



Onderwerp Vaststellen Programma van Eisen herinrichting Prins Bernhardlaan	
Nummer	2022/628371
Portefeuillehouder	Raadt, E. de
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Vroom, W.
Telefoonnummer	023-5113832
Email	wvroom@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>De Prins Bernhardlaan is toe aan vervanging en groot onderhoud. De keuze is eerder gemaakt om ten zuiden van de Zomervaart groot onderhoud uit te voeren en vanaf de Zomervaart naar het noorden de weg opnieuw in te richten. Het Programma van Eisen vormt een helder en transparant kader voor de ontwerpfase en de participatie die binnen die fase plaatsvindt voor het noordelijke deel. Kern van het PvE is dat de Prins Bernhardlaan een veiligere en beter oversteekbare groene 'parkway' wordt voor fietsers en voetgangers, terwijl de functie van ontsluitingsweg en openbaarvervoerroute behouden blijft. Daarnaast wordt rondom de Prins Bernhardlaan invulling gegeven aan hoogwaardig groen en klimaatadaptatie.</p> <p>Het zuidelijke deel van de Prins Bernhardlaan, tussen Schipholweg en Zomervaart, blijft voorlopig gehandhaafd. Wel wordt er groot onderhoud aan het asfalt voorbereid.</p>
Behandelveorstel voor commissie	De commissie Beheer wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	Bespreken opinienota Prins Bernhardlaan (2020/282575) in commissie Beheer 27 mei 2020 Motie ' Prins Bernhardlaan voorbereid HOV-verbinding ' in de gemeenteraad 25 juni 2020 Bespreken startnotitie Prins Bernhardlaan (2021/293691) in commissie Beheer 7 oktober 2021
Besluit College d.d. 24 mei 2022	1. Het college stelt het voorstel aan de raad vast. de secretaris, de burgemeester,

Besluit Raad d.d. (wordt ingevuld door de griffie)	De raad der gemeente Haarlem, Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders, Besluit: 1. Het Programma van Eisen voor de herinrichting van het noordelijke deel van de Prins Bernhardlaan vast te stellen als startpunt voor de participatie. <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> de griffier, de voorzitter, </div>
---	---

1. Inleiding

De Prins Bernhardlaan is in de jaren 1960 aangelegd als verbinding tussen de Amsterdamsevaart en de Schipholweg aan de toenmalige rand van de bebouwde kom. Gelijktijdig begon de bouw van Parkwijk aan de overzijde van de Bernhardlaan. Later volgden Zuiderpolder en het Reinaldapark. De Prins Bernhardlaan ligt inmiddels niet meer aan de rand van de stad maar doorkruist het stadsdeel Oost. Na 60 jaar nadert de weg het einde van zijn levensduur. Het deel ten noorden van de Zomervaart verkeert in een dusdanige constructieve staat dat de weg compleet moet worden vervangen. Eerder is besloten hier gelijktijdig een herinrichting uit te voeren, waarbij de kruising met de Zomervaart nog juist binnen de scope van de herinrichting valt. Ten zuiden van de Zomervaart is groot onderhoud noodzakelijk om de weg een verlengde levensduur te geven van circa 10 jaar. In augustus 2021 is de startnotitie vastgesteld voor de herinrichting van het noordelijke deel. Volgens het Haarlems Civiel Planproces ligt nu het Programma van Eisen voor waarmee de kaders worden vastgelegd voor het ontwerp, te starten met participatie. Deze kaders komen voort uit bestaande beleidsdocumenten en technische eisen. Waar strijdigheid is te voorzien tussen beleidsstukken, wordt in het Programma van Eisen een prioriteit gesteld en een keuze gemaakt.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. Het Programma van Eisen vast te stellen voor de herinrichting van het noordelijke deel van de Prins Bernhardlaan als startpunt voor de participatie en de ontwerpfase.

3. Beoogd resultaat

Met de vaststelling van het Programma van Eisen stelt de gemeente een transparant kader waarbinnen het ontwerp van de Prins Bernhardlaan kan worden opgesteld. Het Programma van Eisen verzamelt zowel alle beleidsmatige als technische kaders die van toepassing zijn en stelt prioriteiten wanneer de eisen strijdig zijn met elkaar. Het Programma van Eisen is daarmee een set heldere randvoorwaarden voor de participatie en het op te stellen voorlopig en definitief ontwerp. De schets die er onderdeel van uitmaakt is een mogelijke uitwerking van het Programma van Eisen.



4. Argumenten

1. Met de vaststelling van het Programma van Eisen worden beleidsmatige kaders vastgelegd en worden keuzes gemaakt waar er dilemma's bestaan tussen beleidskaders

Verschillende visies en andere beleidsstukken zijn van toepassing op de Prins Bernhardlaan. Bij het verzamelen van de eisen, is bijvoorbeeld geput uit de Structuurvisie Openbare Ruimte, het Mobiliteitsbeleid, het Handboek Inrichting Openbare Ruimte en het Integraal Waterplan. De hierin opgenomen beleidsuitgangspunten met betrekking tot de Prins Bernhardlaan vormen eisen voor de ontwerpfase. Waar beleidsuitgangspunten strijdig met elkaar zijn, worden in het Programma van Eisen keuzes gemaakt of prioriteiten gesteld.

2. Het tegengaan van de barrièrewerking en het verbeteren van de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid zijn de belangrijkste uitgangspunten

De Structuurvisie Openbare Ruimte ambieert een beter oversteekbare Prins Bernhardlaan voor fietsers en voetgangers en het doen afnemen van de barrièrewerking. Ook het Mobiliteitsbeleid geeft prioriteit aan voetgangers en fietsers boven autoverkeer, alhoewel de toegestane maximumsnelheid 50 km/u blijft. Om hieraan invulling te geven is in het Programma van Eisen opgenomen dat de Prins Bernhardlaan wordt afgewaardeerd naar 2x1 rijstrook. Hierdoor gaat de praktische snelheid van auto's omlaag en worden zogenaamde afdekongevallen* bij oversteken voorkomen. Op basis van verkeerstellingen en -analyses is dit mogelijk zonder structurele filevorming. De barrièrewerking wordt verder tegengegaan door te kiezen voor een bredere, robuuste en groene middenberm, zoals eerder opgenomen in het HIOR. De Prins Bernhardlaan wordt daardoor een groene parkway in plaats van de huidige stadssnelweg.

3. De functie voor het openbaar vervoer en voor nood- en hulpdiensten blijft in stand en wordt waar mogelijk verbeterd.

Binnen het Mobiliteitsbeleid heeft openbaar vervoer prioriteit boven autoverkeer. De bussen over de Prins Bernhardlaan rijden momenteel op dezelfde baan als de auto's. Met de provincie is gesproken over de voorziene ontwikkeling van het busverkeer over de Prins Bernhardlaan, mede in het kader van de ontwikkeling van Nieuw Zuid en Oostpoort, waartussen de Bernhardlaan een verbinding vormt. De provincie voorziet voor de Bernhardlaan op termijn twee mogelijke ontwikkelingen: (1) lijn 80 wordt omgevormd tot HOV en zal 6x per uur gaan rijden (nu 4x per uur); (2) spitslijn 244 keert terug als verbinding tussen Haarlem Noord en Amsterdam Zuid (4x per uur in de spits). Dit aantal bussen kan volgens de provincie voldoende doorrijden op de normale rijbanen van de Bernhardlaan, mits de bussen op de kruisingen voldoende doorstroming ervaren. Kruisingen worden daarom zodanig ingericht dat de doorstroming verbetert of dat de bus prioriteit krijgt bij verkeerslichten. Een

* Wanneer een fietsers of voetganger een rijbaan met twee rijstroken in dezelfde richting oversteekt kan het zo zijn dat een groter langzamer voertuig op de eerste rijstrook het zicht ontnemt op een kleiner maar sneller voertuig op de tweede rijstrook. Een ongeval dat daardoor ontstaat heet een afdekongeval.

eigen busbaan is niet noodzakelijk. Een verdere uitbreiding van het aantal busverbindingen over de Prins Bernhardlaan is niet te voorzien en daarmee hoeft geen rekening te worden gehouden. Tenslotte kent de provincie op dit moment geen subsidieregelingen om de doorstroming van het busverkeer te verbeteren.

De Prins Bernhardlaan is een hoofdroute voor nood- en hulpdiensten. Om hieraan invulling te geven en risico's op vertraging voor deze diensten te vermijden worden langs de rijbanen stroken met open verharding (grasbetonstenen) aangelegd. Dezelfde oplossing is eerder toegepast langs het zuidelijke deel van de Europaweg.

4. Raakvlak met ontwikkeling Prinses Beatrixplein biedt kansen

Het project Prinses Beatrixplein loopt parallel aan de herinrichting van de Prins Bernhardlaan. De gelijktijdigheid van deze projecten biedt kansen om onderlinge raakvlakken gezamenlijk te onderzoeken en te bezien of opgaven van het ene project beter binnen de scope van het andere project kunnen worden ingevuld. Zo is bij de verkeersmodellen rekening gehouden met toenemend verkeer vanuit het Beatrixplein na de ontwikkeling en blijkt dat goed te verwerken via de oplossingen die nu in het schetsontwerp zijn opgenomen. Daarnaast wordt in de volgende fase onderzocht hoe regenwater vanaf het Prinses Beatrixplein het beste kan worden verwerkt en of de Prins Bernhardlaan daarbij een rol kan spelen. In de hierna volgende fases worden de ontwerpen steeds verder geïntegreerd op dit raakvlak. Wat overigens nog niet per se iets zegt over het project waarbinnen die aanpassingen uiteindelijk worden uitgevoerd: het Prinses Beatrixplein komt waarschijnlijk later in uitvoering dan de Prins Bernhardlaan waardoor het verstandig is om rekening te houden met bouwverkeer, ook na de herinrichting van de Bernhardlaan.

5. Duurzaamheidsparagraaf

De Amsterdamsebuurt is een versteende en relatief laaggelegen buurt die daardoor gevoelig is voor wateroverlast bij heftige neerslag. De buurt kent een afkoppelopgave voor hemelwater die ook voor de Prins Bernhardlaan geldt. Naast het afvoeren van hemelwater op het oppervlaktewater, is het belangrijk om voldoende oppervlaktewater te hebben en voldoende hemelwater te kunnen bufferen. Het blijkt in het profiel van de Prins Bernhardlaan niet mogelijk om oppervlaktewater te realiseren, alhoewel het Integraal Waterplan uit 2014 die ambitie uitspreekt. Wel neemt de hoeveelheid onverhard oppervlak sterk af door af te waarden naar 2x1 rijstrook. Door in de middenberm een wadi vorm te geven, ontstaat er op de Bernhardlaan het vermogen om hemelwater te bufferen alvorens het infiltreert of alsnog op oppervlaktewater wordt afgevoerd.

Het toevoegen van groenoppervlak met heesters en bomen, in combinatie met het zoveel mogelijk behouden van bestaande bomen, draagt bij aan het tegengaan van hittestress op de Bernhardlaan.

6. Groenparagraaf

De hoeveelheid groen langs de Prins Bernhardlaan wordt vergroot, maar ook kwalitatief verbeterd. Ten eerste is er per saldo minder verharding noodzakelijk en wordt het overgrote deel van dit oppervlak groen ingevuld. Hierdoor kan het oppervlak groen toenemen met 1.200 tot 1.300 m² en



zal het aantal bomen per saldo toenemen met circa 80. Ook kwalitatief zal het groen verbeteren. Op dit moment bestaan de bermen uit gazon en bomen. Na de herinrichting zal de middenberm worden ingericht met (waterminnende) hogere beplantingen en een enkele kleinere boom. De ecologische functie van de Bernhardlaan verbetert hierdoor. Bovendien helpt dit robuuste groen om de ervaren barrière van het verkeer weg te nemen. Tenslotte biedt de herinrichting de gelegenheid om de hoofdboomstructuur langs de Prins Bernhardlaan te versterken en in het noordelijke deel de ontbrekende schakel aan te vullen.

Desondanks is de verwachting dat circa 20 bomen moeten worden gekapt en circa 17 bomen moeten worden verplaatst om ruimte en verkeersveiligheid te bieden aan fietsers en voetgangers.

7. Wijkraden en andere stakeholders zijn geraadpleegd, participatie volgt na vaststelling van het PvE

De wijkraden Amsterdamsebuurten, Parkwijk-Zuiderpolder-Penningsveer en Slachthuisbuurt zijn betrokken geweest door wensen en eisen op te halen. De wijkraden hechten, naast meer verkeersveiligheid, betere oversteekbaarheid en hoogwaardig groen, ook aan behoud van de parkeerplaatsen. Door de Prins Bernhardlaan af te waarderen kunnen de parkeerplaatsen langs de westelijke rijbaan voor een groot deel behouden blijven. Alleen ten noorden van het Van Zeggelenplein moeten enkele parkeerplaatsen vervallen die momenteel onveilig langs opstelstroken zijn gelegen. Verder maken de wijkraden zich hard voor een laagdrempelige buslijn die Schalkwijk-Centrum, via de Prins Bernhardlaan, verbindt met station Spaarnwoude of zelfs de Waarderpolder. Een studie hiernaar behoort niet tot de scope van het project, maar de herinrichting maakt deze ontwikkeling in de toekomst zeker niet onmogelijk.

Het Platform Groen hecht aan het behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen, naast de toevoeging van nieuw, hoogwaardig en ecologisch betekenisvol groen. De inrichting van een parkway en de kwalitatieve verbetering van de middenberm leveren daaraan een bijdrage. De Fietsersbond stelt belang in verbetering van de oversteekbaarheid van de Prins Bernhardlaan. De afwaardering past daarbij, in combinatie met het volledig aanleggen van fietspaden in twee richtingen aan beide zijden. ROVER stelt dat de Prins Bernhardlaan een veel belangrijkere rol zal gaan krijgen voor bussen met een veel hogere frequentie dan 4 tot 10 bussen per uur en vraagt daar ruimte voor. Uit gesprekken met de provincie is niet gebleken dat de intensiteit zo sterk zal toenemen. Hiermee wordt om die reden geen rekening gehouden.

Na de vaststelling van het Programma van Eisen zal de ontwerpfase starten. Eerste stap in die ontwerpfase is de participatie met belanghebbenden, waaronder de bewoners, ondernemers en instellingen aan en rondom de Prins Bernhardlaan. Bij die participatie geeft het Programma van Eisen een helder kader waarbinnen door belanghebbenden kan worden meegedacht over het ontwerp. Het schetsontwerp, dat is gemaakt op basis van het Programma van Eisen, is een mogelijke verbeelding van de wijze waarop de herinrichting binnen de kaders kan worden gerealiseerd. De tekening vormt daarmee een startpunt voor de gesprekken tijdens de participatie.

8. Invulling motie 'Prins Bernhardlaan voorbereid HOV-verbinding'

Op 25 juni 2020 heeft de gemeenteraad via een motie het college opgeroepen om in het Mobiliteitsbeleid en bij het verdere ontwerp van de Bernhardlaan te onderzoeken in hoeverre het wenselijk, mogelijk en noodzakelijk is om via de Prins Bernhardlaan een HOV-verbinding te laten rijden op een vrijliggende busbaan en om eventuele (voor-)investeringen te laten meelopen in het ontwerp. Doelstelling van de raad is en was om desinvesteringen te voorkomen.

Zoals eerder beschreven zijn er voornemens om bus 80 de status HOV te geven, maar gezien de huidige doorstroming en de doorstroming bij 2x1 rijstrook, is een vrijliggende busbaan daarvoor niet nodig. Wel wordt gekeken naar de prioriteit voor de bus bij de verkeerslichten. Vanuit de provincie is bovendien momenteel geen subsidie beschikbaar om de doorstroming van bussen te verbeteren. De kans is daarmee groot dat juist investeringen in een (toekomstige) vrijliggende busbaan later een desinvestering blijken te zijn.

Tenslotte is in de motie opgeroepen om te onderzoeken of er een financiële bijdrage mogelijk is vanuit het project Prinses Beatrixplein. De herinrichting van de Prins Bernhardlaan komt niet voort uit ontwikkelopgaven en is niet opgenomen in de Nota bovenwijkse netwerkvoorzieningen. Een bovenplanse bijdrage is daarmee niet aan de orde. Wel zal vanzelfsprekend verrekening van kosten plaatsvinden als binnen het project Bernhardlaan investeringen worden gedaan die direct ten goede komen aan het project Prinses Beatrixplein, zoals aansluitingen op het riool of aanpassingen aan het Prinses Beatrixplein nabij de kruising Prins Bernhardlaan als die samenhangen met het woningbouw- en voorzieningenprogramma.

9. Financiën

Het budget voor de complete opgave aan de Prins Bernhardlaan bedraagt ruim € 5,9 mln. Het grootste gedeelte van de dekking komt vanuit het Investeringsplan Openbare Ruimte. Kleinere delen van de dekking worden bijgedragen door het IP 63.19 Riolering, het IP Maatschappelijk Nut (vervanging verkeersregelinstallatie) en een voorziene subsidie van de provincie binnen de regeling Kleine Infrastructuur ten behoeve van de verkeersveiligheid. Dit budget is gebaseerd op de schets die onderdeel uitmaakte van variant 2 bij de opinienota 'Varianten groot onderhoud en herinrichting Prins Bernhardlaan' uit het voorjaar van 2020 en is sindsdien niet geïndexeerd.

Op basis van de gemaakte schets bij het Programma van Eisen wordt de benodigde investering voor de complete opgave momenteel geschat op circa € 6,6 mln (prijspeil 2022). Deze stijging van de kosten is het gevolg van sterke stijging van bouwkosten die momenteel overal te zien is. De indexatie van bouwkosten bedroeg sinds 2020 circa 12%. Er zijn geen kostenverhogende aspecten opgenomen in de schets bij het PvE ten opzichte van de schets die was bijgevoegd bij de opinienota uit 2020. De financiële effecten hiervan zullen worden opgenomen in het Investeringsplan dat eind dit jaar bij de begroting wordt voorgelegd.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Alleen het noordelijke deel van de Bernhardlaan wordt op deze manier ingericht volgens de huidige beleidsuitgangspunten; op het zuidelijke deel vindt groot onderhoud plaats



Volgens eerdere besluitvorming behelst de scope van het project de herinrichting van het noordelijke deel van de Prins Bernhardlaan en groot onderhoud aan het zuidelijke deel van de Bernhardlaan. Dat betekent dat 2/3 van de weg opnieuw wordt ingericht met veel aandacht voor oversteekbaarheid, groen en klimaatadaptatie. Het overige deel van de Prins Bernhardlaan wordt grotendeels voorzien van nieuw asfalt op de rijbanen en een deel van het fietspad (westzijde). Door dit groot onderhoud is het de verwachting dat dit deel van de weg, na uitvoering, nog een levensduur heeft van circa 10 jaar. Op dat moment is ook van dit deel de complete verhardingsconstructie in een dusdanige staat dat die volledig vervangen moet worden en dat daarom herinrichting het meest voor de hand ligt.

2. Het verbeteren van veiligheid en oversteekbaarheid kan incidenteel leiden tot langere wachttijden voor auto's

De Prins Bernhardlaan is steeds een weg geweest waar de auto centraal heeft gestaan. Toepassing van het Mobiliteitsbeleid leidt tot een andere prioritering en dat komt terug in het Programma van Eisen. Uit verkeerstellingen en modellering van de toekomstig verwachte groei van het verkeer, blijkt dat er voor de doorstroming geen probleem ontstaat door de Prins Bernhardlaan terug te brengen naar 2x1 rijstrook. De ontwikkeling van het Prinses Beatrixplein is meegenomen in die verwachtingen. Wel kunnen er in de spits wachtrijen ontstaan rondom de kruisingen. Met name de kruising met de Amsterdamsevaart is daarvoor gevoelig. Op basis van de hoeveelheid verkeer en vanwege de combinatie met de nabijgelegen kruising met de Dr. Schaepmanstraat, is hier veel asfalt nodig om congestie te voorkomen. Wachtrijen kunnen worden voorkomen door twee opstelstroken in te richten voor verkeer uit oostelijke richting, linksaf naar de Prins Bernhardlaan. Dat betekent echter ook dat de westelijke rijbaan van de Prins Bernhardlaan twee stroken breed moet blijven tot ca 100m na de Dr. Schaepmanstraat. En dat gaat ten koste van de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer, nieuwe bomen, het groen of het fietspad naast het parkeerterrein van Jin Lai en het parkeren langs de Prins Bernhardlaan. Om die reden is gekozen voor één opstelstrook op de Amsterdamsevaart linksaf. De bussen ondervinden hiervan geen hinder doordat die een eigen opstelstrook hebben aan de noordzijde van deze kruising.

Voor verkeer op de Bernhardlaan in noordelijke richting naar de Amsterdamsevaart is wel gekozen voor het langer doortrekken van de opstelstroken. Hier is het risico te groot dat bus 80 vertraging ondervindt van kortere opstelstroken.

Een verbetering voor zowel de inrichting als de doorstroming, zou het zijn om de middenberm te sluiten ter plaatse van de Dr. Schaepmanstraat en hier, evenals voor de tegenoverliggende ventweg, een zogenaamde 'rechts in – rechts uit' regeling te maken*, vergelijkbaar met de Berlagelaan. De verkeerslichten op deze kruising kunnen dan verdwijnen en opstelstroken kunnen worden verkort. Het levert echter ook het risico op dat verkeer dat linksaf wil onwenselijke, verkeersonveilige en niet

* Een 'rechts-in-rechts-uit regeling' betekent dat een zijstraat alleen door rechtsafgaand verkeer ingereeden kan worden en verkeer uit de zijstraat alleen rechtsaf de Bernhardlaan kan oprijden. Een dergelijke kruising ontstaat op locaties waar de middenberm is gesloten, zoals bij de Hasebroekstraat en de Berlagelaan.

toegestane bewegingen gaat maken om alsnog in de wenselijke richting te rijden. Met name vanuit de doodlopende ventweg is dat risico groot.

3. Parkeren blijft mogelijk maar het aantal parkeerplaatsen neemt iets af

De wens van de wijkraden, met name die van de Amsterdamsebuurten, is om geen parkeerplaatsen te verwijderen. Op basis van het principeprofiel in het HIOR zou parkeren langs de westzijde van de Bernhardlaan verdwijnen. Dat is ook in lijn met de richtlijn die parkeren langs 2x2 rijstroken niet toestaat vanwege de verkeersveiligheid. Doordat de Bernhardlaan kan worden afgewaardeerd naar 2x1 rijstrook, komt de verkeersveiligheid minder in het geding: men rijdt langzamer en rekent erop dat er parkerend verkeer is. Nog steeds wordt langsparkeren bij 50km/u-wegen afgeraden in de richtlijnen omdat het in- en uitparkeren de doorstroming belemmert. In de prioritering is desondanks gekozen voor parkeervakken.

Toch zal het aantal parkeerplaatsen afnemen, doordat parkeerplaatsen langs opstelstroken niet kunnen terugkeren. Op dit moment liggen de parkeervakken ten noorden van het Van Zeggelenplein bijna tot aan de stopstreep van de kruising. Dit is verkeersonveilig en daarom dienen volgens de schets hier elf parkeerplaatsen te verdwijnen. Deze parkeerplaatsen worden met name gebruikt door de bewoners van de aanliggende woningen en kennen een hoge parkeerdruk. Hiermee is in deze schets de maximale ruimte gevonden om, volgens de wens van de wijkraad zoveel mogelijk parkeerplaatsen te behouden. Meer parkeerplaatsen op andere locaties terugbrengen, gaat ten koste van de verkeersveiligheid en het groen.

4. Kwaliteit en kwantiteit van groen nemen toe, maar de kap van enkele bestaande gezonde bomen is niet te voorkomen

Het onverharde oppervlak rondom de Prins Bernhardlaan neemt sterk toe, evenals het aantal bomen. Per saldo worden 80 bomen toegevoegd. Daarnaast worden de groenvakken ingevuld met ecologisch waardevolle soorten beplanting. Door uit te gaan van de bestaande boomstructuur, kan het grootste deel van de bomen behouden blijven. Toch zijn er op sommige plekke strijdige eisen die prioriteit hebben gekregen, vooral waar het de verkeersveiligheid van langzaam verkeer betreft. De verwachting op basis van de gemaakte schets is dat circa 20 bomen moeten worden gekapt. De heftigste inbreuk in de bestaande boomstructuur bevindt zich bij het Beatrixplein waar 7 bestaande volwassen en gezonde iepen niet behouden kunnen blijven. Hier is een eigen opstelstrook rechtsaf nodig omdat fietsers in twee richtingen oversteken: een gecombineerde opstelstrook voor rechtdoor en rechtsaf is verkeersonveilig.

Langs de nieuwbouw van De Flank bevinden zich 17 bomen die enkele meters moeten worden verplaatst om ruimte te geven aan een breder fietspad voor twee richtingen. Uit uitgevoerd onderzoek lijkt de verplaatsing van deze bomen kansrijk.

6. Uitvoering

Na vaststelling van het Programma van Eisen wordt de ontwerpfase opgestart. De ontwerpfase begint met participatie. In de participatie zal de input worden gevraagd van bewoners, ondernemers,



instellingen en andere belanghebbenden. De participatie zal leiden tot een Voorlopig Ontwerp dat het college vaststelt en voorlegt voor inspraak. Op basis van de formele inspraak wordt een Definitief Ontwerp opgesteld dat zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Dan wordt ook verzocht om het uitvoeringskrediet vrij te geven.

Uitvoering wordt verwacht in de tweede helft van 2023 en / of de eerste helft van 2024.



Fase	Producten	Bevoegd	Planning gereed
Initiatiefase	Vrijgeven voorbereidingskrediet Plan van Aanpak Startnotitie	Raad B&W	Q4 2020 Q2 2021 Q3 2021
Definitiefase	Diverse onderzoeken Opstellen PvE en KES Vaststellen PvE met schets	Raad	v.a. Q3 2021 Q1 2022 Q2 2022
Ontwerpfase	Participatie Voorlopig Ontwerp Inspraak Definitief Ontwerp en vrijgeven uitvoeringskrediet	B&W Raad	Q3 2022 Q4 2022 Q1 2023 Q2 2023
Vorbereidingsfase	Aanvragen vergunningen Opstellen werkomschrijving Contractvorming uitvoeringsfase		Q2 2023 Q2 2023 Q3 2023
Realisatiefase	Uitvoering		Start Q4 2023 Gereed Q2 2024

7. Bijlagen

1. Programma van eisen Prins Bernhardlaan
2. Schetsontwerp Prins Bernhardlaan met ontwerpnnotitie