



Bestuurlijk opdrachtgever	Michel Rog
Datum	Augustus 2021
Start uitvoering	2023

De startnotitie is een globale verkenning van de kansen, belemmeringen en risico's van het project die zijn geïnventariseerd in de initiatieffase. In december 2020 is door de wethouder toegezegd dat de startnotitie ter bespreking aan de commissie Beheer zal worden aangeboden. Na vaststelling van de startnotitie kan de definitiefase worden gestart.

Ter ondersteuning is aan het einde een kaartje van de Prins Bernhardlaan ingevoegd.

1. Aanleiding

In 2020 is geconstateerd dat de staat van de Prins Bernhardlaan zodanig is dat de rijbanen van het deel ten noorden van de Zomervaart constructief geen rest-levensduur meer hebben. Dit deel moet compleet worden vervangen waardoor voor de hand ligt om hier ook een herinrichting uit te voeren. Ten zuiden van de Zomervaart kan de rest-levensduur van de rijbanen nog worden verlengd met circa 10 jaar door groot onderhoud uit te voeren. De commissie Beheer heeft zich uitgesproken voor een herinrichting ten noorden van de Zomervaart en groot onderhoud met behoud van de huidige inrichting ten zuiden van de Zomervaart. De benodigde investeringen zijn eind 2020 opgenomen in het investeringsprogramma en in december 2020 is het voorbereidingskrediet vrijgegeven door de raad.

2. Opgave

De opgave voor de Prins Bernhardlaan valt uiteen in twee delen, ten noorden van de Zomervaart en ten zuiden van de Zomervaart.

Noordelijk deel

Het noordelijk deel van de Prins Bernhardlaan betreft het traject tussen de kruising met de Amsterdamsevaart en de kruising met de Zomervaart. Deze laatste kruising behoort nog tot het noordelijke deel. Dit traject wordt opnieuw ingericht, inclusief de fietspaden en de kruisingen. Belangrijke uitgangspunten bij herinrichting zijn vastgelegde beleidsstukken, zoals de Structuurvisie Openbare Ruimte, het Mobiliteitsbeleid, het Verkeersveiligheidsbeleid, het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan, het Integraal Waterplan, het Bomenbeleidsplan, het Ecologisch beleidsplan, het Handboek Inrichting Openbare Ruimte etc.

In de uitvoeringsagenda van het (concept-)mobiliteitsbeleid is opgenomen dat de Prins Bernhardlaan onderdeel uitmaakt van de hoofdontsluitingsstructuur en daarmee een 50 km/uur-weg blijft. Daarnaast is de Prins Bernhardlaan zoekgebied voor het HOV. Er moet ruimte gemaakt worden voor de fiets. Uitgangspunt is omgekeerd ontwerpen: in het ontwerp zijn fietsers belangrijker dan autoverkeer. Bij 50km wegen krijgen plusroutes een vrijliggend fietspad (in principe 2x eenrichting;



maar bij wegen met 2x2 rijstroken voor het autoverkeer, wordt dit 2x tweerichting voor het fietsverkeer

Fietsen en voetgangers

Alhoewel het HIOR in het principe-profiel voor de Prins Bernhardlaan eenrichtingsfietspaden aangeeft en het aantal fietsers langs de Prins Bernhardlaan relatief beperkt is, zal het uitgangspunt zijn dat aan beide zijden van de weg compleet tweerichtingsfietspaden worden aangelegd. Vanwege de drukte van het autoverkeer en het beperkte aantal oversteekplekken, is het belangrijk dat fietsers aan beide zijden van de Prins Bernhardlaan in beide richtingen kunnen fietsen. Dit vereist waarschijnlijk bredere fietspaden dan nu het geval is, alhoewel ook nu het grootste deel voor twee richtingen is vormgegeven. Enkel tussen de Jac van Looystraat en de Dr. Schaepmanstraat is het voor fietsers aan de westzijde eenrichtingsverkeer. Tussen de Dr. Schaepmanstraat en de Amsterdamsevaart ontbreekt een fietspad geheel aan de westzijde van de Prins Bernhardlaan. Aan de oostzijde wordt hier gefietst via een korte ventweg die toegang geeft tot bedrijven en woningen en tot de fietsstraat langs de Amsterdamsevaart.

Voetpaden langs de Prins Bernhardlaan zijn over het gehele tracé aanwezig en blijven in principe behouden. Een deel van de trottoirs is ook erg breed aangelegd. Er zal gekeken worden waar het verbreden van bestaande smalle trottoirs de situatie verbetert en mogelijk is en waar bestaande brede trottoirs eventueel iets smaller kunnen worden gemaakt als de situatie het toestaan en dat nodig is om ruimte te geven aan andere functies, zoals groen en fietsen.

De hoeveelheid kruisend, langzaam verkeer is relatief talrijk. De kruisingen van de Prins Bernhardlaan verbinden de binnenstad met Parkwijk en Zuiderpolder, met de recreatieve fietsroutes bij de Ringvaart en met de doorfietsroutes voor fietsende forenzen richting Amsterdam. Nog belangrijker zijn deze routes voor bewoners van de buurten aan weerszijden, die gebruik maken van voorzieningen aan de overzijde, zoals de winkels op het Prinses Beatrixplein en aan het Van Zeggelenplein, het Reinaldapark, de scholen en de moskee. De doelstelling is om het kruisen van de Prins Bernhardlaan voor het langzaam verkeer makkelijker en veiliger te maken. Er zijn nu relatief weinig plekken waar veilig kan worden overgestoken en de bestaande oversteekplekken kunnen veiliger worden ingericht. Geregelde fiets- en voetgangersoversteken zijn bij de Amsterdamsevaart – Dr. Schaepmanstraat, bij het Van Zeggelenplein – Prins Beatrixplein en bij de Leonard Springerlaan. Ongeregelde oversteekplaatsen zijn bij de Berlagelaan (alleen voetgangers), bij de Jac van Looystraat en bij de Zomervaart. Vooral de kruising bij de Zomervaart wordt veel gebruikt door doorgaande fietsers richting de Ringvaart en door bewoners van de Slachthuisbuurt naar het Reinaldapark en de moskee. Om de barrièrewerking van de Prins Bernhardlaan te doen afnemen voor fietsers en voetgangers, is in het HIOR een profiel opgezet met een brede middenberm met comfortabele oversteekplekken in twee etappes. Daarnaast kunnen op ongeregelde kruisingen voor langzaam verkeer extra verkeerslichten worden toegevoegd. Bestaande geregelde kruisingen kunnen verbeterd worden ingericht.

Autoverkeer

Op basis van het Mobiliteitsbeleid behoudt de Prins Bernhardlaan zijn belangrijke ontsluitende functie als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/u. Het uitgangspunt van dat beleid is dat verkeer van en naar de woonbuurten zo snel mogelijk wordt geleid naar en van een goed doorstromende hoofdinfrastructuur om sluipverkeer door woonstraten te verminderen. Het ligt



daarom voor de hand dat het aantal rijstroken op de Prins Bernhardlaan in stand moeten blijven. Door de belangrijke doorstromende functie van de Prins Bernhardlaan in stand te houden, kunnen doorgaande straten in de woonbuurten ontlast en afgewaardeerd worden en blijven. Ook door ontwikkelingen in de directe omgeving, met name het Prinses Beatrixplein, is de kans groot dat het autoverkeer niet snel zal afnemen. Het verkeer dat deze ontwikkeling genereert zal leiden tot benodigde aanpassingen aan de kruisingen.

Vanuit het perspectief van doorstroming ligt afwaardering naar 2x1 rijstrook op dit moment niet voor de hand. Een afgewaardeerde Prins Bernhardlaan levert in directe zin wel meer verkeersveiligheid op doordat één rijstrook veiliger over te steken is dan twee rijstroken. Bovendien zal de gemiddelde snelheid afnemen bij afwaardering omdat een weg met 2x2 rijstroken meer aanleiding geeft tot het overschrijden van de maximum snelheid. Tegelijkertijd kan afwaardering ertoe leiden dat meer automobilisten kiezen voor een route via de aanliggende buurten in plaats van de Prins Bernhardlaan met negatief effect op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonbuurten.

In de definitiefase zal op basis van de verkeerintensiteit, de verkeersmodellen en de verwachte toename van verkeer door ontwikkelingen in de omgeving worden bepaald of 2x2 rijstroken daadwerkelijk behouden moeten blijven. Ook zullen daaruit aanbevelingen volgen voor de inrichting van de kruisingen.

Een deel van de zijstraten is op de Prins Bernhardlaan aangesloten met verkeerslichten. Afslaand verkeer gaat dan grotendeels via aparte opstelstroken. Andere zijstraten zijn zonder verkeerslichten en opstelstroken aangesloten. Een deel van die kruisingen is slechts in één richting op de Prins Bernhardlaan aangesloten (Berlagelaan, Hasebroekstraat) en ander deel is weer volledig aangesloten (Jac van Looystraat, Zomervaart). Linksafgaand verkeer leidt op deze kruisingen tot opstoppingen en plotseling stilstaand verkeer in een te smalle middenberm. Bij het maken van een nieuw ontwerp voor al deze kruisingen moet oog zijn voor de verkeersveiligheid, de doorstroming en de bereikbaarheid van de achterliggende buurten.

Langs de westzijde van de Prins Bernhardlaan bevinden zich circa 60 langspaarkeerplaatsen. Vanwege verkeersveiligheid en op basis van het HIOR zouden deze parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Langspaarkeerplaatsen langs een weg met 2x2 rijstroken is op basis van CROW-richtlijnen onwenselijk vanwege de veiligheid. Deze parkeerplaatsen voorzien echter wel in het opvangen van een parkeerdruk die door de achtergelegen buurt als hoog wordt ervaren. De parkeerdruk zal worden onderzocht en het dilemma tussen verkeersveiligheid en behoud van parkeerplaatsen zal tijdens de participatie worden voorgelegd aan de buurt.

Openbaar vervoer

Over de Prins Bernhardlaan rijdt op dit moment enkel lijn 80 van Zandvoort naar Amsterdam v.v. In 2020 heeft ook lijn 244 van het Delftplein naar Amsterdam-Zuid v.v. over de Prins Bernhardlaan gereden. Door het beperkte gebruik van deze lijn vanwege corona, is de lijn in 2021 niet teruggekeerd.

Uit het Mobiliteitsbeleid, aansluitend op de ontwikkelingen van Oostpoort en de OV-HUB Nieuw Zuid, blijkt de wenselijkheid om bussen, waaronder het Hoogwaardig Openbaar Vervoer, meer gebruik te laten maken van de Prins Bernhardlaan. Onder meer de terugkeer van lijn 244 wordt van belang geacht. In samenwerking met de provincie Noord-Holland wordt momenteel gewerkt aan



herroutering van de busroutes in Haarlem. De verwachting is dat hierover aan het einde van 2021 meer is te zeggen.

Eventueel benodigde aanpassingen kunnen grootschalig of kleinschalig zijn, afhankelijk van de intensiteit van het busverkeer en de ervaren belemmeringen. Wellicht zijn er geen aanpassingen noodzakelijk, beperken die zich tot de kruisingen en / of de haltes of zijn de benodigde aanpassingen grootschalig zoals de inrichting van een vrijliggende busbaan. Als de intensiteit zodanig is of wordt dat een complete HOV-baan langs de Prins Bernhardlaan wenselijk wordt, zal dit ten koste moeten gaan van één rijstrook in elk van de rijrichtingen en zal de Bernhardlaan alsnog moeten worden afgewaardeerd – ook als de intensiteit van het autoverkeer dat niet direct toelaat. Een goede doorstroming van het openbaar vervoer heeft in dat geval prioriteit boven een goede doorstroming van het autoverkeer.

Bovenstaande betekent dat de komende periode in overleg met de vervoersautoriteiten moet worden gekeken naar de aanwezigheid en intensiteit van (H)OV voor de kortere en de langere termijn. Belangrijke agendapunten in dat overleg zijn de wenselijkheid van aanpassingen aan het profiel van de Bernhardlaan en de aard van die aanpassingen, de mogelijkheid om die aanpassingen of een deel daarvan uit te voeren, gelijktijdig met de herinrichting en de mogelijke subsidies die daarvoor beschikbaar zijn of komen bij de vervoersautoriteiten.

Een optie die nadrukkelijk moet worden onderzocht is een toekomstgerichte adaptieve inrichting van de Prins Bernhardlaan waarbij bijvoorbeeld voor de korte termijn het autoverkeer voldoende doorstroming heeft, terwijl met beperkte aanpassingen op de iets langere termijn één van de rijstroken als vrijliggende busbaan kan worden ingericht.

Groen en ruimtelijke kwaliteit

Leidend principe voor herinrichting van de Prins Bernhardlaan is de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door de inrichting van een robuuste, consequente, herkenbare en groene middenberm. Op dit moment bestaat de middenberm uit gras en wordt die bij kruisingen benut voor opstelstroken voor auto's. Op basis van het HIOR zou deze middenberm verbreed moeten worden en over het gehele tracé dezelfde breedte en groene invulling moeten hebben met een waterbergende functie. Die invulling bestaat uit bloemrijke wadibepplanting, heesters en een enkele kleine boom. Deze middenberm draagt ook bij aan een verminderde barrièrewerking, doordat de oversteekbaarheid wordt verbeterd en de Prins Bernhardlaan een herkenbaar groen uiterlijk krijgt.

In de SOR vormt de Prins Bernhardlaan onderdeel van de hoofdbomenstructuur. Die structuur bevindt zich in beide zijbermen, tussen fietspad en rijbaan. Op sommige plekken ontbreekt een enkele boom, op andere locaties ontbreekt de structuur over een langere lengte. Secundair bevinden zich vanaf de Leonard Springerlaan aan de oostzijde tot het Prinses Beatrixplein en aan de westzijde tot aan de Jac van Looystraat een aantal kleinere bomen, gedeeltelijk sierappels. Het uitgangspunt is ten eerste dat zoveel mogelijk van de bestaande bomen behouden kunnen blijven. Voorzien wordt dat de middenberm iets smaller wordt gemaakt over de complete lengte dan in het HIOR is opgenomen, zodat het gros van de bestaande en gezonde bomen kan blijven staan. Met name bij kruisingen kan het, vanwege de noodzaak om opstelvakken te maken, nodig zijn enkele bomen te kappen en nieuwe bomen te compenseren. Dit moet blijken uit het ontwerp van deze kruisingen.



Voor de bestaande en te handhaven bomen wordt bekeken of en hoe de groeiplaats kan worden verbeterd. Tenslotte zullen ontbrekende schakels in de hoofdboomstructuur worden gevuld door de aanplant van nieuwe bomen.

Water en riolering

De Prins Bernhardlaan en de achterliggende buurten, met name de Amsterdamsebuurt, kampen met hittestress en het risico van water op straat bij hevige regenval. Volgens het vGRP moet de Amsterdamsebuurt worden afgekoppeld op het oppervlaktewater. Met de hoofdstructuur voor een hemelwaterstelsel is een begin gemaakt bij de Teding van Berkhoutstraat en de Nagtzaamstraat. Ook de Prins Bernhardlaan moet dienen als onderdeel van die hoofdstructuur. Er dient een hemelwaterafvoerleiding te worden aangelegd waarop de Prins Bernhardlaan zelf en de zijstraten aan de westzijde worden of kunnen worden aangesloten.

Daarbij bestaat de noodzaak om regenwater gedeeltelijk niet alleen naar het oppervlaktewater af te voeren maar ook tijdelijk op te vangen of zelfs te laten infiltreren. In het HIOR zijn daarvoor wadi's voorzien in de zij- en middenbermen van de Prins Bernhardlaan. Wadi's (waterafvoer door infiltratie) zijn dieper gelegen delen van de openbare ruimte waar bij hevige regen tijdelijk water kan worden opgevangen zodat dat water langzaam in de ondergrond kan infiltreren. Onderzocht zal moeten worden hoe breed en diep deze wadi's moeten zijn om van nut te zijn én hoe breed en diep ze kunnen zijn gezien de breedtes van de bermen, de aanwezigheid van bestaande bomen en de aanwezigheid van parkeerplaatsen langs de westzijde. Doordat de fietspaden waarschijnlijk breder moeten worden dan in het HIOR is opgenomen, blijft er minder ruimte over voor de wadi's. Tenslotte bestaat al langere tijd de ambitie om de Amsterdamsevaart en de Zomervaart met elkaar te verbinden. De aanleg van open water is in het profiel van de Prins Bernhardlaan niet haalbaar gezien de te realiseren verkeersfuncties. Wel zal worden onderzocht of de hemelwaterafvoerleiding aan beide zijden kan worden aangesloten op het oppervlaktewater, de Amsterdamsevaart aan de noordkant en de Zomervaart aan de zuidkant. Op die manier dient het hemelwaterstelsel gelijktijdig als verbinding tussen deze watergangen. Met het Hoogheemraadschap Rijnland zal besproken worden wat hiervan het effect is op het watersysteem.

Kabels en leidingen

In het tracé van de Prins Bernhardlaan liggen veel kabels en leidingen. Meest van belang is de hogedrukgasleiding aan de oostzijde van de Prins Bernhardlaan en de hoogspanningskabel onder de middenberm. De hogedrukgasleiding ligt gedeeltelijk onder het oostelijke fietspad en gedeeltelijk onder de zijberm. Er zal onderzoek moeten worden gedaan en moeten worden overlegd met de Gasunie over de mogelijkheden en onmogelijkheden in verband met het geasfalteerde of te asfalteren fietspad, de verschuiving of aanleg van opstelstroken, de aanplant van bomen en het verdiept aanleggen van een wadi.

De hoogspanningskabel in de middenberm lijkt momenteel niet in werking, met uitzondering van het deel tussen de Zomervaart en de Leonard Springerlaan. De kans bestaat dat Liander de kabel op termijn weer in gebruik wil nemen. Ook hier moet worden gekeken naar de exacte locatie van de kabel in relatie tot de aanleg van een verdiepte wadi en de aanplant van heesters en een enkele boom.

Zuidelijk deel



Ten zuiden van de Zomervaart, tussen de Slachthuisbuurt en het Reinaldapark, blijft de inrichting van de weg in stand. Er wordt asfalt vervangen op de rijbanen en op het westelijke fietspad. Gedeeltelijk wordt onder de rijbanen ook asfaltwapening toegepast om de levensduur te verlengen. Tenslotte wordt de levensduur van het vuilwaterriool tussen Dirk Schäferstraat en Julius Röntgenstraat verlengd door het aanbrengen van een constructieve ‘kous’ in de rioolbuis.

Op dit deel van het traject wordt de inrichting niet gewijzigd. Het huidige profiel blijft in stand, er worden geen aanpassingen gedaan aan de oversteekplaatsen en de kwaliteit van de groenvoorzieningen wordt niet verbeterd.

3. Raakvlakprojecten

Het project dat het meeste raakt aan de Prins Bernhardlaan is de ontwikkeling van het *Prinses Beatrixplein* en omgeving. Tussen het Reinaldahuis en het Prinses Beatrixplein worden momenteel plannen gemaakt om bestaande bebouwing te slopen en nieuwe woningen en voorzieningen te bouwen. Zowel het te realiseren programma, als het stedenbouwkundige programma van eisen en de te realiseren parkeeroplossing zijn momenteel nog niet vastgesteld. Een directe ontsluiting van het gebied via een nieuwe zijstraat op de Prins Bernhardlaan ligt niet voor de hand. Wel bestaat het risico dat ruimtelijke claims bij de herinrichting van de Prins Bernhardlaan en bij de ontwikkeling Prinses Beatrixplein elkaar overlappen. Dit raakvlak wordt uitgewerkt – zowel in het Schetsontwerp voor de Prins Bernhardlaan als in het SPvE voor het Prinses Beatrixplein. Daarnaast zal de ontwikkeling van het gebied extra verkeer genereren voor de Prins Bernhardlaan en de kruisingen. Mogelijke aanpassingen, veroorzaakt door extra verkeer vanwege het Prinses Beatrixplein, zullen worden meegenomen in het ontwerp van de Prins Bernhardlaan en leiden, indien van toepassing, tot een financiële bijdrage vanuit de ontwikkeling Prinses Beatrixplein aan de herinrichting.

Enkele huidige of toekomstige projecten hebben minder raakvlak, maar zijn wel relevant voor het functioneren van de Prins Bernhardlaan:

- Herinrichting kruising Schipholweg – Amerikaweg
- Onderzoek doorfietsroute Hoofddorp – Waarderpolder
- Ontwikkeling Oostpoort
- Ontwikkeling OV-HUB Haarlem Nieuw-Zuid
- Vervangingsonderhoud Van Zeggelenplein

Naast bovenstaande projecten vinden er in de omgeving nog vele andere ontwikkelingen plaats die op zich geen relatie hebben met het functioneren van de Prins Bernhardlaan, maar waar tijdens werkzaamheden aan de Prins Bernhardlaan rekening mee moet worden gehouden in verband met de bereikbaarheid. Te denken is aan de ontwikkelingen in de Slachthuisbuurt (zuidstrook), het Slachthuisterrein, de Blauwe Wetering en de vernieuwing openbare ruimte Zuiderpolder.

4. Dilemma's en risico's

De belangrijkste dilemma's die uit de schets van de opgave blijken, zijn de volgende.

(1) Intensiteit en doorstroming van (H)OV

De toekomst van busverkeer over de Prins Bernhardlaan is ongewis. Op basis van het



mobiliteitsbeleid wenst de gemeente een toename van het (H)OV op de Prins Bernhardlaan. In samenwerking met de provincie wordt momenteel gekeken naar de mogelijkheden hiervoor. De effecten daarvan op de inrichting van de Prins Bernhardlaan, zijn afhankelijk van de intensiteit en de bestaande belemmeringen. Bij de wenselijkheid van een vrijliggende busbaan krijgt die waarschijnlijk prioriteit boven de doorstroming van het autoverkeer, leidend tot een afwaardering van het aantal rijstroken. Bekendheid met de wenselijke aanpassingen voor het (H)OV, in combinatie met onderzoek naar beschikbare subsidies om die bij de herinrichting te realiseren, zijn strikt noodzakelijk voor een goed schetsontwerp.

(2) Verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid

Verbetering van alle kruisingen is noodzakelijk voor meer verkeersveiligheid en een betere oversteekbaarheid. Meer verkeersregelinstallaties beïnvloeden echter de doorstroming. Het (gedeeltelijk) verwijderen van kruisingen voor autoverkeer heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de achterliggende buurten. Bij 2x2 rijstroken liggen kruisingen met verkeerslichten meer voor de hand dan rotondes. Bovendien lijkt de ruimte voor rotondes te ontbreken.

(3) Verwijderen parkeerplaatsen voor verkeersveiligheid en klimaatadaptatie

Ten behoeve van de verkeersveiligheid en vanwege de noodzakelijke aanleg van een wadi zouden de 60 parkeerplaatsen aan de westzijde moeten verdwijnen. Dit verhoogt de parkeerdruk in de erachter gelegen wijk. Omdat het een bestaande situatie betreft, zijn normen niet van toepassing. Bewoners ervaren een hoge parkeerdruk en veel ruimte voor compensatie lijkt niet aanwezig. Verwijderen van deze parkeerplaatsen is om die reden gevoelig.

(4) Ruimteclaim voor klimaatadaptatie en praktische belemmeringen

De aanleg van wadi's is zeer wenselijk, maar de bestaande bomen, de benodigde breedte voor tweerichtingsfietspaden, de wens om parkeerplaatsen te behouden en de aanwezigheid van kabels en leidingen kunnen een belemmering vormen. Wadi's kunnen mogelijk niet worden gerealiseerd of met onvoldoende capaciteit.

(5) Gezonde bomen, verkeersveiligheid en doorstroming

Om bij kruisingen voldoende doorstroming te houden en om conflicten tussen verschillende stromen te voorkomen, worden opstelvakken gemaakt. Deze verbreden het wegprofiel, wat zou kunnen betekenen dat enkele gezonde bestaande bomen in de hoofdbomenstructuur moeten worden gekapt. Door de breedte van de middenberm slim te kiezen, wordt dit tot een minimum beperkt en kan het gros behouden blijven. Maar het kan waarschijnlijk niet overal worden voorkomen. Ditzelfde geldt voor de wenselijke groeiplaatsen voor bestaande en nieuwe bomen. Ook die ruimte zou kunnen worden beperkt door nodige verharding waardoor bomen in hun gezonde groei worden belemmerd.

In de definitie- en de ontwerpfase worden deze dilemma's aangescherpt en zullen er keuzes moeten worden gemaakt. Dat gebeurt enerzijds door het uitvoeren van verschillende onderzoeken en anderzijds door participatiegesprekken met stakeholders. Wanneer de te maken keuzes niet vanzelfsprekend volgen uit vastgesteld beleid of uit overeenstemming met stakeholders, zullen dilemma's tijdens de definitiefase bestuurlijk worden voorgelegd.

De belangrijkste risico's die zijn gedefinieerd zijn de volgende:



- (1) Er blijkt te weinig ruimte om zinvolle wadi's aan te leggen of de verbinding tussen de Zomervaart en de Amsterdamsevaart levert zonder open water voor het watersysteem te weinig op. Het risico is dat de noodzakelijke klimaatadaptieve ruimtelijke kwaliteit onvoldoende kan worden behaald. Er zal daarom mogelijk breder moeten worden gekeken naar retentie en infiltratie van regenwater.
- (2) Elementen, die op dit moment niet tot de scope behoren, worden op een later moment alsnog toegevoegd omdat de politieke wens of technische noodzaak blijkt te bestaan, zoals het alsnog herinrichten van het zuidelijk deel, vervanging van de duiker(s) of van het vuilwaterriool. Het risico is vertraging.
- (3) Bewoners aan beide zijden van de Prins Bernhardlaan hebben belang bij een betere oversteekbaarheid en minder barrièrewerking. Tegelijkertijd blijft de verkeers- en doorstromingsfunctie van de Prins Bernhardlaan in stand, waardoor de Prins Bernhardlaan in zekere mate een barrière blijft. Het risico bestaat dat onvoldoende kan worden voldaan aan de verwachtingen van bewoners.
- (4) De huidige asfaltconstructie is dusdanig slecht dat de kans bestaat dat er, tot de herinrichting, regelmatig noodherstel moet plaatsvinden. De afgelopen jaren is dit al op twee locaties gebeurd. Dit betekent een risico op hogere kosten.
- (5) De Prins Bernhardlaan vormt een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van de stad. Herinrichting van de Prins Bernhardlaan leidt tijdens de uitvoering tot overlast voor het verkeer, waaronder het bouwverkeer voor de ontwikkelingen in de omgeving. Een goed bereikbaarheidsplan tijdens de uitvoering is essentieel, maar ook een timing die zich verhoudt tot bouwwerkzaamheden in de omgeving. Het risico is dat dit leidt tot vertraging in de uitvoering en een relatief dure fasering van de uitvoering.

Het risicodossier zal gedurende het proces continu worden bijgehouden. Dit kan ertoe leiden dat bovenstaande risico's verkleind worden of kleiner blijken te zijn dan gedacht. Maar de voortgang van het project kan ook ertoe leiden dat andere risico's groter worden of ontstaan. Of de samenwerking met nutspartijen een groot risico is, moet bijvoorbeeld blijken uit de schetsen, informatie over de ondergrondse infrastructuur en overleg met die partijen.

5. Stakeholders: participatie en inspraak

De ruimteclaims binnen het profiel van de Prins Bernhardlaan zijn fors op basis van de beleidsuitgangspunten en de verkeersveiligheid. De Prins Bernhardlaan is en blijft een weg met een belangrijke functie voor de doorstroming van het regionale verkeer en de ontsluiting van Haarlem-Oost. De ruimte voor co-creatie met stakeholders is voor wat betreft het profiel van de weg beperkt. De belanghebbenden zullen worden geraadpleegd om de belangen in beeld te brengen, met name ten aanzien van de bovengenoemde dilemma's.

De herinrichting van het noordelijk deel van de Prins Bernhardlaan volgt de in het Haarlems Civiel Planproces beschreven procedure voor participatie en inspraak bij complexe projecten. Per fase wordt de volgende betrokkenheid voorzien van de stakeholders.

Initiatieffase



Met de wijkraden Slachthuisbuurt, Amsterdamsebuurten en Parkwijk-Zuiderpolder-Penningsveerd is in de initiatiefase een verkennend gesprek gevoerd om het proces te bespreken en de eerste inhoud op hoofdlijnen met elkaar te delen. Deze startnotitie is in concept besproken met het Platform Groen. De Fietsersbond en Rover hebben per mail op een concept-versie gereageerd.

Inhoudelijk gaven deze organisaties onderstaande inhoudelijke aanbevelingen:

- Kijk creatief naar de mogelijkheid om fietsen en openbaar vervoer aantrekkelijker te maken zonder dat dit gaat leiden tot extra verkeersdruk door auto's in de buurten (wijkraden)
- Het verhogen van parkeerdruk door 60 parkeerplaatsen langs de Prins Bernhardlaan te verwijderen zal leiden tot grote parkeeroverlast, met name in de Amsterdamsebuurt (wijkraden)
- Een betere verbinding voor fietsers en voetgangers uit de westelijke buurten met het Reinaldapark kan bijdragen aan een gezondere en groenere leefomgeving voor bewoners (wijkraden)
- Ga niet te rigide om met een consequente middenberm als dat, bijvoorbeeld vanwege opstelstroken, leidt tot de kap van waardevolle bomen aan de zijkanten van de weg. Met name bij het Prinses Beatrixplein bestaat die vrees (Platform Groen)
- Ontwikkel de bermen van de Prins Bernhardlaan zo dat de hoofdbomenstructuur wordt aangevuld met bomen die een gezonde groeiplaats hebben en geef deze structuur ook een ecologische functie, onder meer met heesters en fruitbomen (Platform Groen)
- Denk aan een aparte opstelstrook voor bussen met prioriteit in de verkeersregeling bij drukke kruisingen, bijvoorbeeld de kruising met de Amsterdamsevaart (Rover)
- Denk goed na over de positie en de inrichting van de bushaltes en zorg dat die voldoet aan de R-Net eisen (Rover)
- Maak de fietspaden compleet voor twee richtingen aan beide zijden en geef die voldoende breedte (Fietsersbond)
- Beoordeel goed op basis van tellingen en modellen of de Prins Bernhardlaan echt niet kan worden afgewaardeerd naar 2x1 rijstrook. Op dat moment kunnen kruisingen mogelijk als rotondes worden vormgegeven (Fietsersbond)

Definitiefase

In de definitiefase worden de eisen opgesteld waaraan de Prins Bernhardlaan zal moeten voldoen. Belangrijk onderdeel van het eisenpakket, is de Klanteisspecificatie (KES). Om deze KES te gaan vormgeven, worden de drie betrokken wijkraden benaderd, de relevante groene stakeholders uit het Platform Groen, de Fietsersbond en Rover. Al deze stakeholders hebben hierin een adviserende functie.

De KES leidt, met het gemeentelijke programma van eisen, tot een Schetsontwerp (SO). Het SO is het uitgangspunt voor de ontwerpfase.

Ontwerpfase

In de ontwerpfase wordt als eerste het SO voorgelegd aan een grote groep belanghebbenden rondom de Prins Bernhardlaan. Denk daarbij aan bewoners en ondernemers, maar ook aan niet-commerciële voorzieningen. Zoals gebruikelijk bij complexe projecten zullen zij worden geconsulteerd. De middelen die hiervoor ter beschikking staan, moeten nog worden uitgewerkt. Met de wijkraden is bijvoorbeeld erover gesproken om deze consultatie vorm te geven als workshops



waarin wordt gekeken naar de inrichting van de verschillende kruisingen op de Prins Bernhardlaan. Juist die kruisingen zijn de locaties waar belanghebbenden, die rondom de weg zijn gevestigd, oversteken of afhankelijk zijn van de bereikbaarheid.

Nadat alle ideeën uit de omgeving in ontvangst zijn genomen, wordt het Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld. Het VO wordt ter inzage gelegd gedurende zes weken zodat belanghebbenden hun zienswijze op het ontwerp kunnen geven. Het resultaat na deze inspraakronde is het Definitief Ontwerp (DO), voorzien van een nota waarin de ingebrachte zienswijzen worden beantwoord.

6. Proces en planning

Bij de herinrichting van de Prins Bernhardlaan wordt het Haarlems Civiel Planproces gevolgd. Met de vaststelling van de startnotitie wordt de initiatieffase afgesloten en start de definitieffase. Daarin worden de kaders verder uitgewerkt in een programma van eisen en een klanteisspecificatie met als eindproduct het Schetsontwerp.



De planning voor de vervolgfases is als volgt.

Fase	Producten	Bevoegd	Planning gereed
Initiatieffase	Vrijgeven voorbereidingskrediet	Raad	Q4 2020
	Plan van Aanpak		Q2 2021
	Startnotitie	B&W	Q3 2021
Definitieffase	Diverse onderzoeken		v.a. Q3 2021
	Opstellen PvE en KES		Q3 2021
	Vaststellen PvE	Raad	Q4 2021
	Schetsontwerp gereed	B&W	Q4 2021
Ontwerpfase	Participatie		Q4 2021
	Voorlopig Ontwerp	B&W	Q1 2022
	Inspraak		Q2 2022
	Definitief Ontwerp	B&W	Q3 2022
	Vrijgeven uitvoeringskrediet	Raad	Q3 2022
Vorbereidingsfase	Aanvragen vergunningen		Q3 2022
	Opstellen werkomschrijving		Q4 2022
	Contractvorming uitvoeringsfase		Q4 2022
Realisatieffase	Uitvoering		Start Q2 2023 Gereed Q4 2023



