats eventueel een paal in het Wijde Geldeloze pad waardoor alleen deze straat voor alleen voor de winkeliers en de bewoners te gebruiken is voor auto- en laad/losverkeer.
3. Tevens zou ik graag ook van u willen weten wat als na uitvoering van de plannen in de praktijk blijkt dat deze plannen niet werken zoals van tevoren bedacht. Daarmee bedoel ik dat er ergens meer overlast ontstaat of

1. Bezwaren tegen rijrichting Wijde Geldeloze pad:

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

- **Parkeren Willie wortel:**
Klanten van Willie Wortel kunnen gebruik maken van parkeerplaatsen in de Tempeliersstraat;
Fietsparkeren Houtplein: Op het Houtplein en omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerp rapportage).

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpassende fietsparkeervoorziening.

- **Laden- en lossen:**
Er bevinden zich 4 locaties voor het laden en lossen van goederen op het Houtplein. Een locatie aan de noordkant van het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein.
- **Parkeren Wijde Geldeloze pad:**
Aangezien de rijrichting niet wordt omgedraaid in de straat is er geen probleem meer met de draai van de auto parkeergarages in.

Wij bedanken u voor uw voorstellen omtrent het Wijde Geldeloze pad.

Onderstaand onze reactie op uw voorstellen:

1. Rijrichting Wijde Geldeloze pad: Handhaving van huidige rijrichting;
2. Gratis (ondergrondse) fietsenstalling: In het DO is extra aandacht besteed aan het



gevaarlijke situaties zijn ontstaan. Zoals u wellicht weet kan het op de tekentafel helemaal kloppen, maar ervaring heeft ons allen geleerd dat de theorie en praktijk nooit met elkaar overeenkomen. Om concreet te zijn, wat zijn de acties van de gemeente als een dergelijke situatie ontstaat?

4. Tot slot wil ik u als bewoner van het gebied nog vertellen dat ik niet tevreden ben over het gehele plan. Daarover nog een paar opmerkingen:
 - Ik heb het sterke gevoel dat het plan is gemaakt met als eerste en heilige doel om het busverkeer zo snel en zo veel mogelijk door het gebied te laten rijden. Het Houtplein zal een grote buscentrale worden en de omringende straten worden bus-snelwegen. Ik vind dat echt niet kunnen in een stedelijk gebied. De door de Provincie gewenste buscentrale en gewenste 'snelwegen' zouden makkelijk aan de oostkant van de Rustenburgerbrug gesitueerd kunnen worden om vervolgens met kleine bussen de stad te verbinden. Ik had meer durf en visie verwacht van de bestuurders van mijn stad Haarlem.
 - Bestuurders die, net als de bewoners van het betrokken gebied, kunnen zien dat er veel te hoge en te lange bussen door het gebied razen. Bussen die meestal leeg zijn en alleen in de spits enigzins nut hebben. De verlengde bussen zijn levensgevaarlijk. Als fietser ben je kansloos als je tussen een trottoirhoek en een lange bus terecht komt. Het eerste deel van de (tweedelige) bus neemt een wijde bocht, maar het laatste deel komt naar de stoep toe. Ik heb nu al drie keer met fiets en al op de stoep gesprongen. Eén keer zelfs gedoken.
 - In het plan zie ik niets over de maximale snelheid. Misschien is dat logisch, maar ik voorzie dat de bussen, die nu al vaak veel te hard rijden, na uitvoering van het plan nóg vaker te hard gaan rijden. Dit kan echt niet in zo'n druk stuk stad waar veel mensen wonen, waar veel kinderen fietsen enz. Een maximale snelheid van 30 km lijkt me logisch voor dit gebied.
 - In het plan zie ik dat aan de oostzijde van het Houtplein een enorm brede stoep komt, terwijl er aan de westzijde slechts een betrekkelijk smalle stoep komt. Hier snap ik echt helemaal niets van. Het Houtplein is langs de kantoren aan de oostzijde betrekkelijk rustig, terwijl het aan de kant van de winkeliers (westzijde) heel druk is. Op deze smalle stoep lopen meer mensen, staan meer fietsen gestald en wordt zelfs heel veel gefietst. Deze stoep moet juist breder.
 - In het plan voor de herinrichting wordt het weggedeelte op het Houtplein vóór de Willie Wortel en Ekoplaza afgesloten voor 'normaal' autoverkeer (zodat de bussen alle ruimte krijgen). Door het afsluiten van een klein(!) stukje weg voor 'normaal' autoverkeer ontstaan er voor de rest van het gebied diverse nadelige gevolgen. Het eventuele voordeel van dit afsluiten en de nadelige gevolgen voor de rest van het gebied staan niet in verhouding met elkaar.
- plaatsen van fietsenrekken voor alle gebruikers van het plein en omliggende straten. Voor de specifieke locaties van de fietsenrekken verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. Separaat hieraan zal het gebruik van de fietsenstalling 'De blauwe tram' gemonitord worden als de bushaltes verplaatst zijn. Het verplaatsen van de fietsenstalling 'De blauwe tram' naar een andere locatie is echter geen onderdeel van de scope van het project. De ambitie om een goede overdekte stalling te hebben op of bij het Houtplein blijft echter wel bestaan.
3. Gevaarlijke situaties: U geeft aan dat u bezorgt bent of het bedachte plan wel gaat werken en als er onderdelen niet werken zoals beoogd hoe we hierop als gemeente acteren. Wij willen benadrukken dat gevaarlijke situaties niet acceptabel zijn en als zoiets zich voordoet dat wij passende maatregelen nemen.
4. Overige opmerkingen:
 - Buscentrale: Uw reactie betreft een opmerking op de busconcessie. Vragen omtrent de bus concessie vallen helaas buiten de scope van dit project.
 - Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.
 - Grote bussen: Ook deze opmerking betreft de busconcessie. Hier kunnen wij helaas niet op reageren;
 - Snelheidregime: voor bussen geldt een snelheidregime van 50 km/h. In het Definitief ontwerp zijn tevens de snelheidsregimes voor de overige vervoersstromen weergegeven;
 - Breedte stoep Houtplein: aan beide zijden van het Houtplein is een



		aanzienlijke stoep gerealiseerd. Zie voor de specifieke uitwerking het Definitief Ontwerp. • Autoverkeer Willie Wortel en Ekoplaza: Het autoverkeer op het Houtplein t.p.v. Willie Wortel en Ekoplaza is bijgesteld, zie het Definitief Ontwerp. Het is mogelijk in zuidelijke richting te rijden met de auto over de Wagenweg.	
		Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.	
20	Naar aanleiding van het voorlopig ontwerp Herinrichting Houtplein e.o. wil ik graag deze zienswijze indienen. Met het voorlopig ontwerp zijn op een mooie wijze leefbaarheid, bereikbaarheid en efficiënte/veilige verkeersafwikkeling gecombineerd. Het zou fijn zijn als het ontwerp op deze wijze binnenkort kan worden uitgevoerd. Een toevoeging wellicht t.a.v. de hoek Gasthuissingel met Kleine Houtweg, deze kruising maakt ook onderdeel uit van het plangebied. Het ligt mijns inziens voor de hand om ter plekke van die kruising een rechtsafverbod in te stellen zodat niet al het verkeer dat nu de route Tempeliersstraat of Raamsingel, Houtplein, Frederikspark, Rustenburgerstraat volgt na de herinrichting van het Houtplein de route Raamsingel, Gasthuissingel, Kleine Houtweg, Rustenburgerstraat gaat volgen. Dat zou immers tot ongewenste drukte op de Kleine Houtweg leiden.	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. De mogelijke route via de Kleine Houtweg heeft onze aandacht. Na aanpassing zal gekeken of hier ongewenst verkeer gaat rijden. Zo ja, dan zullen er snel passende maatregelen worden genomen om dit te voorkomen, bijvoorbeeld in de vorm van een rechtsafverbod vanaf de Gasthuissingel. Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.	P.N. Wijn
21	Jammer dat de voorbereiding inzake de presentatie hedenmiddag niet optimaal was, dat geeft toch voor mij wel een vieze smaak in de mond. De kaarten zien er, zoals gebruikelijk bij dit soort projecten, gelikt uit. Echter in Haarlem is de uitvoering eigenlijk altijd minder, om niet te zeggen slecht. Het Kenaupark bijvoorbeeld en voor mij persoonlijk de Westergracht van een paar jaar geleden. Dit laatste project was een simpele vernieuwing van het wegdek, zonder enige innovatie, had jaren van voorbereiding en vanwege de bomen duurde het fietspad meer dan een jaar. En wat kreeg het fietspad? Geen verlichting, geen witte strepen, waardoor met name tijdens de donkere uren het levensgevaarlijk fietsen is. Nee, de gemeente Haarlem is niet goed in de uitvoering, dus doe dat beter bij het Houtplein. Overigens is het huidige Houtplein niet gevaarlijk voor fietsers, wel de Tempelierstraat met het slechte wegdek en die veel te grote en meestal lege bussen. Wat mij als bewoners van Haarlem west dwars zit, is dat er geen rekening wordt gehouden met de automobilist die voor het werk naar oost, richting snelweg moet. Die is de rustige route Frederikspark/Rustenburgerlaan kwijt en kan zich nu in de file op het Florapark/N205 storten. Nu moet dat al richting huis (west) sinds de Kleine Houtbrug voor autoverkeer in die richting is afgesloten. Een alternatief werd er vanmiddag niet gegeven, o ja, via de Randweg en dan de Spanjaardslaan en dan natuurlijk weer aansluiten op de fileweg N 205. Overigens kunnen de verkeerslichten aldaar een update gebruiken; nu staan we veelal onnodig stil en uitlaatgassen uit te braken, we hebben niet allemaal een nieuwe auto. Ik weet dat het college aandringt op fiets en openbaar vervoer in de stad, maar in Haarlem is niet voldoende werk, dus moeten we de stad uit. In Haarlem west is er nagenoeg geen openbaar vervoer voor de forens, een buurtbus sinds kort, die 1 keer per uur rijdt, dus waarom eerst de wegen afsluiten en niet voor een alternatief zorgen? Met andere woorden, het Houtplein moet blijkbaar een soort station worden en wij, Haarlemmers, weten hoe goed dat allemaal gaat hier in Haarlem.	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Wij betreuren het dat u het plan niet als een verbetering ziet ten opzichte van de huidige stand van zaken. We hebben weloverwogen keuzes gemaakt om tot dit ontwerp te komen. Hierbij is ook de routing aan bod gekomen. De keuze om de doorgaande route Raamsingel-Houtplein-Frederikspark te knippen is onderdeel van vastgelegd beleid in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR 2040) van de gemeente Haarlem. Dit plan geeft uitwerking aan dat beleid. Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.	P.M. Bos



- 22 Laat ik beginnen om te zeggen dat ik het VO zoals dit nu ter discussie ligt op hoofdlijnen aan mijn persoonlijke wens, het doortrekken van het schelpenpad en de te plaatsen bomen, invulling geeft. Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Jack Knijn

Desondanks toch een paar wensen zoals hieronder geformuleerd staan, nl:

Kern: Wagenmakerslaan is HET entree voor de Haarlemse binnenstad voor de bezoekers die hier uit de parkeergarage komen.

1. Goed plan om de gehele Wagenmakerslaan, inclusief de huidige laad/losplek bij het Carlton hotel, te gaan voorzien van een groen strook met bomen, een veilige plek voor voetgangers d.m.v. verhoogd wegdek, het versmallen van de straat zodat er alleen maar met kleine (vracht) auto's met een snelheid van max 30 km/per uur en een maximale asdruk gereden kan gaan worden en het aanbrengen cq moderniseren van verlichting; dit verhoogd het "welkomst gevoel" voor de gasten voor onze binnenstad;
2. De plantsoenen van de Wagenmakerslaan dienen nu als openbaar toilet en om daarvan verlost te gaan worden is het de uitdrukkelijke wens om op het groen gedeelte, voor het ING gebouw, van het toekomstige Houtplein een toilet ruimte te realiseren die 24 uur te gebruiken is en als dit op deze plek niet tot de mogelijkheden behoort deze op een andere plek op het toekomstige Houtplein te verwezenlijken;
3. De Wagenmakerslaan gaat meer en meer een stalling worden voor voertuigen op twee wielen (inclusief motoren); ook hiervoor de uitdrukkelijke wens daar voor een stalling te gaan creëren in het ontwerp en ervoor zorg te dragen dat deze 24 uur toegankelijk is;
4. !!! Gevaarlijk !!! gaat de praktijk situatie worden als ik uit de bus stap aan de kant van het werkpaleis van de Provincie en naar de Tempelierstaat wil gaan, ik oversteek op de bus baan want een andere mogelijkheid wordt niet geboden. Dit geldt ook voor de andersom situatie. Teruglopen, zoals aangegeven staat in het VO, naar het zebra pad bij de "taartpunt", gaat ik (niemand) doen; wens: ga zorgen voor een veilige oversteek en als dit niet tot de mogelijkheden behoort zorg dan voor een duidelijke afscheiding op de busbaan door middel van een verhoging met groenvoorziening;
5. Het maken van een halterplaats voor bus 50 en 340 op de Dreef is naar mijn mening een afbreuk aan het historische karakter van de Dreef en hoort daarom hier niet thuis.
6. Tevens onderschrijf ik hierbij, als privé persoon, de acties van de wijkraad Welgelegen en de actiegroep bus-kruit.

Hierbij onze reactie op uw zienswijze:

1. Laden/lossen: De laad- en losplaats nabij het Carlton Hotel blijft behouden.
2. Openbaar toilet: Dat de plantsoenen worden gebruikt als openbaar toilet is een zorgelijke constatering. Hier dient vanuit de gemeente gehandhaafd te worden. De gemeente Haarlem is in principe terughoudend met het plaatsen van objecten in de openbare ruimte. De door u geschetste problematiek kan echter reden zijn om in een dergelijke voorziening te voorzien. Hierbij is het van belang dat er een goede manier van toezicht mogelijk is.

3. Fietsparkeren Wagenmakerslaan: In het DO is extra aandacht besteed aan het plaatsen van fietsenrekken voor alle gebruikers van het plein en omliggende straten. Voor de specifieke locaties van de fietsenrekken verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp(bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerpproportage).

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpassing van fietsparkeervoorziening.

4. Oversteek Provinciehuis: Voor de oversteekplaatsen vanaf het Provinciehuis naar de Tempeliersstraat verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

5. Haltering Dreef:

Uw zorg over de inpassing van de halteplaats op een gevoelige plaats die de Dreef is terecht. De halteplaats op de Dreef gaat ten kosten van de bij de recente herinrichting verbrede groenstrook waarbij de rijbaan is versmald en de bomen in een bredere groenstrook zijn komen te staan. Het zal zo moeten worden uitgevoerd dat de verstoring van de groene berm zo minimaal mogelijk is en de bestaande bomen er op geen enkele wijze hinder van ondervinden doordat de halte komt op een plek die jarenlang verharding van de rijbaan is geweest. Het



historische karakter van de Dreef wordt in hoofdzaak bepaald door de drie rijen fraaie (deels monumentale) bomen, het eenduidige laanprofiel en de brede wandeldreef aan de oostzijde. De halteplaats doet daar mits goed ingepast ons inziens geen onoverkomelijk afbreuk aan.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 23** 1. Het voetpad tussen ons terras en het pand aan Frederikspark 1 wordt nu structureel gebruikt als (brom)fietspad. Dit is uiterst onprettig voor de gasten op het terras. Het zou fijn zijn als hier in de plannen en uitvoering rekening mee wordt gehouden middelen objecten (bijvoorbeeld mooie grote plantenbakken) die belemmeren dat mensen het als fietspad gaan gebruiken.
2. Direct naast de ingang van de Parkeergarage Houtplein bevindt zich onze leveranciersingang. Hiervoor bestaat er op dit moment in de Wagenmakerslaan een laden & lossen plek. In de voorsteltekening is deze verdwenen. Graag zou ik u stellig willen vragen dit te heroverwegen.
- Mede door het smaller worden van de straat zal de gehele straat geblokkeerd gaan worden wanneer onze leveranciers geen plek meer hebben om stil te staan. Dit zal de doorloop naar de parkeergarage niet ten goede komen, (zie bijgevoegde tekeningen)
3. Daar wij een hotel zijn, zullen er vaker taxi's voor het hotel stoppen om gasten op te halen of te brengen. Het zou prettig zijn als hier rekening mee gehouden kan worden door middel van een taxistopplaats voor het hotel, (zie bijgevoegde tekeningen)
4. Zoals u wellicht weet is er veel overlast van hangjongeren onder de monumentale boom. Mocht u hier in de uitvoering rekening mee kunnen houden door het minder aantrekkelijk te maken hier te gaan 'hangen' dan zou dit zeer gewaardeerd worden.
- Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Paul Buysen
- Hierbij onze reactie op uw zienswijze:
1. Voetpad Frederikspark: U geeft aan dat het Voetpad Frederikspark wordt gebruikt als fietspad. In het ontwerp wordt de huidige situatie gehandhaafd in verband met toegankelijkheid van het Houtplein.
2. Laden/lossen: De laad- en losplaats aan de Wagenmakerslaan blijft behouden.
3. Taxistopplaats hotel: De huidige voorziening t.a.v. laden en lossen nabij het hotel blijven gehandhaafd. De uitwerking van het gebied rondom het Carlton square hotel is weergegeven in het Definitief Ontwerp.
4. Hangjongeren monumentale boom: Wij hebben uw punt meegenomen in de uitwerking van het ontwerp. Rondom de boom wordt meer open ruimte gecreëerd waardoor deze plek minder aantrekkelijk wordt voor hangjongeren en de overlast ter plaatse zal afnemen.
- Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.
- 24** Waarom niet het busverkeer wat uit Noordelijke richting (vanuit Kon. Wilhelminaweg) komen over de Singel naar het Houtplein. En niet door de Tempelier. Het busverkeer uit zuidelijke richting wel afvoeren door Tempelierstraat. Gevolg: 1 busbaan en richting in Tempelierstraat en lekker brede, veilige fietspaden. Het blijft binnen de verkochte concessies want de bushaltes blijven hetzelfde en de rijtijd wordt korter door betere bocht en elkaar niet hoeven passeren.
- Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. J.M. Ebbinge-Diët
- De inrichting van de Raamsingel leent zich niet voor bussen. Daarnaast is het ongewenst dat het noordelijke, smalle deel van het Houtplein wordt belast met veel bussen. Met het voorstel is er minder scheiding tussen bussen en overig verkeer mogelijk waardoor de reistijd voor de bussen langer en onbetrouwbaarder wordt.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



25 Slecht plan, wat betreft de verandering van de rijrichting in het Wijde Geldelozepead. Gaat voor veel meer overlast zorgen. Sluipverkeer. Laad & Lossen, snelheid, gevaarlijke uitrijdsituatie bij Houtplein. Onoverzichtelijk door wandelaars/personen/fietsen/laad&lossen/bussen. Daarnaast is er de vraag: waarom wordt de overlast van bussen **niet** verspreid over de wijk? Bijvoorbeeld Tempelierstraat, Houtplein, Raamvest(singel). Snap best dat er iets moet gebeuren, maar wat betreft de oplossing is er niet echt goed onderzoek gedaan naar de gevolgen van de 'ingrepen'.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

F.J. Post

Onderstaand onze reactie op uw zienswijze:

1. Rijrichting Wijde Geldelozepead: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepead is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.
2. Verspreiding bussen over wijk: Aanpassingen aan de bus concessie vallen buiten de scope van dit project.
Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

26 Het is onzinnig een oordeel over dit plan te vellen zonder de bus regeling hierin te betrekken. Zeer jammer geen autoloze straten. Bus moeten geweerd worden naar Verwulft nu 1000 bussen per dag. Dit is niet acceptabel.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

P.G. Graustra

Het opnieuw inrichten van het Houtplein gaat over de fysieke aanpassing van de inrichting van het plein. Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.



Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

27 Ik hou het heel kort wat betreft mijn opmerkingen. Het is aan de ontwerpers om ze praktisch vorm te geven en de haken en ogen op te lossen. Mijn intentie is vooral om een visueel aantrekkelijk plein te creëren waarbij de veiligheid ook niet uit het oog wordt verloren.

Reactie:

Ik pleit voor een centraal (bus)platform op het zuidelijk deel van het plein. Hiermee kan een groene oase worden gecreëerd die ten goede komt aan zowel reizigers als wel de overige Haarlemmers. De voordelen zijn ontegenzeggelijk:

- Veiliger en eenvoudiger overstappen
- Het uit elkaar halen van de eerder geplande 4 bus stroken. Visueel aantrekkelijker en minder massief.
- een efficiënter gebruik van de ruimte die ten goede kan komen aan het groen. Niet twee kleine blokjes/stroken aan weerszijden van het plein maar 1 gebundelde ruimte met groen.

Het daarvoor noodzakelijke kruisen van de bussen is geen onoverkomelijk probleem. In eerste instantie zou je denken aan een kruising direct voor het platform maar het ligt veel meer voor de hand om dit halverwege de tempelierstraat te laten plaatsvinden voor wat betreft het westelijk deel (is ook temporiserend! Een bijkomend voordeel). Voor de oostelijke kruising voorzie ik geen problemen maar daar zou gekeken kunnen worden naar een kruising halverwege de Baan.

De aankleding van dit platform of deze oase is natuurlijk van het grootste belang. Groen, bankjes wellicht een fontein... een kleine kiosk en bomen vanzelfsprekend.

Wat betreft de Tempelierstraat pleit ik voor een gebundelde fietsstrook aan de noordzijde. Dit is absoluut de veiligste manier om fietsers naar het Houtplein te loodsen. Het kleine verlies aan groen neem ik op de koop toe. Overigens zag ik een tweede versie van het plan waarbij aan weerszijde van de busbanen een fietsstrook was ingetekend. Dat is al wel een aardige verbetering maar de vervelende kruising van bussen en fietsers komend van de Tempelierstraat blijft dan bestaan.

Ik pleit er voor dat de R-net bussen alsnog van het plein verdwijnen. Dat is een politieke kwestie maar het projectteam kan wel aangeven dat met veranderde concessies een mooier plein te realiseren valt. Ik zie het als geldverkwisting wanneer dit alsnog over 4 jaar zou moeten gebeuren.

De fietsroute in het zuidelijk deel bevat veel te veel haakse hoeken, volstrekt onlogisch en dit zal leiden tot ongewenste rijgedrag van fietsers, levensgevaarlijk. Er moet gekozen worden voor natuurlijke en zo efficiënt mogelijke fietslijnen (die zo min mogelijk ruimte innemen).

De slinger die buslijn 3 moet gaan maken vind ik zeer ongewenst zowel voor passagiers (3 minuten extra reistijd) en de buurt die nog meer overlast te verduren krijgt. Een oplossing heb ik daar niet voor maar ik vind het wel zeer relevant dat hier naar gekeken wordt.

Wat betreft de entree van de Grote Houtstraat pleit ik voor een perfecte aansluiting van de rijbaan/ Grote Houtstr. op de (gebundelde) fietspaden.

Tevens moet een oplossing gevonden worden voor het fiets parkeren in de grote Houtstraat. Dit maakt de straat ontoegankelijk en volkomen chaotisch. Ik pleit voor een entree naar een ondergrondse fietskelder vanaf de Houtbrug aan de Noord-Oostzijde (door kademuur) en een uitgang aan de Noord-Westzijde op dezelfde wijze. Een fikse ingreep maar daar gaan de Haarlemmers voor heel veel jaren plezier aan beleven.

Nota Bene

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze en uw creatieve voorstel voor een centraal busplatform. Links rijdende bussen op een plein waar veel busreizigers zullen oversteken (ook al is er een oversteekplaats ingericht) achten wij zeer gevaarlijk en daarmee ongewenst. Daarmee vervalt u voorstel.

De uitwerking van het busstation op het Houtplein is weergegeven in het Definitief Ontwerp. Het busstation bevindt zich voornamelijk aan de zuidelijke kant van het Houtplein en op de Dreef.

Voor de inpassing van de fietsstroken verwijzen we u naar het Definitieve Ontwerp. Er zijn zoveel mogelijk overzichtelijke kruisingen gerealiseerd. Het fietsgebied op het Houtplein is de overgang naar het rustige verkeersbeeld in de Grote Houtstraat waar de fietsers nadrukkelijk te gast is in een voetgangersgebied.

Uw verzoek om de R-net bussen van het Houtplein te verwijderen kunnen wij niet accepteren. In verband met de busconcessie met de Vervoersregio Amsterdam kan deze locatie niet worden gewijzigd.

U geeft aan dat u de haakse hoeken onlogisch vindt voor fietsers. Naar onze mening zijn de kruisingen overzichtelijk en duidelijk weergegeven.

Uw opmerkingen op buslijn 3 betreft wederom de bus concessie welke buiten de scope van dit project valt.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



Jammer dat er dus nooit voor een integraal plan met de Dreef is gekozen. Het Oostelijk fietspad langs de Dreef had dan voorkomen kunnen worden. Een diagonale oversteek ter hoogte van de Paviljoenslaan naar de ventweg was dan mogelijk geweest. De ventweg was dan een prachtige rode fietsloper geworden voor het Noord-Zuid fietsverkeer en er was vele malen meer ruimte geweest om mijn voorgestelde groene middenberm met bomen te realiseren. Nu moet het oostelijk fietsverkeer ook nog eens de bussen passeren. Dikke pech en gebrek aan visie van de wethouder.

28	Ik vind het een prachtig plan. Luister niet te veel naar notoire zeurders!	Bedankt voor uw positieve reactie!	T. van 't Slot
29	Wijdeloze pad. M.i. zo ontzettend smal. Zo'n karakteristieke buurt/omgeving. Daar zal ongetwijfeld veel over nagedacht zijn, enz. maar toch. Verder: als het maar zoveel mogelijk autovrij kan zijn; er wonen ook veel ouderen, alsmede gezinnen met o.a. kleine kinderen, treft u dit dan teveel (heel veel)	Bedankt voor uw reactie. We nemen uw opmerking mee in de overwegingen. Rijrichting Wijde Geldeloze pad: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving. Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.	Elisabeth Remijnse
30	De inrichting van het Houtplein en omgeving wordt nu sterk bepaald door het OV. De te verwachten groei van het aantal inwoners van Haarlem zal (mede gezien de herkomst van deze nieuwe Haarlemmers) leiden tot 1) meer OV vraag voor vervoer vice-versa centrum 2) meer vraag naar regionaal vervoer. Gezien bovenstaande is plan op langere termijn te bedenken raadzaam om light rail/tram in te zetten i.p.v. bussen. Het zou daarom verstandig kunnen zijn om bij de inrichting alvast rekening te houden met deze varianten qua ondergrond/draaicirkel etc.	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amsteland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder. De verwachting is dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem de komende jaren zal toenemen (tot aan 2040 met 50%). Deze prognose komt uit een verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Integrale visie Stationsgebied. Voor het opvangen van deze groei wordt gekeken naar alternatieve lijnvoering van bussen en de aanleg van een OV-knooppunt in Schalkwijk. Mogelijk biedt dit ook kansen om huidige lijnen door de binnenstad te ontlasten, zoals dat nu wordt gedaan door de pilot	Corrie Cuperus



met een directe spitslijn tussen Haarlem-Noord en Amsterdam-Zuid (lijn 244). Doordat er echter ook veel in-en uitstappers in de binnenstad zelf zijn, zullen er nog steeds veel bussen via de binnenstad blijven rijden. Het ontlasten van de huidige lijnen zal daardoor niet op zo'n grote schaal zijn, dat het van invloed is op de herinrichting van het Houtplein. Daarom wordt hierbij uitgegaan van de huidige concessie.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

31 Wijde Geldelozepepad is te smal voor die grote auto-stroom.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Stella Steensma

Rijrichting Wijde Geldelozepepad:
Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepepad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

32 Ik mis in alle voorstellen dat de bussen 'eerlijker' verdeeld worden vanaf de Schipholweg naar het station. De Ged. Oude Gracht is jaren geleden voor veel geld verbouwd en daar rijden nu nauwelijks nog bussen. De Rustenburgerlaan is nu veel te druk met méér dan 1.000 bussen per etmaal, auto's, brommers en fietsers, dit is **niet** leefbaar. Mijn voorstel is dan ook dat er beter geluisterd wordt naar Buskruit. Zij geven aan dat er een busstation aan de oostkant van de bruggen komt. Hoe komt het dat dit idee niet wordt verwerkt in deze voorstellen?

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

P. Tromer

De doelstelling voor de herinrichting Houtplein is de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger te maken. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij een betere doorstroming van het busverkeer en het verkeersveiliger maken voor alle verkeers-deelnemers door verkeerstromen van elkaar te scheiden. Wij verwachten met de herinrichting een flinke verbetering te kunnen maken door het sterk terugdringen van het autoverkeer en het scheiden van verkeerstromen en daarmee recht te doen aan de doelstellingen van de SOR.

Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze



passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

De verwachting is dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem de komende jaren zal toenemen (tot aan 2040 met 50%). Deze prognose komt uit een verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Integrale visie Stationsgebied. Voor het opvangen van deze groei wordt gekeken naar alternatieve lijnvoering van bussen en de aanleg van een OV-knooppunt in Schalkwijk. Mogelijk biedt dit ook kansen om huidige lijnen door de binnenstad te ontlasten, zoals dat nu wordt gedaan door de pilot met een directe spitslijn tussen Haarlem-Noord en Amsterdam-Zuid (lijn 244). Doordat er echter ook veel in-en uitstappers in de binnenstad zelf zijn, zullen er nog steeds veel bussen via de binnenstad blijven rijden. Het ontlasten van de huidige lijnen zal daardoor niet op zo'n grote schaal zijn, dat het van invloed is op de herinrichting van het Houtplein. Daarom wordt hierbij uitgegaan van de huidige concessie.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 33** * Wijde Geldeloze pad: eenrichting. Verkeer ongewijzigd laten, is vanaf Houtplein.
* Lorentzplein inrij-mogelijkheid vanaf noordzijde/Van Eedenstraat 'open' maken

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

K. Kupka

Inrichting Wijde Geldeloze pad: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving

Uw verzoek om de noordzijde/Van Eedenstraat open te maken is niet haalbaar omdat er geen ruimte is voor aparte opstelstrook voor link afslaand verkeer.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 34** Probleem: vanuit Noord is de doorgaande weg naar het Lorentzplein per auto alleen mogelijk (Singel -> Houtplein -> Temp.str -> Wijde geldeloze Pad) via de route hierboven. Nadeel: het Pad wordt doorgang, is te smal/milieubelasting buurt.
* Vanuit de Van Eedenstraat is er (gezien vanuit de Temp. str.) geen toegang aangezien op deze 2 plekken geen linksaf mogelijk is. Oplossing: een van de bedoelde plekken toestaan; echter wat te doen met verkeersdoorstroming (zeker bij

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Corrie Cuperus

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's,



files in de spits). NB ervaring toen de bussen tijdelijk langs de Van Eedenstraat werden geleid. Door de aanwezige deskundigen is aangegeven dat bovenstaand probleem over het hoofd is gezien.

bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving

Nieuwe linksaf bewegingen vanaf de Van Eedenstraat naar Lorentzplein of Tempelierstraat zijn niet mogelijk vanwege de borging van een goede doorstroming op de Van Eedenstraat en het gebrek aan ruimte.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 35 Geen probleem met OV. Wel probleem met grote concentratie bussen op en rondom Houtplein. Gemeente is verantwoordelijk voor straten Haarlem. Stop hiermee!!!

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Joop van Riessen

Het opnieuw inrichten van het Houtplein gaat over de fysieke aanpassing van de inrichting van het plein. Welke bussen waar rijden in de stad gaat over de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder. Deze discussie valt buiten de scope van het project 'Herinrichting Houtplein'.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 36 De herinrichting van het Houtplein gaat er heel mooi uitzien. Veel groen en banken. Helaas ook veel bussen, héél veel bussen. Als bewoner van een appartement aan de Dreef kan ik zeggen dat de situatie er voor ons alleen maar slechter gaat uitzien. Eén groot busstation voor onze neus met optrekkende en stoppende veel te grote bussen. Het groen en de bankjes kunnen dat niet goed maken.....

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Ineke Bajema

Vragen omtrent de hoeveelheid bussen of de busconcessies vallen helaas buiten de scope van dit project. Voor de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden).

De doelstelling voor de herinrichting Houtplein is de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger te maken. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij een betere doorstroming van het busverkeer en het verkeersveiliger maken voor alle verkeersdeelnemers door verkeerstromen van elkaar te scheiden. Wij verwachten met de herinrichting een flinke verbetering te kunnen maken door het sterk



terugdringen van het autoverkeer en het scheiden van verkeersstromen en daarmee recht te doen aan de doelstellingen van de SOR.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

37 Fietzers komend vanaf het Lorentzplein kunnen door de bus perrons niet rechtdoor oversteken en dan b.v. linksaf richting stad. Ze moeten rechtsaf en met een 'slinger' oversteken en naar links. Ik denk dat daar veel gedoe van komt, dat men toch over het perron gaat oversteken. Voetgangers met b.v. rollator, idem rolstoelgebruikers, kunnen vanaf Lorentzplein veel moeilijker bij de bank (ABN Amro) komen.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Jessie Schrijver

De veiligheid op het Houtplein dient altijd voorop te staan. Dit is in de uitwerking van het ontwerp voor het Houtplein als belangrijkste uitgangspunt meegenomen. Er is gekozen voor een overzichtelijk ontwerp met veilige oversteken en met duidelijke voorrangssituaties. Dit heeft ertoe geleid dat er niet in alle situaties de 'kortste' weg kan worden genomen.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

38 Als fervent gebruiker (fietser, wandelaar en – heel soms – automobilist) van het Houtplein heb ik vanochtend de tijd genomen om goed te kijken wat de plannen met het Houtplein nu precies zijn. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat ik vooraf wat sceptisch was, omdat de eerdere ontwerpen wat mij betreft niet allemaal goed doordacht waren. Ik ga ervan uit dat er ongetwijfeld heel veel mensen zullen komen met allerhande bezwaren. Om die reden leek het mij goed dat u ook naar waarheid kunt zeggen dat er zich mensen hebben gemeld die het plan heel goed vinden, vandaar mijn mail.

Ik heb de indruk dat de bussen uitsluitend op het Houtplein zullen stoppen en niet langer op de Tempelierstraat. Dat vind ik een geweldige keuze. De Tempelierstraat is wat mij betreft te klein voor een goede, brede stoep (noodzakelijk voor mindervalide mensen) aan twee kanten, overdekte wachthokjes (ook toegankelijk voor mensen in een rolstoel) en bussen in beide richtingen. Ik hoop wel dat de gemeente rekening zal houden met mindervalide mensen door de wachthokjes op het Houtplein op ruime afstand van de stoeprand te plaatsen, zodat mindervalide mensen niet gehinderd worden door de wachthokjes/bomen/lantaarnpalen en eindelijk wel gebruik kunnen maken van de wachthokjes.

Ik heb verder de indruk dat het rare verhoogde fietspad op de Wagenweg (ter hoogte van het oude Terstal) gaat verdwijnen. Dat vind ik een zegen, omdat het makkelijk wordt om teutende scholieren, langzaam fietsende bakfietsen e.d. in te halen zonder van de rand te kukelen. Bovendien kan dan de stoep aan beide kanten verder worden verbreed (wederom: goed voor mensen in een rolstoel).

Ik vind het mooi dat het Houtplein verder wordt vergroend. Het zou wel prettig zijn als er ergens op het plein een goede, schone en altijd bemande wc-ruimte komt, die – daar heb je ze weer – ook toegankelijk is voor mensen in een rolstoel. Volgens mij zijn er best veel mensen in de bijstand in Haarlem, dus dat zou een prima plan zijn om mensen met weinig opleiding aan een baan te helpen.

Tot slot moet er denk ik nog even goed gedacht worden waar mensen hun fiets kunnen parkeren. Het zou jammer zijn als al het groen een handige fietsparkeerplek wordt. Ik denk dat het een prima plek zou zijn voor een grote ondergrondse fietsgarage – dat zal denk ik ook de binnenstad behoorlijk ontlasten. En als de boel nu toch opengaat, is het wel het beste moment om die ondergrondse fietsgarage aan te leggen.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Thessa van der Windt

Hierbij onze reactie op uw opmerkingen.

Bushalte Tempeliersstraat:

De bushalte op de Tempeliersstraat komt inderdaad te vervallen. Voor een overzicht van de bushaltes verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. In het ontwerp is uiteraard rekening gehouden met bereikbaarheid voor mindervalide. Er is voldoende ruimte voor rolstoelen.

Fietspad Wagenweg:

Het fietspad aan de Wagenweg komt te vervallen. De Wagenweg wordt uitgevoerd als fietsstraat waar de auto te gast is. Voor het overzicht van de fietsroutes verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

Openbaar toilet:

De gemeente Haarlem is in principe terughoudend met het plaatsen van objecten in de openbare ruimte.

Fietsparkeren:

Op het Houtplein en omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerprapportage).

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem.



Desalniettemin: topplan!

Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

39 Als eigenaar/verhuurder van meerdere percelen aan en heb ik kennis genomen van het Voorlopig Ontwerp (VO) van de herinrichting van het Houtplein. Ik richt mij in deze reactie slechts op het deel van het plan waarvan de invloed direct uitstraalt op de door mij in bezit zijnde percelen t.w.
Winkels zijn een onlosmakelijk onderdeel van de levendigheid en de ambiance van het Houtplein. Ook uit historisch oogpunt zijn ondernemers al meer dan een eeuw met het plein en de Wagenweg verbonden. Hoewel de nieuwbouw aan de oostzijde anders doet vermoeden is dit plein een zeer levendig ondernemersgebied.
Ik ben van mening dat bij de herinrichting van het Houtplein en omgeving meer rekening moet worden gehouden met die ondernemers, met name de bereikbaarheid voor de klandizie en de aanvoer van goederen.
Er is voor deze bedrijfspanden geen andere bestemming mogelijk en leegstand betekend een dramatische daling van de economische waarde.

Ik heb bezwaar tegen de herinrichting op de volgende drie punten die ik vervolgens uiteenzet:

- Bevoorrading winkels/ Magazijn
- Bereikbaarheid voor klandizie
- Veiligheid/sociale veiligheid

1. Bevoorrading winkels/magazijn.

In de bestaande situatie worden de winkels en het magazijn bevoorraadt waarbij vrachtauto's het Houtplein op komen vanaf Tempelierstraat of Singel. Dan draaien zij vanaf het Houtplein (veelal achteruit) het Wijde Geldelozepepad in, lossen en gaan weer vooruit het Houtplein op.

Deze handelwijze voldoet naar tevredenheid. De belasting op het Wijde Geldelozepepad is minimaal en beperkt tot de tijdsduur van laad- en loshandelingen en slechts tot de eerste 50 meter van de straat gerekend vanaf het Houtplein. De verkeersinrichting zoals voorgesteld in het VO laten de voornoemde werkwijze niet toe doordat de route langs Houtplein 16 t/m 20 niet meer als rijweg is aangemerkt. Vrachtauto's dienen dan via de Tempelierstraat en Wijde Geldelozepepad naar de losplaatsen te rijden. Het profiel en het karakter van het Wijde Geldelozepepad is niet berekend op het aanbod van vrachtverkeer.

Als oplossing stel ik voor om de knip ter hoogte van Houtplein 16 t/m 20 te laten vervallen en de laad- en losmogelijkheden zoals momenteel bestaand in stand te houden.

2. Bereikbaarheid voor klandizie.

Het Houtplein is geen binnenstad en is daarmee wezenlijk verschillend als gaat over bereikbaarheid met de auto. Klanten kunnen hier nog voor de deur kort-parkeren voor laden en lossen, dit in tegenstelling tot de autovrije binnenstad. Het volledig autoluw maken zal dan ook betekenen dat een deel van de klandizie niet meer naar het plein zal komen.

Daarom stel ik voor :

- de voorgestelde knip ter hoogte van Houtplein 16 t/m 20 te laten vervallen,
- de laad en losplaatsen aldaar in stand te houden.
- dusdanige verkeersmaatregelen dat alleen bestemmingsverkeer welkom is en doorgaand verkeer wordt geweerd

3. Veiligheid/Sociale veiligheid

Een groot deel van het cliëntèle van de Coffeeshop aan Houtplein 16 komt per auto. Voorheen werd het Wijde Geldelozepepad gebruikt als (kort-)parkeerplek, hierdoor ontstond veel overlast door hard rijden, draaiende motoren,

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Mildred Ebbinge

Hierbij onze reactie op uw ingediende zienswijze.

1. Bevoorrading:
Er bevinden zich 4 locaties voor het laden en lossen van goederen op en om het Houtplein. Specifieke locaties zijn weergegeven in het Definitief Ontwerp. Op het Houtplein zijn 2 laad- en losplaatsen voorzien. Een locatie aan de noordkant van het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein. Deze locaties zijn goed bereikbaar voor vrachtverkeer;
2. Bereikbaarheid en klandizie:
Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook linksafslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.;
3. Veiligheid/sociale veiligheid: Klanten van Willie Wortel kunnen gebruik maken van parkeerplaatsen in de Tempeliersstraat. De locatie van de Laad- en losplaats op het Houtplein is herzien. De locatie t.p.v. Houtplein 16 blijft behouden. Voor meer



luide muziek, slaande deuren etc. Er hebben zich hier een aantal calamiteiten voorgedaan met schade voor de bewoners.

Mede om die reden zijn in dit deel van het Wijde Geldeloze pad paaltjes aan weerszijde van de rijbaan geplaatst zodat het voor kortparkeerders daar niet mogelijk is hun voertuig te plaatsen zonder het blokkeren van de doorgang.

In de bestaande situatie worden de laad en losplaatsen t.h.v. Houtplein 16 voor kort parkeren aangewend. De situatie in het Wijde Geldeloze pad m.b.t. overlast door drugstoerisme is daardoor sterk verbeterd.

Echter, de laad- en losplaatsen t.h.v. Houtplein 16 komen te vervallen volgens het VO. Om de verwachte druk/overlast in het Wijde Geldeloze pad en omgeving te voorkomen is een parkeermogelijkheid in de directe nabijheid van de coffeeshop een noodzaak.

Ik stel derhalve voor om laad- en losplaatsen in de directe nabijheid van de coffeeshop te behouden.

informatie omtrent Laden- en lossen kunt u het Definitief Ontwerp raadplegen.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

40 Bij deze een aantal bezwaren tegen het voorlopig ontwerp Herinrichting Houtplein e.o.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Arend-Jan van Welsenens

Wij maken bezwaar tegen de teruggaande route van Lijn 3 naar Haarlem CS (en verder naar Noord). In het voorlopig ontwerp wordt er een extra slinger door de Tempelierstraat, van Eedenstraat en Raamsingel gemaakt. Dit kost extra reistijd en geeft extra verkeersbelasting. Waarom niet de bus vanuit Schalkwijk direct over de Schalkwijkerstraat, de verroller, Turfmarkt naar het Verwulft laten rijden? Dit scheelt 5 a 10 min reistijd (zeker als je bedenkt dat in het nieuwe plan de verkeersdrukte op de Gasthuissingel / Kampersingel nog zal toenemen) en belast het Houtplein minder. De argumentatie dat op deze wijze de reizigers uit Schalkwijk zo de overstap naar de lijnen op het Houtplein niet kunnen maken, wordt gecompenseerd doordat de bus nu eerder op het stationsplein Haarlem is, waar ze die keuze alsnog kunnen maken. Vanwege de kortere rit zullen de reizigers nagenoeg geen langere reistijd ondervinden. Wij verzoeken u deze variant door te rekenen en serieus te overwegen.

Door het maken van een knip in het Houtplein zal de huidige verkeersstroom van auto's over de omliggende straten drastisch veranderen. In het verkeerskundig onderzoek wordt hier ook melding van gemaakt, maar worden de gevolgen sterk gebagatelliseerd en gesteld dat die dan evt. door aanpassingen aan afslaan verboden, cq. wijzigingen in verkeerslicht instellingen zullen worden gereguleerd. De onderbouwing van de huidige aannames is te mager en het lijkt mij dringend gewenst om vooraf een beter onderbouwd verkeersstroom onderzoek te verrichten in plaats van achteraf met een lastig op te lossen verkeersinfarct te zijn opgescheept.

Sinds een jaar rijdt Connexion met grote dubbeldeks en lange gelede bussen door de stad. De belasting die deze gevaartes geven is onderschat. Ik heb de indruk dat de gemeente de impact tracht te verdoezelen. Wij stellen ons achter het standpunt van de stichting Bus-kruit die pleit voor een bus overstap platform buiten de stad (bv ter hoogte van de Valk hotel/ziekenhuis en/of NS Station Spaarnwoude) en vandaaruit met kleinere (schonere) busjes hoogfrequent de stad in gaan. Het bus overstap platform op het Houtplein kan dan komen te vervallen waardoor het plein hoogwaardig ingericht kan worden.

Hierbij onze reactie op uw ingediende zienswijze:

1. Buslijn 3 richting Haarlem CS: Deze buslijn maakt onderdeel uit van de bus concessie met de Vervoersregio Amsterdam. Hierdoor zijn alleen kleine wijzigingen aan de routes mogelijk.
2. De veranderende verkeersstromen zijn het gevolg van het reeds door de gemeente vastgesteld beleid van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR 2040). Het project Houtplein, inclusief de knip, betreft de uitwerking van dat beleid.
3. Dubbeldeks en gelede bussen: Vanuit dit project kan er helaas niets worden veranderd aan het type bussen dat door de stad rijden. Dit is vastgesteld in de bus concessie met de Vervoersregio Amsterdam, zie punt 1.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

41 Na het zien en besturen van het Voorlopig Ontwerp (VO) zijn er een aantal dingen die mij ernstige zorgen baren. De zorgen die ik heb gaan voornamelijk over leefbaarheid, maar ook over veiligheid. Via deze weg wil ik dan ook als inwoner van Haarlem gebruik maken van mijn recht van inspraak. Ik beperk mij tot het Wijde Geldeloze pad en de leefbaarheid van de bewoners in deze straat die bestaat uit bewoners van alle leeftijden van jonge gezinnen tot ouderen.

Wijziging rijrichting

Bij de wijziging van de rijrichting voorzie ik een aantal problemen. Het eerste probleem is dat er grote vrachtwagens door het smalle Wijde Geldeloze pad moeten gaan rijden om winkeliers te bevoorraden. Anders dan de naam doet vermoeden is het Wijde Geldeloze pad niet berekend op grote voertuigen. In december 2015 heeft er nog een vrachtwagen klem gezeten tussen een woning en een Mini Cooper. Wanneer de rijrichting wordt gewijzigd en de bevoorrading van de winkels de Slaapzaak, Ekoplaza en Zwarte Fietsen Plan aan het einde van het pad moet gaan

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Astrid van den Berg

Hierbij onze reactie op uw ingediende zienswijze:

1. Wijziging rijrichting Wijde Geldeloze pad: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.
2. Herzien van het straatbeeld:



plaatvinden, zal er een opstopping ontstaan die pas wordt opgemerkt als de bestuurders van de auto's door het pad zijn gereden.

Herzien van het straatbeeld

De bewoners van het nu nog rustige Wijde Geldelozepepad zijn trots op de rust, de authenticiteit en het groen in de straat. Het Wijde Geldelozepepad heeft een rijke geschiedenis en de bewoners zijn daar dan ook trots op. Ook voor Haarlem is het belangrijk om deze geschiedenis te koesteren en een straat zoals het Wijde Geldelozepepad zou ook de Gemeente Haarlem moeten willen behouden als een onderdeel van de stad die niet mag verdwijnen. Wanneer het straatbeeld en ook de bestrating zal verdwijnen zal ook de authenticiteit verdwijnen.

Verwijderen van stoepen

Het egaliseren van de bestrating zal tot veel gevaarlijke situaties leiden. We hebben het hier over een smalle straat waar de woningen direct aan de straat liggen. Grote zorg is dat wanneer de stoepen verdwijnen, voertuigen harder zullen gaan rijden en woningen zullen gaan raken en beschadigen als automobilisten er vlak langs rijden. Het gevaar bestaat dat wanneer bewoners de deur uitlopen en er geen extra maatregel is, zoals een stoep, worden aangereden. Belangrijk om te weten is ook dat er veel kinderen wonen in het Wijde Geldelozepepad. Bovendien is het zo dat voetgangers over de weg moeten lopen, omdat er slechts een smalle stoep aanwezig is. Vooral als je met een hond of kindervagen wandelt is er weinig ruimte en moet je aan de zijkant wachten wanneer er een auto voorbij komt. Bovendien zijn er meerdere garages aanwezig welke bij het uitrijden tevens een gevaar kunnen vormen bij het uitrijden op een doorgaande weg. Het verzoek is dan ook om de bestrating ongewijzigd te laten.

Leefbaarheid

Voor de bewoners van het Wijde Geldelozepepad is de leefbaarheid die er nu is, ook wel met z'n gebreken, heel erg belangrijk. Hierbij wil ik noemen; de rust midden in het centrum; de authenticiteit van de staat en het groen. Verzoek is dan ook: verander niet te veel aan het Wijde Geldelozepepad. Laat de rijrichting ongewijzigd, behoud de bestrating, het groen en de stoepen en zorg dat de straat autoluw blijft. Koester als Gemeente Haarlem ook de geschiedenis van het Wijde Geldelozepepad en ook niet geheel onbelangrijk; vergeet niet de bewoners. Niet heel veel gevraagd zou ik denken en zeker in te passen in de nieuwe plannen van de herinrichting van het Houtplein.

Het is in het belang van de gemeente op de authenticiteit van de straten te behouden. De bestrating in het Wijde Geldelozepepad wordt enkel herstraat en niet vervangen.

3. Verwijderen van stoepen:
De inrichting van het Wijde Geldelozepepad blijft zo veel mogelijk behouden. Voor de definitieve invulling zie het Definitief Ontwerp.
4. Leefbaarheid:
Het verzoek om zo min mogelijk te veranderen wordt gehonoreerd.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- | | | | |
|-----------|---|---|------------------------|
| 42 | <p>Mijn reactie: ik ben zeer tevreden over het voorlopig ontwerp. Met name de 'knip' van Houtplein naar Baan juich ik van harte toe. Het zal het sluiptraffic verminderen en de Rustenburgerlaan ontlasten. Punt van aandacht is daarbij wel het risico dat het autoverkeer dat de Kleine Houtstraat gaat gebruiken om de stad uit te komen toe gaat nemen. Dat brengt veiligheidsrisico's voor deze fietsstraat met zich mee. Voorts ben ik van mening dat de discussie over de intensiteit van het busverkeer de afwikkeling daarvan los gezien moet worden van de inrichting van het plein e.o. Hierin deel ik geenszins het standpunt van de wijkraad Welgelegen.</p> | <p>Bedankt voor uw positieve feedback.</p> <p>De mogelijke route via de Kleine Houtweg heeft daarbij onze aandacht. Na aanpassing zal gekeken of hier ongewenst verkeer gaat rijden. Zo ja, dan zullen er passende maatregelen worden genomen om dit te voorkomen.</p> <p>Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.</p> | <p>Wouter Rutten</p> |
| 43 | <p>Voor ons ligt een plan dat is ingegeven door het verkeersstructuurplan van de Gemeente Haarlem en het autoluw maken van het centrum.</p> <p>In het V.O. Houtplein 2018 wordt geheel geen recht gedaan aan de ondernemers die hun bedrijven in dit plangebied hebben.</p> <p>In niet één regel worden wij (ondernemers) genoemd.</p> <p>Veel ondernemers die hier nu gevestigd zijn, hebben, net als wij, bewust gekozen om buiten het centrum en aan een doorgaande weg, met laad- en losplekken plus parkeerplekken te gaan zitten.</p> <p>Omdat hun werkzaamheden daar om vragen.</p> <p>Wij kunnen zonder goede bereikbaarheid van het auto- en vrachtverkeer niet overleven!</p> | <p>Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.</p> <p>Hierbij onze reactie op uw ingediende zienswijze:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepepad te | <p>Grace Raasveldt</p> |



Als dit plan in de huidige vorm doorgang vindt, zullen wij maar ook collega bedrijven aan het Houtplein en Wagenweg omvallen.

Dit zal ten kostte gaan van veel arbeidsplaatsen en onbruikbaar onroerend goed.

Er zal planschade ontstaan, die zeker gezien de aard van het project op de Gemeente Haarlem verhaald zal gaan worden.

Maar wij willen helemaal geen schade verhalen. Wij willen onze bedrijf redden van de ondergang.

Daarom doen wij een dringend beroep om onderstaande wensen van ons in het V.O. Houtplein 2018 op te nemen.

De essentie van de bezwaren tegen het V.O. Houtplein bestaan uit het volgende:

1. Winkels/bedrijven aan de Wagenweg zijn in het V.O. uitsluitend nog vanaf het zuiden bereikbaar door via Van Eedenstraat en Lorentzplein te rijden. Dit betekent dat de traffic langs winkels/bedrijven zal opdrogen hetgeen naar onze verwachting desastreus zal uitwerken voor onze omzet.
2. Door deze slechte bereikbaarheid en het schrappen van parkeer- en laad- en losvakken wordt het toeleveren van voorraden ook zeer gecompliceerd, hetgeen tot extra omrijden van auto's en vrachtwagens zal leiden, hetgeen meer risico's voor de fietsers en voetgangers zorgt en bovendien extra milieu schade oplevert.
3. Winkels in de Wagenweg zullen vanuit het noorden of oosten alleen nog bereikbaar zijn via de moeilijke zigzag Raamvest/Gasthuissingel- Tempelierstraat - Wijde Geldelozepad, dat voor zeer veel afslaand verkeer zorgt. En veel omrijden.

Oplossing:

1. Er is een vrij eenvoudige oplossing tegen deze grote problemen: zorg dat vanaf de Houtbrug auto- en vrachtverkeer toch richting het zuiden kan over Houtplein en Wagenweg. (openstellen van slechts 43 mtr. extra.)
2. Zorg dat op de Wagenweg de parkeer- en laad- en losvakken gehandhaafd blijven, door de afstand tussen de bomen voldoende groot te maken en op sommige plekken de bomen niet te planten.
3. Wij begrijpen dat het verkeersplan beoogt om dit verkeer juist tegen te gaan (het wordt als "sluipverkeer" gezien). Om dit te bereiken kan deze route onaantrekkelijk gemaakt worden voor doorgaand verkeer door deze route als fietspad met "auto te gast" (30 km/uur) aan te leggen en voor auto's voor de Wagenweg een bocht te laten maken, zoals die er nu ook is, zodat het voor doorgaand fietsverkeer voldoende veilig blijft.

Voor gedetailleerde oplossingen zie onderstaande bijlage.

Mochten er nog vragen zijn dan willen wij die uiteraard in een persoonlijk gesprek verder uitleggen.

Wij hopen op een positieve reactie van het College van Haarlem

handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan.

Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

2. Laden en lossen: Er bevinden zich 4 locaties voor het laden en lossen van goederen op en om het Houtplein. Specifieke locaties zijn weergegeven in het Definitief Ontwerp. Op het Houtplein zijn 2 laad- en losplaatsen voorzien. Een locatie aan de noordkant van het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein. Deze locaties zijn goed bereikbaar voor vrachtverkeer;
3. Bereikbaarheid Wagenweg: zie punt 1.

Wij bedanken u voor het meedenken in oplossingsrichtingen. Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 44 Op het punt van de foto zou een stoplicht moeten komen het is hier te druk geworden.

Bedankt voor uw inspraakreactie. Doorgaand verkeer zal met de herinrichting van het Houtplein (en omgeving) verdwijnen waardoor het ook minder druk wordt op deze kruising en een stoplicht niet nodig is op deze locatie.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 45 Graag veel aandacht voor het fietsenprobleem. Er zijn de afgelopen jaren nogal wat appartementen gebouwd in voormalige winkelpanden. Daar is niet voorzien in een inpandige fietsen/scooterberging. Die staan dus allemaal op het trottoir, waardoor er voor voetgangers te weinig ruimte is. Zeker als men een rollator, kinderwagen of scootmobiel heeft. Dus graag veel mogelijkheden voor het plaatsen van fietsen.

Nog een fietsprobleem: door de zeer brede stoep op de hoek Lorentzplein/Houtplein, neemt bijna iedereen de vrijheid om die stoep te gebruiken als fietspad, waardoor je je als voetganger vaak een ongeluk schrikt. Ik neem aan dat die rare bocht eruit gaat in de plannen, waardoor dat probleem wordt opgelost.

En natuurlijk sluit ik me aan bij de klachten die u binnenkrijgt t.a.v. het busverkeer.

Ik ben me ervan bewust dat dit probleem van een andere orde is dan de herinrichting van het Houtplein.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Anneke Idema

Hierbij onze reactie op uw ingediende zienswijze:

1. Fietsen stallen:
In het DO is extra aandacht besteed aan het plaatsen van fietsenrekken voor alle gebruikers van het plein en omliggende straten. Voor de specifieke locaties van de fietsenrekken verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerprapportage).



Maar als er gesproken gaat worden door de gemeente met provincie en Connexxion, dan ben ik voor minder busverkeer in dit stuk van de stad.

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening.

2. Fietsen hoek Lorentzplein/Houtplein:
Het nieuwe ontwerp zal nieuw en mogelijk ook oud gedrag laten zien. De gemeente zal de vinger aan de pols houden ten aanzien van ongewenst en onveilig gedrag. Waar nodig kunnen dan maatregelen genomen worden.
3. Busconcessies:
Vragen omtrent de bus concessies vallen helaas buiten de scope van dit project.
Voor de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Vanuit het project 'Herinrichting Houtplein eo.' kunnen wij over de busconcessies verder geen uitspraken doen.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

46 Bij deze bericht ik u dat ik faliekant tegen de renovatie van de Wagenweg/Haarlem ben.

Haarlem wordt een steriele stad, waar je langzamerhand met de auto nergens meer komen kan.

1. Niet echt handig voor de minder mobiele bewoners.
2. De doodsteek voor winkeliers die op 't betreffende stuk Wagenweg zijn gevestigd.
Winkels die er al heel lang zitten zullen hun bedrijf moeten gaan sluiten.....
3. Moeten de Haarlemmers dan maar in 'n andere stad gaan winkelen?

Hopelijk keert de politiek en het Haarlems bestuur terug op haar bizarre besluit!!

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

J. Christiaans

Hierbij onze reactie op uw ingediende zienswijze:

1. Bereikbaarheid minder validen:
De veranderende verkeersstromen zijn het gevolg van het reeds door de gemeente vastgesteld beleid van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR 2040). Het project Houtplein betreft de uitwerking van dat beleid waarin het beperken van het autoverkeer in de binnenstad een grote rol speelt.
2. Bereikbaarheid winkels:
De winkeliers van de Wagenweg zijn in het Definitief Ontwerp goed bereikbaar per auto, fiets, lopend en openbaar vervoer. De aanpassingen aan de Wagenweg zullen beperkt zijn.



3. Winkelen:
Het is zeker niet nodig om als Haarlemmer in een andere stad te gaan winkelen.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 47** Als bewoner naast het bus traject ondervind ik veel hinder van de bussen. Té veel, té groot en té luidruchtig. Openbaar vervoer is belangrijk, maar de hoeveelheid is disproportioneel. Dit gaat nu te veel ten koste van de leefbaarheid en het stadsbeeld. Ik steun voorstellen van Bus-Kruit.
- Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Vragen omtrent de bus concessie vallen buiten de scope van dit project. Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.
- Jasper Berkenbosch

Hier kunnen vanuit dit project verder geen uitspraken doen over de bus concessies.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 48** Op 17 oktober 2018 is de wethouder met de heren Opmeer en Broekstra op bezoek geweest in het Wijde Geldeloze pad. Tijdens dit bezoek is de vraag gerezen naar de voor- en tegenstanders met betrekking tot het behoud van de rij richting in het Wijde Geldeloze pad.
- Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij onze reactie op uw ingediende zienswijze:
- Lex van der Burgh

Hierop zijn wij een onderzoek gestart wie er voor en wie er tegen is.

Wij hebben gelijk de vrijheid genomen om ook wat andere meningen te peilen.

Wij heb in dit onderzoek de volgende 3 vragen gesteld aan de bewoners:

- Huidige rijrichting behouden
- Wil je een paal in de straat voor alleen bestemmingsverkeer?
- Behouden van de authenticiteit en groen in van de straat

In de bijlage is het resultaat van dit onderzoek weergegeven, zie zienswijze 84.

Wij vertrouwen erop u hierbij een helder beeld te hebben gegeven en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

1. Wijziging rijrichting:
Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.
2. Paal in wegdek:
Zie punt 1.
3. Behouden van de authenticiteit en groen in de straat:
Het is altijd het uitgangspunt geweest om het Wijde Geldeloze pad zo veel mogelijk te laten hoe het is. In het Definitief Ontwerp kunt u de volledige uitwerken van de straat bekijken. In het Wijde Geldeloze pad worden



de bestaande klinkers herstraat waardoor het straatbeeld nauwelijks zal veranderen
Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 49 Geen "Busseneiland" op het Houtplein! Rechtstreekse autoverbinding met de Wagenweg moet mogelijk blijven! (Historische N-Z route)! Dus bushaltes blijven in Tempeliersstraat.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. J. Steensma

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 50 De Rustenburgerlaan is zo langzamerhand de Rustenbussenracebaan geworden voor bussen. Vooral buiten de spits racen de dubbeldekkers en gelede bussen praktisch leeg door de straten. Waarom geen kleinere bussen of minder frequent? Laten we de naam Laan in ere houden. Hier ligt een schone taak voor de gemeente

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. J. de Dood

De Rustenburgerlaan behoort niet tot het plangebied van de herinrichting Houtplein e.o.
Een project ter verbetering van bushaltes op de Rustenburgerlaan is in voorbereiding. Om overlast zoveel mogelijk te beperken heeft het onze voorkeur om de uitvoering van dit project te laten samenvallen met de uitvoering van het Houtplein.
Eventuele bezwaren of zienswijzen met betrekking tot de inrichting van de haltes kunt u kenbaar maken in het kader van het participatie en inspraak proces van dit project.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 51 Hierbij wil Ondernemersvereniging Hout Wagen (Houtplein - Wagenweg - Lorentzplein) en ondergetekenden rechtspersonen, onze zienswijze kenbaar maken betreffende het VO Houtplein 2018.
Voor ons ligt een plan dat is ingegeven door het verkeersstructuurplan van de Gemeente Haarlem en het autoluw maken van de stad als geheel.
In het VO Houtplein 2018 wordt geheel geen recht gedaan aan de ondernemers die hun bedrijven in dit plangebied hebben.
In niet één regel worden wij (ondernemers) genoemd.
Veel ondernemers die hier nu gevestigd zijn, hebben bewust gekozen om buiten het centrum en aan een doorgaande weg, met laad- en losplekken plus parkeerplekken zich te vestigen.
De aard van bedrijfsvoering vraagt daar om. Deze situatie is historisch zo gegroeid en draagt bij tot de levendigheid van de omgeving. Een Houtplein, Wagenweg en Lorentzplein zonder ondernemers zou een zware aantasting zijn van het karakter van het gebied.
Onze leden kunnen zonder goede bereikbaarheid van het auto- en vrachtverkeer niet overleven! .
Als dit plan in de huidige vorm doorgang vindt, zullen veel bedrijven aan het Houtplein, Lorentzplein en Wagenweg omvallen.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Ondernemersvereniging Hout Wagen
Wij komen uw bezwaren waar mogelijk tegemoet Secretariaat: ...
met het Definitief Ontwerp.

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldeloze pad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers



Dit zal ten koste gaan van veel arbeidsplaatsen en levert onbruikbaar onroerend goed op.

Er zal planschade ontstaan, die zeker gezien de aard van het project op de Gemeente Haarlem verhaald zal gaan worden.

Maar wij willen helemaal geen schade verhalen. Wij willen onze bedrijven redden van de ondergang.

Daarom doen wij een dringend beroep om onderstaande bezwaren en wensen van ons in het VO Houtplein 2018 op te nemen.

De essentie van de bezwaren tegen het V.O. Houtplein bestaan uit het volgende:

1. Winkels/bedrijven aan de Wagenweg zijn in het V.O. uitsluitend nog vanaf het zuiden bereikbaar door via Van Eedenstraat en Lorentzplein te rijden (die aan het Houtplein zijn zelfs helemaal niet meer bereikbaar vanuit het Zuiden!).
1. Dit betekent dat de verkeersstroom langs winkels/bedrijven zal opdrogen hetgeen naar onze verwachting desastreus zal uitwerken voor onze omzet.
2. Door deze slechte bereikbaarheid en het schrappen van parkeer- en laad- en losvakken wordt het toeleveren van voorraden ook zeer gecompliceerd, hetgeen tot extra omrijden van auto's en vrachtwagens zal leiden, hetgeen meer risico's voor de fietsers en voetgangers introduceert en bovendien extra milieu schade oplevert.
3. De winkels aan de westkant van het Houtplein zijn alleen nog bereikbaar door het rijden van een lus met scherpe bochten via Tempeliersstraat en Wijde Geldelozepad. Ook daar voorzien wij dezelfde desastreuze gevolgen voor klandizie en toeleveringen en voor de veiligheid van de bewoners en van het verkeer. De grote vrachtwagens voor o.a. Eko Plaza en de beddenwinkel kunnen niet met goed fatsoen door het zeer smalle Wijde Geldelozepad, waardoor toelevering praktisch onmogelijk wordt gemaakt.
4. Winkels aan de oostkant van het Houtplein kunnen helemaal niet meer bevoorrad worden, omdat daar alleen nog maar een heel breed voetpad komt. Hierdoor zullen de panden langzaam maar zeker leeg komen te staan.
5. Verkeersmetingen door de firma Witteveen Bos zijn niet goed uitgevoerd.

Oplossing:

1. Er is een vrij eenvoudige oplossing tegen deze grote problemen: zorg dat vanaf de Houtbrug auto- en vrachtverkeer toch richting het zuiden kan over Houtplein en Wagenweg.
2. Zorg dat aan het Houtplein de parkeer- en laad- en losvakken gehandhaafd blijven, door de afstand tussen de bomen voldoende groot te maken.
3. Wij begrijpen dat het verkeersplan beoogt om dit verkeer juist tegen te gaan (het wordt als "sluipverkeer" gezien). Om dit te bereiken kan deze route onaantrekkelijk gemaakt worden voor doorgaand verkeer door deze route als fietspad met "auto te gast" (30 km/uur) aan te leggen en voor auto's voor de Wagenweg een bocht te laten maken, zoals die er nu ook is, zodat het voor doorgaand fietsverkeer voldoende veilig blijft.

Voor gedetailleerde oplossingen zie onderstaande bijlage.

Mochten er nog vragen zijn dan willen wij die uiteraard in een persoonlijk gesprek verder uitleggen.

Wij hopen op een positieve reactie van het College van Haarlem

Marlten Henneman

Secretaris.

Namens Ondergetekende personen en bedrijven zie; aanhangsel.

Bijlage gedetailleerde oplossingen:

- A Afsluiting van het stuk weg Hoek Tempelierstraat - Hoek Wijde Geldelozepad, zijnde 43 meter, ongedaan te maken.
1. Klanten en toeleveranciers kunnen bij het ongedaan maken onze bedrijven onder normale, niet gevaarlijke omstandigheden blijven bereiken. Het zorgt er ook voor dat de bedrijven hun omzet op peil kunnen houden.
 2. Het direct doortrekken van de weg zorgt ervoor dat fietsers minder te maken krijgen met auto's die eerst afslaan naar de Tempelierstraat, om vervolgens weer uit het Wijde Geldelozepad de weg op te draaien. Auto's rijden dan namelijk achter de fietsers rechtdoor.

verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving. Hierin zijn ook de locaties voor laden en lossen opgenomen. Het uitgangspunt voor de locaties van laden en lossen is het zoveel mogelijk behouden van de huidige voorzieningen.

Daarnaast geeft u aan dat de verkeersmetingen door Witteveen+Bos volgens u niet goed zijn uitgevoerd.

Antwoord: Wij delen uw mening niet. De basis voor de keuzes voor de verdeling van het verkeer komt uit de 'Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar' (kortweg SOR). In de SOR is de wens vastgelegd de relatie tussen binnenstad en Haarlemmerhout te versterken. Het Houtplein zal dan voor langzaam verkeer een aantrekkelijke schakel moeten vormen. De verkeersmetingen die in opdracht van Witteveen+Bos zijn uitgevoerd betroffen aanvullend onderzoek met name naar de huidige aantal fietsers op het Houtplein. Daarbij ging het niet om het bepalen van exacte aantallen maar om het bepalen van een orde van grootte van het aantal fietsers en auto's op Houtplein. De cijfers van het autoverkeer zijn vergeleken met eerdere modelstudies.

De door u voorgestelde oplossingen zijn grotendeels opgenomen in het Definitieve Ontwerp, met uitzondering van de 'slinger in de weg' voor aanvang van de Wagenweg. Voor meer informatie over routing en inrichting verwijzen we u naar het Definitieve Ontwerp.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



3. Het Wijde Geldeloze pad hoeft niet van richting te worden veranderd want het blijft een straat alleen voor bewoners en wordt geen doorgaande weg. Iets waar deze straat helemaal niet geschikt voor is.
4. Gezien het feit dat Dreef en Frederikspark/Buitenrustlaan niet meer bereikbaar zullen zijn vanaf het Houtplein, zal het Houtplein toch al auto-luw worden.

B Maak laad- en losplekken voor de winkels aan het Houtplein, tussen Tempelierstraat en Wijde Geldeloze pad, zoals die nu ook gerealiseerd zijn.

1. Zonder deze plekken kunnen de ondernemers hier niet overleven. De aard van de bedrijven maakt dat noodzakelijk.
2. De plekken zijn simpel te realiseren door de stoep die nu getekend is bij aanvang van het westelijke gedeelte van het busstation te verleggen naar de schuine insteek voor de bussen. Hierdoor win je veel ruimte aan de westkant richting winkels. Die ruimte kan je dan benutten voor het aanleggen van los- en laadplekken. Dat is allemaal mogelijk omdat bussen, door hun grootte en draaicirkel, het eerste stuk niet gebruiken. Het veranderen heeft dus geen nadelig gevolg voor de bussen.

C Maak een slinger in de weg net voor aanvang van de Wagenweg, zoals nu het geval is.

1. Hierdoor wordt de snelheid van het verkeer nog meer verlaagd.
2. Het ontmoedigd verkeer dat daar niets te zoeken heeft.
3. De ingetekende grasperken kunnen aan de kant van de horeca komen die dan grotere terrassen kunnen maken, waardoor de aantrekkelijkheid van het gebied verbetert.
4. De natuurlijke fietsroutes blijven gehandhaafd, waardoor fietsers geen haakse bochten hoeven te maken. Dit bevordert de veiligheid en de doorstroming.

D Alleen dubbel fietspad t/m Lorentzplein.

1. Door alleen fietsers toe te staan tot aan het Lorentzplein heb je meer ruimte voor laad- en losplekken. Fietsers kunnen al jaren niet vanaf de Oostzijde naar het Wijde Geldeloze pad. Daar gaan alleen bewoners naar toe.

E Laat fietsers vanuit het zuiden weer aan het einde van de busperrons naar de Tempelierstraat afslaan.

1. Doordat alles nu fietsstraten worden heeft dat geen nadelig effect. Je verdeelt de fietsstromen waardoor het veiliger en rustiger wordt.
2. De fietskruisingen aan het begin van de Wagenweg worden een stuk rustiger en veiliger.
3. Je kan de bus en fietsers die de Tempelier ingaan of uitkomen voorgang geven boven het doorgaande verkeer. Hierdoor moet doorgaand verkeer stoppen. Dat zorgt er voor dat de snelheid op het Houtplein afneemt en bussen sneller kunnen doorstromen.
4. Minder gevaar tussen snelverkeer en fietsers.

F Verminder het aantal bomen aan de Westkant van het Houtplein en aan de Wagenweg.

1. 1 Met zoveel bomen is het niet mogelijk goede laad- en losplekken te genereren die voor ons van levensbelang zijn.
2. 2 De bomen zullen heel veel licht en zicht op de winkel wegnemen.
3. 3 In een groot deel van de Wagenweg kunnen de bomen geheel niet geplant worden omdat de straat te smal is. De takken van de bomen zouden al na 1 jaar de gevel van de huizen en winkel aanraken.

G Geen laad- en losplaatsen aan de oostkant van het Houtplein.

Hier hebben wij plan technisch geen oplossing voor, omdat het hele ontwerp dan veranderd dient te worden. Deze bedrijven zullen dus langzaam verdwijnen waardoor het onverhuurbare panden worden.

Of er moet een regeling komen dat men tot 11.00 uur het pad mag gebruiken voor bevoorrading.

H Verkeersmeting Houtplein d.d. 25 september 2018. door de firma Witteveen Bos.

Dit rapport staat bol van aannames maar niet van concrete cijfers.



Doordat men op te weinig plaatsen heeft gemeten worden er heel veel getallen in het rapport vermeld die men totaal niet kan staven aan de werkelijkheid.

Nu ligt er een rapport voor ons waar je niets mee kan. Weggegooid geld!

De firma schrijft zelf ook op pagina 10 hoofdstuk 3 van het rapport; "De geschatte, c.q. niet gemeten, restintensiteiten worden door middel van een stippellijn"

De hele tekening staat vervolgens vol met stippellijnen die iemand van achter zijn bureau heeft verzonnen. Men kan deze werkwijze toch echt niet serieus noemen. Een haastklus. Men heeft zelfs niet de moeite genomen om een omslag foto van het betreffende gebied te maken. Maar gebruikt een foto van een heel andere hectische situatie waar veel werkzaamheden worden uitgevoerd uit Amsterdam. Stemming makerij.

Komt geheel niet overeen met de werkelijkheid op het Houtplein!

Verkeersmeting Houtplein "d.d. 25 september 2018", mag niet als leidraad dienen in het VO Houtplein 2018

- 52 Pleiten voor boombehoud en meer en betere m2 groen en bomen in de omdat Haarlem in NL de minst groene stad is met, op twee na, de meeste

Ontwerp

Complimenten dat er een ontwerp is uitgerold dat compromissen bevat.

Uiteraard zijn wij tegen een regionaal HOV vervoerknooppunt in de stad en het bomen. Als de raad besluit het plein als HOV halte in gebruik te nemen is dit een oplossing. Indien over een aantal jaar de regionale HOV wordt verplaatst is alleen stadsbushalte noodzakelijk.

Kan er nu al worden nagedacht over de toekomstige bestemming van de op te heffen m2 bushalte?

Bomenonderzoek

We zijn verbaasd dat er vooraf geen bomenonderzoek heeft plaatsgevonden maar wel tijd en budget gestopt is in een uitputtend busverkeersonderzoek. Is het busverkeer belangrijker dan boombehoud?

Kan de raad de organisatie verplichten om bij de start van elk project een bomeninventarisatie te laten maken? Nu moet weer worden gevraagd om boombehoud omdat het VO nog niet met boombehoud rekening heeft gehouden.

Verplanten (zeer kostbaar en moeilijk) of kappen (weerstand) moet niet het uitgangspunt zijn maar behoud van bomen

Wellicht is er nu eind oktober wel een boomonderzoek uitgevoerd met:

- GPS ingemeten bomen
- Een vitaliteitsonderzoek (levensduurverwachting) van de bomen
- Verplantbaarheid van de bomen
- KLIK meting gedaan? Maw staan de nieuwe bomen niet op leidingen?

Voorbereiding

Op de website www.bomenstichting.nl zijn boom-technische bedrijven te vinden die in de regio actief zijn (vermindering kosten rijtijd, snel aanwezig zijn bij calamiteiten). Kan er na het bomenonderzoek met één boomdeskundigbedrijf worden gewerkt? Zoals voor:

- de formulering van de boomaanplant in het bestek kunnen begeleiden,
- toezicht kunnen houden op de uitvoering,
- de verplanting kunnen begeleiden of zelf kunnen uitvoeren
- 3 jaar onderhoud na de verplanting kunnen begeleiden cq uitvoeren
- De vraag beantwoorden of de platanen, die in de toekomst wel mogen blijven staan, kunnen worden omgevormd van knobbelen naar gewone bomen? Of is dat niet meer mogelijk?

Een boom heeft tijd nodig om verplantbaar te worden. Afhankelijk van de conditie soms meer groeiseizoenen.

Hittestress



leefomgeving
inwoners per ha.

kappen van
mogelijke
een

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Haarlemse Bomenwacht/ Hilde Prins
2018-10-31HP

Uw opmerking is ons bekend en reeds op 4 oktober 2018 hebben wij u aangegeven dat het huidige ontwerp een voorlopig ontwerp is wat na vaststelling door het bestuur verder uitgewerkt tot een technisch definitief ontwerp. Tijdens deze volgende fase wordt het gehele plangebied in 3D ingescand inclusief de bomen met een nauwkeurigheid van 2 centimeter. Ook wordt dan een flora fauna onderzoek uitgevoerd inclusief een vitaliteitsonderzoek van alle bomen binnen het plangebied. Een KLIC melding is al wel gedaan in de huidige fase en met de ligging van de kabels en leidingen is rekening gehouden.

U noemt een algemeen probleem bij het uitvoeren van bomenonderzoeken binnen de gemeente. Antwoord: Vanuit dit project kunnen wij geen uitspraken doen over de manier waarop boomonderzoeken uitgevoerd worden binnen andere projecten. Wij willen benadrukken dat binnen dit project de huidige bomenvoorraad is geanalyseerd en op basis hiervan ontwerpkeuzes zijn gemaakt.

U vraagt of het mogelijk is om met 1 boomdeskundig bedrijf te werken vanuit de gemeente. Antwoord: Vanuit dit project kan hierover geen uitspraak worden gedaan. In algemene zin is het zo dat de gemeente aanbesteding plichtig is. Dit betekent dat de kans klein is dat verschillende opdrachten aan één en dezelfde partij worden gegund.

Hittestress

In verband met ruimtegebrek is het op het Houtplein niet mogelijk om de door u genoemde specifieke voorzieningen als een wadi en pergola aan te brengen. De nieuwe iepen zullen met hun grote boomkruinen door schaduwwerking en verdamping



Het Houtplein is een hitte hotspot. **Wordt er naast behoud van bladmassa en toevoegen van m2 groen en bomen nog meer gedaan om hittestress te verminderen?** Bv fontein, verlaagde verharding als wadi, rekken/pergola met klimplanten als kunst object in de verhoogde bakken.

Wordt het m2 groen beheerbaar? Op maaiveld niveau zullen mensen en honden er door lopen. Dus het m2 groen op zithoogte aanbrengen. Grote boomspiegels kunnen worden beplant met betreedbare en ecologisch waardevolle struiken bv klimop

Houtplein

Kunnen de 48 jarige platanen die nu een fraai groenbeeld geven behouden worden? Ze staan in de gewenste lijn en door gewijzigd snoei beleid kunnen ze mooier worden. Maak tussen Raamsingel en Lorentzplein iets minder optimale stopplaats voor bussen. Deze grote HOV is tijdelijk.

Als de platanen nu worden behouden kunnen op de plek van de haltes t.z.t nieuwe bomen worden geplant. Als deze nieuwe bomen dan 15-20 jaar zijn concurreren ze met de platanen en kunnen de platanen worden gekapt. Zo'n idee zal meer draagvlak krijgen bij de bevolking dan de kap van alle bomen.



Kan aan de oostkant een diversiteit aan soorten linden worden geplant? Voor de ecologische waarde en ziekte bestendigheid is dat beter. Geef nu onderzoek/opdracht om de 6 linden, bij de monumentale plantaan, voor te bewerken tbv de verplanting. Ze hebben misschien minimaal 2 groeiseizoenen nodig om een verplantbare kruit te maken. Onderzoek naar de huidige kluit geeft uitsluitsel.

Wagenweg

Kunnen de bomen een smalle en transparante kroon krijgen om klachten in de toekomst te voorkomen? Alleen planten als de locatie niet tot overlast gaat zorgen. Houdt rekening met voldoende lichtinval in woonkamers.

Lorentzplein

Kunnen de huidige bomen voorlopig blijven staan? Plant eerst nieuwe bomen tussen de nieuwe parkeerplaatsen. Communiceer nu al met de bewoners dat over 10-20 jaar beoordeeld wordt of de oude bomen dan niet beter weg kunnen. De huidige bomen zijn niet optimaal maar kunnen met en groeiplaats verbetering nog wel enige tijd mee. Ook navragen aan de bomen deskundige.

Tempelierstraat

Staan de bomen in de Tempelierstraat aan de goede zijde? Als ze aan de zuidkant staan valt de schaduw op de weg ipv op de woningen. De schaduw voorkomt hittestress en de bewoners hebben minder snel last van een donkere woonkamer. Ook hier alleen planten als de locatie niet tot overlast gaat zorgen en anders een smalle transparante kroon. De ruimte tussen de bomen kan benut worden als fiets-opstelplek voor de bezoekers van de winkels.

Algemeen

Kunnen de bomen in beschermde op de levensduur afgestemde groeiplaatsen worden geplant?

Er bestaan boombunkers die tevens als tijdelijke hemelwater opslag werken.

Plaats bomen niet voor de huiskamers van woningen in het projectgebied maar er tussen

En dan alleen soorten met een smalle/ovale en transparante kroon

PS diverse reacties zijn al informeel kenbaar gemaakt

Met vriendelijke groet

het ontstaan van hittestress beperken. Daarnaast worden er grote plantspiegels en groenvakken aangebracht die worden voorzien van hoogwaardige onderbeplanting. Dit geldt ook voor de Tempeliersstraat, Lorentzplein en Wagenweg.

Handhaven platanen.

De gemeente wil graag de groene doelstellingen in de SOR realiseren.

De huidige platanen zijn in de jaren '90 sterk zijn terug gesnoeid (gekandelaberd) omdat zij te dicht op de gevel zijn aangeplant. Deze bomen kunnen hierdoor geen omvangrijke boomkruin meer ontwikkelen. Door de herinrichting kunnen de platanen worden vervangen door (resistente) iepen die verder van de gevel worden geplant waardoor deze bomen vrij kunnen uitgroeien en een mooie grote boomkruin kunnen ontwikkelen. De grote bomenstructuur op het Houtplein wordt daarmee weer hersteld. Voor specifieke locaties van de bomen binnen het plangebied verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

Vervolgens vraagt u om een diversiteit aan linden aan te planten. Om onderscheid aan te brengen tussen de laanstructuur op de dreef en de centruminrichting van het Houtplein is voor een andere bomensoort gekozen namelijk een resistente iep. Ook hiermee zal de ecologische waarde van het groen verbeteren.

Wagenweg

In de Wagenweg is gekozen voor een boomsoort van de 1^e grootte zodat voldoende licht in de woningen kan komen.

Lorentzplein

De bomen op het Lorentzplein worden zo veel mogelijk behouden. Het heeft onze voorkeur om de linden aan de oostzijde van het plein te verplanten naar het Lorentzplein zodat de monumentale boom meer nadrukkelijk in het zicht komt.

Tempeliersstraat

In de Tempeliersstraat is voor zuilvormige bomen gekozen. De locaties van de bomen vindt u in het Definitief Ontwerp.

Groeiplaatsen

In de technische uitwerking van het ontwerp (technisch Definitief Ontwerp) worden de groeiplaatsvoorzieningen nader bepaald. Er wordt



rekening gehouden met voldoende ondergrondse groeiruimte.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

53 Bij deze wil ik bezwaar maken tegen de geplande bomensoort en hoeveelheid winterlindes op de Wagenweg. Deze Winterlindes zullen 25 mtr. hoog worden met een brede kroon, waardoor veel licht in de toch al te brede straat zal worden weggenomen. Zeker met 12 geplande bomen. Bovendien zal deze hoeveelheid ten koste gaan van parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers.

Verder maak ik het bezwaar tegen het verkeersroolatieplan. Ons stukje Wagenweg wordt nagenoeg onbereikbaar.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

A.M. van der Pols

De te plaatsen bomen op de Wagenweg is de soort Magnolia Kobus. Dit is een kleine boom (3^e grootte). Voor de locaties van deze bomen verwijzen we u naar het Definitief ontwerp.

De bereikbaarheid van de Wagenweg is heroverwogen. Het blijft mogelijk om via het Houtplein richting de Wagenweg te rijden.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

54 Alhoewel (anders dan aangekondigd) het VO niet in de Publiekshal te bewonderen bleek te zijn (vorige week heb ik alle étages bezocht en ieder die luisteren wilde gevraagd maar niemand wist daarvan).

Hierbij toch mijn (aanvullende) zienswijze:

1. en dus eerste vraag: komen er op het trottoir van de ventweg fietsenrekken? Naar ik heb begrepen niet en dat is goed want het kàn niet. Nu al: door de rijen schoolkinderen en de mede deels op het trottoir geparkeerde auto's en het feit dat een gedeelte van het trottoir particulier eigendom is kunnen er geen rolstoelhouders door komen. Zie ook de foto's in de 2 scanbijlagen. Dus: wanneer er wel fietsenrekken zijn geprojecteerd maak ik daar bezwaar tegen.
2. Eerder verzocht ik al de stoepranden op te hogen zodat het fysiek onmogelijk is met 2 wielen op het trottoir te parkeren. De geluidsoverlast en het fijnstof overschrijden alle wettelijke voorschriften.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Maison Zen/Jelle van der Haven

Hierbij onze reactie op uw ingediende zienswijze:

1. Fietsenrekken Ventweg: De bestaande fietsvoorzieningen blijven behouden. In het DO is extra aandacht besteed aan het plaatsen van fietsenrekken voor alle gebruikers van het Houtplein en omliggende straten. Voor de specifieke locaties van de fietsenrekken verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. Separaat hieraan zal het gebruik van de fietsenstalling 'De blauwe tram' gemonitord worden als de bushaltes verplaatst zijn. Het verplaatsen van de fietsenstalling 'De blauwe tram' naar een andere locatie is echter geen onderdeel van de scope van het project. De ambitie om een goede overdekte stalling te hebben op of bij het Houtplein blijft echter wel bestaan.
2. Stoepranden: De uitwerking van de stoepranden vindt plaats na vaststelling van het Ontwerp. Dit betreft een detailuitwerking. Wij nemen uw zorg hierin mee.
3. Overlast van geluid en fijnstof: Er is op dit moment geen sprake van een overschrijding van de normen voor fijnstof en geluid. Door de nieuwe inrichting wordt het autoverkeer teruggedrongen. Daarnaast



worden de huidige diesel en aardgasbussen in de loop van 2020 vervangen worden door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 55** Wij zijn als bewoner van bij de door u georganiseerde bewoners-bijeenkomsten aanwezig geweest en willen door middel van deze brief onze zienswijze op het voorlopige ontwerp kenbaar maken. Wij benadrukken dat het hier alleen gaat om de zienswijze die wij hebben als "bewoner" van ... en niet in een andere rol (bijvoorbeeld de rol van concessieverlener). Onze zienswijze, die wij ook op locatie hebben besproken met de heren Voogt en Opmeer, betreft drie zaken:
1. In de huidige situatie is er een parkeerplek voor mindervaliden voor het gebouw van de Provincie (Houtplein 33). Deze parkeerplek verdwijnt in het voorlopige ontwerp. Wij zien deze mindervalideplek graag terugkomen aan de *achterkant* van ons gebouw (Wagenmakerslaan) zodat onze mindervalide medewerkers en bezoekers toch goed ons pand kunnen bereiken.
 2. In het voorlopig ontwerp wordt op de Wagenmakerslaan (achterkant van ons gebouw) lage beplanting aangebracht tegen de gevel van ons gebouw of op zeer korte afstand van ons gebouw. Dit wordt gedaan om de weg minder het beeld van een doorgaande weg te geven door deze te versmallen. Wij begrijpen het versmallen van de weg. De gekozen oplossing wordt ons inziens echter uitgevoerd op grond van de Provincie en zorgt ervoor dat wij het onderhoud van het gebouw door deze beplanting niet goed meer kunnen uitvoeren. Verder zorgt lage beplanting voor zwerfvuil en is het een ondergrond voor ongedierte. Beter lijkt het ons om de bestaande groenvoorziening aan de *oostzijde* van de Wagenmakerslaan te verbeteren en de weg te versmallen door middel van herinrichting. Bij deze herinrichting zouden wij graag zien dat er rekening wordt gehouden met de periodieke uitvoering van de glasbewassing aan ons gebouw middels een hoogwerker, en de mogelijkheid van het aan- en afvoeren van goederen/afval naar onze achtergelegen expeditie ingang (Wagenmakerslaan 3).
 3. Bij de herinrichting wordt het beeld van de Dreef doorgetrokken naar het Houtplein. In het voorlopig ontwerp is dat gedaan door een breed voetpad op het Houtplein te ontwerpen. Dit voetpad wordt uitgevoerd in zogenaamde half verharding waarbij nog niet duidelijk is hoe dit precies wordt uitgevoerd. Wij hebben slechte ervaring met het gebruikte materiaal op het zogenaamde "schelpenpad" aan de Dreef. Dit pad zorgt bij (met name) nat weer voor vuile schoenen en broeken en veroorzaakt dat er veel zand en leem mee wordt gevoerd onze gebouwen in. Dit vraagt om veel extra schoonmaakwerkzaamheden en leidt tot slijtage aan natuurstenen en houten vloeren. De keuze voor eenzelfde soort verharding op het Houtplein als er nu op de Dreef ligt zal dus voor veel problemen zorgen. Wij vragen daarom om deze soort verharding niet toe te passen maar te zoeken naar een vaste verharding zoals klinkers of asfalt in de juiste kleur.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

sectormanager Facility Management
Rob Tresoor

Hierbij onze reactie op uw ingediende zienswijze:

1. Mindervaliden parkeerplek Houtplein 33: Uw wens om een miva parkeerplaats aan de achterzijde van het provinciehuis te realiseren wordt gehonoreerd.
2. Beplanting achterzijde Provinciehuis: Uw wens om geen groenvoorzieningen te krijgen aan de achterzijde van het provinciehuis wordt gehonoreerd. Voor de definitieve uitwerking van de Wagenmakerslaan verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.
3. Schelpenpad doortrekken: Op basis van de ingediende zienswijze is besloten het schelpenpad te vervangen door gebakken klinkers. Hierin wordt de kleurstelling van het centrumgebied toegepast.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 56** Vanuit mijn appartement zie ik dagelijks een onafzienbare rij bussen voorbij rijden (1186). Behalve in de spitsuren zijn de bussen vrijwel leeg (2 à 3 passagiers). Bovendien rijden ze op 1 lijn na, allen naar het station. Geeft heel veel uitstoot (NO_x, fijnstof, CO₂) is erg ongezond en heel veel drukte. Het aantal lijnen over het Houtplein moet daarom sterk verminderd worden, door deze andere route te laten rijden. Dat geeft ook ruimte om het Houtplein vriendelijker in te richten voor voetgangers en fietsers.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

John van de Gevel

U reactie betreft uw visie omtrent het openbaar vervoer in Haarlem.

Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die



doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder. Het aantal bussen die over het Houtplein rijden blijft na de Herinrichting nagenoeg gelijk.

Er is op dit moment geen sprake van een overschrijding van de normen voor fijnstof en geluid. Door de nieuwe inrichting wordt het autoverkeer teruggedrongen. Daarnaast worden de huidige diesel en aardgasbussen in de loop van 2020 vervangen worden door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

57 Stichting Trustee Wagon is eigenaar van de winkelpanden ... te Haarlem. Hierbij dienen wij onze zienswijze in voor het VO Houtplein 2018.

Het verkeersstructuurplan en het autoluw maken van het centrum van Haarlem en het daaruit voortvloeiende VO voor de herinrichting van het Houtplein en omgeving, wordt o.i. geenrekening gehouden met de ondernemers c.q. winkeliers in dit gebied.

De winkels en bedrijven die gevestigd zijn op het eerste stuk van de Wagenweg zijn in het VO uitsluitend nog vanaf het zuiden bereikbaar door via de Van Eedenstraat en het Lorentzplein te rijden. Dit betekent de winkels en bedrijven aan het eerste stuk van de Wagenweg beduidend slechter bereikbaar zijn, wat desastreuze gevolgen zal hebben voor de huurders van de panden. Voor een goed lopende winkel/onderneming, zullen zij zowel per fiets als per auto goed bereikbaar moeten zijn. Ook hebben deze winkels zowel voldoende parkeerplekken als laad- en losplekken nodig. In het VO zijn er onvoldoende van deze plekken opgenomen, waardoor het toeleveren van voorraden zeer gecompliceerd wordt en meer risico's voor zowel fietsers als voetgangers zal geven.

Buiten het feit dat wij ons inzetten voor onze huurders, zal bij het doorgaan van de plannen het onroerend goed een substantiële waardevermindering krijgen. Huurcontracten zullen worden opgezegd met als gevolg nog meer leegstaande winkelpanden in het centrum van Haarlem.

Stichting Trustee Wagon vraagt u dan ook om vanaf de Houtbrug auto- en vrachtverkeer toch richting het zuiden te laten rijden over Houtplein en Wagenweg. Teneinde eventuele planschade te voorkomen en voor en optimale bedrijfsvoering, is Stichting Trustee Wagon van mening dat de parkeer- en laad- en losplekken gehandhaafd moeten blijven, door de afstand tussen de bomen voldoende groot te maken en het aantal geplande bomen te verminderen.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Stichting Trustee Wagon
Karin zonneveld

Hierbij onze reactie op uw ingediende zienswijze:

1. Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.
2. Laden en lossen: Er bevinden zich 4 locaties voor het laden en lossen van goederen op en om het Houtplein. Specifieke locaties zijn weergegeven in het Definitief Ontwerp. Op het Houtplein zijn 2 laad- en losplaatsen voorzien. Een locatie aan de noordkant van



het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein. Deze locaties zijn goed bereikbaar voor vrachtverkeer;

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

58 Bij deze wil ik mijn reactie geven op de plannen voor het Houtplein.

Ik heb de plannen bekeken en wat me opvalt is dat er nagenoeg weinig wordt uitgelegd hoe wordt omgegaan met het enorme aantal bussen die over het Houtplein rijden. Als ik bij veel gestelde vragen kijk zie ik dit:

Hoeveel bussen blijven er over het Houtplein rijden?

Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de huidige en toekomstige dienstregeling van de bussen voor de verschillende concessies.

Bij navraag blijkt dat er reeds meer dan 1100 bussen per dag over het Houtplein rijden. Ik ben woonachtig in de Rustenburgerlaan en dat is ook hier flink merkbaar. Met name sinds de komst van de XXL-bussen is de leef kwaliteit van de straat behoorlijk achteruit gegaan. De bussen zijn zwaarder, zorgen voor trillingen, maken meer lawaai en rijden in de meeste gevallen te hard. Ons huis heeft al een scheur aan de voorzijde, en ik verwacht dit alleen maar erger wordt.

Prima om het Houtplein aan te pakken, maar ik heb ook begrepen dat dit wordt gedaan om meer bussen te kunnen laten rijden. Dat lijkt me zeer ongewenst. Het lijkt me dat dit eerst aangepakt moet worden voordat het Houtplein de juiste inrichting krijgt.

Een oplossing zou kunnen zijn dat de XXL-bussen draaien bij de Van der Valk op de Schipholweg. Of een andere hub buiten het centrum. Ik kan me namelijk geen situatie indenken voor er steeds meer bussen door het centrum rijden met de toenemende drukte in en rondom het centrum.

De beste out-of-the-box oplossing zou natuurlijk een tunnel van het station naar de Schipholweg zijn, aangezien dat toch de bussen zijn die de meeste problemen opleveren.

Graag hoor ik hoe dit verder gaat.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Werner Bouwknegt

Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoersregio) en de vervoerder.

De verwachting is dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem de komende jaren zal toenemen (tot aan 2040 met 50%). Deze prognose komt uit een verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Integrale visie Stationsgebied. Voor het opvangen van deze groei wordt gekeken naar alternatieve lijnvoering van bussen en de aanleg van een OV-knooppunt in Schalkwijk. Mogelijk biedt dit ook kansen om huidige lijnen door de binnenstad te ontlasten, zoals dat nu wordt gedaan door de pilot met een directe spitslijn tussen Haarlem-Noord en Amsterdam-Zuid (lijn 244). Doordat er echter ook veel in- en uitstappers in de binnenstad zelf zijn, zullen er nog steeds veel bussen via de binnenstad blijven rijden. Het ontlasten van de huidige lijnen zal daardoor niet op zo'n grote schaal zijn, dat het van invloed is op de herinrichting van het Houtplein. Daarom wordt hierbij uitgegaan van de huidige concessie.

De Rustenburgerlaan behoort niet tot het plangebied van de herinrichting Houtplein e.o. Een project ter verbetering van bushaltes op de Rustenburgerlaan is in voorbereiding. Om overlast



zoveel mogelijk te beperken heeft het onze voorkeur om de uitvoering van dit project te laten samenvallen met de uitvoering van het Houtplein. Eventuele bezwaren of zienswijzen met betrekking tot de inrichting van de haltes kunt u kenbaar maken in het kader van het participatie en inspraak proces van dit project.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 59 Met genoegen hebben we kennis genomen van het VO Houtplein. Voor de Fietzersbond tellen vooral de volgende punten die alle de fietsveiligheid borgen:
1. Er komt een vrij liggend fietspad, van zuid naar noord, aan de oostzijde van het plein.
 2. Op de kruising Tempeliersstraat-Houtplein blijft de fietser, die van noord naar zuid rijdt, in de voorrang. De mastodonten van Connexxion moeten hier voorrang verlenen aan de kwetsbare fietsers en voetgangers. Met de gemeente en de verkeerspolitie zijn wij van mening dat dit de veiligste oplossing is.
 3. Omdat de bushaltes vanuit de Tempeliersstraat verplaatst worden naar het Houtplein, verdwijnen de conflicten tussen halterende bussen en langsrijdende fietser.

Aanvullend hebben wij onderstaande opmerkingen en aanbevelingen.

4. Breedte fietspad aan oostzijde van Houtplein
1. Het geplande fietspad aan de oostzijde van het Houtplein is slechts 2.00 meter breed. Al langer bevelen zowel CROW als SWOV een fietspad breedte van 2.50 meter aan. Toenemende intensiteit, elektrificeren, brede cargobikes, grotere snelheidsverschillen leiden tot meer inhaalbewegingen. Bij een 2.00 meter breed fietspad kun je naast elkaar rijdende fietsers niet inhalen, bij een breedte van 2.50 meter wel. Als er weinig ruimte is zijn we blij met 2.00 meter. Maar van de acht meter brede voetgangerspromenade kan wel een halve meter afgestaan worden ten gunste van het fietspad. Bovendien is ook het toeleidende fietspad langs de Dreef 2.50 meter breed en is het logisch om deze breedte op het Houtplein te continueren. Verharding in rood asfalt volgens de legenda van het VO.
5. Breedte fietspad aan westzijde van Houtplein
2. Ook hier bevelen we een breedte van 2.50 meter aan. Verharding in rood asfalt volgens de legenda van het VO.
6. Dwarsprofiel Tempeliersstraat
3. De Tempeliersstraat is een GOW-B2/50km weg. Voor een dergelijke weg geldt conform 'Duurzaam Veilig' een scheiding van auto's en fietsers die fietsers beschermt tegen de grote snelheidsverschillen. Dat kan met vrijliggende fietspaden of met echte fietsstroken. De Tempeliersstraat is op zijn smalst 16.00m breed. De Fietzersbond adviseert een dwarsprofiel van zuid naar noord:
 - Trottoir (1.80m, 6 tegels)-trottoirband (0.10m)-rode fietsstrook (1.70m)-witte belijning (0.10m)-grijze middenrijloper zonder asmarkering (6.00m)-parkeerstrook (2.00m)-schampstrook (0.40m)-fietspad (2.00m)-schuine rijwielpadband (0.12m)-trottoir (1.80m, 6 tegels). Of gespiegeld als de parkeerstrook naar de zuidzijde verhuist. Waar de breedte groter dan 16.00m is komt de extra ruimte ten goede aan de trottoirs. De grijze middenrijloper voor de bussen, en de auto's in één richting, kan niet smaller worden dan 6.00m. Dat is de breedte die nodig is voor twee bussen uit tegenovergestelde richting, om elkaar met gematigde snelheid te kunnen passeren zonder gebruik te maken van de fietsstrook. Bij een smallere middenrijloper moet één van de bestuurders uitwijken over de fietsstrook. Dan is er geen sprake meer van exclusieve

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Fietzersbond
Rob Stuij

Wij zijn blij dat u positief reageert op deze drie belangrijke punten.

Hierbij onze reactie op uw opmerkingen en aanbevelingen:

1. Breedte fietspad oostzijde Houtplein:
In verband met ruimtegebrek is het niet mogelijk een fietspad te realiseren van 2,5 m breed. De exacte afmetingen van het fietspad zijn weergegeven in het Definitief Ontwerp en bedraagt 2 m.
2. Breedte fietspad aan westzijde van Houtplein:
Aan de Westzijde van het Houtplein wordt uitgegaan van een fietsstraat (ventweg) waarin auto's te gast zijn. Voor de specifieke breedtes van de weg verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. De verharding van het fietspad is tevens in het Definitief Ontwerp opgenomen.
3. Dwarsprofiel Tempeliersstraat:
In verband met de snelheidsverschillen wordt er uitgegaan van 1,5 m fietsstroken aan beide zijden van de Tempeliersstraat. Voor het uitgewerkte dwarsprofiel verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.
4. Fietsstraat Wagenweg:
De fietsstraat behoudt een breedte van 4,50m. Uw verzoek met betrekking tot de verdere inrichting van de straat betreft een hoger detailniveau dan het uitwerkingsniveau van het DO. We kunnen daarom helaas nog geen uitspraken doen over de specifieke uitwerking van de profielen.



domeinen voor fietsers en motorvoertuigen, voldoet het profiel niet aan 'Duurzaam Veilig' voor GOW's, en ontstaat er een 'Grijze Weg'. Een wegcategorie die volgens 'Duurzaam Veilig' vermeden moet worden.

4. Als 'second best' adviseren we een profiel:

- Trottoir (2.10m, 7 tegels)-trottoirband (0.10m)-rode fietsstrook (1.70m)-witte belijning (0.10m)-grijze middenloper zonder asmarkering (6.00m)-witte belijning (0.10m)-rode fietsstrook (1.70m)-parkeerstrook (2.00m)-trottoirband (0.10m)-trottoir (2.10m, 7 tegels).

7. Fietsstraat Wagenweg

5. In het VO reserveert u in de Wagenweg voor de fietsstraat een breedte van 4.50m. Dat is conform de optimale breedte voor Fiets+Auto (in één richting)+Fiets. Verzoeken we u daarvoor door CROW aanbevolen profiel over te nemen: Rabat (0.50m)-rijloper in rood asfalt (3.50m)-rabat(0.50m).

8. Fietsparkeren

6. Passagiers van de R-net bussen zullen vooral per fiets naar het OV knooppunt Houtplein komen. Om de forenzen te verleiden uit de auto naar de bus over te stappen moeten er niet alleen aantrekkelijke busverbindingen zijn (met lijn 356 in drie kwartier naar Amsterdam-Arena en met lijn 346 in een half uur naar Amsterdam-Zuid), maar moeten zij ook hun fiets veilig en comfortabel kunnen stallen. De gemeentelijke stalling 'De Blauwe Tram' heeft slecht 176 plaatsen en staat alle (werk)dagen vol. De bedrijfsstalling van het Provinciehuis is ook altijd volledig bezet. Op het Houtplein en de Tempeliersstraat staan op een willekeurige werkdag ruim 350 fietsen geplaatst, in of buiten de Tulip klemmen. Volgens het VO worden in de openbare ruimte van het Houtplein 200 fietsparkeerplaatsen aangelegd, in de vorm van nietjes. Die zijn in de eerste plaats bedoeld voor de kortparkerende bezoekers van het Houtplein. Maar ze zullen bezet worden door de vroege forenzen en iedereen die later komt mag zijn fiets overal en nergens parkeren. Verrommeling is dan niet te voorkomen. Voor de korte termijn zijn 300 à 500 fietsparkeerplaatsen op straat nodig. Om het openbaar vervoer echt te bevorderen is een grote, inpandige, toekomstbestendige, bewaakte stalling nodig voor de busfietsers, de langparkerende forenzen. Een goed (kleinschalig) voorbeeld vormt de inpandige fietsenstalling in het centrum van Zandvoort bij het busstation. Gratis toegankelijk met je OV-chipkaart en met cameratoezicht. Primair bedoeld voor busreizigers van de Connexxion lijnen 80 en 81. Een gezamenlijk project van de gemeente Zandvoort en de Provincie Noord-Holland. Of wellicht, 'out-of-the-box': Bouw een fietsenstalling onder het Frederikspark met een tunneltje naar de perrons van de bussen.

5. Fietsparkeren:

Op het Houtplein en in de omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerprapportage).

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening. In het Definitief Ontwerp zijn er zowel nietjes als Tulip klemmen gerealiseerd.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

60 Hierbij maak ik bezwaar tegen het concept van het Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van het Houtplein e.o.

Als buurtbewoner heb ik bezwaar tegen het voorlopig ontwerp omdat:

1. het plan uitgaat van een veel te intensief busverkeer,
2. het plan bijdraagt aan een ongezonde lucht en daarmee leefklimaat,
3. het plan voor voetgangers en fietsers onveilige situaties in de hand werkt,
4. het plan niet uitgaat van een visie omtrent openbaar vervoer in Haarlem en met name in de wijk/buurt waar ik woon

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Ger Mulder

U reactie betreft uw visie op het openbaar vervoer in Haarlem. Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

Het aantal bussen die over het Houtplein rijden blijft na de Herinrichting nagenoeg gelijk.



Er is op dit moment geen sprake van een overschrijding van de normen voor fijnstof en geluid. Door de nieuwe inrichting wordt het autoverkeer teruggedrongen. Daarnaast worden de huidige diesel en aardgasbussen in de loop van 2020 vervangen worden door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.

Tot slot beschrijft u dat het plan onveilige situaties voor voetgangers en fietsers in de hand werkt. Wij hebben er in dit ontwerp alles aan gedaan om de veiligheid van voetganger en fietser te garanderen door het creëren van voorrangssituaties.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

61 1. Voordrachten/presentaties versus tekeningen op de site

Allereerst wil ik graag ingaan op een vaagheid in de voorliggende concept plannen over een cruciaal aspect: parkeerplaatsen Wagenweg.

In de voordrachten/presentaties door dan wel namens de Gemeente van het ontwerp heb ik steeds parkeerplaatsen aan de Wagenweg ingetekend gezien. Op de tekeningen op de site "https://houtplein-inbeeld.nl/voorlopig_ontwerp" staan deze ook getekend op sfeer impressies en overzicht plaatjes. En parkeerplaatsen Wagenweg zijn natuurlijk ook volstrekt logisch. Maar, op het specifieke kaartje "auto" ontbreken zo te zien die parkeerplaatsen.

Ik ga er vooralsnog vanuit dat dit abusievelijk verkeerd is aangegeven op het kaartje "auto" en nog zal worden gecorrigeerd. Indien dit niet zo is, dan zijn de voordrachten/presentaties erg onzorgvuldig geweest, want op basis daarvan mocht zonder meer worden aangenomen dat er wel parkeerplaatsen zouden komen.

Wilt u zo snel mogelijk duidelijkheid geven, wel of geen parkeerplaatsen Wagenweg. Tot nader bericht ga ik er van uit dat ik, als gepresenteerd, mag uitgaan van parkeerplaatsen.

2. Zakelijk belang bij handhaving bereikbaarheid en parkeerplaatsen

Hierna schets ik mijn belang bij handhaving bereikbaarheid en parkeerplaatsen.

a. Bereikbaarheid voor klanten essentieel

Als ondernemer aan de Wagenweg ben ik voor mijn klandizie voor een aanzienlijk deel afhankelijk van de bereikbaarheid per auto.

Mijn klanten bestaan vooral uit particulieren uit de ruime omgeving (kleine zelfstandige klussers daaronder begrepen). Zij bezoeken mijn winkel voor klusbenodigdheden. Zij willen niet met de auto of de fiets naar een bouwmarkt, omdat die verder weg liggen en dat langer duurt. Ook is mijn assortiment net wat anders dan bij een bouwmarkt en zijn mijn vaste medewerkers een vraagbaak.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

K van den Boogaard
H. van den Boogaard B.V.

Hierbij onze reactie op uw zienswijze:

1. Parkeren Wagenweg:

Het is jammer dat er onduidelijkheid is ontstaan door de gepresenteerde beelden. Het is altijd het uitgangspunt geweest om de parkeerplaatsen op de Wagenweg zo veel mogelijk te behouden. Voor een compleet overzicht van de parkeerplaatsen op de Wagenweg verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

2. Bereikbaarheid:

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldeloze pad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook linksafslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

3. Laden en lossen:

Er bevinden zich 4 locaties voor het laden en



Door de ligging van mijn winkel in de buurt van het centrum en goed bereikbaar per auto, met grote bouwmarkten meer in de buitenwijken, genereer ik dan ook het grootste deel van mijn klandizie. Een groot voordeel van de huidige situatie is ook dat mijn klanten niet hoeven te gaan sjouwen met spullen die zij kopen, maar vlak bij de winkel kunnen inladen. Betaald parkeren nemen de klanten voor lief.

Als het niet meer mogelijk is vlak bij de winkel te parkeren wordt het aanzienlijk minder aantrekkelijk voor mijn klanten nog bij mij hun aanschaf te doen. Ik voorzie een fors omzetverlies.

b. Bevoorrading vereist forse parkeerplaatsen in de onmiddellijke nabijheid

Voor bevoorrading ben ik afhankelijk van bestelbussen en een enkele keer een vrachtwagen, met laad- en losgelegenheden die goed te bereiken is, in de nabije omgeving.

Voor de bevoorrading zijn de parkeervakken aan de Wagenweg te kort. Gewone parkeerplaatsen voor particuliere auto's zijn niet geschikt voor grotere bestelbussen of vrachtwagens.

Ik heb niet de indruk dat is voorzien in de mogelijkheid van grotere laad- en losplekken. Dat is vragen om parkeermisstanden, dubbel parkeren, parkeren half op de weg, half op de stoep. In breder kader zal dit ook gelden voor de alsmaar toenemende trend van kopen via webshops, met daaropvolgende thuisbezorging.

c. Effect van de huidige plannen

We zijn bewust buiten het eigenlijke autovrije centrum gevestigd, vanwege de bereikbaarheid voor klanten en leveranciers.

In het voorlopig ontwerp blijft mijn bedrijf vanuit het zuiden en westen redelijk bereikbaar via het Lorentzplein (al lijkt mij de toenemende verkeersdruk daar niet wenselijk voor de omgeving).

Maar, vanaf het noorden en oosten moeten veel klanten en leveranciers enorm omrijden in de nieuwe plannen. Of ergens omdraaien op de Wagenweg of het Floraplein, wat heel slecht is voor vlotte doorstroming omdat het onhandige verkeersbewegingen veroorzaakt. Ook de verkeersveiligheid is hier niet mee gediend. Ze kunnen wel ook nog de gewone route nemen over de Raamsingel, het Houtplein, de Tempeliersstraat en dan een U-bocht naar het Wijde Geldelozepad, maar dat geldt zeker niet voor iedereen.

En parkeren in de Houtplein garage is eigenlijk nog alleen realistisch voor verkeer uit het oosten/zuiden; vanuit het noorden/westen is dat echt enorm omrijden, heen en terug. Dat zal bovendien de parkeerdruk aan de westzijde Houtplein verhogen, voor verkeer uit noord/west.

Deze onwenselijke effecten spelen ongetwijfeld niet alleen voor mij, maar ook voor nabijgelegen zaken.

Wat ook nog een nadelig effect zou zijn van minder verkeer is de afnemende reclamewaarde van de winkelgevels. Wij zijn er van overtuigd dat het goed is voor onze naamsbekendheid dat langskomend verkeer bewust of onbewust wordt herinnerd aan onze bedrijfsnaam en het bestaan van onze winkel. Minder verkeer betekent minder naamsbekendheid. Moeilijk direct te meten, maar er is ongetwijfeld een effect.

3. Afweging van belangen

a. Reductie autoverkeer

Het opknappen van het Houtplein kan natuurlijk geen kwaad, al is het met al het gewone busverkeer bijna ondoenlijk een echt autoluw gebied in te richten. Vergelijk de situatie op het Stationsplein, een bepaalde hoeveelheid busverkeer vergt nu eenmaal een behoorlijke wegcapaciteit en infra structuur. En als er toch per definitie vrij brede rijbanen komen voor bussen door het geplande autovrije deel zuidzijde Houtplein, met per

lossen van goederen op en om het Houtplein. Specifieke locaties zijn weergegeven in het Definitief Ontwerp. Op het Houtplein zijn 2 laad- en losplaatsen voorzien. Een locatie aan de noordkant van het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein. Deze locaties zijn goed bereikbaar voor vrachtverkeer.

4. Effect van de huidige plannen:

Wij begrijpen uw zorg omtrent uw bereikbaarheid in de Wagenweg. Met het aanpassen van de bereikbaarheid van de Wagenweg via het Houtplein verwachten wij dat u nog steeds goed bereikbaar bent voor klanten en leveranciers. Voor meer informatie over de routing rondom het Houtplein verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

Onderstaand onze reactie op uw verzoeken:

1. *Geen 'knip' in de zuid richting van autoverkeer op het Houtplein. Maar auto's mee laten rijden met fietsverkeer.*

Zie reactie nummer 2.

2. *De parkeerplaatsen langs de Wagenweg verlengen zodat daar ook bestelbussen en middelgrote vrachtauto's kort kunnen parkeren en laden en lossen, of bijvoorbeeld een paar speciale laad- en losplaatsen (ik ga er van uit dat er parkeerplaatsen komen, conform voorlichting/sfeertekeningen).*

Er is een laad- en losplek voorzien in de Wagenweg. Voor specifieke locatie van deze voorziening verwijzen wij u naar het Definitief Ontwerp.

3. *Liever minder of helemaal geen bomen langs de Wagenweg zodat ook laadkleppen van vrachtwagens en bestelbussen kunnen worden gebruikt.*

Het is de visie van de gemeente Haarlem om te vergroenen in het plangebied. Aan de zuidzijde van de Wagenweg zijn daarom bomen gesitueerd.

Wij kunnen niet meegaan in uw verzoek om helemaal geen bomen te plaatsen langs de Wagenweg.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



definitie eigenlijk maar heel beperkt gebruik van die wegcapaciteit, waarom dan niet, met voorrang voor bussen, die wegcapaciteit ook voor autoverkeer van noord naar zuid benutten.

Dat de Gemeente auto's wil weren die puur doorgaand verkeer zijn zonder concrete buurtbestemming is begrijpelijk. Maar dat kan ook gerealiseerd worden met een wat ander pakket maatregelen, dat winkels zoals die van mij niet onnodig dupeert. Er kan als variatie op de huidige concept plannen bijvoorbeeld gedacht worden aan:

- Het verwijderen van de zuid naar noord verbinding tussen de Tempelierstraat en de Gasthuissingel (vanuit de Tempeliersstraat 'linksaf verboden') ; en
- Een 'rood' fiets/autopad over het Houtplein en de Wagenweg.
- Op basis van uitkomsten van het onderzoek "verkeersmeting Houtplein" van 25-9-2018 kan het effect worden ingeschat. Deze drie maatregelen verminderen het aantal auto-bewegingen met ongeveer 475 of meer per uur, waardoor er slechts 75 of minder per uur overblijven. Tegelijkertijd behouden onze winkels grotendeels hun bereikbaarheid.

b. Consequenties huidige conceptplannen

Onder de huidige conceptplannen komen voor mij tal van ernstige nadelen op:

i. Omzet verlies

5. Minder klanten gaat ten koste van de omzet en het bedrijfsresultaat. Een goedlopende zaak trekt gemakkelijker klandizie aan, een minder goed lopende zaak heeft ook effect op klandizie die niet afhangt van de verkeerssituatie: een zaak waar de loop uit gaat verliest nog meer klanten.

ii. Kosten stijging

6. Wij moeten er rekening mee houden dat door slechtere bereikbaarheid en gebrek aan adequate laad- en losmogelijkheden onze bedrijfskosten zullen toenemen.

iii. Verminderde (huur)waarde van het bedrijfspand

7. De waarde van ons bedrijfspand valt of staat met de mogelijkheid een voor klanten aantrekkelijke winkel te exploiteren. Het pand ligt te ver uit de vaste route van gewoon winkelend publiek in de centrale binnenstad om daar van te profiteren. Bovendien is dat ook een wat ander publiek dan onze klandizie. Wij moeten het hebben van een toch centrale ligging, maar dan wel goed bereikbaar voor publiek en leverancier.

8. De waarde van het pand zal duidelijk negatief worden beïnvloed als de huidige plannen zouden doorgaan.

c. Afweging van belangen

Als het belang van reductie autoverkeer wordt afgewogen tegen belangen zoals die van mij, dan is wat mij betreft de conclusie dat het verkeersbelang wel deels gediend wordt (waar dat ook anders kan) en mijn belangen in het geheel niet.

Ik onderken absoluut dat publiek belang niet volledig hoeft te wijken voor particulier belang, maar het omgekeerde geldt ook. Er dient naar een compromis te worden gezocht dat nu ontbreekt.

Ik ben dan ook van mening dat met het huidige voorlopige ontwerp ik disproportioneel wordt benadeeld, onnodig en ten onrechte.

Verder geldt natuurlijk dat ook voor klanten en leveranciers van mij en nabijgelegen andere bedrijven de nieuwe plannen vergelijkbaar nadelig zijn.

Mogelijk ontstaat op termijn ook een verschraving van het winkelaanbod. Ik weet niet of het voor gevestigde namen mogelijk en aantrekkelijk blijft huidige winkels op termijn te handhaven na ongewijzigde uitvoering van de huidige plannen. Dan is het maar afwachten wat daar voor in de plaats komt. Voor Haarlem als



winkelstad bij uitstek lijkt mij ook dat niet wenselijk. Er is al wat lokale publiciteit hierover, waarin een zorg tot uiting komt (bijvoorbeeld Haarlems Dagblad). Ik wil u dit toch meegeven voor uw overleg.

4. Suggestie en verzoek

Aan de door mij signaleerde bezwaren kan denk ik redelijk tegemoet worden gekomen met niet al te ingrijpende wijzingen in de concept plannen. Daarom zou ik de volgende suggesties willen doen en u willen verzoeken die in overweging te nemen en te verwerken in de plannen:

- 1^e: Geen 'knip' in de zuid richting van autoverkeer op het Houtplein. Maar auto's mee laten rijden met fietsverkeer.
- 2^e: De parkeerplaatsen langs de Wagenweg verlengen zodat daar ook bestelbussen en middelgrote vrachtauto's kort kunnen parkeren en laden en lossen, of bijvoorbeeld een paar speciale laad- en losplaatsen (ik ga er van uit dat er parkeerplaatsen komen, conform voorlichting/sfeertekeningen).
- 3^e: Liever minder of helemaal geen bomen langs de Wagenweg zodat ook laadkleppen van vrachtwagens en bestelbussen kunnen worden gebruikt.

Ik ben u erkentelijk voor uw aandacht voor mijn zienswijze. En vanzelfsprekend ben ik graag bereid die persoonlijk toe te lichten.

62 Een tiental jaren geleden bezochten wij, omwonenden van twee vestigingen van de Provincie Noord-Holland, een informatieavond van de provincie over de op handen zijnde verbouwing van beide panden (Dreef en Houtplein). De toenmalige gedeputeerde verontschuldigde zich bij die gelegenheid voor de aanzienlijke overlast voor de omgeving van beide grote bouwprojecten. Daarnaast schetste zij in een gloedvol betoog wat het resultaat van het jarenlange ongemak zou zijn: Twee mooie, gerestaureerde en hernieuwde gebouwen en, vooral, een Houtplein dat nadien zou worden ingericht als een fraai, groen, de monumentale omgeving waardig verblijfsplein. Een project dat, na afloop van de verbouwingen, door gemeente en provincie gezamenlijk zou worden gerealiseerd. Inderdaad is toen een project gestart met als doel zowel een gebiedsvisie als een herinrichtingsplan voor het Houtplein op te stellen. Aan dit project werkten gemeente en provincie samen met diverse belangengroepen waaronder ook omwonenden. Het uitgebreide traject, waarin veel mensen heel veel tijd en energie hebben gestoken kende bovendien de nodige inspraakmomenten. En toen... werd het plan in 2011 afgeblazen en was het 7 jaar stil rond het Houtplein. Althans wat het project betreft, want stil was het er geenszins. Het plein verloederde en werd onveiliger door een steeds verder aanzwellende hoeveelheid bussen die het te verstouwen kreeg. De beloofde winkels "in de plint van het provinciegebouw" bleven achterwege; geen winkelier die zich daaraan waagde. De verwijderde bomen werden niet vervangen, in afwachting van de herinrichting. Het resultaat: een treurige hoop asfalt, blik en stenen.

En nu worden de omwonenden, na een rommelige inspraakprocedure rond de zomervakantie 2018, verrast met een Voorlopig Ontwerp Houtplein, voorzien van een idyllische visualisering van het gedroomde plein: een plaatje waarop veel hoge bomen, veel voetgangers en spelende kinderen te zien zijn, maar geen enkele bus, auto of fiets (nou ja, één fiets). Na deze fraaie voorstelling zal de oppervlakkige lezer misschien niet de moeite nemen om door te bladeren en te zien hoe de realiteit wordt geschilderd: een geasfalteerde vierbaans busgoot waar de rest van de gebruikers zo'n beetje omheen geprojecteerd zijn. En die busgoot moet er komen om de eindeloze stoet, vaak extra lange, extra hoge, bussen te faciliteren die dag in dag uit, met elkaar in de file, door onze wijk en de rest van de stad rijden. Vanuit mijn werkkamer heb ik uitzicht op deze stoet en constateer dat, behalve tijdens de spitsuren, deze bussen leeg of bijna leeg langs kachelen. Wat een verspilling, wat een vervuiling, wat een onveiligheid, wat een belasting en aantasting van het woongenot van de bewoners van de woonstraten. En wat een obstakel voor het realiseren van een echt fraai en in de monumentale omgeving passend plein. Wij zijn dan ook van mening dat dit obstakel eerst moet worden weggewerkt voordat met de herinrichting van het Houtplein begonnen kan worden. Er kan geen sprake zijn van een goede

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Lyvia en Robbert Ammerlaan

Wij betreuren het dat u de inspraakprocedure als rommelig heeft ervaren. Met de diverse bewonersbijeenkomsten hebben wij beoogd vorm te geven aan een participatief ontwerpproces. Op deze manier hebben we de omgeving betrokken bij het ontwerpproces van het Houtplein e.o.

Uw zienswijze betreft vooral uw bezwaar tegen de hoeveelheid en de intensiteit van de bussen op het Houtplein. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met het openbaar vervoer te optimaliseren en tevens de verkeersveiligheid op het Houtplein te vergroten.

Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.



herinrichting als niet eerst het probleem van het te grote aantal bussen en het voor woonstraten en monumentale stad ongeschikte formaat van de bussen wordt opgelost.

Wat deze oplossing betreft staan wij geheel achter hetgeen in de Zienswijzen van zowel Wijkraad Welgelegen als actieplatform Bus-kruit is voorgesteld: Het inrichten van een overstaphalte Buitenrust ter hoogte van de Schipholweg/Europaweg. Deze halte Buitenrust, onderdeel van sleutelproject 2 van de SOR uit 2017, werd overigens reeds jaren geleden voorgesteld in het megaproject rond de tunnel voor de zuidtangent (bus 300). Toen dit project uiteindelijk geen doorgang vond, werd van dit specifieke onderdeel Buitenrust gesteld dat het, onafhankelijk van de rest van de plannen, wél uitgevoerd kon worden.

Wij verzoeken u dan ook om, na voortschrijdend inzicht en voorzien van een wijde blik, deze twee projecten met elkaar te verknopen zodat er een aangepast ontwerp voor het Houtplein kan worden gemaakt met minder asfalt, meer groen en meer prioriteit voor overige, langzame weggebruikers.

Al met al is de herinrichting van het Houtplein een wijkoverstijgend en zelfs stadsbreed project dat niet "afgeraffeld" mag worden maar een zorgvuldige procedure verdient. Zo zal het financiële ultimatum van de Provincie dat inhoudt dat besluitvorming rond het Definitief Ontwerp vóór 1 januari 2019 moet hebben plaatsgevonden, mede gelet op de morele verplichting t.o.v. bewoners, de belofte aan de "buren van de provincie", in overleg met de Provincie moeten worden opgeschort.

Ook wat overige, inhoudelijke opmerkingen betreft scharen wij ons achter de zienswijze van wijkraad Welgelegen. Wij gaan er echter vóór alles van uit dat we ons binnenkort welgemeend kunnen buigen over het nieuwe, brede ontwerp: Houtplein/Buitenrust.

De verwachting is dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem de komende jaren zal toenemen (tot aan 2040 met 50%). Deze prognose komt uit een verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Integrale visie Stationsgebied. Voor het opvangen van deze groei wordt gekeken naar alternatieve lijnvoering van bussen en de aanleg van een OV-knooppunt in Schalkwijk. Mogelijk biedt dit ook kansen om huidige lijnen door de binnenstad te ontlasten, zoals dat nu wordt gedaan door de pilot met een directe spitslijn tussen Haarlem-Noord en Amsterdam-Zuid (lijn 244). Doordat er echter ook veel in- en uitstappers in de binnenstad zelf zijn, zullen er nog steeds veel bussen via de binnenstad blijven rijden. Het ontlasten van de huidige lijnen zal daardoor niet op zo'n grote schaal zijn, dat het van invloed is op de herinrichting van het Houtplein. Daarom wordt hierbij uitgegaan van de huidige concessie.

Wel willen we u meegeven dat de luchtkwaliteit in Haarlem voldoet aan vigerende normen en richtlijnen.

Tevens beschrijft u het wijkoverstijgend belang voor minder asfalt, meer groen en meer prioriteit voor overige, langzame weggebruikers. De basis voor de keuzes voor de verdeling van het verkeer komt uit de 'Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar' (kortweg SOR).

In de SOR is de wens vastgelegd de relatie tussen binnenstad en Haarlemmerhout te versterken. Het Houtplein zal dan voor langzaam verkeer een aantrekkelijke schakel moeten vormen. De uitwerking hiervan met als uitgangspunt de huidige busconcessie is de scope van dit project. Buitenrust wordt niet betrokken in dit plan. Binnen de scope van dit project is een afweging gemaakt tussen gebruik van diverse functies binnen de fysiek beschikbare ruimte. Waar mogelijk is er binnen het plangebied vergoend.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 63 Hierbij maak ik bezwaar tegen en geef mijn zienswijze over het Voorlopig Ontwerp Houtplein 2018. De doelstelling van de herinrichting, in overeenstemming met de Structuur Visie Openbare Ruimte 2040 van de Gemeente Haarlem, was:
- vergroten van de verkeersveiligheid;

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Uw zienswijze betreft vooral uw bezwaar tegen de intensiteit en het aantal bussen dat het Houtplein e.o. passeert.

Ir. Jan G.M. van der Zanden



- eenheid maken van Dreef / Houtplein / Entree Grote Houtstraat;
- overlast van verkeer verminderen.

Ik constateer dat door de voorgestelde maatregelen:

- de verkeersveiligheid wellicht iets verhoogd wordt, maar zeker niet veel; het lijkt er dan ook meer op dat het OV op nummer 1 stond i.p.v. veiligheid en verbetering van de omgeving bij het voorlopig ontwerp;
- het enorme aantal bussen van R-Net gewoon door de Buitenrustlaan, Houtplein en Tempeliersstraat blijft gaan, terwijl die met name buiten de spits vrijwel leeg zijn; er zitten gemiddeld slechts 12,5 passagiers in lijn 346, die een capaciteit heeft van 86 zitplaatsen; in de 356 zitten zelfs slechts 7,6 passagiers; dit is een groteske manier van milieuvervuiling en belastinggeld verspillen. Zie cijfers in de bijlage. Wanneer wordt de route Rustenburgerlaan, Houtplein en Tempeliersstraat overigens 30 km/uur gebied conform het Haarlems Verkeer en Vervoer Plan?
- de onzinnigheid van de aanwezigheid van zoveel bussen op het Houtplein blijft voortduren. Actiegroep Bus-kruit vermeldt dat op het Houtplein slechts circa 3.000 passagiers instappen op 1.186 bussen per werkdag; dat is gemiddeld 3 per bus. Volgens de eerder genoemde cijfers van de Gemeente betreft circa 1.000 hiervan de passagiers van totaal 490 R-Net bussen richting Amsterdam; dat is dus gemiddeld net aan 2 passagiers per bus. Geen aantal om te hechten aan deze plek voor de R-Net bussen.
- de eenheid en werkelijke upgradering van de Entree niet realiseerbaar is, omdat er een groot busstation midden op het Houtplein gaat verrijzen
- De ondernemers op het Houtplein en de Wagenweg van uit de Zuidkant praktisch onbereikbaar worden; er moeten ingewikkelde lussen worden gemaakt;
- Het Lorentzplein, naast het gevaarlijke sluipverkeer voor de Lordenstraat, ook nog nieuwe sluipverkeer voor de Wagenweg krijgt, omdat dit de enige mogelijkheid is om daar te komen. Ook het uiterst smalle Wijde Geldelozepad krijgt veel extra (vracht)verkeer te verwerken t.b.v. het bereiken van Houtplein en Wagenweg;
- Stikstof- en geluidsnormen worden al overschreden, en dat blijft zo;
- Er zullen meer in plaats van minder autokilometers gereden worden, omdat de bereikbaarheid verslechtert, maar mensen wel naar die plekken toe moeten en dus zullen gaan;
- Er verdwijnen parkeerplaatsen, terwijl er al te weinig plaatsen zijn. Te veel bewoners van Wagenweg en Houtplein parkeren op het Lorentzplein, waardoor dat overvol is.

Er wordt bijna € 5 miljoen in dit plan geïnvesteerd zonder dat dit dus veel nut oplevert, terwijl er wel een aantal ernstige nadelen opduiken. In wiens belang is dit plan nog? In ieder geval niet van de Haarlemmers!

Ik wijs u op de kritiek die Actieplatform Bus-kruit, Wijkraad Welgelegen, de Ondernemersvereniging Hout Wagen, bewoners Wijde Geldelozepad en bewoners Lorentzplein ook aan u hebben gestuurd; in essentie komt hun kritiek allemaal op hetzelfde neer.

Rover en de Fietsersbond mogen tevreden zijn met de OV- en fietsvoorzieningen; maar ze hebben totaal niet gekeken naar de impact op de omgeving en het in stand houden van de grove misstanden en verspillingen in het openbaar vervoer.

Terwijl er gewoon alternatieven beschikbaar zijn, die nota bene wel aansluiten op de Structuur Visie Openbare Ruimte 2040.

Ik heb twee relevante citaten uit deze Visie overgenomen:

1. ".....waarbij routes voor vrachtwagens en busverkeer worden geoptimaliseerd vanuit oogpunt van hinder voor de omgeving."
2. "Sprinters zouden op termijn vervangen moeten worden door inzet van lightrail met hogere frequenties, meer stations en een meer directe verbinding met de stedelijke centra in Amsterdam. Tegelijkertijd blijft de gemeente inzetten op HOV via de A9 naar de werkgelegenheidslocaties in de regio Amsterdam."

- Het huidige plan helpt deze, op zich beste redelijke, Visie geen meter dichterbij komen:

De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met het openbaar vervoer te optimaliseren en tevens de verkeersveiligheid op het Houtplein te vergroten. In de stad is een busconcessie met Vervoersregio Amsterdam vastgesteld. De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. In verband met de geldende concessieovereenkomsten die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden), is het niet mogelijk om het aantal bussen dat een bepaalde route rijden aan te passen. Het aanbrengen van wijzigingen op het gebied van de busconcessie valt buiten de scope van dit project (Houtplein e.o.).

De verwachting is dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem de komende jaren alleen maar toeneemt (tot aan 2040 met 50%). Deze prognose komt uit een verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Integrale visie Stationsgebied. Voor het opvangen van deze groei wordt gekeken naar alternatieve lijnvoering van bussen en de aanleg van een OV-knooppunt in Schalkwijk. Mogelijk biedt dit ook kansen om huidige lijnen door de binnenstad te ontlasten, zoals dat nu wordt gedaan door de pilot met een directe spitslijn tussen Haarlem-Noord en Amsterdam-Zuid (lijn 244). Doordat er echter ook veel in- en uitstappers in de binnenstad zelf zijn, zullen er nog steeds veel bussen via de binnenstad blijven rijden. Het ontlasten van de huidige lijnen zal daardoor niet op zo'n grote schaal zijn, dat het van invloed is op de herinrichting van het Houtplein. Daarom wordt hierbij uitgegaan van de huidige concessie.

We willen u daarnaast nog meegeven dat de luchtkwaliteit in Haarlem voldoet aan vigerende normen en richtlijnen.

Op basis van ingediende zienswijze is het Voorlopig Ontwerp doorontwikkeld tot het Bestuurlijk Definitief Ontwerp. Onderdeel hiervan is het mogelijk maken van autoverkeer van Noord naar Zuid over het Houtplein via de Wagenweg. Daarnaast is de verwachting dat de stikstof- en geluidsemissies verminderen doordat er alleen nog bestemmingsverkeer zal rijden en Connexxion heeft aangegeven vanaf eind 2020 met voornamelijk elektrische bussen te gaan rijden. In het voorlopig ontwerp zijn er nagenoeg evenveel parkeerplaatsen als dat er nu aanwezig. In de wetenschap dat er twee openbare parkeergarages in het gebied aanwezig zijn



1. het optimaliseert niet de routes van het busverkeer; alleen de ellende van het busstation wordt verschoven naar een andere plek; wel worden de auto's, inclusief bestemmingsverkeer, "weggepest" van het Houtplein e.o.
2. het HOV concurreert op een enorme vervuilende, kostbare en overlast gevende manier met de treinen die er al rijden. Tijdens spitsuur is de trein/metro **exact even snel** als de bus van Haarlem NS naar Amsterdam VU-MC (40 minuten, de bus doet er vaak zelfs langer over dan volgens de dienstregeling....). Waarom dan al die bussen juist in de spits laten rijden?

Dit plan bestendigt de huidige absurde situatie dat circa 700 volkomen overbodige kolossen van bussen (lijn 340, 346 en 356) dagelijks door woonstraten van Haarlem denderen en verhindert het aanleggen van een werkelijk mooie Zuidelijke entree naar de Grote Houtstraat.

Daarom doe ik u, in navolging van de bovengenoemde partijen, de volgende, wat uitgebreidere, voorstellen aan de hand, die wel in overeenstemming zijn met de Structuur Visie 2040:

1. **Verminder direct het aantal R-Net bussen buiten de spits.** Als ruim de helft wordt geschrapt (terug naar 15 minuten dienst) is de bezettingsgraad nog steeds onder de 30%! Spaart milieu, kosten en bevordert de verkeersveiligheid direct.
2. Leg als eerste het **Knooppunt Buitenrust**, ten Oosten van de Buitenrustbruggen aan; de R-Net Lijnen 340, 346 en 356 hoeven dan niet meer door de stad; en mogelijk de lijnen 50 en 80 ook niet meer. Er is daar een zeer hoogfrequente overstap met Lijn 300 naar het station en ruimte voor fietsenstalling. Aan- en afvoer van passagiers naar andere plekken in de stad kan van daar door meer fijnmazige (elektrische) stadsbussen plaatsvinden. Een ruime fietsenstalling is daar goed mogelijk.
3. De grootste fout in het OV van Haarlem is dat er zoveel volstrekt onnodige bussen naar Amsterdam Elandstraat, VU, Zuid en Arena gaan (lijnen 80, 346 en 356), terwijl er al een uitstekend **treinnet** ligt. Dat treinnet loopt alleen "dood" op Station Amsterdam CS, c.q. er moet **altijd** overstapt worden. Dit kan zo veel beter!
 - a. Bevorder dat minimaal 2 **sprintertrains** per uur (of eventueel Intercity's) rechtstreeks vanuit Haarlem (of Zandvoort) naar **Amsterdam Arena** rijden en liefst nog verder. Dat kan bijna direct geregeld worden. Dat maakt Lijn 356 praktisch overbodig in Haarlem. Het is absurd dat Alkmaar 4 rechtstreekse Intercity's per uur naar Utrecht en verder heeft en Haarlem 0! Dat moet anders!
 - b. Zorg dat NS/ProRail z.s.m. een aftakking bij Station Sloterdijk vanuit de richting Haarlem naar Station Lelystad maakt (dit sluit prima aan op de bestaande bocht met fly-over vanuit Zaandam; er hoeven alleen wat wissels en een paar honderd meter rails bij gemaakt te worden), zodat er 4 x per uur een **rechtstreekse trein van Haarlem naar Amsterdam VU-MC en Zuid** (eventueel ook Arena) kan gaan (waarvan minimaal 2 Intercity's die dan ook rechtstreeks naar Utrecht en verder kunnen gaan). Dat scheelt heel erg veel onnodig auto- en busverkeer op de weg! Het ontlast het overvolle Amsterdam CS. En het reist ook veel comfortabeler, zodat meer mensen met het OV en vooral met de trein i.p.v. met de bus zullen gaan. Per direct kan gestimuleerd worden dat forenzen met de trein en de metro gaan. Dat maakt Lijn 346 praktisch overbodig in Haarlem.
4. Op het Houtplein / Tempeliersstraat is dan nog slechts zeer beperkt busverkeer noodzakelijk. Dat opent volop mogelijkheden om de bussen op de Tempeliersstraat te laten. Bus 3 kan dan eventueel ook hier naar toe verhuizen. Er is geen kapitaalvernietiging van de nog niet zo lang geleden aangelegde betonplaten. Door het verdwijnen van veel bussen standplek, kunnen op de Tempeliersstraat en het Houtplein parkeerplekken worden ingericht ter ontlasting van het Lorentzplein. En door een geringe herinrichting en vooral door het aanplanten van heel erg veel bomen om de entree in Zuid (Dreef, Houtplein en Tempeliersstraat) werkelijk een totaal ander aanzien te geven. Dit zal vrijwel zeker ook heel veel minder dan € 5 miljoen kosten.
5. Door Houtplein en Wagenweg fietsgebied met auto te gast te maken, blijven deze straten bereikbaar, terwijl ze toch niet meer als doorgaande route zullen worden gebruikt.
6. Verbied doorgaand verkeer (met 2 camera's is dat heel gemakkelijk vast te stellen {boete bij passeren binnen 3 minuten; doen ze bij tankstations op de A4 ook}).
7. Zorg dat auto's op het kruispunt Wagenweg / Florapark in zuidelijke richting linksaf mogen richting Amsterdam, zodat ze Baan en Buitenrustlaan kunnen vermijden.

verwachten wij geen verhoging van de parkeerverlast.

U stelt dat het geen plan is van de Haarlemmers. Het voorlopig ontwerp is tot stand gekomen met input van vele Haarlemmers en ook met het groot aantal zienswijzen zijn er verbeteringen doorgevoerd. Wat de busconcessies betreft is vanaf het begin duidelijk geweest dat dit als een van de uitgangspunten genomen is. Mochten er wijzigingen zijn met ingang van een nieuwe concessie waardoor er minder bussen via deze route rijden dan kan met redelijk simpele aanpassingen ingespeeld worden op de nieuwe situatie.

De busroutes en frequenties zijn vastgelegd in de concessies en zijn dus ook in het ontwerp meegenomen.

1. De busfrequenties zijn vastgelegd in de busconcessies en zijn dus ook in het ontwerp meegenomen (zie ontwerpnota bijgevoegd aan het Definitief Ontwerp) De gemeente is geen opdrachtgever van het openbaar vervoer en kan dus ook die frequentie niet bepalen (zie onze eerdere beantwoording hierboven).

2. De busroutes zijn vastgelegd in de concessies en zijn dus ook in het ontwerp meegenomen (zie ontwerpnota bijgevoegd aan het Definitief Ontwerp). De gemeente is geen opdrachtgever van het openbaar vervoer en kan dus ook die frequentie niet bepalen (zie onze eerdere beantwoording hierboven).

3. Onder dit punt beschrijft u suggesties voor het OV systeem in de regio. Gemeente Haarlem is geen opdrachtgever van het openbaar vervoer en heeft geen beslisbevoegdheid. Dit ligt ook buiten de scope van dit project (zie onze eerdere beantwoording hierboven).

4. Met de keuze voor de haltes op het Houtplein is een keuze gemaakt voor verkeersveiligheid. Bussen hoeven nu niet meer fietsers te kruisen als ze naar of van de halte rijden. Een nadere toelichting op de routing op het Houtplein e.o. vindt u in de ontwerpnota.

5. Wij hebben de suggestie om ook het Houtplein fietsgebied met auto te gast te maken meegenomen in het DO. Mocht blijken dat er nog veel doorgaand



Daarom maak ik ernstig bezwaar tegen de huidige plannen en vertrouw er op dat u bovengeschetste alternatief verder zult uitwerken om tot een daadwerkelijke verbetering van de Zuidelijke Entree van Haarlem te komen, en de onnodige milieuvervuiling en verspilling van belastinggeld z.s.m. een halt toeroept!

autoverkeer gebruik gaat maken van deze route dan zijn aanvullende maatregelen mogelijk.

6. Uw reactie om doorgaand verkeer te beboeten is niet in lijn met de visie van de gemeente.

7. kruispunt wagenweg/ florapark: In het Definitieve Ontwerp wordt op de kruising Wagenweg-Florapark linksaf uitrijden toegestaan.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

64 De stichting STEL staat voor de leefbaarheid van Haarlem-Zuid en de regio Zuid-Kennemerland. Zij heeft de volgende opmerkingen bij het VO.

1. De voorgenomen bushalteringen op het Houtplein hebben onze instemming. Wij menen dat het OV hiermee gebaat is.
2. Wel adviseren wij de haltering op de Dreef van bus 50 en 340 iets verder naar het noorden te verplaatsen, zodat de overstap van de passagiers wordt verkleind.
3. Het autoverkeer waar de winkeliers over spreken, bestaat niet of nauwelijks uit winkelend publiek, maar hoofdzakelijk uit de bezorgers van goederen. Dit kan plaatsvinden in de venstertijden, zoals ook in het Centrum/Binnenstad. Dit schept ruimte voor OV en fiets en komt de leefbaarheid ten goede.
4. De looproute tussen de haltering op het Houtplein en Dreef, kruist via haakse bochten auto- en fietsroutes. Dit is niet veilig, zeker als mensen hollen om de bus te halen. Wij adviseren deze oversteken rechtstreeks, en daarmee veiliger te maken.
5. In de plantekening is mager aangegeven waar de fietsen kunnen worden gestald. Zij zullen zeker op het Houtplein gestald worden. Om wildgroei tegen te gaan, moet hiervoor een oplossing worden gevonden.
6. Het doortrekken van het schelpenpad levert verfraaiing, en dus meerwaarde op.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Onderstaand onze reactie op uw opmerkingen:

Casper van Boltharingen, voorzitter STEL.

1. Voorgenomen bushaltering: bedankt voor uw positieve reactie op de bushaltering.
2. Halte Dreef: Wij zijn blij dat u meedenkt over de locatie van de halte op de Dreef. Deze halte wordt zo dicht mogelijk bij het Houtplein gelegd. Hierbij wordt echter ook rekening worden gehouden met zicht en interactie met autoverkeer.
3. Laden en lossen: Er gelden geen venstertijden voor laden en lossen binnen het plangebied.
4. Verkeersveiligheid: De verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers staat bij de uitwerking van het ontwerp voorop. Fietsers hebben veelal voorrang. Voor een overzicht van alle kruisingen verwijzen wij naar het Definitief Ontwerp.
5. Fietsparkeren: In het DO is extra aandacht besteed aan het plaatsen van fietsenrekken voor alle gebruikers van het plein en omliggende straten. Voor de specifieke locaties van de fietsenrekken verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp(bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerprapportage).

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening.



6. Schelpenpad: Op basis van diverse bezwaren omtrent het schelpenpad is er besloten het schelpenpad te vervangen door klinkerverharding.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

65 Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot het voorlopig ontwerp met nummer 625459 voor het Houtplein en omgeving. Tijdens de inspraakbijeenkomst Herinrichting Houtplein e.o. op 17 oktober 2018 kreeg ik al de mogelijkheid om mijn reactie op een formulier in te vullen.

Aleen was er meteen al de behoefte om mijn reactie vollediger uit te werken. Vandaar deze schriftelijke reactie op het voorlopig ontwerp.

In het voorlopig ontwerp wordt de rijrichting van het Wijde Geldelozepad omgekeerd.

Op dit moment is deze van oost naar west. Dit zorgt ervoor dat het verkeer in de straat vooral beperkt is met autoverkeer van bewoners, bedrijven, bezorgers en af en toe een bezoeker. De ondernemers zitten in de huidige situatie vooral aan het begin van de straat. De leveranciers hiervan rijden meestal achteruit deze straat uit, omdat de straat te smal is om doorheen te rijden voor vrachtverkeer.

Hierdoor heeft de straat het karakter zoals de straatjes in de Vijfhoek. Het is hier rustig. We weten wie er door de straat rijdt. Er kan op straat gespeeld worden en we kunnen buiten voor de deur zitten. Daarnaast is er ruimte voor plantenbakken in de straat, wat de straat groen maakt. Dit zorgt er ook voor dat een onbekende in de straat langzamer gaat rijden en het veilig blijft om te wonen.

Als de rijrichting zoals voorgesteld in het voorlopig ontwerp van west naar oost wordt veranderd, zorgt dat hoogst waarschijnlijk voor meer (sluip)verkeer in het Wijde Geldelozepad.

In jullie plan lijkt dat misschien niet zo, omdat je alleen vanaf de Tempelierstraat, komend vanuit het oosten, deze straat in kan rijden. Hierbij is waarschijnlijk nog geen rekening gehouden met het nieuwe bouwplan op het zogenoemde Aldi-terrein, waarbij de uitgang van de parkeergarage zo goed als tegenover onze straat is.

Daarnaast hoeft je als automobilist komend van de Frederik van Edenstraat maar 'even' 30/40 meter de Tempelierstraat in te rijden om vervolgens snel onze straat in te gaan. Dat mag officieel natuurlijk niet in het voorlopig ontwerp, maar het is wel makkelijk te doen.

Ook komt er ongetwijfeld meer verkeer door de straat van automobilisten die naar ondernemers op de Wagenweg of het Lorentzplein willen gaan. Zeker als het verkeer vanuit het oosten komt.

Behalve de toename van verkeer, moeten nu ook de vrachtauto's van leveranciers bij de ondernemers in deze straat, nu door de hele straat heen rijden om te laden en lossen. Dit gaat voor meer bewoners in de straat overlast geven. En behalve deze overlast, ontstaat er ook nog eens de situatie dat automobilisten die bij de Tempelierstraat het Wijde Geldelozepad inrijden, niet kunnen zien wanneer het einde van de straat geblokkeerd wordt door een vrachtauto die daar staat te laden of te lossen. Dat betekent opstopping en meer overlast voor de bewoners.

Dan volgt nog het gegeven dat wanneer wij onze straat uit willen rijden in het voorlopig ontwerp, er een onoverzichtelijk en tevens onveilige situatie ontstaat. Doordat de bushaltes allemaal naar het Houtplein worden verplaatst, komt er ook een toename van voetgangers en fietsers. In het plan is geen rekening gehouden met het feit dat het voor verkeer komend uit onze straat heel lastig wordt om te zien of er veilig kan worden uitgereden.

Wat mij vooral verontrust, is dat dit hele plan wordt opgevoerd als een participatie-project. Maar dat de inbreng van onze zorgen en wensen met betrekking tot het plan en met name de rijrichting afgedaan wordt als niet waardevol en zelfs onjuist. Tijdens de inspraakavond werd zelfs heel duidelijk geformuleerd dat het niet waar is, dat er een mogelijke toename van verkeer zal komen in onze straat. De volgende vraag blijft dan hangen. Hoe is dat onderzocht? Is dit wel goed onderzocht? Het baart mij zorgen. Want als het voorlopig ontwerp definitief wordt uitgevoerd en later blijkt, dat de bewoners van deze straat het toch bij het rechte eind hebben gehad, dit niet meer ongedaan kan worden gemaakt. Daarom pleit ik voor een beter en gedegen onderzoek omtrent dit hele plan. Met daarbij in ieder geval een aanpassing van het voorlopig plan met betrekking tot de rijrichting in het Wijde Geldelozepad. Want gek genoeg is er

Bedankt voor uw uitgebreide reactie.

Franske Post

In verband met de vele reacties op het aanpassen van de rijrichting in het Wijde Geldelozepad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. We willen benadrukken dat we alle reacties uiterst serieus nemen en echt sprake is van participatie van bewoners. Tevens willen wij benadrukken dat het Definitief Ontwerp tot stand gekomen is middels een gedegen verkeerskundig onderzoek. Voor de verkeerskundige onderbouw verwijzen we u naar de Ontwerpnota welke is bijgevoegd aan het Definitief Ontwerp.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.



nu geen rekening gehouden met het karakter van de straat, met het laden en lossen en het gegeven dat onze straat mogelijk drukker wordt en daarmee ook meer overlast verzorgt en onveiliger wordt voor de bewoners. Ik begrijp heel goed dat er een oplossing gevonden moet worden voor de bussen in de Tempelierstraat en op het Houtplein. Maar misschien moet er opnieuw worden gekeken naar andere varianten of een nieuwe variant waarbij de overlast verdeeld wordt over een groter gebied. Nu is deze vooral geconcentreerd rondom het Houtplein. Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande, het voorlopig ontwerp ten aanzien van het Houtplein en omgeving te herzien en met zorgvuldig onderzoek te starten om zo tot een beter plan te komen. Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

- 66 Wijkraad Welgelegen heeft kennis genomen van het Voorlopig Ontwerp Houtplein dat begin oktober 2018 door de gemeente Haarlem ter inzage is gelegd. Hieronder volgt de zienswijze van Wijkraad Welgelegen.

Alvorens in te gaan op details van het ontwerp, hebben wij de volgende opmerking: Het project beslaat een strikt afgebakend gebied rond het Houtplein, hetzelfde gebied als van het plan uit 2011, dat het vorig jaar in z'n geheel door de gemeenteraad is afgewezen. Wij vragen ons af waarom er nu, in het licht van recente ontwikkelingen op het gebied van milieu, het belang van omgevingsfactoren op de gezondheid en het welbevinden van bewoners van wijk en stad, niet gekeken is naar het Houtplein project als onderdeel van de wijk Welgelegen en als onderdeel van een belangrijk deel van de stad. Met name geeft de in 2017 verschenen Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR 2040) alle aanleiding om het geheel van project en omgeving te bezien met een bredere blik dan die uit 2011. Deze SOR schrijft immers voor alle belangrijke projecten te toetsen aan de uitgangspunten van de SOR.

Afgezien van alles wat bepaald is rond het welzijn van bewoners, de veiligheid van voetgangers en fietsers, etc. wordt in de SOR als onderdeel van het Sleutelproject 2 "Kennemertunnel" genoemd: de inrichting van een OV-knooppunt Buitenrust, ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg. Dat die Kennemertunnel, die is bedoeld om het probleem van de zeer hoge verkeersintensiteit in Welgelegen (N205 én OV-route) er voorlopig niet zal komen, mag geen beletsel zijn om het andere belangrijke onderdeel van dit sleutelproject wel te realiseren. In tegendeel, de ongewisheid van de Kennemertunnel zou juist aanleiding moeten zijn om in ieder geval een belangrijk onderdeel van het sleutelproject op korte termijn uit te voeren. De herinrichting van het Houtplein is bij uitstek de aanleiding om deze twee projecten samen te voegen tot één samenhangend, uitgebalanceerd geheel.

Inrichting van het knooppunt Buitenrust houdt in dat verschillende buslijnen met elkaar verknoopt worden zodat passagiers indien nodig vanuit de regionetbussen daar kunnen overstappen op één van de lijnen door het centrum naar het station. De grote, hoge, zware regiobussen rijden dan niet meer allemaal, met elkaar in de file, langs dezelfde route door de stad, maar er kan worden volstaan met één lijn, die via het Houtplein naar het station loopt. Op knooppunt Buitenrust is voldoende ruimte om een volwaardige OV-hub te creëren. Niet een aan de rand van de stad, maar aan de rand van het centrum. In het kader van de multimodale mobiliteit, moet dit OV-knooppunt voorzien worden van een goede en uitgebreide fietsparkeervoorziening. Op deze locatie is hier meer dan voldoende ruimte voor. Behalve de gunstige gevolgen voor wijk en stad, betekent het ook een aanzienlijke ontlasting van de Buitenrustbruggen.

Overigens kan er voor de tussentijd met een kleine ingreep op zeer korte termijn voor gezorgd worden dat alvast één lijn (XXL dubbeldekkers) via een lus omkeert en weer terugrijdt.

Citaat SOR, 2e sleutelproject: "In de tussentijd moet worden gezocht naar een tijdelijke oplossing om de bovengrondse verkeersstroom te kanaliseren. O.a. door Halte Europaweg (bus 300) te verplaatsen naar de splitsing Europaweg/Schipholweg."

Door het inrichten van dit Buitenrustknooppunt zullen er minder bussen op het Houtplein halteren, hetgeen de inrichting van het plein zeer ten goede zal komen. Naast het beperken van het aantal bussen geeft de wijkraad er ook de voorkeur aan om de bussen vraaggestuurd in te zetten (niet zoals nu aanbodgestuurd met meer lege dan volle

Bedankt voor uw uitgebreide reactie.

Hierbij onze reactie op uw zienswijze.

Uw eerste opmerking betreft het heropenen van het project dat in 2011 is uitgesteld. De reden van de heropening van dit project is dat we beogen de verkeersveiligheid in dit gebied te verbeteren.

Wat betreft uw opmerkingen over het project Kennemertunnel en het knooppunt Buitenrust merken wij het volgende op: Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

De verwachting is dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem de komende jaren zal toenemen (tot aan 2040 met 50%). Deze prognose komt uit een verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Integrale visie Stationsgebied. Voor het opvangen van deze groei wordt gekeken naar alternatieve lijnvoering van bussen en de aanleg van een OV-knooppunt in Schalkwijk. Mogelijk biedt dit ook kansen om huidige lijnen door de binnenstad te ontlasten, zoals dat nu wordt gedaan door de pilot met een directe spitslijn tussen Haarlem-Noord en Amsterdam-Zuid (lijn 244). Doordat er echter ook veel in- en uitstappers in de binnenstad zelf zijn, zullen er nog steeds veel bussen via de binnenstad blijven rijden. Het ontlasten van de huidige lijnen zal daardoor niet op zo'n grote schaal zijn, dat het van

John van de Gevel, Secretaris
Stichting **Wijkraad**
Belangenbehartiging Welgelegen



bussen) en om busroutes meer te spreiden over de stad zodat de route Rustenburgerlaan, Houtplein, Tempelierstraat niet meer de zware belasting zoals momenteel het geval is hoeft te dragen.

De voor bussen gereserveerde ruimte op het Houtplein kan dus aanzienlijk worden beperkt. Dit geeft de mogelijkheid om er echt een fraaier en veiliger plein van te maken.

Een plein dat, als onderdeel van de 19e-eeuwse monumentale ring rond de binnenstad, aansluit bij een stedelijk en hoogwaardig woon- en werkmilieu. Een plein dat aantrekkelijk zal zijn voor de vestiging van winkels met een kwalitatief hoogstaand aanbod.

Een veilig plein voor de grote aantallen voetgangers en fietsers die dagelijks passeren, onder wie zeer veel leerlingen van en naar diverse basis- en middelbare scholen in de omgeving.

Bovendien zal de maatregel gunstige gevolgen hebben voor de veiligheid en de leefbaarheid (luchtkwaliteit, lawaai, trillingen) van de woonstraten van Welgelegen, die ook deel uitmaken van deze busroute. De inrichting van deze straten kan daardoor aanzienlijk worden verbeterd.

Samengevat kan worden gesteld dat door het beperken van het aantal bussen over het Houtplein de verkeersveiligheid sterk kan worden verbeterd, er ontstaat ruimte voor bestemmingsverkeer waaronder laden en lossen, en er kan meer groen worden toegevoegd in het zuidelijke deel.

Wijkraad Welgelegen verzoekt u dringend om af te zien van de enge afbakening van het huidige VO en het project uit te breiden zodat het één geheel kan vormen met bovengenoemd onderdeel van Sleutelproject 2 van de SOR.

Wat het nu voorliggende VO betreft hebben we, afgezien van het bovenstaande, de volgende knelpunten gesignaleerd:

Veiligheid

Verkeersruimte voetgangers.

In het VO wordt onvoldoende uitgegaan van de "Belangenafweging duurzame mobiliteit" uit de SOR. Deze stelt dat voor lokaal verkeer en verkeer binnen de stad de volgende prioritering van belangen tussen de verschillende vormen van mobiliteit wordt gehanteerd:

1. Het belang van de voetgangers; veilige en comfortabele voorzieningen.
2. Het belang van de (elektrische) fiets als primaire vervoerwijze binnen de stad.
3. Het belang van het openbaar vervoer.
4. Het belang van lokaal gebruik van de auto en overig gemotoriseerd verkeer.

Tevens gaat dit VO niet uit van het uitgangspunt uit de SOR dat het centraal stedelijk gebied een gebied wordt voor voetgangers- en fietsers, waar de andere verkeersdeelnemers te gast zijn. De fietser is maatgevend voor de snelheid. Het VO wordt nu volledig ingericht op het belang van het openbaar vervoer. Dit is zowel terug te zien op het Houtplein als in de Tempeliersstraat.

In het VO wordt het schelpenpad van de Dreef doorgetrokken over de oostzijde van het Houtplein. Afgezien van de gekozen verharding (bij de eerste regenbui een modderpoel) gaat de breedte die daarvoor wordt gereserveerd ten koste van het trottoir aan de westzijde van het plein. De westzijde echter is het drukste deel, immers daar bevinden zich de ondernemers en de winkels. Daar moet voldoende ruimte zijn zodat kinderwagens en rolstoelen hun weg kunnen vinden langs geparkeerde fietsen. Ook de trottoirs aan de zuidzijde in de Tempeliersstraat zijn in het ontwerp te smal. In de SOR staat aangegeven dat de Tempeliersstraat wordt heringericht met brede trottoirs. Dat is nu maar aan één zijde het geval.

Wij pleiten voor een meer gelijkmatige verdeling van de beschikbare ruimte en om het evenwicht tussen daadwerkelijk gebruik en esthetiek te vinden. Overigens kan die ruimte natuurlijk gevonden worden in een nieuw ontwerp, waarbij er onder andere minder plaats voor de bushaltes nodig is.

Voetgangersoversteekplaatsen (VOP)

De VOP nabij de aanhechting met de Dreef is verdwenen evenals die nabij de Dreefschool. Op het gehele noordelijke deel van het plein is geen VOP voor een oost-west (of vv) oversteek. Wij zien deze graag alsnog gerealiseerd.

invloed is op de herinrichting van het Houtplein. Daarom wordt hierbij uitgegaan van de huidige concessie.

reactie op knelpunten:

De bestaande VOP over de Dreef bij de school (midden in het wegvak Dreef) blijft bestaan.

Voor de kruisingen van Houtplein is uit oogpunt van overzichtelijkheid en eenduidigheid gekozen om steeds voorrang voor voetganger en fietser gelijk te laten zijn. Dit heeft als consequentie dat er VOPs verdwijnen op dit plaatsen waar het niet gewenst is om de parallelle fietsoversteek voorrang te geven op het autoverkeer. Wel zullen kanalisatiestegen worden aangebracht. Op deze locatie is de intensiteit van het autoverkeer overigens beperkt waardoor overstekers niet lang hoeven te wachten.

In de SOR is opgenomen dat de Tempeliersstraat, als busroute, als 50 km/h weg wordt ingericht. Dit is dan ook als uitgangspunt voor het ontwerp gehanteerd.

Het inrichten van busroutes als 30 km/h weg heeft over het algemeen als nadeel dat er meer overlast ontstaat door remmende en optrekkende bussen.

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook linksafslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

Op basis van ingediende zienswijzen is de verharding voor het Provinciehuis gewijzigd in elementenverharding. Daarnaast is de afmeting van de stoep op het Houtplein en in de Tempeliersstraat gewijzigd. Ten aanzien van uw vragen omtrent breedte van stoepen verwijzen wij u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I - plantekening).

U geeft aan dat er overlast van kort parkerende kanten van de coffeeshop Willie Wortel in het Wijde Geldelozepad.



Fietzers

Door het ontbreken van vrij liggende fietsstroken én het inrichten als 50km weg is het voor fietsers en overstekende voetgangers in de Tempelierstraat en Rustenburgerlaan een onveilige omgeving. Tijdens de informatie avond werd aangegeven dat voetgangers het Houtplein en de Tempeliersstraat moeten kunnen oversteken. Deze punten zijn strijdig aan hetgeen staat opgenomen in de SOR over dat het centraal stedelijk gebied een gebied wordt voor voetgangers- en fietsers, waar de andere verkeersdeelnemers te gast zijn. De fietser is maatgevend voor de snelheid.

Wij pleiten er dan ook voor om de gehele busroute door Welgelegen in te richten als 30km zone cf. het HVVP. De busroute door onze wijk bestaat uit woonstraten en die zijn volgens het coalitieakkoord (bereikbaarheid en mobiliteit) 30 km gebied. Dit is niet alleen goed voor de veiligheid, maar ook voor het milieu.

Milieu en gezondheid

Het VO is niet voorzien van een rapportage waarin het milieueffect (akoestisch, fijnstof) wordt aangetoond. Zonder deze rapportage is een volledige beoordeling niet uitvoerbaar. Tevens dient een akoestisch geluidsonderzoek te worden uitgevoerd.

Bereikbaarheid

Laden en lossen

Er is onvoldoende rekening gehouden met de laad- en losmogelijkheden voor ondernemers in het gebied. Dit geldt voornamelijk voor ondernemers aan de westzijde van het Houtplein, de zuidzijde van de Tempeliersstraat en de Wagenweg.

De voorgestelde route van (vracht)auto's via het Wijde Geldeloze pad wordt niet als aanvaardbaar beschouwd gezien het profiel van deze straat.

De Wijkraad pleit dan ook voor het laten vervallen van de knip op de hoek Houtplein/Tempeliersstraat. In plaats daarvan beperkt autoverkeer als bestemmingsverkeer mogelijk maken via de ventweg/fietsstraat richting Wagenweg. Effect voor ondernemers.

Zonder ondernemers wordt het inrichtingsgebied een ontzielde omgeving. Ondernemers van de omgeving hebben zich verenigd en een gezamenlijke zienswijze ingediend. De wijkraad steunt deze zienswijze.

Sociale onveiligheid

De bewoners van het Wijde Geldeloze pad vrezen voor onveilige situaties door gebrek aan kort-parkeervoorzieningen rondom coffeeshop Willie Wortel aan het Houtplein. In het verleden bracht het kort parkeren van klandizie van de coffeeshop overlast voort in het Wijde Geldeloze pad. Geluidsoverlast, hard rijden en een gevoel van sociale onveiligheid werd voorkomen door kortparkeervoorzieningen nabij de coffeeshop in te richten. Deze voorziening dient in het ontwerp terug te komen.

Overige voorzieningen en inrichting

Fiets parkeren is zoals in het gehele centrumgebied een probleem en levert chaotische toestanden op. Diverse onderzoeken tonen aan dat steeds meer mensen gebruik maken van de fiets om naar hun OV opstappunt te komen. Dit verklaart de overvloed aan her en der geparkeerde tweewielers. Deze situatie wordt met de herinrichting slechts verlegd naar het Houtplein. De wijkraad pleit dan ook voor een toereikende, goed toegankelijke stalling voor scooters en fietsen. Bij de herinrichting zou verder een openbare toiletvoorziening moeten worden aangebracht.

Groenvoorziening

De wijkraad maakt zich zorgen om de uiteindelijke realisatie van de groenvoorziening op en rond het plein. In een aantal gevallen is de tekening onvoldoende duidelijk. Mede met het oog op de ontoereikende fietsvoorzieningen en de kans dat groen moet wijken voor fietsnietjes pleiten wij voor het direct realiseren van een fietsvoorziening in de parkeergarage of onder de grond.

Allure

Antwoord: Kort parkeren op het Houtplein is met het nieuwe ontwerp niet meer mogelijk. Klanten van de coffeeshop kunnen parkeren in de Tempeliersstraat.

U geeft aan dat fietsparkeren in het gehele centrumgebied een probleem is en dit chaotische toestanden oplevert.

Antwoord: Op het Houtplein en omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerp rapportage).

In maart 2020 is het Actieplan fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening.

Als laatste geeft u aan dat de wijkraad ervan uitgaat dat er aantrekkelijke en kwalitatief hoogstaande inrichtingsmaterialen worden toegepast. In het VO is het bestaande kunstwerk komen te vervallen hoewel daar verder geen uitleg aan is gegeven. De wijkraad is van mening dat aanwezigheid van een kunstwerk bijdraagt aan de uitstraling en allure.

Antwoord: Voor het ontwerp is het HIOR in principe leidend. Het kunstwerk E=CM2 van de gebroeders Schietekat wordt op het plein gehandhaafd, maar vanwege de nieuwe indeling iets verplaatst. Voor de locatie verwijzen we naar de tekeningen en Ontwerpportage bij het Definitieve Ontwerp .

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.



De wijkraad gaat ervan uit dat er aantrekkelijke en kwalitatief hoogstaande inrichtingsmaterialen worden toegepast. In het VO is het bestaande kunstwerk komen te vervallen hoewel daar verder geen uitleg aan is gegeven. De wijkraad is van mening dat aanwezigheid van een kunstwerk bijdraagt aan de uitstraling en allure.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid om e.e.a. mondeling toe te lichten.

67 Zienswijze bewoners te Haarlem op het Voorlopig Ontwerp Herinrichting Houtplein e.o. (6 pagina's inclusief NAW-gegevens indieners) De bewoners van het Lorentzplein hebben kennis genomen van het Voorlopig Ontwerp Herinrichting Houtplein e.o. zoals gepubliceerd op de website www.houtplein-inbeeld.nl en zoals toegelicht door gemeente, woordvoerder gemeente en door gemeente ingehuurd bureau Okra Landschapsarchitecten BV en Witteveen & Bos op 24 september, 17 oktober en tijdens een apart belegde sessie op 23 oktober. Op de website van de Gemeente Haarlem wordt de achtergrond van het de voorgenomen herinrichting van het Houtplein beschreven: "Het gebied oogt nu rommelig en het ontbreekt aan gastvrijheid; iets wat verwacht mag worden als de toegang tot het zuidelijke deel van het oude centrum van Haarlem. Door het intensieve gebruik met diverse functionaliteiten moet een nieuw evenwicht gevonden worden in functionaliteit en ruimtelijke kwaliteit. Na de herinrichting moet het Houtplein en omgeving een leefomgeving vormen die aan alle gebruikers zoveel mogelijk tegemoet komt. Bewoners, ondernemers, OV-gebruikers, fietsers, voetgangers en bezoekers moeten een veilige en prettige omgeving ervaren. Een plek waar het aangenaam wonen en verblijven is voor inwoners, ondernemers en bezoekers van de stad." https://www.haarlem.nl/houtplein-eo-herinrichting/ De ondergetekenden – allen bewoners van het Lorentzplein - informeren u hierbij over hun zienswijze op het gepresenteerde ontwerp herinrichting Houtplein. We gaan in op (I) de geïsoleerde benadering van de herinrichting, (II) de onduidelijkheden ten aanzien van impact op leefbaarheid, milieu en veiligheid. Voorts (III) geven wij u suggesties voor het uitwerken van een oplossing die past binnen het lange termijn beleid van de stad Haarlem. Tenslotte wordt een inhoudelijke reactie gegeven (IV) op het thans voorliggend Voorlopig Ontwerp herinrichting Houtplein en omgeving. (I) Isolement Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp herinrichting Houtplein e.o. is gepresenteerd in isolement zonder voldoende rekening te houden met: • Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 [21 december 2017] • Bestaande plannen als OV knooppunt Buitenrust (kruispunt Schipholweg/Europaweg) • Bestaande impact regiobussen in het centrum van Haarlem (veiligheid, geluidsoverlast, milieu, gezondheidsaspecten bewoners en parkeerplaatsen). Het is onduidelijk waarom vertegenwoordigers van het project in verscheidene gesprekken niet open stonden voor suggesties om de herinrichting van het Houtplein te plaatsen in een breder kader met in achtneming van voornoemde punten. Het verzoek om het vanuit een breder perspectief te benaderen dan de verleende bus-concessie werd terzijde geschoven. Budget en de opdracht vanuit Gemeente Haarlem zou hier geen ruimte voor bieden. De gehanteerde doelredeneratie heeft ertoe geleid dat er maar zeer beperkte ruimte is voor 2 participatie in bredere zin en dus niet aansluit bij hetgeen hierover op de website staat vermeld. (II) Impact milieu, veiligheid en leefbaarheid Sedert nu ongeveer een jaar is er sprake van een wijziging in het type bussen (XXL en harmonica bussen). Dit heeft geleid tot protesten van uiteenlopende betrokkenen en lopende discussies met gemeente over overschrijdingen van geluid- en luchtkwaliteitsnormen. Genoemde type bussen zijn niet in lijn met de ambitie van de Gemeente Haarlem	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij onze reactie op uw Zienswijze. U geeft aan dat het is onduidelijk is waarom vertegenwoordigers van het project in verscheidene gesprekken niet open stonden voor suggesties om de herinrichting van het Houtplein te plaatsen in een breder kader met in achtneming van voornoemde punten. Het verzoek om het vanuit een breder perspectief te benaderen dan de verleende busconcessie werd terzijde geschoven. <u>Antwoord:</u> Zoals wij tijdens de informatiebijeenkomsten hebben toegelicht is de aanbesteding van de concessie Amstelland-Meerlanden een zaak van Vervoerregio Amsterdam. In januari 2016 is het ontwerp Programma van Eisen voor de concessie vrijgegeven. Hierop hebben diverse partijen kunnen reageren via een reactie nota, zo ook de gemeente Haarlem. Hierbij is aandacht gevraagd voor de structuurvisie openbare ruimte Haarlem (SOR2017) om de bereikbaarheid van Haarlem met openbaar vervoer en fiets zo veel mogelijk te stimuleren. Aangezien de huidige busconcessies voldoen aan de SOR worden er vanuit het project de geldende busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden) als uitgangspunt genomen. De verwachting is dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem de komende jaren zal toenemen (tot aan 2040 met 50%). Deze prognose komt uit een verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Integrale visie Stationsgebied. Voor het opvangen van deze groei wordt gekeken naar alternatieve lijnvoering van bussen en de aanleg van een OV-knooppunt in Schalkwijk. Mogelijk biedt dit ook kansen om huidige lijnen door de binnenstad te ontlasten, zoals dat nu wordt gedaan door de pilot met een directe spitslijn tussen Haarlem-Noord en Amsterdam-Zuid (lijn 244). Doordat er echter ook veel in- en uitstappers in de binnenstad zelf zijn, zullen er nog steeds veel bussen via de binnenstad blijven rijden. Het ontlasten van de huidige lijnen zal
--	--



om het openbaar vervoer in de stad met modern en stil materieel te laten uitvoeren [zie o.m. het tracé-document (H)OV Haarlem Noord]. Het intensieve busverkeer en met name de grote (touringcar)bussen zorgen voor gevaarlijke situaties op de vele kruisingen in de stad. .

(III) Oplossingsrichting OV knooppunt Buitenrust

10. Graag verwijzen wij naar de SOR waarin onder andere de inrichting van een OV-knooppunt Buitenrust, ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Europaweg, wordt beschreven. De overwegingen rondom de herinrichting Houtplein en omgeving bieden de mogelijkheid om een deel van de SOR en het daarin opgenomen OV-knooppunt Buitenrust te realiseren. Verknoping van de diverse buslijnen zodat passagiers van de zware regionetbussen (bijvoorbeeld harmonica en XXL) kunnen overstappen op kleine en milieuvriendelijke bussen die door het centrum naar het station rijden. In plaats van verschillende zware bussen met te weinig passagiers kan dan één lijn via het Houtplein naar het station rijden.
11. Wij wijzen u op de kritiek die Actieplatform Bus-kruit, Wijkraad Welgelegen, de Ondernemersvereniging Hout Wagen, bewoners Wijde Geldeloze pad en Lorentzplein bewoner Jan van der Zanden aan u hebben gestuurd. In grote lijnen zijn wij het met deze zienswijzen eens. De kritiek en voorgedragen oplossingen komen veelal op hetzelfde neer.

(IV) Inhoudelijke reactie op het Voorlopig Ontwerp Herinrichting Houtplein e.o.

12. De bewoners van het Lorentzplein zijn tegen de plannen om op het Houtplein een busstation te realiseren. In het plan blijkt volstrekt onvoldoende rekening te zijn gehouden met de gevolgen van het plan voor de situatie in en om het Lorentzplein, terwijl die gevolgen aanzienlijk zijn. Als het plan zou worden uitgevoerd nemen verkeersdruk, (geluids-)overlast, luchtvervuiling, trillingen en parkeerdruk op het Lorentzplein in niet geringe mate toe. Vanzelfsprekend zal dat een negatief effect hebben op het Lorentzplein als woonomgeving. Ook voor de vele kinderen zal het plein een minder veilige omgeving worden om te kunnen spelen.
13. Primair verzetten wij ons tegen het plan om de volgende redenen:
- Verkeersdruk, geluid, luchtvervuiling en trillingen nemen in onaanvaardbare mate toe
 - Door het vervallen van parkeerplaatsen in de Tempeliersstraat en het Wijde Geldeloze pad zal de parkeerdruk op het Lorentzplein verder toenemen. Op termijn zal deze druk nog verder toenemen als de voorziene 60 extra wooneenheden aan de Tempeliersstraat gerealiseerd zijn.
 - Als gevolg van het busstation zal ook op het Lorentzplein veel overlast ontstaan in de vorm van hangjongeren, zwerfvuil, fietsen en nachtelijk rumoer, mede veroorzaakt door de te verwachten verplaatsing van snackbar en soortgelijke etablissementen naar het Houtplein. De ervaringen met de tijdelijke bushalte aan het Lorentzplein in verband met de recentelijke herinrichting van de Dreef spreken wat dat betreft boekdelen. Dit leidde tot ver na middernacht tot onacceptabele overlast van brallende en dronken jongeren die stonden te wachten op de bus, vele fietsen die midden op trottoirs werden gezet waardoor voetgangers en bewoners werden gehinderd, benutting van het plein als openbaar urinoir en tot veel zwerfvuil in de nabijheid van de bushaltes waaronder in de voortuinen van de aangrenzende bewoners.
 - De gemeente heeft zelf eerder vastgesteld dat de geluidsbelasting op de Van Eedenstraat/ Lorentzplein in de huidige situatie al een probleem vormt (zie ook Actieplan Omgevingslawaaï 2014 en de daarin uitgesproken beleidsambitie). Met dit plan maakte de gemeente dat door haar zelf gesignaleerde probleem allen maar groter. Dat is niet logisch.

Het moge duidelijk zijn dat het plan voor de bewoners van het Lorentzplein volkomen onacceptabel is. Voor het geval een (gedeeltelijke) verplaatsing van bushaltes van Tempeliersstraat naar het Houtplein in de toekomst toch aan de orde zou zijn, vragen wij subsidiair aandacht voor de volgende punten:

- Uitvoering van het thans voorliggende plan maakt het voor bewoners van het Lorentzplein erg complex om richting Amsterdam te komen. Dit is niet langer mogelijk via Baan of Dreef en ook niet via de Wagenweg.

daardoor niet op zo'n grote schaal zijn, dat het van invloed is op de herinrichting van het Houtplein. Daarom wordt hierbij uitgegaan van de huidige concessie..

U geeft aan dat er sprake nu een jaar sprake is van een wijziging in het type bussen (XXL en harmonica bussen). Dit heeft geleid tot protesten van uiteenlopende betrokkenen en lopende discussies met gemeente over overschrijdingen van geluid- en luchtkwaliteitsnormen.

Antwoord: In de loop van 2020 worden de huidige diesel- en aardgasbussen vervangen door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.

U geeft aan dat door het project de Vierhoek meer parkeerplekken in de Tempeliersstraat nodig zijn.

Antwoord: Het project de Vierhoek is voorzien van een parkeergarage dus hierdoor is er geen sprake van toename van het aantal auto's die willen parkeren op de Tempeliersstraat.

In uw reactie reageert u op het actieplan omgevingslawaaï 2014. U geeft aan dat de gemeente zelf eerder heeft vastgesteld dat de geluidsbelasting op de Van Eedenstraat/ Lorentzplein in de huidige situatie al een probleem vormt (zie ook Actieplan Omgevingslawaaï 2014 en de daarin uitgesproken beleidsambitie). Met dit plan maakte de gemeente dat door haar zelf gesignaleerde probleem allen maar groter.

Antwoord: Dat is niet logisch. De geluidsbelasting wordt met het plan op het Lorentzplein lager. De Van Eedenstraat valt overigens buiten het plangebied van deze opdracht.

Naar aanleiding van diverse ingediende zienswijze is besloten de routing over het Houtplein te wijzigen. Voor de definitieve uitwerking van de verkeerssituatie op en rondom het Houtplein verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. U geeft aan dat de verkeersdruk met de uitwerking van het nieuwe plan negatieve effecten heeft op het Lorentzplein. Met het doorvoeren van diverse wijzigingen van de routing zal de druk op het Lorentzplein afnemen. Voor alle aanpassingen t.o.v. het Voorlopig Ontwerp verwijzen we u naar de ontwerpnota bijgevoegd aan het Definitief Ontwerp.



Oplossing hiervoor: voor pleinbewoners Baan/Dreef bereikbaar houden en/of aanpassing van het stoplicht Wagenweg/lordensstraat/Florapark zodat automobilisten daar ook linksaf kunnen slaan.

- In het plan is niet voorzien in het creëren van voldoende parkeerfaciliteiten voor fietsers. Gezien de ervaringen op het Lorentzplein op dagen als Konings- en Bevrijdingsdag zal dit tot enorme overlast leiden. Het is dus van belang na te denken over afdoende fietsenstallingen in de onmiddellijke nabijheid van de te realiseren bushaltes.
- Anders dan er op zowel de informatieavond op 24 september als op die van 17 en 23 oktober mondeling is toegelicht door de aanwezige vertegenwoordigers vanuit de gemeente Haarlem, staat er op de tekening van het plan aangegeven dat er op het stuk Lorentzplein nummer 11 t/m 16 sprake is van autoverkeer in twee richtingen. Wij willen graag de bestaande situatie met 1-richtingsverkeer handhaven.
- Om sluipverkeer op het Lorentzplein te ontmoedigen en daarmee de verkeersveiligheid voor de bewoners (kinderen!) te vergroten, willen we graag dat de 'tussenrand' op de Van Eedenstraat/Lorentzplein wordt gesloten ter hoogte van Lorentzplein 16 en dat een zebrapad wordt aangelegd.
- Het Lorentzplein wordt door de Gemeente Haarlem gezien als onderdeel van het stadscentrum en maakt ook onderdeel uit van het herinrichtingsplan Houtplein. Waarom dan ook niet de inrichting van het plein daarbij laten aansluiten door vervanging van het asfalt door rode straatklinkers, nieuwe straatverlichting, e.d.?
- Bestaat de mogelijkheid om het Lorentzplein nog nadrukkelijker (visueel) een 30 km zone te laten zijn?
- Als de verkeersdrukke op de Van Eedenstraat/Lorentzplein toeneemt, kan de daarmee gepaard gaande geluidsbelasting gedeeltelijk worden ondervangen door het aanbrengen van zogenaamd 'stil asfalt'.
- De in het plan voorziene omdraaiing van de rijrichting van het Wijde Geldeloze pad kan niet doorgaan, omdat daarmee de parkeergarages van een aantal bewoners van het Lorentzplein niet meer inrijdbaar zullen zijn. Sowieso is het van belang de situatie van het Wijde Geldeloze pad te houden zoals die nu is of het verkeer daar zelfs nog meer dan nu te beperken en alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer: Deze straat is veel te smal voor vrachtverkeer en ander doorgaand verkeer. Daarnaast is dit een relatief kinderrijke straat, er wordt dan ook veel op straat gespeeld. Het wijde Geldeloze pad een doorgaande straat maken voor met name het toeleverende verkeer van de ondernemingen op de Tempelierstraat is daarom niet gewenst.
- Als de bushaltes op het Houtplein er komen, dan zal er een strook tussen de busbanen moeten worden gerealiseerd om naar toe te vluchten bij oversteken (dit werd tijdens de informatieavond op 17 oktober overigens expliciet onderschreven door de aanwezige vertegenwoordiger van OKRA Landschapsarchitecten). Bij voorkeur zelfs deze strook groen maken zodat er inderdaad een toenadering wordt gezocht naar het Fredrikspark/Grote Hout zoals dat zo wervend in de folders staat.
- Ook de locatie van de geplande oversteekplaatsen zal nader moeten worden bekeken. In het voorliggende voorlopig ontwerp zijn deze niet geheel logisch (ook dit werd tijdens de informatieavond op 17 oktober expliciet onderschreven door de aanwezige vertegenwoordiger van OKRA Landschapsarchitecten).

Samenvatting:

Wij verzoeken u op basis van het voorgaande het thans voorliggende Voorlopig Ontwerp Herinrichting Houtplein e.o. zoals gepresenteerd op de website <https://houtplein-inbeeld.nl/> terzijde te schuiven. Graag werken wij samen met de gemeente, de provincie en andere belanghebbenden naar een oplossing die past binnen het meerjarenplan van de Gemeente Haarlem zoals beschreven in de Structuurvisie Openbare Ruimten 2040. In deze oplossing is geen plaats voor een grootschalig busstation op het Houtplein, dat de beoogde gastvrije, veilige en prettige entree naar de stad volledig te niet zal doen en allerlei nadelen heeft op het gebied van milieu, veiligheid en leefbaarheid. In plaats daarvan pleiten wij voor versnelde inrichting van knooppunt Buitenrust in combinatie met een fijnmazig net van elektrische stadsbussen voor de aan- en afvoer van passagiers naar andere plekken in de stad.

Contactpersoon namens onderstaande indieners van deze zienswijze:

Johan Broos,

E-mail:

Deze zienswijze wordt ingediend door:

Hyke Bierma

Iris de Jong

Jochen de Jong

Bas Kalshoven

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldeloze pad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

De huidige routing van fietsers, voetgangers en auto's op het Lorentzplein wordt in dit plan niet gewijzigd. Ook voor een overzicht van de routing voor fietsers en voetgangers verwijzen we u naar het definitief Ontwerp.

In het plan is niet voorzien in het creëren van voldoende parkeerfaciliteiten voor fietsers.

Antwoord: Op het Houtplein en omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerprapportage).

In maart 2020 is het Actieplan fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening.

U verzoekt om de 'tussenrand' tussen de Van Eedenstraat/Lorentzplein te sluiten en ter hoogte van Lorentzplein 16 een zebrapad aan te leggen. Dit om de verkeersveiligheid voor de bewoners en met name de kinderen te vergroten.

Antwoord: De fietsstraat op het Houtplein wordt doorgetrokken, de rijrichting op het Wijde Geldeloze pad blijft zoals die nu is en het wordt mogelijk gemaakt om vanuit de Wagenweg linksaf te slaan. Daarmee is er geen verwachte toename meer van sluipverkeer op het Lorentzplein. Aangezien het project primair is gericht op het Houtplein, is er daarmee geen reden om de kruising Van Eedenstraat/Lorentzplein aan te passen. Indien u alsnog een dergelijke aanpassing wilt, kunt u hiervoor een apart verzoek bij de gemeente indienen.



Maaïke Kalshoven
Elina Kaai
Jock Motion
Bas Stoker
Esther Stoker-
Leliveld
Leonella Kupka-
Floridi
Karl Kupka
Hugo Pen
S.L.M. van de
Boogert
J.W. Bos
Yasmin Meijer
Jeroen Meijer
Jacqueline Mailly
Kenneth Hatton
Jelka Bongaerts
Tom van Aken
Dirk Erdman
Joke Noordstrand
Sarah Haddow
Chris Haddow
Anky Griepspoor-
Verdurmen
Onno Griekspoor
Nausica Marbe
Jeroen Vullings
Monique Lotsy
Johan Kloppenburg
Brenda Villareal
Sebastiaan Swaak
Caroline de Wilde
Eric Weijers
Sanneke Parabirsing
Thijs Stapel
Jan van der Zanden
Rieneke Boerwinkel
Edward de Jong
Paulien de Jong
Lotte Sluysen

U geeft aan dat "Het Lorentzplein door de Gemeente Haarlem wordt gezien als onderdeel van het stadscentrum en maakt ook onderdeel uit van het herinrichtingsplan Houtplein. Waarom dan ook niet de inrichting van het plein daarbij laten aansluiten door vervanging van het asfalt door rode straatklinkers, nieuwe straatverlichting, e.d.?"
Antwoord: In verband met de nog niet verlopen levensduur van de straatverlichting is het uitgangspunt om deze voorlopig te behouden. Tevens geldt voor de materialiseren van de weg dat hier gekozen is voor elementenverharding (gebakken klinkers).

Bestaat de mogelijkheid om het Lorentzplein nog nadrukkelijker (visueel) een 30 km zone te laten zijn?
Antwoord: Met een drempel aan begin en eind van de straat en het toepassen van elementenverharding wordt er voldoende nadruk gelegd op de 30 km zone.

Als de verkeersdruk op de Van Eedenstraat/Lorentzplein toeneemt, kan de daarmee gepaard gaande geluidsbelasting gedeeltelijk worden ondervangen door het aanbrengen van zogenaamd 'stil asfalt'.
Antwoord: De verwachting is dat de verkeersdruk op het Lorentzplein afneemt met het toepassen van de knip op het Houtplein.

Als de bushaltes op het Houtplein er komen, dan zal er een strook tussen de busbanen moeten worden gerealiseerd om naar toe te vluchten bij oversteken.
Antwoord: Het toepassen van een strook groen tussen de busbanen is in verband met ruimtegebrek op het Houtplein niet mogelijk. Niet alleen is er ruimte nodig voor de strook zelf. Om de bussen goed te kunnen laten manoeuvreren bij de haltes, zijn er ook bredere rijstroken nodig. Daarnaast heeft het de voorkeur dat voetgangers en fietsers oversteken bij de daarvoor ingerichte veilige oversteekplaatsen en niet zonder voorzieningen halverwege het Houtplein.

In uw samenvatting geeft u aan dat u graag het voorliggend ontwerp terzijde schuift en graag samen met de gemeente, de provincie en andere belanghebbenden naar een oplossing wil zoeken die past binnen het meerjarenplan van de Gemeente Haarlem zoals beschreven in de Structuurvisie Openbare Ruimten 2040.
Antwoord: In het begin van onze beantwoording zijn we hier al op in gegaan.



Wij kunnen niet op uw verzoek ingaan om het ontwerp terzijde te leggen. Op basis van ingediende Zienswijzen is het ontwerp op onderdelen zoals in deze brief beschreven aangepast. Het verplaatsen van het gehele busstation past niet binnen de concessie overeenkomst van Vervoerregio Amsterdam en de visie van de gemeente Haarlem.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

68 *While I speak Nederlands, my written Nederlands is less than fluent. Therefore, I am writing to you in English. Please excuse the inconvenience.*

We have lived in ... for more than 20 years now. It is generally a quiet and peaceful street. The Houtplein, while not the prettiest part of Haarlem, serves as an important hub for entering and exiting the city. That it could use some beautification is not in question. However, we feel, as do many of the residents of the area, that the current plan is not the best. It seems to be more concerned with the people that pass thru the area than with the people that live in and around it. It will create considerable inconvenience for the residents of the Tempeliersstraat, Wijde Geldeloze pad and Lorentzplein. It will make some streets and businesses in the area virtually unreachable by car. Parking places will disappear. Since bus line 3 will be redirected, this plan will actually increase the number of buses travelling in the Tempeliersstraat. It will also spread the 'overlast' of improperly parked bikes, litter on the streets and excess noise late in the evening to the surrounding streets. Buses will still have to wait for pedestrians and cyclists travelling from the direction of the Houtbrug. So, the new plan does not make any improvement in that situation. Cyclists will also not be safer in the Tempeliersstraat. All of these have been stated as important reasons for changing the current situation. Also, can the Houtplein between the corner of the Frederikspark and the Tempeliersstraat even accommodate two or three of the XL buses (by that I mean the line 356) at the same time?

I refer to the document titled **Uitvoeringsprogramma doorstroming OV 2015-2020** (Section 2.4 R34) says that the focus on the Houtplein should not be OV:

"In dit kader is ons standpunt dat wij het project Houtplein in eerste instantie als een breed verkeerskundig/stedelijk herinrichtingsplan zien, waarvan doorstroming OV slechts een beperkt onderdeel vormt."

I think that this is a missed opportunity for Haarlem. Creating a bus station on the Europaweg would allow for a great reduction in the number of busses that need to pass thru the center. The long distance busses, such as the 346 and 356 could be picked up there. The passengers on these busses needing to go to the station could transfer to local busses that just run from the bus station to Haarlem Centraal. These busses could also be electric. This would help improve air quality and reduce the noise levels on these routes.

However, seeing that some version of the current plan will most likely be implemented, I will address myself to those issues.

Our primary concern is naturally the Wijde Geldeloze pad. Moving the bus stops to the Houtplein will lead to a large increase in the number of pedestrians and cyclists using our street to reach their buses. Just one look at a map will show you that our street will act as a funnel for anyone coming from the east (direction Tempeliersstraat/Van Eedenstraat). If the direction of auto traffic is reversed to go from west to east, the number of vehicles travelling via our street will also increase significantly. Especially if it is the only way to reach the Wagenweg or the Dreef when coming from the north of Haarlem. Our street is small and not suited to that volume of traffic. It would be very

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij onze reactie op uw opmerkingen.

Bruce and Linda Jones

The current plan is not the best. It seems to be more concerned with the people that pass thru the area than with the people that live in and around it.

Antwoord: De doelstelling voor de herinrichting Houtplein is de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger te maken. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij een betere doorstroming van het busverkeer en het verkeersveiliger maken voor alle verkeersdeelnemers door verkeerstromen van elkaar te scheiden.

Wij verwachten met de herinrichting een flinke verbetering te kunnen maken door het sterk terugdringen van het autoverkeer en het scheiden van verkeerstromen en daarmee recht te doen aan de doelstellingen van de SOR.

It will create considerable inconvenience for the residents of the Tempeliersstraat, Wijde Geldeloze pad and Lorentzplein. It will make some streets and businesses in the area virtually unreachable by car.

Antwoord: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldeloze pad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

The 'overlast' of improperly parked bikes.



dangerous for both the residents and the pedestrians and cyclists trying to reach buses at the Houtplein. We implore you to maintain the current direction of traffic flow, the character and green of the Wijde Geldelozepad.

Thank you for your attention.

Antwoord: Op het Houtplein en in de omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerprapportage). In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening.

In the second part of your respons you refer to the Uitvoeringsprogramma Doorstroming OV 2015-2020.

Antwoord: Genoemd document is bij ons bekend. De basis voor de keuzes voor de verdeling van het verkeer komt uit de 'Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar' (kortweg SOR). In de SOR is de wens vastgelegd de relatie tussen binnenstad en Haarlemmerhout te versterken. Het Houtplein zal dan voor langzaam verkeer een aantrekkelijke schakel moeten vormen. In het totaal van de onderwerpen die een plek moeten krijgen op het plein is de doorstroming van het OV een beperkt onderdeel. Bij de uitwerking van de plannen geldt echter dat op het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden).

Creating a bus station on the Europaweg is an alternative which could be researched during the new bus concession term.

Antwoord: In het kader van de Integrale visie Stationsgebied is verkeersonderzoek gedaan waaruit is gebleken dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem tot aan 2040 met 50% zal toenemen. Met de startnotitie stationsgebied is voor het opvangen van deze groei oa. besloten om:

- In lijn met de integrale visie stationsgebied en het op te stellen Haarlemse mobiliteitsbeleid, nieuwe busroutes te introduceren en/of bestaande routes te herrouteren;
- In lijn met de integrale visie stationsgebied en de (vastgestelde) visie Europaweg, het busstation Europaweg/Schipholweg te ontwikkelen;
- Het onderzoek naar de tram of lightrail en het organiseren van adequate dekking voor de voor de realisatie noodzakelijke investeringen, in MRA verband op te pakken, in relatie tot het OV-



Toekomstbeeld en in samenhang met het op te stellen Haarlemse mobiliteitsbeleid.

We implore you to maintain the current direction of traffic flow, the character and green of the Wijde Geldeloze Pad.

Antwoord: De huidige rijrichting van oost naar west wordt gehandhaafd en de inrichting van het Wijde Geldeloze Pad wordt zoveel als mogelijk gehandhaafd.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

69 Ik mail u namens Ekoplaza Haarlem uit mijn privé mail. Onze mailserver is in onderhoud dit weekend.

Via deze weg willen wij als Ekoplaza een zienswijze indienen tegen uw voorgenomen plan. Het is een mooi plan waarbij het Houtplein in ons optiek weer een mooi karakter krijgt. Complimenten daarvoor echter heeft het plan veel gevolgen voor bewoners en de zittende ondernemers en kunnen wij er niet mee instemmen. De keus voor een 'mooie beleving' schaad onze bedrijfsvoering op een dusdanige wijze dat onze winkels slecht of niet bevoorrad kunnen worden, de bereikbaarheid wordt beperkt en dat gaat omzet kosten. Ik zal u uitleggen waarom:

In uw voorstel is bijvoorbeeld het Wijde Geldeloze Pad (WGP) een pad waarbij u voorstelt de rijrichting van de Tempeliersstraat naar het Houtplein te brengen maar daar kunnen de vrachtwagens niet doorheen, laat staan dat de bewoners daar blij mee zijn. Hier komt bij dat ons magazijn maar ook collega-ondernemers als Beddenzaak, Fietswinkel, Slager Stan Alkemade, Ambiance zonwering en twee bouwbedrijfjes hun opslag hebben aan het WGP. Wij verwachten dat dit een sluiproute wordt en dat is lijkt mij gezien uw plan niet de wens. Volgens uw huidige APV mag er bij ons 24 uur per dag gelost worden echter snappen wij als organisatie dat de bewoners ook hun nachtrust moeten krijgen. Laat staan dat onze wagens er volgens uw plan kunnen komen. Warenwet technisch mogen koelketens overigens niet te lang worden onderbroken en verder weg lossen als voorgesteld in de tempelierstraat mag bv voor een slager niet.

Wij krijgen onze vracht op containers en u zult snappen wanneer onze leverancier 20 containers mag lossen het onbegonnen werk is om via de tempeliersstraat te gaan lossen. Indien wel het geval betekend dat de leverancier een container uit zijn wagen kan halen, de wagen moet afsluiten (wegens koelketen), vervolgens naar het winkelmagazijn lopen in het WGP, alarm van de winkel halen, container plaatsen en dat dan 20 x achter elkaar. Daarna mag hij ook het leeggoed, fust weer op eenzelfde wijze gaan laden. Laat staan dat het een gunstig idee is met vlees dat Slager Stan Alkemade heeft. Wij zitten beiden met versproducten en een warenwet technisch probleem (te lange onderbreking koelketen) bij te lange lostijden.

Door een slechte bereikbaarheid blijven klanten weg en zoeken elders een mogelijkheid om aan hun waar te komen. Dat gaat ten koste van omzet, werkgelegenheid en wellicht ons mooie bedrijf op termijn wanneer wij slecht bereikbaar zijn. Ook toekomstig is dat niet handig. Binnen de retail is het pick-up point meer en meer noodzakelijk om te overleven. Wij hebben thans al regelmatig grote klanten die hun online bestelde waar oppikken via het laad en los perron.

Het gebruik van de parkeergarage aan de overzijde is een optie maar vaak vol met medewerkers van de provincie waarmee de klanten vrijwel achterin moeten parkeren gedurende de dag. Wanneer je minder goed te been bent is dat niet fijn. Laat staan dat je dan nog graag komt. De huidige laad en los perron wordt door klanten van ons, minder ter been, nu gebruikt boodschappen te doen door daar dan te laden en weg te gaan.

Daarom ons voorstel voor mogelijke oplossingsrichtingen:

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij onze reactie op uw opmerkingen.

Kees van Leijen

Eko plaza

Uw eerste opmerking betreft de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze Pad. Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze Pad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldeloze Pad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

Daarnaast beschrijft u het huidige beleid omtrent laden en lossen voor uw zaak. In het Definitieve Ontwerp zijn er 4 locaties voor laden en lossen in het gebied Houtplein e.o. Een locatie aan de noordkant van het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein. Voor de herinrichting van het Houtplein gelden geen venstertijden voor laden en lossen.

U volgende opmerking betreft de bereikbaarheid van de retail voorzieningen met de komst van de nieuwe inrichting van het plangebied. Op basis van zienswijze reacties is de bereikbaarheid van Houtplein en omgeving aangepast. Voor alle wijzigingen zie het Definitief Ontwerp. In het Definitief Ontwerp is weergegeven dat het nog



- Trek de fietsstraat (auto's te gast) door, voor onze winkels langs. Dat scheelt veel (om)rijbewegingen en daarmee uiteindelijk ook veel CO2 uitstoot.
- Hou het laad en los perron in tact.
- Tevens zouden wij als winkel een lans willen breken voor klanten slecht ter been, of invaliden. Die maken nu al gebruik van het laad en los perron aan het Houtplein om toch hun boodschapje te kunnen doen. Die ervaren de parkeergarage onder het provinciekantoor als te ver en met het drukke verkeer is oversteken geen succes. Binnen uw plan kan men niet eens meer direct oversteken. Door de fietsstraat door te trekken zou de huidige laad/losplaats gedeeld kunnen worden met deze mensen om zo toch even de boodschap te halen
- Of anders: geef de winkeliers ontheffing voor de vrachtwagens om over de busbaan te rijden als zijnde bestemmingsverkeer om in het WGP te kunnen lossen door achteruit in te steken en na lossen via de richting Dreef weer af te kunnen vloeien.
- Of anders: Pas de entree WGP iets aan dat er een laad/losplek ontstaat (bv via de stoep in het wegdek) naast bv de beddenzaak zodat er wel verkeer langs kan.
- Laat voor het WPG de rijrichting als het nu is (Houtplein richting Tempeliersstraat). Maak dit alleen beschikbaar voor bestemmingsverkeer
- Laat dan wegens parkeerdruk op maaiveld de grote laad en losplekken aan de Tempeliersstraat en Lorentzplein vervallen/ of maak ze kleiner om zo meer auto's op maaiveld te kunnen opvangen als dat wenselijk is.

Ik hoop dat u ons kunt helpen met een passende oplossing voor onze problemen zonder dat het uw ambitieuze plan te veel aantast.

steeds mogelijk is om Het Houtplein met de auto te bereiken.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

70 Hierbij wil ik een reactie geven op het herinrichtingsplan Houtplein. Ik woon in het appartementenblok aan de ...

De reacties/vragen betreffen **de Wagenweg**:

1. Ik mis in het nieuwe ontwerp de mogelijkheid om linksaf te slaan met de auto naar het Florapark/Paviljoenslaan? Dit zou ik graag willen, omdat je anders (sluipverkeer) via het vervolg van de Wagenweg weer op de Dreef moet komen, richting Paviljoensdreef.
2. Op de Wagenweg is er een groot fietsprobleem. Hoe wordt het parkeren in het nieuwe ontwerp opgelost. Is dat tussen de bomen?
3. Komt er een drempel in de Wagenweg ivm fietsstraat? Dit is wat ons betreft zeker wenselijk. Er rijden door de Wagenweg auto's/brommers en motoren met (te) hoge snelheid.

NB. Is er al een indicatie wanneer alle bussen op het Houtplein elektrisch rijden en kan de gemeente hier nog wat aan doen om dit te versnellen?

Verder vind ik het plan zeer oké.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij onze reactie op uw opmerkingen met betrekking tot de Wagenweg:

1. Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.
2. Fietsparkeren Wagenweg
Op het Houtplein en in de omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoor-zieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerprapportage). In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het

Ronald Kramer



Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening. Specifiek op de Wagenweg wordt er tussen de bomen ruimte gecreëerd waar Tulips (fietsenrekken) geplaatst worden.

3. Er is vooralsnog niet voorzien in een drempel.

Indicatie elektrische bussen

Antwoord: In de loop van 2020 de huidige diesel en aardgasbussen vervangen worden door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

71 Als bewoners ... willen wij graag reageren op uw ontwerp van het Houtplein

1. Waarom zo'n groot busstation op het Houtplein in een buurt waar veel bewoners wonen? Er gaan hier gemiddeld 900 bussen per 24 uur stoppen. Wij maken ons ernstige zorgen om alle Co2 uitstoten die dan in de lucht komen. Waarom rijden er grote bussen, buiten de spits uren, door Haarlem als zij gemiddeld maar voor 10% vol zitten, soms zelfs geen enkele passagier? Haarlem noemt zich milieu stad. Wat maakt dat er niet gekozen voor elektrische bussen in de binnenstad? Of kleine bussen in de stad en een overstappunt buiten de stad. Veel gemeentes doen dit al op deze manier.
2. Wij begrijpen dat als de plannen doorgaan, de rij-richting in het wijde Geldelozepad gaat veranderen. Daar zouden wij graag op willen reageren.
 - Er zal veel verkeer door onze toch al kleine en smalle straat gaan rijden.
 - De winkels en bedrijven in onze straat die bevoorrad moeten worden door grote en zware vrachtwagens, staan soms meer dan 1 uur stil met in- en uitladen. Als de auto's vanaf de westkant onze straat komen inrijden, kunnen zij dit niet zien en er zullen opstoppingen ontstaan. Daarbij betekend het dat de vrachtwagens door de hele straat moeten rijden in het verleden heeft dit al meerdere keren tot schade geleid.
 - Willie Wortel op het Houtplein wordt veel en vaak bezocht door mensen met auto's. Hoe komen zij aanrijden en waar gaan zij hun auto parkeren. Dit was in het verleden in onze straat een groot probleem. Om dit op te lossen zijn de parkeerplaatsen voor Willie Wortel gebleven na de verbouwing van het provinciehuis en wordt het parkeren door Willie Wortel bezoekers gedoogd.
 - In onze straat wonen jonge gezinnen met veel kleine kinderen die graag ook buiten willen spelen en veilig naar hun school willen lopen. De stoepen in de straat zijn zo smal dat je op sommige plekken in onze straat de deur uitkomt en met 1 stap op de openbare weg staat. Ook kun je hier niet over deze stoepen lopen met bv kinderwagen of rollators. Deze mensen lopen dan dus op de openbare rijweg.
 - Ook maakt de straat een flinke bocht zodat door een automobilist de spelende kinderen mogelijk te laat gezien worden.
 - Ook dat zal voor hele gevaarlijke situaties zorgen bij nog veel meer verkeer.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.
Hierbij onze reactie op uw opmerkingen:

Tom de Leeuw
Marjo Vermeulen

1. Busstation Houtplein:
U reactie betreft uw visie op het openbaar vervoer in Haarlem. In de stad gelden de busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met het openbaar vervoer te optimaliseren. In verband met de geldende concessies is het niet mogelijk om het aantal bussen die een bepaalde route rijden aan te passen.
Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.



- In onze straat worden nu al veel fietsen geparkeerd door mensen die met de bus gaan.
- Meer haltes, meer overlast.

Gezien deze punten denken wij dat de plannen van uw huidige ontwerp voor Wijde Geldelozepad en omgeving niet geschikt zijn. Graag zouden wij dan ook een andere oplossing hiervoor willen zien.

Wel willen we u meegeven dat de luchtkwaliteit in Haarlem voldoet aan vigerende normen en richtlijnen. Daarbij heeft Connexxion aangegeven eind 2020 elektrisch te gaan rijden.

2. Rijrichting Wijde Geldelozepad: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepad is besloten de bestaande rijrichting te handhaven. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

72 Ik ga er van uit dat u al vele emails/ cq brieven over deze kwestie hebt gekregen en zal mij dus beperken tot de paar zaken die voor mij/ons wezenlijk zijn.

1. De vele bussen die via het Houtplein dan wel naar het Houtplein langs mijn slaapkamer razen. Behalve het vele stof en lawaai is de ergernis van de hoeveelheid lege bussen groot. Mijn verzoek is dus toch de concessies open te breken en daar verandering in aan te brengen, want het is op deze manier onleefbaar geworden. Daarnaast verbijstert het mij dat de politiek zo weinig rekening houdt met de ondernemers en de bewoners en zijn oren laat hangen naar de provincie.
2. Het schelpenpad (zandpad) doortrekken tot aan de Houtbrug is uiterst onverstandig omdat bij de eerste regenval dit een modderbad wordt. Ik kan mij niet voorstellen dat de provincie en de ABN het plezierig zullen vinden als al dat zand naar binnen gelopen wordt.
3. De breedte van het trottoir aan de oostzijde is onevenredig veel groter dan die aan de westzijde. Daar zitten de meeste bedrijven en winkels en zou dus minstens zo breed moeten worden als de oostzijde. Ik ga er van uit dat de ondernemers wel van zich laten horen.

Ik zou met name Connexxion betreffend nog veel meer kunnen aanvoeren, maar ik begrijp dat dit buiten de context valt van de herinrichting Houtplein en laat het hier dus bij.

Bedankt voor uw inspraakreactie.

M.J. Wijnberg

Busconcessies

U reactie betreft uw visie op het openbaar vervoer in Haarlem. In de stad geldt de busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met het openbaar vervoer te optimaliseren. In verband met de geldende concessies is het niet mogelijk om het aantal bussen die een bepaalde route rijden aan te passen. Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

Wel willen we u meegeven dat de luchtkwaliteit in Haarlem voldoet aan vigerende normen en richtlijnen. Daarbij heeft Connexxion aangegeven eind 2020 elektrisch te gaan rijden.

Daarnaast is op basis van ingediende zienswijze besloten het schelpenpad te vervangen voor gebakken klinkers. Voor de kleurstelling zie het Definitief Ontwerp.



Uw laatste vraag betreft de breedte van het trottoir Houtplein. De trottoir breedtes van het Houtplein zijn herzien. De definitieve breedtes zijn opgenomen in het Definitief Ontwerp.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.



Per email: projecten@haarlem.nl
Gemeente Haarlem
T.a.v. de heer R. Admiraal

Haarlem, 11 november 2018

Onderwerp: Zienswijze ontwerp Houtplein en omgeving

Geachte heer Admiraal,

Hierbij treft u onze inspraakreactie naar aanleiding van het voorlopige ontwerp Houtplein. Deze inspraakreactie is opgesteld door bewoners en ondernemers van de Tempeliersstraat en directe omgeving.

Graag benadrukken wij in de eerste plaats dat bewoners en ondernemers blij zijn dat de bushaltes uit de Tempeliersstraat zijn gehaald. De bushaltes passen niet in de Tempeliersstraat en voldoen niet aan de HOV-eisen. Op dit moment nemen de haltes en de bussen veel kostbare ruimte in de smalle Tempeliersstraat in. Dat resulteert in te weinig ruimte voor voetgangers en fietsers. Ook kijken reizigers van de dubbeldekker bij bewoners binnen bij het halteren van de bus en wanneer de bus in de file staat tijdens spitssteden. Wij hopen dan ook dat het verplaatsen van de bushaltes binnen afzienbare tijd gerealiseerd kan worden.

Wel zijn er nog zorgen met betrekking tot de verkeersdruk op de straat die onvoldoende wordt opgelost in het voorlopige ontwerp. De uitgangspunten van de gemeente bij het ontwerp zorgen ervoor dat de verkeersdruk op de Tempeliersstraat veel te groot blijft. Wij doen hierna een voorstel om deze druk te verminderen.

Met het verplaatsen van de bushaltes komt er wat meer ruimte in de Tempeliersstraat. De opgave voor het aanpakken van de Tempeliersstraat is om deze ruimte optimaal te gebruiken en de verblijfskwaliteit in de straat te optimaliseren. Het resultaat van deze opgave moet een prettige woonstraat opleveren die meerwaarde biedt voor de buurt en de stad. Het functioneren van de Tempeliersstraat is een complexe kwestie in het vinden van een goede balans tussen verblijfskwaliteiten (waaronder wonen en winkelen) en verkeerskwaliteiten, die onderling in de Tempeliersstraat sterk met elkaar 'schuren' en ten grondslag liggen aan de problematiek. Op dit moment komt de verblijfskwaliteit sterk in de verdrukking.

Wij gaan hierna in op de aandachtspunten die de gemeente mee kan nemen bij de evaluatie van het voorlopige ontwerp Houtplein en omgeving. Daarbij zullen wij eerst aandacht besteden aan de "meetlat" die als uitgangspunt zou moeten dienen voor de herinrichting. Vervolgens passen wij deze inzichten toe en doen concrete suggesties voor de herinrichting van het Houtplein en de Tempeliersstraat.

Tot slot benadrukken wij graag dat het zowel voor ondernemers als bewoners van belang is dat gedurende de reconstructie de winkels en woningen bereikbaar blijven.

De meetlat

De uitgangspunten voor de herinrichting van het Houtplein en omgeving kunnen worden gevonden in de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR) en het Haarlams Verkeer en Vervoer Plan (HVVP).

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Valentijn Holewijn

Op 29 augustus 2018 is er namens de bewoners van de Tempeliersstraat een brief ingediend (ingediend door W. Pronk, kenmerk JZ/2018/543385) waarin de gemeente Haarlem aansprakelijk wordt gesteld voor de schade die u geleden heeft door trillingen van busverkeer, derving van het woongenot door geluidsoverlast en stank door uitlaatgassen, verkeersonveilige situaties en gebrek aan handhaving door de gemeente op snelheidsovertredingen en fout geparkeerde auto's. Het college heeft de door u geclaimde aansprakelijkheid destijds afgewezen.

In uw brief geeft u aan de bewoners en ondernemers van de Tempeliersstraat zich zorgen maken over de verkeersdruk in de Tempeliersstraat. Volgens u wordt de drukte niet voldoende opgelost in het Voorlopig Ontwerp.

U beschrijft vervolgens een aantal aandachtspunten die de gemeente mee kan nemen bij de evaluatie van het Voorlopig Ontwerp Houtplein e.o.

Tot slot benadrukt u het belang van bewoners en ondernemers om bereikbaar te zijn tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden.

Hierbij onze reactie op de door u beschreven bezwaren.

U geeft aan dat de 'meetlat' geconcretiseerd in 4 categorieën:

- Verkeersveiligheid
- Voetgangersruimte
- Verblijfskwaliteit
- Ruimte voor fiets, auto, laad/losplek

Per categorie geven wij in de nu volgende opsomming een reactie op uw bezwaren per thema. Ten eerste delen we u mee dat naar aanleiding van diverse reacties op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.



Uitgangspunten SOR

In de SOR worden drie zones voor Haarlem onderscheiden: de binnenstad, het centraal stedelijk gebied/ondernemerszone en het stedelijk gebied. De Tempeliersstraat valt onder het centraal stedelijk gebied. De populariteit van de binnenstad zorgt ervoor dat ook deze buurten transformeren naar geliefde woonplekken. Dit is ook zichtbaar door de vele bouwplannen in de Tempeliersstraat. De ontwikkeling naar een meer stedelijk woonmilieu biedt, volgens de SOR, kansen om de mobiliteit anders te organiseren, waarbij de nadruk komt te liggen op voetgangers en fietsers. In de SOR staat dan ook dat het centraal stedelijk gebied een gebied wordt voor voetgangers en fietsers, waar de andere verkeersdeelnemers te gast zijn. De fietser is maatgevend voor de snelheid. Tot slot wordt aangegeven dat het aantal mensen in dit gebied zal stijgen, dit betekent dat ook de vraag naar verblijf op straat, natuur en recreatie zal toenemen. Dit laatste komt ook naar voren uit de wens van bewoners.

In de SOR staan bovendien de volgende relevante uitgangspunten voor het Houtplein en de Tempeliersstraat:

"Deze zijstraat van het Houtplein is veel te smal voor het verwerken van al deze bussen".

"Na verplaatsing van het ov-knooppunt zal ook de Tempeliersstraat weer een prettige straat zijn, met brede trottoirs."

"Op straat kan de verblijfskwaliteit omhoog en kunnen meer straatbomen worden aangeplant."

"De looproutes vanuit de binnenstad kunnen worden gecontinueerd. En als het Houtplein een knooppunt wordt voor het HOV kan dit betekenen dat daarvan [de looproutes, toev. ondergetekende] meer gebruik wordt gemaakt. Het knooppunt wordt aangevuld met een fietsenstalling. In de bestaande plannen wordt het plein autoluw door verkeer van de Baan naar de Dreef te leiden. Met deze invulling wordt het Houtplein weer een plein".

Indien in een straat onvoldoende ruimte is om aan alle ruimteclaims tegemoet te komen, moet volgens de afwegingsmethodiek worden bepaald welke claims het zwaarst wegen op die plek. De SOR geeft aan dat in eerste instantie met de voetganger, daarna de fietser en dan het OV rekening dient te worden gehouden. Daarbij is de fiets het belangrijkste vervoermiddel in Haarlem. Alleen zo kan de gemeente met een groeiend aantal inwoners de bereikbaarheid van Haarlem en van de voorzieningen garanderen.

De SOR besteedt tevens aandacht aan hittestress. Water, groene en schaduwrijke plekken zorgen dat de hittestress afneemt. Het is daarom belangrijk om daar waar mogelijk groen toe te voegen in Houtplein en omgeving.

Het HVVP

Het HVVP is de pijler onder het mobiliteitsbeleid in Haarlem. Het HVVP benadrukt dat van belang is dat er minder verkeer is in de wijk, wat leidt tot toename van de leefbaarheid en veiligheid. De omgeving dient aantrekkelijk te worden gemaakt voor de fiets, waardoor het gebruik van de fiets zal toenemen. De straat dient te worden ingericht conform het concept Duurzaam Veilig.

"Duurzaam Veilig houdt in dat het verkeer zó wordt ingericht dat ernstige ongevallen worden voorkomen en waar toch een ongeval plaatsvindt de ernst van de aftoep beperkt blijft. De mens wordt hierbij als 'maat der dingen' genomen: de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich niet altijd aan

Uw tweede bezwaar betreft de categorie verkeersveiligheid. U geeft aan dat het Voorlopig Ontwerp van de Tempeliersstraat onvoldoende invulling geeft aan voornoemde uitgangspunten t.b.v. de verkeersveiligheid. Hierbij geeft u aan dat u vindt dat er geen sprake is van een Duurzaam Veilig ontwerp. De gemeente Haarlem deelt uw mening hierin niet. Het voorlopig ontwerp gaf inderdaad een groot vlak aan, het definitieve ontwerp laat zien dat er op de Tempeliersstraat fietsstroken gerealiseerd worden zodat fietsers voldoende beschermd worden. De Tempeliersstraat wordt een 50 km/uur weg o.b.v. de SOR. Wij willen benadrukken dat het HVVP ondergeschikt is gesteld aan de SOR.

Daarnaast geeft u aan dat de Tempeliersstraat in het HVVP is aangemerkt als 30 km/u weg waarbij het niet uitnodigend dient te zijn om hard op te kunnen trekken. Zoals in de vorige alinea beschreven is het HVVP ondergeschikt aan de SOR.

T.a.v. fietsers geeft u aan dat er op de Tempeliersstraat veilige fietsstroken ontbreken. Met de uitwerking van het Definitieve ontwerp zijn deze fietsstroken toegevoegd. In verband met ruimtegebrek zijn dit fietsstroken geworden in plaats van een vrij liggend fietspad. Desalniettemin wordt er voldaan aan de SOR en Duurzaam Veilig.

Uw volgende punt betreft overstekende voetgangers op de Tempeliersstraat. In het bebordings- en markeringenplan, die is bijgevoegd bij het Definitief Ontwerp, zijn de oversteekplaatsen voor voetgangers opgenomen. Er is een voetgangersoversteek gesitueerd bij de kruising Tempeliersstraat Houtplein. U geeft aan dat het gewenst is om ook een oversteek halverwege de Tempeliersstraat te realiseren. Hier is niet voor gekozen omdat de Tempeliersstraat een zeer diffuus oversteekpatroon heeft of zal krijgen (vanwege het, in absolute zin, kleine aantal motorvoertuigen). Overstekers zullen niet omlopen om de officiële oversteek te gaan gebruiken. Een officiële oversteek kan ook leiden tot irritatie bij bestuurders van motorvoertuigen als ze het gevoel hebben gehinderd te worden door voetgangers die niet van die oversteek gebruikmaken.

U geeft aan dat de gemeente voornemens is twee lijnen door de Tempeliersstraat te laten lopen namelijk lijn 3 en N80. Dit klopt inderdaad. Met het aanpassen van de vervoersstromen in het Definitief

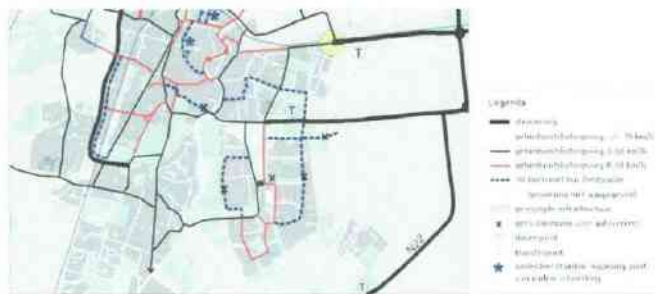


regels houdt. De wegomgeving en voertuigen moeten de mens ondersteunend en beschermend bieden.” (Bron: SWOV – wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid, Factsheet Duurzaam veilig weverkeer)

“Duurzaam Veilig streeft naar verkeersveiligheidsmaatregelen die zo vroeg mogelijk ingrijpen in de keten van systeemontwerp naar uiteindelijk verkeersgedrag. Het zijn namelijk de hiaten in het verkeerssysteem die onveilig gedrag (fouten en overtredingen) in de hand werken en die uiteindelijk tot ongevallen kunnen leiden. Door zo vroeg mogelijk in het systeem in te grijpen, worden onveilige handelingen zo min mogelijk afhankelijk gemaakt van keuzen van individuele weggebruikers.” (Bron: CROW, Basiscriteria wegontwerp)

Met de introductie van Duurzaam Veilig in Nederland is de aandacht komen te liggen op een preventieve benadering van onveiligheid: voorkomen dat er onveilige situaties ontstaan. Het CROW geeft daarnaast aan dat het van belang is om de totale verkeerssituatie veilig te laten functioneren en voor de weggebruiker herkenbaar te laten overkomen. De weginfrastructuur is geen op zichzelf staand element, het maakt deel uit van de omgeving. De functie van de weg in zijn omgeving en de relatie met deze omgeving zijn van invloed op het ontwerp van de weg. (Bron: CROW, Handboek wegontwerp)

Zoals inzichtelijk gemaakt is in onderstaande tekening is de Tempeliersstraat in het HVVP aangewezen als 30 km/u weg met bus. Dit sluit ook aan bij de CROW standaard voor veilige snelheid. De veilige snelheid is afhankelijk van de functie van de weg en daarmee van de samenstelling van het verkeer. In dit geval steken fietsers en voetgangers over en rijden fietsers langs het overige gemotoriseerde verkeer.



Figuur 5.1 Wegencategorisering HVVP

Dit brengt ons tot de volgende uitgangspunten als “de meetlat” van de gemeente:

- Gebied voor voetgangers- en fietsers, waarbij andere verkeersdeelnemers te gast zijn;
- Meer aandacht voor verblijfskwaliteit, natuur en recreatie;
- De Tempeliersstraat is te smal voor verwerking van al het busverkeer;
- De verblijfskwaliteit moet omhoog, onder andere door meer groen en bomen in de straat;
- Prettige straat met brede trottoirs;
- Inrichtingseisen van Duurzaam Veilig, met een voor gebruikers herkenbare inrichting;
- 30 km/uur met bus.

Ontwerp wordt de Tempeliersstraat neemt de verkeersdruk af door de afname van het autoverkeer.

Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling de Vierhoek van 42 woonappartementen en de ontsluiting van de parkeergarage voorziet de gemeente door de toekomstige herontwikkeling geen problemen.

In uw volgende punt verzoekt u de gemeente de bussen in een richting te laten rijden en daarmee de bussen gedeeltelijk via een andere route te sturen. I.v.m. de nu geldende busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden) behoort dit niet tot de mogelijkheden. Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoersregio) en de vervoerder.

Vervolgens geeft u een aantal oplossingsrichtingen voor het ontwerp. Wij hebben uw wensen meegenomen in het ontwerpproces om tot een Definitief Ontwerp te komen. Voor de aanpassingen t.o.v. het Voorlopig Ontwerp verwijzen we u naar de Ontwerppnota.

Voor de voetgangersruimte geeft u aan dat er in het ontwerp onvoldoende ruimte is voor de voetganger. O.b.v. diverse ingediende zienswijze, is de breedte van de trottoirs aan beiden zijden gelijk. Voor de specifieke afmetingen verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. we u naar het Definitieve Ontwerp.

Daarnaast vraag u zich af wat er met de straatverlichting op de Tempeliersstraat gaat gebeuren. Wij kunnen u mededelen dat de bestaande verlichting op de Tempeliersstraat wordt gehandhaafd omdat de technische levensduur van deze masten nog niet verstreken is.

Voor het groen in de Tempeliersstraat komen aan beide zijden een rij bomen. Voor de locaties van de bomen verwijzen wij u naar het Definitief Ontwerp.



Bewoners en ondernemers delen deze uitgangspunten en hebben deze voor de Tempeliersstraat geconcretiseerd en ingedeeld in de volgende categorieën: verkeersveiligheid, voetgangersruimte, verblijfskwaliteit en ruimte voor fiets, auto en laden/lossen. Hieronder worden de elementen kort toegelicht:

- Verkeersveiligheid. Dit betreft de mate van toegankelijkheid van de straat, waarbij overstreken door voetgangers is gewaarborgd en sprake is van een veilige combinatie van langzaam en sneller verkeer.
- Voetgangersruimte. De mate waarin de straat fysiek de ruimte biedt aan voetgangers.
- Verblijfskwaliteit. De mate waarin de inrichting van de straat bijdraagt aan de verblijfskwaliteit en de verkeersfunctie. Verblijfskwaliteit heeft betrekking op zowel de 'vloer' (straatprofiel, bestrating, straatmeubilair, bomen) als de 'wanden' (architectuur van de gevels, groen, beleving op ooghoogte). Hierbij wordt ook gekeken naar klimaatadaptatie.
- Ruimte voor fiets, auto en laad/losplek. Dit betreft de mate waarin de straat het gevoel oproept dat je er gemakkelijk je fiets en/of auto kunt parkeren. De ondernemers hebben bovendien belang bij ruimte voor laden en lossen.

Verkeersveiligheid

In het voorlopig ontwerp (VO) wordt in de Tempeliersstraat onvoldoende invulling gegeven aan de voornoemde uitgangspunten. Het is voor de weginrichting van belang dat rekening wordt gehouden met alle relevante verkeers- en omgevingsinvloeden. Conform het HVVP moet het uitgangspunt in de Tempeliersstraat zijn dat auto- en busverkeer te gast is.

Duurzaam Veilig ontwerp

Er is geen sprake van een Duurzaam Veilig ontwerp. In het ontwerp is nu een rijvlak van acht (8) meter breed opgenomen, passend bij een verkeerssnelheid van 70 km/uur of hoger. Een dergelijk groot, grijs racevlak nodigt uit tot hoge snelheden van 70 km/uur of hoger, waarbij verkeer snel kan optrekken en weer afremmen bij de kruising aan beide zijden van de straat. In de Tempeliersstraat wordt nu, met een smaller rijvlak, al te hard gereden. We verwijzen naar de inspraakreactie van een vertegenwoordiger van de politie op de website "Houtplein in beeld". Aan fietsers wordt in het ontwerp onvoldoende bescherming en ondersteuning geboden in de vorm van fietsstroken langs de weg en langzaam rijdend verkeer (30 km/u).

Omdat de Tempeliersstraat in het HVVP is aanwezig als 30 km/u weg met bus, is het van belang om deze zo in te richten dat deze niet uitnodigt tot hard optrekken en te hard rijden. Daarnaast dient het een stille en trillingsvrije weg te zijn. De oplossing hiervoor is dan ook om de weg daadwerkelijk in te richten als een 30km-weg en fluisterasfalt toe te passen. Dit biedt ook meer ruimte voor trottoirs, fietsstroken en groen. Dit is conform het gemeentelijke beleid, zoals opgenomen in het HVVP. Voor het busverkeer heeft deze snelheid een verwaarloosbaar effect. Bussen doen maximaal 5,5 seconden langer over de Tempeliersstraat bij het 30 km/u regime ten opzichte van het huidige 50 km/u regime. Daarnaast is het nodig om het huidige intensieve busverkeer te beperken, bijvoorbeeld door eenrichtingsverkeer voor de bus in te stellen.

Fietzers

Haarlem profileert zich als duurzame fietsstad. Ook de Tempeliersstraat is een veelvuldig gebruikt fietsroute voor woon-werkverkeer en om van en naar het centrum en de bushaltes te fietsen. Straks zal deze route tevens worden gebruikt om naar de bushaltes op het Houtplein te fietsen. Op dit moment is fietsen in de Tempeliersstraat onveilig vanwege het ontbreken van fietsstroken/paden, het 50 km/u regime en de extra lange en hoge bussen. De hele busroute vanaf station tot aan de Tempeliersstraat is

Daarnaast worden de boomspiegels voorzien van beplanting.

Het aanleggen van geveltuinjes in de Tempeliersstraat wordt met elke individuele bewoner besproken.

Er zijn afvalbakken voorzien op de locaties weergegeven in het Definitief Ontwerp. Ook voor locaties van de fietsvoorzieningen op de Tempeliersstraat verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

Verzoek parkeerbeleid centrumgebied: de huidige invulling van het parkeerbeleid in het projectgebied blijft gehandhaafd. Voor de parkeervoorzieningen in de Tempeliersstraat verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. Daarnaast hebben wij uw verzoeken t.a.v. ruimte voor fiets, auto en laden/lossen waar mogelijk ingepast in het Definitieve Ontwerp.

Ten aanzien van fietsparkeren is er een gratis fietsenstalling beschikbaar op de Tempeliersstraat (blauwe tram). Tevens plaatst de gemeente een groot aantal fietsvoorzieningen op het Houtplein en omringende straten.

In maart 2020 is het Actieplan fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening.

U geeft aan dat het wenselijk is om gelijktijdig aan dit werk toekomstbestendige data-infrastructuur, vervanging van riolering en voorzieningen t.a.v. voorbereiding op gasloze huishoudens. Deze zaken worden in het technisch DO nader uitgezocht.

Voor de reactie omtrent overlast door trillingen, luchtkwaliteit en geluidsbelasting verwijzen we u naar de reactie die u op uw eerdere brief (ingediend door W. Pronk, kenmerk JZ/2018/543385) ontvangen heeft.

Wij hopen u hierbij voldoende geïnformeerd te hebben.



zo ingericht dat fietsers en bussen niet direct naast elkaar rijden d.m.v. vrijliggende fietspaden, waarbij indien de wegbreedte dit niet toestond gekozen is voor eenrichtingsverkeer i.c.m. een vrijliggend fietspad (Kruisweg, Jansweg). In het VO wordt geen oplossing geboden voor de huidige onveilige situatie. De keuze voor een tweerichtingsweg voor bussen en geen fietsstroken in de Tempeliersstraat resulteert in een onveilige inrichting van de weg. Het VO voldoet daarmee ook niet aan Duurzaam Veilig, zoals hiervoor toegelicht.

Voetgangers

De gemeente heeft aangegeven dat veel gebruikers van de Tempeliersstraat op verschillende plekken de straat zullen oversteken. Dit sluit ook aan bij het uitgangspunt van het HVVP dat de Tempeliersstraat aanwijst als een 30km/uur straat. Daar is nu in het ontwerp geen rekening meegehouden, omdat alleen aan de uiterste einden van de straat zebrapaden zijn ingetekend. Daarbij nodigt het getekende rijvlak uit tot te hoge snelheden. Vanwege het vele verkeer dat door de Tempeliersstraat zal blijven rijden, creëert dit een onveilige situatie. Het is dan ook noodzakelijk om halverwege de Tempeliersstraat ter hoogte van de winkels een extra zebrapad toe te voegen. Het toevoegen van een dergelijk element zal ook een snelheidsremmende werking hebben.

Bij de aanleg van een zebrapad in combinatie met het 30 km/u regime, heeft de weggebruiker voldoende mogelijkheden voor waarnemen, reageren en zo nodig corrigeren. Ontstaat er desondanks een aanrijding, dan zijn de gevolgen voor de medeweggebruiker minder ernstig. Een dergelijke snelheidsverlaging is van belang wanneer auto's, fietsers en mogelijk overstekende voetgangers samen voorkomen, zoals in de Tempeliersstraat (Bron: CROW basishandboek).

Geen extra buslijnen

Het is duidelijk geworden dat de gemeente voornemens is om een tweetal lijnen ook door de Tempeliersstraat te laten lopen, te weten lijn 3 en N80. Dit zal de nu al te grote druk door bussen op de straat verder doen toenemen en komt de veiligheid, verblijfskwaliteit en woongenot niet ten goede. Ondernemers maken zich daarbij zorgen over de afschrikwekkende drukte in de straat en de daardoor verminderde bereikbaarheid en verblijfskwaliteit.

Samenhang met het project de Vierhoek (voormalig Aldi-terrein)

De uitgang van de parkeergarage mag niet in Tempeliersstraat uitkomen. De locatie vlakbij de stoplichten op de HOV-busroute is ronduit ongelukkig: de straat lijdt nu al regelmatig aan een verkeersinfarct en dit maakt de situatie er niet beter op. Het is bovendien ronduit onveilig om de uitgang van de parkeergarage op die plek vorm te geven, midden tussen de winkels en stellers die extra publiek aantrekken.

Eenrichtingsverkeer auto en bus

Volgens het VO wordt de straat ingericht als eenrichtingsverkeer voor auto's. Gelet op de nu al te zware druk van het verkeer in de straat en de ruime overschrijding van de geluidsnormen (zoals hierna toegelicht) moet dit tevens worden toegepast voor het busverkeer. Het is mogelijk om de bussen gedeeltelijk via een andere route te laten rijden.

Gelet op het voorgaande, verzoeken wij de gemeente om de volgende wijzigingen door te voeren om zo te voldoen aan een duurzaam veilig ontwerp en uitvoering te geven aan de SOR 2040 en het HVVP:

- De straat zowel voor auto's als voor busverkeer als eenrichtingsweg in te richten met een rijvlak van tweeënhalve (2,5) meter om de te grote verkeersdruk op de straat te verkleinen.



Indien deze druk op een andere wijze kan worden verminderd, bijvoorbeeld door het verleggen van buslijnen, dient bij tweerichtingsverkeer het rijvlak voor auto's en bussen maximaal vijf (5) meter breed te worden;

- Twee fietsstroken (in rood) aan weerszijden met daarop een fietssymbool;
- Inrichten van de Tempeliersstraat conform 30 km/uur inrichting (duidelijk herkenbaar voor de weggebruiker);
- De straat symmetrisch in te richten, met de rijbaan in het midden van de straat;
- Bredere trottoirs aan beide zijden van de Tempeliersstraat (nu 2,25m);
- Lijn 3 en N80 niet via de Tempeliersstraat;
- Voeg snelheidsremmende elementen toe:



Figuur 1 snelheidsremmer (bron CROW)

- Voeg een zebrapad halverwege de Tempeliersstraat toe, ter hoogte van kapsalon Johan Boon, inclusief afremmende strepen op het wegdek.



Figuur 2 zebrad (bron CROW)

Voetgangersruimte

Wij verzoeken de gemeente in het ontwerp rekening te houden met voldoende ruimte voor voetgangers. Zoals benadrukt in het HVVP, moet de Tempeliersstraat weer een prettige straat worden met brede trottoirs. Dit komt de verkeersveiligheid voor voetgangers ten goede.

De huidige trottoirs zijn slechts 2,25m breed. Op deze smalle trottoirs staan ook de uithangborden van ondernemers. Bovendien staan er veel fietsen en bezorgscooters op de voetpaden geparkeerd. Dat leidt tot problemen. De veelal oudere klanten van Schoonenberg kunnen met hun rollators en scootmobiel



niet veilig over de te smalle stoep kunnen lopen. Ook andere voetgangers hebben onvoldoende ruimte en kunnen niet prettig door de straat lopen.

In het VO is onvoldoende aandacht besteed aan de breedte van de trottoirs. In het VO staat nu een stoep van vier (4) meter aan de noordkant van de Tempeliersstraat en een stoep van maar (2) meter aan de zuidkant. Een smalle stoep van 2 meter biedt te weinig ruimte aan voetgangers en leidt tot gevaarlijke situaties. Dit betekent dat bewoners en klanten van ondernemers al na twee stappen op de weg staan. Het betekent dat de XXL bussen en het overige verkeer vlak langs balkons, ramen en voordeuren van bewoners en ondernemers rijden. Het is bovendien een bekend probleem dat de XXL bus vanwege de hoogte uitzwenkt; in de praktijk is het trottoir daarmee nog smaller.

Bredere trottoirs maken het ook mogelijk om meer groen in de straat te realiseren (geveltuinen, bomen, struiken). Van belang hierbij is dat de bredere voetpaden niet worden bezet door nieuwe terrassen en uithangborden. Anders wordt de vrijgekomen ruimte direct bezet, waardoor de reeds bestaande problemen niet worden opgelost.

Daarnaast resulteren de smalle trottoirs in het VO aan de zuidkant van de Tempeliersstraat in het probleem voor de ondernemers dat zij hun afval niet meer voor hun eigen perceel kunnen aanbieden.

Wij vragen ook aandacht voor betere verlichting in de Tempeliersstraat. Een goede verlichting zorgt voor veiligheid van voetgangers in de avonduren. Daarnaast dient er met het plaatsen van de verlichting rekening te worden gehouden dat deze niet in de boomkruinen staan.

Wij verzoeken de gemeente om:

- De trottoirs aan beide zijden te verbreden, zodat voetgangers voldoende ruimte hebben en de straat prettig is om te verblijven;
- Ervoor te waken dat de bredere trottoirs niet worden bezet door nieuwe terrassen;
- Te zorgen voor goede straatverlichting.

Kwaliteit inrichting

Groen in de straat

In het VO wordt helaas slechts aan een zijde van de straat een bomenrij ingetekend, terwijl in de huidige situatie aan twee kanten bomen staan.

De gemeente Haarlem heeft in de SOR aangegeven meer groen in de stad te willen brengen en werk te maken van een klimaatadaptatieve stad. Groen in een stad levert vele voordelen op: het dempen van temperatuur (tegengaan van hittestress), het verbeteren van luchtkwaliteit, leveren van zuurstof, het opnemen van CO₂ en NO_x. Daarnaast is ook bekend dat groen zorgt voor gelukkigere bewoners.

Wij vinden het belangrijk dat er meer groen komt in de Tempeliersstraat: in de vorm van bomen en struiken, maar ook bloem/plantenbakken en geveltuinen.

Wij verzoeken de gemeente om:

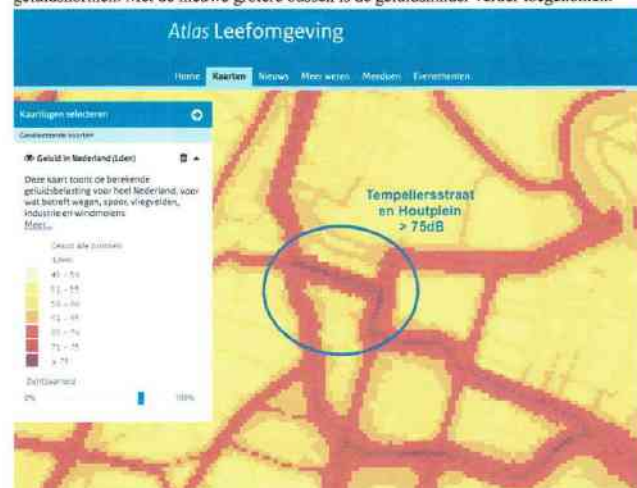
- Aan beide zijden over de volledige lengte van de straat bomen en groen te plaatsen (met behoud of herplaatsing van de huidige bomen). Waar nu bomen staan op die locaties ook weer terug te plaatsen;
- Geveltuinen aan te leggen en bestaande geveltuinen te behouden;



- Voor de straat geschikte bloem/plantenbakken te plaatsen.

Geluidsoverlast en trillingshinder

Bewoners ervaren nu veel geluidsoverlast van de weg en trillingshinder van het busverkeer. De kaarten van Atlas Leefomgeving tonen aan dat in 2011 al sprake was van een overschrijding van de geluidsnormen. Met de nieuwe grotere bussen is de geluidshinder verder toegenomen.



Figuur 3 Geluidkaart Bron: Atlas Leefomgeving. Data van 2011

De gemeente dient hier actie op te ondernemen, bijvoorbeeld door de Tempeliersstraat in te richten als een 30 km/u weg.

Volgens het VO wordt de straat ingericht als eenrichtingsverkeer voor auto's. Zoals hiervoor toegelicht denken wij dat dit tevens moet worden toegepast voor het busverkeer om de overlast voor bewoners te beperken. Het is mogelijk om de bussen gedeeltelijk via een andere route te laten rijden.

Gelet op de overschrijding van de geluidsnormen is het laten rijden van extra buslijnen in de Tempeliersstraat in elk geval geen optie.

Bij een reconstructie van de weg dient bovendien een geluidsonderzoek te worden uitgevoerd door middel van metingen in de Tempeliersstraat.

Luchtkwaliteit

Uit onderzoek van de GGD Amsterdam is gebleken dat de normen voor luchtkwaliteit in de Tempeliersstraat in 2017 ruim zijn overschreden. Indien de gemeente extra busverkeer wil laten rijden door de Tempeliersstraat is een luchtkwaliteitsonderzoek vereist.



Zoals hiervoor toegelicht, maken wij uitdrukkelijk bezwaar tegen extra busverkeer in de Tempeliersstraat.

Samenvattend verzoeken wij de gemeente dan ook om:

- bij het aanleggen van het wegdek gebruik te maken van geluidsdempend asfalt;
- de snelheid te beperken tot 30 km/uur en de straat ook in te richten als een 30 km/u weg;
- eenrichtingsverkeer eveneens toe te passen voor het busverkeer;
- geluidsmetingen uit te voeren om te bezien of de genomen maatregelen voldoende zijn;
- geen extra bussen te laten rijden door de Tempeliersstraat.

Afvalbakken

Aangezien de Tempeliersstraat tot parkeerzone binnenstad en winkelgebied bestempeld is en er grote overlast is van zwerfvuil, dienen er net zoals in de rest van het centrum afvalbakken geplaatst te worden die frequent door de gemeente geleegd worden. Dit niet alleen op het kruispunt van Houtplein maar door de hele straat: een groot deel van de bezoekers verlaat de Tempeliersstraat immers aan de andere kant. Daarnaast is het van belang dat ook de Tempeliersstraat en bewoners van het Wijde Geldelozepad hun GFT afval apart kunnen wegbrengen.

Wij verzoeken de gemeente om

- voor meeuwen niet toegankelijke, afvalbakken te plaatsen in de buurt van ondernemers;
- bij de ondergrondse containers ook een gft afvalbak te plaatsen.

Ruimte voor fiets, auto en laad/losplek

Op dit moment is er een groot gebrek aan fietsvoorzieningen in de omgeving van het Houtplein, zowel voor bewoners als voor klanten van de ondernemers.

In de Tempeliersstraat is een bewonersfietsenstalling, maar deze is ontoereikend. Er zijn verschillende nieuwbouwprojecten in de omgeving, waardoor meer fietsen in de straat een plek moeten krijgen. In het VO staan alleen aan de noordzijde van de Tempeliersstraat fietsvoorzieningen gepland. Dit is onvoldoende en zorgt voor veel onnodige oversteekbewegingen. Ondernemers aan de zuidzijde maken zich daardoor grote zorgen over afnemende bereikbaarheid en toegankelijkheid, waardoor het aantal klanten zal dalen.

Omdat de bushaltes naar het Houtplein verhuizen, denken wij dat het belangrijk is dat daar een goede fietsvoorziening komt en dat een parkeerbeleid wordt ingevoerd zoals in de omgeving van het station. Dit komt ook de situatie in de Tempeliersstraat ten goede.

Voor de Tempeliersstraat is van belang dat er een goede verdeling komt tussen groen, parkeer-, en fietsplekken die rekening houdt met de bestemming van de panden: beduidend meer parkeer- en fietsopstelplekken voor de ondernemerspanden en groen voor woonhuizen. Voor bewoners zou de fietsenstalling Blauwe Tram gratis beschikbaar kunnen worden gesteld als fietsenstalling. Daarbij is het ook van belang dat er voor woonhuizen nog wel fietsen moeten kunnen gestald voor uitladen van boodschappen en bezoek.

In het VO zijn de laad- en losplekken en de parkeerplaatsen alleen aan de noordkant van de Tempeliersstraat ingetekend, terwijl het overgrote deel van de winkels en horeca aan de zuidkant gesitueerd is. Aan de noordkant is slechts één onderneming die wil laden en lossen. Aan de zuidkant



hebben zes ondernemingen te maken met laden en lossen. Het huidige VO resulteert dus in veel overstekende bewegingen met karren, pallets etc. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties die juist moeten worden vermeden.

De huidige parkeerplaatsen in de Tempeliersstraat zijn niet te gebruiken door bewoners tussen 09:00 en 18:00 uur. Omdat de bushaltes worden verplaatst, is het mogelijk om de vrijgekomen ruimte te gebruiken voor fietsenrekken, groen en parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers.

Wij verzoeken de gemeente om:

- Rekening te houden met de bestemming van de panden: beduidend meer parkeer-, fiets- en scooteropstelplekken voor de ondernemerspanden en behoud of plaatsing van groen (bomen en bloem/plantenbakken) voor woonhuizen;
- Een fietsenstalling te creëren op het Houtplein;
- Fietsenstalling Blauwe tram gratis toegankelijk te maken voor bewoners;
- Ter hoogte van Tempeliersstraat nummer 50 aan de zuidzijde een laad-en-los plek te creëren. Dit voorkomt vele onnodige overstekende bewegingen;
- Indien ook een laad-en-los plek ter hoogte van de kruising Tempeliersstraat – Houtplein wordt gecreëerd, kunnen ondernemers van het Houtplein ook van deze plek gebruik maken;
- Parkeerplekken (zowel fiets als auto) te realiseren voor bewoners en bezoekers.

Data-infrastructuur, riolering en warmtenet

Bij de uitvoering van de herinrichting, is het van belang om direct een aantal zaken mee te nemen op het gebied van data, riolering en warmtenet. De kosten voor het aanleggen van een glasvezelverbinding naar de woningen en bedrijven zijn laag wanneer de straat al open gaat. Als dit later alsnog moet gebeuren, moet de straat opnieuw open met alle overlast en kosten van dien.

Wij verzoeken de gemeente om:

- Toekomstbestendige data-infrastructuur (glasvezel etc) aan te leggen. Wij raden aan om hierbij lege buizen aan te leggen voor toekomstige data of anderszins.
- De riolering tijdens de reconstructie van de straat te vervangen. De Tempeliersstraat staat al een tijd op de lijst van aan te pakken rioleringen.
- De noodzakelijke infrastructuur en voorbereidingen te treffen voor warmtenet / gasloze huishoudens.

Afsluiting

Wij geven geen toestemming voor publicatie van namen en adressen. U kunt verwijzen naar zienswijze bewoners en ondernemers omgeving Tempeliersstraat,

Voor eventuele vragen kunt u terecht bij ondergetekende.

Onder voorbehoud van alle rechten en wettelijke bepalingen.

Met vriendelijke groet,



Valentijn Holewijn



- 74** Ik verwacht van het huidige college in Haarlem dat zij haar bestuurlijke verantwoordelijkheid neemt tav het nastreven van de nieuwste (Nederlandse en Europese regelgeving en doelen voor een substantiële vermindering van de uitstoot van CO₂. Dit impliceert dat "het voorlopige ontwerp etc" qua investering niets bijdraagt aan het reduceren van de huidige intensieve luchtverontreiniging, maar slechts een cosmetische en bovenal kostbare aanpassing is, die helaas geen bijdrage levert aan de nieuwe doelstellingen. Het is evident dat op korte termijn er stringenter overheidsregels zullen worden geïntroduceerd. Zeker met de nieuwe Provinciale Staten Verkiezingen van maart 2019 in het vooruitzicht, zullen het milieu en het klimaat belangrijke verkiezingselementen zijn.
- Concreet: De nieuwe Provincie Noord Holland zal in 2019 de concessies met vervoerders moeten aanpassen ivm de recente nieuwe normeringen. Dat is DE CRUX!
- De 3.7miljoen euro heralloceren naar de toekomst of anders voor 1 januari 2019 bestemmen voor een plan tot het aanbrengen van filters op de ventilatie systemen/ afvoeren van de Gemeentelijke parkeergarages.
- Op die wijze wordt er een zinvolle financiële en effectieve impuls aan ons aller welzijn gegeven.
- Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Jan Zillig
- De doelstelling voor de herinrichting Houtplein is de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger te maken. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij een betere doorstroming van het busverkeer en het verkeersveiliger maken voor alle verkeersdeelnemers door verkeerstromen van elkaar te scheiden. Wij verwachten met de herinrichting een flinke verbetering te kunnen maken door het sterk terugdringen van het autoverkeer en het scheiden van verkeerstromen en daarmee recht te doen aan de doelstellingen van de SOR.
- De luchtkwaliteit in Haarlem voldoet aan huidige normen en richtlijnen. Daarnaast merken wij nog op dat in de loop van 2020 de huidige diesel en aardgasbussen vervangen worden door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.
- 75** Ik wil niet dat mijn naam gepubliceerd wordt. Met ons gezin wonen wij aan het Houtplein. Het is nu al zo nu en dan een enorme herrie op het plein en in de spits moeten de ramen dicht vanwege het geluid wat voornamelijk van de grote bussen komt. Nu al is het vervelend wanneer er dronken mensen in de nacht voorbij lopen en fietsen en de boel bij elkaar schreeuwen. Ik maak mij erg veel zorgen over de toekomst aangaande de veranderingen op het plein. We hebben enkel glas en dat mogen wij niet veranderen van de gemeente naar dubbel glas, om het geluid tegen te gaan. En zelfs als wij dan geluidwerend glas hebben kunnen we de ramen niet meer open zetten in de avond en nacht. We slapen aan het Houtplein.
- Waarom moeten zo veel bussen door de stad heen? De bussen zijn vaak geheel leeg. De hele avond rijden er gigantische bussen voorbij waarin misschien 1 tot 5 mensen zitten. Buiten dat dit niet rendabel kan zijn, is dat niet overeenkomstig de doelstellingen qua milieu, die Haarlem volgens mij ook heeft. Gebruik alleen elektrische bussen die den mensen bijna voor de deur van de kroeg weg halen en organiseer een overslag buiten de stad.
- Een andere oplossing zou zijn, de bussen op de hoek Dreef / N205 te stationeren. Daar rijdt veel verkeer en er is geen bewoning in directe omgeving, waardoor het daar geen overlast geeft, zoals op het Houtplein.
- Ik heb er vertrouwen in dat het Houtplein mooi wordt. Dat is de gemeente ook gelukt met ' de rode loper', maar of ik hier op de zelfde manier kan blijven wonen is heel onzeker wanneer ik goed de plannen bekijk.
- Daarbij wil ik graag dat u nadenkt over parkeren door bewoners. Er staat een lad- en losplek gepland op het Lorentzplein ter hoogte van nr 1. Wij ervaren nu al een tekort aan plaatsen. Deze laden/lossen kan beter in de Tempelier, waar geen parkeerplaatsen vervallen of het Wijde Geldeloze pad, waar ook de meeste winkels aan grenzen, die het meest beladen worden en daar ook geen parkeerplaatsen vervallen. Ook nu al staan de vrachtwagens in het Wijde Geldeloze pad en kan het verkeer er gewoon langs! Dat zal zeker het geval zijn wanneer er een speciale gelegenheid voor wordt gemaakt.
- Denkt u ook graag aan een gratis fietsenstalling op het Houtplein, want er staan er al zo veel.
- Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.
- Overlast van bussen:
Antwoord: U geeft aan dat u veel overlast ervaart van de grote bussen op het Houtplein en dat u vandaar de ramen dicht houdt tegen het geluid. Wij snappen uw zorg maar de huidige situatie voldoet aan de geldende richtlijnen. Daarnaast worden in de loop van 2020 de huidige diesel en aardgasbussen vervangen worden door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.
- Busconcessie:
Antwoord: Helaas kunnen wij vanuit dit project geen maatregelen nemen i.v.m. de huidige busconcessie. In de stad gelden de busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met het openbaar vervoer te optimaliseren. In verband met de geldende concessies is het niet mogelijk om



Ik hoop dat de plannen worden gewijzigd en er geen bussen met bijbehorende luidruchtige publiek op ons plein komt.

het aantal bussen die een bepaalde route rijden aan te passen.

Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders voor de OV concessies worden eens in de tien jaar bepaald bij het Programma van Eisen. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals onder andere Provincie Noord-Holland) en de vervoerder.

Laden en lossen Lorentzplein:

Antwoord: Er bevinden zich 4 locaties voor het laden en lossen van goederen op het Houtplein voor een overzicht van deze locaties verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (DO). Een locatie aan de noordkant van het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein.

Fietsparkeren:

Antwoord: Op het Houtplein en in de omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerprapportage).

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpassende fietsparkeervoorziening.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

76 Heel vreemd dat in een hoop steden auto's worden geweerd. Hier neemt het toe door dubbeldeksbussen die werkelijk door de stad 'Houtplein is echt stad' scheuren. De bussen rijden te hard en vaak leeg rond. Levensgevaarlijk die grote gevaartes zo door de stad!! Busstation Schipholweg en kleinere elektrische bussen richting stad.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Elcke Steenman

Helaas kunnen wij vanuit dit project geen maatregelen nemen i.v.m. de huidige busconcessie. In de stad gelden de busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met



het openbaar vervoer te optimaliseren. In verband met de geldende concessies is het niet mogelijk om het aantal bussen die een bepaalde route rijden aan te passen.

Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

77

- Spreiding buslijnen
- Vermindering XXL-bussen; alleen in spitsuur bijvoorbeeld voor de rest totaal overbodig. Bussen zitten in de daluren totaal niet vol. Hoeveelheid bussen geeft bouwkundige problemen aan de huizen. Te veel uitlaatgassen -> niet nodig.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Mieke Wever

Helaas kunnen wij vanuit dit project geen maatregelen nemen i.v.m. de huidige busconcessie. In de stad gelden de busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/Umond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met het openbaar vervoer te optimaliseren. In verband met de geldende concessies is het niet mogelijk om het aantal bussen die een bepaalde route rijden aan te passen.

Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

De huidige busconcessies zijn een uitgangspunt voor het ontwerp.

De luchtkwaliteit in Haarlem voldoet aan huidige normen en richtlijnen. Daarnaast merken wij nog op dat in de loop van 2020 de huidige diesel en aardgasbussen vervangen worden door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.



Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

78 vervallen

deze zienswijze is vervallen.

onbekend

Een maand geleden ben ik aanwezig geweest bij de commissievergadering Ontwikkeling omtrent het Voorlopig Ontwerp Houtplein en omgeving.
Daarbij werd er door Maarten Melein, een bewoner uit dezelfde straat, ingesproken bij deze vergadering.

Omdat ik als medebewoner van dezelfde straat, Wijde Geldelozepepad, mij zorgen maak over de voorgenen plannen, stuur ik jullie eveneens mijn ingezonden zienswijze ten aanzien van het plan.
Deze is al gestuurd naar R. Admiraal, de projectmanager van dit plan.

Zou u deze mail willen doorsturen naar alle leden van de commissie Ontwikkeling en daarmee mijn ingezonden brief onder de leden willen verspreiden?

Hiermee hopende dat er een goed en juist besluit genomen wordt ten aanzien van dit VO en later het DO.

79 Via onze winkeliersvereniging hebben we al een groot deel van onze zienswijze weergegeven.
Hierbij wil ik nog een paar punten neerleggen.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Stan Alkemade

Het plan wat op het moment voor het Houtplein en omgeving gemaakt is ziet er goed uit.

Alleen zie ik wel een probleem door het afsluiten van een klein stukje Houtplein krijg je veel meer auto bewegingen om op de plek van bestemming te komen.

Dit is niet goed voor de woonomgeving met veel meer uitstoot en herrie dat is slecht voor het milieu.

Mijn winkel of onze winkels die aan de overkant van de parkeergarage Houtplein zitten, waar veel van onze klanten parkeren kunnen in deze situatie slecht oversteken.

Ze moeten als ze zich aan de situatie houden ongeveer 500 meter om lopen. Zou U dat doen? Natuurlijk de die-hard doet dat, maar niet de potentiële klant.

Zo vind ik ook dat er weinig naar het stallen van de fiets is gekeken. Want zo het plan er nu ligt willen jullie de klant op de fiets laten komen. Wat goed is natuurlijk graag iedereen op de fiets!

Kun je ze kwijt dan is het geen probleem. In het plan zie ik geen of weinig stallingen.

Daar moet wel een oplossing voor komen. Het is nu ook een groot probleem de stoepen staan vol!

Wanneer het Houtplein helemaal open blijft voor het verkeer met een laad en los plaats voor of naast onze winkels waar ook een invalide parkeerplek wordt gesitueerd (daar is ook geen rekening mee gehouden).

Dan krijg je veel minder bewegingen van fiets en auto. Ook de auto wordt steeds zuiniger door elektrische en hybride rijden.

Wij als vers winkel moeten dicht bij laden en lossen om de producten gekoeld te houden.

Ps. Het is geen probleem dat mijn naam wordt gepubliceerd

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

Busconcessie:

Helaas kunnen wij vanuit dit project geen maatregelen nemen i.v.m. de huidige busconcessie. In de stad gelden de busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/Umond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met het openbaar vervoer te optimaliseren. In verband met de geldende concessies is het niet mogelijk om het aantal bussen die een bepaalde route rijden aan te passen.

Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor



aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

Fietsparkeren:

Op het Houtplein en in de omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerprapportage).

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een in pandige fietsparkeervoorziening.

Laden en lossen:

Er bevinden zich 4 locaties voor het laden en lossen van goederen op het Houtplein. Een locatie aan de noordkant van het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

80 Hierbij willen wij, bewoners van, onze zienswijze kenbaar maken.

Allereerst vinden wij het positief dat het Houtplein (en daarmee de Tempelierstraat) wordt aangepakt. Wij vinden het mooi dat er rekening is gehouden met groenvoorzieningen.

We kunnen ons voorstellen dat het ontwerp mooi past bij de nieuwe Dreef.

Maar wij maken ons ook zorgen om 2 zaken.

- 1) De verkeersstroom door de Raamsingel/verkeersdruk centrum. Wij zien dat nu vele mensen gebruik maken van de route over de Grote Houtbrug in de richting het Frederikspark om zo de stad uit te rijden. Ook vanaf de Raamsingel rijdt veel verkeer op die manier. Wij zijn bang dat als deze route afgesloten wordt, dat de druk op de andere routes (via Verfröllerbrug of via Paviljoenslaan) enorm zal toenemen. Omdat wij verwachten dat de route via de Verfröllerbrug drukker zal worden, zal ook het verkeer op de Raamsingel sterk toenemen. Daarnaast zal de Raamsingel de enige toegang zijn tot de Tempelierstraat. Gezien de leveringen van de winkels en horeca zal dit ook op de Raamsingel overlast geven.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Familie Santing

Het knippen van de route Raamsingel-Houtplein-Frederikspark wordt gedaan om doorgaand verkeer te weren. Uiteraard mag dat niet leiden tot een nieuwe ongewenste sluiptroute. De mogelijke route via de Kleine Houtweg heeft daarbij onze aandacht. Na aanpassing zal gekeken of hier ongewenst verkeer gaat rijden. Zo ja, dan zullen er passende maatregelen worden genomen om dit te voorkomen.

Het is p dit moment niet de verwachting dat het project de Vierhoek gelijktijdig met de Herinrichting Houtplein zal worden uitgevoerd.



- 2) Timing. Wij maken ons zorgen over het moment van de aanpak. Gezien de vierhoek ook een zeer groot project gaat worden, is het o.i. niet wenselijk om deze projecten gelijktijdig te laten plaatsvinden ivm verkeer en overlast.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hopend dat u hiermee voldoende geïnformeerd bent,

81 Bij deze mijn zienswijze op het VO Houtplein

Fietzers voorrang op bussen.

De hoeveelheid jonge fietsers is op deze punten verhoudingsgewijs zeer groot. Het gros van hen leert nog de verkeersregels en is nog lang niet in staat situaties goed in te schatten en/ of te anticiperen. Hier uitzonderingen toepassen op de basis verkeersregels - 'recht door gaat voor' (zoals in de huidige situatie het geval is, waar de afslaande bussen voorrang hebben) vraagt van deze kinderen bijna iets onmogelijks. Zowel cognitief als fysiek zijn zij in het nadeel tegenover de bussen.

Graag de voorrang van de fietsers op de bussen op het kruispunt Dreef/ Fredrikspark/ Houtplein/ Wagenweg behouden.

Oversteek voor fietsers op de Dreef vanaf de ventweg.

Kan van de ventweg op de Dreef een fietsstraat gemaakt worden waarbij fietsers in 2 richtingen mogen rijden. Dit voorkomt een heleboel hinderlijke en zelfs gevaarlijke situaties met fietsers in de praktijk. De oversteek bij de school (zebra) is bijna niet toegankelijk voor de fietsers. Deze oversteek beter begaanbaar maken voor fietsers (en kinderwagens!) door de stoep te verlagen zou ook helpen.

En/ of oversteken voor fietsers ter hoogte van Dreef nr 16 faciliteren door de stoep aan de oostkant te verlagen. Dit voorkomt een heleboel tegen het verkeer inrijden van fietsers die echt niet eerst zuidelijk rijden om vervolgens terug te fietsen.

Fijn dat fietsers geen rare kruisende kronkels met bussen en auto's hoeven te maken. Het nieuwe Houtplein lijkt mij een aanwinst voor de stad qua uitstraling! Mooi ontwerp en fijn dat er meer groen komt.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Onderstaand reageren wij op opmerkingen.

Myrle Bleumink

Fietsen voorrang op bussen:

Op de belangrijkste routes hebben de fietsers voorrang op de bus en het autoverkeer. Voor een overzicht van de kruisingen en daarbij horende routing verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

Oversteek voor fietsers op de Dreef vanaf de ventweg:

Aan de oostzijde van de Dreef kunnen de fietsers straks in twee richtingen rijden, ook op de ventweg. Voor de uitwerking van de Dreef verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

82 **Rover inspraakreactie Houtplein/Tempeliersstraat**

2018-11-06

Beste gemeente Haarlem,

In 2019 wil de gemeente het Houtplein en de Tempeliersstraat herinrichten.

Rover-afdeling Haarlem en Omstreken geeft graag advies over het Voorlopig Ontwerp.

Rover ondersteunt van harte de hoofdlijnen van het Voorlopig Ontwerp, met name:

- Het weren van de 600 doorgaande auto's per uur waardoor er ruimte komt voor verblijfskwaliteit.
- Het is goed voor de voetganger met de doorgetrokken grindpromenade vanaf de Dreef.
- Het is goed voor het fietsverkeer doordat de Tempeliersstraat ruimer kan worden, de fietspaden op
- het Houtplein op de juiste plek liggen en doorgaand autoverkeer eruit is gehaald.
- Voor het OV is het een verbetering doordat alle haltes bij elkaar liggen.
- En de Tempeliersstraat wordt een stuk leefbaarder dan hij nu is.

Onze adviezen

Omdat de bussen geen vaste stopplek krijgen en de drukke haltes op het Houtplein erg lang worden, is er speciale aandacht voor het halteontwerp nodig.

1. Uiteraard verwachten we inrichting van de haltes volgens de RNet normen uit het handboek (<https://www.rnet.nl/handboek>, hoofdstuk 3 en bijlagen). Met abri's met normale diepte (dus niet die smalle

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze en wij bedanken voor uw uitgebreide advies.

Léon Tebbens namens Rover

Onderstaand onze reactie op uw uitgebrachte adviezen:

Adviseur Verkeer, Vervoer en Ruimte
Rover Reizigersvereniging

1. U verwacht dat haltes conform RNet normen worden ingericht. Wij kunnen bevestigingen dat de haltes in principe voldoen aan de RNet normen. Mocht er op punten niet voldaan kunnen worden aan de RNet normen (bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek) dan is er gemotiveerd afgeweken.
2. U geeft aan dat bij de haltekom westzijde Houtplein het belangrijk is dat er over voldoende lengte abri's komen, omdat je je als reiziger niet precies weet waar de bussen



zoals op de Gedempte Oudegracht), zowel aan de westkant ivm grote aantal reizigers die instappen in de spits, als aan oostkant ivm de westelijke regenwind die inwaait.

2. Bij de haltekom westzijde Houtplein is het belangrijk dat er over voldoende lengteabri's komen, omdat je je als reiziger niet precies weet waar de bussen gaan stoppen. In de praktijk komen 346 en 356 vaak tegelijk aan. Uit onze waarneming staan er op dit moment 25-30 mensen te wachten per "keer". Rekening houdend met groei komen we op het volgende voorstel
 - op de kop een RNetabri met 8 stramienen (=40 personen)
 - tussen Lorentzplein en Wijde Geldelozepad nogmaals eenabri met minimaal 4 stramienen (=20)
 - op de kop van de halte een 8-regelig vertrektijdendisplay. 8 regels zijn minimaal nodig om de minder frequente lijnen 3 en 80 ook weer te geven. Zes regels is te weinig.
 - halverwege de halte nog een 8-regelig vertrektijdendisplay, zodat reizigers niet helemaal de grote afstand naar de kop van de halte hoeven te lopen om de vertrektijden te zien.
3. Haltekom oostzijde heeft minder instappers en bussen halteren hier korter. Daarom kunnen kleinereabri's geplaatst worden.
 - een RNetabri met 4 stramienen
 - 8 regelig display
4. De haltekom Dreef:
 - een RNetabri met 4 stramienen
 - één 4-regelig vertrektijdendisplay volstaat
5. De halte op de Dreef is noodzaak en daar zijn we het mee eens, echter we vinden hem in het VO te ver weg liggen. Daardoor is de halte niet te zien vanaf de bushaltes op het Houtplein (westzijde). We zien mogelijkheden om hier iets aan te doen door de inrit naar de parallelweg om te wisselen met de halte. Leg de inrit zuidelijk van de halte zodat de halte zo noordelijk mogelijk kan komen. Er ontstaat dan weliswaar een kort stukje doodlopende parallelweg van ongeveer 2 parkeerplaatsen, maar dat zie je elders ook wel in de stad.
6. Wat we ook graag anders zien is de looproute tussen de halte op Houtplein-west en de Dreef-halte. In het VO loop je vast op de fietspaden en de inrit naar de parallelweg, zie blauwe pijl in de tekening. Wellicht kan het noord-zuid fietspad iets (schuin) verlegd worden?
7. Graag zouden we het hele kleine stukje één richting fietspad (groen omcirkeld) twee richtingen maken. Want reizigers die hun fiets gestald hebben nabij de Dreef halte gaan daar fietsen. En in de toekomst is doortrekken van het tweerichtingen fietspad vanaf La Place in de Hout via de parallelweg dan makkelijk mogelijk.
8. Fietsenrekken. In het VO kunnen we rondom de haltes niet meer dan 30 ingetekende rekken ontdekken. Graag zien we meer rekken rondom de haltes, om wildparkeren te voorkomen. Ook bij de Dreef halte.
9. Tenslotte nog wat overige opmerkingen/onzekerheden:
 - Blijft het verkeerslicht op de Houtbrug Noordzijde? Graag behouden zodat lijn 3 hier vlot door kan blijven rijden, met KAR beïnvloeding kan de reistijdverlenging van de omrijroute in de andere richting gecompenseerd worden.
 - Kan lijn 3 makkelijk de Houtbrug op draaien (haaiantanden fietsers iets terugleggen)?
 - Licht zuidelijk van de Houtbrug de fietsstraat in de voorrang? Het doorlopende rode asfalt suggereert dit, maar haaiantanden / verhoogd kruisingsvlak ontbreken echter in de tekening.
 - Hoe voorkomen we dat vrachtwagens de haltekom gaan misbruiken voor laden en lossen?
 - Graag géén relingen plaatsen bij de haltes omdat daar fietsen aan vastgemaakt worden.
 - Is de situatie op de hoek Tempeliersstraat/Van Eedenstraat veilig genoeg? Vanwege rechtdoor gaande fietsers vs rechts afslaande bussen lijkt een stukje vrij fietspad verstandig (zoals in huidige situatie). Ook de zebra met middeneiland lijkt niet nodig omdat er een verkeerslichteninstallatie is.
 - Ipv een verhoogde halteperron kan ook gekozen worden voor een iets verdiepte haltekom, zoals op het stationsplein. Dit maakt de halte mooi gelijkvloers toegankelijk.
 - Zorg voor een voldoende hoog lichtniveau op het plein ivm sociale veiligheid.
 - Maak de begroeiing niet te hoog ivm sociale veiligheid.

Mochten er vragen zijn, bel/email/whatapp/tweet gerust!

Met warme groet,

Namens Rover Haarlem

gaan stoppen. De haltes worden zodanig ingericht dat deze overzichtelijk en duidelijk zijn voor passagiers. Aan de oostzijde wordt een 8 stramienabri aangelegd en aan de westzijde een 6 stramienabri.

3. U geeft aan dat de haltekom oostzijde minder instappers heeft en bussen halteren hier korter. Daarom kunnen kleinereabri's geplaatst worden.
4. De haltekom Dreef:
 - een RNetabri met 4 stramienen
 - één 4-regelig vertrektijdendisplay volstaatDe dreef wordt uitgevoerd met een 3 stramienenabri i.v.m. beperkt beschikbare ruimte.
5. U geeft aan dat u de halte op de Dreef noodzakelijk acht echter we vinden hem in het VO te ver weg liggen. Daardoor is de halte niet te zien vanaf de bushaltes op het Houtplein (westzijde). U ziet mogelijkheden om hier iets aan te doen door de inrit naar de parallelweg om te wisselen met de halte. Leg de inrit zuidelijk van de halte zodat de halte zo noordelijk mogelijk kan komen. Er ontstaat dan weliswaar een kort stukje doodlopende parallelweg van ongeveer 2 parkeerplaatsen, maar dat zie je elders ook wel in de stad. Wij hebben uw advies gehonoreerd. De inrit voor de ventweg van de Dreef is opgeschoven naar het zuiden zodat er voldoende ruimte is voor deabri van de Dreef zie ook het Definitief Ontwerp.
6. Wat we ook graag anders zien is de looproute tussen de halte op Houtplein-west en de Dreef-halte. In het VO loop je vast op de fietspaden en de inrit naar de parallelweg, zie blauwe pijl in de tekening. Wellicht kan het noord-zuid fietspad iets (schuin) verlegd worden? Op basis van uw advies is in het definitief ontwerp meer voetpad aangelegd om richting de halte op de Dreef te wandelen.
7. Graag zouden we het hele kleine stukje één richting fietspad (groen omcirkeld) twee richtingen maken. Want reizigers die hun fiets gestald hebben nabij de Dreef halte gaan daar fietsen. En in de toekomst is doortrekken van het twee richtingen fietspad vanaf La Place in de Hout via de parallelweg dan makkelijk mogelijk. Er is een



nadrukkelijke en bewuste keuze gemaakt om fietsers op de noord-zuid relatie op Houtplein per rijrichting te scheiden en geen tweerichtingsfietspad toe te passen. Dat is ook het verzoek geweest van de Fietsersbond. Het is een belangrijk punt omdat hiermee ook het conflict tussen bussen en fietsers bij de kruising Houtplein-Tempeliersstraat ongeregeld kan blijven met voorrang voor fietsers en voetgangers.

8. U geeft aan meer fietsenrekken rondom de haltes te wensen. In het Bestuurlijk DO zijn meer fietsenrekken opgenomen op het Houtplein en omliggende straten. Voor een specifieke weergave van alle locaties van fietsenrekken verwijzen we u naar de Overzichtstekening van het Definitieve Ontwerp.

Onderstaand de toelichting op u vragen bij punt 9:

1. Blijft het verkeerslicht op de Houtbrug Noordzijde? Graag behouden zodat lijn 3 hier vlot door kan blijven rijden, met KAR beïnvloeding kan de reistijdverlenging van de omrijdroute in de andere richting gecompenseerd worden.
Het verkeerslicht valt buiten de scope van dit project. Dit verkeerslicht aan de Noordzijde van de Houtbrug wordt behouden.
2. Kan lijn 3 makkelijk de Houtbrug op draaien (haaiantanden fietsers iets terugleggen)?
Ja met het verkeerskundig ontwerp zijn de draaicirkels van de bussen geanalyseerd.
3. Ligt zuidelijk van de Houtbrug de fietsstraat in de voorrang? Het doorlopende rode asfalt suggereert dit, maar haaiantanden / verhoogd kruisingsvlak ontbreken echter in de tekening. Ja, de fietsstraat ligt in de voorrang. Daarvoor wordt ook de bijbehorende markering aangebracht.
4. Hoe voorkomen we dat vrachtwagens de haltekom gaan misbruiken voor laden en lossen?
Dit zal de gemeente middels handhaving tegengaan.
5. Graag géén relingen plaatsen bij de haltes omdat daar fietsen aan vastgemaakt worden. In het ontwerp zijn geen relingen ter plaatse van de haltes opgenomen.
6. Is de situatie op de hoek Tempeliersstraat/Van Eedenstraat veilig genoeg? Vanwege rechtdoor gaande fietsers



versus rechts afslaande bussen lijkt een stukje vrij fietspad verstandig (zoals in huidige situatie). Ook de zebra met midden eiland lijkt niet nodig omdat er een verkeerslichteninstallatie is. In tegenstelling tot het eerdere ontwerp is er alsnog voor gekozen om de kruising Tempeliersstraat-Van Eedenstraat niet aan te passen anders dan nodig voor de gewijzigde routing (auto's mogen Tempeliersstraat vanaf de Van Eedenstraat niet meer inrijden). Hiervoor zullen kleine aanpassingen aan markering en bewegwijzering worden gemaakt.

7. In plaats van een verhoogde halteperron kan ook gekozen worden voor een iets verdiepte haltekom, zoals op het stationsplein. Dit maakt de halte mooi gelijkvloers toegankelijk. In verband met de inpassing van de halte op het plein en de eisen vanuit RNet is gekozen voor een verhoogd halteperron.
8. Zorg voor een voldoende hoog lichtniveau op het plein i.v.m. sociale veiligheid. Sociale veiligheid is een belangrijk speerpunt van het ontwerp. Er is een ontwerp van de verlichting op het plein gemaakt.
9. Maak de begroeiing niet te hoog i.v.m. sociale veiligheid. De begroeiing op het Houtplein is een combinatie van bomen met kwalitatief hoogwaardige onderbeplanting

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

83 Wij zijn voor een goede ontsluiting van de binnenstad door OV. Maar de Rustenburglaan is niet geschikt voor het intensieve zware busverkeer dat nu door de straat rijdt. Dat is o.a. te merken aan trillingen in ons huis. Als gevolg hiervan hebben wij scheuren in plafonds en muren gekregen. Daarnaast veroorzaakt het intensieve busverkeer veel roet uitstoot en andere luchtvervuiling.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

B. Bijl en L. Ory

De Rustenburgerlaan behoort niet tot het plangebied van de herinrichting Houtplein e.o. Een project ter verbetering van bushaltes op de Rustenburgerlaan is in voorbereiding. Om overlast zoveel mogelijk te beperken heeft het onze voorkeur om de uitvoering van dit project te laten samenvallen met de uitvoering van het Houtplein. Eventuele bezwaren of zienswijzen met betrekking tot de inrichting van de haltes kunt u kenbaar maken in het kader van het participatie en inspraak proces van dit project.



Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

84 Naar aanleiding van uw brief van 27 september 2018 met als onderwerp "Inspraak herinrichting Houtplein e.o." en de daarin opgenomen mogelijkheid om te reageren op het voorlopig ontwerp, maak ik graag gebruik om mijn zienswijze aan u kenbaar te maken. Zoals u weet is er in het kader van de herinrichting van het Houtplein kort geleden een onderzoek uitgevoerd door een aantal bewoners van het Wijde Geldelozeapad, naar de wensen van de bewoners van het Wijde Geldelozeapad. Het onderzoek richtte zich op gewenste rijrichting op het Wijde Geldelozeapad, een paal in de straat voor alleen bestemmingsverkeer, en het behoud van de authenticiteit en het groen in de straat. Over de resultaten van het onderzoek bent u recentelijk geïnformeerd door de bewoners die het onderzoek hebben uitgevoerd. Zie bijlage voor het onderzoek en de resultaten van het onderzoek. Mijn zienswijze in het kader van de herinrichting van het Houtplein is als volgt: 1. Behoud de huidige rijrichting op het Wijde Geldelozeapad; 2. Plaats een paal in de straat zodat alleen bestemmingsverkeer mogelijk wordt; 3. Behoud de authenticiteit van de straat en het aanwezige groen. Wat m.i. in ieder geval moet worden voorkomen is dat de straat gebruikt kan worden als sluiproute (toename van het autoverkeer met alle risico's voor de bewoners). Vooral voor de jonge gezinnen met kleine, op straat spelende kinderen, is dit niet acceptabel. Daarnaast leent de straat zich niet voor een verdere toename van het autoverkeer. Het is een zeer smalle straat die voor een automobilist niet overzichtelijk is. De straat zou juist autoluw moeten worden gemaakt (alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer). Dit sluit ook beter aan bij de ontspannen sfeer die van het heringerichte Houtplein uit moet gaan. Aandacht voor de wandelaar en voorzien van veel groen, zoals zichtbaar gemaakt met de bijlage bij uw brief.	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Voor de rijrichting op het Wijde Geldelozeapad kunnen we u mededelen dat er naar aanleiding van diverse reacties op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozeapad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozeapad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving. Daarnaast verzoekt u om een paal in de straat te plaatsen zodat alleen bestemmingsverkeer mogelijk wordt. Met de keuze om de huidige rijrichting op het Wijde Geldelozeapad toch in stand te houden en het mogelijk maken om vanuit de Wagenweg linksaf te slaan, is de kans op sluiptverkeer op het Wijde Geldelozeapad minimaal. Een paaltje is dan alleen hinderlijk voor bewoners en gevaarlijk voor fietsers. Tot slot geeft u aan dat u streeft naar behoud van de authenticiteit van de straat en het aanwezige groen. De gemeente Haarlem streeft dit ook na. Voor de uitwerking van het groen verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. Voor het versterken van de authenticiteit is gekozen voor materialisatie die aansluit op de Dreef en het centrumgebied. Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.	Lex van der Burgh
85 Allereerst willen wij de gemeente Haarlem hartelijk danken voor de constructieve gesprekken met de Vervoerregio Amsterdam en alle andere partners, om gezamenlijk tot dit voorlopig ontwerp te komen. Op hoofdlijnen is de Vervoerregio dan ook tevreden met dit ontwerp. Onderstaand vindt u allereerst een aantal inhoudelijke opmerkingen, vervolgens gaan we in op de verdere uitwerking van het ontwerp en de tijdelijke situatie. • Locatie en vormgeving bushaltes: Wij ondersteunen de keuze voor een zo compact mogelijk ontwerp van de haltes op het Houtplein. Uit oogpunt van reizigers en vanuit verkeersveiligheid is dit de beste oplossing. Punt van aandacht is situering van bomen en straatmeubilair. Indien deze te dicht op de haltes staan, dan belemmert dit de in- en uitstap en wordt mogelijk ook niet voldaan aan de wettelijke eisen met betrekking tot toegankelijkheid voor minder validen. • Omvang/lengte van de haltes: Wij begrijpen dat de ruimte op het Houtplein beperkt is. De halte stad-uit is daarom te kort om alle bussen op het Houtplein te kunnen afwikkelen. U hebt voor enkele lijnen (340 en 50) een	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij onze reactie op de door u ingediende opmerkingen. • Locatie en vormgeving bushaltes: U geeft aan dat de situering van bomen en straatmeubilair een punt van aandacht is. Indien deze te dicht op de haltes staan, dan belemmert dit de in- en uitstap en wordt mogelijk ook niet voldaan aan de wettelijke eisen met betrekking tot toegankelijkheid voor minder validen. De	Vervoerregio Amsterdam, ondertekend door Sharon A.M. Dijkma



alternatief gevonden op de Dreef, een goede oplossing. Daarbij moet worden aangetekend dat de halte in het voorlopig ontwerp aan de krappe kant lijkt. Het is te verwachten dat lijn 340 in de toekomst met gelede bussen (18m) zal gaan rijden. Het is wenselijk om daar in het ontwerp rekening mee te houden. Ook voor deze halte geldt dat de situering van bomen en straatmeubilair punt van aandacht is.

- Rijbaanbreedte en boogstralen: aandachtspunt bij de verdere uitwerking is dat het ontwerp zodanig dient te worden voorgegeven dat bussen vlot en veilig kunnen aan- en afrijden.
- Toekomstvastheid: de concessie Amstelland-Meerlanden loopt tot 2028. De verdere toekomst is onzeker qua lijnvoering, frequenties en type voertuigen. Daarover gaan we te zijner tijd graag met u in gesprek. Voor nu willen we u vragen om eventuele uitbreiding van haltes in de toekomst niet onmogelijk te maken, bijvoorbeeld op de Dreef of Frederikspark.
- Kruising Tempeliersstraat/Houtplein: wij hebben zorgen over deze kruising. De voorgestelde voorrang voor fietsers en voetgangers leidt tot opstoppen voor de bus en daarmee niet alleen tot rijtijdsverlies voor het openbaar vervoer, maar ook voor een verminderde verkeersveiligheid. Wij vragen u de voorrangssituatie aan te passen ten gunste van de bus en de verkeersveiligheid en geven u ter overweging mee een verkeersregelinstantie te plaatsen.

We vertrouwen erop dat u bovengenoemde aspecten meeneemt in de overwegingen om tot een definitief ontwerp te komen. De Vervoerregio denkt graag mee in dit proces. Daarnaast willen wij u graag wijzen op de uitvoeringsfase van dit project. Zoals bekend maken veel buslijnen gebruik van deze route.

Tijdens de aanleg van de nieuwe situatie, is het belangrijk om de doorstroming van het openbaar vervoer te waarborgen. Dat is op deze locatie niet bepaald eenvoudig, omdat alternatieven niet of nauwelijks voorhanden zijn. Wij adviseren dan ook om bij het uitwerken van het ontwerp en in de aanbestedingsfase, aandacht te besteden aan faseringen en het stimuleren van de uitvoerende partij om de hinder zoveel als mogelijk te beperken. De Vervoerregio denkt hierover graag met u mee, eventueel in samenspraak met Connexxion en de provincie Noord-Holland.

gemeente erkent dit probleem en houdt hier rekening mee met het inrichten van de openbare ruimte in de omgeving van haltes.

- Omvang/lengte van de haltes: U geeft aan dat de ruimte op het Houtplein beperkt is. De halte stad-uit is daarom te kort om alle bussen op het Houtplein te kunnen afwikkelen. U hebt voor enkele lijnen (340 en 50) een alternatief gevonden op de Dreef, een goede oplossing. Daarbij moet worden aangetekend dat de halte in het voorlopig ontwerp aan de krappe kant lijkt. Het is te verwachten dat lijn 340 in de toekomst met gelede bussen (18m) zal gaan rijden. Het is wenselijk om daar in het ontwerp rekening mee te houden. Wij delen uw zorg, er is eenabri van 3 stramienen op de Dreef geplaatst. Op het Houtplein wordt eenabri van 6 stramienen geplaatst (stad uit).
- Rijbaanbreedte en boogstralen: U geeft aan dat bij de verdere uitwerking het ontwerp zodanig dient te worden vormgegeven dat bussen vlot en veilig kunnen aan- en afrijden. Uw aandachtspunt is meegenomen in het Definitief Ontwerp. De haltes zijn zodanig ingericht dat bussen veilig kunnen vertrekken. Met het scheiden van de rijbaan voor fietsers wordt het Houtplein een stuk overzichtelijker voor fietser en buschauffeur.
- Toekomstvastheid: U geeft aan dat de concessie Amstelland-Meerlanden loopt tot 2028. De verdere toekomst is onzeker qua lijnvoering, frequenties en type voertuigen. Daarover gaan we te zijner tijd graag met u in gesprek. Voor nu willen we u vragen om eventuele uitbreiding van haltes in de toekomst niet onmogelijk te maken, bijvoorbeeld op de Dreef of Frederikspark. In het huidige ontwerp is eventuele uitbreiding van haltes op de Dreef of Frederikspark niet opgenomen.
- Kruising Tempeliersstraat/Houtplein: wij hebben zorgen over deze kruising. De voorgestelde voorrang voor fietsers en voetgangers leidt tot opstoppen voor de bus en daarmee niet alleen tot rijtijdsverlies voor het openbaar vervoer, maar ook voor een verminderde verkeersveiligheid. Wij vragen u de voorrangssituatie aan te passen ten gunste van de bus en de verkeersveiligheid en geven u ter overweging mee een verkeersregelinstantie te plaatsen. In de voorrangssituatie bij de kruising Tempeliersstraat-Houtplein is nadrukkelijk gekozen voor de verkeersveiligheid. Echter, in



tegenstelling tot de door u genoemde keuze, heeft dit geresulteerd in een keuze voor voorrang voor noord-zuid fietsers en voetgangers. Deze keuze vloeit voort uit de rijrichtingen (fietsers en voetgangers vervolgen de weg rechtdoor) en kwetsbaarheid van de zwakkere verkeersdeelnemer waarbij het gewenst is dat de bestuurders van de zwaarste voertuigen (de bussen) gedwongen worden voorzichtig te handelen en geen voorrang kunnen afdwingen. Op verzoek van de provincie Noord-Holland is door een onafhankelijke derde een aanvullend onderzoek gedaan naar het al dan niet verbeteren van de doorstroming van de bus in het plan als geheel. Daaruit is naar voren gekomen dat de doorstroming inderdaad verbeterd wordt. Daarnaast ondersteunt deze derde partij de keuze van de gemeente, de verkeerspolitie en de verkeerskundig adviseur van de gemeente voor voorrang voor fietsers en voetgangers.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

86 Onze hoofdopmerkingen zijn:

1. Het heeft onze voorkeur dat het afslaande busverkeer op de route Houtplein – Tempeliersstraat voorrang krijgt. Het gevolg is dat recht afslaande auto's vanaf de noordzijde van het Houtplein naar de Tempeliersstraat, alsmede de fietsers van noord naar zuid voorrang moeten verlenen aan de bussen. Voor de uniformiteit in het ontwerp dient dit dan ook te gelden voor de voetgangers. Ons voorstel is dan ook om de zebra aan de oostzijde van de Tempeliersstraat te vervangen door kanalisatiestrepen. Naar onze mening zijn er tussen de (afslaande) bussen genoeg hiaten voor de fietsers, voetgangers en recht afslaande auto's vanaf de noordzijde van het Houtplein om het kruispunt vlot en veilig te passeren. Mede doordat er in de Tempeliersstraat geen (vracht)auto's meer mogen rijden in oostelijke richting en in westelijke richting alleen bestemmingsverkeer mag rijden. Een situatie waarbij de fietsstroom voorrang heeft zal ertoe leiden dat de fietsstroom het kruispunt zonder af te remmen zal passeren. Denk daarbij ook aan e-bikes, speed-pedelacs en bromfietsers die het kruispunt met hogere snelheid zullen passeren dan overige fietsers. Daarbij is het niet ondenkbaar dat een situatie met voorrang voor de fietsstroom onveiliger is dan een situatie met voorrang voor de bus. Wellicht is het een optie om een verkeersveiligheidsaudit uit te laten voeren, met als doel antwoord te krijgen op de vraag welke voorrangssituatie de meest veilige oplossing biedt (in 2014 heeft RHDHV een audit uitgevoerd op het oude ontwerp). Tevens willen wij u in overweging geven om de ondergrondse infrastructuur geschikt te maken om in de toekomst verkeerslichten te plaatsen, mocht dit vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk zijn.
2. De route Frederikspark – Dreef wordt de doorgaande voorrangsroute voor het autoverkeer. Dan is het ook logisch om de fietsers, voetgangers alsmede het stad-uitgaande busverkeer voorrang te laten verlenen aan deze voorrangsroute. Als de oversteekplaatsen voor voetgangers (met kanalisatiestrepen) en fietsers worden gecombineerd met middengeleiders (extra wachtpunt), is de wachttijd voor deze verkeersdeelnemers op dit punt ook zonder zebrapad, beperkt.
3. Wij adviseren u dringend om de verkeerslichten op het kruispunt Gasthuisvest – Grote Houtstraat – Raamvest inclusief de huidige vormgeving te handhaven. Het grote voordeel hiervan is dat de verkeerslichten kunnen worden beïnvloed zodra er een bus van lijn 3 richting Schalkwijk zich aanmeldt. Bovendien ontstaan hierdoor voldoende hiaten voor het verkeer op het kruispunt Raamsingel – Houtplein – Gasthuissingel. Dit is ook gunstig

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

PNH -
Dhr. D. Jacobs

Uw zienswijze betreft een conceptversie welke u ook definitief heeft ingediend onder nr 102.

Ten eerste geeft u aan dat het uw voorkeur heeft dat afslaand busverkeer op de route Houtplein - Tempeliersstraat voorrang krijgt.

Antwoord: De veiligheidsaspecten die u beschrijft voor het kruispunt Tempelierstraat-Houtplein zijn inderdaad aan de orde. Maar de conclusie die in de zienswijze wordt getrokken, delen wij niet. Alles afwegende is de conclusie dat de gekozen oplossing met voorrang voor fietsers en voetgangers de voorkeur verdient. Een belangrijke aspect hierbij is de mogelijke kans op 'tweede bus' ongevallen (een fietser steekt over vlak achter een bus en kan een bus uit de andere richting niet zien en niet horen) die bij hogere snelheden voor de bussen groter is. Ook zal er bij voorrang voor de fietsers bij een ongeval veeleer sprake zal zijn van een fietser die tegen een bus aanrijdt dan een bus die een fietsers aanrijdt. In het eerste geval is kans op ernstig letsel kleiner. In relatie tot de hiervoor genoemde veiligheidsaspecten zal de bus ook dan niet op snelheid door kunnen rijden. Deze keuze wordt ondersteund door de



voor de bussen van lijn 3 richting het NS-station Haarlem die op deze route gaan rijden die anders geconfronteerd worden met een oneindige stroom fietsers richting het zuiden waaraan voorrang moet worden verleend.

4. Het VO voorziet, op het lange halteperron van de bussen aan de oostzijde van het Houtplein, in een aantal nieuwe bomen. Wij zijn blij met deze verfraaiing van het Houtplein, maar wijzen u erop dat de obstakelvrije zone van een halte moet minimaal 2 meter zijn (zie CROW publicatie 219c: Toegankelijkheid collectief personenvervoer - bussen). Wij stellen voor om de bomen ca. 1 meter oostelijker te plaatsen (en daarmee ook het achterliggende fietspad).
5. Wij zijn akkoord met de voorgestelde locatie van de halte Dreef en de uitvoering met halteren op de rijbaan. Om voldoende toekomstvast te zijn, moet de haltelengte tenminste 30 meter zijn.
6. Tot slot vragen wij uw aandacht voor de afwikkeling van de bromfietzers over het Houtplein alsmede de situering van de laad- en losplaatsen voor vrachtauto's. Wij gaan er vanuit dat er geen bromfietzers over de vrije busbaan en de bushaltes mogen rijden. Dit betekent dat er voor de bromfietzers goede alternatieven moeten worden gevonden, bijvoorbeeld via de nieuw aan te leggen fietspaden op het Houtplein. Tevens verzoeken wij u om de laad- en losplaatsen voor vrachtauto's zodanig te situeren in het plangebied, dat dit geen hinder heeft voor de doorstroming van het busverkeer.

De consequentie van dit VO is dat buslijn 3 richting Haarlem-Noord niet meer over het noordelijke deel van het Houtplein kan rijden. Deze bussen moeten dan vanaf het Houtplein eerst linksaf rijden naar de Tempeliersstraat om vervolgens via de Raamsingel weer de oude route via de Gasthuissingel te kunnen oppakken. Hierdoor ontstaat per rit een rijtijdtoename van 3 minuten, waardoor de exploitatiekosten voor het openbaar vervoer voor de provincie met ongeveer € 60.000,- per jaar toenemen.

onafhankelijke deskundige derde die op uw verzoek is ingeschakeld.

Uw tweede punt betreft de route Frederikspark - Dreef waarbij voorrang wordt gegeven aan autoverkeer.

Antwoord: Voor de kruising Frederikspark-Dreef-Houtplein zal de voorrang duidelijk worden vormgegeven, dus geen voorrang voor voetgangers (**geen zebrapad**) of fietsers voor de oversteek van Dreef of Frederikspark.

Uw derde punt betreft de verkeerslichten op het kruispunt Gasthuisvest - Grote Houtstraat - Raamvest waarbij u vraagt om behoud van de huidige situatie. Antwoord: Wij kunnen u mededelen dat deze kruising in de huidige staat behouden blijft. NB. Deze kruising valt buiten de scope van dit project.

In uw vierde punt verwijst u naar het behoud van de obstakel vrije zone nabij bushaltes.

Antwoord: De richtlijnen van R-net voor de inrichting van de haltes hanteren wij als startpunt voor het ontwerp. Daarmee voldoen wij aan uw verzoek.

In uw vijfde punt beschrijft u dat u akkoord bent met de voorgestelde locatie van de halte Dreef en de uitvoering met halteren op de rijbaan. Daarbij geeft u aan dat de haltelengte tenminste 30 m moet zijn.

Antwoord: Hier hebben wij aan voldaan.

Tot slot vraagt u aandacht voor de afwikkeling van bromfietzers over het Houtplein alsmede de situering van de laad- en losplaatsen voor vrachtauto's.

Antwoord: De bromfietzers zullen op Houtplein toegelaten worden op de fietspaden en niet worden toegestaan op de busbaan. De posities van de laad- en losplaatsen zijn weergegeven in het Definitieve Ontwerp.

U geeft aan dat de consequentie van dit VO is dat buslijn 3 richting Haarlem-Noord niet meer over het noordelijke deel van het Houtplein kan rijden. Deze bussen moeten dan vanaf het Houtplein eerst linksaf rijden naar de Tempeliersstraat om vervolgens via de Raamsingel weer de oude route via de Gasthuissingel te kunnen oppakken. Hierdoor ontstaat per rit een rijtijdtoename van 3 minuten, waardoor de exploitatiekosten voor het openbaar vervoer voor de provincie met ongeveer € 60.000,- per jaar toenemen. Antwoord: Deze extra exploitatiekosten worden (gedeeltelijk) gecompenseerd door onze wijzigingen



op het VO waardoor de rijtijd op andere buslijnen die hier rijden in opdracht van de provincie Noord-Holland, lager worden. Bovendien wordt dan de betrouwbaarheid van de dienstregeling op alle buslijnen verbeterd.

Op basis van uw zienswijze is de routing van de bus herzien. In het verkeerskundig ontwerp van het Bestuurlijk DO is de gewijzigde routing van de bussen opgenomen.

Op uw verzoek is door een onafhankelijke derde een aanvullend onderzoek gedaan naar het al dan niet verbeteren van de doorstroming van de bus in het plan als geheel. Daaruit is naar voren gekomen dat de doorstroming inderdaad verbeterd wordt. Daarnaast ondersteunt deze derde partij de keuze van de gemeente, de verkeerspolitie en de verkeerskundig adviseur van de gemeente voor voorrang voor fietsers en voetgangers.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

87	Naar aanleiding van het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp Houtplein/Tempeliersstraat berichten wij u het volgende. De herinrichting van het Houtplein en de Tempeliersstraat zal naar onze mening een grote bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeerssituatie en de leefbaarheid in deze wijk. De volgende uitgangspunten in het plan waarderen wij zeer: • Reduceren van het doorgaand (sluip)verkeer over het Houtplein door het creëren van een knip in de verkeersroute op het Houtplein. Hier en in omliggende straten zal de verkeersdruk lager worden en wordt het voor het langzaam verkeer eenvoudiger en veiliger om over te steken. • Het verplaatsen van alle bushaltes uit de Tempeliersstraat naar het Houtplein om de leefbaarheid te verbeteren. • Het uitbreiden van de groenvoorzieningen en bomen om de verblijfskwaliteit in de wijk te verbeteren. We hebben er begrip voor dat de busroute van lijn 3 moet wijzigen omdat er op het noordelijk deel van het Houtplein geen ruimte meer is voor het busverkeer in 2 richtingen. Voor lijn 3 is in noordelijke rijrichting een alternatief gevonden in de vorm van de route Tempeliersstraat - Van Eedenstraat - Raamsingel - Gasthuissingel. Wel is het van belang dat de doorstroming van het verkeer op de Raamsingel gewaarborgd is, ook bij de kruising met de Grote Houtbrug. De hiervoor genoemde maatregelen leiden tot een lagere verkeersdruk op de Tempeliersstraat, het Houtplein en het Frederikspark. We denken dat het daardoor niet nodig is om hier op alle kruispunten zebrapaden aan te leggen. Zeker in combinatie met fietspaden ontstaat een ingewikkelde combinatie van voorrangsituaties die de verkeersveiligheid niet ten goede komt. In het huidige ontwerp hebben fietsers en voetgangers op de ene locatie wel voorrang en op een andere locatie niet. We willen u voorstellen een eenduidige verkeerssituatie te hanteren waarbij het langzaam verkeer voorrang verleent aan het gemotoriseerde verkeer op de hoofdroutes. In plaats van een zebrapad is bij het nog beperkte verkeer een oversteekplaats met kanalisatiestreven en middengeleider voldoende. Door de afsluiting van de Tempeliersstraat voor doorgaand verkeer, mag verwacht worden dat het verkeer op de Van Eedenstraat iets drukker wordt. Door op de Tempeliersstraat een aparte rechtsafstrook toe te voegen, kan de doorstroming van het autoverkeer op de Van Eedenstraat worden verbeterd. Op dit moment wordt bij rechtsafslaand busverkeer ook al het verkeer op de Van Eedenstraat stilgezet, terwijl het verkeer in zuidelijk richting niet conflicteert met dit busverkeer. De extra rechtsafstrook kan gerealiseerd worden in plaats van de ontworpen bredere middengeleider. Omdat de voetgangersoversteek hier is geregeld met verkeerslichten, kunnen voetgangers de Tempeliersstraat altijd in één keer oversteken en is een brede middengeleider niet nodig.	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Onderstaand onze reactie op de door u ingediende aanbevelingen. U geeft aan er begrip voor te hebben dat de busroute van lijn 3 moet wijzigen omdat er op het noordelijk deel van het Houtplein geen ruimte meer is voor het busverkeer in 2 richtingen. Voor lijn 3 is in noordelijke rijrichting een alternatief gevonden in de vorm van de route Tempeliersstraat - Van Eedenstraat - Raamsingel - Gasthuissingel. Wel is het van belang dat de doorstroming van het verkeer op de Raamsingel gewaarborgd is, ook bij de kruising met de Grote Houtbrug. De inrichting van de kruising Raamsingel-Grote Houtbrug is weergegeven in het DO. Een onderbouwing van de gemaakte keuzes zijn beschreven in de verkeerskundige onderbouwing. Daarnaast draagt ook hier de vermindering van doorgaand verkeer bij aan de doorstroming voor het verkeer dat hier blijft of gaat (bus lijn 3) rijden. De bus route van Lijn 3 wordt beperkt aangepast. Lijn 3 zal vanuit Schalkwijk naar IJmuiden gaan omrijden via de Tempeliersstraat en de Raamsingel omdat er op het noordelijke deel van het Houtplein in noordelijke rijrichting alleen nog fietsers rijden. Van IJmuiden	Connexxion - Remmelt-Jan Oosting
----	---	--	---



Op het kruispunt Gasthuisvest - Grote Houtstraat - Grote Houtbrug verdwijnt volgens het ontwerp de verkeerslichtenregeling. We verwachten dat dit leidt tot een slechtere doorstroming op buslijn 3 door de intensieve stroom voetgangers en fietsers die hier de Gasthuisvest oversteken. We verzoeken u de bestaande verkeerslichtenregeling te handhaven. Tevens verzoeken we u de kruising te verruimen zodat buslijn 3 (en ander verkeer) linksaf kan blijven slaan vanaf de Gasthuisvest richting het Houtplein.

Op het Houtplein komen aan weerskanten de halteperons voor de diverse buslijnen. De nu ingetekende perons zijn door de geplaatste bomen, abri's en dergelijk niet breed genoeg. Op deze manier is er voor reizigers die met hun rolstoel willen in- of uitstappen onvoldoende manoeuvreerruimte op het perron. De vrije ruimte op het perron dient tenminste 2 meter breed te zijn naast de breedte die nodig is voor bomen, abri's en dergelijke. Hierdoor wordt ook voorkomen dat de busreizigers in conflict komen met de fietsers op het nabijgelegen fietspad. Tevens verzoeken we u om nabij de halteperons zoveel mogelijk ruimte te benutten voor het fietsparkeren. Dat beperkt de overlast van 'wild' geparkeerde fietsen.

Tenslotte merken we op dat op de Dreef naar onze mening kan worden volstaan met een halteperron zonder haltekomp. De beschikbare ruimte kan ons inziens beter worden benut voor een voldoende lang halteperron van 30 meter.

Connexxion wil graag bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in de stad, vandaar dat wij de komende jaren fors zullen investeren in de inzet van elektrisch aangedreven lijnbussen.

naar Schalkwijk blijft de huidige route voor lijn 3 gelijk. De haltes van lijn 3 blijven op het Houtplein gelegen.

U geeft aan dat u het niet nodig acht om op alle kruispunten zebrapaden aan te leggen. Daarbij stelt u voor om een eenduidige verkeerssituatie te hanteren waarbij het langzaam verkeer voorrang verleent aan het gemotoriseerde verkeer op de hoofdroutes. In plaats van een zebrapad is bij het nog beperkte verkeer een oversteekplaats met kanalisatiestrepen en middengeleider voldoende. De genoemde eenduidigheid streven de gemeente Haarlem ook na. Het voorlopig ontwerp was inderdaad nog niet consistent op dit punt. In het Definitieve Ontwerp hebben fietsers en voetgangers of beiden voorrang of ze moeten beiden voorrang verlenen.

U geeft aan te verwachten dat door de afsluiting van de Tempeliersstraat voor doorgaand verkeer, het verkeer op de Van Eedenstraat iets drukker wordt. Door op de Tempeliersstraat een aparte rechtsafstrook toe te voegen, kan de doorstroming van het autoverkeer op de Van Eedenstraat worden verbeterd. Helaas is er op de Tempeliersstraat geen ruimte om een aparte rechtsafstrook te realiseren. Het is zeker niet mogelijk zonder grote aanpassing van de gehele kruising. Omdat het financieel niet mogelijk is gebleken om aanpassing van de kruising in het project op te nemen, is hier ontwerptechnisch niet verder uitgewerkt.

U geeft aan dat op het kruispunt Gasthuisvest - Grote Houtstraat - Grote Houtbrug volgens het ontwerp de verkeerslichtenregeling verdwijnt. De kruising Gasthuisvest-Grote Houtstraat blijft vooralsnog geregeld met verkeerslichten en gelijk in vormgeving want hij valt buiten het project Houtplein.

U geeft aan dat de nu ingetekende perons op het Houtplein door de geplaatste bomen, abri's en dergelijk niet breed genoeg zijn. De abri's zijn conform de richtlijnen van R-Net ontworpen. Deze richtlijnen zijn altijd het startpunt voor het ontwerp geweest. Ten aanzien van de halte aan de Dreef zal tenminste 30 meter lengte krijgen en op de rijbaan worden gesitueerd.

Tevens verzoekt u om nabij de halteperons zoveel mogelijk ruimte te benutten voor het fiets parkeren. Dat beperkt de overlast van 'wild' geparkeerde fietsen. Op basis van ingediende zienswijze worden



een groot aantal fietsvoorzieningen op het Houtplein en omringende straten gerealiseerd. Voor de specifieke locaties van fietsenrekken verwijzen we u naar de plantekening (bijlage I) van het Definitief Ontwerp.

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 88** Dag in dag uit dendert een onafzienbare rij bussen door de Rustenburgerlaan. Vooral wanneer de Buitenrustbruggen open staan (en de bussen voor je huis dus ook stoppen) geeft dat veel lawaai-stank en roetoverlast. Overdag zitten buiten de spitsuren soms 1 of 2 passagiers in de enorme dubbeldekkers. Waarom niet op de stille uren minder of in elk geval kleinere (en dus ook schonere) bussen ingezet? Onze longen zullen er blij mee zijn!

Bedankt voor de door u ingediende zienswijze.

A.W. van Aanholt

De Rustenburgerlaan behoort niet tot het plangebied van de herinrichting Houtplein e.o. Een project ter verbetering van bushaltes op de Rustenburgerlaan is in voorbereiding. Om overlast zoveel mogelijk te beperken heeft het onze voorkeur om de uitvoering van dit project te laten samenvallen met de uitvoering van het Houtplein. Eventuele bezwaren of zienswijzen met betrekking tot de inrichting van de haltes kunt u kenbaar maken in het kader van het participatie en inspraak proces van dit project.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 89** Slecht plan want veel te veel vervuilende bussen door het centrum. Geen instelling van 30 km zone in wijk Welgelegen. Beter om de meeste bussen en zeker de dubbeldekkers te laten keren bij van de valk Hotel.

Bedankt voor de door u ingediende zienswijze.

J. Bijlhouwer

Helaas kunnen wij vanuit dit project geen maatregelen nemen i.v.m. de huidige busconcessie. In de stad gelden de busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met het openbaar vervoer te optimaliseren. In verband met de geldende concessies is het niet mogelijk om het aantal bussen die een bepaalde route rijden aan te passen. Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en



globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 90 De Dreefschool heeft grote moeite met het aantal (te) grote bussen die dagelijks rijden van Houtplein richting de uitvalswegen. 80% van onze leerlingen komt uit de binnenstad en Welgelegen. Zij verplaatsen zich op de fiets of lopend. Er ontstaat een grote mate van verkeersonveiligheid door dit intensieve busverkeer. Overigens zijn de meeste bussen buiten de spits leeg.

Bedankt voor de door u ingediende zienswijze.

J. van Marken
Dreefschool

Helaas kunnen wij vanuit dit project geen maatregelen nemen i.v.m. de huidige busconcessie. In de stad gelden de busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met het openbaar vervoer te optimaliseren. In verband met de geldende concessies is het niet mogelijk om het aantal bussen die een bepaalde route rijden aan te passen. Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

De doelstelling voor de herinrichting Houtplein is de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger te maken. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij het verkeersveiliger maken voor alle verkeersdeelnemers door verkeerstromen van elkaar te scheiden. Wij verwachten met de herinrichting een flinke verbetering te kunnen maken door het sterk terugdringen van het autoverkeer en het scheiden van verkeerstromen en daarmee recht te doen aan de doelstellingen van de SOR.

In het nieuwe ontwerp zijn diverse afwegingen gemaakt om de beperkte beschikbare ruimte te verdelen tussen de verschillende gebruikers. Veiligheid is daarbij primair.



Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

91 • Vermindering van het aantal bussen door de Rustenburgerlaan de XXL dubbeldekkers laten keren bij Van der Valk (Knooppunt Buitenrust). Bedankt voor de door u ingediende zienswijze. L. van Leeuwen

- Spreiding van buslijnen zodat andere wijken ook beter bereikbaar zijn.
- Instellen 30km zone op busroutes door het centrum en Welgelegen
- Een openbare ruimte met meer ruimte voor voetgangers en fietser, groen en waar het auto en busverkeer te gast is in plaats van andersom.
- Snelheids controles, camera op de busroutes.

De doelstelling voor de herinrichting Houtplein is de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger te maken. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij het verkeersveiliger maken voor alle verkeersdeelnemers door verkeerstromen van elkaar te scheiden. Wij verwachten met de herinrichting een flinke verbetering te kunnen maken door het sterk terugdringen van het autoverkeer en het scheiden van verkeerstromen en daarmee recht te doen aan de doelstellingen van de SOR.

In het nieuwe ontwerp zijn diverse afwegingen gemaakt om de beperkte beschikbare ruimte te verdelen tussen de verschillende gebruikers. Veiligheid is daarbij primair.

Helaas kunnen wij vanuit dit project geen maatregelen nemen i.v.m. de huidige busconcessie. In de stad gelden de busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met het openbaar vervoer te optimaliseren. In verband met de geldende concessies is het niet mogelijk om het aantal bussen die een bepaalde route rijden aan te passen. Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

In de busconcessies is een snelheidslimiet van 50 km/uur opgenomen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



92 Waarom moet het busstation weg uit Tempeliersstraat? Opleuken van het Houtplein is prima maar of dat nou lukt met een Schelpenpad en busstation? Ik vind een middenperron als bushalte op dit plein van 2 richtingen gevaarlijk.	Bedankt voor de door u ingediende zienswijze. R.P. van Vessem De huidige situatie in de Tempeliersstraat is risicovol voor fietsers die moeten manoeuvreren rondom de halterende bussen. Op het Houtplein zijn er in het nieuwe ontwerp geen weefbewegingen tussen bus en fiets meer nodig. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.
93 Er gaan nu al echt te veel bussen door de Rustenburgerlaan. Met de komst van de dubbeldekkerbussen is het nu echt overlast. Het huis trilt helemaal zeker bij het afremmen en optrekken bij het stoplicht. Het vergalt nu ons woonplezier. We woonde er altijd heel fijn. Helaas. Alsjeblieft wij rijden zelf een elektrische auto. Kunnen de stadbussen ook elektrisch worden?	Bedankt voor de door u ingediende zienswijze. S. Rijling De Rustenburgerlaan behoort niet tot het plangebied van de herinrichting Houtplein e.o. Een project ter verbetering van bushaltes op de Rustenburgerlaan is in voorbereiding. Om overlast zoveel mogelijk te beperken heeft het onze voorkeur om de uitvoering van dit project te laten samenvallen met de uitvoering van het Houtplein. Eventuele bezwaren of zienswijzen met betrekking tot de inrichting van de haltes kunt u kenbaar maken in het kader van het participatie en inspraak proces van dit project. In de loop van 2020 worden de huidige diesel en aardgasbussen vervangen door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.
94 De essentie van de bezwaren tegen het V.O. Houtplein bestaan uit het volgende: 1. Winkels/bedrijven aan de Wagenweg zijn in het V.O. uitsluitend nog vanaf het zuiden bereikbaar door via Van Eedenstraat en Lorentzplein te rijden (die aan het Houtplein zijn zelfs helemaal niet meer bereikbaar vanuit het Zuiden!). Dit betekent dat de traffic langs winkels/bedrijven zal opdrogen hetgeen naar onze verwachting desastreus zal uitwerken voor onze omzet. 2. Door deze slechte bereikbaarheid en het schrappen van parkeer- en laad- en losvakken wordt het toeleveren van voorraden ook zeer gecompliceerd. Het is zaak om het laden en lossen zo snel als mogelijk met de minst mogelijke overlast voor omwonenden en verkeer plaats blijft vinden. Ook zal het leiden tot extra omrijden van auto's en vrachtwagens, hetgeen meer risico's voor de fietsers en voetgangers tot gevolg zal hebben en bovendien extra milieu schade oplevert. Laten we de veiligheid van de chauffeur als laatste punt niet uit het oog verliezen, dicht bij de winkel zijn de afstanden kort en is gevaar voor 'insluipen, diefstal' en het onbemand achterlaten van de vrachtwagen het minst groot.	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij onze reactie op uw opmerkingen: Eko Plaza, Kees van Leijen 1. Bereikbaarheid Wagenweg: Wij begrijpen uw zorg omtrent uw bereikbaarheid in de Wagenweg. Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag



3. De winkels aan de westkant van het Houtplein zijn alleen nog bereikbaar door het rijden van een lus met scherpe bochten via Tempeliersstraat en Wijde Geldeloze pad. Ook daar voorzien wij dezelfde desastreuze gevolgen voor klandizie en toeleveringen en voor de veiligheid van de bewoners en van het verkeer. De grote vrachtwagens voor o.a. Ekoplaza en de beddenwinkel kunnen niet met goed fatsoen door het zeer smalle Wijde Geldeloze pad, waardoor toelevering de facto onmogelijk wordt gemaakt.

Oplossing:

1. Er is een vrij eenvoudige oplossing tegen deze grote problemen: zorg dat vanaf de Houtbrug auto- en vrachtverkeer toch richting het zuiden kan over Houtplein en Wagenweg.
2. Zorg dat aan het Houtplein de parkeer- en laad- en losvakken gehandhaafd blijven, door de afstand tussen de bomen voldoende groot te maken.
3. Wij begrijpen dat het verkeersplan beoogt om dit verkeer juist tegen te gaan (het wordt als "sluipverkeer" gezien). Om dit te bereiken kan deze route onaantrekkelijk gemaakt worden voor doorgaand verkeer door deze route als fietspad met "auto te gast" (30 km/uur) aan te leggen en voor auto's voor de Wagenweg een bocht te laten maken, zoals die er nu ook is, zodat het voor doorgaand fietsverkeer voldoende veilig blijft.

het verkeer straks ook linksafslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

2. Laden/lossen:

Er bevinden zich 4 locaties voor het laden en lossen van goederen op het Houtplein. Een locatie aan de noordkant van het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein.

3. Bereikbaarheid winkels westkant Houtplein: Door aanpassingen aan de routing t.o.v. het Voorlopig Ontwerp verwachten wij geen problemen met laden en lossen en het verliezen van klandizie.

Hierbij onze reactie op de door u benoemde oplossingen:

1. Uw eerste oplossing is gehonoreerd.
2. Er worden diverse laad en losplekken gerealiseerd. Zie punt 2 van onze reactie op uw opmerkingen.
3. In het ontwerp is geen ruimte om het autoverkeer naar de Wagenweg een bocht te laten maken.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



Aan
College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Haarlem
Postbus 3237
2001 DE Haarlem

Haarlem, 27 oktober 2018

Betreft: Bezwaar V.O. Houtplein 2018

Geachte College,

Voor ons ligt het plan dat is ingegeven door het verkeersstructuurplan van de Gemeente Haarlem voor het autoluw maken van het centrum.

In het Voorlopig Ontwerp Houtplein 2018 wordt geen recht gedaan aan de ondernemers die hun bedrijven in dit plangebied hebben.

Veel ondernemers die in het plangebied gevestigd zijn hebben bewust gekozen om zich buiten het centrum aan de doorgaande weg te vestigen, omdat ze daar over laad- en losplekken beschikken die nodig zijn voor de werkzaamheden van de ondernemingen. In het VO Houtplein 2018 zijn er plannen om de laad- en losplekken aan de Wagenweg te verwijderen. Dit zal resulteren in slechte bereikbaarheid van de ondernemingen die hier gevestigd zijn, hetgeen zal leiden tot slechtere mogelijkheid om de benodigde werkzaamheden voor de ondernemingen uit te voeren.

Wij, Trend Gordijnspecialist, zijn van mening dat de laad- en losplekken aan de Wagenweg moeten blijven bestaan. Wel vinden wij de veiligheid van het doorgaande verkeer en de omgeving belangrijk, dus hebben wij twee suggesties voor de indeling van de Wagenweg en de kruising op het Houtplein.

De Wagenweg zal het veiligst zijn als het verhoogde fietspad aan de oostzijde weggehaald wordt en de vrijgemaakte ruimte wordt gebruikt om een bredere weg aan te leggen met fietspaden aan beide zijden van de weg. Als dit voor autoverkeer een eenrichtingsweg blijft is er ook ruimte om bredere stoepen aan te leggen. Dit is nodig want de stoepen zijn momenteel erg smal en slecht toegankelijk. Hiernaast is er ook een plan om bomen te planten op de Wagenweg. Dit is geen geschikte weg om bomen te planten, omdat groeiende bomen op lange termijn veel moeilijkheden kunnen bezorgen in een smalle straat als de Wagenweg.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

S. Özmen

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan naar Florapark (richting Dreef). Voor de specifieke routing van auto's (incl. locaties laden/lossen), bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

In het ontwerp voor de Wagenweg zijn wel laad/losruimtes opgenomen. Het spijt ons dat er nog enige onduidelijkheid hierover is geweest. Het ligt nu vast dat er aan de noordwestzijde van de Wagenweg, ter hoogte van de nummers 2 en 8a, twee laad/losplaatsen zijn opgenomen.

U heeft voorgesteld om het verhoogde fietspad aan de oostzijde weg te halen en een bredere weg aan te leggen met fietspaden aan beide zijden van de weg. In dit geval gaan we er vanuit dat u hier fietsstroken bedoelt. Deze fietsstroken zijn rood en maken deel uit van de bredere weg die u voorstelt. Met een wat andere invulling gaan wij mee met u voorstel. De Wagenweg wordt in zuidelijke richting een fietsstraat en in noordelijke richting een fietsstrook, met beide rijrichtingen gescheiden door een zogenaamde rabatstrook, een minder gelijkmatige verharding die niet gebruik zal worden door fietsers maar wel door (grotere) auto's. Dit geeft ook de ruimte voor wat bredere trottoirs.

Op de Wagenweg worden bomen gepland aan de oostzijde. De bomen worden geplant vanwege stadsbreed beleid (Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar) om meer groen en meer schaduw te brengen in de versteende stadsstraten. De bomen worden gepland tussen de parkeervakken zodat er geen ruimte kost voor voetgangers.

U geeft aan dat de huidige kruising Dreef, Frederikspark, Houtplein en Lorentzplein een onveilige kruising is. Deze kruising voldoet inderdaad niet meer aan de hedendaagse eisen en wij zijn blij deze te kunnen herinrichten. Een rotonde is hier



De kruising van de Dreef, het Frederikspark, het Houtplein en het Lorentzplein is ook een erg onveilige kruising in zijn huidige staat. Ons voorstel is om daar een rotonde te plaatsen. Dit zal zowel de doorstroming van het verkeer als de veiligheid van de weggebruikers bevorderen.

Mochten er verder nog vragen zijn naar aanleiding van deze brief kunt u altijd contact met ons opnemen.

Wij zullen niet tevreden zijn met de uitwerking van de huidige plannen, hierom hopen wij op positief bericht van de Gemeente Haarlem.

Met vriendelijke groet,

echter niet mogelijk (te weinig ruimte) en in dit geval vanwege de busroute ook niet wenselijk. Daarnaast zijn de diverse verkeersbewegingen die horen bij een rotonde vanwege de 'knip' op het Houtplein (de doorgaande route voor autoverkeer wordt nu in beide richtingen doorgeknipt) hier niet meer nodig. De fietsersstraat Wagenweg zal alleen nog bestemmingsverkeer aantrekken. De kruising is in het nu voorliggende definitieve ontwerp drastisch vereenvoudigd en aangepast aan de huidige wegontwerpeisen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

96 Vervallen - betreft Transscript Commissie Beheer 11 oktober 2018

Commissie Beheer

97 De hoeveelheid bussen alsmede de grootte van de bussen horen niet thuis in binnenstad Haarlem, mijn huis staat bij elke bus te trillen, heb scheuren in de muur gekregen en zeer veel overlast. Dit vaak onnodig. Regelmatig staan er 6-7 bussen achter elkaar die bijna leeg zijn (op Rustenburgerlaan)

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Marc Engelen

Vragen omtrent de bus concessie vallen helaas buiten de scope van dit project. Voor de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Kleine aanpassingen zijn mogelijk mits deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met de opdrachtgevers, zijnde provincies en vervoersregio's.

De Rustenburgerlaan behoort niet tot het plangebied van de herinrichting Houtplein e.o.

Een project ter verbetering van bushaltes op de Rustenburgerlaan is in voorbereiding. Om overlast zoveel mogelijk te beperken heeft het onze voorkeur om de uitvoering van dit project te laten samenvallen met de uitvoering van het Houtplein.

Eventuele bezwaren of zienswijzen met betrekking tot de inrichting van de haltes kunt u kenbaar maken



in het kader van het participatie en inspraak proces van dit project.
Het aantal bussen is een uitgangspunt voor het ontwerp evenals het vastgestelde beleid van de SOR waarin is aangegeven dat de haltes worden geconcentreerd op Houtplein.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

98



Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Heiko Hulsker

Bij maken van een ontwerp voor de herinrichting van het Houtplein gaat het algemeen belang voor een privé belang.

De doelstelling voor de herinrichting Houtplein is de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger te maken. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij een betere doorstroming van het busverkeer en het verkeersveiliger maken voor alle verkeersdeelnemers door verkeerstromen van elkaar te scheiden.

Wij verwachten met de herinrichting een flinke verbetering te kunnen maken door het sterk terugdringen van het autoverkeer en het scheiden van verkeerstromen en daarmee recht te doen aan de doelstellingen van de SOR.

Wanneer u in de toekomst een café met terras zou willen realiseren dient u hiervoor een vergunning bij de gemeente aan te vragen.

Voor de definitieve uitwerking van het ontwerp verwijzen wij u naar het Definitief Ontwerp. Hierin zijn de trottoirs aan beiden zijden van de Tempeliersstraat even breed.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

- 99 Bijgaand ontvangt u de zienswijze van het Actieplatform Bus-kruit op het herinrichtingsplan Houtplein e.o.. Deze zienswijze wordt mede ingediend namens de wijkraden Welgelegen en Binnenstad en wordt wat betreft de eis tot het verrichten van geluidsbelasting-onderzoek, luchtkwaliteitsonderzoek, en onderzoek naar de gezondheidseffecten ook mede onderschreven door de Directie Dreefschool.
Vanzelfsprekend zijn wij gaarne bereid onze zienswijze nader mondeling aan u toe te lichten.
De zienswijze is u ook per post toegezonden.
In afwachting van uw reactie op onze zienswijze,

Actieplatform Bus-kruit,

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Actieplatform Bus-kruit,
Menno Maas

Onderstaand geven beantwoorden wij uw zienswijze.

Leefbaarheid versus OV mobiliteit:

Antwoord: De gemeente Haarlem heeft in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) Haarlem 2040, twaalf hoofdkeuzes opgenomen die allen bij moeten gaan dragen aan het komen tot een groene en bereikbare stad richting 2040. In de SOR Haarlem



Zoals u weet is het Actieplatform Bus-kruit begin 2018 opgericht en vertegenwoordigt bewoners, ondernemers en bezoekers die zich grote zorgen maken over het almaar groeiende aantal bussen in de Haarlemse binnenstad en de negatieve effecten die deze XXL-bussen steeds meer hebben op de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit, de geluidsbelasting, de kwaliteit van de openbare ruimte, en de leefbaarheid in de stad. Wij willen een stad om adem te halen én om te wonen, te werken en te recreëren. En mét een hoogwaardig, maar slimmer (H)OV-systeem. Dat is het Haarlem waar wij voor gaan. De afgelopen weken heeft Actieplatform intensief overleg gevoerd met vele bewoners van het Houtplein en omliggende buurten en vele andere relevante stakeholders van de Houtpleinplannen. De navolgende zienswijze van het Actieplatform wordt mede namens de wijkraden Welgelegen en Binnenstad ingediend en wat betreft de eis tot uitvoering van geluids- en luchtkwaliteitsonderzoek mede nadrukkelijk onderschreven door de Directie Dreefschool.

Leefbaarheid versus OV mobiliteit

Een trend die in veel Nederlandse steden te constateren valt, is dat bij de ontwikkeling van locaties/gebieden als het Houtplein de ruimteclaims van voetgangers, fietsers, bewoners het primaat krijgen boven de ruimte claims van OV en autoverkeer. Ook in de SOR Haarlem 2040, zijnde het formele afwegingskader in Haarlem, is dit primaat vastgelegd. In het nu voorliggend Voorlopig Ontwerp voor het Houtplein krijgt echter het (H)OV het primaat en worden de negatieve effecten die het (H)OV heeft op andere grote opgaven in dit plangebied als het gaat om verkeersveiligheid, geluidsbelasting, luchtkwaliteit, inrichting openbare ruimte niet opgelost.

In het CROW Handboek wegontwerp 2013 – Basiscriteria staat aangegeven dat de ontwerper van de weg rekening moet houden met de omgeving en daarbij behorende externe factoren, waaronder: de menselijke factor, de mate van inpassing en aanpassing van het ontwerp aan de natuurlijke en de gebouwde omgeving, relatie met ruimtelijke inrichting. Daarnaast dient in het kader van Duurzaam Veilig er aandacht te zijn voor een veilig ontwerp. Er dient te worden voorkomen dat er een onveilige situaties ontstaan. In het voorliggende Voorlopig Ontwerp wordt hier op verschillende wijzen geen invulling aan gegeven. Zo verdwijnt er bijvoorbeeld een voor de Dreefschool belangrijk zebrapad. Voetgangers zullen de straten van het plangebied op verschillende punten veelvuldig oversteken, maar daar wordt het aantal bussen niet op aangepast. Tot slot wordt het rijvlak van de bussen in de Tempeliersstraat vergroot en wordt voorgesteld dat grote XXL bussen rakelings langs huisdeuren en entrees van winkels scheren. Er zijn daar ook geen veiliger fietsstroken ingetekend. De meest kwetsbare deelnemers in het plangebied worden aldus onvoldoende beschermd.

In onze optiek kan er alleen maar sprake zijn van een 'goede ruimtelijke ordening' (WRO art 10.) indien het Voorlopig Ontwerp niet alleen gezien wordt als een inrichtingsopgave voor openbaar vervoer, maar als de uitkomst van een zorgvuldige en geëxpliciteerde afweging van diverse ruimte claims ter plaatse. Volgens Bus-kruit kan alleen een goed plan worden gerealiseerd met minder bussen en een andere lijnvoering van bussen.

Overdosis aan ruimte claims.

In het voorliggende plan wordt een onmogelijke ruimtelijke opgave getracht te realiseren in wat volgens de gemeente een OV knooppunt moet worden. Dat de busstations en hoeveelheid bussen in de Tempeliersstraat niet passen is voor ieder ongetraind oog zichtbaar. Echter door alleen de haltes te verplaatsen naar het Houtplein wordt er geen duurzame oplossing gecreëerd. Immers ook op het Houtplein is de ruimte te klein. Nog steeds wordt er van uitgegaan dat het mogelijk is om dagelijks 1186 bussen oftewel 88 bussen per uur (met een groei naar 103 bussen per uur) door het Houtplein/Tempelierstraat te laten rijden.

De ruimte claim van adequaat fietsparkeren wordt in het plan volstrekt genegeerd en is niet eens ingetekend. Dit terwijl meermaals is aangetoond, ook door de Vervoerregio, dat deze functie essentieel is voor goed OV. Immers vele reizigers komen op de fiets. Dit is ook zichtbaar aan de vele fietsen die door reizigers in de Tempeliersstraat, fietsenstalling de Blauwe Tram en op het Houtplein worden gestald. Ook het voetgangersareaal aan de westkant van het 'plein' is ver onder de maat.

In het Voorlopig Ontwerp wordt een herinrichting van het Houtplein voorgesteld, maar feitelijke worden de navolgende grote problemen niet opgelost c.q. ze worden nog verder verergerd :

2040 wordt de stad ingedeeld in drie zones: de binnenstad, het centraal stedelijk gebied en het stedelijke gebied. De Herinrichting van het Houtplein e.o. valt in de zone 'centraal stedelijk gebied'. De ontwikkelrichting die de gemeente Haarlem voor het centraal stedelijk gebied voor ogen heeft betreft het anders mobiliseren van mobiliteit. Wandelen, fietsen en OV-gebruik wordt gestimuleerd en er wordt ingezet op een lager autobezit en -gebruik. Het centraal stedelijk gebied zal met name een voetgangers en fietsgebied worden waar andere deelnemers te gast zijn. Fietsers zijn maatgevend voor de snelheid. Dit maakt menging van fietsers met andere verkeersdeelnemers mogelijk. Hoogwaardig Openbaar Vervoer-assen (HOV-assen) en gebiedsontsluitingswegen zijn een uitzondering op deze ontwikkelrichting.

In de SOR Haarlem 2040 staan verschillende hoofdkeuzes benoemd die betrekking hebben op het Voorlopig Ontwerp van de Herinrichting van het Houtplein e.o. Hieronder worden deze hoofdkeuzes benoemd en waar nodig toegelicht.

Hoofdkeuze 6: Haarlem kiest voor ruimte voor de voetganger en kwaliteit van de looproutes (paragraaf 5.2.6 van de SOR Haarlem 2040). Haarlem wil inwoners en bezoekers stimuleren om meer te gaan lopen in het centraal stedelijk gebied. Looproutes van en naar onder andere hoogwaardig openbaar vervoerhaltes (zoals het Houtplein) zijn belangrijk. Verkeersveiligheid is een aandachtspunt bij schoolroutes en schoolomgevingen.

Hoofdkeuze 7: Haarlem kiest voor de fiets binnen de stad (paragraaf 5.2.7 van de SOR Haarlem 2040).

Hoofdkeuze 8: Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit (paragraaf 5.2.8 van de SOR Haarlem 2040). Haarlem zet in op schonere mobiliteit, onder andere door het bevorderen van rijden op groen gas en elektriciteit. Ook ambieert de gemeente een reductie van autogebruik in het centraal stedelijk gebied met 15 procent, ten gunste van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Hoofdkeuze 10: Haarlem kiest voor het versterken van de HOV-corridor (paragraaf 5.2.10 van de SOR Haarlem 2040). In de SOR staat het Houtplein benoemd als onderdeel van de HOV-doorgang. Haarlem wil het OV-gebruik naar de regio stimuleren door het aantal busritten te verhogen en de lijnen te verlengen. Ook staat benoemd in de SOR 2040 dat de HOV-doorgang een snelle en betrouwbare doorstroming van het openbaar vervoer mogelijk moet maken. De Herinrichting van het Houtplein e.o. is in lijn met de SOR Haarlem 2040 en draagt bij aan



- De huidige hoeveelheid bussen(files), die ook nog eens doorgroeit naar 103 bussen/uur, moeten straks halteren in een te kleine ruimte op het Houtplein met bijgevolg continuering van alle huidige problemen.
- De verkeersveiligheid voor voetgangers bij de verschillende zebrapaden in dit gebied blijven bestaan c.q. worden vergroot. Zo verdwijnt bijvoorbeeld het zebrapad ter plaatse van het Houtplein/begin Dreef. Ook is de ruimte voor voetgangers bij het zebrapad bij 'de Storing' zeer krap om veilig te functioneren.
- Het wegpunt van de Tempeliersstraat is in strijd met het uitgangspunt Duurzaam Veilig en er wordt geen rekening gehouden met het Haarlems Verkeer en Vervoer Plan (HVVP) waarin de Tempeliersstraat is aangewezen als '30km met bus'.
- Optrekken en afremmen van de XXL-bussen genereert geluidsbelastingen van 90 dba en substantiële trillingsoverlast
- Slechtere luchtkwaliteit op het Houtplein door het vele optrekken en afremmen van een groeiend totaal aantal bussen.
- Het realiseren van een OV-knooppunt bij gevoelige bestemmingen als woongebouwen en scholen (Dreefschool, kinderdagverblijf Hazeltje op Dreef) levert gevaren op voor de volksgezondheid.
- De nieuwe haltes/opstelplaatsen op de Dreef leiden tot een verder kwaliteitsverlies van de groeninfrastructuur in onze binnenstad.
- In het Voorlopig Ontwerp is geen rekening gehouden met de grote ruimtelijke claim van een groeiend aantal benodigde fietsparkeerplekken.
- De bevoorradings situatie voor de ondernemers en toegankelijkheid van de winkels/horeca verslechterd substantieel, zowel op het Houtplein als in de Tempeliersstraat.

Klaarblijkelijk wordt dus in de plannen het primaat gegeven aan alle technische HOV infrastructuur vereisten ipv aan de belangen/ruimteclaims van bewoners, ondernemers, voetgangers, fietsers, groen, hittestress etc. Hiermee wordt het afwegingskader uit de SOR met voeten getreden. Daarnaast wordt er geen invulling gegeven aan voetganger op 1 en fietser op 2 zoals dat in de SOR staat verwoord. Er wordt getracht een soepele doorgang van 1168 bussen per dag te accommoderen. Dit zal echter nauwelijks worden gerealiseerd, want deze hoeveelheid bussen (en de in het verkeersonderzoek gesuggereerde groei daarvan) blijft resulteren in een groeiend aantal busfiles. Aangezien er tijdens de planvorming ook geen alternatieven zijn onderzocht met minder bussen en alternatieve lijnvoering kan er o.i. ook geen sprake zijn van een 'goede ruimtelijke ordening' waarin de diverse belangen/ruimteclaims expliciet zijn gemaakt en goed zijn afgewogen. Dit terwijl ook de ontwikkeling van alternatieven en aanpassingen in de Vervoersconcessie Amstelland-Meerlanden wel degelijk mogelijk blijken te zijn. Zie hiervoor het Onderzoek naar netwerk AML, mogelijkheden tot verbetering netwerk (GoudappelGoffeng d.d. 30 april 2018) en de op grond daarvan door het Dagelijks Bestuur van de Vervoersregio geaccordeerde aanpassingen (d.d. 7 juni 2018). Waarom dus in Haarlem niet ??

Zorgvuldige ruimtelijke ordening.

Ook met betrekking tot een ander aspect is er ons inziens sprake van onzorgvuldige planvorming en wel door het ontbreken van noodzakelijke onderzoeken die benodigd zijn om tot een goede ruimtelijke ordening te komen daar waar het geluid en luchtkwaliteit betreft. In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' en ingevolge van de Wet Milieubeheer en Wet Geluidshinder dient de verplaatsing van het busstation getoetst te worden aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet Milieubeheer (art. 5.2 Luchtkwaliteit) en dient akoestisch geluidsonderzoek plaats te vinden.

Allereerst het onderzoek naar de luchtkwaliteit. Het landelijk Besluit Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is bedoeld voor de bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor luchtvervuiling : kinderen, ouderen en zieken. En geeft aan op welke afstand van de weg een nieuw te bouwen gevoelige bestemming (scholen, ziekenhuis, wonen) mag komen. In de brief van de Staatssecretaris Atsma d.d. 24 april 2012 wordt aangegeven dat ook wanneer er sprake van aanleg, uitbreiding of reconstructie van een weg in de nabijheid van bestaande scholen of andere gevoelige bestemmingen er luchtkwaliteitsonderzoek moet worden gedaan. In onze optiek maakt de verplaatsing van het busstation Tempeliersstraat naar het Houtplein/Dreef een dergelijk onderzoek noodzakelijk. Dit des te meer daar het nieuwe busstation circa 75m dichterbij de Dreefschool komt te liggen en dichterbij het Kinderdagverblijf Hazeltje op Dreef en bij de woonbebouwing aan het Houtplein. Tevens blijkt uit het

het doel om te komen tot een groene en bereikbare stad richting 2040.

Het is juist dat in de SOR Haarlem 2040 het belang van voetgangers en de (elektrische) fiets qua prioritering van het afwegingskader mobiliteit boven gesteld zijn aan belang van het openbaar vervoer en het lokale gebruik van de auto. De prioritering van het afwegingskader mobiliteit is als volgt:

1. Het belang van de voetgangers; veilige en comfortabele voorzieningen;
2. Het belang van de (elektrische) fiets als primaire vervoerswijze;
3. Het belang van het openbaar vervoer;
4. Het belang van het lokale gebruik van de auto en overig gemotoriseerd verkeer.

Zoals hierboven aangegeven hebben diverse hoofdkeuzes benoemd in het SOR Haarlem 2040 betrekking op de Herinrichting van het Houtplein e.o. Deze hoofdkeuzes liggen op een gelijkwaardig niveau en worden zorgvuldig afgewogen. Deze afweging kan er op specifieke locaties toe leiden dat de HOV-doorgang voorrang krijgt ten opzichte van voetgangers en fietsers.

In uw tweede punt geeft u aan dat in het CROW Handboek wegontwerp 2013 – Basiscriteria staat aangegeven dat de ontwerper van de weg rekening moet houden met de omgeving en daarbij behorende externe factoren, dient in het kader van Duurzaam Veilig er aandacht te zijn voor een veilig ontwerp en dient te worden voorkomen dat er een onveilige situatie ontstaat. U vindt dat er in het voorliggende Voorlopig Ontwerp op verschillende wijzen geen invulling aan gegeven.

Antwoord: Wat betreft uw opmerkingen is het Definitief Ontwerp op onderdelen aangepast. Het Definitief Ontwerp is een verkeersveilig ontwerp waarbij onveilige situaties worden voorkomen door de inrichting van de straten. U schetst dat de zebra voor de Dreefschool is komen te vervallen. Dit is in het definitieve Ontwerp niet het geval, zie hiervoor ook de Plantekening (bijlage I) van het Definitieve Ontwerp. Tevens geeft u aan dat voetgangers de straten van het plangebied op verschillende punten veelvuldig oversteken maar dat hierop het aantal bussen niet wordt aangepast. Het is inderdaad zo dat er op veel plekken voetgangers de weg willen oversteken. Om dit te faciliteren zijn er diverse oversteekplekken gerealiseerd (voor specifieke locaties zie bijlage I van het Definitief Ontwerp). Deze oversteken zijn veilige en overzichtelijke locaties voor zowel de voetganger als de passerende bus/auto.



verkeersonderzoek, gevoegd bij het Voorlopig Ontwerp, dat het aantal bussen in de toekomst ook nog verder zal toenemen, hetgeen dit onderzoek nog nadrukkelijker noodzakelijk maakt. Naast het doen van onderzoek is ook een beoordeling van de gezondheidkundige effecten van de verplaatsing door de GGD een vereiste.

Dan de geluidsbelasting. De herinrichting van het Houtplein (fietspaden, rijrichting, asfaltering, haltes) kwalificeert zich als een 'reconstructie van een weg' aangezien er sprake is van 'wijzigingen waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in art 77 lid 1, onder a, en art 77 lid 3, blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van art 110b, aanhef en onder a, als ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 of meer dB wordt verhoogd'. Door het toenemende aantal bussen ter plaatse, de hoge geluidsbelasting bij het voortdurend afremmen/optrekken van de bussen (bij de dubbeldeksbussen meten wij continu 90db) dient in het kader van goede ruimtelijke ordening onderzocht te worden wat de effecten zijn van de reconstructie van het Houtplein.

Actieplatform is van mening dat uitvoering van deze onderzoeken urgent zijn en van substantiële invloed op de verplaatsing en inrichting van het busstation naar het Houtplein/Dreef en de herinrichtingsplannen van het Houtplein en verzoekt het College de verdere planontwikkeling en besluitvorming op te schorten en eerst uitgebreid onderzoek te doen naar deze effecten.

Verdunding van de OV-clustering op het Houtplein.

Zoal al gezegd, alternatieven met minder bussen zijn niet onderzocht. Dit vanwege het zogenaamde argument dat vervoersconcessies niet aanpasbaar zouden zijn. Zowel in het PVE van de Vervoersconcessies wordt geëxpliciteerd dat bij grote ruimtelijke ontwikkelingen aanpassingen mogelijk zijn, maar ook uit eerder genoemd onderzoek van GoudappelGoffeng en daaropvolgende besluitvorming van de Vervoersregio blijkt dat dit wel mogelijk is. Ook zijn Bus-kruit diverse voorbeelden bekend uit andere steden.

Al eerder is door Bus-kruit en de wijkraden aangegeven dat alternatieven in de vorm van spreiding van de busroutes (door bijvoorbeeld lijn 346 te laten keren bij Van der Valk, en lijnvoering via Dreef en Van Eedenstraat/Florapark/Kamperlaan te onderzoeken) dat een reductie mogelijk is van 30-40% minder bus-bewegingen over het Houtplein/Tempeliersstraat. Een dergelijke variant leidt tot een betere openbare ruimte inrichting en positieve effecten op de verkeersveiligheid, verblijfskwaliteit, luchtkwaliteit, geluidsbelasting, bevoorrading en natuurkwaliteit. Bijgevolg verzoeken wij de gemeente om tijdens de opschorting van de verdere planvorming deze alternatieven uit te werken met de Vervoersregio en de provincie Noord-Holland.

Samenvattend.

De grote problemen die gepaard gaan met de huidige grote busintensiteit van XXL-bussen op het Houtplein en het conditiestellend effect dat deze bussen hebben op de herinrichting van het Houtplein doen ons vast stellen dat,

- deze problemen niet door het huidig Voorlopig Ontwerp worden opgelost c.q. eerder worden verergerd en
- cruciale onderzoeken op het gebied van luchtkwaliteit en geluidsbelasting, en daarmee gezondheidseffecten, ontbreken, en dat daarmee
- er geen sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' zoals verwoord in de WRO en de planvorming ook in strijd is met de Wet Milieubeheer.

Bijgevolg eisen wij dat de huidige planvorming en voorgenomen besluitvorming voorlopig wordt opgeschort en dat eerst (1) de bovengenoemde onderzoeken worden uitgevoerd en (2) andere plan-alternatieven met een lagere bus intensiteit ter plaatse en andere lijnvoeringen worden onderzocht.

Tot slot. Momenteel vindt door de Vervoersregio opnieuw een evaluatie plaats van de Vervoersconcessie Amstelland-Meerlanden en daarom verzoeken wij het College ten dringendste én terstond de busproblematiek van de het groeiend aantal XXL-bussen in de Haarlemse binnenstad bij de Vervoersregio aan de orde te stellen en verbeteringen te onderzoeken. Gebleken is dat bij de evaluatie door GoudappelGoffeng in het voorjaar de Haarlemse problematiek maar zijdelings aan de orde is geweest en helaas ook geen vervolg heeft gekregen in de besluitvorming door de Vervoersregio. Het is ons inziens onaanvaardbaar als deze tweede kans ons opnieuw ontglipt !

Tot slot geeft u aan dat het rijvlak van de bussen in de Tempeliersstraat vergroot wordt waarbij grote XXL bussen rakelings langs huisdeuren en entrees van winkels scheren.

Antwoord: De gemeente Haarlem heeft op dit punt het ontwerp aangepast. In het DO ligt de weg centraal uitgelijnd met aan beide zijde voldoende ruimte voor een stoep (zie de plantekening, bijlage I van het Definitief Ontwerp). Op deze manier is er voldoende afstand tussen de gevel en de bussen.

Overdosis aan ruimte claims:

U geeft aan dat er onvoldoende invulling wordt gegeven aan de volgende punten:

- De huidige hoeveelheid bussen(files), die ook nog eens doorgroeit naar 103 bussen/uur, moeten straks halteren in een te kleine ruimte op het Houtplein met bijgevolg continuering van alle huidige problemen.
- Antwoord: Door te werken met dynamische haltes (bussen stoppen niet op een vaste plek) kunnen bussen dichter op elkaar halteren. Voor bussen stad-in is daarmee de ruimte op Houtplein voldoende. Voor bussen stad-uit is meer ruimte nodig. Vanwege het grotere aantal instappers hebben bussen meer tijd nodig op de halte is meer haltelengte nodig. Daarom zijn er haltes op de Dreef voor bussen in zuidelijke richting.
- De verkeersonveiligheid voor voetgangers bij de verschillende zebra's in dit gebied blijven bestaan c.q. worden vergroot.
Antwoord: In het Definitief Ontwerp blijft de zebra aan de zuidkant van het Houtplein behouden. De ruimte is zodanig ingericht dat het een overzichtelijke oversteek is.
- Het wegontwerp van de Tempeliersstraat is in strijd met het uitgangspunt Duurzaam Veilig en er wordt geen rekening gehouden met het Haarlems Verkeer en Vervoer Plan (HVVP) waarin de Tempelierstraat is aangewezen als '30km met bus'.
- Antwoord: In de SOR wordt uitgegaan van 50 km/h op de Tempeliersstraat. Wij willen benadrukken dat het HVVP ondergeschikt is gesteld aan de SOR. Daarnaast heeft het inrichten van busroutes als 30 km/h weg over het algemeen als nadeel dat er meer overlast



Namens Actieplatform Bus-kruit en de wijkraden Welgelegen, Binnenstad en Directie Dreefschool.

ontstaat door remmende en optrekkende bussen.

- Optrekken en afremmen van de XXL-bussen genereert geluidsbelastingen van 90 dB(A) en substantiële trillingsoverlast: Antwoord: zie het antwoord op het vorige punt.

Slechtere luchtkwaliteit op het Houtplein door het vele optrekken en afremmen van een groeiend totaal aantal bussen.

Antwoord: De luchtkwaliteit in Haarlem voldoet aan huidige normen en richtlijnen. In de loop van 2020 worden de huidige diesel en aardgasbussen vervangen door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.

- Het realiseren van een OV-knooppunt bij gevoelige bestemmingen als woongebouwen en scholen (Dreefschool, kinderdagverblijf Hazeltje op Dreef) levert gevaren op voor de volksgezondheid.

Antwoord: Het Definitief Ontwerp is een verkeersveilig ontwerp en levert geen gevaren op.

- De nieuwe haltes/opstelplaatsen op de Dreef leiden tot een verder kwaliteitsverlies van de groen-infrastructuur in onze binnenstad.

Antwoord: Doordat op de Dreef wordt gehalteerd op de rijbaan is er aan de Dreef nauwelijks sprake van verlies aan groen. De gemeente wil benadrukken dat er binnen het project veel ruimte is gemaakt voor het planten van meer groen. Voor alle locaties waarop groen gerealiseerd wordt verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (plantekening bijlage I).

- In het Voorlopig Ontwerp is geen rekening gehouden met de grote ruimtelijke claim van een groeiend aantal benodigde fietsparkeerplekken.

Antwoord: Op het Houtplein en omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp



(bijlage I plantekening).

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpandige fietsparkeervoorziening.

- De bevoorradingsituatie voor de ondernemers en toegankelijkheid van de winkels/horeca verslechterd substantieel, zowel op het Houtplein als in de Tempeliersstraat.

Antwoord: De gemeente Haarlem deelt deze mening niet. Er zijn voldoende laad- en losvoorzieningen gepland in het Definitief Ontwerp. Daarnaast is de bereikbaarheid van de winkeliers en horeca met dit ontwerp goed. Voor de specifieke locaties voor lossen en laden verwijzen wij u naar de plantekening van het Definitief Ontwerp (bijlage I).

U geeft aan dat er geen alternatieve planvormen zijn onderzocht met minder bussen en andere lijnvoering. Dit terwijl ook de ontwikkeling van alternatieven en aanpassingen in de Vervoersconcessie Amstelland-Meerlanden wel degelijk mogelijk blijken te zijn volgens u. Hierbij verwijst u naar het Onderzoek naar netwerk AML, mogelijkheden tot verbetering netwerk (GoudappelGoffeng d.d. 30 april 2018) en de op grond daarvan door het Dagelijks Bestuur van de Vervoersregio geaccordeerde aanpassingen (d.d. 7 juni 2018).

Antwoord: Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.



De verwachting is dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem de komende jaren zal toenemen (tot aan 2040 met 50%). Deze prognose komt uit een verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Integrale visie Stationsgebied. Voor het opvangen van deze groei wordt gekeken naar alternatieve lijnvoering van bussen en de aanleg van een OV-knooppunt in Schalkwijk. Mogelijk biedt dit ook kansen om huidige lijnen door de binnenstad te ontlasten, zoals dat nu wordt gedaan door de pilot met een directe spitslijn tussen Haarlem-Noord en Amsterdam-Zuid (lijn 244). Doordat er echter ook veel in- en uitstappers in de binnenstad zelf zijn, zullen er nog steeds veel bussen via de binnenstad blijven rijden. Het ontlasten van de huidige lijnen zal daardoor niet op zo'n grote schaal zijn, dat het van invloed is op de herinrichting van het Houtplein. Daarom wordt hierbij uitgegaan van de huidige concessie.

De Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) is niet meer van kracht sinds 30 juni 2008. Een goede ruimtelijke ordening is nu geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De Wro geeft in afdeling 3.1 bepalingen omtrent de inhoud van een bestemmingsplan, waaronder een goede ruimtelijke ordening. De regels voor een 'goede ruimtelijke ordening' gelden voor projecten waarvoor een bestemmingsplan, inpassingsplan of rijksinpassingsplan wordt opgesteld. Op het plangebied van de Herinrichting van het Houtplein e.o. zijn vier bestemmingsplannen geldig. Het gaat om de volgende bestemmingsplannen:

- Frederikspark, vastgesteld 6 juni 2013 door de gemeente Haarlem;
- Koninginnebuurt, partiële herziening 2014, vastgesteld 26 mei 2016 door de gemeente Haarlem;
- Koninginnebuurt, vastgesteld 16 mei 2013 door de gemeente Haarlem;
- Rozenprieel, vastgesteld 28 februari 2017 door de gemeente Haarlem.

Opgemerkt moet worden dat er altijd sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening. Het opstellen van een nieuw bestemmingsplan of een nieuwe omgevingsvisie is aanleiding om de bestaande ruimtelijke ordening aan te passen. De Herinrichting van het Houtplein e.o. leidt niet tot een aanpassing van de bestaande ruimtelijke ordening. Dit betreft enkel een beheersmaatregel in de openbare ruimte.



Vervolgens verwijst u naar de brief van Staatssecretaris Atsma d.d. 24 april 2018. In deze brief wordt aangegeven dat “voor situaties waarbij sprake is van de aanleg, uitbreiding of reconstructie van een weg in de nabijheid van bestaande scholen of andere gevoelige bestemming er luchtkwaliteitsonderzoek moet worden gedaan.

Antwoord: Alle overheden in Nederland zijn verantwoordelijk voor een goede luchtkwaliteit. Ze werken samen aan het doel in het samenwerkingsprogramma: National Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De NSL monitort de ontwikkeling van luchtkwaliteit in Nederland. Uit de NSL-Monitoringstool komt naar voren dat de straten die onderdeel uitmaken van de Herinrichting van het Houtplein e.o. ruim beneden de grenswaarden liggen. De lokale verkeersbijdrage van het voorgenomen ontwerp leidt tot NO₂-concentraties die nog steeds ruim onder de grenswaarden - zoals gesteld in het NSL - blijven. Het risico van overschrijding van grenswaarden is nihil. Daarbij heeft Connexxion toegezegd dat vanaf eind 2020 nagenoeg alle lijnen die door het projectgebied rijden worden uitgevoerd met elektrische bussen. Dit draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit. Samenvattend is er daarom geen directe aanleiding om een luchtkwaliteitsonderzoek uit te voeren.

Voor de goede orde merken wij nog op dat in de loop van 2020 de huidige diesel en aardgasbussen vervangen worden door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.

Verdunning van de OV-clustering op het Houtplein

U stelt dat alternatieven met minder bussen niet zijn onderzocht. Dit vanwege het zogenaamde argument dat vervoersconcessies niet aanpasbaar zouden zijn. Zowel in het PVE van de Vervoersconcessies wordt geëxpliciteerd dat bij grote ruimtelijke ontwikkelingen aanpassingen mogelijk zijn, maar ook uit eerder genoemd onderzoek van Goudappel Goffeng en daaropvolgende besluitvorming van de Vervoersregio blijkt dat dit wel mogelijk is.

Antwoord: Zoals hiervoor reeds opgemerkt is dit voor kleine aanpassingen mogelijk mits deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers. Wij



beschouwen de herinrichting van het Houtplein niet als een grote ruimtelijke ontwikkeling.

Eerder is al aangegeven dat voor de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De groei van het openbaar vervoer zal worden opgevangen met maatregelen zoals beschreven in de Startnotitie Stationsgebied

U verzoekt de gemeente om tijdens de opschorting van de verdere planvorming deze alternatieven uit te werken met de Vervoersregio en de provincie Noord-Holland.

Antwoord: Zoals eerder aangegeven wordt voor de herinrichting van het Houtplein uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De groei van het openbaar vervoer zal worden opgevangen met maatregelen zoals beschreven in de Startnotitie Stationsgebied

De doelstelling voor de herinrichting Houtplein is de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger te maken. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij een betere doorstroming van het busverkeer en het verkeersveiliger maken voor alle verkeersdeelnemers door verkeerstroken van elkaar te scheiden. Wij verwachten met de herinrichting een flinke verbetering te kunnen maken door het sterk terugdringen van het autoverkeer en het scheiden van verkeerstroken en daarmee recht te doen aan de doelstellingen van de SOR.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

100 Naar aanleiding van de diverse brieven en inspraakavonden met betrekking tot het voorlopig ontwerp Houtplein en omgeving (kenmerk PCM/2018/625459) wil ik hierbij gebruik maken van de inspraakprocedure. Deze brief is een uitgebreide toelichting op mijn zienswijze en bestaat uit drie onderdelen:

1. Kritiek op de uitvoering van het participatieproces
2. Kritiek op inhoudelijke aspecten van het gepresenteerde VO
3. Voorstel voor de overweging van twee andere alternatieven

1. Kritiek op de uitvoering van het participatieproces omtrent de herinrichting van het Houtplein en omgeving

Er is gekozen voor een participatieve aanpak door de gemeente. Dat wordt zelfs in de communicatie ter inleiding van dit proces uitdrukkelijk benoemd. *"In het najaar van 2017 heeft de gemeenteraad besloten dat het eerder vastgestelde ontwerp voor de herinrichting van het Houtplein en omgeving niet wordt uitgevoerd. De raad wil een nieuw ontwerp waarin omwonenden, ondernemers, wijkrazen en belanghebbenden volop kunnen participeren."* Zo opent de tekst op

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Remco Rolvink

Onderstaand onze reactie op uw ingediende opmerkingen.

1. Kritiek op de uitvoering van het participatieproces omtrent de herinrichting van het Houtplein en omgeving

Als eerste een uitleg over het totale participatieproces.

In juni (2018) is voor de herinrichting van het Houtplein een geheel nieuw participatie- en



de intro pagina van de speciale website “Houtplein in beeld, denk met ons mee!” Het voorgenomen proces laat ook duidelijk ruimte voor dat onderdeel van meedenken en participeren. Allereerst is er een avond georganiseerd door de gemeente om het project in te leiden en mensen uit de buurt te laten inbrengen wat ze belangrijk vinden. Dit kan ook nog eens gemarkeerd worden op een digitale kaart op de website met commentaren erbij. Vervolgens is er de avond in juli waar het projectteam drie scenario's/schetsontwerpen voor het verkeerskundig ontwerp presenteert gebaseerd op de wensen die zijn opgehaald op het online platform. Op de tweede participatie-avond worden omwonenden en andere belanghebbenden uitgenodigd om deel te nemen aan de dialoog over wat wel en wat niet passend wordt geacht. Zo wordt er gesteld dat er ruimte is om de alternatieve te beoordelen of mogelijke andere alternatieven naar voren te brengen. Het levert 290 reacties op, zo vertelt de gebiedsmanager bij de introductie van de derde bewonersavond. Op deze derde avond wordt het VO (Voorlopig Ontwerp) gepresenteerd. Hier echter geen beschouwing op de voorgaande stappen, ook geen criteria-analyse of argumentatie waarom voor 1 van de drie scenario's is gekozen of welke punten zijn veranderd of toegevoegd. De relatie met wat deelnemers hebben ingebracht ontbreekt volledig. Daarmee is het VO opeens een losstaand element in het proces geworden. Het ontwerp wordt vooral verklaard uit de zichtlijn vanaf de Dreef, de historische opbouw en positie van het Houtplein daarin, en nog een aantal ruimtelijke overwegingen en visie-elementen zoals het verbinden van stad en park en de stedelijke vitaliteit, die de landschapsarchitect en het projectteam als kader hebben gekozen. **Maar wat ontbreekt is een toelichting op de argumenten om tot keuze van een scenario uit de processtap hiervoor te komen. Ook is er geen toelichting op aanpassingen of combinatie van elementen uit de scenario's die ten grondslag liggen het VO plan. En ook de ordening en interpretatie van de 290 reacties wordt niet gegeven of inzichtelijk gemaakt. Later op die derde avond wordt, bij vragen door bewoners naar die keuzes en het 'waarom' van het VO ontwerp, wel genoemd dat er eisen van de fietsersbond en met betrekking tot het busverkeer zijn meegenomen, maar nergens worden ze gekwantificeerd of overzichtelijk gekwalificeerd. Er is kortom geen sprake van inzicht in een programma van eisen waar het ontwerp nu aan zou moeten voldoen.**

De vraag die de gemeente nu voorlegt aan de participanten in dit proces (brief 27 september bij het rondgestuurde VO): “De gemeente wil nu graag weten wat bewoners en belanghebbenden van dit ontwerp vinden”. Maar deze vraag is met de genoemde omissie nooit bevredigend te beantwoorden. Natuurlijk zullen er veel reacties zijn (alleen al de groeps-app van ons straatje is een bron voor een paar kantjes aan reacties), maar het toetsingskader en raamwerk voor argumenten (feitelijk het programma van eisen voor het plein en omgeving) ontbreekt.

Een essentieel onderdeel van werkelijke participatie is dat het luister, noteren, verwerken en delen van verworven inzichten en resultaten, op een iteratieve manier gebeurt EN met diegene die deelnemen aan het proces. Het projectteam heeft die afwegingen niet met de participanten gemaakt, maar intern, met zichzelf. Er is geen inzicht verschaft in de fase tussen scenario's delen en ophalen van reacties door deelnemers over hun argumenten voor of tegen scenario's. Ook is er geen inzicht verschaft in de fase tussen de scenario-resultaten en de ontwerpkeuzes om tot het VO te komen. **Een van de teamleden van Witteveen+Bos zei tijdens het individueel napraten en vragenstellen dat het in praktische zin lastig is om een verslag te maken van het proces dat het projectteam heeft doorlopen om tot het VO te komen terwijl zoveel aspecten moeten worden gewogen, heen en weer gaan tussen diverse disciplines en verenigd moeten worden in een ontwerp. Als dat al zo is, dan moet daar toch op zijn minst naderhand een weloverwogen beschrijving van argumentatie en inzichtelijk maken van afwegingen tussen alle genoemde inbreng, belangen en eisen van diverse partijen worden gemaakt.**

Echter, dit essentiële onderdeel ontbreekt. Gezien het warrige resultaat van het VO zijn er vast vele tussenslagen en andere afwegingen gemaakt om tot dit voorlopig resultaat te komen, want alleen al de vele malen geplaatste kanttekeningen gedurende het participatie proces over het niet omdraaien van de rijrichting in het Wijde Geldelozepad is genoegeerd. En dat kan ook worden gezegd over maatregelen tegen de snelheid in de Tempelierstraat, laden en lossen voor de diverse ondernemers, duidelijke en afdoende fietsparkeeroplossingen, etc. Het zit allemaal niet in het plan of fout. Het zal kortom ook achteraf niet eenvoudig zijn om dit voorlopig ontwerp terug te voeren op wat opgehaald is in het participatieproces.

De gemeenteraad besluit circa een jaar geleden om een vastgesteld ontwerp (waar gemeenschapsgeld aan besteed is) terzijde te schuiven omdat ze een nieuw ontwerp willen waar de bevolking volop in kan participeren. Er is veel gepraat, er zijn heel veel punten aangeleverd door de participanten, maar op het meest cruciale moment, het maken van het ontwerp en de keuzes daarachter, is er geen participatie. Dit kan niet zijn wat de gemeenteraad voor ogen had toen ze de beslissing nam om dit proces te laten uitvoeren.

ontwerpproces gestart. Drie bijeenkomsten zijn 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.

De eerste periode van het proces is vooral geluisterd naar de deelnemers. Tijdens die periode is ook van het platform goed gebruik gemaakt getuige de vele reacties die op de website zijn achtergelaten. Op basis van de verkeersonderzoeken én de ingekomen opmerkingen zijn drie verkeerskundige varianten uitgewerkt die vervolgens zijn voorgelegd aan de belanghebbenden.

Voorafgaand aan het maken van de keuzes voor het voorlopig ontwerp werd het college geconfronteerd met verschillende dilemma's. Deze zijn uitgebreid beschreven in het Collegebesluit “Vrijgave VO voor inspraak” d.d. 25 september 2018. Het betrof de volgende dilemma's:

Concessie Openbaar Vervoer
Halteplaatsen bussen
Positie van fietsers op het Houtplein
Inrichting kruispunt Houtplein – Tempeliersstraat
Autoluw maar toch auto bereikbaar
Laden en lossen tussen de Tempeliersstraat en Wijde Geldelozepad
Fietsstraat Dreef
Ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers

Het bleek de 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. De voorkeursvariant is vervolgens verder uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp wat na de zomer is gepresenteerd aan de belanghebbenden en de mensen die de afgelopen periode hebben meegedacht. Aansluitend is dit Voorlopig Ontwerp door het college vrijgegeven voor inspraak.

Het Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van het Houtplein heeft tot en met 12 november 2018 ter inzage gelegen. Dit voorstel is getoond aan bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden op een inloopavond op 17 oktober 2018. Daarnaast zijn er nog bijeenkomsten geweest met ondernemers



2. Kritiek op inhoudelijke aspecten van het gepresenteerde VO Houtplein en omgeving (24-9-2018, Okra/Witteveen+Bos voor Gemeente Haarlem)

Het Houtplein is een complexe plek en kent vele gebruikers waarvan er nu één enorm uitspringt in het gepresenteerde VO: Het dominante busverkeer. Dat maakt het er niet makkelijker op om een mooi, functioneel gebalanceerd en meest leefbare inrichting te maken. Maar er is echt een beter, subtieler, leefbaarder en meer evenwichtig ontwerp te maken dan nu gepresenteerd is; ook met die druk van de vele bussen.

Hieronder de bezwaren op het voorlopig ontwerp (VO) voor het Houtplein en omgeving (24-9-2018). Daarbij worden ook omissies en onjuistheden in het huidige ontwerp aangekaart.

1) Het VO knipt het Houtplein in diverse delen op, terwijl een visie uitgangspunt juist was dat relatie tussen park en stad gelegd zou worden en de open zichtlijn een rol zou spelen. Maar in het ontwerp is sprake van een groen en vrij dicht deel op het noordelijke deel en een groot open gebied in het zuidelijk deel waar het busstation is geprojecteerd.

2) De keuze om alle benodigde busruimte bij elkaar te zetten levert een pleinruimte op die gedomineerd wordt door verhard oppervlak en bussen. Daarbij leiden de eisen omtrent de bussen tot een situatie dat er geen enkel ander gebruik hier plaats kan vinden. De ontwerpkaart laat ook letterlijk een lichtgrijs, groot leeg midden zien. Alle gebruiksfuncties van de vitale stad die nog in het concept wordt aangehaald worden opzij geduwd.

3) Het concept gebaseerd op de visie om stad en park te verbinden is veel te letterlijk doorgevoerd. De Linde rij van de Dreef die als langs de liniaal doorgetrokken is zorgt voor een grote afstand tussen de nieuwe bomenrij en de gevelwand van het Provinciekantoor. Deze maat van ca. 11 meter is de overmaat die aan de westzijde volledig ontbreekt in het ontwerp.

4) Het doortrekken van de Dreef zo letterlijk nemen door ook halfverharding voor te stellen op deze plek is een functionele misser. Het Provinciekantoor en ABN kantoor hebben een aantal vaste aanloop routes voor veel mensen, de halfverharding voldoet hier functioneel niet. Daarnaast ligt de halfverharding hier grotendeels in de schaduw van de forse en stedelijke gevel van het Provinciekantoor; Die context past geheel niet bij de halfverharding als materialisering zoals op de open en onder een historisch bladerdak gelegen Dreef.

5) De gehele westkant van het plein komt ruimte te kort in het VO. Langs deze zijde bevat de bebouwing de meeste adressen, veel commerciële functies in de begane grond, die bewegingen aantrekken, zoals de natuurwinkel, fietsenwinkel of diverse horeca. Er moet ruimte voor de voetganger zijn. Daarnaast zijn er bomen gewenst, maar ook veel fietsparkeren/opstelplaatsen nodig, en ookabri's voor de bushaltes en is er nog het fietspad, dat in dit VO voor een deel dan ook nog dubbelbreed moet worden omdat het als 'shared space' voor de auto dienst moet doen. Kortom, heel veel ruimtevragers, vaak bijtend en nu in het ontwerp niet adequaat opgelost. Ca 11m aan de oostzijde voor nagenoeg geen functies of gebruiksdruk en ongeveer 6m aan een overvolle westzijde. Die maatvoering zou omgedraaid moeten worden.

6) Daar komt bij dat aan die Westzijde de complexiteit toeneemt door de zijstraten van het Wijde Geldelozepepad en Lorentzplein en de Tempelierstraat. De twee secundaire straatjes (Wijde Geldelozepepad en Lorentzplein) zijn in het VO op allerlei manieren afgesloten van het plein geraakt.

- a) Verkeer komende uit het Wijde Geldelozepepad het plein op kan alleen nog via de shared space de Wagenweg op.
- b) De gedachte uitgang voor autoverkeer van het Wijde Geldelozepepad gaat over het trottoir om dan een 90 graden hoek te moeten maken de shared space strook op, juist op de plek waar het eenrichting fietspad zich ineens verdubbeld in breedte en bijna de gehele trottoir breedte voor de halte van de bussen inneemt. Een uiterst onoverzichtelijke situatie wordt in het VO voorgesteld die tal van bezwaren heeft:
 - i. Omdat in het VO wordt voorgesteld om in tegengestelde richting door het Wijde Geldelozepepad te rijden, komt men met de auto aan de Houtpleinzijde de straat uit, waardoor de automobilist geen overzicht heeft vanwege de nauwe straat en de bebouwing die het zicht op het trottoir en fietspad ontnemt
 - ii. Het trottoir is hier altijd druk gezien de aanliggende functies en tijdens de spits komen daar veel mensen bij die juist op dit punt tegelijkertijd de bus zouden kunnen verlaten. Bij de situatie van een vol busperron, fietsers die

Wagenweg/Houtplein, bewonersgroep
Tempeliersstraat en bewonersgroep Lorentzplein.

Op 9 december 2019 is er een inloopmiddag/avond georganiseerd waar u het Voorlopig Ontwerp + heeft kunnen bekijken. Op donderdag 12 december 2019 is ditzelfde VO+ besproken in de commissie Beheer.

Naar onze mening is het ingestoken proces is in de participatie helder verwoord. Ook het kader waarbinnen is gewerkt is uitvoerig en helder gedeeld.

Gezien de complexe situatie op het Houtplein is er voor gekozen om te komen tot een schetsontwerp in 2 stappen:

- 1 De verkeerskundige oplossing voor het Houtplein (verkeerskundige kaders),
- 2 Uitwerken ruimtelijke kwaliteitswensen (ruimtelijk beleid, visie, wensen) .

1 verkeerskundige oplossing voor het Houtplein geeft een hoofdropzet voor wat betreft de verschillende verkeersstromen (auto/bus fiets/ voetganger).

Over het verkeerskundige kader, de verkeerskundige randvoorwaarden en uitgangspunten is de gemeente helder geweest. Ook in de presentaties is dit uitvoerig besproken. In hoofdlijnen bestaat dit verkeerskundige kader in het gevoerde proces uit de volgende:

- Gemeentelijk beleid: SOR2040,
- Concessies van de bussen,
- Wensen van stakeholders en website,
- Richtlijnen (CROW, boogstralen etc).

2 Ruimtelijke kwaliteitswensen uitwerken (ruimtelijk beleid, visie)

Ook hiervoor is helder en uitvoerig gecommuniceerd.

Het kader bestaat in hoofdlijnen uit

- gemeentelijke ruimtelijk beleid (Nota Ruimtelijke Kwaliteit en Structuurvisie Openbare Ruimte (oa afwegingskader, fiets, groen)
- Visie: oa (historische) lange lijnen, Houtplein als verbinding tussen park en stad, verblijfskwaliteit en identiteit
- Wensen van stakeholders en website,

In juli 2018 heeft de gemeente 3 verkeerskundige schetsscenario's voorgelegd.

Deze schematische scenario's geven verschillende oplossingen onder meer op het gebied van locatie



passeren en uitrijdende auto's uit het Wijde Geldeloze pad ontstaat een zeer onveilige en onoverzichtelijke situatie.

- iii. Fietsers vanuit het zuiden die boodschappen willen doen bij de Natuurwinkel zullen de shared space strook ook gebruiken en het laatste stukje fietspad tegen de rijrichting in gaan gebruiken.
- iv. Fietsers uit de Wagenweg, Lorentzplein en Wijde Geldeloze pad zullen in de praktijk tegen de rijrichting in tot aan de kruising met de tempelierstraat rijden om zo een kortere/snellere route richting de Grote Houtstraat te verkrijgen, omdat ze anders helemaal om moeten fietsen naar de n het plan bedachte oversteek bij de Wagenweg/Dreef.

Kortom; Een levensgevaarlijk, onoverzichtelijke en niet functioneel voorstel in het VO voor de shared space, fietspad, trottoir en bushalte ter hoogte van het Wijde Geldeloze pad.

c) Het is zeer wenselijk, en vanwege bovengenoemde redenen sterk aangeraden, om de rijrichting op het Wijde Geldeloze pad te handhaven zoals in de huidige situatie. De redenen daarvoor zijn:

- i. Een veiligere situatie voor de kruising van autoverkeer
- ii. Toegankelijkheid van garages in het eerste deel die niet onder een hoek van 90 graden met de straat staan en dus niet te bereiken zijn zou je andersom moeten rijden;
- iii. Laden en lossen van de beddenzaak, markiezenzaak, natuurwinkel, etc. gebeurd nu aan het begin van het Wijde Geldeloze pad, bij het inrijden van de straat, waarna de grote wagens achteruit de straat verlaten, of vaker, achteruit insteken en vooruit de straat weer verlaten. Zo ontstaat er geen opstopping, omdat verkeer dat het Wijde Geldeloze pad vanaf het indraaien op het Houtplein al ziet dat de straat geblokeerd is. In het VO zou het betekenen dat verkeer de gehele straat door rijdt om dan op het eind gestremd te raken vanwege ladende en lossende vrachtwagens. Hierdoor ontstaat een file in de straat, met alle overlast van dien.
- iv. Het voorkomen van aantrekken van autoverkeer in de lus van Ven Eeden straat, Wijde Geldeloze pad en Lorentzplein die dan kort parkeren in het Wijde Geldeloze pad om even snel de winkels of coffeeshop te bezoeken;

7) Inconsequent fietsnetwerk rond het plein, met enkelzijdig of dubbelzijdig, of shared space oplossingen soms koud naast en tegen elkaar.

8) Onoverzichtelijke kruising en omslachtige routing voor fietsverkeer bij kruising Houtplein/ Dreef. Gevaarlijk ook met busverkeer (waar komen de fietsers vandaan?)

9) Het niet integraal koppelen van projecten in hetzelfde tijdvak. Aldi-terrein ontwikkeling en Houtplein. Met name de parkeeroplossing voor het verdwijnen van straatparkeren in dit gebied om daar in de nieuwe garage onder het voormalige Aldi-terrein in de toekomst ook voor bestaande bewoners in te participeren is een gemiste kans. Zowel de vraagstukken omtrent parkeren bij veranderingen in het Houtplein en de nieuwe extra woonbebouwing op het voormalige Aldi-terrein zijn al heel lang bekend en hadden in dit proces natuurlijk heel goed samen opgelost kunnen worden.

10) In het VO heeft de Tempelierstraat een nieuw profiel gekregen. Dit is een asymmetrisch profiel met een maat van 6m in totaal aan de noordzijde en 2m aan de zuidzijde voor het trottoir. Dit is onlogisch gezien het grote aantal horeca zaken dat aan de zuidzijde zit. De overwegend snackbars hebben veelal bestelbrommers en fietsen op de stoep staan, wat in de huidige krappe maat van het trottoir voor veel overlast zorgt. Een nieuw profiel is een uitgelezen kans om dit op te lossen.

Ten tweede is er de onduidelijkheid over de breedte van de rijbaan en het gebruik. In het VO wordt gesuggereerd dat er ruimte voor de fietser is in het Tempelierstraat. Echter, de bussen die hier in twee richtingen door de straat rijden staan niet ingetekend. Omdat de bussen niet meer halteren in de straat volgens het VO, en autoverkeer hier nog zeer gelimiteerd door heen rijdt, is het lange rechte stuk vooral een busbaan in twee richtingen. De fietsers die getekend staan hebben in een dergelijk profiel minstens een eigen fietsstrook nodig. Dat zou betekenen 1,5 meter ruimte aan elke zijde van de rijbaan. Met de getekende 8m in het profiel zou dat betekenen dat er voor twee rijrichtingen voor de

van de bushaltes (Tempelierstraat en Houtplein) ,ligging, bundeling en scheiding van fietsroutes, voetgangersroutes en verblijfsruimte, auto.

Op basis van de kaders en de input uit de participatie zijn de drie scenario's nader afgewogen. Hierbij is nadrukkelijk gezocht naar de balans tussen een werkzame verkeerskundige oplossing, doorstroming van de bussen, fietsveiligheid, ruimte voor de bushaltes, leefbaarheid, verblijfskwaliteit en ruimte voor de voetganger op Houtplein en in de Tempelierstraat, het zoveel mogelijk behalen van ruimtelijke kwaliteitswensen zoals het plaatsen van bomen.

Op basis van bovenstaande is schets 2 uitgewerkt tot een schetsontwerp dat op de derde participatieavond is getoond en toegelicht.

Dit schetsontwerp is daarna verder uitgewerkt tot het voorlopig ontwerp in de inspraak.

Er zijn totaal 118 zienswijzen ingebracht op het voorlopig ontwerp.

Hoewel de zienswijzen over diverse onderdelen van het plan waren verdeeld zijn er vier onderwerpen uit het voorlopig ontwerp prominent aanwezig. In willekeurige volgorde zijn dat de volgende.

1. Rijrichting Wijde Geldeloze pad.

In het Voorlopig Ontwerp was de rijrichting voor het Wijde Geldeloze pad omgedraaid ten opzichte van de huidige situatie. Mede gebaseerd op een 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. De 'tweede' knip op het Houtplein ter hoogte van EkoPlaza en Willie Wortel.

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 met name op bezwaren bij de ondernemers aan het Houtplein en de Wagenweg die voorzien dat hun winkels slecht bereikbaar worden. De ondernemers ter hoogte van de knip voorzien ook problemen met laden en lossen. Bewoners van het Wijde Geldeloze pad vrezen overlast van bezoekers aan Willie Wortel doordat zij vermoeden dat de bezoekers hun auto parkeren in



bus nog maar 5 meter beschikbaar is. Gezien de huidige maat van de bussen is dat minstens 1,5m te krap om een veilige verkeerssituatie voor fiets en bus te krijgen.

11) Het profiel met een breedte van 16m is heel krap voor twee richtingen busbaan, veilige fietsoplossing, trottoirs passend bij de functies op de begane grond in de straat, de afstand tot de woonhuizen en dan ook nog 1 rij langsparkeren. Het huidige busverkeer in tweerichtingen, met deze maat bussen en deze frequentie is over de grens gegaan van wat als leefbaar kan worden geacht. Het VO, en het proces om daar te komen, zijn voorbij gegaan aan het zoeken en beargumenteren van een alternatief om de 'bus-last' te verdelen. Bijvoorbeeld de aanpassingen die nodig zijn om in de rijrichting naar het Houtplein over de Raamsingel te rijden en vanaf het Houtplein door de Tempelierstraat is niet bekeken. Ook de aanpassingen op de Van Edenstraat zijn niet meegenomen in de studie voorafgaand aan het VO. Dit is een grote tekortkoming om tot werkelijke antwoorden over een verantwoorde inrichting te komen.

12) Voor het Wijde Geldelozepepad is geen profiel getekend in het VO. Het is daarmee onduidelijk wat het voorstel voor de inrichting van deze straat in het plan is.

3. Voorstel voor de overweging van twee andere alternatieven

De twee alternatieven dat in dit deel van mijn zienswijze aan bod komt heb ik gemaakt met persoonlijke kennis van het gebied en door het luisteren naar opmerkingen en reacties die bewoners in mijn omgeving hebben gemaakt op het gepresenteerde VO. Ik heb natuurlijk geen heel proces doorlopen, zoals dat wel had moeten gebeuren (zie 'Kritiek op de uitvoering van het participatieproces omtrent de herinrichting van het Houtplein en omgeving'). Naast mijn mening en ervaringen als betrokken bewoner, vond ik het gezien de gemiste kansen en onduidelijke oplossingen ook nodig om vanuit mijn professe te reageren. Ik heb daarom twee alternatieven geschetst die mijns inziens aan de orde hadden kunnen komen als beter was omgegaan met de input van participatie en het idee van een modellenstudie beter was uitgevoerd door de gemeente en de twee bureaus.

De schetsen en toelichting op deze alternatieven zijn natuurlijk geen onderdeel van een participatieproces geweest. Ze zijn niet voorgelegd en besproken met de omgeving en kan in die zin zeker niet zomaar overgenomen worden om wel tot een gedragen plan te komen. Daarvoor denk ik dat het proces een extensie behoeft na deze inspraakronde om werkelijke participatie te houden over de ontwerpkeuzes. De alternatieven kunnen als voorbeeld dienen voor wat er nog in de breedte van te verkennen mogelijkheden en in de essentiële keuzes besproken en afgewogen dient te worden.

Leidende principes en beschrijving voor alternatieven

- ALTERNATIEF 1

Het Houtplein is een complexe plek en kent vele gebruikers waarvan er nu één enorm uitspringt in het gepresenteerde VO: Het dominante busverkeer. Dat maakt het er niet makkelijker op om een mooi, functioneel gebalanceerd en meest leefbare inrichting te maken. Maar er is echt een beter, subtieler, leefbaarder en meer evenwichtig ontwerp te maken dan nu gepresenteerd is; ook met die druk van de vele bussen.

- Spreiding van de haltes over een beperkte afstand
- Spreiding van de busroutes

Met dat als basishouding is een Alternatief geschetst 'verdeelde last' waarin het busverkeer richting het Houtplein over de Raamsingel rijdt en het busverkeer vanaf het Houtplein via de Tempelierstraat het gebied verlaat. Zo wordt de last van het busverkeer verdeeld. Eveneens is er zo ruimte op de Tempelierstraat om de bushalte strook in te passen, omdat er nog maar 1 rijbaan is. Ook de fietsers krijgen voldoende ruimte om veilig in tweerichtingen het gebied in en uit te fietsen. Met de twee fietsparkeervoorzieningen gelijk aan de route gekoppeld. De bushaltes in de andere rijrichting liggen aan de westzijde van het plein: in het noordelijk en in het zuidelijk deel. Zo blijft er voldoende ruimte om het autoverkeer het Lorenzplein op te laten draaien. Extrabreedte ontstaat aan de westzijde omdat het gehele profiel naar het oosten is geschoven (minder extreem brede loopstrook langs het provinciekantoor) en er een bushaltestrook minder is. Deze gewonnen ruimte wordt gebruikt om een profiel te maken met toegang het Wijde Geldelozepepad in enerzijds en de Wagenweg in anderzijds. Om conflict met de fietsers te voorkomen ligt het

hun straat en ook de straat gebruiken als afvoerweg na het bezoek aan de coffeeshop.

3. 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 bussen van west naar oost die niet meer wordt vermengd met autoverkeer en ook niet meer hoeft te stoppen bij de halten. De grijze uitvoering van de fietsstrook is in de ogen van velen te onopvallend.

4. Locatie van de bushaltes.

De locatie van de haltes komt in veel zienswijzen terug. De keuze om de haltes te centreren op het Houtplein met een aparte halte op de Dreef kent zowel voor- als tegenstanders.

Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp:

- Op het Wijde Geldelozepepad is de huidige rijrichting gehandhaafd.
- Doorgaand verkeer via de Wagenweg is mogelijk gemaakt. De bestaande laad- en losplekken voor EkoPlaza zijn weer opgenomen.
- Het wegprofiel op de Tempeliersstraat is aangepast en beter verdeeld. Tevens zijn rode fietsstroken uitgewerkt.
- Het trottoir aan de oostzijde is versmald om ruimte te maken voor de laad- en losplekken voor Ekoplaza. De materialisatie is aangepast.
- Op de Wagenweg is de bomenrij naar de overzijde van de weg verplaatst vanwege de ligging van kabels en leidingen.

2. Kritiek op inhoudelijke aspecten van het gepresenteerde VO Houtplein en omgeving (24-9-2018, Okra/Witteveen+Bos voor Gemeente Haarlem)

Hieronder staat een inhoudelijke reactie per punt;

- Zoals u terecht opmerkt is het Houtplein een complexe plek.

De opgave voor het Houtplein is inderdaad het tegelijkertijd voldoen aan de vele wensen die we hebben op het gebied van leefbaarheid, identiteit (Houtplein moet een plek worden en een schakel tussen park en stad), groenbeleving, beeldkwaliteit



tweerichtingen fietspad aan de oostzijde. Daarmee is al het hoofdfietsverkeer eenduidig opgelost met tweerichtingen fietspaden vanaf de Wagenweg-aansluiting, Tempeliersstraat-aansluiting en de noord-zuidverbinding over het Houtplein zelf.

- ALTERNATIEF 2:

Het Houtplein is gewoon stad. Dat betekent dat de straten door iedereen gebruikt worden: voetgangers, fietsers, auto's en openbaar vervoer. De langgerekte bushaltes in het VO liggen midden in de plein ruimte en bemoeilijkt eigenlijk al het andere gebruik. De aansluiting op de overige straten is allemaal problematisch. Wat als het uitgangsprincipe zou zijn om alle straatprofielen te handhaven voor alle verkeer en de specifieke eisen voor de bushalte geconcentreerd zou worden?

- a. De verkeersknip tussen Dreef en Houtplein wordt letterlijk gemaakt door op deze breedste plek van het plein een busplein te maken.
- b. Voetgangers, fietsers en auto's mogen zich gewoon in alle andere straten begeven in een normaal en niet afwijkend straatprofiel.

Met is deze basishouding is het Alternatief 'busplein' geschetst. Hierin zijn alle bushaltes op vier parallelle perrons als compact blok ingetekend. Zijn alle rijrichtingen voor overig verkeer gehandhaafd; met dien verstande dat auto- en busverkeer over het noordelijke deel van het plein nog slechts in 1 rijrichting is ingetekend (maar er is ruimte om dat ook weer tweerijrichtingen terug te maken).

Dit schetsalternatief levert op dat weliswaar 1 plek totaal verandert, maar de overige ruimtes allemaal kunnen 'ontspannen' en volop ruimte bieden aan de voetganger en bomen voor een leefbare en overzichtelijke stad.

Gezien de gereede argumenten voor een heroverweging van het ontwerp verzoek ik u om het voorlopig ontwerp aan te passen, maar niet nadat een werkelijke participatie-sessie is gehouden over de argumenten en onderbouwde onderzoeksuitkomsten.

Ik ga er vanuit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Graag ontvang ik een bevestiging dat mijn schriftelijke inspraak inzake de herinrichting van het Houtplein en omgeving in goede orde is ontvangen.

etc. en de vele (verkeers)functionele eisen die aan het Houtplein worden gesteld.

Het VO dat in de inspraak is gebracht is hierin een tussenstand waarvan wij erkennen dat er inderdaad nog veel aspecten zijn die verbetering behoeven. In feite moet u dit VO zien als hoofdpzet voor de inrichting van het plein: hoe zijn de verkeersstromen georganiseerd, waar zien wij de verbindingen, de plekken, de lijnen en de functies een plek krijgen, waar zoeken wij naar ruimte voor bomen, nog ongeacht van de verdere uitwerking.

U heeft gelijk als u stelt dat de huidige bus situatie en reisfunctie op en van het plein een forse stempel drukt op het VO. Het gevaar dat de verkeersfunctionele inrichting het plein teveel opknijpt in delen, zowel oost-west als noord-zuid en daarmee de leefbaarheid op het plein onder druk zet zien wij ook.

In het VO+ en het daarop te baseren DO is de ruimte zo verdeeld dat de balans wat ons betreft is gevonden. Daarnaast zoeken we een inrichting die flexibel kan inspelen op een mogelijk toekomstig minder door de bus gedomineerde situatie waarbij op het plein met behoud van de hoofdpzet meer verblijfsruimte en groen kan worden verkregen.

2.. De afweging om het busverkeer juist te bundelen of te scheiden met een middenstrook is in de schetsfase en ook het uitwerken naar VO(+) meerdere keren gemaakt en uitvoerig bediscussieerd. Uiteindelijk geeft de doorslag om over de hele lengte voldoende maat aan weerszijden van de van zuid naar noord taps toelopende pleinruimte te hebben voor een goede verblijfsruimte, wandel- en fietsroutes en een goede standplaats voor bomen tov boven- en ondergrond. Daarnaast achten wij dit de inrichting die kan inspelen op een mogelijk toekomstig minder door de bus gedomineerde situatie waarbij het plein vanaf de zijdes meer naar binnen schuift.

3. Hoewel deze verbinding voor voetgangers en fietsers tussen stad en park een essentiële functie voor het Houtplein is, heeft u gelijk dat in het inspraak-VO deze verbinding aan de oostzijde van het plein te ruim is opgezet ten kosten van de westzijde van het Houtplein. In het VO+ is de pleinruimte evenwichtiger verdeeld over beide zijden en is ook het materiaal aangepast.



4. Hoewel deze verbinding voor voetgangers en fietsers tussen stad en park een essentiële functie voor het Houtplein is, heeft u gelijk dat in het inspraak-VO deze verbinding aan de oostzijde van het plein te ruim is opgezet voor de beschikbare ruimte en het type halfverharding van de Dreef zich minder leent voor op het Houtplein en bezoekers van het Provinciehuis. In het VO+ is de pleinruimte evenwichtiger verdeel over beide zijden, zijn de bomen op een geschikte standplaats (boven- en ondergrond) geplaatst en is ook het materiaal aangepast naar klinkers met behoud van een goede noord-zuidverbinding voor voetgangers tussen park en stad en bereikbaarheid van de bushaltes.

5. Wij onderkennen dat in het inspraak-VO de voetgangersverbinding aan de westzijde van het plein meer ruimte behoeft voor de bereikbaarheid van de winkels en horeca alsmede de verbinding met de Wagenweg. In het VO+ is de pleinruimte evenwichtiger verdeeld met behoud van een vloeiende beweging van de doorgetrokken Wagenweg over het plein en geschikte standplaats voor de nieuwe bomen. Hiermee is er meer trottoirruimte aan de westzijde verkregen en is voor het laden- en lossen een passende oplossing gezocht.

6.b.i

Dit is al meegenomen in het VO+. De rijrichting wordt teruggedraaid. De overzichtelijkheid van dit verkeerspunt wordt verbeterd.

6.b.ii

Door de rijrichting weer terug te draaien is dit overzicht sterk verbeterd.

6.b.iii

Dat zal inderdaad voorkomen. Ook zal hier veel worden overgestoken door voetgangers vanaf en naar het plein. De situatie moet hier voor de gebruikers zo overzichtelijk mogelijk worden ingericht. In het VO+ bieden we voldoende obstakelvrije pleinruimte aan weerszijden van het fietspad. Ook zal voldoende mogelijkheid voor fietsparkeren worden gerealiseerd.

6.b.iv

Dat zal inderdaad voorkomen. Ook zal hier veel worden overgestoken door voetgangers vanaf en naar het pleinmidden. De situatie moet hier voor de



gebruikers zo overzichtelijk mogelijk worden ingericht. In het VO+ bieden we voldoende obstakelvrije pleinruimte aan weerszijden van het fietspad.

6.c In het definitieve ontwerp is de rijrichting in het Wijde Geldelozepad weer de huidige en is de fietsstraat in zuidelijke richting doorgetrokken op het zuidelijke deel van het Houtplein. Met de aanleg van een laad/losplaats langs dit doorgetrokken deel van de fietsstraat (tussen Tempeliersstraat en Wijde Geldelozepad) is er geen noodzaak meer voor laden en lossen in het Wijde Geldelozepad (terwijl dat niet onmogelijk wordt gemaakt).

7. In het definitieve ontwerp is gekozen voor scheiding van de fietsers in noordelijke en zuidelijke richting op het Houtplein. In zuidelijke richting rijden de fietsers aan de westzijde op de fietsstraat die doorloopt naar de Wagenweg. In noordelijke richting rijden de fietsers aan de oostzijde. Dit is een principiële keuze om de conflictpunten op het Houtplein overzichtelijk en veilig te kunnen houden. De Fietzersbond ondersteunt deze keuze en ook vanuit het openbaar vervoer wordt deze keuze ondersteund. Vanwege het beperkte gemotoriseerde verkeer op het noordelijke deel van het Houtplein is daar gekozen voor (niet 'koud') naast elkaar leggen van rijlopers in beide rijrichtingen. Op het zuidelijke deel van het Houtplein worden de rijrichtingen voor fiets en overige gemotoriseerd verkeer gescheiden door de busbaan en de bushaltes.

8, In het definitieve ontwerp zijn de kruisingen compact en overzichtelijk met een duidelijke positie voor fietsers (die blijven in relatie tot hun rijrichting aan de rechterzijde van het plein). Op de kruisingen is er steeds een eenduidig beeld ten aanzien van de voorrang. Waar voetgangers voorrang hebben op een oversteek, hebben fietsers dat ook. Waar voetgangers geen voorrang hebben, hebben fietsers dat ook niet. Vanwege het ontbreken van stromen overig gemotoriseerd verkeer is de oversteekbaarheid gewaarborgd.

9. Het betreft hier een particuliere ontwikkeling waarbij er voldoende parkeerruimte gerealiseerd moet worden op eigen terrein. Voor de omwonenden en bezoekers is er in de nabijheid gelegenheid om in de parkeergarages Houtplein en de Dreef te parkeren



10. De beperkte breedte van de Tempeliersstraat maakt het onmogelijk om aan alle wensen te voldoen. In het definitieve ontwerp is de rijbaan in het midden geplaatst net als in de huidige situatie. Omdat met de beperkingen voor het overige gemotoriseerde verkeer het absolute aantal gemotoriseerde voertuigen in deze straat niet heel groot is, is gekozen voor een oplossing met fietsstroken van 1,5 m breedte die inderdaad deels door elkaar tegemoetkomende bussen gebruikt zal moeten worden. Omdat het fietsstroken betreft en geen suggestiestroken zullen de bussen hierbij af en toe achter fietsers moet blijven rijden. Het verdwijnen van de haltes op de Tempeliersstraat en de rommelige situatie daaromheen is een grote verbetering, evenals de vermindering van het overige gemotoriseerde verkeer.

11. De busroutes maken deel uit van eerdere beleidskeuzes van de gemeente zoals bijvoorbeeld verwoord in de Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar. Er zijn op de kruising Van Eedenstraat-Tempeliersstraat geen andere aanpassingen dan die direct gerelateerd zijn het definitieve ontwerp van de Tempeliersstraat.

12. In het definitieve ontwerp is de rijrichting weer de huidige. Vanwege het smalle karakter zal de indeling in het Wijde Geldelozepad niet of nauwelijks veranderen.

3. Voorstel voor de overweging van twee andere alternatieven

Bedankt voor het indienen van uw voorstellen. Het Voorlopig Ontwerp is op basis van ingediende zienswijze herzien en waar nodig aangepast.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

101 Hierbij willen wij graag onze zienswijze kenbaar maken betreffende het voorlopig ontwerp Houtplein 2018. Allereerst willen we opmerken dat we verheugd zijn dat de Gemeente Haarlem voornemens is dit plein en de directe omgeving aan te pakken. Ook wij kijken uit naar een mooi plein met allure en een mooie omgeving. Daarnaast hopen we net als u dat dit bijdraagt aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat en dat dit zal leiden tot meer winkels en horecagelegenheden in deze omgeving. Een groot deel van de plannen kunnen we ook begrijpen gezien de wensen van de huidige Gemeenteraad, de omwonenden, de gebruikers en andere belanghebbenden. Het zijn niet de plannen waar wij ons helemaal in kunnen vinden, maar we begrijpen dat belangen van een ieder anders zijn en dat je hier rekening mee hebt te houden. Zo

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Onderstaand onze reactie op uw opmerkingen:

Sibylle Olsthoorn – van de Geer
Mede namens Timo Olsthoorn

1. U geeft aan dat u constateert er onvoldoende rekening wordt gehouden met winkeliers en ondernemers op het Houtplein de Wagenweg op het gebied van bereikbaarheid waarbij u vreest voor



kunnen we bijvoorbeeld de vele ruimte voor de fietsers en voetgangers, de ruimte voor het OV en de beperking van doorgaand verkeer begrijpen. Verheugd zijn wij over het vele groen en de mooie bestrating.

We constateren echter helaas dat er met ons en onze collega winkeliers en ondernemers op het Houtplein en de Wagenweg onvoldoende rekening is gehouden. Het betreft hier de bereikbaarheid van de winkels en ondernemers. In ons geval onze winkel in damesmode L'Abeille en onze groothandel met ons eigen kledingmerk Belluna. Wij als winkeliers en ondernemers zijn ook een belangrijke partij in deze. Wij hebben (vaak) al jarenlang geïnvesteerd in letterlijke en figuurlijke zin om mooie zaken op te bouwen en verdienen daarmee ons geld om in ons levensonderhoud te kunnen voorzien. Het gaat ons in deze kwestie dus niet om zaken als ontevredenheid, maar echt om zaken als het wel of niet op gezonde wijze kunnen laten voortbestaan van de winkel of onderneming. Met alle consequenties van dien. Een zwaar wegend belang dus. Voor ons als winkeliers en ondernemers dreigen er grote negatieve gevolgen indien het ontwerp zoals het er nu ligt zal worden uitgevoerd.

We hebben al in een vroeg stadium, bij de eerdere plannen voor het Houtplein jaren geleden, ruim een jaar geleden bij aanvang van de nieuwe plannen, op de bijeenkomsten, tijdens de individuele en groepsgesprekken en op het platform aangegeven dat wij met veel akkoord kunnen gaan en eigenlijk maar twee zaken hebben die voor ons winkeliers en ondernemers en dus ook voor ons persoonlijk noodzakelijk zijn om opgenomen te worden in het plan. En dat zijn:

- Goed bereikbaar zijn, juist ook voor autoverkeer en
- Voldoende parkeerplaatsen voor de deur en in de straat

Zoals het huidige plan is vormgegeven is dit absoluut niet het geval. Wij zijn met onze winkel en groothandel op de Wagenweg bijna niet meer te bereiken. Alleen uit de richting van het Florapark via het Lorentzplein. Alle andere mogelijkheden zijn niet meer mogelijk of zeer omslachtig. We zijn:

- niet bereikbaar vanaf de Dreef
- niet vanaf het Frederikspark
- niet vanaf het Houtplein
- niet vanuit de Van Eedenstraat
- niet vanuit de Tempelierstraat
- alleen omslachtig te bereiken vanuit de Raamsingel en de Gasthuisvest via een rare loep Tempelierstraat en Wijde Geldelozepad

Wij voorzien hierdoor zeer ernstige gevolgen voor onze winkel en groothandel. Het kan toch niet zo zijn dat de Gemeente Haarlem de ondernemers die hier vaak al jaren zitten zwaar te kort gaat doen of in sommige gevallen zelfs failliet zal laten gaan door een herinrichting van het Houtplein!

Daarom dienen wij hierbij onze zienswijze in waarop wij reageren op het voorlopig ontwerp Houtplein 2018. In de bijgevoegde Bijlagen willen we u in een aantal zaken meenemen waarvan we hopen en ook verwachten dat u deze mee zult nemen in uw overwegingen. We hopen oprecht dat u niet te snel beslist over het Houtplein, maar de moeite neemt u echt in te leven en probeert zaken echt te begrijpen. We weten dat bepaalde mensen en partijen een andere mening zijn toegedaan wat betreft de noodzaak van bereikbaarheid. We doen ook specifiek op hen een beroep om ook rekening te houden met de wensen en belangen van anderen en doen een beroep op hun vermogen om open te staan voor suggesties die alle belangen kunnen dienen. Ook die van henzelf. Het is als politiek verantwoordelijke juist de kunst om de verschillende belangen te verenigen. Dit kan zonder afbreuk te doen aan ook het eigen belang. Wij houden met onze suggestie ook veel rekening met de belangen van de andere belanghebbenden. Om een weloverwogen keuze mogelijk te maken heb ik zaken zo helder mogelijk en dus ook wat uitgebreid proberen te verwoorden. Ik doe hierbij een dringend beroep op u als mens en als Gemeente om naar al uw mensen, ook winkeliers en ondernemers te luisteren.

U vindt bij dit schrijven de volgende Bijlagen:

- Bijlage 1: Draag zorg voor bereikbaarheid 'Noodzaak nr 1'
- Bijlage 2: Draag zorg voor voldoende parkeerplaatsen 'Noodzaak nr 2'

negatieve gevolgen met betrekking tot klandizie.

Antwoord: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving. Tevens kan er geparkeerd worden in diverse omliggende straten. Op basis van zienswijze reacties is de bereikbaarheid van Houtplein en omgeving heroverwogen. Voor alle wijzigingen met betrekking tot bereikbaarheid van het Houtplein en omliggende straten zie het Definitief Ontwerp.

2. U geeft ook aan dat u vindt dat er weinig parkeerplaatsen zijn binnen het plangebied. Het uitgangspunt is altijd geweest om zo veel mogelijk parkeerplaatsen te behouden. Voor de verschillen tussen het Definitief Ontwerp en de Uitgangssituatie verwijzen we u naar de Ontwerpnota.

In relatie tot de door u toegevoegde bijlagen zijn de volgende keuzes gemaakt:

- bereikbaarheid:
Met de aanpassingen in de routes voor de auto's denken wij tegemoet gekomen te zijn aan uw belangrijkste bezwaren en uw voorstellen te hebben gevolgd. De aanrijroutes blijven grotendeels gelijk ten opzichte van de huidige situatie. Alleen voertuigen van uit de westelijk van de Van Eedenstraat gelegen Lakenkoperstraat en Tempeliersstraat zullen hun route moeten aanpassen. Voor wegzijdende bezoekers is het een verbetering dat het mogelijk wordt om vanuit de Wagenweg linksaf te kunnen slaan.



- Bijlage 3: Waarom is bereikbaarheid voor onze winkel l'Abeille en onze groothandel Belluna zo belangrijk 'Doelgroep discriminatie'
- Bijlage 4: Er zitten mensen en gezinnen achter winkels en ondernemingen 'Ons verhaal'

Ook willen we de doelstellingen van de Gemeente hier nogmaals globaal formuleren. Het doel is (zoals wij dat opmaken uit het Collegebesluit betreffende het Voorlopig Ontwerp nummer 2018/559481): Haarlem wil van het Houtplein een gastvrij en goed functionerend entree van de stad maken met meer allure en een beter OV. In dit besluit worden een aantal zaken genoemd die bij de herinrichting van belang zijn:

- Uitstraling
- Goede routes voor fietsers en voetgangers
- Veiligheid
- Minder verkeer / geen sluipverkeer / autoluw
- Bomen / beplanting / regenwater
- OV en haltes

Wij hebben een concrete suggestie geformuleerd waarbij deze doelstellingen bereikt kunnen worden op een manier waarbij de winkeliers en ondernemers en dus ook onze winkel en groothandel, wel goed bereikbaar blijven. Onze suggestie draagt volgens ons zelfs in nog grotere mate bij aan bovengenoemde doelstellingen van de Gemeente (Zie Bijlage 1: Draag zorg voor bereikbaarheid 'Noodzaak nr 1'). Ook in de andere Bijlagen vindt u waar mogelijk verwijzingen naar de doelstellingen. We willen hier zo veel mogelijk bij aansluiten.

Ook indien u geen gehoor geeft aan onze suggestie doen wij hier wel een beroep op u als Gemeente om zorg te dragen voor de twee eisen van de winkeliers en ondernemers en van ons persoonlijk:

- Goed bereikbaar zijn, juist ook voor autoverkeer en
- Voldoende parkeerplaatsen voor de deur en in de straat

Wij verwachten sowieso dat u bij het definitief vast stellen van het inrichtingsplan Houtplein hier invulling aan geeft.

Dat u zelf een alternatief plan bedenkt of dit laat bedenken.

Mochten er nog vragen zijn of behoefte aan verder toelichting dan zijn we van harte bereid voor een persoonlijk gesprek langs te komen.

We hopen op veel begrip, wijsheid en een positieve reactie van de Gemeente.

Met vriendelijke groet,

Bijlage 1: Draag zorg voor bereikbaarheid 'Noodzaak nr 1'

Onze suggestie is om het autoverkeer van Noord (Houtplein/Houtbrug) naar Zuid (Wagenweg) door te laten lopen zonder de knip op het Houtplein op de ventweg de stad uit. Het gaat hierbij om een stuk van 43 meter. Dan zijn de winkels en ondernemers wel goed te bereiken. Namelijk in dat geval ook vanuit het Centrum, het Noorden en het Westen. Concreet via de Gasthuisvest en de Raamsingel. De winkels op de Wagenweg zijn in het huidige voorstel namelijk bijna onbereikbaar. Het opheffen van deze knip is voor ons dus uitermate belangrijk.

De knip wordt genoemd als noodzaak tegen sluipverkeer en voor het vergroten van de veiligheid. Deze knip op de ventweg de stad uit is echter absoluut niet nodig om deze doelstellingen te bereiken.

Hieronder volgen de argumenten die deze zienswijze en suggestie onderbouwen:

- Doordat er al veel straten worden afgesloten voor autoverkeer zal het sluipverkeer en het gewone verkeer sowieso al enorm afnemen. De Tempelier wordt immers afgesloten voor verkeer naar het Houtplein toe, de Dreef en het Frederikspark worden middels een andere knip ook afgesloten voor verkeer vanaf het Houtplein. Hiermee wordt al in grote mate bijgedragen aan de doelstelling van het tegengaan van sluipverkeer en het bevorderen van de autoluwheid.

- Parkeerplaatsen:
Er zit spanning in het ontwerp tussen meer ruimte voor groen en het aantal parkeerplaatsen. Dit geldt zeker ook voor de Wagenweg. In het Definitieve Ontwerp is daar een evenwicht tussen gezocht.
- Voor de uitwerkingen omtrent beplanting, OV haltes en routing van verkeer verwijzen wij u naar het definitief ontwerp.

wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



- De verkeersmetingen door Witteveen en Bos voor gemotoriseerd verkeer zijn destijds afgenomen op het stuk tussen het Wijde Geldelozepepad en Lorentzplein. Hierbij is al het verkeer komende uit de Tempelier en het Houtplein richting het zuiden gemeten. Er is echter niet in beeld gebracht hoeveel verkeer hiervan naar de Wagenweg ging en hoeveel verkeer naar de Dreef en het Frederikspark. Mogelijk gaat er maar relatief weinig verkeer naar de Wagenweg en betreft het hier juist veel (sluip)verkeer naar de Dreef en het Frederikspark. Gezien de piek rond 8 uur lijkt het er namelijk op dat men deze route neemt om de stad uit te komen richting de uitvalswegen omdat deze optie nu mogelijk is en de route via de Van Edenstraat – Florapark – Rustenburgerbrug om die tijd al erg druk is. Er bestaat dus een grote kans dat door het afsluiten van de hierboven genoemde wegen het sluipverkeer wordt tegen gegaan en het gebied al voldoende autoluw wordt en de knip op het Houtplein bij de ventweg dus niet nodig is om dit doel te bereiken. Conclusies over sluipverkeer over de Wagenweg kunnen op basis van de uitgevoerde metingen door Witteveen en Bos absoluut niet getrokken worden. Om een reëel beeld te krijgen van het eventuele sluipverkeer via de Wagenweg zal dit gemeten moeten worden na afsluiting van de Tempelierstraat, de Dreef en het Frederikspark.
- Maak van Noord (Houtplein / Houtbrug) naar Zuid (Wagenweg) een fietsstraat waar de auto te gast is. Maak dit middels de bestrating ook visueel. Auto's die niet op een bestemming op het Houtplein of op de Wagenweg moeten zijn worden hierdoor ontmoedigd deze route te nemen.
- Door al het verkeer en ook het autoverkeer in een rechte lijn van Noord naar Zuid te leiden is er minder afslaand verkeer. Ofwel, door de knip op te heffen bij de ventweg op het Houtplein. Er is hierdoor minder afslaand verkeer naar de Tempelier en ook minder verkeer wat wederom de fietsers moet kruisen bij het Wijde Geldelozepepad. Deze route wordt immers geopperd om bij de Wagenweg te komen. Hierdoor worden juist twee gevaarlijke verkeerssituaties gecreëerd. Terwijl er wordt aangegeven dat we juist verkeersveiligheid beogen.
- Maak geen fietspad met een dubbele rijrichting op het stuk tussen de Wagenweg en het Wijde Geldelozepepad. Dit creëert namelijk juist een verkeersonveilige situatie. Hier kruist het fietsverkeer namelijk met het vanuit beide richtingen komend verkeer van en naar het Lorentzplein en het verkeer komende uit het Wijde Geldelozepepad (ongeacht of hier de rijrichting nu wel of niet wordt omgedraaid). Een fietspad met maar een heel klein stuk dubbele rijrichting leidt bij zowel de fietsers als de andere weggebruikers tot verwarring. Het nodigt ook uit dit fietsgedrag voort te zetten naar het tweede deel van het Houtplein met de nodige risico's van ook nog kruisende bussen. Het maakt verkeersstromen volledig onnodig verwarrend. U geeft zelf aan een eenvoudige situatie te willen en verkeersstromen uit elkaar te willen halen. Dan moet u niet zelf weer een dergelijke situatie creëren. Ofwel, zorg voor een fietsstroom aan de Oost zijde voor Zuid – Noord fietsverkeer en een fietsstroom aan de West zijde voor Noord – Zuid fietsverkeer. Dat is veilig en overzichtelijk voor iedere weggebruiker.
- Door het opheffen van het plan voor een fietspad met dubbele rijrichting aan de West zijde ontstaat ruimte de fietsstraat met auto te gast door te trekken vanaf de Houtbrug in het Noorden naar de Wagenweg in het Zuiden.
- Plaats eventueel een verkeerslicht voor de soepele en veilige doorgang van bussen. Waarom überhaupt risico's nemen als dit niet nodig is. Lussen in de weg (of andere techniek) constateren dat er een bus is, deze wacht maar even omdat fietsverkeer en voetgangersverkeer voorrang heeft en bevorderd moet worden (fiets en voetganger staan nummer 1 en 2 hebben we begrepen). En na enig moment kan de bus op een veilige manier voor de zwakkere weggebruikers zijn weg vervolgen.
- Door het doortrekken van het fietspad van Noord naar Zuid met de auto te gast wordt ook het Wijde Geldelozepepad volledig ontzien. Deze straat kan dan weer gebruikt worden door alleen de bewoners en het bestemmingsverkeer dat alleen voor deze straat bestemd is. Het Wijde Geldelozepepad leent zich namelijk



absoluut niet voor extra verkeer. Naast de grote meerwaarde voor winkeliers en ondernemers om de knip op het Houtplein op te heffen is dit dus ook van zeer grote waarde voor de bewoners van het Wijde Geldelozepepad. Zij hebben ook bewust gekozen om woonachtig te zijn in een rustige autoluw straat. Het opheffen van de knip draagt dus bij aan de autoluwheid op een plek waar dit zeker nodig is, namelijk in een straat met bewoners.

- Door het opheffen van de knip hoeft er ook minder te worden omgereden door klanten en leveranciers. Het kan toch niet zo zijn dat klanten en leveranciers vanuit het Noorden en Westen via de Leidsevaart, de Bos en Vaartbuurt en de Wagenweg / het Florapark moeten rijden om ons te kunnen bereiken. Dit heeft alleen maar meer autoverkeer tot gevolg.
- Er kan worden gekeken of het opheffen van de knip op de ventweg van het Houtplein en de andere zaken zoals hierboven beschreven voldoende bijdragen aan het verminderen van het sluipverkeer / de autoluwheid. Indien geconstateerd wordt dat dit absoluut nog onvoldoende is dan bestaat nog altijd nog de mogelijkheid de Houtbrug af te sluiten voor links afslaand verkeer komende vanaf de Gasthuisvest. Dit verkeer wordt dan gedwongen rechtdoor te rijden in de richting van de Wilhelminastraat en de Van Eedenstraat. Daar willen jullie als Gemeente het verkeer graag naartoe hebben. Door het Houtplein dan wel toegankelijk te houden voor auto's, dus zonder de knip, kan men via de Raamsingel wel het Houtplein en de Wagenweg bereiken. We zijn dan ook goed bereikbaar voor het overige verkeer uit het Noorden (vanuit de Wilhelminastraat) en vanuit het Westen (via het eerste deel van de Tempelier tussen de Leidsevaart en de Van Eedenstraat). Dan heb je absoluut alleen bestemmingsverkeer op het Houtplein. Want niemand gaat onnodig op deze manier naar het Houtplein en de Wagenweg. Maar dan zijn we wel bereikbaar en op een veiligere manier dan met afslaan naar de Tempelierstraat en op een bewoners vriendelijkere manier dan door het Wijde Geldelozepepad.
- Bij de suggestie voor het afsluiten van eventueel ook de Houtbrug voor links afslaand verkeer vanaf de Gasthuisvest willen we wel expliciet opmerken dat deze situatie pas bekeken kan worden wanneer de Tempelierstraat, De Dreef en het Frederikspark al enige tijd zijn afgesloten. Dan heeft het autoverkeer pas voldoende kennis genomen van de nieuwe situatie en is de uitslag van een meting zinvol. Nu meten zegt absoluut niets over de verkeersstromen na afsluiting van genoemde straten. Op basis van dergelijke informatie kunnen geen beslissingen worden genomen.

Door het opheffen van de knip op de ventweg van het Houtplein en de andere zaken zoals hierboven genoemd komen we ruimschoots tegemoet aan alle uitgangspunten die voor de herinrichting van belang zijn en zoals verwoord in het Voorlopig Ontwerp en in bijgevoegde brief.

We hebben door het opheffen van de knip op het Houtplein zelfs een toevoegende waarde op het gebied van veiligheid door minder afslaand verkeer, rechte routes, eenvoud en helderheid. Ook dragen we bij aan de leefbaarheid, in het bijzonder voor de bewoners van het Wijde Geldelozepepad. Op deze manier doet u ook recht aan de belangen wat betreft bereikbaarheid van de winkeliers en ondernemers in dit gebied.

Bijlage 2: Draag zorg voor voldoende parkeerplaatsen 'Noodzaak nr 2'

Naast de noodzaak van goed bereikbaar zijn voor autoverkeer, zijn voor winkeliers en ondernemers voldoende parkeerplaatsen voor de deur en in de straat een noodzaak. We willen het aantal parkeerplaatsen op z'n minst gelijk houden. Zeker op de Wagenweg. Dit lijkt in het voorlopig ontwerp het geval maar wij willen dit toch nogmaals met klem benadrukken. Hierover een aantal belangrijke opmerkingen:

- Wij zijn ook voor het herinrichten en aansluiten van de omliggende straten op het Houtplein wat betreft fraai ogend, de bestrating en het groen. Daar zien we oprecht erg naar uit. Wij willen ook heel graag bomen in de straat, ook op de Wagenweg, maar geven de voorkeur aan (wat) kleinere bomen dan voorgesteld in het voorlopig ontwerp. De te grote bomen zullen veel licht in de winkels en huizen wegnemen. Ook zullen deze



de gevels raken en de luifels / zonneschermen belemmeren. Wij hebben over de gehele breedte van onze winkel, bestaande uit drie panden, zonneschermen. Deze hebben wij nodig tegen het verschieten van de kleding in de etalages en de winkel door de zon. Tevens draagt het in grote mate bij aan de uitstraling en de herkenbaarheid van onze winkel. Onze winkel is gelegen aan de uiterste zuidkant van het deel Wagenweg waar in dit plan over gesproken wordt. Wij bepalen hierdoor een groot deel van de uitstraling naar de stad toe. Ik kan u verzekeren dat door onze winkel, met ook juist zijn luifels / zonneschermen, sprake is van een aanblik met allure. Iets wat u als Gemeente zegt te willen uitstralen. Wij nodigen u van harte uit om eens tijdens onze openingstijden, wanneer de zonneschermen uit zijn (dus niet bij hevige regenval of sneeuw) te komen kijken.

- Grote bomen hebben ook grote plantvakken nodig en dat zal ten koste gaan van de hoeveelheid parkeerplaatsen. Wij geven de voorkeur aan meer parkeerplaatsen en dus kleinere bomen. Die parkeerplaatsen hebben wij als winkeliers en ondernemers namelijk hard nodig. De Wagenweg is van oudsher altijd al een winkelstraat geweest en geen gewone woonstraat en hier zal dus rekening mee gehouden moeten worden.
- Daarnaast is het van groot belang dat de parkeervakken overdag volledig beschikbaar zijn voor winkelend publiek. Dit moeten dus vakken zijn met expliciet betaald parkeren. Deze plekken moeten niet beschikbaar zijn voor vergunninghouders. Voor hun is elders in de directe omgeving voldoende ruimte. Men wist dat men ging wonen in een winkelstraat en men zal moeten begrijpen dat deze parkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor de winkeliers. Voor 9 uur en na 18 uur, wanneer de meeste mensen gaan naar en terug komen van hun werk, zijn de plaatsen weer beschikbaar voor de bewoners.

Bijlage 3: Waarom is bereikbaarheid voor onze winkel l'Abeille en onze groothandel Belluna zo belangrijk 'Doelgroep discriminatie'

Onze winkel l'Abeille is al vanaf 1944 gevestigd in drie panden op de Wagenweg, met als huisnummer 22. We vieren volgend jaar ons 75 jarig bestaan. Inmiddels staat hier een derde generatie aan het roer. We kunnen wel zeggen dat we een begrip in Haarlem en omgeving zijn. We zijn een damesmode zaak die zich onderscheidt door kwalitatief goede, smaakvolle mode en een ouderwets goede service. Een enkele klant komt lopend of op de fiets, maar 75% van onze klanten voor de winkel komt met de auto. We hebben voor een groot deel een wat oudere klant die nog hecht aan kwalitatief goede spullen en een goede service en klanten van 40+, beide ook voor een groot deel afkomstig uit de randgemeenten Bloemendaal, Overveen en Aerdenhout. Al weten zeker ook Haarlemmers die hechten aan kwaliteit en service ons goed te vinden. Ook hebben wij klanten vanuit heel Nederland die speciaal naar ons toe komen.

Met het openbaar vervoer naar ons toe komen is geen optie, want die rijdt in bovengenoemde gemeentes niet of nauwelijks. En dit type klant maakt hier overigens ook geen gebruik van. Ook is parkeren in de parkeergarage en dat stuk lopen vanwege de leeftijd en dus de beperkte mobiliteit en het type klant vaak geen optie. Onze jongere klanten, met vaak een druk leven, parkeren ook graag voor de deur. Ze hechten sterk aan gericht winkelen, snel en makkelijk. Dit is een ander type klant dan degene die de tijd wil besteden aan recreatief winkelen.

Wij zijn van mening dat u als Gemeente wat betreft winkelend publiek voor het Centrum zich vooral richt op bepaalde doelgroepen namelijk 'jong en vitaal' die met de fiets of het OV komen en 'recreatieve winkelaars' die in een parkeergarage parkeren en de tijd hebben en nemen om te winkelen.

Wij richten ons op een ander publiek. We hebben als winkel juist de koopkrachtige klanten uit Bloemendaal, Aerdenhout, Overveen en Haarlem. Hiervan is een groot deel wat ouder en een groot deel van de jongere klanten heeft een druk leven waarbij tijd een schaars goed is. Die oudere klant gaat alleen maar toenemen. Er is namelijk sprake van een vergrijzing, in 2023 betreft dit bijvoorbeeld al 22% van de bevolking. En er is sprake van een grote groep jongere mensen waarbij tijd steeds meer een schaars goed is en men hier zorgvuldig en weloverwogen mee om wil gaan. Voor deze beide grote groepen is bereikbaarheid van winkellocaties met de auto heel belangrijk. De een vanwege de mobiliteit en de ander vanwege een behoefte om efficiënt met de tijd om te gaan.



Juist bij dit onderwerp doen wij een beroep op uw vermogen om open te staan voor 'anders denken' en mensen die hun dagelijkse invulling op een andere manier invulling moeten of willen geven dan met de fiets of het OV. Hieronder sommen wij graag nog de argumenten op die ondersteunen waarom bereikbaarheid van onze winkel van groot belang is:

- Door de toenemende vergrijzing neemt de behoefte aan winkellocaties die goed bereikbaar zijn met de auto alleen maar toe. Wij zijn specifiek een winkel die zich ook op de wat oudere klant richt en momenteel qua bereikbaarheid hieraan voldoet.
- Voor minder valide oudere mensen is het lopen van en naar een parkeergarage vaak geen optie. Het stuk van ons helemaal aan de zuid kant van het betreffende deel Wagenweg naar het Houtplein of de Dreef garages is echt te ver.
- In de omgeving van Aerdenhout, Bloemendaal en Overveen is (haast) geen OV. Voor deze koopkrachtige klanten moeten winkels dus ook met de auto bereikbaar blijven. Anders mis je deze groep.
- Juist deze klanten hechten aan gemak en dus goede bereikbaarheid en parkeerplaatsen voor de deur. Deze behoefte aan gemak groeit overigens op alle denkbare gebieden in het dagelijks leven. Ook op winkelgebied.
- Uit onderzoek blijkt dat het winkelpubliek dat met de auto komt gemiddeld voor 60% van de omzet zorgt. In ons geval komt ongeveer 75% van de klanten met de auto, maar zij zijn bij onze winkel goed voor wel 85% van onze omzet.
- Fietsen is voor veel ouderen, zeker wanneer men helemaal uit de randgemeenten moet komen, geen mogelijkheid. Ook voor ouders met jonge kinderen die uit deze randgemeenten komen is het met jonge kinderen te gecompliceerd om zo ver fietsen.
- Er komt een te eenzijdig winkelaanbod wanneer er alleen gericht wordt op fietsend publiek, OV publiek en recreatief winkelend publiek.
- U doet aan leeftijdsdiscriminatie door weinig mogelijkheden voor ouderen te bieden qua bereikbaarheid en parkeren. Terwijl deze groep juist groeit en koopkrachtig is.
- U doet aan doelgroep discriminatie indien u de bereikbaarheid van winkels en ondernemingen met de auto haast onmogelijk maakt en het onmogelijk maakt voor de deur te parkeren. De stad is van iedereen. Dat bepaalde straten in het centrum ontoegankelijk zijn voor auto's komt het prettig winkelen in het Centrum ten goede. Maar laat de gebieden buiten het centrum wel toegankelijk blijven voor autoverkeer. Hier zit vaak een ander type ondernemer gevestigd. Deze heeft een ander type klant en heeft vaak bewust gekozen om zich buiten het centrumgebied te vestigen. Het centrumgebied van Haarlem wordt van oudsher al duidelijk begrensd door de Gasthuisvest en de Raamvest.
- Het goed bereikbaar zijn voor auto's kan het zelfs aantrekkelijker maken voor winkels om zich hier, na het opknappen van het gebied, te willen vestigen.
- Auto's worden in hoog tempo milieuvriendelijker (minder fijnstof), stiller en veiliger. De oude weerstand tegen auto's is niet meer verenigbaar met deze ontwikkelingen. Zorg als Gemeente dat u deze ontwikkeling met de inrichting van een Gemeente ook voor ogen blijft houden en blijf niet te veel in een oude onnodige weerstand hangen.
- Wij moeten als winkel al concurreren met de toenemende webwinkel verkoop. Uit onderzoek blijkt dat juist winkels die zich onderscheiden en goed aansluiten bij de behoeftes van de doelgroep het wel goed doen. Daarnaast blijkt bereikbaarheid essentieel. Wij sluiten goed aan bij onze doelgroep door nog echte kwaliteit en een ouderwets goede service te bieden en door een smaakvolle winkel te hebben. Bereikbaarheid is echter voor onze doelgroep ook een belangrijke eis.
- Wij zijn een zeer gezonde damesmodezaak in particuliere handen. Gezien de ontwikkelingen op het gebied van vergrijzing, toenemend gebrek aan tijd, behoefte aan meer duurzame producten etc verwachten wij qua omzet op zn minst stabiliteit en mogelijk zelfs nog groei, mits we bereikbaar blijven.



- Zorg als Gemeente ook voor diversiteit in het winkelaanbod en richt je niet teveel op alleen bepaalde doelgroepen 'Jong en Vitaal' en 'Recreatieve winkelaars'. Wij dragen hier met onze winkel aan bij.
- De grote ketens nemen wereldwijd het grootste deel van de omzetten en winsten voor hun rekening. Zorg dat je als Gemeente extra oog hebt voor de kleine zelfstandigen die al moeten concurreren met deze grote ketens.
- Er is een groot verschil tussen mensen die recreatief winkelen en mensen die gericht winkelen. Voor de recreatief winkelaars is het centrum met parkeren in de garage zeer geschikt. Bij ons komen over het algemeen mensen die gericht winkelen. Voor mensen die gericht winkelen is met gemak naar de specifieke winkel komen, ofwel bereikbaarheid en daar kunnen parkeren van belang.
- We hebben als detailhandel ook heel veel last gehad van de crisis. Die ook volledig buiten onze schuld om, door de banken, is veroorzaakt. De banken zijn overeind gehouden door de overheid / met publiek geld en hadden binnen de kortste keren weer extreem grote winsten. Wij als detailhandel zijn nog steeds aan het herstellen van deze crisis. We kunnen niet weer een grote tegenvaller verwerken.
- Vanaf de parkeergarages Houtplein en Dreef gaat het publiek logischerwijs richting het centrum en niet onze kant op naar het zuiden. Veel voordeel hebben wij dus ook niet van eventuele extra aanloop vanuit de parkeergarages. Wij moeten het echt hebben van de gerichte consument.
- Een bijzondere noot die we willen maken is dat het autoverkeer mogelijk is afgenomen in en naar het Centrum van Haarlem. De webwinkel verkoop heeft echter een dusdanige vlucht genomen dat er meer dan ooit met busjes wordt gereden om al die pakketjes vervolgens thuis bij de mensen te bezorgen en vaak ook weer op te halen. Ook de hoeveelheid afval als plastic, papier en karton is hierdoor met een veelvoud toegenomen. De winst die men milieutechnisch hoopt te halen met een autoluwe stad wordt aan de andere kant meer dan teniet gedaan door een gigantische toename aan vervuiling door te kopen via de webwinkels in plaats van in fysieke winkels. Moeten we de winkels niet gewoon weer beter bereikbaar maken is dan onze vraag.

Bijlage 4: Er zitten mensen en gezinnen achter winkels en ondernemingen 'Ons verhaal'

Wij willen u als Gemeente er op wijzen u bewust te zijn dat er achter iedere winkel en onderneming mensen en vaak ook gezinnen schuil gaan en dat uw beslissingen grote positieve of negatieve gevolgen voor deze mensen en gezinnen kunnen hebben. U kunt hier niet lichtzinnig mee omgaan.

Zoals al eerder aangegeven gaat het in het geval van winkeliers en ondernemers niet over zaken als ervaren ongemak of inhoudelijk een andere mening te zijn toegedaan. Maar zit er hier een heel andere lading achter: namelijk het wel of niet op gezonde wijze kunnen laten voortbestaan van de winkel of onderneming. Dit grijpt vervolgens enorm in het gehele privéleven in. Een bewustzijn hiervan en een zeer zorgvuldige afweging gezien deze zwaarwegende belangen is daarom op zijn plaats.

Om door jullie als Gemeente niet te worden gezien als anonieme partij / als nummer .. willen we hier graag een beeld schetsen van ons als mens en de historie van onze winkel en groothandel.

- Wij zijn Timo Olsthoorn,.
- Onze winkel L'Abeille is al vanaf 1944 gevestigd in drie panden op de We vieren in 2019 ons 75 jarig bestaan. Wij zijn inmiddels de derde generatie die hier aan het roer staat. De winkel L'Abeille is een begrip in Haarlem en omstreken. Het is waarschijnlijk de oudste particuliere damesmodezaak van Haarlem. Een van de parels van de stad.
- We zijn een winkel met een rijke historie. In de tijd van de eerste generatie werd er bij L'Abeille haute couture in het eigen atelier gemaakt. Er waren modeshows in de winkel en op mooie locaties als Duin en Kruidberg. Met de tweede generatie en de veranderende tijd werd L'Abeille van atelier steeds meer een winkel waar bijzondere kleding werd verkocht van bekende Italiaanse en Franse modemerken. Met de komst van de derde generatie die sinds 2000 aan het roer staat is L'Abeille toegankelijker geworden voor een breder publiek. Wij



onderscheiden ons nog steeds door de verkoop van smaakvolle kleding van hoogwaardige kwaliteit. We voeren sinds 2002 ook ons eigen merk Belluna.

- Ons eigen merk Belluna wordt geheel door Timo Olsthoorn zelf ontworpen. Het kenmerkt zich door een Frans / Italiaanse stijl, producten van hoogwaardige kwaliteit, eenvoud en mooie details.
- We laten 90% van de collectie produceren in Europa en werken dus mee aan het in stand houden van werkgelegenheid en het vakmanschap in Europa en distantiëren ons hiermee van slechte werkomstandigheden en kinderarbeid. Het is veel duurder om in Europa te produceren en onze winstmarges zijn dan ook lager dan de merken die produceren in dergelijke lage lonen landen. Het is echter een weloverwogen keuze.
- We dragen op verschillende manieren bij aan duurzaamheid. We produceren alleen wat we verkocht hebben. We overspoelen de markt dus niet onnodig met onverkochte voorraden of erger, zoals veel merken doen, door het vernietigen van voorraden. We produceren tijdloze producten om zo bij te dragen aan duurzaamheid. We werken niet mee aan de consumptiecultuur die kenmerkend is voor de modebranche en de goedkope ketens. Een Belluna product is tijdloos en kan een langere periode mee. Wel een duurder product, maar een beter product in vele opzichten.
- We leveren aan andere winkels, vaak kleine zelfstandigen in Nederland en Europa. We staan hiervoor zelf op beurzen in Nederland en Europa.
- We dragen zorg voor diversiteit in het winkelbeeld doordat we nog een particuliere winkel zijn, met een eigen merk. We richten ons als een van de weinigen op een publiek van 40+ en ouderen die hechten aan mooie producten en een goede service.
- In onze winkel werken drie medewerkers van 50+. Omdat wij hier de toegevoegde waarde van zien. Zij sluiten qua leeftijd en qua inhoud en niveau goed aan bij onze doelgroep.
- Elke dag maken wij de Wagenweg schoon door het meest zichtbare zwerfafval handmatig op te ruimen.
- We dragen zorg voor een prachtige winkel en een prachtig pand, ook aan de buitenkant. Onze verzorgde pui, de sfeervolle luifels, de mooi verzorgde bloembakken en niet te vergeten de mooie etalages waar veel mensen even bij blijven stilstaan en mensen op de fiets zelfs voor afstappen.
- Ook in de avond dragen we zorg voor de leefbaarheid van de buurt. We hebben tot ruim in de avond de verlichting van de etalages aan. Dit zorgt voor sfeer in de straat en draagt bij aan het gevoel van veiligheid.
- Timo werkt hard, altijd 6 dagen in de week. Voor Belluna en hij staat ook zelf in de winkel L'Abeille.
- We hebben onze winkel en ons eigen merk opgebouwd met jaren lange inzet en hard werken.
- Wij halen onze benodigde inkomsten uit de winkel en de groothandel.
- Wij hebben samen twee kinderen. Twee jongens van 7 en 9 jaar.
- We hebben ook een huis met een hypotheek.
- We kunnen met de winkel en de groothandel niet zo maar verhuizen. Het is moeilijk om een pand te vinden waar de groothandel, de winkel en de voorraad samen kunnen gaan voor een nog betaalbare prijs. Het Centrumgebied is hier te duur voor. We hebben inmiddels ook al teveel op deze locatie geïnvesteerd. En van oudsher weten onze klanten ons op deze locatie te vinden.

Al met al durven wij wel te stellen dat wij op allerlei gebied mensen zijn die onze verantwoordelijkheid nemen. Wij hopen op ook een verantwoordelijkheidsgevoel van uw kant.



POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Gemeente Haarlem
t.a.v. de heer R. Admiraal
Postbus 511
2003 PB HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Dhr. D. Jacobs
BEL/MOB



114

Betreft: Zienswijze Voorlopig ontwerp Houtplein, Tempeliersstraat e.o.

Verzenddatum

12 NOV. 2018

Kenmerk 1144903/1144904

Geachte heer Admiraal,

Uw kenmerk

Hierbij doen wij u toekomen onze zienswijze m.b.t. het Voorlopig Ontwerp (VO) van het Houtplein, de Tempeliersstraat e.o. De zienswijzen m.b.t. onze rol als "bewoner" worden in een aparte brief toegezonden. Wij gaan in deze brief in op de invalshoek openbaar vervoer vanuit onze rol als vervoersautoriteit voor het openbaar vervoer.

Wij willen de gemeente Haarlem bedanken voor de constructieve wijze waarop het VO tot stand is gekomen. Het afgelopen jaar is intensief samengewerkt met de provincie en andere stakeholders om tot een set van gezamenlijke uitgangspunten te komen. Tot onze instemming ligt er nu een voorstel dat voorziet in een concentratie van alle bushaltes op het Houtplein en het begin van de Dreef.

Tevens wordt voorzien in het autoluw maken van het hele gebied (alleen bestemmingsverkeer is dan nog mogelijk). Hierdoor ontstaat de unieke mogelijkheid om het gehele leef- en verblijfsklimaat flink te verhogen, niet alleen van het Houtplein maar ook van diverse omringende straten zoals de Tempeliersstraat (alle bushaltes verdwijnen, waardoor het trottoir aan de noordzijde fors breder kan worden en er diverse nieuwe bomen kunnen worden geplaatst), de Dreef, het Frederikspark en de Rustenburgerlaan (deze laatste drie straten worden een stuk rustiger, want het doorgaande verkeer verdwijnt). Het Houtplein past dan weer in de hele keten Haarlemmerhout - Dreef - Houtplein - binnenstad en krijgt daarmee de allure die inmiddels kenmerkend is voor vele locaties in en rond de binnenstad van Haarlem.

Wij kunnen ons op hoofdlijnen vinden in het nu voorliggende VO, al hebben wij wel inhoudelijke opmerkingen over dit ontwerp. Voor de leesbaarheid hebben wij een onderscheid gemaakt in



www.noord-holland.nl

Wijziging

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij onze reactie op de door u ingediende hoofdopmerkingen op het ontwerp van de Herinrichting van het Houtplein.

Provincie Noord-Holland

Ten eerste geeft u aan dat het uw voorkeur heeft dat afslaand busverkeer op de route Houtplein - Tempeliersstraat voorrang krijgt.

Antwoord: De veiligheidsaspecten die u beschrijft voor het kruispunt Tempeliersstraat-Houtplein zijn inderdaad aan de orde. Maar de conclusie die in de zienswijze wordt getrokken, wordt niet gedeeld. Alles afwegende is de conclusie dat de gekozen oplossing met voorrang voor fietsers en voetgangers de voorkeur verdient. Een belangrijke aspect hierbij is de mogelijke kans op 'tweede bus' ongevallen (een fietser steekt over vlak achter een bus en kan een bus uit de andere niet zien en niet horen) die bij hogere snelheden voor de bussen groter is. Ook zal er bij voorrang voor de fietsers bij een ongeval veeleer sprake zal zijn van een fietser die tegen een bus aanrijdt dan een bus die een fietser aanrijdt. In het eerste geval is kans op ernstig letsel kleiner. In relatie tot de hiervoor genoemde veiligheidsaspecten zal de bus ook dan niet op snelheid door mogen kunnen rijden. Deze keuze wordt ondersteund door de onafhankelijke deskundige derde die op uw verzoek is ingeschakeld.

Uw tweede punt betreft de route Frederikspark - Dreef waarbij voorrang wordt gegeven aan autoverkeer.

Antwoord: Voor de kruising Frederikspark-Dreef-Houtplein zal de voorrang duidelijk worden vormgegeven, dus geen voorrang voor voetgangers (geen zebrapad) of fietsers voor de oversteek van Dreef of Frederikspark.

Uw derde punt betreft de verkeerslichten op het kruispunt Gasthuisvest - Grote Houtstraat - Raamvest waarbij u vraagt om behoud van de huidige situatie.

Antwoord: Wij kunnen u mededelen dat deze kruising in de huidige staat behouden blijft. NB. Deze kruising valt buiten de scope van dit project.

In uw vierde punt verwijst u naar het behoud van de obstakel vrije zone nabij bushaltes.

Antwoord: De richtlijnen van R-net voor de inrichting van de haltes worden als startpunt voor het ontwerp gehanteerd. Daarmee wordt er voldaan aan uw verzoek.



hoofdpmerkingen (gerelateerd aan het openbaar vervoer) en detailopmerkingen (welke voornamelijk verkeerstechnisch van aard zijn). De detailopmerkingen zijn bijgevoegd in de bijlage bij deze brief. Beide categorieën opmerkingen maken integraal onderdeel uit van onze zienswijze.

Onze hoofdpmerkingen zijn:

1. Het heeft onze voorkeur dat het afslaande busverkeer op de route Houtplein – Tempeliersstraat voorrang krijgt. Het gevolg is dat rechts afslaande auto's vanaf de noordzijde van het Houtplein naar de Tempeliersstraat, alsmede de fietsers van noord naar zuid voorrang moeten verlenen aan de bussen. Voor de uniformiteit in het ontwerp dient dit dan ook te gelden voor de voetgangers. Ons voorstel is dan ook om de zebra aan de oostzijde van de Tempeliersstraat te vervangen door kanalisatiestrepen. Naar onze mening zijn er tussen de (afslaande) bussen genoeg hiaten voor de fietsers, voetgangers en recht afslaande auto's vanaf de noordzijde van het Houtplein om het kruispunt vlot en veilig te passeren. Mede doordat er in de Tempeliersstraat geen (vracht)auto's meer mogen rijden in oostelijke richting en in westelijke richting alleen bestemmingsverkeer mag rijden. Een situatie waarbij de fietsstroom voorrang heeft zal ertoe leiden dat de fietsstroom het kruispunt zonder af te remmen zal passeren. Denk daarbij ook aan e-bikes, speed-pedelacs en bromfietzers die het kruispunt met hogere snelheid zullen passeren dan overige fietsers. Daarbij is het niet ondenkbaar dat een situatie met voorrang voor de fietsstroom onveiliger is dan een situatie met voorrang voor de bus. Wellicht is het een optie om een verkeersveiligheidsaudit uit te laten voeren, met als doel antwoord te krijgen op de vraag welke voorrangssituatie de meest veilige oplossing biedt (in 2014 heeft RHDHV een audit uitgevoerd op het oude ontwerp). Tevens willen wij u in overweging geven om de ondergrondse infrastructuur geschikt te maken om in de toekomst verkeerslichten te plaatsen, mocht dit vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk zijn.
2. De route Frederikspark – Dreef wordt de doorgaande voorrangsroute voor het autoverkeer. Dan is het ook logisch om de fietsers, voetgangers alsmede het stad-uitgaande busverkeer voorrang te laten verlenen aan deze voorrangsroute. Als de oversteekplaatsen voor voetgangers (met kanalisatiestrepen) en fietsers worden gecombineerd met middengeleiders (extra wachtpunt), is de wachttijd voor deze verkeersdeelnemers op dit punt ook zonder zebrapad, beperkt.
3. Wij adviseren u dringend om de verkeerslichten op het kruispunt Gasthuisvest – Grote Houtstraat – Raamvest inclusief de huidige

In uw 5^e punt beschrijft u dat u akkoord bent met de voorgestelde locatie van de halte Dreef en de uitvoering met halteren op de rijbaan. Daarbij geeft u aan dat de haltelengte tenminste 30 m dient te zijn.

Antwoord: Wij hebben voldaan aan uw wens wat betreft de haltelengte van 30 meter.

Tot slot vraagt u aandacht voor de afwikkeling van bromfietzers over het Houtplein alsmede de situering van de laad- en losplaatsen voor vrachtauto's.

Antwoord: De bromfietzers zullen op Houtplein toegelaten worden op de fietspaden en niet worden toegestaan op de busbaan. De posities van de laad- en losplaatsen zijn weergegeven in het Definitieve Ontwerp.

Ten aan zien van uw bijlage met aanbevelingen willen wij u meegeven dat de gemeente een afweging heeft gemaakt gebaseerd op de belangen van alle stakeholders waarbij verkeersveiligheid grote aandacht heeft gekregen. Wij waarderen het dat u meedenkt naar het vinden van oplossingen voor de verkeerskundige vragen. Waar mogelijk hebben wij uw wensen overgenomen in het ontwerp.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



vormgeving te handhaven. Het grote voordeel hiervan is dat de verkeerslichten kunnen worden beïnvloed zodra er een bus van lijn 3 richting Schalkwijk zich aanmeldt. Bovendien ontstaan hierdoor voldoende hiaten voor het verkeer op het kruispunt Raamsingel – Houtplein – Gasthuissingel. Dit is ook gunstig voor de bussen van lijn 3 richting het NS-station Haarlem die op deze route gaan rijden die anders geconfronteerd worden met een oneindige stroom fietsers richting het zuiden waaraan voorrang moet worden verleend.

4. Het VO voorziet, op het lange halteperron van de bussen aan de oostzijde van het Houtplein, in een aantal nieuwe bomen. Wij zijn blij met deze verfraaiing van het Houtplein, maar wijzen u erop dat de obstakelvrije zone van een halte moet minimaal 2 meter zijn (zie CROW publicatie 219c: Toegankelijkheid collectief personenvervoer – bussen). Wij stellen voor om de bomen ca. 1 meter oostelijker te plaatsen (en daarmee ook het achterliggende fietspad).
5. Wij zijn akkoord met de voorgestelde locatie van de halte Dreef en de uitvoering met halteren op de rijbaan. Om voldoende toekomstvast te zijn, moet de haltelengte tenminste 30 meter zijn.
6. Tot slot vragen wij uw aandacht voor de afwijking van de bromfietzers over het Houtplein alsmede de situering van de laad- en losplaatsen voor vrachtauto's. Wij gaan er vanuit dat er geen bromfietzers over de vrije busbaan en de bushaltes mogen rijden. Dit betekent dat er voor de bromfietzers goede alternatieven moeten worden gevonden, bijvoorbeeld via de nieuw aan te leggen fietspaden op het Houtplein. Tevens verzoeken wij u om de laad- en losplaatsen voor vrachtauto's zodanig te situeren in het plangebied, dat dit geen hinder heeft voor de doorstroming van het busverkeer.

De consequentie van dit VO is dat buslijn 3 richting Haarlem-Noord niet meer over het noordelijke deel van het Houtplein kan rijden. Deze bussen moeten dan vanaf het Houtplein eerst linksaf rijden naar de Tempeliersstraat om vervolgens via de Raamsingel weer de oude route via de Gasthuissingel te kunnen oppakken. Hierdoor ontstaat per rit een rijtijdtoename van 3 minuten, waardoor de exploitatiekosten voor het openbaar vervoer voor de provincie met ongeveer € 60.000,- per jaar toenemen. Deze extra exploitatiekosten worden (gedeeltelijk) gecompenseerd door onze wijzigingen op het VO waardoor de rijtijd op andere buslijnen die hier rijden in opdracht van de provincie Noord-Holland, lager worden. Bovendien wordt dan de betrouwbaarheid van de dienstregeling op alle buslijnen verbeterd.

Wij vertrouwen erop dat u bovengenoemde aspecten meeneemt in de overwegingen om tot een definitief ontwerp te komen. De provincie



4 | 4

denkt graag mee in dit proces, maar ook over de wijze waarop, in de uitvoeringsfase van dit project, de doorstroming van het openbaar vervoer wordt gewaarborgd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

Sectormanager Verkeer en Vervoer
dhr. Ir. P.P.N.M. Horck

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

CC: Vervoerregio Amsterdam
Provincie Zuid-Holland
Connexxion Openbaar Vervoer N.V.
Arriva Openbaar Vervoer N.V.



Bijlage 1 bij Zlenswijze Voorlopig Ontwerp Houtplein, Tempeliersstraat e.o.

Autoroutes

1. Tempeliersstraat tussen Van Eedenstraat en Wijde Geldeloze pad blijft tweerichtingsverkeer voor auto.
2. Minder autoverkeer op Raamsingel, Houtplein en Tempeliersstraat; goed voor leefbaarheid en doorstroming OV op deze wegen en een verkeersveiligere situatie op het kruispunt Houtplein - Tempeliersstraat.
3. Minder linksafslaand autoverkeer richting Wijde Geldeloze pad; goed voor de doorstroming OV richting Van Eedenstraat.
4. Betere bereikbaarheid voor autoverkeer Wijde Geldeloze pad, Houtplein, Wagenweg en Lorentzplein vanaf noorden, westen en zuiden.
5. Betere bereikbaarheid parkeerterrein advocatenkantoor Oass&Kasem (op de hoek van de Tempeliersstraat met de Van Eedenstraat) vanaf noorden, westen en zuiden.

Tempeliersstraat - Van Eedenstraat

1. Bij voorkeur twee opstelstroken maken op de Tempeliersstraat vóór de Van Eedenstraat: 1 x rechtsaf en 1 x rechtdoor/linksaf. Zo kan rechtsafslaand verkeer (incl. veel bussen) vanaf de Tempeliersstraat in dezelfde fase rijden met linksafslaande bussen vanaf de Van Eedenstraat. De gemeente heeft hier al een ontwerp van klaar liggen.
2. Als aparte rechtsafstrook niet kan, dan huidige situatie handhaven op het gedeelte tussen Wijde Geldeloze pad en Van Eedenstraat (onder andere de Opgeblazen FietsOpstelStrook handhaven).
3. Rechtsaf mogelijk maken voor autoverkeer vanaf kruispunt Van Eedenstraat - Tempeliersstraat. Zie punt 1 bij Autoroutes.
4. Zebra niet aanbrengen, hier staan verkeerslichten dus kanalisatiestrepen zijn voldoende.

Gasthuisvest - Grote Houtstraat - Raamvest en Raamsingel - Houtplein - Gasthuissingel

1. Huidige verkeerslichten op kruispunt Gasthuisvest - Grote Houtstraat - Raamvest handhaven ten behoeve van doorstroming lijn 3 richting Houtplein, dus stopstreep op fietspad plaatsen. Huidige voorrangregeling handhaven is OK.
2. Ruimere bocht nodig voor linksafslaande grote voertuigen vanaf Gasthuisvest, waaronder lijn 3.
3. Ruimere bocht nodig voor linksafslaande grote voertuigen vanaf Grote Houtbrug naar Gasthuissingel.
4. Ruimere bocht nodig voor rechtsafslaande grote voertuigen vanaf Raamsingel naar Houtplein.
5. Breder rijbaan nodig voor grote voertuigen vanaf Gasthuisvest die U-bocht maken naar Gasthuissingel. Bovendien is deze bredere rijbaan nodig om te voorkomen dat groot voertuig dat op de Grote Houtbrug staat opgesteld om linksaf te slaan (moet voorrang verlenen aan tegemoetkomende fietsers en kruisende voetgangers), de doorgang blokkeert voor fietsers richting Houtplein.
6. Zebra op de huidige plek laten liggen, zodat autoverkeer (inclusief lijn 3) zich kan opstellen tussen zebra op de Grote Houtbrug/Houtplein. Dit bevordert de doorstroming op de route Raamsingel - Gasthuissingel, dus ook voor lijn 3 richting station.
7. Fietspad op de Grote Houtbrug in noordelijke richting breder maken in verband met de grote hoeveelheid fietsers die zich daar opstellen voor het verkeerslicht (conform breedte huidig fietspad op Grote Houtbrug).
8. Fietspad minimaal net zo breed maken als huidig fietspad aan oostzijde Dreef, dus 2,5 m. in plaats van 2,0 m. Immers, het fietspad op het Houtplein is veel drukker dan het fietspad op de Dreef en dan is het niet logisch dat het fietspad op het Houtplein smaller is dan het fietspad op de Dreef.
9. Huidige voorrangregeling handhaven is OK. De route Raamsingel - Gasthuissingel - Kleine Houtweg - Rustenburgerlaan wordt bij omdraaien van de huidige voorrangregeling anders te aantrekkelijk voor sluipverkeer (huidige route via Tempeliersstraat - Houtplein -



Frederikspark - Rustenburgerlaan is straks niet meer mogelijk vanwege de knip Houtplein). En de huidige voorrangregeling bevoordeelt de noord-zuid gerichte dominante langzaam verkeersroute.

Houtplein - Tempeliersstraat

1. Autoverkeer vanaf het Houtplein-noord mag niet rechtdoor rijden, maar moet rechtsaf slaan richting Tempeliersstraat (m.u.v. buslijn 3). Dit betekent dat er een ruime bocht nodig is die afgestemd is op rechts afslaande grote voertuigen vanaf het Houtplein-noord en dat er geen smalle geleider mogelijk is tussen fietsers en autoverkeer.
2. Een verkeerveilige oplossing is gebaat bij een logische en eenduidige voorrangssituatie. De in het VO voorgestelde voorrangssituatie, waarbij het autoverkeer vanaf het Houtplein-noord voorrang moet verlenen aan kruisend busverkeer op de route Houtplein - Tempeliersstraat, terwijl fietsers vanaf het Houtplein-noord en overstekende voetgangers over de Tempeliersstraat voorrang hebben op kruisend busverkeer is een onmogelijke combinatie die niet voldoet aan de eisen aan een verkeersveilig ontwerp. Bovendien is deze voorrangssituatie niet met verkeersborden aan te geven. Er moet dus een keuze worden gemaakt tussen een situatie waarbij het busverkeer voorrang heeft op al het andere kruisende verkeer of een situatie waarbij busverkeer voorrang moet verlenen aan al het andere kruisende verkeer. Uit oogpunt van een goede doorstroming voor busverkeer gaat de voorkeur uit naar het volledig in de voorrang zetten van busverkeer op de relatie Houtplein - Tempeliersstraat. Dit betekent dus dat autoverkeer en fietsverkeer vanaf het Houtplein-noord voorrang moet verlenen en dat er geen zebrapad wordt aangelegd over de Tempeliersstraat. De verharding van de busbaan op het Houtplein loopt dan door tot en met de voetgangersoversteekplaats over de Tempeliersstraat (met kanalisatiestepen aangegeven). De afwijkende verharding van de busbaan accentueert de voorrangssituatie ten gunste van bussen en het ondersteunt het gebod aan autoverkeer vanaf het Houtplein-noord om rechtsaf te slaan naar de Tempeliersstraat. Hoe minder autoverkeer rechtsaf slaat naar de Tempeliersstraat, hoe beter. Dit is onder andere de reden om tweerichtingsverkeer toe te staan op de Tempeliersstraat tussen de Van Edenstraat en het Wijde Geldelozeapad.
3. Fietspad minimaal net zo breed maken als huidig fietspad aan oostzijde Dreef, dus 2,5 m. In plaats van 2,0 m. Zie punt 8 bij Raamsingel - Houtplein - Gasthuissingel.
4. Een halteplein van 3,0 m breed is te smal voor bomen en groenperkjes in verband met het in- en uitstappen van buspassagiers (soms ook rolstoelgebruikers) en in het in twee richtingen lopen van buspassagiers over het halteplein. Bomen zijn alleen mogelijk als het naastgelegen fietspad minimaal 1,5 m. in oostelijke richting opschuift.
5. Hier kan geen boom staan in verband met de benodigde ruimte van een rechtsafslaand groot voertuig vanaf het Wijde Geldelozeapad (bijvoorbeeld verhuysauto) en de uitritbanden moeten verder doorlopen om dezelfde reden.

Frederikspark - Dreef - Houtplein

1. Als de route Frederikspark - Dreef de doorgaande voorrangsrouten wordt, dan moeten overstekende fietsers/voetgangers voorrang verlenen aan autoverkeer op deze voorrangsrouten. Het verdient aanbeveling om de oversteekplaatsen te combineren met een middengeleider. Zo heeft overstekend langzaam verkeer een steunpunt. Middengeleiders accentueren de doorgaande voorrangsrouten (automobilisten hebben dan minder de neiging om het Houtplein op te rijden) en ze zorgen voor een soepele en ongehinderde afwikkeling van bussen die het Houtplein op- en afrijden.
2. Geen zebrapad aanleggen over Frederikspark als de route Frederikspark - Dreef de voorrangsrouten wordt. Automobilisten vanaf de Dreef verwachten geen zebrapad en zien het zebrapad pas als op het einde van de bocht. Fietsers op de fietsoversteekplaats verlenen voorrang aan het autoverkeer en daar hoort volgens de richtlijnen geen zebrapad naast te liggen.
3. In de haakse bocht hoort voldoende bochtverbreding aanwezig te zijn. Niet alleen voor grote voertuigen op de route Frederikspark - Dreef maar ook voor bussen die het Houtplein op- en afrijden. Dit kan met handhaving van de huidige kant verharding in de binnenbocht. De kant verharding in de buitenbocht moet iets naar buiten worden

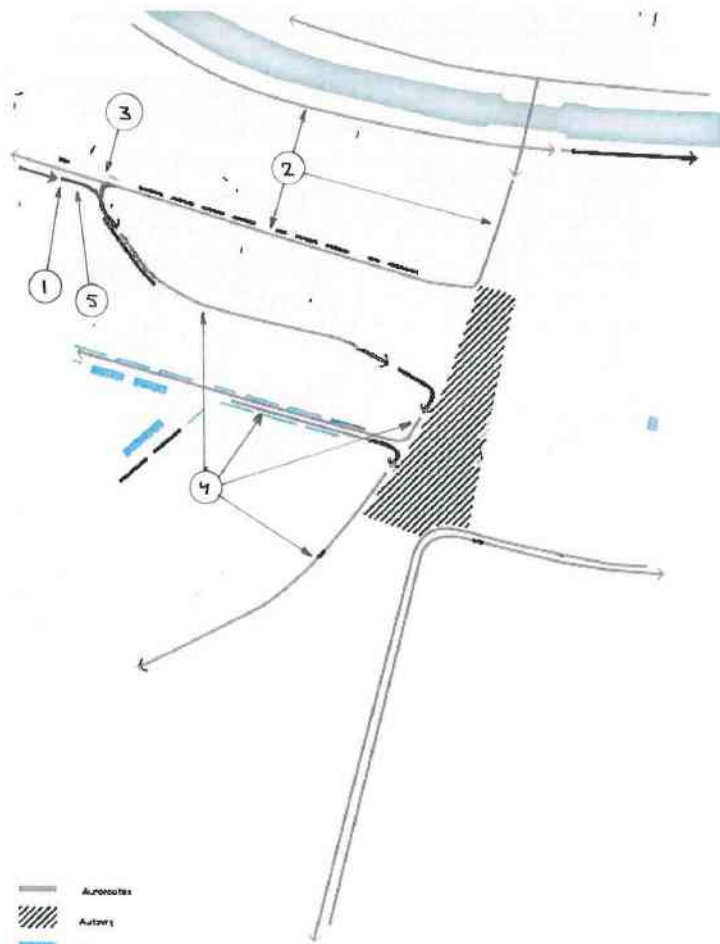


gebracht. Ook het huidige fietspad in de binnenbocht kan blijven liggen. Overstekende fietsers hebben dan voldoende opstelruimte tussen rijbaan en fietspad.

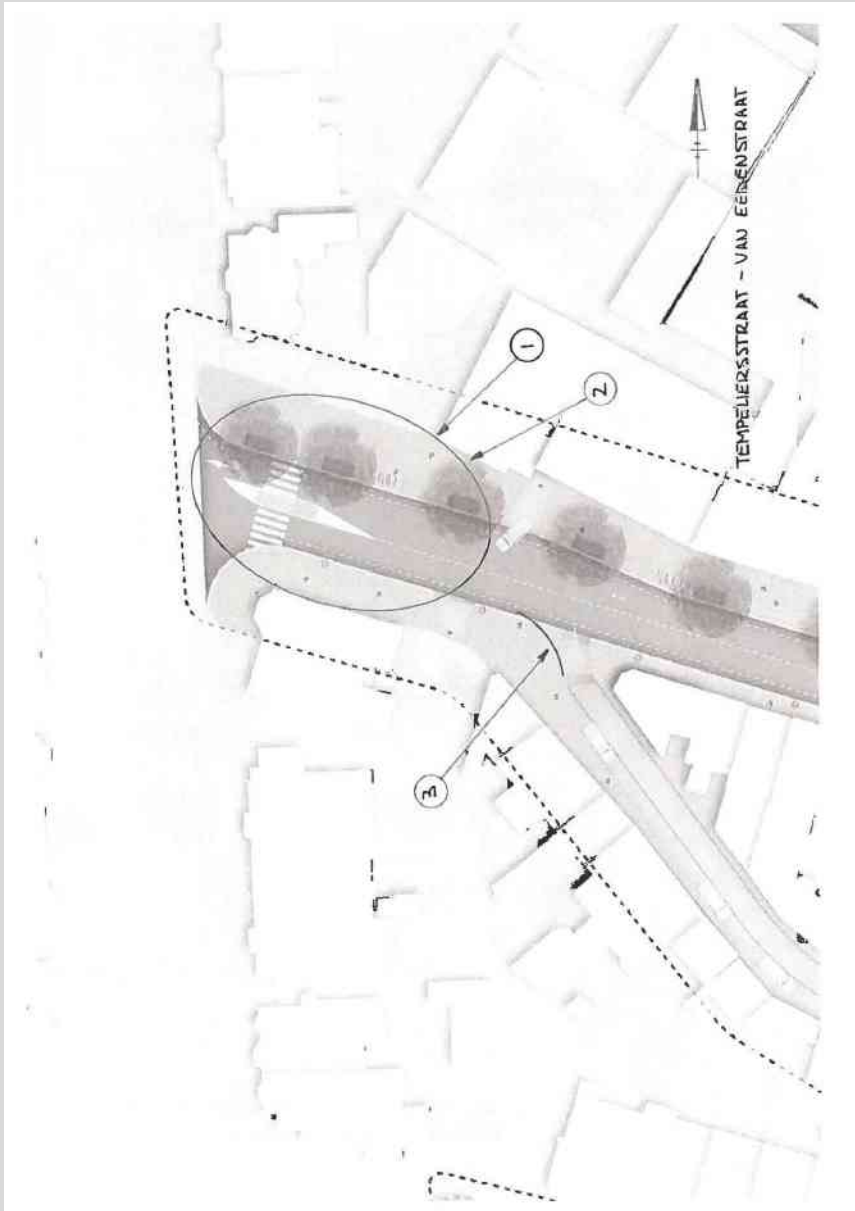
4. Dit stukje fietspad wordt straks in twee richtingen bereden en moet daarom minimaal 3,0 m. breed zijn.
5. Dit stuk fietspad dient bij voorkeur zo haaks mogelijk aan te sluiten op de Wagenweg. Dit accentueert de voorrangssituatie waarbij bestuurders op de Wagenweg voorrang hebben en het zorgt voor een zo soepel mogelijke afwikkeling van alle fietsrelaties die van dit stuk fietspad gebruik maken. Bijvoorbeeld fietsers vanaf het Houtplein richting Dreef/Frederikspark.
6. Om dezelfde reden als bij punt 5 dient dit stuk fietspad zo haaks mogelijk aan te sluiten op het fietspad dat het Houtplein kruist.
7. Fietspad minimaal net zo breed maken als huidig fietspad aan oostzijde Dreef, dus 2,5 m. in plaats van 2,0 m. Immers, het fietspad op het Houtplein is veel drukker dan het fietspad op de Dreef en dan is het niet logisch dat het fietspad op het Houtplein smaller is dan het fietspad op de Dreef.
8. Een halteperron van 3,0 m. breed is te smal voor bomen en groenperkjes in verband met het in- en uitstappen van buspassagiers (soms ook rolstoelgebruikers) en in het in twee richtingen lopen van buspassagiers over het halteperron. Bomen zijn alleen mogelijk als het naastgelegen fietspad minimaal 1,5 m. in oostelijke richting opschuift.
9. Hier kan geen boom staan in verband met de benodigde ruimte van een rechtsafslaand groot voertuig vanaf het Wijdse Geldelozepad (bijvoorbeeld verhuisauto) en de uitritbanden moeten verder doorlopen om dezelfde reden.
10. In het VO staat hier een haltekom getekend voor lijn 50 en lijn 340 (zie ook dwarsprofiel F1-F2). Echter, zowel in de lengte als in de breedte is hier geen ruimte voor aanwezig. Lijn 340 rijdt nu nog met bussen van 12 m. lang, maar dat kunnen in de toekomst bussen van 18 m. lang worden. De enige wijze waarop hier een halte kan worden gecreëerd is door de bussen op de rijbaan te laten halteren, waarbij het halteperron 30 (18 + 12) m. lang moet worden. Bovendien is het alleen op deze manier mogelijk om eenabri te plaatsen.

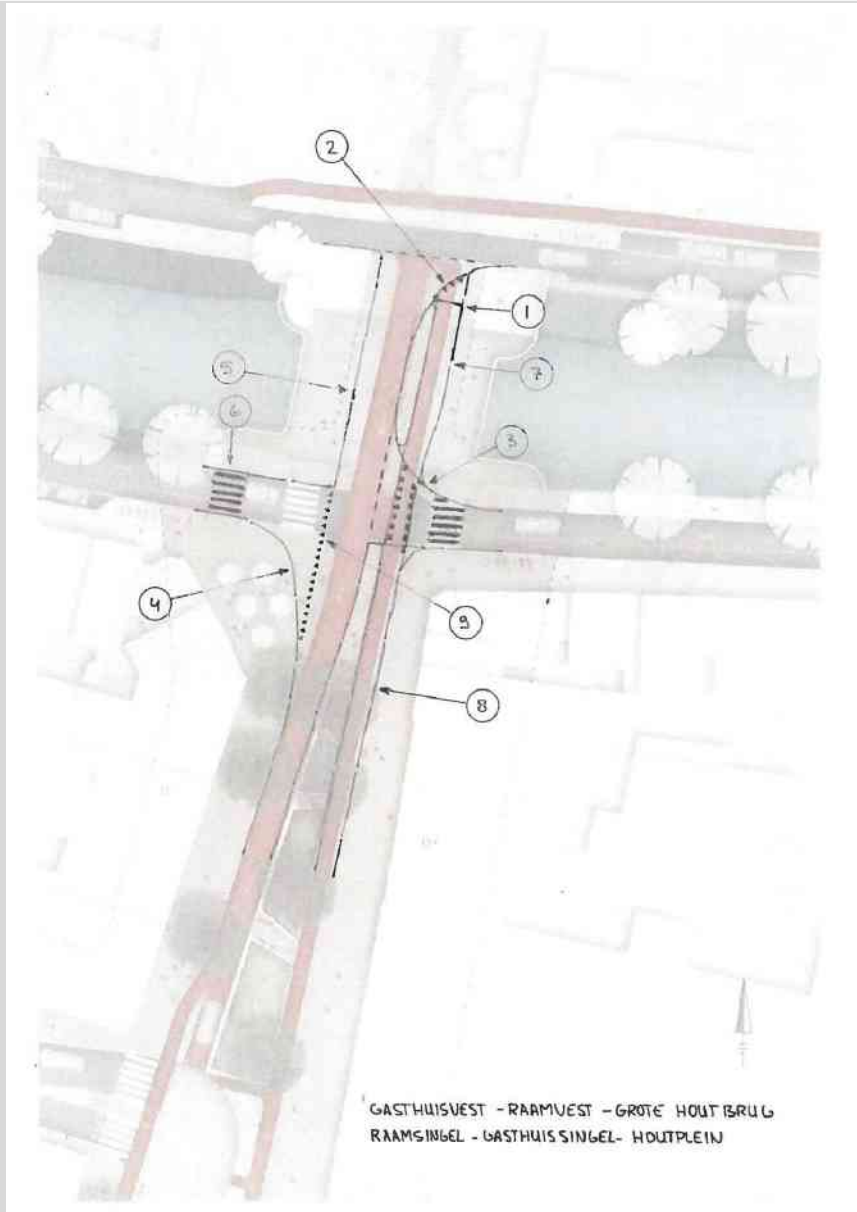


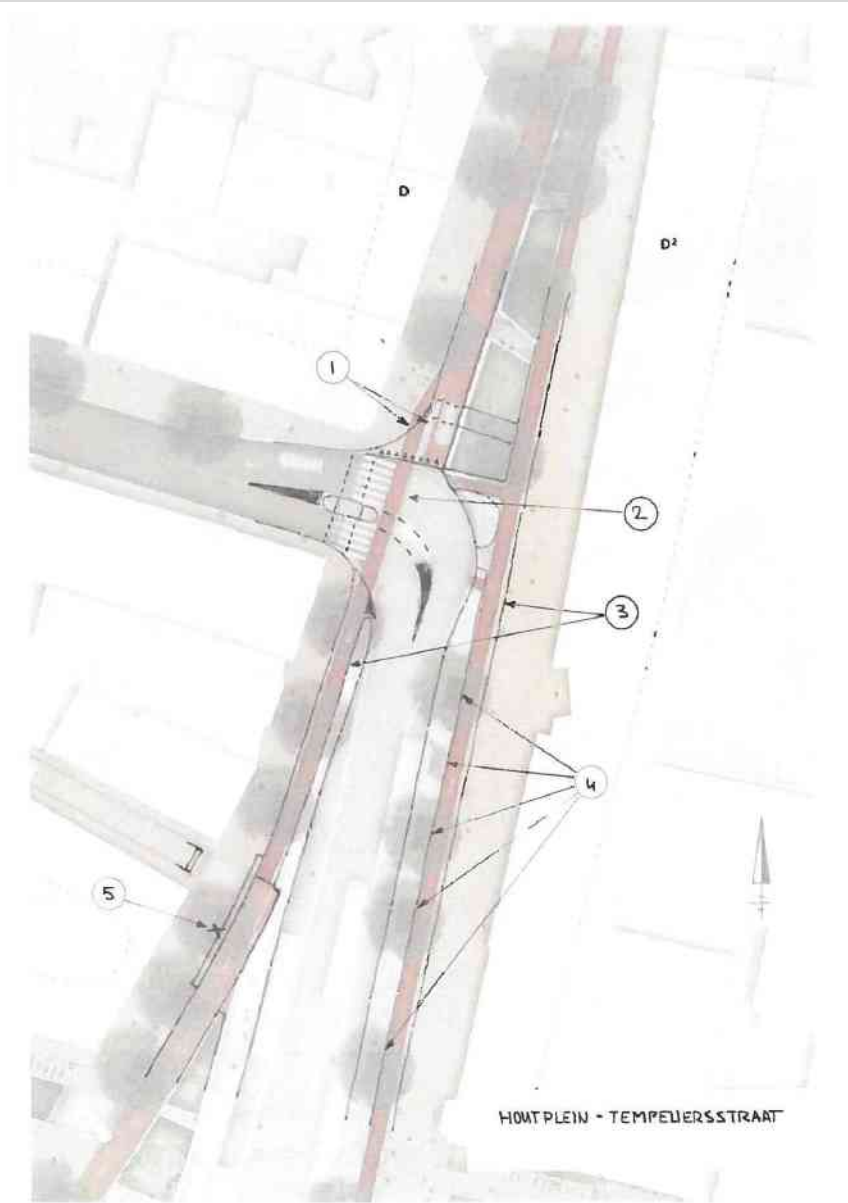
AUTO

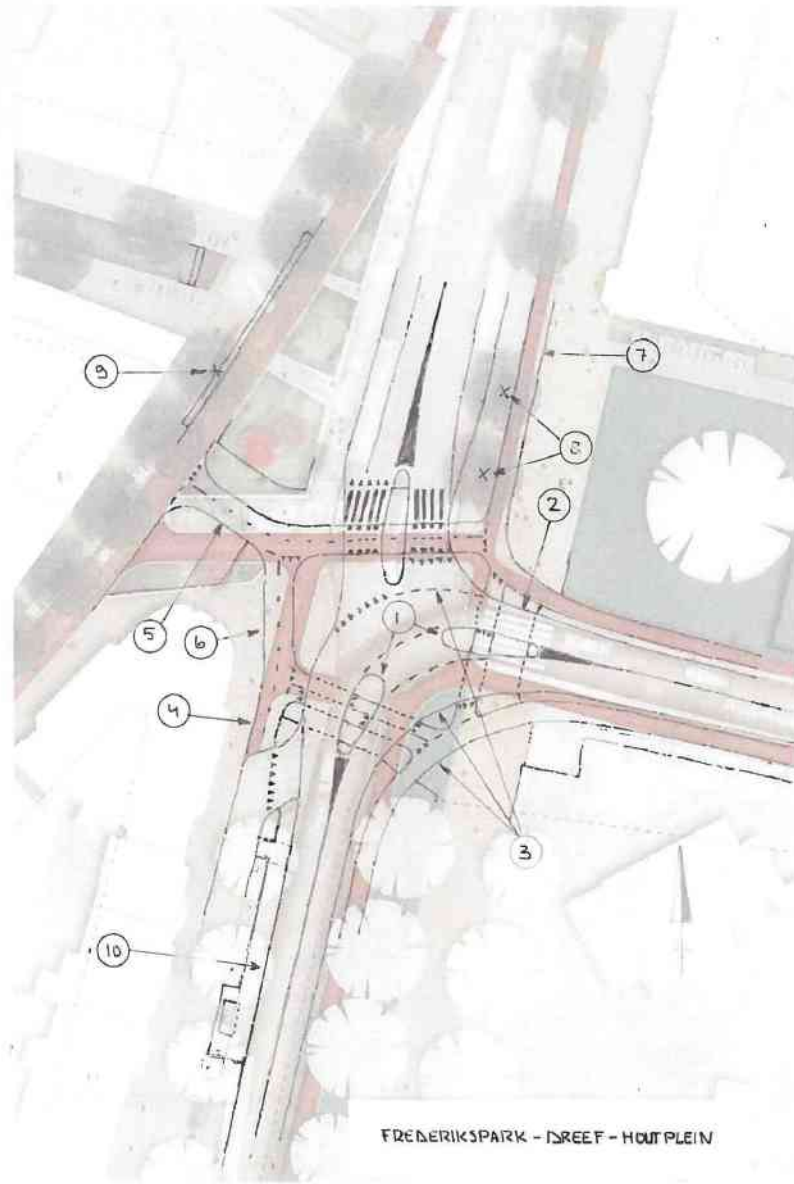


AANPASSEN AUTOROUTES











103 Ik heb geprobeerd meer duidelijkheid te krijgen over de plannen met betrekking tot de voorgenomen herinrichting van het Houtplein. De brochure die ik heb ontvangen geeft een globaal beeld en een bezoek aan de gemeente leverde niet meer dan dezelfde brochure op. Er was absoluut geen kennis over de plannen aanwezig. Ik begrijp dat het Houtplein straks alleen vanaf de noordzijde met de auto betreden kan worden en op basis van de artist impression meen ik dat er geen busverkeer meer op het gedeelte tussen de Raamsingel en de Tempeliersstraat plaatsvindt. Ik ontvang graag een reactie van u of dit klopt. Ik heb in ieder geval wel een suggestie voor dat gedeelte: een laad- en losplaats op dat gedeelte. Als bewoner heb ik graag een mogelijkheid om zware spullen uit te laden en ik vermoed dat de bedrijven op dit gedeelte dit ook graag wensen. Op dit moment zijn er aan de oostkant laad- en losplaatsen, maar deze zullen bij de herinrichting verdwijnen. Dat betekent dat daarna er niet geladen en gelost kan worden zonder oponthoud voor het overige verkeer als er niet al een stopverbod wordt ingevoerd. Het moet mogelijk zijn op 1 laad- en losplaats tussen de bomen te creëren. Ik hoor graag of u deze suggestie wil meenemen in het definitief ontwerp.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij onze reactie op de door u ingediende opmerkingen.

Pieter Bakker

Op basis van diverse zienswijze is de routing binnen het plangebied aangepast. We verwijzen u naar het Definitief Ontwerp voor de gewijzigde routing in het plangebied.

Tussen Raamsingel en Tempelierstraat rijden op het Houtplein straks alleen bussen van lijn 3 in zuidelijke richting, als 'gast' op de fietsstraat.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn aanpassingen gemaakt op het Voorlopig Ontwerp. Dat geldt voor zowel de routes van het autoverkeer, als de laad- en losplaatsen. Zie hiervoor het definitieve ontwerp.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

104 Als eigenaar van een aantal panden aan ..., en veel vaste klanten buiten Haarlem kent, maak ik bezwaar tegen de gemeentelijke plannen rond het houtplein.

Het plan brengt alleen verbetering voor Connection c.s. maar niet voor de bewoners en ondernemers rond het plein die de bereikbaarheid enorm zien verslechteren en ook het aantal parkeerplaatsen zien afnemen door de vele (en overigens ook te hoge) bomen die hier ingetekend zijn.

Haarlem is een stad voor fietsers (en bussen) maar er zijn ook mensen die te oud zijn om te kunnen fietsen maar wel graag voor de deur van de winkels willen parkeren.

Het moge duidelijk zijn dat het hier gaat om voorwaarden die van levensbelang voor een winkel

Bedankt voor het indienen van uw Zienswijze. Joost Olsthoorn

Uw opmerking betreft de bereikbaarheid van de retail voorzieningen met de komst van de nieuwe inrichting van het plangebied.

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldelozepepad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldelozepepad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

De doelstelling voor de herinrichting Houtplein is de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger te maken. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij een betere doorstroming van het busverkeer en het verkeersveiliger maken voor alle verkeersdeelnemers door verkeerstroken van elkaar te scheiden. Wij verwachten met de herinrichting een flinke verbetering te kunnen maken door het sterk terugdringen van het autoverkeer en het scheiden van verkeerstroken en daarmee recht te doen aan de doelstellingen van de SOR.



Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

105 Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van het Houtplein. Ik doe dat als betrokken burger en historicus die het historische beeld van Dreef en Houtplein na aan het hart ligt. Houtplein en Dreef vormen historisch gezien immers een eenheid. Tot halverwege de twintigste eeuw liep de van monumentale bomen voorziene Dreef – de trotse verbinding van de stad naar de Haarlemmerhout – nog helemaal van de singel over het Houtplein en de huidige Dreef naar Dreefzicht. Hiervan is nu op het Houtplein nauwelijks meer iets terug te vinden. Ook anderszins is het Houtplein verworden tot een puur verkeersplein zonder ruimtelijke kwaliteit.

Hoofdpijnen Voorlopig Ontwerp

Al in het voortraject heb ik daarom een aantal aandachtspunten voor de herinrichting ingebracht met als doel de ruimtelijke kwaliteit van het Houtplein te verhogen én de historisch samenhang met de Dreef weer herkenbaar te maken. Korthedshalve verwijs ik naar mijn notitie van 6 juni 2018¹ die ik bijgaand nog een keer toevoeg.

Ik wil u dan ook in de eerste plaats complimenteren met dit Voorlopige Ontwerp. De complexe opgave voor het maken van een nieuw openbaar vervoerknooppunt gekoppeld aan het vergroten de ruimtelijke kwaliteit van het plein is binnen de beperkte beschikbare ruimte verrassend eenvoudig opgelost door de autoverkeersstromen over het plein te verminderen. Met genoegen heb ik geconstateerd dat mijn twee belangrijkste aanbevelingen voor de herinrichting van het Houtplein zijn overgenomen:

- Aan de oostzijde van het plein is een bomenrij gepland die precies aansluit op de oostelijke bomenrij van de Dreef;
 - Tevens voorziet het plan aan de oostzijde van het plein in een breed trottoir dat zie zowel ruimtelijk als qua kleurstelling van de verharding aansluit op het wandelgedeelte van de Dreef.
- Daarmee wordt de historische samenhang tussen Houtplein en Dreef weer goed zichtbaar gemaakt. Ik verzoek u dan ook deze twee uitgangspunten in het vervolgetraject onverkort te handhaven.

Aandachtspunten voor de verdere planuitwerking

Bij de nadere uitwerking van het plan verdienen naar mijn oordeel echter nog een aantal aanvullende punten nadere aandacht:

- a. De bomen aan de oostzijde van het plein zijn in het Voorlopige Ontwerp in een wisselende, willekeurig ogende onderlinge afstand geplaatst. De gemiddelde afstand is ook aanzienlijk groter dan in de laanbeplanting van de Dreef. Daardoor dreigt het gewenste laankarakter van deze nieuwe bomenrij aansluitend aan de Dreef verloren te gaan. Tijdens de Inloopavond kon niemand mij uitleggen waarom de bomen op deze wijze zijn ingetekend. Ik verzoek daarom de

¹ 'Historische aandachtspunten voor de herinrichting van het Houtplein en voor de afronding van de herinrichting van de Dreef', 6 juni 2018, Chris Brunner historicus en planoloog.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Chris Brunner

Hierbij onze reactie op de door u ingediende aandachtspunten.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Hierbij onze reactie op de door u ingediende aandachtspunten.

a) U geeft aan dat u vindt dat de beplanting van de Dreef zo veel mogelijk doorgezet dient te worden richting het Houtplein. In verband met onderliggende infrastructuur (kabels en leidingen) is dit niet haalbaar gebleken. Daarmee is voor een andere boomsoort gekozen dan op de Dreef om hiermee een zelfstandig karakter te realiseren op het Houtplein.

b) Monumentale plataan: U geeft aan dat u graag een aantrekkelijke verblijfsruimte wilt bij de monumentale boom. In het Definitieve Ontwerp (bijlage I plantekening) wordt de ruimte rond de monumentale boom flink opgewaardeerd.

c1) Ventweg Dreef: Het noordelijke deel van de ventweg wordt omgevormd tot een twee richtingen fietspad zonder autoverkeer en parkeervoorzieningen. Hiermee wordt het rommelige aanzicht verbeterd. Autoverkeer is op dit deel niet toegestaan.

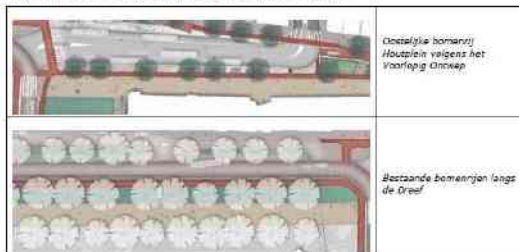
c2) Materialisatie ventweg: Met het Definitief Ontwerp wordt zo goed mogelijk aangesloten op de vormgeving van de Dreef.

d) Bij de bushalte aan de noordzijde van de Dreef wordt gehalteerd op de rijbaan. De busbaan voldoet aan de normen van RNet. In het Technisch DO wordt de detaillering van de abri verder uitgewerkt.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



positie van de bomen nog eens kritisch te bezien en deze, zover mogelijk, zodanig te plaatsen dat aan het gewenste leenrekarakter geen afbreuk wordt gedaan.



- b. In de zuidwestelijke hoek van het Houtplein staat, net ten zuiden van de AEN AMRO, een monumentale plataan in een klein grasperk. In de huidige situatie komt deze bijzondere boom helemaal niet tot zijn recht. In plaats van een prachtige verblijfsplek bij het Houtplein is het gebiedje rond de boom vervorderd tot een enigszins onure achterafplek. Ik ondersteun dan ook het plan om de drie jonge lindes te verwijderen die nu het zicht op de plataan ontnemen. Naar mijn mening is er echter nog maar nodig. Mijn pleidooi is maak een garcht ontwerp voor een aantrekkelijke, kwalitatief hoogwaardige verblijfsruimte rond de monumentale plataan. Zorg daarbij tevens voor een betere doorgang richting Carlton Square Hotel en Baan.



- c. Voorafgaande aan de planvorming voor de herinrichting van het Houtplein werd aangekondigd dat in dat kader ook de ventweg van de Dreef zal worden heringericht. In de stukken vind ik daarover echter geen concrete voorstellen. Bij navraag bleek dat er (nog) geen tekening van is gemaakt, naar mijn mening ten onrechte. De ventweg maakt integraal onderdeel uit van de monumentale Dreef waarvoor het afslaan jaar zo veel te doen is geweest. Ik verzoek daarom om ook voor de ventweg alsnog een zorgvuldig ontwerp te maken. Ik vraag daarbij in het bijzonder rekening te houden met de volgende twee aandachtspunten:

- Het meest noordelijke deel van de ventweg heeft nu, als gevolg van de versmalling en de gepaarde auto's een erg rommelig aanzicht dat afbreuk doet aan het historische beeld van de Dreef. De verharding raakt hier ook erg dicht bij de laanbomen waardoor de bomen in feite te weinig groeiruimte hebben. Ik pleit daarom voor het ophalen van de parkeerplaatsen, het verbreden van de groenstrook en voor het strakker vormgeven in dit gedeelte van de ventweg.
- Voor de eenheid in het beeld van de Dreef is het van groot belang dat de kleur van de nieuwe verharding van de ventweg zorgvuldig wordt afgestemd op de kleuren van de verhardingen in de overige delen van de Dreef. In de overige, recent al heringerichte delen van de Dreef (vandelgedeelte, fietspad, hoofdrijbaan) zijn al verschillende kleuren in de verhardingen gebruikt. Voorkeuren moet worden dat op de ventweg nog



weer een geheel afwijkende kleur wordt toegepast en daardoor een kakofonie van kleuren ontstaat.

Korthedshalve verwijs ik ook naar de betreffende passages in de bijgaande notitie.

- d. Het Voorlopige Ontwerp voorziet in een nieuwe bushalte in het meest noordelijke deel van de Dreef (westzijde). Zoals ik heb begrepen zal de bus daar op de rijbaan stoppen. De tekeningen geven helaas nog niet concreet aan hoe dit zal worden opgelost. Verondersteld moet echter worden dat voor de uitstappende reizigers ter plekke een breed verhard platform met een bushokje conform de normen van R-net zal worden geplaatst. Daarvoor zal een flink deel van de groenstrook van de Dreef moeten worden opgeofferd, wat juist op deze plek (waar de groenstrook al smal is) een inbreuk betekent op het monumentale beeld van de Dreef. Ik verzoek daarom nog eens kritisch te bezien deze bushalte niet ook, net als alle andere haltes, op het Houtplein kan worden geconcentreerd. Ik merk daarbij op dat een bushalte op de Dreef niet alleen afbreuk doet aan het monumentale beeld van de Dreef maar ook aan het doel om alle bushaltes te bundelen en zodoende optimale overstapmogelijkheden voor busreizigers te waarborgen. Mocht de bushalte op de Dreef toch noodzakelijk blijken, dan verzoek ik om in het detailontwerp een zeer zorgvuldige inpassing te waarborgen.

Met vriendelijke groeten,



106 In de bijlage mijn inspraakreactie met betrekking tot de herinrichting van het Houtplein. Deze reactie richt zich op het VO-Houtplein in relatie tot het busverkeer.
Apart stuur ik u een reactie, puur gericht op onderdelen van het voorliggende Voorlopig Ontwerp.

1. Inleiding

Het voorlopig Ontwerp Houtplein e.o. kent een lange voorgeschiedenis.

In 2017 besloot de gemeenteraad van Haarlem dat tot dan toe gemaakte ontwerpen voor de herinrichting van het Houtplein werden ingetrokken. "De raad wil een nieuw ontwerp waarin omwonenden, ondernemers, wijkraden en belanghebbenden volop kunnen participeren. De partners in de stad en de gemeente Haarlem gaan voor een gastvrije en goed functionerende entree. 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." De ideeën uit 2017 en daarvoor volgden op een gezamenlijke gebiedsvisie van de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland (begin 2012).

Daaruit: "De stad in..

De Hout en het Frederikspark vormen samen een groot aaneengesloten monumentaal parkgebied aan de zuidzijde van Haarlem. Het vormt een fraai en lommerrijk decor voor het benaderen van het centrum van Haarlem vanaf de zuidzijde. Bewegend in noordelijke richting over de routes die door dit gebied gaan (Kleine Houtweg, de Wagenweg en de Dreef) wordt de stad langzaam aan de reiziger geïntroduceerd. De entree komt samen in een schakelpunt: Het Houtplein. Deze vormt de verbindende factor in een unieke langere route door zorgvuldig geënceneerde opeenvolgende sferen die veranderen van bos, via een monumentaal park tot de lommerrijke 19e eeuwse villawijken, een monumentale laan, het Houtplein waar de routes samenkomen. Na het Houtplein begint de levendige binnenstad, met veel winkels, mensen, nauwere intiemere straten: Haarlem Binnenstad."

Deze poëtische beschrijving geldt nog steeds en is voor deze inspraakreactie mede leidend.

In de door u georganiseerde participatiebijeenkomsten kwam, in tegenstelling tot gewekte verwachtingen, aan de orde dat (de frequentie van) het huidige busverkeer bij de herinrichting van het Houtplein leidend zou zijn. Dat levert in mijn ogen een scheve en vrijwel niet te overbruggen tegenstelling op, omdat de bovengeschetste sfeer/ambitie en de enorme hoeveelheid bussen nu al tegenstellingen in zichzelf vormen

2. Het busverkeer

In de afgelopen jaren zijn de busbewegingen rondom het Houtplein verveelvuldigd. Met name de bussen van Randstadnet (R-net) bepalen in hoge mate het beeld, het milieu, de gezondheidssituatie en de (verkeers-)veiligheid ter plaatse. Dagelijks passeren ruim 1150 bussen het Houtplein.

Los van het feit dat het Houtplein en omgeving totaal niet bedoeld en ingericht is voor de afhandeling van een dermate groot aanbod van zwaar verkeer, is het continueren van deze verkeersstroom volkomen in strijd met ontwikkelingen, tijdgeest en aangetoonde negatieve effecten omtrent veiligheid, milieu- en gezondheid.

Ik zou daarom de ontwikkeling(en) van het busverkeer los willen zien van de herontwikkeling van het Houtplein, met de volgende motivatie:

- a. Het in de inleiding geschetste beeld van het Houtplein: gezellige, sfeervolle, autoluwe en waardige zuidelijke entree van Haarlem.
- b. Een breder perspectief ten aanzien van het auto-/busverkeer in Haarlem.
Dat perspectief bevat het op niet al te lange termijn autoluw/autovrij maken van Haarlems centrum. Dat zal zeker gaan gebeuren en het getuigt van een realistische benadering om er nu al rekening mee te houden. Grof geschetst: het autoluw maken van het centrum (daar ga ik vooralsnog van uit) vraagt om parkeervoorzieningen aan de stadsranden, met snelle elektrische OV-verbindingen van en naar de binnenstad. Het getuigt ook van zowel een realistische als een toekomstgerichte visie om daar bij grote infrastructuure werken rekening mee te houden.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.
Onderstaand onze reactie op uw zienswijze.

Koos Pelsser

De doelstelling voor de herinrichting Houtplein is de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger te maken. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij een betere doorstroming van het busverkeer en het verkeersveiliger maken voor alle verkeersdeelnemers door verkeersstromen van elkaar te scheiden. Wij verwachten met de herinrichting een flinke verbetering te kunnen maken door het sterk terugdringen van het autoverkeer en het scheiden van verkeersstromen en daarmee recht te doen aan de doelstellingen van de SOR.

1. Participatie en busconcessie:

U geeft aan dat het huidige busverkeer leidend is bij de herinrichting van het Houtplein en dat dit niet overeenkomt met de gewekte verwachtingen voorafgaand aan de informatiebijeenkomst (o.b.v. de gebiedsvisie) waarbij dit uitgangspunt is toegelicht. Antwoord: Het uitgangspunt t.a.v. de busconcessie is een gegeven vanaf de start van het ontwerpen van de herinrichting. Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

De verwachting is dat de behoefte aan busvervoer in Haarlem de komende jaren zal toenemen (tot aan 2040 met 50%). Deze prognose komt uit een verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Integrale visie Stationsgebied. Voor het opvangen van deze groei wordt gekeken naar alternatieve lijnvoering van bussen en de aanleg van een OV-knooppunt in Schalkwijk. Mogelijk biedt dit ook kansen om huidige lijnen door de binnenstad te ontlasten, zoals dat nu wordt gedaan door de pilot met een directe spitslijn tussen Haarlem-Noord en Amsterdam-Zuid (lijn 244). Doordat er echter ook



- c. In de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 is een nieuw te realiseren Knooppunt Buitenrust opgenomen. Op dat punt kunnen de R-net bussen keren via een lus. Elektrische busjes zorgen voor aansluitend frequent, schoon en veilig vervoer.

Dit in acht nemend is de in mijn ogen logische volgorde:

De huidige overmacht van busverkeer inpassen in een vernieuwd Houtplein-concept biedt hoofdzakelijk een cosmetische vernieuwing. Daarom:

- realiseer een totaalplan met betrekking tot de bus-afwikkeling, los van het Houtplein. Realistisch wat infrastructuur betreft en met het oog op de nabije en verdergelegen toekomst.
- Realiseer een totaalplan voor het Houtplein, volgens de hierboven geschetste uitgangspunten uit de Gebiedsvisie 2012.
- Neem tijdelijke maatregelen voor de afwikkeling van het busverkeer op de korte termijn, ter bevordering van de verkeersveiligheid op en rondom het Houtplein.

Ik kan mij voorstellen dat uw college en de gemeenteraad meegaan in de logica van het bovenstaande. Voor het geval u toch mocht besluiten om bij de herontwikkeling van het Houtplein het voorliggende Voorlopig Ontwerp (VO) te volgen, lever ik een aparte reactie op de inhoud van dat VO.

veel in-en uitstappers in de binnenstad zelf zijn, zullen er nog steeds veel bussen via de binnenstad blijven rijden. Het ontlasten van de huidige lijnen zal daardoor niet op zo'n grote schaal zijn, dat het van invloed is op de herinrichting van het Houtplein. Daarom wordt hierbij uitgegaan van de huidige concessie..

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

107 1. Zadelmakerslaan afgesloten houden van Wagenmakerslaan (bestaande situatie handhaven). ik sluit mij in deze aan bij de opmerking van mevr. M. Beun.	Bedankt voor het indienen van uw Zienswijze. Hierbij A. Fischer onze reactie op de door u ingediende zienswijze:
2. leveranciers voor de provincie / bedrijven Houtplein oostzijde laden en lossen gewoonlijk op de Wagenmakerslaan en creëren daarmee voor fietsers en voetgangers een onoverzichtelijke situatie dit is nergens voor nodig aangezien er een eigen binnenterrein naast het provinciehuis is waar ruimte voor (vracht)wagens te over is.	1. Aansluiting Zadelmakerslaan Op deze locatie wordt de bestaande situatie gehandhaafd.
3. Ook op de Gasthuissingel wordt meerdere keren per week op de stoep geparkeerd door zware vrachtwagens met schade aan het trottoir tot gevolg svp handhaving / aanpak voorkoming overlast.	2. Laden en lossen Er bevinden zich 4 locaties voor het laden en lossen van goederen op het Houtplein. Een locatie aan de noordkant van het Houtplein, aanrijdroute vanaf de Raamsingel of het Raamvest richting de Noordkant van het Houtplein. De andere laad en losplaats bevindt zich net ten zuiden van de inrit naar de Tempeliersstraat op het Houtplein. Ook is er een laad- en losplaats gesitueerd ter hoogte van het Carlton in de Wagenmakerstraat.
4. handhaving verkeersregels t.a.v. fietsgedrag uit Wagenmakerslaan over het trottoir en/of fietsstrook tegen de rijrichting in naar de brug van Houtplein / Grote Houtstraat.	3. Handhaving van verkeersregels valt buiten de scope van dit project. U kunt hiervoor contact opnemen met handhaving via het KCC van de gemeente Haarlem.
5. op het punt Houtplein - Tempeliersstraat kruisen fietsers en bussen elkaar in zulke aantallen dat in een nieuwe situatie voor de goede doorstroming en ieders veiligheid een verkeerslichteninstallatie aan te bevelen is.	4. Zie punt3.
6. de bushaltes voor Arriva kunnen ook op het Houtplein, de frequentie van hun lijn is zodanig laag dat Connexxion daar onmogelijk last van kan hebben. Voor reizigers alle bussen op één plek !	5. Kruisen fietsers en bussen: Wij begrijpen uw zorg. Met de herinrichting van het Houtplein wordt de veiligheid voor fietsers vergroot door het scheiden van de verschillende verkeersstromen.
	6. bushaltes Arriva: Bussen op het Houtplein in zuidelijke richting (stad-uit) hebben veel meer instappers dan uitstappers dan de bussen in



noordelijke richting (stad-in) die juist meer uitstappers hebben dan instappers. Instappen kost meer tijd dan uitstappen, hetgeen de reden is dat er in zuidelijke richting meer haltecapaciteit nodig is. Mocht later in de praktijk blijken dat bussen van Arriva ook op het Houtplein kunnen halteren, dan kan dat worden overwogen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

108 vervallen

109 Ik woon circa 40 jaar op ... Het is steeds vaker zeer onrustig op het Houtplein. Ik kijk niet uit naar alle bussen die hier precies voor mijn deur komen te staan. Het betekent veel meer overlast omdat uit de stad beschonken mensen komen die de bus nemen. De jeugd maakt vaak veel lawaai op het plein en dat wordt alleen maar meer wanneer hier de bus wordt genomen.
Ook denk ik dat er meer in mijn portiek geïrneerd gaat worden en dat er nog meer fietsen op het Houtplein komen te staan. We willen ook graag nog onze eigen fiets kunnen neerzetten in een rek.

Ik huur de woning en de ruiten zijn van enkel glas. Dit laat veel lawaai binnen. Eerst nog zijn de bussen voornamelijk met diesels uitgevoerd. En later alleen de vele dubbeldekkers. Deze maken nu al veel herrie. Deze gaan nu in nog grotere getalen stoppen voor mijn deur en ook optrekken. De ramen moeten dicht blijven voor geluid en lawaai en daar kijk ik niet naar uit. Kan de gemeente voorzien in dubbel glas en ventilatie-systeem?

Ik stel voor veel minder bussen omdat deze voornamelijk leeg zijn. Buiten de spits wordt er maar zeer weinig gebruik van gemaakt. De bushalte kan veel beter komen op De Dreef. Daar is veel meer ruimte op de bussen zonder geluidsoverlast te stallen voor het provinciehuis op de hoek Dreef / N205.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij M. Teunenbroek
onze reactie op uw ingediende opmerkingen:

1. U geeft aan dat u bang bent voor meer overlast door alle bussen op het Houtplein. Zodra blijkt dat u last hebt van overlast neemt u dan contact op met de gemeente.

2. Diesel bussen: In de loop van 2020 worden de huidige diesel en aardgasbussen vervangen door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.
De gemeente kan uw woning niet voorzien van dubbel glas en een ventilatiesysteem.

3. Bushaltes verplaatsen naar Dreef: Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders voor de OV concessies worden eens in de tien jaar bepaald bij het Programma van Eisen. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals onder andere Provincie Noord-Holland) en de vervoerder.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



110 Wij kijken uit op Ten eerste een compliment voor de aanleg van de Dreef, die erg is opgeknapt. De Dreef heeft Parijse allure gekregen. Dit geeft ook vertrouwen dat het Houtplein mooi gaat worden. Waar ik wel aan twijfel is of de nieuwe situatie praktisch en leefbaar gaat worden. Op het plein is al veel geluidsoverlast. Jeugd schoolt samen op het plein, zeker in de zomer, en het kan zomaar dat iemand om 2:00 in de nacht met scooter een muziek feestje gaat geven of iemand begint te skateboarden. Gelukkig is de Politie vaak snel ter plaatse en weet goed te handhaven. Niet alleen wij wonen in een monumentaal pand, ook de andere bewoners in de VvE waar wij deel van uit maken, maar ook vele andere woningen op het Houtplein zijn monumentaal. Deze zijn niet klaar voor de toekomst en soms ook niet zomaar aan te passen naar de eisen die nodig zijn op deze plek, wanneer de plannen doorgaan zoals geschetst in het voorlopige ontwerp. De bussen zullen bij ons voor de deur komen te staan. Dit betekent dat ook in de avond en nacht er bussen staan te malen op het plein. Het zal een generieke bushalte worden was de reactie op de info-avond van de voorlichter, echter toch maak ik mij zorgen om het geluid en de luchtkwaliteit. Nu is het in de nacht lekker rustig met verkeer en slapen wij vaak met de ramen open. Dit zal nog rustiger worden daar doorgaand verkeer niet meer over het houtplein zal gaan, prima is dat. Maar de bussen welke het meeste lawaai veroorzaken komen wel in veel grotere getallen op het houtplein tot stilstand en in beweging. Het maakt niet uit dat in 2020 veel kleine bussen elektrisch worden. de grote jongens die juist veel lawaai geven blijven! Daarbij zal het lallende publiek van donderdag tot zondag tot ver in de nacht zich op het Houtplein gaan ophouden. Ik maak mij hier echt grote zorgen over en wil graag dat met bovenstaande rekening wordt gehouden.

Mijn vragen:

1. kunnen de bussen niet op de Dreef staan, verder van de woningen af. Of op de kruising Dreef / N205 en dan in de hoek bij het provinciehuis. Daar is veel ruimte en geen bewoning in de nabije buurt.
2. mochten de bussen wel op het houtplein komen, wil ik graag vernemen wat de gemeente in het algemeen voor onze VvE en in het bijzonder voor mij kan betekenen. Denk aan geluidsarm glas; woningslatis tegen trilling die de bussen echt geven; ventilatiesysteem wanneer de ramen dicht moeten om het geluid van bussen te weren en lallend publiek wat de bussen aantrekt;
3. een fietsenstallingen waarde fietsen komen te staan zodat onze fietsen nog bij de woning een plekje hebben (wij hebben alleen hier geen berging in de VvE)
4. openbaar toilet zodat niet in grote getallen in de portiek wordt ontlast (dit gebeurt nu al op bepaalde avonden en 5 mei de hele avond door)
5. alleen elektrische bussen met een overslag buiten de binnenstad.

In de spits begrijp ik dat er bussen rijden in grote getallen. Veel mensen maken dan gebruik van de bussen en het is fijn dat dit goed geregeld is. Maar in de, middag, avond en nacht kan het af met veel minder bussen. We zeggen dan wel gekserend: kijk! weer een bus 'Vol met Lege Stoeten'. Het is eigenlijk absurd dat grote lege dieselbussen de status is in dit Haarlem en in deze tijd. Gemeente, dit moet en kan echt anders!

Op het Lorentzplein graag geen sluipverkeer. Maak er een woonerf van! Ik heb drie kinderen die ik met en gerust hart naar het grasveldje van het Lorentzplein wil kunnen laten lopen. Daarbij wonen er veel kinderen op het Lorentzplein. Ontneem hen niet de rust en veiligheid maar geef hen meer rust en veiligheid. De huidige plannen impliceren dat er vrachtwagen over het Lorentzplein komt. Er staat een laden lossen plek gepland op de hoek Lorentzplein / Houtplein. Ook komen nog meer parkeerplekken te vervallen terwijl het al zo moeilijk is om en plekje te bemachtigen in de straat. Beter het laden lossen te realiseren in het Wijde Geldelozepad of in de Tempeliersstraat. Nabij e door mij aangegeven plekken zijn ook de meeste winkels gelegen welke graag laden en lossen in de buurt van de winkel.

Tekening met voorstel van laden lossen niet op het Lorentzplein en generieke bushalte op de dreef op hoek N205 (bijgevoegd)

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. Hierbij M.P. Snoek
onze reactie op uw vragen:

1. Locatie bushalte Dreef: De locatie van de bushalte op de Dreef is weergegeven in het Definitief Ontwerp. De wijzigingen t.o.v. de huidige situatie zijn hierop weergegeven.

2. Bushaltes Houtplein: De locatie van de bushaltes op het Houtplein zijn weergegeven het Definitief Ontwerp. De gemeente kan uw woning niet voorzien van dubbel glas en een ventilatiesysteem. Voor de goede orde merken wij nog op dat in de loop van 2020 de huidige diesel en aardgasbussen vervangen worden door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.

3. Fietsparkeerplekken Houtplein: Op het Houtplein en in de omliggende straten zijn veel nieuwe fietsvoorzieningen gepland, voor het complete overzicht verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp (bijlage I plantekening en de bijhorende ontwerpverslag).

In maart 2020 is het Actieplan Fiets vastgesteld door het college van burger en wethouders van Haarlem. Het Actieplan Fiets gaat voor de korte termijn uit van een uitbreiding van fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage geschikt gemaakt kan worden voor een inpassing fietsparkeervoorziening.

4. toiletvoorziening: In het Definitief Ontwerp zijn geen toiletfaciliteiten gerealiseerd. Tijdens evenementen dienen er voldoende tijdelijke toiletfaciliteiten gerealiseerd te worden.

5. Elektrische bussen: Zie de beantwoording van punt 2.

U geeft aan dat er overdag een groot aantal lege bussen rondrijden.

Antwoord: Helaas kunnen wij vanuit dit project geen maatregelen nemen i.v.m. de huidige busconcessie. In de stad gelden de busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amsteland-Meerlanden). De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met



het openbaar vervoer te optimaliseren. In verband met de geldende concessies is het niet mogelijk om het aantal bussen die een bepaalde route rijden aan te passen.

Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders voor de OV concessies worden eens in de tien jaar bepaald bij het Programma van Eisen. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals onder andere Provincie Noord-Holland) en de vervoerder.

Wel willen we u meegeven dat de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting rondom het Houtplein voldoet aan huidige normen en richtlijnen.

In uw laatste opmerking beschrijft u dat u het niet wenselijk vindt dat er sluisverkeer door het Lorentzplein rijdt. Dat is inderdaad ongewenst. Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldeloze pad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving. Naar verwachting zal de verkeersdruk op het Lorentzplein hierdoor niet of nauwelijks wijzigen.

Tot slot, het overzicht van alle laad en losplaatsen op het Houtplein en omliggende straten kunt u vinden in het Definitief Ontwerp. In dit ontwerp zijn tevens alle parkeerplaatsen ingetekend.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

111 Vervallen, betreft dubbel bericht.

112 Zoals in meerdere gesprekken aangegeven zijn ook wij als zelfstandig ondernemer op het Houtplein van mening dat verandering van het Houtplein noodzakelijk en wenselijk is alleen dat het huidige plan voor ons behoorlijk wat logistieke problemen geeft betreffende laden en lossen van goederen voor zowel leverancier als klant van onze winkel.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Nico de Ridder



Zoals het plan nu gepresenteerd wordt zal de aan en afvoer van de goederen grotendeels door het Wijde Geldeloze pad moeten gaan verlopen en daar zijn tijdens de gesprekken alle partijen het over eens geworden dat dit geen logische optie is.

Tijdens deze gesprekken hebben wij en andere ondernemers alternatieven aangeboden zoals:

1. rijrichting WGP niet veranderen maar achteruit insteken vanuit Houtplein met de transportwagens om zo niet door het WGP te hoeven rijden.

2. Vrijstelling krijgen om met de transportwagens op de busbaan op het Houtplein te mogen staan voor laden en lossen.

Maar meer en meer kom ik tot de conclusie dat dit niet mijn expertise is.

Zowel ik als ondernemer als mede mijn klanten krijgen een logistiek probleem met het huidige plan en ik geef dit aan tijdens de besprekingen en ik ga ervan uit (hoop) dat u als experts hiervoor een passende oplossing gaat vinden zodat het uiteindelijk voor alle betrokken partijen een goed plan voor nu en voor de toekomst zal zijn.

(Maar mocht u toevallig op zoek zijn naar een nieuw slaapcomfort dan kan ik u daar alles over vertellen.)

Ondanks dat het nog niet van toepassing is wil ik hierbij aangeven dat naast mijn bezorgdheid over hoe het plan uiteindelijk gaat worden, HOELANG het plan gaat duren mijn grootste zorg is.

Ook al is er nog geen definitief plan bekend is mijn vraag of er ongeacht hoe het plan gaat worden er rekening gehouden wordt met evt schade die ondernemers kunnen ondervinden tijdens de verbouwing/aanpassing van het Houtplein en of hiervoor budget voor wordt/is gereserveerd

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldeloze pad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

Laden en lossen zal mogelijk blijven in het plangebied.

Daarnaast geeft u aan dat u bezorgd bent over uw bereikbaarheid ten tijde van de uitvoering van het werk. Zodra het definitieve plan technisch is uitgewerkt zullen wij u op de hoogte stellen van de tijdelijke situatie en hoe u in deze periode bereikbaar bent.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

113	1. Het voorliggende plan voorziet in een concentratie van de bussen in een busstation op het Houtplein, wat feitelijk het huidige probleem aan de Tempeliersstraat alleen maar verlegt zodat voortaan het Houtplein constant wordt blootgesteld aan uitlaatgassen van stoppende, stationnair draaiende en weer optrekkende bussen; en dit ten nadele van zowel de bewoners c.s. aldaar die geen raam meer open kunnen zetten, als de passanten, inclusief wachtende, uit- en instappende buspassagiers. De enige juiste oplossing kan slechts zijn het busverkeer te spreiden en dan vervolgens over Houtplein, Tempeliersstraat en de Dreef. Een kanttekening: bij de Frederiksparkweg: daar is al permanent de situatie verkeerstechnisch gevaarlijk door juist de dubbeldekkers en de extra lange bussen die dicht langs de villa's rijden. Daar dan ook nog een halte maken met extra uitstoot aan uitlaatgassen plus verlies aan parkeerplaatsen ook nog vlak aan het park lijkt teveel gevegd. 2. Pal noordelijk van een vies busstation op het zuidelijk deel van het Houtplein moet volgens lyrische teksten dan een ver- pozingsruimte komen met bomen, struiken, groen, banken en wat dies meer zij. Gemeente en politiek, voorkom in vredesnaam dit ridicule utopia: wie gaat er nu z.g. in de zon, maar realiter in de uitlaatgassen van een busstation zitten?! En wanneer die geplande stoep van negen (9) meter breed ook daarvoor moet dienen, denkt U dan s.v.p. aan de vele fietsers, die eerst de uit- en instappende buspassagiers en hen, die een bus willen halen en overal tussendoor laveren, moeten trotseren, en vervolgens de 'verpozende' passanten ook nog. Het kan nog erger worden als een horeca-ondernemer er brood in ziet, en vergunning aanvraagt (en krijgt), zodat fietsers ook nog kopjes koffie etc. aan- en afbrengend personeel moeten trotseren. 3. Ondergetekende fietst vrijwel dagelijks over het Houtplein en weet precies hoe het iss niet de bussen van lijn 3 vormen het gevaar: want daarmee kruisen gaat altijd goed. want zij rijden voorzichtig en letten op ons! Het echte gevaar wordt hier (zoals bijv ook in de Gierstraat etc.) gevormd door de gemotoriseerde fietsers: scooters en motoren, die veel te hard overal langs en omheen scheuren en ook rechts passeren al naar gelang	Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. M.M. Prinz Onderstaand onze reactie op uw ingediende opmerkingen: 1. Busstation Houtplein: U geeft aan dat het verplaatsen van de bushalte op de Tempeliersstraat alleen het probleem verlegt van stationnair draaiende en optrekkende bussen met nadelen voor bewoners. <u>Antwoord:</u> Helaas kunnen wij vanuit dit project geen maatregelen nemen i.v.m. de huidige busconcessie. In de stad gelden de busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). De concessie overeenkomst loopt in principe 10 jaar. De visie van de gemeente is om de bereikbaarheid tussen Haarlem en Amsterdam met het openbaar vervoer te optimaliseren. In verband met de geldende concessies is het niet mogelijk om het aantal bussen die een bepaalde route rijden aan te passen. Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders (en globale lijnvoering) voor de OV concessie zijn voor aanvang bepaald. Gedurende de concessie zijn
-----	--	---



hen uitkomt. Er moet dus gezorgd worden voor veel bredere fietspaden i.p.v. een stoep van 9 meter! En een snelheidsbeperking voor die motoren/scooters.

4. Het doet ook onlogisch aan om bus 3 drie zijden van een rechthoek te laten omrijden tot groot nadeel van debewoners van de Tempeliersstraat, van Eedenstraat en Raamsingel, die deze overlast er bij krijgen, i.p.v. het huidige korte stukje Houtplein tot de hoek bij de Gasthuissingel.
5. Door al het autoverkeer te weren van het Houtplein zal o.a. de Kleine Houtweg, die nu een smalle z.g. fietsstraat is, een ontsnappingsroute, alias sluipweg worden. En dat nota bene met de dagelijkse drukte van de kinderen, en jongeren van de school en HART ter plaatse, wat een hoogst onwenselijke situatie zal scheppen.
6. Door de voorgestelde omkering van rijrichtingen komen burgers van het Wijde Geldeloze Pad, maar ook bedrijven met laden en lossen in de problemen. Dit alles is al duidelijk in het Haarlems Dagblad vermeld.

Conclusies

Dit plan is veel te rigoureuus en veroorzaakt een ketting van kwalijke gevolgen, die niemand wil, maar die overduidelijk ondergesneeuwd dreigen te worden onder irreële ideaalbeelden,

Tenslotte nog hulde aan het actieplatform Bus-kruit, dat ijvert om de monstrueuze dubbeldekkers en de extra lange bussen uit de stad te weren en passagiers buiten de bruggen te laten overstappen.

Ondergetekende kon wegens het ontbreken van internet, e-mail e.d. geen adhaesie betuigen.

Om dezelfde reden wordt deze zienswijze c.q. bezwaarschrift op 12 november 2018 - de datum waarop per e-mail nog gereageerd kan worden - op het Stadhuis bezorgd tegen een ontvangstbevestiging.

Getekend 12 november 2018.

slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals provincie en vervoerregio) en de vervoerder.

De luchtkwaliteit in Haarlem voldoet aan huidige normen en richtlijnen. Daarnaast merken wij nog op dat in de loop van 2020 de huidige diesel en aardgasbussen vervangen worden door elektrische bussen. Wat betreft de dubbeldekker (346) is het nog niet duidelijk of deze ook geëlektrificeerd gaat worden. Door de inzet van deze elektrische bussen zal de luchtkwaliteit verbeteren en de geluidsoverlast verminderen.

2. Wij delen uw mening over het ontwerp van de noordelijke kant van het Houtplein niet.

3. Fietsen Houtplein: Op basis van diverse inspraakreacties is het Voorlopig Ontwerp uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp. Voor de wijzigingen t.a.v. fietspaden verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp. We willen benadrukken dat de veiligheid van voetgangers en fietsers in het ontwerp centraal staat.

4. Bus routes: Voor een toelichting op de bus routing verwijzen we u naar de ontwerpnota bijgevoegd aan het Definitief Ontwerp.

5. Sluiproute: Er is naar aanleiding van diverse zienswijzen voor gekozen om doorgaand autoverkeer over Houtplein te weren. Uiteraard mag dat niet leiden tot een nieuwe ongewenste sluiproute. De mogelijke route via de Kleine Houtweg heeft daarbij onze aandacht. Na aanpassing zal gekeken of hier ongewenst verkeer gaat rijden. Zo ja, dan zullen er passende maatregelen worden genomen om dit te voorkomen.

6. Rijrichting Wijde Geldeloze Pad: Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze Pad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldeloze Pad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.



In uw conclusie geeft u aan dat dit plan is veel te rigoureuus en veroorzaakt een ketting van kwalijke gevolgen, die niemand wil, maar die overduidelijk ondergesneeuwd dreigen te worden onder irreële ideaalbeelden. Wij zijn van mening dat dit plan de inrichting van het Houtplein en omliggend gebied ten goede komt. Het verbetert de veiligheid en leefbaarheid van het gebied.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- 114** 1. Ik maak bezwaar tegen het verdwijnen van parkeerplaatsen Dreef-ventweg/Wagenweg. Voorts vraag ik mij af hoe ik mijn woning bereik met de auto? Ik zie alleen 'lopen' op het ontwerp.
2. Het Houtplein wordt deels auto-vrij gemaakt. Geldt dit ook voor autobussen? Anders heeft deze maatregel geen enkele zin.
- Al met al ben ik zeer ontevreden met dit ontwerp en hoop dat er aan mijn bezwaren tegemoet kan worden gekomen. Dank!

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze. R. Buijs
Wij betreuren uw onvrede met het ontwerp.

Hierbij onze reactie op uw bezwaren:
1. Verdwijnen parkeerplaatsen Dreef-Ventweg en bereikbaarheid.

Naar aanleiding van diverse reacties in de zienswijze op de wijziging van de rijrichting in het Wijde Geldeloze pad, de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Houtplein en de bereikbaarheid van de Wagenweg is besloten de bestaande rijrichting in het Wijde Geldeloze pad te handhaven en de fietsstraat voor noord-zuidverkeer over de gehele lengte van het Houtplein te realiseren. Vanuit de Wagenweg mag het verkeer straks ook links afslaan. Voor de specifieke routing van auto's, bussen en fietsers verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp van het Houtplein en omgeving.

Voor een overzicht van de aanwezige parkeerplaatsen aan de Dreef verwijzen wij u naar het Definitief Ontwerp.

2. Uw tweede opmerking betreft de vraag of het Houtplein ook vrij wordt gemaakt van bussen. Dit is niet het geval. Bij de herinrichting van het Houtplein wordt uitgegaan van de huidige busconcessies die doorlopen tot 2027 (Haarlem/IJmond) of 2032 (Amstelland-Meerlanden). Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoersregio's. De kaders voor de OV concessies worden eens in de tien jaar bepaald bij het Programma van Eisen. Gedurende de concessie zijn slechts kleine aanpassingen mogelijk en dan nog alleen als deze passen binnen het Programma van Eisen en hier



overeenstemming over is met opdrachtgevers (zoals onder andere Provincie Noord-Holland) en de vervoerder. Voor een overzicht van de bushaltes verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

115 Iedere minuut rijdt er een bus. Luchtvervuiling te hoog. Geluid boven de toegestane norm. Levensgevaarlijke toestanden voor fietsers (denk aan kinderen) bij de bushalte. Hoezo schone veilige rustige wereld, alles lappen de gemeente en provincie aan hun laars (geld, geld, geld). Voorstel bus 80 + 3 over de Rustenburgerlaan. Bus 346 + 356 over de Buitenrustlaan, Kamperlaan, Paviljoenlaan. Het zou mij plezier doen doch verbazen als er nu echt een keer gedaan wordt wat belangrijk is voor de bewoners.

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Marjan Vaessen

De Rustenburgerlaan behoort niet tot het plangebied van de herinrichting Houtplein e.o. Een project ter verbetering van bushaltes op de Rustenburgerlaan is in voorbereiding. Om overlast zoveel mogelijk te beperken heeft het onze voorkeur om de uitvoering van dit project te laten samenvallen met de uitvoering van het Houtplein. Eventuele bezwaren of zienswijzen met betrekking tot de inrichting van de haltes kunt u kenbaar maken in het kader van het participatie en inspraak proces van dit project.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

116 De bussen op de rustenburgerlaan zijn een gevaar voor de fietsende schoolkinderen. Soms staan er 4 bussen op de stopplaats/fietspad daar moeten zij om heen. Maak van de Rustenburgerlaan een fietsstraat met bus strook en dan geen ander verkeer!!! Elk geval 30 km

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Daan de Vries

De Rustenburgerlaan behoort niet tot het plangebied van de herinrichting Houtplein e.o. Een project ter verbetering van bushaltes op de Rustenburgerlaan is in voorbereiding. Om overlast zoveel mogelijk te beperken heeft het onze voorkeur om de uitvoering van dit project te laten samenvallen met de uitvoering van het Houtplein. Eventuele bezwaren of zienswijzen met betrekking tot de inrichting van de haltes kunt u kenbaar maken in het kader van het participatie en inspraak proces van dit project.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

117 Geachte heer Admiraal.
Hierbij een begeleidend schrijven als reactie herinrichting. Houtplein.
'Persoonlijk vind ik bomen aan de "rechterkant"™ zoals het nu licht, of westkant, met gewenst omdat de stoep daar nu smal is en de woonhuizen enorm veel zonlicht gaan weg nemen. Voorts kost het weer parkeer ruimte en problemen met laden en lossen voor de winkels en niet te vergeten mogelijk problemen met de zonnen schermen. Vroeger hebben er ook bomen gestaan en die zorgde voor gevaarlijke momenten. Er zal meer met de bezem wagen door de straat gereden moeten worden.

Hierbij onze reactie op de door u ingediende reactie: J. van Balen
De locaties van bomen in het plangebied zijn weergegeven in het Definitief Ontwerp (bijlage I Plantekening). Hierbij is bij de keuze voor het type boom zoveel mogelijk rekening gehouden met het doorlaten van licht in woningen.



Ik kan me helaas enkele zeer vervelende ongelukken herinneren door natte afgevallen bladeren in een inmiddels ver verleden.

Wat echter veel belangrijker is, is de bereikbaarheid van af de Randweg en noord station. Die is er niet. Alleen als je over de Leidsevaart rijdt Schouwteslaan, rotonde Westerhoutstraat Wagenweg. Veel omrijden en overlast voor andere stadsdelen.

Oplos mogelijkheden:

- 1) Een rotonde om Frans Hals-Florapark, zodat je terug naar het Lorentzplein kan.
 - 2) v.Edenstraat-links afslaan via Lorentzplein. (dat zie ik nu ook wel gebeuren, maar mag niet).
 - 3) Afslag naar Lorentzplein bij Lordensstraat. Volgens mij te gevaarlijk.
 - 4) Gewoon de Tempelierstraat open houden. Schijnt moeilijk te liggen. Maar ik zie het probleem niet: de Singel is al niet meer te bereiken, evenals de sluiproute naar de Schiphol weg en Heemstede en als het moet nog een drempeltje afslag Wagenweg en begin Tempelierstraat v.Edenstraat, plus 30 km zone. Nou dan is die straat auto luw. Bied zeker ook mogelijkheden voor het Wijde Geldeloze pad. die straat is totaal niet gemaakt voor veel Van de Tempelierstraat een "hofje" maken is misschien wel leuk voor de bewoners, maar niet realistisch om andere straten met alle problemen op te laden. Er zijn al drie belangrijke afvoerstraten geschrapt en op een lus door de Tempelierstraat/Wijde Geldeloze pad zit niemand te wachten. Wat ik buiten gewoon vind is het volledig afsluiten van het Houtplein tussen Tempelierstraat en Wijde Geldeloze pad. Men gaat volledig voorbij aan de logistiek voor de daar gevestigde bedrijven. Het lijkt wel of ze niet mee tellen.
- Mijn conclusie is: De Tempelierstraat moet voor tweekanten bereikbaar blijven. De bushaltes zijn er toch ook al uitgehaald? Veel minder aan en afvoer, maar liefst drie belangrijke straten, is extra mooi.
- Het eerste stuk van de Wagenweg moet goed bereikbaar blijven, ook van uit noord en van af de randweg. Vanaf de Gasthuisvest is volgens mij ook al niet meer mogelijk. Wij zijn geen winkelstraat zoals de Grote Houtstraat! Daar krijg je winkelpubliek er voor terug!
- U wilt van het Houtplein een plein maken! Dus niet een laad en los station voor winklend publiek naar de stad.
- Ik stel het op prijs als het voor de definitieve beslissing nog ter inzage ligt.

Bereikbaarheid Randweg en Noord-station (Haarlem Noord): De bereikbaarheid binnen de stad als geheel, is geen onderdeel van de dit project. Met de keuzes in de routes voor het autoverkeer binnen het plangebied Houtplein e.o. (inclusief de aanpassingen op het VO zoals die nu het DO te zien zijn) worden de keuzes uit de SOR gevolgd.

Met de aanpassingen op de routes voor het autoverkeer in het VO zoals die nu in het Definitief Ontwerp opgenomen zijn, denken wij aan uw bezwaren tegemoet gekomen te zijn. Daarbij zien wij een meerwaarde uit oogpunt van omgevingskwaliteit en verkeersveiligheid om de Tempeliersstraat voor overige autoverkeer (dus niet bussen) éénrichtingsverkeer te houden.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

118 hopelijk vergeeft u mij dat ik buiten de termijn met een klein puntje kom. Allereerst complimenten voor een mooi plan. Al dat gezeur over bussen... niet iedereen denkt er zo over. Het is gewoon echt een goed plan dat de uitstraling van de buurt ten goede komt.

Een heel klein puntje:

Op de tekening zijn voor het stukje de straat in bij het Lorentzplein bomen, parkeervakken en straatlantaarns opgenomen. Ik woon zelf op Lorentzplein 42 rood. Een bovenwoning. Op dit moment staat de lantarenpaal net naast mijn voordeur, wat prima is.

In het plan komt de lantarenpaal echter vlak voor mijn woonkamer. Gezien het een bovenwoning is bestaat dan (naar gelang van het type lantarenpaal) het risico dat ik de hele avond vol in het licht zit.

Er zijn op het Lorentzplein volgens mij slechts 4 bovenwoningen met ramen naar de straatkant (twee aan elke kant: aan onze kant 41 rood en 42 rood en aan de overkant nummers 1 en 3).

Is het mogelijk bij de indeling rekening te houden met de ramen van die bovenwoningen bij plaatsing van de straatverlichting? Bijvoorbeeld door daar de bomen/parkeervlakken te plaatsen en in een ander 'ritme' de lantarenpalen te plaatsen?

Mogelijk komt dit pas in een latere fase in het plan aan de orde, ik kan me voorstellen dat dat meer aankleding is, maar dan heb ik het maar vast kenbaar gemaakt.

Dank alvast!

Bedankt voor het indienen van uw zienswijze.

Jaap Maarleveld

In het DO is openbare verlichting voorzien op de bestaande locaties. De bestaande lichtmasten worden niet vervangen omdat zij hun economische levensduur nog lang niet hebben bereikt. Voor de specifieke locaties verwijzen we u naar het Definitief Ontwerp.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.



BIJLAGE: BEANTWOORDING INSPRAAKREACTIES VO+ BIJ CIE BEHEER
12 DECEMBER 2019

Nr. Vraag / opmerking

1 De heer Van den Boogaard: Ja, goeiedag. Ik ben van den Boogaard, directeur van Van den Boogaard Uzerwaren op de Wagenweg. Ik ben blij met de bereikbaarheid van de Wagenweg, dat in ieder geval enigszins nog auto's kunnen komen, want wij zijn daar erg afhankelijk van en vandaar dat ik ook blij ben dat er parkeerplaatsen zijn op de Wagenweg, omdat dat ook erg belangrijk is, omdat je niet alles mee kan nemen wat wij verkopen.

De voorzitter: Buigt u anders even uw microfoon een beetje naar u toe, want dan kunnen we u goed verstaan.

De heer Van den Boogaard: Pardon. Wat mij alleen ... met betrekking tot de parkeerplaatsen, ik heb gezien, we hebben op dit moment dertien parkeerplaatsen op de Wagenweg en dat worden er tien. Dat is toch wel een heel stuk minder. Laden/lossen. We hebben nu twee laad- en losplaatsen, het wordt er één op het plan, als ik het goed gezien heb. Dan zijn de parkeerplaatsen niet lang genoeg voor de huidige busjes die er rondrijden van aannemers en zeker niet genoeg voor een auto met een aanhanger. Dus het zou beter zijn als het aaneengeschakeld is. En in het laatste, ook niet onbelangrijk, het eerder genoemde links parkeren. In Duitsland en België is het verboden om links te parkeren, omdat het veel te gevaarlijk is. Daarnaast, mijn klanten komen met dichte busjes met een grijs kenteken, die hebben een ongelofelijke dode hoek rechtsachter en die moeten invoegen in het fietsverkeer. Ik vind het geen situatie dit. Rechts kunnen er geen bomen staan, omdat er kabels in de grond liggen, dus zijn de bomen en de parkeerplaatsen naar links verplaatst. Maar het lijkt erop alsof de bomen voor de veiligheid gaan. Dat vind ik niet een goed plan. Ik zou voorstellen: parkeren rechts, bomen links. Als je de bomen niet, dan geen bomen. En als het helemaal niet gaat, dit allemaal, haal dan de Wagenweg liever uit het plan vandaan en laat het zoals het is. Bedankt.

Antwoord gemeente Haarlem

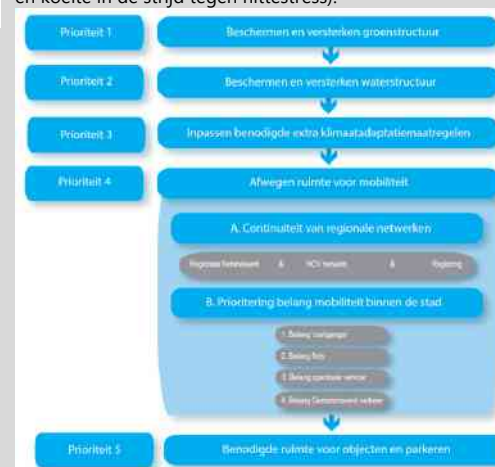
Bedankt voor uw bijdrage in de commissie beheer.

Het verplaatsen van de parkeervakken naar de noordzijde is gelet op de breedte van het trottoir maar deels mogelijk. Het trottoir is dan slechts 1,80 meter breed en het aantal parkeerplaatsen wordt minder. Vanuit de SOR niet mogelijk. Het weghalen van de bomen is niet wenselijk omdat deze structuur ook in de SOR staat.

Het voorstel is nu om de laad-losplaatsen te verplaatsen naar de noordzijde (trottoir). Hier ontstaat er meer ruimte voor groen en ruimere parkeerplaatsen waardoor het overzichtelijker en dus ook veiliger is om hier te parkeren. Okra heeft een ruimtelijk analyse gemaakt van verschillende mogelijkheden, de beste oplossing daaruit is gekozen. Belangrijk is dat de SOR als uitgangspunt geldt (zoals gedurende het gehele project). In de SOR staat (het herstel van) de groenstructuur bovenaan in de prioriteitsstelling van de beleidswensen. Als het gaat om het terugbrengen van bomen in de Wagenweg valt dit niet alleen onder prioriteit 1 in onderstaande afbeelding uit de SOR, maar ook onder prioriteit 3 (bomen brengen schaduw en koelte in de strijd tegen hittestress).

Inspreker

Dhr. Van den Boogaard



Sec verkeerskundig is er geen tegenargument voor de argumenten van de bewoners om de voorkeur uit te spreken voor een boomloze Wagenweg waarbij de parkeerplaatsen op de huidige positie gehandhaafd kunnen



blijven. Niettemin is er verkeerskundig ook geen doorslaggevende reden om het ontwerp van Okra niet toe te passen. Het aantal oversteekbewegingen van parkeerders is in absolute zin niet groot. Het 'links' parkeren heeft weliswaar niet de voorkeur maar gebeurt op veel meer plekken. Daarbij is er voorzien in een boomvak na iedere parkeerplaats waarmee de uitrijdende bestuurder meer zicht krijgt en de tegemoetkomende fietsers een beter zicht krijgen op vertrekkende auto's.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

2

De heer Van Veenendaal: Ja, goedenavond. Ik ben bewoner van de Ik woon om de hoek van de bushalte. Een aantal maanden geleden is daar de drempel van deze halte opnieuw bestraat. Tot onze opluchting namen daarmee de trillingen en overlast van de bussen die wij de afgelopen twee jaar hebben ervaren, iets af. Helaas, ons geluk was van korte duur. Inmiddels is wel duidelijk dat de bestrating het gewicht en de frequentie van de bussen niet aankan. Slechts een aantal maanden verder zijn er zulke verzakkingen ontstaan, dat de overlast erger is dan ooit te voren. Om zes uur 's ochtends worden wij gewekt door de eerste bussen, die bij het aandoen of het trekken van de halte een fikse trilling of dreun veroorzaken. Bezoek vraagt zich regelmatig geschrokken af wat die trillingen zijn. Meerdere keren heb ik hier melding van gemaakt bij Spaarnelanden en zij geven echter alleen aan in geval van een onveilige situatie iets te kunnen doen en ze wachten verder op besluitvorming van de gemeente. Een brief die ik hierover vorige maand aan de gemeente heb gestuurd, is nog niet beantwoord. Ik begrijp dat de gemeente niet over één nacht ijs wil gaan wat betreft een langetermijnoplossing. Wat ik echter niet begrijp, is dat een bushalte die zodanig verzakt is dat bewoners in de omliggende panden daar overlast door ervaren, niet binnen fatsoenlijke termijn hersteld kan worden. Ik vraag u met spoed hierop actie te ondernemen en de bushaltdrempel opnieuw te bestraten, indien nodig meerdere keren per jaar, totdat u een structurele oplossing hebt voor dit probleem, zodat wij voorlopig weer trillingvrij kunnen wonen. Dank u wel.

Bedankt voor uw bijdrage in de commissie beheer.

Ernst van
Veenendaal

U reactie heeft geen betrekking op het ontwerp van het Houtplein en omgeving. Wij nemen deze reactie dan ook niet mee in de verdere uitwerking.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Ondernemersvereniging Hout Wagen

College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 511
2003 PB Haarlem

Betreft : Voorlopig Ontwerp Plus Houtplein 2019
Geacht college,

Haarlem 12 december 2019

Hierbij wil Ondernemersvereniging Hout Wagen (Houtplein - Wagenweg - Lorentzplein) en ondergetekende rechtspersoon, onze zienswijze kenbaar maken betreffende het VO.Plus Houtplein 2019.

Wij zijn zeer blij dat het college en de Gemeenteraad alle ingediende zienswijzen ter harte heeft genomen.

De winkels en horeca op het Houtplein en Wagenweg wordt hun bestaansrecht niet abrupt ontnomen.
Dat hun klanten niet via omwegen, onder meer via Tempelierstraat en Wijdse Geldelozeplein, bij hun zaak moeten zien te komen.
Ook is er in dit plan veel minder kruisend verkeer op het Houtplein. Ook voor het milieu is het veel beter omdat minder afstand hoeft te worden afgelegd.

De winkels aan het Houtplein zijn zeer te spreken dat zij nu voor de deur kunnen laden en lossen.

Helaas gaat de bedden speciaalzaak Slaapwinkel Haarlem ons verlaten. De onzekerheid over de plannen hebben zij niet willen afwachten. Het eerste slachtoffer van dit traject.

Veel is heel goed gegaan maar richting Wagenweg en de Wagenweg zelf gaat het nog niet heel goed.

- Knik Houtplein.

De knik die in de bestaande situatie de overgang vormt tussen Houtplein en Wagenweg gaat weg en wordt een soort niemandsland. Dat is heel onlogisch als je een levendig plein wilt creëren.

Als je de knik er wel in laat zitten kunnen de ondernemers daar mooie terrassen maken. Dat wordt hen nu ontnomen, omdat de auto's langs hun zaken gaan rijden in de nieuwe situatie. (Kwaliteitsambitie het verlevendigen van het plein)

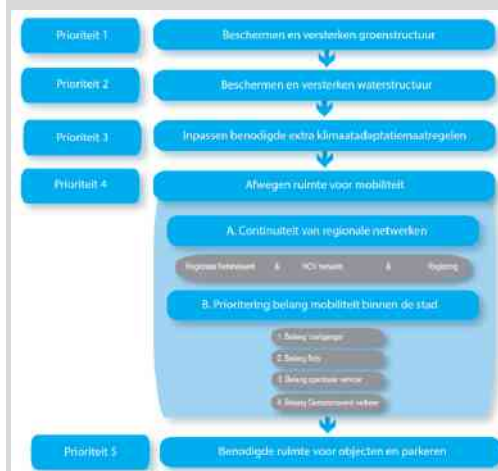
De zogenaamde verblijfsruimte die nu in het plan is getekend zal een lege plek blijven waar niemand iets te zoeken heeft.

Een bijkomend voordeel als de knik er wel in blijft is dat de grote fietsstroom richting Dreef en Frederikspark makkelijker zijn weg kan vervolgen dan nu in het nieuwe plan is getekend..

Bedankt voor uw bijdragen in de commissie beheer.

Het verplaatsen van de parkeervakken naar de noordzijde is gelet op de breedte van het trottoir maar deels mogelijk. Het trottoir is dan slechts 1,80 meter breed en het aantal p-plaatsen wordt minder. Vanuit de SOR niet mogelijk. Het weghalen van de bomen is niet wenselijk omdat deze structuur ook in de SOR staat.

Het voorstel is nu om de laad-losplaatsen te verplaatsen naar de noordzijde (trottoir). Hier ontstaat er meer ruimte voor groen en ruimere parkeerplaatsen waardoor het overzichtelijker en dus ook veiliger is om hier te parkeren. Okra heeft een ruimtelijk analyse gemaakt van verschillende mogelijkheden, de beste oplossing daaruit is gekozen. Belangrijk is dat de SOR als uitgangspunt geldt (zoals gedurende het gehele project). In de SOR staat (het herstel van) de groenstructuur bovenaan in de prioriteitsstelling van de beleidswensen. Als het gaat om het terugbrengen van bomen in de Wagenweg valt dit niet alleen onder prioriteit 1 in onderstaande afbeelding uit de SOR, maar ook onder prioriteit 3 (bomen brengen schaduw en koelte in de strijd tegen hittestress).



Sec verkeerskundig is er geen tegenargument voor de argumenten van de bewoners om de voorkeur uit te spreken voor een boomloze Wagenweg waarbij de parkeerplaatsen op de huidige positie gehandhaafd kunnen blijven. Niettemin is er verkeerskundig ook geen doorslaggevende reden om het ontwerp van Okra niet toe te passen. Het aantal oversteekbewegingen van parkeerders is in absolute zin niet groot. Het 'links'

Mw Grace
Raasveld.Dhr
Henneman
van Via mia
en St. Hout
Wagen



- Bomen Wagenweg.

In de Wagenweg moeten bomen komen. Die komen aan de zuidkant omdat aan de noordkant te veel leidingen liggen.

Wij denken dat de Wagenweg te smal is voor bomen. Ook staan die heel dicht bij de gevels wat voor minder lichtinval van de bedrijven en huizen zorgt. Daardoor zullen zij veel meer verlichting moeten laten branden dan wenselijk. Niet milieu vriendelijk.

Er staan al zoveel bomen vlakbij de Wagenweg. (Florapark, Dreef, Frederikspark, Lorentzplein en zo meteen ook Houtplein en Tempelierstraat). Dat wordt een overkill.

- Parkeren.

In de huidige situatie zijn de laad en losplekken en parkeervakken aan de noordkant gesitueerd. Dat is ontstaan omdat daar de meeste ruimte is en omdat het een eenrichtingsstraat is de stad uit. Dan is het normaal om aan de rechterkant te parkeren. Dat geeft de minste conflicten.

Heel vreemd is het dan ook dat in het nieuwe plan de auto's aan de zuidkant moeten parkeren, tussen de bomen in. Om daar te komen moeten zij de te gemoed komende fietsenstroom die de stad ingaat kruisen. Nog erger ze moeten hun auto's proberen te plaatsen tussen de bomen aldaar.

Bij het wegrijden moeten de bestuurders, die dan eigenlijk aan de verkeerde kant zitten, tussen de bomen doorkijken voor aankomende fietsers en tegelijkertijd de achterop komende verkeersstroom in de gaten houden.

Dat vraagt om problemen. Ongelukken kunnen niet uitblijven.

Ook moeten mensen met zware en grote spullen 3 verkeersstromen kruisen terwijl dat nu niet het geval is.

- Laad en los plekken.

In het nieuwe plan is te weinig ruimte meer voor laad en losplekken. Nu zijn dat 2 stroken. Die zijn voor de daar gevestigde winkels onontbeerlijk. Bestelbussen en auto's met aanhanger kunnen nu wel bij de winkels komen.

- Stoeper.

De stoep aan de kant van de winkels wordt maar liefst 4.11 m. breed aan de kant van de winkels. Dat is heel vreemd als je bedenkt hoe weinig deze stoepen worden gebruikt. Zulke brede stoepen heb je helemaal niet nodig. Daar kan je dus makkelijk de parkeer en laad en losplekken situeren.

Daarom willen wij pleiten de stoep te verkleinen zodat de parkeervakken en laad en losplekken weer terug komen.

Veel veiliger voor iedereen en veel goedkoper in aanleg.

Zowel fietsers, wandelaars als automobilisten zijn tevreden hoe het er nu aan toe gaat op de Wagenweg.

Wij hebben 3 evenementen gedurende 3 periodes op de dag bekeken.

A Bevrijdingspop, B Luilakmarkt en C Kerstmarkt.

Bij Bevrijdingspop wordt alles op Houtplein en omgeving afgezet. Het publiek loopt dan over de straat. Die stroom is tussen 13.00 en 16.00 uur en tussen 22.00 en 24.00 uur het drukst.

parkeren heeft weliswaar niet de voorkeur maar gebeurt op veel meer plekken. Daarbij is er voorzien in een boomvak na iedere parkeerplaats waarmee de uitrijdende bestuurder meer zicht krijgt en de tegemoetkomende fietsers een beter zicht krijgen op vertrekkende auto's.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.



Bij B en C is er van een toename van voetgangers t.o.v. normale dagen en weekenden amper te spreken. Alleen aan de kant van de 2 parkeergarages is het wat drukker. Maar als men weet hoeveel auto's dus passagiers daar kunnen staan en hoe lang die blijven, dan kan je heel snel begrijpen dat van een grote toename amper te spreken is. Wel is de fietsstroom iets toegenomen.

- Verder nog wat punten die ons opvallen.

Alle zebrapaden bij de kruising Dreef - Frederikspark en op de Wagenweg zijn verdwenen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Zeer onveilig.

Verder is het groen op het plein zo goed als verdwenen. In een tijd dat de gemeente van de bewoners verwacht niet hun hele tuin te verstenen wordt dit plein zelf ontdaan van zijn groene karakter. Milieu technisch, zeker bij heftige regenbuien heeft gras een hele belangrijke functie. Dan hoeven de kolken minder water af te voeren.

Ook maakt gras het aangezicht van het plein veel vriendelijker.

Gras in bakken is geen goed alternatief. (Kwaliteitsambitie versterken biodiversiteit en verbeteren ecologische verbinding Kleine Hout en de Raamvest)

Wij wensen iedereen veel wijsheid bij het vaststellen van dit plan.

Met vriendelijke groet,

Maarten Henneman
namens st. Hout Wagen

(niet ondertekend, email bijlage.)



4

De heer Wernik: Mijnheer de voorzitter, geachte leden van de commissie. Mijn naam is Bart Wernik, ik ben voorzitter van de wijkraad Welgelegen. En onze wijk kenmerkt zich in ieder geval door twee, misschien wel meer, zeer intensief bereden uitvalsroutes over de Buitenrustbruggen, en dat is de Paviljoenslaan en dat is de Rustenburgerlaan. Verder kenmerkt onze wijk zich door een zeer, zeer intensief busverkeer. Ik was dan ook blij dat ik een paar maanden terug het Haarlems Dagblad opensloeg en zag dat het college serieus onderzoek wil gaan doen naar een hub bij de Buitenrustbrug of bij de Europaweg en de Schipholweg en dat is een nieuwe busstation, of een knooppunt voor buslijnen. En waarom is dat zo mooi? Omdat op dit moment in onze wijk heel erg duidelijk is dat de bussen voor geluidsoverlast zorgen, trillingsoverlast en de fijnstofproblematiek zich daadwerkelijk voordoet. Het tweede is dat ik ook min of meer heb begrepen dat een concessieovereenkomst, die kunnen partijen in goed onderling overleg sluiten, maar een concessieovereenkomst waarbij de provincie en Connexxion uiteraard betrokken zijn, kan je ook in goed onderling overleg wijzigen. En wat zou het mooi zijn als u de toekomstvisie van onze wijk deelt, dat er kleinere elektrische bussen gaan rijden die voor minder geluid en trillingen en fijnstof zorg dragen en toch de kwaliteit van het openbaar vervoer alleen maar zullen verbeteren. Daarvoor zul je een omslag moeten maken. En ik hoop dat u die toekomstvisie deelt dat dat, ja, de toekomst wordt van Haarlem en dat het ook een stukje climate change gaat worden. En dan moet iedereen meedoen. En ik hoop dat dat gaat gebeuren in de nabije toekomst. Kom ik nu naar dit onderwerp, en dat is de inrichting van het Houtplein. Ik denk dat het op zich goed is dat het Houtplein wordt aangepakt. Maar het is een VOplus en nog niet een definitief ontwerp. En ik zou de wethouder graag mee willen geven dat als hij naar het definitief ontwerp toegaat, hij aan de ontwerpers vraagt: hoeveel kost het en hoe kunnen we dat zo flexibel mogelijk maken dat als over één jaar, twee jaar die elektrische bussen gaan rijden, hoe kan dan het Houtplein aangepast worden? Is dat makkelijk, kunnen we daar al mee rekening houden? En natuurlijk zullen de ontwerpers zeggen: dat kan, maar dat hoop ik. Dan belangrijk nog de dertigkilometerzone. Er is een petitie van 316 handtekeningen van burgers die echt graag willen dat het een dertigkilometerzone wordt. Het is veiliger en dat is groot belang. Tenslotte het groene aspect. Het groene grasveld voor de ABN AMRO Bank verdwijnt, maar ik ben het met de vorige spreker eens, er komt een versteend driehoekig pleintje terug wat niet het groene karakter heeft wat we zo graag zouden willen. En tenslotte, bij de inrichting van de Dreef verdwenen er zebrapaden, er moest ingesproken worden, ze kwamen weer terug, in het voorlopig ontwerp waren er weer zebrapaden en nu in het VOplus dan weer, zijn de zebrapaden weg. En dan denk ik: toch weer inspreken, want ze moeten gewoon weer terugkomen.

Bedankt voor uw bijdrage in de commissie beheer.

Bart Wernik

Veel van uw onderwerpen zijn door ons al beantwoord in de reacties op de ingediende zienswijzen naar aanleiding inspraak VO.

Hier nog een specifiek antwoord op de voetgangersoversteekplaatsen. Op deze kruising rijden veel bussen die al voorrang moeten verlenen aan langzaam verkeer dat de kruispunttak Houtplein oversteekt. Als daar ook het voorrang verlenen aan voetgangers die de beide andere takken oversteken bij komt, dan kan dat de bus teveel vertragen. In het gehele plan is er op diverse punten een stevige discussie gevoerd om de bus overal prioriteit te geven. Dat was niet mogelijk en is vanuit het openbaar vervoerbeleid ook geaccepteerd. Met het voorliggende ontwerp 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 je fietsers geen voorrang wilt geven, hebben voetgangers dat ook niet. Zebra's zijn niet bepalend voor de veiligheid maar voor mogelijkheid vlot (met voorrang) 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 totale aantal voertuigen dat hier passeert laag te noemen. De wachttijd voor overstekers zal dus altijd kort zijn. Veel voetgangers die wel van een zebrapad gebruik willen maken, kunnen dat doen bij de zebraoversteek ter hoogte van de Dreeschool of bij de oversteek van het Houtplein.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

5

De heer Jongenburger: Ja, dat ben ik. En ik sluit me graag aan bij de vorige spreker in wiens wijk ik ook woonachtig ben. Laat ik beginnen met dat ik twee handen heb, een linkerhand en een rechterhand. En die symboliseren eigenlijk hetgeen wat u als gemeente ook wil bereiken in onze omgeving. Dat is aan de ene kant het belang dienen van mobiliteit, mobiliteitsvraagstukken van uw burgers, maar ook van mensen die deze stad bezoeken en aan de andere kant het belang wil dienen van de leefbaarheid van de mensen die in deze stad wonen, stadsgenoten. En wij zijn allemaal stadsgenoten en wij wonen in een lichaam wat beperkt houdbaar is, maar waar we wel zolang mogelijk van willen genieten. En dat moet wel hand in hand gaan met een stukje

Bedankt voor uw bijdrage in de commissie beheer.

Heer
Jongenburger

Veel van uw onderwerpen zijn door ons al beantwoord in de reacties op de ingediende zienswijzen naar aanleiding inspraak VO.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.



mobilitetsvoorziening die de gezondheid dient. En dan kom ik eigenlijk al vrij snel bij datgene wat de vorige spreker in het vooruitzicht stelde. Alles wat nu ook op de agenda staat, is eigenlijk een plan wat aansluit bij het oude. Het oude wat in de toekomst gaat verdwijnen. Als je een beetje een toekomstvisie hebt, dan kun je je voorstellen dat er op een gegeven moment helemaal geen zwaar verkeer meer in de infrastructuur van deze mooie stad past. En toch laat dit bestuur onder druk van partijen die hier niet woonachtig zijn enorme hoeveelheden zwaar verkeer toe, onder het mom van dat dat een voorziening is waar vraag naar is. Nou, laat ik u uit uw bizarre droom helpen. Ik ben woonachtig aan de Rustenburgerlaan. Het is een snelweg geworden waar dagelijks zo'n tussen de duizend en 1200 bussen doorheen gaan en ik ben het met u eens dat daar behoefte aan is. 's Ochtends in de spits, dan zijn de meeste bussen redelijk gevuld. Maar dan hebben we het eigenlijk over een 150 bussen die dan voorzien zijn qua formaat voor de behoefte. De rest van de dag zijn die bussen eigenlijk niet gevuld. Dus dat betekent dat er een belasting van zo'n vijftien miljoen kilo per dag, in porties van twintigduizend door de stad raast. Waar is dat nou voor nodig? Want de voorziening van een hub aan de randen, aan de poorten, dat zijn dan moderne stadspoorten, helaas hebben we de oude niet meer, maar dan zijn dat moderne stadspoorten waar verkeer naar toe kan komen en waar passagiers over kunnen stappen in passend vervoer wat de stad en de leefbaarheid van de stad niet belast, en dan zijn we eigenlijk weer netjes in balans tussen aan de ene kant mobiliteit en aan de andere kant leefbaarheid.

De voorzitter: Wilt u afronden?

De heer Jongenburger: Ik weet het. En de gemeente dient de levende mensen in deze stad primair en dan de rest. En ik vraag u daar, alstublieft, vanuit mijn hart, rekening mee te houden. Dank u.



Geen nep-fietsstroken in de Tempelierstraat!

(Inspireken Commissie Beheer Haarlem dtd 12-12-2019 bij VO+ Houtplein)

Aan de leden van de commissie Beheer

Fietsstroken zijn onderdeel van de rijbaan. Je hebt ze in twee soorten. Echte fietsstroken zijn voorzien van op de weg geschilderde fietssymbolen. Automobilisten hebben er niets te zoeken. Ze mogen er niet parkeren en niet stoppen. Een fietssuggestiestrook, zonder fietssymbool, is een nep-fietsstrook. Het heeft geen juridische status en er gelden geen regels. Als fietser ben je niet verplicht erop te rijden, al denken veel automobilisten van wel. En auto's mogen op suggestiestroken stoppen en parkeren. Wat in de praktijk regelmatig tot onveilige situaties voor fietsers leidt, als ze om geparkeerde auto's moeten slalommen. Het uitgangspunt is duidelijk. Een rode of zwarte fiets(suggestie)strook is een strook om op te fietsen. Maar in de praktijk functioneert een suggestiestrook als parkeerstrook en biedt fietsers dan geen bescherming.

In het VO+ Houtplein zijn in de Tempelierstraat fietssuggestiestroken bedacht. Al sinds jaar en dag niet meer toegepast in Haarlem, en in strijd met richtlijnen en aanbevelingen, inclusief het HIOR.



Te smalle nep-fietsstroken in Tempelierstraat volgens VO+ Houtplein

De Tempelierstraat is volgens de SOR een "Hoofdonsluiting bebouwde kom (<20 m)". Hiervoor geldt volgens het HIOR een standaardprofiel O4 met "echte" fietsstroken minimaal 2,00 meter breed, zie bijlage.

Namens de Fietzersbond vraag ik u er bij de wethouder op aan te dringen om in de Tempelierstraat 2,00 meter brede echte fietsstroken aan te leggen, conform het HIOR. Zodat fietsers voldoende beschermd zijn tussen de mastodonten van Connexxion.

Namens de Fietzersbond

Rob Stuip

estuip@xs4all.nl

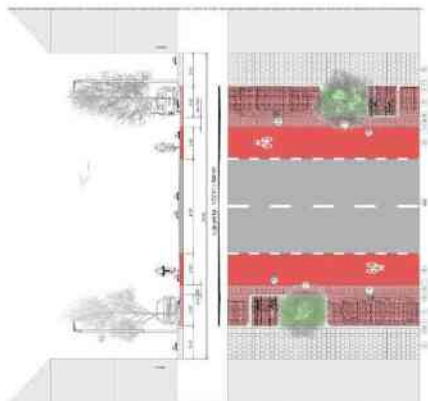
0615206104

Bedankt voor uw bijdragen in de commissie beheer.

Dhr. Stuip
Fietzersbond

Het lastige in de Tempeliersstraat is dat er simpelweg niet voldoende beschikbare ruimte is om aan alle wensen te voldoen. Ruimtelijk gezien is er nadrukkelijk de wens om bomen te plaatsen (conform SOR) en aan weerszijden van de weg parkeerplaatsen te behouden. Binnen die context blijft er een breedte over voor de rijloper voor fietsers, auto's en bussen. Die breedte is zodanig verdeeld dat de fietsstroken een beperkte overschrijding krijgen door de bus bij het passeren van een andere bus. Bij andere tegenliggers zal een bus net niet de fietsstrook hoeven overschrijden. Ten aanzien van het verzoek van de Fietzersbond is het wel mogelijk om de suggestiestrook om te zetten in een fietsstrook, die betere wettelijke bescherming kent om misbruik te voorkomen. De genoemde twee opties scoren beiden slechter dan de hiervoor voorgestelde aanpassing van suggestiestroken naar fietsstroken.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd



4. Woonwijken - 2016

O4 - Hooftontst. bebouwde kom (<20 m)

- Rijlaan minimaal 6 m breed
- Op dekke fietsstrook is de fietsstrookbreedte min. 2 m
- In geval de profielruimte te smal is vervalt aan een of beide zijden de parkeestrook.
- Plaatje bomen in de parkeestrook, boomvakken min. 2,2 m lang
- Wiedt bomen en lichtmasten gelijkmatig af en zorg voor voldoende oriëntatie afstand
- 1,0 m afwijking van een voldoende waterberging op straat de kanten in de goot/ magneetstrook tussen parkeestrook en fietsstrook
- Pudekanten en straatkanten bij voertuurbuiten de fietsstrook toepassen
- Fietsenrieken in de parkeestrook tegen boomvak, aantal afhankelijk van behoefte
- Begraaftepedaal hoogte 84 mm



7

De heer Ebbinge: Dank u wel, voorzitter. Geachte commissieleden, als bewoner en dus direct betrokken bij alle facetten van de herinrichting van het Houtplein, heb ik kennis genomen van het VOplus afgelopen maandag. Dat het niet de eerder geschetste groene entree van de stad wordt, is mij wel duidelijk. Ik twijfel er zelfs aan of het ingetekende hoeveelheid bomen het aantal overstijgt dat er stond voor de laatste verbouwing van de provinciale huisvesting. En als dat zo is, zal het marginaal zijn. Uit de vele reacties die ik op het voorgaande plan kan geven, licht ik er één uit die een directe betrekking heeft op de relatie tussen drie aandachtspunten, namelijk overlast van de coffeeshop Willie Wortel, het laden en lossen van de biologische supermarkt Ekoplaza en wonen op het plein. We, en ik in het bijzonder, heb me hard gemaakt voor de inrichting van een korte parkeerruimte direct voor het pand waar coffeeshop Willie Wortel is gevestigd. Daardoor is de dagelijkse en zeker ook nachtelijke overlast beperkt tot de directe locatie van de coffeeshop. En dat was overlast die voorheen uitstraalde op zowel het plein als het Wijde Geldelozepepad, waar we hier een aantal bewoners achter mij zit. Overigens is door de overheid vastgesteld, bij de gedoogcriteria voor coffeeshops, dat, 'er mag geen overlast voor de omgeving worden veroorzaakt'. Dat lijkt me duidelijk. De nieuwe laad- en losplek dient daarbij ook te voorzien in de ruimte om bevoorrading van de Ekoplaza supermarkt mogelijk te maken. De huidige methode, waarbij een vrachtauto achteruit het Wijde Geldelozepepad inrijdt, wordt namelijk onmogelijk bij de herinrichting. Dat wordt dus knokken om een plek, de vrachtwagenchauffeur van Ekoplaza en de gebruiker, haler of brenger bij de coffeeshop. Daar zal dus een oplossing voor moeten worden gezocht in de nieuwe situatie, waarbij mijns inziens ook de eerste meters van de Tempeliersstraat kunnen worden betrokken, en wel direct waar het pand van Willie Wortel huist. Dat is op een hoek, dus twee zijden. Op de tekening is te zien dat de afstand tussen de nieuwe laad- en losplek en de coffeeshop groter wordt. Immers, pal voor de coffeeshop zijn twee bomen ingepland. Dat zijn precies de twee bomen die voor onze woning en die van onze burens dreigen te verdwijnen. Eén van de redenen van het projectteam om bomen te plaatsen, is het voorkomen van hittestress. Zorg dan dat het effect daarvan juist op de bewoonde percelen afstraalt. Immers, de schaduw van de bomen zorgt ervoor dat de temperatuurhuishouding in de woningen nog enigszins op natuurlijke wijze gereguleerd wordt.

De voorzitter: Wilt u afronden, heer Ebbinge?

De heer Ebbinge: En kom niet aan met de opmerkingen: u kunt ook zonneschermen ophangen, zoals één van uw ambtenaren suggereerde, die hangen er namelijk al zestig jaar. Niet dezelfde overigens hè, ze zijn een keer vervangen. Ik roep u op om de situatie nog eens te bestuderen. Ik ben er zeker van dat zonder al te ingrijpende aanpassingen een oplossing kan worden gevonden voor alle partijen, coffeeshop, Ekoplaza en bewoners, die aanmerkelijk gunstiger is als de huidige. Ik dank u voor uw aandacht.

Bedankt voor uw bijdrage in de commissie beheer.

Roel Ebbinge

Wij hebben gekeken of het mogelijk was om een laad-losplek precies tussen 2 bomen passen, echter dit betekent dat beide bomen aan 3 zijden verkeer te verduren krijgen (kruising Tempeliersstraat-Houtplein, fietsstraat, laden-lossen in en uit, kruising fietsstraat-Wijde Geldelozepepad). In het oorspronkelijk ontwerp is dit voor elke boom aan 2 zijden het geval.

Voor de veiligheid en de toekomstbestendigheid van de nieuwe bomen willen we vasthouden aan het gepresenteerde ontwerp.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd

Inspreektekst Houtplein VO+de beheer 2019-12-12 – Léon Tebbens, Rover reizigersvereniging

Beste raadsleden,

Graag wil ik jullie aandacht vestigen op de volgende essentie:

Hoe past het VO+ Houtplein in de Structuurvisie Openbare Ruimte

Houtplein verbetert flink op het gebied van de SOR doelstellingen:

1. Er komt meer groen door bomen. Goed voor warmte-stress en leefbaarheid.
2. Er komt meer ruimte voor de voetganger en fiets.
3. Het OV verbetert: De haltes komen bij elkaar op het plein ipv verspreid over plein en Tempelierstraat, wat een flinke verbetering is voor de reiziger.

Hieronder is duidelijk te zien is hoeveel asfalt er nu ligt (geel gemarkeerd) en dat er straks bijna een derde minder ligt. Waardoor ruimte ontstaat voor bomen, voetganger, fiets en OV:



Zo tel ik in Tempelier en Houtplein 50 bomen, tegen 27 nu.

Bedankt voor uw bijdrage in de commissie beheer.

dhr Tebbens -
ROVER

Onze doelstelling is ook om dit ontwerp te gaan uitvoeren.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd



Is het nu aanpassen van het Houtplein weggegooid geld?

Nee, wij vinden van niet: er blijven bussen komen op het Houtplein, ook als er in de nabijere toekomst een bushub is op de Schipholweg. Zoals lijn 3, 50, 80 en 340.

Alleen bij een tram stelt de Visie Stationsplein dat onderzocht kan worden of deze bussen mogelijk kunnen aantakken op de tram. Dat is nog ver weg want de ervaring leert dat realisatie van een tram zeker 15 jaar duurt. Dus de tram rijdt er pas in 2040 of nog later.

Fata morgana of realisme

In de visie stationsplein staat ook dat radicaal alle bussen weghalen uit het centrum zorgt voor +7350 uur deur-tot-deur reistijd per dag erbij. Dat is omdat de helft van de busreizigers van/naar de binnenstad reist. Dit pakt dit zeer slecht uit voor de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto.

Kortom, de geluiden om alle bussen te weren uit de binnenstad inclusief Houtplein zijn een fata morgana, een droomwens zonder realisme.

Samengevat

Een vernieuwd Houtplein is hard nodig. Het huidige Houtplein is stenig, heeft veel asfalt en steeds meer gaten en kuilen. Niet bepaald een warme entree van de binnenstad die ik bewoners, bezoekers en OV-reizigers nog langer zou willen aandoen. Het nieuwe Houtplein is een verbetering voor het OV, er komt meer ruimte voor voetganger en fiets, en er komen veel meer bomen.

We hebben ondertussen jaren gepraat en ontworpen, wij zien graag dat het huidige, realistische ontwerp wordt uitgevoerd!

Ik wens u een goede verdere vergadering toe.

Warme OV-groet,
Léon Tebbens
Rover reizigersvereniging



9

Mevrouw Bijlhouwer: Dank u wel. Ik woon op de Rustenburgerlaan. Afgelopen dinsdag heb ik ook ingesproken bij de commissievergadering over het Stationsplein, omdat mij lijkt dat de plannen voor het Houtplein, het Stationsplein en de Rustenburgerlaan nauw met elkaar verbonden zijn. Toen heb ik de commissieleden gevraagd om pas een beslissing te nemen over het Stationsplein als er meer bekend is over de te verwachten verkeersstromen die ontstaan als het busstation Europaweg/Schipholweg in gebruik genomen is, omdat die heel erg zullen gaan veranderen. Datzelfde wil ik nu aan u vragen met betrekking tot het Houtplein. In de commissievergadering van afgelopen dinsdag werd door één van de leden in herinnering gebracht dat de vorige verbouwing van het Stationsplein 45 miljoen heeft gekost en het is nu toch echt een fiasco gebleken. Niet alleen lelijk, maar ook totaal niet toekomstbestendig. Ik wil u vragen om dit in gedachten te houden als u straks moet beslissen over het Houtplein. Ook hier zijn de plannen niet toekomstbestendig. Het lijkt mij ondertussen duidelijk dat het niet nodig is om zo'n vijf- tot zeshonderd bussen per dag dezelfde route te laten rijden vanaf de Europaweg naar het station, maar daar is dit plan wel op gebaseerd. Nu een foute keuze maken, kost Haarlem veel geld. Verder wil ik u vragen duidelijker te zijn over de consequenties van de nu gepresenteerde plannen: wat hebben die voor gevolgen voor de Rustenburgerlaan? Zijn de plannen hiervoor al bekend? Van de geruchtenmachine begrijpen wij dat we bomen en parkeerplaatsen moeten gaan inleveren en dat bussen tien seconden sneller door onze straat moeten kunnen rijden, terwijl wij niet voor niets pleiten voor dertig kilometer per uur, omdat het nu al veel te gevaarlijk is. Voor reizigers zal die tien seconden niet veel uitmaken, maar voor de omwonenden wel. Tenslotte wil ik u nog vragen om weer snel met Connexxion om tafel te gaan zitten, om te zorgen dat de lege dubbeldekkers uit de stad verdwijnen. Dank u wel.

leefbaar, veilig dertigkilometerplein, voor fietsers, wandelaars en voor enkele bussen. Een mooie entree voor Haarlem, een fijn Houtplein voor iedereen. Dank u wel.

Bedankt voor uw bijdrage in de commissie beheer.

Mv Bijhouwer

Veel van uw onderwerpen zijn door ons al beantwoord in de reacties op de ingediende zienswijzen naar aanleiding inspraak VO.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

10

Mevrouw Tromer: Goedenavond. Ik ben Angéla Tromer en ik woon inmiddels 25 jaar in wijk Welgelegen. En nooit spraken wij over bussen, buslijnen, bushaltes, trillingen, geluidsoverlast, gevaar voor fietsers, et cetera, et cetera. Totdat ineens half december 2017 er over de Rustenburgerlaan, het Houtplein en de Tempeliersstraat de rode bussen gingen rijden. In een enorme frequentie denderden er ineens hele grote en zware en hoge dieselbussen bumper aan bumper, vaak bijna leeg, dus nutteloos, door onze stad. Tot grote schrik van alle Haallemers werd duidelijk dat de gemeente Haarlem akkoord had gegeven op een absurd ov-plan, een ov-plan wat niet uitvoerbaar en realiseerbaar blijkt. Want onze stad, onze huizen en straten zijn simpelweg niet bestand tegen dit intensieve busverkeer. Onze grote zorg is ook de verkeersveiligheid. Zorg vooral voor de fietsers die door onze wijk fietsen. De veiligheid voor hen is ernstig in gevaar. Het gaat hier om de jonge kinderen en pubers die door onze wijk naar hun scholen fietsen, naar de sportvelden aan de andere kant van de Buitenrustbrug fietsen en om jong en oud die vanuit Schalkwijk en Heemstede door onze wijk naar de binnenstad fietsen. De Rustenburgerlaan en het Houtplein zijn namelijk de doorgangsroute voor de Haarlemse fietser. Veiligheid en fietsers eerst, zou ik zeggen. Dertig kilometer op het Houtplein en de Rustenburgerlaan mag geen issue zijn. Goed, aan de ene kant heeft u dus te maken met een absurd ov-plan en aan de andere kant de inwoners van Haarlem die zich niet meer veilig en thuis voelen in hun eigen stad en bovendien radeloos zijn omdat zij niet gehoord worden. En daar heeft u natuurlijk pijn in uw buik van en dat snap ik. Hierom vraag ik u om op te staan voor de Haarlemmer en de handen ineen te slaan. Ik vraag om zo snel mogelijk, graag nog in 2020, het ov-punt Buitenrust in gebruik te gaan nemen, zodat alle lange, hoge en zware dieselbussen snel uit onze stad verdwijnen. Bij versnelde ingebruikname van het ov-punt Buitenrust kunt u namelijk nu investeren in het Houtplein, dat heringericht wordt voor minder bussen. Ja, het Houtplein moet worden aangepast, want het is nu gevaarlijk. Ik vraag u: maak er dan wel een fijn plein van, een groen,

Bedankt voor uw bijdrage in de commissie beheer.

M. Tromer

Veel van uw onderwerpen zijn door ons al beantwoord in de reacties op de ingediende zienswijzen naar aanleiding inspraak VO.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.



11

De heer Maas: Ik spreek hier in namens een steeds groter wordende coalitie van het Actieplatform Bus-kruit, wijkraden, bewoners en ondernemers uit Haarlem. Keer op keer wordt hier geprobeerd het Houtpleinplan te verkopen als een openbare ruimte opgave. Een belangrijke wethouder die er ook over zou moeten gaan, mist weer helaas, terwijl het toch feitelijk gaat om de verplaatsing, herontwikkeling van een majeur busstation. Onderwerpen als verkeersveiligheid, fietsparkeren, dagelijkse overlast van bussen, maken daarom integraal onderdeel uit van deze opgave en dienen hier besproken te worden in plaats van alleen een keuze over het soort heesters. Is de aanpak van het Houtplein en omgeving noodzakelijk? Ja, zeker. De situatie is niet meer houdbaar en zelfs levensgevaarlijk. Dit betekent echter wel dat we het goede moeten doen. Het VOplus is ons inziens een klein stapje vooruit, maar het voldoet echter niet aan de SOR, het HVVP en de criteria van Duurzaam Veilig. De SOR stelt: voetganger en fietser eerst. In het VOplus is echter het aantal zebrapaden met meer dan vijftig procent afgenomen. Dit zorgt voor een aanzienlijkere afname van de verkeersveiligheid, zeker gelet ook op de nabijheid van scholen en kinderdagverblijven. Het HVVP geeft aan dat de route Rustenburgerlaan-Tempeliersstraat dertig kilometer met bus is. Wij zien dit niet terug in het ontwerp. De Tempeliersstraat is nog steeds niet ingericht als een dertigkilometerzone. Dit VOplus zal resulteren in een busracebaan. Welke fietser durft daar nog te fietsen? Het VO doet ook niets aan het huidige en toekomstige tekort van het aantal fietsenstallingen op het Houtplein. Het is onbegrijpelijk dat met het nieuwe ontwerp zo'n groot tekort wordt gecreëerd en dat deze fietsparkeerplaatsen niet zijn geduid. Ook resulteert het ontwerp in een versteend Houtplein. Naast een paar bomen ontbreekt het volledig aan groen. Dit terwijl vanwege hittestress en hevige regenval groen essentieel is voor de stad. We komen dan ook tot de conclusie dat het VOplus nog steeds vooral gericht is op het faciliteren van 1250 bussen per dag. Of je veilig bij de bushalte kan komen, is van ondergeschikt belang. Waarom in hemelsnaam dit primaat aan de bussen, terwijl na de uitkomsten uit de probleemanalyse Stationsplein hier grote vraagtekens bij kunnen worden geplaatst? Daar wordt nu door deskundigen en de politiek geconcludeerd dat de oplossingen moeten worden gezocht middels herrouteren van buslijnen en de ontwikkeling van de ov-hub Buitenrust. Het is daarom noodzakelijk om het Houtplein adaptief te maken. Zorg voor een adaptieve inrichting, waardoor straks met minder bussen meer ruimte kan komen voor voetgangers, fietsers en groen. Ik sluit af. Zoals ik eerder aangaf, ja, het Houtplein omgeving moet nu echt worden aangepakt. De situatie is niet langer houdbaar. Leefbaarheid en veiligheid moeten voorop staan. De plannen voor het Houtplein worden door velen gezien als de lakmoesproef voor een betere balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid in deze stad. En wanneer wordt dit dan bereikt? Allereerst met een integrale behandeling van dit VOplus hier en niet alleen over de heesters en met een invoering van dertig kilometer per uur, meer zebrapaden, voldoende fietsparkeren, meer groen en de dubbeldekkers per direct verminderen. Voor wat betreft deze laatste verzoeken wij u er bij de wethouders erop aan te dringen dat de nu in gang zijnde evaluatieronde van Connexxion en Vervoerregio keihard aan de orde wordt gesteld.

Bedankt voor uw bijdrage in de commissie beheer.

Veel van uw onderwerpen zijn door ons al beantwoord in de reacties op de ingediende zienswijzen naar aanleiding inspraak VO.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Menno Maas
namens
actieplatform
Buskruit



12

Mevrouw Hoogveld: Geachte commissieleden, ik spreek hier vandaag niet alleen als bewoner van de Rustenburgerlaan, maar ook namens de medezeggenschapsraad van de Dreefschool, de school van mijn beide dochters, de school waar zij vijf dagen per week met plezier naartoe gaan en met hen vijfhonderd andere leerlingen. En precies die weg, die weg naar school, daar wil ik vandaag uw aandacht voor vragen, want die weg naar school is de afgelopen jaren niet veiliger geworden. Het tegendeel. Met de toename van het aantal bussen die vaak nog snel door oranje licht rijden in plaats van tijdig af te remmen, bussen die vaak voorrang pakken omdat ze er recht op hebben, ook al staat het fietspad vol met ouders met kinderen op kinderzitjes en kinderen die zelf al fietsen, maar de verkeersregels nog niet machtig zijn. Bussen die vaak in de spits half over het fietspad staan, omdat de verlengde bus op hetzelfde moment bij dezelfde bushalte staat en daarmee fietsers op de Rustenburgerlaan blokkeren en dwingen tussen auto's door te rijden. En bussen die vaak harder rijden dan hun maximaal toegestane snelheid. Nee, met de toename van het aantal bussen, in combinatie met een toch al onoverzichtelijke verkeerssituatie op het Houtplein is de situatie ronduit onveiliger geworden. En dan heb ik het nog niet eens over de dubbeldekbussen. Dubbeldekbussen die monsters lijken voor kleine kinderen op de fiets. Hoe kwetsbaar kan je je voelen als kleintje, maar zeker ook als ouder als je slechts gescheiden door een stippellijn naast zo'n reusachtig gevaarte fietst? Daarom bij dezen het dringende beroep aan u allen om uw verantwoordelijkheid te nemen en het Houtplein niet tot een ov-hub voor Haarlem te bombarderen, maar te gaan voor de optie Schipholweg/Europaweg. Mijn kinderen en met hen de vijfhonderd andere kinderen van de Dreefschool hebben recht op een veilige weg naar school, een weg waar ze niet meteen levenslang krijgen omdat ze kinderen zijn en de verkeersregels nog niet machtig zijn. De Dreefschool, de ouders en ik, maar bovenal de vijfhonderd leerlingen van de Dreefschool rekenen op u. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er nog andere commissieleden? Ja, de heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Ja, ook een vraag voor mevrouw Hoogveld. U heeft het over de bussen gehad, mevrouw Oosterbroek probeerde dit te verbreden naar auto's. Ik heb een punt over de klaar-overs. Zoals ik het plan bekeek, staan die er niet meer in, de klaar-overs voor de Dreefschool. Is het de wens van de ouders van de school om die wel te behouden?

Mevrouw Hoogveld: Ja, ik moet heel eerlijk zeggen dat dat voor mij nieuwe informatie was, die hoorde ik vanavond voor het eerst, dat de zebrapaden daar gaan verdwijnen. Het lijkt mij een zeer onwenselijke situatie, omdat veel kinderen ook via het Frederikspark naar school toe gaan en inderdaad met behulp van klaar-overs op het zebrapad oversteken. Dus ik vind dat een iets wat eigenlijk gewoon niet kan in dit plan, zeker gezien het feit dat daar gewoon een school ligt. Dus een goede vraag en nou ja, en terecht, ja.

Bedankt voor uw bijdrage in de commissie beheer.

Mv Hoogveld

Veel van uw onderwerpen zijn door ons al beantwoord in de reacties op de ingediende zienswijzen naar aanleiding inspraak VO

Specifiek antwoord over de voetgangersoversteekplaatsen: Op deze kruising rijden veel bussen die al voorrang moeten verlenen aan langzaam verkeer dat de kruispunttak Houtplein oversteekt. Als daar ook het voorrang verlenen aan voetgangers die de beide andere takken oversteken bij komt, dan kan dat de bus teveel vertragen. In het gehele plan is er op diverse punten een stevige discussie gevoerd om de bus overal prioriteit te geven. Dat was niet mogelijk en is vanuit het openbaar vervoerbeleid ook geaccepteerd. Met het voorliggende ontwerp 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 je fietsers geen voorrang wilt geven, hebben voetgangers dat ook niet. Zebra's zijn niet bepalend voor de veiligheid maar voor mogelijkheid vlot (met voorrang) 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 totale aantal voertuigen dat hier passeert laag te noemen. De wachttijd voor overstekers zal dus altijd kort zijn. Veel voetgangers die wel van een zebrapad gebruik willen maken, kunnen dat doen bij de zebraversteek ter hoogte van de Dreefschool of bij de oversteek van het Houtplein.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd