



Onderwerp	
Varianten groot onderhoud en herinrichting Prins Bernhardlaan	
Nummer	2020/282575
Portefeuillehouder	Snoek, M.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Vroom, W.
Telefoonnummer	023-5113832
Email	wvroom@haarlem.nl
Kernvraag aan de commissie	Het college vraagt de commissie haar voorkeur uit te spreken voor één van de volgende varianten voor groot onderhoud en herinrichting van de Prins Bernhardlaan: 1. Groot onderhoud van alle rijbanen om de weg nog 10 jaar in stand te houden met als doel een herinrichting rond 2030; 2. Herinrichting op basis van het HIOR Oost - Waarderpolder van het deel ten noorden van de Zomervaart, waar de bestaande asfaltconstructie de slechtste kwaliteit heeft. Groot onderhoud van het deel ten zuiden van de Zomervaart om een resterende levensduur van 10 jaar voor dat deel te bereiken met als doel een herinrichting rond 2030; 3. Herinrichting van de complete Prins Bernhardlaan op basis van het vastgestelde HIOR Oost – Waarderpolder. In het Investeringsprogramma 2020 – 2024 is € 3,3 mln opgenomen voor de Prins Bernhardlaan. Daarvan kan alleen de eerste variant worden gefinancierd. Het college heeft de voorkeur voor variant 2 omdat die het meeste recht doet aan de resterende levensduur van de verschillende delen van de weg.
Behandelveorstel voor de commissie	Het college stuurt de opinienota ter bespreking naar de commissie Beheer.
Relevante eerdere besluiten	- Bespreking Kadernota 2019 met amendement 'Prins Bernhardlaan wijkt niet voor Wandelpromenade' (link) in raadsvergadering 1, 3 en 4 juli 2019 - Raadsinformatiebrief Stand van zaken herinrichting Prins Bernhardlaan (2019/808050) ter kennisname in commissie Beheer 14 november 2019
Besluit college d.d 21 april 2020	1. Het college stelt de opinienota aan de commissie vast. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

De Prins Bernhardlaan is hard toe aan groot onderhoud. Bovendien is een herinrichting wenselijk om de weg klimaatadaptief, verkeersveilig, oversteekbaar en kwalitatief hoogwaardig te maken. In de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 is de ontwikkeling van de Prins Bernhardlaan naar een stedelijke boulevard benoemd als sleutelproject.

Eerder was in het Investeringsplan € 5,5 mln opgenomen, bedoeld voor een herinrichting van de rijbanen van de Prins Bernhardlaan. Bij de Kadernota van 2019 is het investeringsbudget voor de Prins Bernhardlaan teruggebracht van € 5,5 mln naar € 3,3 mln ter dekking van meerkosten bij het project Wandelpromenade Molenwijk. Op dat moment is ook het amendement 'Prins Bernhardlaan wijkt niet voor Wandelpromenade Molenwijk' aangenomen. Daarin wordt het college opgedragen om het budget voor de Prins Bernhardlaan slechts voorlopig te verlagen en bij de programmabegroting 2020-2024 met een voorstel en een passend budget voor de Prins Bernhardlaan te komen.

In november 2019 is de raad geïnformeerd dat binnen 4 tot 6 maanden een of meer varianten aan de commissie Beheer zullen worden voorgelegd, voorzien van een passend budget.

In juli 2019 is het HIOR Oost – Waarderpolder door het college vastgesteld. Daarin is een principe-profiel opgenomen voor de Prins Bernhardlaan, met een robuuste, groene middenberm en wadi's langs de rijbanen. Implementatie van dat profiel vereist een verdergaande herinrichting dan alleen de rijbanen.

2. Kernvraag aan de commissie

Het college vraagt de commissie haar voorkeur uit te spreken voor één van de volgende varianten:

1. Groot onderhoud van alle rijbanen om de weg nog 10 jaar in stand te houden met als doel een herinrichting rond 2030;
2. Herinrichting op basis van het HIOR Oost - Waarderpolder van het deel ten noorden van de Zomervaart, waar de bestaande asfaltconstructie de slechtste kwaliteit heeft. Groot onderhoud van het deel ten zuiden van de Zomervaart om een resterende levensduur van 10 jaar voor dat deel te bereiken met als doel een herinrichting rond 2030;
3. Herinrichting van de complete Prins Bernhardlaan op basis van het vastgestelde HIOR Oost – Waarderpolder.

Een onderbouwing en nadere uitwerking van de varianten is opgenomen in de Variantenstudie Prins Bernhardlaan (bijlage 1). Er is gekozen voor een knip ter hoogte van de Zomervaart in variant 2 omdat de asfaltconstructie ten noorden van de Zomervaart in slechtere staat verkeert dan ten zuiden van de Zomervaart. Omdat deze variant het meeste recht doet aan de resterende levensduur van de verschillende delen van de weg, heeft het college de voorkeur voor variant 2.

De schetsen zijn opgenomen in bijlagen 2, 3 en 4.



3. Overeenkomsten

Om het minimaal benodigde groot onderhoud goed in beeld te brengen is onderzoek gedaan naar de staat van het asfalt en de restlevensduur van de constructie. Daaruit komt het volgende beeld naar voren:

1. Westelijke rijbaan noord (Amsterdamsevaart – Zomervaart): De constructie heeft voor 90% van het tracé theoretisch geen restlevensduur meer. Het asfalt verkeert echter in die staat dat met een maximale inspanning en met het risico op asfaltschades in de komende 10 jaar op de bestaande constructie nog wel opnieuw een tussenlaag (gewapend) en een deklaag kunnen worden opgebouwd.
2. Westelijk rijbaan zuid (Zomervaart – Schipholweg): De constructie heeft voor 90% van het tracé nog een theoretische restlevensduur van circa 10 jaar. Hier kan door vervanging van de deklaag en op diverse locaties vervangen van de tussenlaag nog een goede constructie voor 10 jaar worden opgebouwd.
3. Oostelijke rijbaan zuid (Schipholweg – Zomervaart): Dit tracé heeft voor circa 50% nog een constructieve restlevensduur van 10 jaar (vervangen deklaag) en voor 50% een kortere theoretische restlevensduur die kan worden verlengd tot 10 jaar door de tussenlaag en de deklaag te vervangen en wapening in de tussenlaag aan te brengen.
4. Oostelijke rijbaan noord (Zomervaart – Amsterdamsevaart): De constructie van deze rijbaan heeft geen restlevensduur meer. Bovendien is de onderlaag van het asfalt gecraqueleerd over 85% van het tracé en kan hierop geen nieuwe constructie meer worden gedraaid. Aangezien ook de fundering heterogeen is (deels zand, deels hoogovenslakken) zal hier de complete constructie, inclusief de fundering, moeten worden vervangen.

Daarnaast is er groot onderhoud noodzakelijk aan het westelijke fietspad tussen de Zomervaart en de Willem Pijperstraat en moet de riolering worden gerelined tussen de Dirk Schäferstraat en de Willem Pijperstraat.

Functioneren van de Prins Bernhardlaan voor de komende 10 jaar

De drie varianten zorgen ervoor dat de Prins Bernhardlaan de komende 10 jaar kan blijven functioneren. Wel moet er rekening mee gehouden worden dat er bij variant 1 schades ontstaan die moeten worden opgelost, met name op de westelijke rijbaan tussen de Dr. Schaepmanstraat en de Zomervaart.

Over 10 jaar zal het deel van de Prins Bernhardlaan dat nu niet compleet wordt vervangen aan het einde van zijn constructieve levensduur zijn. Wanneer dan gekozen wordt voor inrichting van het HIOR-profiel over de volledige Prins Bernhardlaan, leidt dat tot kapitaalvernietiging voor het deel van de Prins Bernhardlaan dat in variant 1 compleet wordt vervangen op basis van het huidige profiel.

4. Verschillen

In varianten 2 en 3 is een (gedeeltelijke) herinrichting van de Prins Bernhardlaan voorzien. In de SOR is transformatie van de Prins Bernhardlaan naar een stedelijke boulevard benoemd als sleutelproject.

In het HIOR Oost-Waarderpolder is een principe-profiel vastgesteld voor de Prins Bernhardlaan dat voorziet in:

1. Behoud van de inrichting met twee keer twee rijstroken
2. Een klimaatadaptief profiel met tonrond afwaterende rijbanen en bermen die als wadi zijn ingericht
3. Versterking van de ruimtelijke kwaliteit door een robuuste en consequente middenberm voorzien van bijzondere beplanting, in combinatie met een versterkte hoofdbomenstructuur.

Daarnaast is in het HIOR en de SOR benadrukt dat de barrièrewerking van de Prins Bernhardlaan problematisch is en moet worden verminderd. In de huidige situatie zijn er vier locaties waar men de weg met verkeerslichten kan oversteken, terwijl de totale lengte van het tracé 1,4 km is. Op andere plekken wordt de weg overgestoken zonder verkeerslichten, wat voor een gebiedsontsluitingsweg met twee keer twee rijstroken onwenselijk is. Het zou mogelijk moeten zijn om op meer locaties de Prins Bernhardlaan veilig over te steken.

Ruimtelijke kwaliteit

Variant 1: De huidige inrichting wordt over het complete tracé behouden. Door de vervanging van de wegconstructie tussen Leonard Springerlaan en Berlagelaan (oostzijde) wordt het huidige profiel hier opnieuw aangelegd.

Variant 2: De huidige inrichting wordt ten zuiden van de Zomervaart behouden. Ten noorden van de Zomervaart wordt een robuust groen profiel aangelegd. De ambities uit de SOR en het HIOR worden gedeeltelijk gerealiseerd.

Variant 3: Over het complete tracé wordt een robuust groen profiel aangelegd. De weg krijgt een uniforme inrichting. De ambities uit de SOR en het HIOR worden over het hele tracé gerealiseerd.

Klimaatadaptatie

Variant 1: Geen wijzigingen ten opzichte van huidige situatie. Bij de vervanging van de bestaande wegconstructie tussen Leonard Springerlaan en Berlagelaan (oostzijde) wordt geen klimaatadaptief profiel aangelegd.

Variant 2: Geen wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie ten zuiden van de Zomervaart. Ten noorden van de Zomervaart wordt een klimaatadaptief profiel ingericht met wadi's en afgekoppelde afvoer van regenwater. Bovendien wordt regenwaterriool aangelegd waarop de Amsterdamsebuurt kan worden aangesloten.

Variant 3: Over het complete tracé wordt een klimaatadaptief profiel ingericht met wadi's en afgekoppelde afvoer van regenwater. Daarnaast wordt regenwaterriool aangelegd waarop de Amsterdamsebuurt en de Slachthuisbuurt kunnen worden aangesloten.

Groen

Variant 1: De huidige groenstructuur blijft in stand.

Variant 2: Ten zuiden van de Zomervaart blijft de groenstructuur in stand. Door ten noorden van de Zomervaart een middenberm te hanteren die iets smaller is dan in het HIOR is aangegeven, maar wel



consequent in breedte, hoeven er slechts enkele bomen in de bestaande hoofdbomenstructuur te worden gekapt. Aan de westzijde krijgen bestaande bomen een betere groeiplaats door het verwijderen van verharding. De hoofdbomenstructuur kan worden versterkt ten noorden van het Prinses Beatrixplein en ter hoogte van de Zomervaart. In de middenberm komt kleurrijke beplanting met ecologische waarde. Het gaat hier om een combinatie van heesters, kruidenmengsels en enkele bomen.

Variant 3: Naast bovengenoemde verbeteringen van het groen ten noorden van de Zomervaart, wordt ook ten zuiden van de Zomervaart een middenberm ingericht met een consequente breedte, voorzien van kleurrijke beplanting met ecologische waarde. Ook hier moeten vanwege wijzigingen van het profiel enkele bestaande bomen worden gekapt. Bestaande bomen aan de westzijde krijgen een betere groeiplaats door verwijdering van verharding.

Barrièrewerking en verkeersveiligheid

Variant 1: De huidige barrière blijft in stand. Oversteken van de Prins Bernhardlaan blijft behouden op de huidige wijze, op veel plekken zonder verkeerslichten. Er wordt geen verbeterde koppeling met het nieuw te ontwikkelen Prinses Beatrixplein bereikt.

Variant 2: De situatie ten zuiden van de Zomervaart blijft in stand. De kruising met de Zomervaart wordt met verkeerslichten geregeld en aangesloten op de bestaande verkeerslichten ter hoogte van de Leonard Springerlaan. De toegang van het Reinaldapark vanuit het zuidelijke deel van de Slachthuisbuurt wordt niet verbeterd. De middenberm krijgt ten noorden van de Zomervaart een consequente breedte zodat langzaam verkeer altijd in twee etappes kan oversteken, ook ter hoogte van het Prinses Beatrixplein waar dat nu niet mogelijk is. Het is mogelijk om een veilige oversteek te maken voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld ter hoogte van de Jac. van Looystraat. Verder wordt gekeken naar verbeteringen van de kruising met de Dr. Schaepmanstraat. Onderzocht zal worden of de 60 parkeerplaatsen langs de westelijke rijbaan geheel of gedeeltelijk kunnen verdwijnen om daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren en de wadi mogelijk te maken.

Variant 3: Naast de verbeteringen ten noorden van de Zomervaart conform variant 2, komt ook de mogelijkheid voor langzaam verkeer om geregeld over te steken tussen de Slachthuisbuurt en het Reinaldapark, bijvoorbeeld ter hoogte van de Julius Röntgenstraat. Daarnaast moet bij deze variant worden onderzocht of nog eens 30 parkeerplaatsen langs de westelijke rijbaan kunnen verdwijnen, ten behoeve van de verkeersveiligheid en de wadi.

Financieel

In het Investeringsprogramma is een budget van € 3,3 mln opgenomen voor de Prins Bernhardlaan. Daarnaast is in het Investeringsprogramma Riolering € 85.000 beschikbaar voor de relining van een deel bestaand riool, € 350.000 voor de afkoppeling van regenwater ter hoogte van de Amsterdamsebuurt en € 300.000 voor de afkoppeling ter hoogte van de Slachthuisbuurt. Bij varianten 2 en 3 is er een subsidie van de provincie beschikbaar voor de verbeteringen van de fietsinfrastructuur. Die subsidie wordt ingeschat op respectievelijk € 200.000 en € 300.000.

In het Uitvoeringsprogramma van de SOR 2040 is geen budget opgenomen voor de Prins Bernhardlaan.

De kosten van de varianten zijn als volgt, waarbij per variant de nog ontbrekende middelen zijn opgenomen.

Variant 1: Globale kosten € 2,3 mln (geen tekort ten opzichte van beschikbare middelen)

Variant 2: Globale kosten € 5,5 mln (tekort ca € 1,6 mln ten opzichte van beschikbare middelen)

Variant 3: Globale kosten € 7,5 mln (tekort ca € 3,2 mln ten opzichte van beschikbare middelen)

Wanneer de commissie zich heeft uitgesproken voor één van bovenstaande varianten zal een voorstel voor de dekking moeten worden opgenomen. Het toekennen van extra middelen aan de Prins Bernhardlaan zal altijd ten koste gaan van andere budgetten.

5. Vervolg

Nadat de commissie Beheer een voorkeur heeft uitgesproken voor een variant en de raad de bijbehorende dekking goedkeurt, kan het project Prins Bernhardlaan worden opgestart.

Wanneer variant 1 wordt gekozen is het ontwerp zeer beperkt en hoeft er niet te worden geparticipeerd. Na een korte voorbereiding kan het onderhoud in het najaar van 2020 of het voorjaar van 2021 worden uitgevoerd.

Bij variant 3 moet er veel worden ontworpen en zal daarvoor een participatietraject moeten worden gevolgd. Een voorlopige planning op basis van het Haarlems Civiel Planproces is dan:

Najaar 2020: startnotitie ter informatie aan de raad, uitwerking SO

Voorjaar 2021: start participatie

Najaar 2021: vaststelling VO, inspraak

Begin 2022: vaststelling DO, start werkvoorbereiding

Zomer 2022: start uitvoering

Bij de startnotitie zal de raad gedetailleerder over de planning worden geïnformeerd.

Variant 2 heeft een planning die gelijk is aan variant 3. Het groot onderhoud aan het zuidelijke deel kan sneller plaatsvinden, bijvoorbeeld al in het najaar van 2020.

Bij het uitwerken van het SO voor variant 2 en 3 zal aansluiting worden gezocht bij de stedenbouwkundige uitgangspunten die worden opgesteld voor de ontwikkeling van het Prinses Beatrixplein.



6. Bijlagen

1. Adviesrapport Antea Group Variantenstudie Prins Bernhardlaan
2. Schets behorend bij variant 1
3. Schets behorend bij variant 2
4. Schets behorend bij variant 3