

Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:

Gemeente Haarlem
College van Burgemeester & Wethouders
Commissie Beheer
De heer [REDACTED]

datum: 08-11-2018

betreft: Zienswijze Wijkraad Welgelegen op het Voorlopig Ontwerp Houtplein oktober 2018.

Geacht dames en heren

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 verknoot 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



Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:



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, 2^e 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 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 19^e-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.



Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:



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.

Fietsers

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.



Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:



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. Geluidoverlast, 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

De wijkraad gaat ervan uit dat er aantrekkelijke en kwalitatief hoogstaande inrichtingsmaterialen worden toegepast. In het VO is het bestaande kunstwerk komen te



Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:

[Redacted signature block]

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.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

[Redacted signature] secretaris stichting ondersteuning wijkraad Welgelegen.

