

Onderwerp Voorlopig Ontwerp Prins Bernhardlaan vrijgeven voor inspraak	
Nummer	2023/108284
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Vroom, W.
Telefoonnummer	023-5113832
Email	wvroom@haarlem.nl
Kernboodschap	De Prins Bernhardlaan heeft een grote onderhoudsoperatie nodig. De lengte van de weg is ruim 1.300m waarbij op het zuidelijke deel (ca 500m) groot onderhoud zal plaatsvinden. Het noordelijke deel (ca 850m), tussen Zomervaart en Amsterdamsevaart, wordt opnieuw ingericht op basis van het in juni 2022 door de gemeenteraad vastgestelde Programma van Eisen. De belangrijkste uitgangspunten in dat PvE en in dit ontwerp zijn - het terugbrengen van het aantal rijstroken naar één rijstrook per richting met een brede groene middenberm; - behoud van de huidige maximum-snelheid (50 km/u); - brede trottoirs en fietspaden (3,5 m) in twee richtingen; - veilige oversteekplaatsen voor het langzame verkeer; - een robuuste groene inrichting met veel ruimte voor klimaatadaptatie. De weg krijgt met dit ontwerp het karakter van een stedelijke parkway. De bestaande groenstructuur kan grotendeels behouden blijven, worden uitgebreid naar de middenberm en worden doorgetrokken naar het meest noordelijke deel. De ruime voetpaden, fietspaden in twee richtingen en comfortabele en aantrekkelijke oversteekplaatsen maken de Prins Bernhardlaan veel vriendelijker en veiliger voor het langzamere verkeer. Met dit collegebesluit wordt het Voorlopig Ontwerp voor het noordelijke deel van de Prins Bernhardlaan vrijgegeven voor inspraak. Op basis van de inspraakreacties kan het Definitief Ontwerp worden opgesteld en worden voorgelegd aan de gemeenteraad.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Beheer Conform het Haarlems Civiel Planproces wordt een VO ter bespreking aangeboden aan de commissie Beheer. Na de bespreking door de commissie Beheer zal het VO worden vrijgegeven voor inspraak.



3. Beoogd resultaat

Door het Voorlopig Ontwerp van de Prins Bernhardlaan vrij te geven voor de inspraak, kunnen de zienswijzen van belanghebbenden worden geïnventariseerd en meegenomen in het Definitieve Ontwerp dat aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd.

4. Argumenten

1. Met het voorgestelde Voorlopig Ontwerp wordt de barrièrewerking van de Prins Bernhardlaan tegengegaan en krijgt de Prins Bernhardlaan het herkenbare karakter van een stedelijke parkway

In veel gemeentelijk beleid is geconstateerd dat de Prins Bernhardlaan een belangrijke barrière vormt in Haarlem-Oost. Het Voorlopig Ontwerp beoogt de barrière sterk te verkleinen door de weg terug te brengen tot één rijstrook per richting, door een groene middenberm in te richten en door kwalitatief hoogwaardige en veiligere oversteekplaatsen te maken op de juiste locaties. Daarbij krijgt de Prins Bernhardlaan een herkenbaar karakter door de weg te profileren als 'stedelijke parkway'. Het groene karakter van de weg wordt flink versterkt waardoor er natuurlijke overgangen ontstaan naar groene zones aan weerszijden, zoals het Van Zeggelenplein, de Prinses Beatrixdreef, de Zomervaat en het Reinaldapark. Tegelijkertijd krijgt de weg de kans om levendiger en stedelijker te worden door behoud van de brede trottoirs en goede verbindingen met de woningen en voorzieningen langs de weg en direct erachter.

2. Groenparagraaf: de Prins Bernhardlaan wordt sterk vergroend

Doordat de Prins Bernhardlaan in het Voorlopig Ontwerp minder verharding nodig heeft, ontstaat er meer ruimte voor een groene invulling. Er worden per saldo 84 bomen toegevoegd door 100 nieuwe bomen aan te planten, 16 bestaande bomen te kappen en 17 bomen te verplaatsen. De hoeveelheid onverhard oppervlak neemt toe met bijna 1.400 m². Ook kwalitatief wordt het groen verbeterd door in de zijbermen ruig gras met bloemrijke kruiden toe te passen. En in de middenberm zijn verspreide heesters opgenomen in verschillende soorten. Daarnaast krijgen de bomen, door de ruimere bermen, in het algemeen een betere groeiplaats. Met het groen-inclusieve ontwerp en de keuze voor een robuuste structuur, past dit VO in de sporen van het Groenbeleidsplan. De smallere Prins



Bernhardlaan zal ook binnen het Natuurnetwerk Haarlem een minder grote barrière vormen, zoals die is gesignaleerd in het Ecologisch Beleidsplan.

Plattegrond en impressie groen en oversteken ter hoogte van de Jac van Looystraat

De 16 bomen die volgens dit ontwerp moeten worden gekapt, kunnen niet blijven staan vanwege de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers of vanwege de benodigde vormgeving van de bushaltes. Onder de 16 te kappen bomen bevinden zich 9 niet-monumentale bomen die ouder zijn dan 50 jaar. De overige bomen zijn niet-monumentaal en jonger dan 50 jaar.

3. Duurzaamheidsparaagraaf: de Prins Bernhardlaan wordt klimaatbestendig

Bij de herinrichting van de Prins Bernhardlaan wordt een inrichting voorzien die helpt om de effecten van klimaatverandering te verminderen. Door het verharde oppervlak te verminderen, door waterdoorlatende verharding aan te brengen waar dat mogelijk is en door in de middenberm een wadi te maken, zal het grootste deel van het gevallen regenwater (vertraagd) infiltreren. Daarnaast wordt een hemelwaterafvoerleiding aangelegd die bij heftige buien het overtollige regenwater afvoert naar het oppervlaktewater. Hier kan op termijn ook het nieuw aan te leggen hemelwaterstelsel van de Amsterdamsebuurt op worden aangesloten. Dit riool wordt gedimensioneerd op buien van 90 mm/u conform de huidige en toekomstige eisen. Daarnaast nemen de effecten van hittestress op en om de Prins Bernhardlaan af door toevoeging van de bomen en heesters en door afname van het verharde oppervlak. Door de grote hoeveelheid bestaande bomen die behouden kunnen blijven, behouden we ook de bestaande grootte van de boomkronen.

Op basis van de circulaire ambities van de gemeente is gekeken waar opnieuw gebruik kan worden gemaakt van bestaand materiaal en waar materiaal kan worden toegepast dat lang meegaat en aan het einde van de levensduur opnieuw te gebruiken is. Dit geldt voor bestratingsmaterialen, maar ook voor funderingen en straat- en verkeersmeubilair. In de voorbereidingsfase wordt dit verder gespecificeerd.

4. De oversteekbaarheid van de Prins Bernhardlaan verbetert sterk

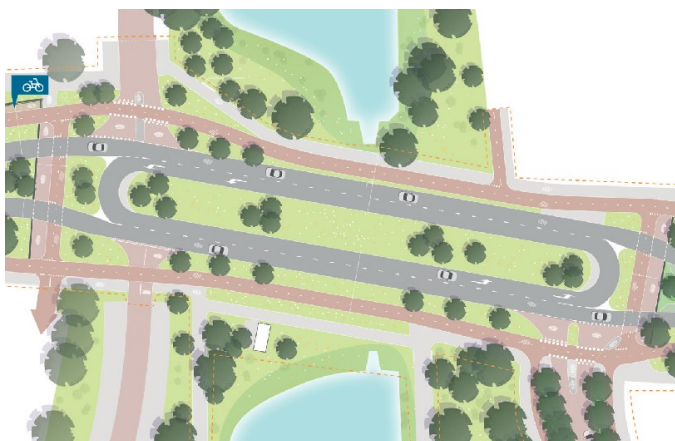
Er komen meer, comfortabelere en veiligere oversteken over de Prins Bernhardlaan voor het langzame verkeer. Het belangrijkste aspect is het terugbrengen van het aantal rijstroken. Hierdoor zijn de oversteken veel korter, worden afdekongevallen vermeden en ontstaat er voldoende opstelruimte in de middenberm. Bij de locatie en vormgeving van de oversteken, wordt aangesloten bij de ontwikkeling van het Prinses Beatrixplein, zodat voetgangers en fietsers van en naar deze locatie straks gebruik kunnen maken van vanzelfsprekende routes. De oversteekplaatsen krijgen een herkenbaar en aantrekkelijk karakter door de toepassing van specifieke materialen en een goed ingepaste ruime vorm. Door overal fietspaden in twee richtingen aan te leggen, vermindert in sommige gevallen ook de noodzaak om de weg over te steken.



5. De mobiliteitstransitie krijgt vorm op de Prins Bernhardlaan

Op basis van het in 2021 vastgestelde Mobiliteitsbeleid is de Prins Bernhardlaan ontworpen met op de eerste plaats oog voor voetgangers en fietsers. Dat betekent dat de fietspaden over het complete tracé als brede, vrijliggende tweerichtingsfietspaden worden ingericht en trottoirs veilig en ruim worden aangelegd. Bovendien wordt oversteken veel veiliger en aantrekkelijker. Tenslotte wordt het aantal fietsparkeerplaatsen vergroot, zowel voor bezoekers van de woningen als voor de reizigers van het openbaar vervoer. In totaal komen er parkeerplaatsen voor circa 250 fietsen. De beugels voor 50 fietsen ter hoogte van De Flank zullen worden verwijderd vanwege de toegankelijkheid en vervangen door fietsparkeerplaatsen aan de andere kant van het fietspad.

In de tweede plaats heeft het openbaar vervoer (bus 80) een plek gekregen in het ontwerp. De rijtijd en de betrouwbaarheid van deze buslijn is op dit moment op dit deel van het traject al goed en blijft gelijk. De bushaltes worden comfortabeler voor de bussen en de reizigers: de haltekommen worden ruimer en geasfalteerd, er komen veilige oversteken in de nabijheid van bushaltes en er komen ruime fietsparkeerplaatsen, waaronder op één locatie een R-Net stalling. Daar waar de doorstroming van de bussen en de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers tegenstrijdige belangen zijn, is gekozen voor oplossingen die veilig zijn voor de kwetsbare weggebruikers en de doorstroming voor de bussen waarborgen.



Plattegrond en impressie LARGAS Zomervaat – Leonard Springerlaan

Tenslotte is er gekeken naar de effecten op het autoverkeer. Volgens het Mobiliteitsbeleid blijft de Prins Bernhardlaan een weg waar 50 km/u de maximumsnelheid is. Zoals al bij het Programma van Eisen is geconstateerd, heeft het terugbrengen van de Prins Bernhardlaan naar één rijstrook per richting geen effect op de doorstroming van het autoverkeer: de weg is op dit moment ruimer gedimensioneerd dan noodzakelijk. Met name de vormgeving van de kruisingen en de cyclustijden van de verkeerslichten zijn van invloed op de doorstroming. De LARGAS-oplossing¹ op de kruisingen

¹ LARGAS betekent Langzaam Rijden Gaat Sneller. Het betreft een verkeersplein waarop door een slimme en vanzelfsprekende inrichting al het verkeer kan blijven bewegen en veilig zijn weg kan vinden. Doorstroming en

met de Zomervaart en de Leonard Springerlaan verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Bij het Prinses Beatrixplein is geen verschil te verwachten. Door de groentijden op de kruising met de Amsterdamsevaart beter en flexibeler te kiezen, zal hier slechts een beperkte extra reistijd optreden in de spits ten opzichte van de huidige situatie. Om de doorstroming van nood- en hulpdiensten te garanderen, komt er naast de rijstroken een uitwijkstrook in grasbetontegels. Hierdoor kunnen deze diensten gemakkelijk een eventuele rij auto's passeren.

5. Het Voorlopig Ontwerp is tot stand gekomen in samenwerking met de ontwerpers van de gebiedsontwikkeling Prinses Beatrixplein

Gelijktijdig met de herinrichting van de Prins Bernhardlaan wordt gewerkt aan het stedenbouwkundig plan en het inrichtingsplan voor de gebiedsontwikkeling Prinses Beatrixplein, ten oosten van de Prins Bernhardlaan, tussen het Prinses Beatrixplein en de Leonard Springerlaan. Voor deze ontwikkeling is in het najaar van 2022 het Stedenbouwkundig Programma van Eisen vastgesteld. Op basis daarvan en in samenwerking met het ontwerpteam van die ontwikkeling zijn beide ontwerpen goed op elkaar aangesloten. De mogelijkheid van herstel van de groenstructuur bij het Prinses Beatrixplein is goed afgestemd op de bouwmogelijkheden op deze locatie en er is gekeken naar logische plekken voor de dwarsverbindingen voor fietsers en voetgangers. Gebruikers van de nieuwe voorzieningen binnen de ontwikkeling Prinses Beatrixplein zullen namelijk ook in de Amsterdamsebuurt wonen. En toekomstige bewoners van de nieuwbouw rond het Prinses Beatrixplein zullen gebruik maken van voorzieningen aan de andere kant van de Prins Bernhardlaan. Tenslotte wordt de reconstructie van het oostelijke voetpad van de Prins Bernhardlaan, tussen het Reinaldahuis en het Prinses Beatrixplein, opgenomen in de scope van de ontwikkeling van het Prinses Beatrixplein. Deze verharding ligt dicht tegen de nieuwbouw aan en hier is nog te onbekend op welke exacte locatie dit voetpad moet komen te liggen. Het huidige voetpad wordt voorlopig behouden.

6. Het Voorlopig Ontwerp is mede gebaseerd op input die vanuit participatie is ontvangen

Er heeft participatie plaatsgevonden naar aanleiding van het Programma van Eisen en de bijbehorende schets die in juni 2022 door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Bewoners en ondernemers rondom de Prins Bernhardlaan waren uitgenodigd om eind september, begin oktober 2022 hun feedback te leveren op het Programma van Eisen en met name om input te geven die leidt tot verbeteringen in het ontwerp. Belanghebbenden konden hun input naar de gemeente sturen, onder meer op een online participatietool. Daarnaast heeft er een avond plaatsgevonden waar bewoners gezamenlijk en met het projectteam konden nadenken over de invulling van de Prins Bernhardlaan in de verschillende zones. Ongeveer 40 mensen hebben deze avond bezocht. Daarnaast is in dezelfde periode gesproken met de betrokken wijkraden en met het Platform Groen. Een deel van de input is verwerkt in het Voorlopig Ontwerp. Voor een ander deel liepen de meningen

verkeersveiligheid zijn op die manier zo goed mogelijk geborgd. Bovendien levert dit minder verhard oppervlak op dan kruisingen met verkeerslichten en opstelstroken.



soms uiteen en is er op basis van het gemeentelijke beleid en de voorziene effecten een richting gekozen. Op andere punten kon de input niet worden verwerkt, bijvoorbeeld omdat die strijdig was met het Programma van Eisen of omdat het iets betrof dat buiten de scope van dit project viel.

7. Door het Voorlopig Ontwerp vrij te geven voor de inspraak kunnen zienswijzen worden opgehaald

Na vrijgave van het Voorlopig Ontwerp, ligt het ontwerp zes weken ter inzage. Belanghebbenden worden uitgenodigd om hun zienswijze op dit ontwerp onder de aandacht van de gemeente te brengen zodat deze onderdeel vormen van de afweging bij het tot stand te brengen Definitief Ontwerp. De verzamelde insprekbijdragen zullen, voorzien van een reactie, deel uitmaken van de stukken die tot het Definitief Ontwerp behoren.

8. Financiën

Bij het Voorlopig Ontwerp is een SSK-raming gemaakt van de kosten. De kosten van het voorliggende ontwerp bedragen volgens die raming € 7,3 mln. De kosten bestaan uit de volgende bestanddelen:

Planonderdeel	Kosten²
Aanleg HWA, drainage, relining	€ 648.000
Groot onderhoud (zuidelijk deel)	€ 365.000
Herinrichting (noordelijk deel)	
Opruimen	€ 1.199.000
Groen, w.o. wadi	€ 890.000
Verharding	€ 3.736.000
Verkeersregelininstallaties, openbare verlichting, overig meubilair	€ 428.000
	€ 6.254.000
Totaal	€ 7.267.000

Het groot onderhoud en de herinrichting van de Prins Bernhardlaan wordt gedekt uit drie bronnen:

Dekkingsbron	Programmabegroting 2023	Benodigde dekking
Cluster riolering (IP 63.19)	€ 435.000	€ 648.000
Cluster Wegen, straten, pleinen (IP OR.004)	€ 5.296.000	€ 6.019.000
Verwachte subsidies	€ 200.000	€ 600.000
Totaal dekking	€ 5.931.000	€ 7.267.000

De totale kosten vallen hoger uit dan momenteel is opgenomen in de programmabegroting vanwege de prijsstijgingen die het afgelopen jaar zijn opgetreden. Daarnaast blijkt uit nieuwe berekeningen het hemelwaterriool groter te moeten worden gedimensioneerd dan eerder het uitgangspunt was.

² Dit betreft de kosten inclusief bijkomende kosten, indirecte kosten, VAT-kosten en een risicoreservering

Tegelijkertijd wordt op basis van het huidige ontwerp een hogere subsidie verwacht dan eerder. Het terugbrengen van het aantal rijbanen op de Prins Bernhardlaan, verbetert de verkeersveiligheid en lijkt daarmee een kansrijke subsidiabele maatregel. De belangrijkste subsidie (Kleine Infra) zal de komende maanden bij de provincie worden aangevraagd. Een risico hierbij was dat de provincie vereist dat de herinrichting de rijtijd en betrouwbaarheid van de bus met zekerheid niet moet verslechteren. Hiermee is in dit ontwerp naar de mening van het college voldoende rekening gehouden.

De hogere kosten van in totaal €1.336.000 worden voor € 400.000 gedekt vanuit een extra subsidie t.b.v. verkeersveiligheid. Een bedrag van €213.000 heeft betrekking op de riolering en wordt gedekt vanuit de investeringspost riolering, waarvan de kapitaallasten worden verwerkt in de rioolheffing. De resterende € 723.000 leidt tot een ophoging van het investeringsbedrag en hogere kapitaallasten. Voor de prijsstijgingen is in de Programmabegroting 2023-2026 een stelpost opgenomen. De ophoging van het investeringsbedrag wordt in de Kadernota 2024 als onvermijdelijk aan de raad voorgelegd, waarbij de ophoging wordt betrokken in de aanwending van de stelpost prijsstijgingen investeringen. Bij de actualisatie wordt op het geheel van de projecten nagegaan in hoeverre de stelpost noodzakelijk is of dat binnen portefeuille dit opgevangen kan worden door bestuurlijke keuzes.

Structurele dekking van de kapitaallasten extra krediet van €1.336.000 komt voor grootste deel uit stelpost prijsstijging. Ook wordt een deel van de extra investeringslast gedekt uit extra subsidie PNH (€400.000) t.b.v. verkeersveiligheid en extra bijdrage IP63.19 (€213.000) i.v.m. groter hemelwaterriool.

Voor de prijsstijgingen is in de Programmabegroting 2023-2026 een stelpost opgenomen. Het extra benodigde krediet van € 1.336.000 wordt betrokken bij de actualisatie van het investeringsplan bij de Kadernota 2024.

Bij het Definitief Ontwerp zal een nieuwe kostenraming worden gemaakt. Op basis van die kostenraming zal de raad gevraagd worden om het uitvoeringskrediet vrij te geven.

De nieuwe Prins Bernhardlaan betekent ook een wijziging in de beheerlasten. De beheerlasten zullen per saldo met circa € 3.500 toenemen. De aanleg van het hemelwaterriool en de toevoeging van bomen en heesters doen de beheerlasten stijgen. Het vervallen van een verkeersregelinstallatie en verhardingsoppervlak compenseert dat slechts gedeeltelijk. Deze areaalaanpassing zal zoals gebruikelijk bij de Kadernota financieel worden verwerkt.



5. Risico's en kanttekeningen

1. Kabels en leidingen kunnen voor belemmeringen zorgen

De Prins Bernhardlaan is ook ondergronds een belangrijk tracé. In de middenberm loopt een hoogspanningskabel die niet meer in gebruik is en in de oostelijke berm liggen twee parallelle gastransportleidingen. Er is een verzoek gedaan aan de netbeheerder om de oude hoogspanningskabel te verwijderen. Die lijkt daartoe bereid.

De vereiste bereikbaarheid van de gasleidingen levert belemmeringen op voor de bovengrond. Bomen mogen niet binnen een zekere zone van de gasleidingen worden geplant en de verharding moet gemakkelijk zijn open te breken. Om die reden lijkt het er momenteel op dat het oostelijke fietspad tussen het Prinses Beatrixplein en de Amsterdamsevaart in tegels uitgevoerd zal moeten worden. De komende periode zal nog worden gekeken of het mogelijk is om hier, in overleg met de nutspartijen, alsnog een geasfalteerd fietspad van te maken.

2. De herinrichting van de Prins Bernhardlaan gaat ten koste van enkele gezonde en oudere bomen, een aantal parkeerplaatsen en incidenteel de doorstroming van het autoverkeer

Om bij de herinrichting van de Prins Bernhardlaan de doelen te bereiken, zoals het opheffen van de barrièrewerking, de vergroening en de verbetering van de veiligheid, verdwijnen 12 parkeerplaatsen en moeten er 16 gezonde bomen worden gekapt, waarvan er 9 ouder zijn dan 50 jaar.

Daarnaast zullen er incidenteel langere wachtrijen ontstaan, waarschijnlijk vooral rondom de kruising van de Amsterdamsevaart met de Prins Bernhardlaan. De verliestijd zal zeer beperkt zijn, ook in de verdere toekomst. Belangrijkste conflict ligt tussen het verkeer dat vanuit oostelijke richting naar de Prins Bernhardlaan afslaat en verkeer dat uit westelijke richting rechtdoor rijdt naar de A200. De bus ondervindt hiervan geen nadeel doordat deze een eigen opstelstrook heeft vanaf de Amsterdamsevaart naar de Prins Bernhardlaan.

3. Fasering van de werkzaamheden kan belangrijke effecten hebben op de kosten en de planning

Als het ontwerp van de Bernhardlaan is afgerond zal met de geselecteerde aannemer worden gekeken naar de benodigde tijdelijke verkeersmaatregelen tijdens de herinrichting. Gezien de belangrijke functie van de Prins Bernhardlaan heeft dat ook een relatie met geplande werkzaamheden elders in de stad, zoals de Amerikaweg, of daarbuiten. De inpassing van de werkzaamheden zal in overleg met andere projecten worden ingepland. Daarbij moet rekening gehouden worden met maatregelen om de bereikbaarheid te borgen tijdens de werkzaamheden. Denk daarbij aan het voorkomen van files op de N200 en de N205 en van sluipverkeer door de woonwijken, de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en een eventuele omleiding voor de bus. Als het doorgaande verkeer tijdens de werkzaamheden gebruik moet kunnen blijven maken van de Prins Bernhardlaan kan dit leiden tot een langere doorlooptijd en hogere faseringskosten.

6. Uitvoering

Na bespreking van het Voorlopig Ontwerp in de commissie Beheer ligt het gedurende zes weken ter inzage. In die periode hebben belanghebbenden de gelegenheid om hun zienswijze te geven op het Voorlopig Ontwerp. Deze periode loopt van eind maart tot begin mei. Mede op basis van de zienswijzen, wordt het Definitief Ontwerp opgesteld en ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd, inclusief het verzoek om het benodigde uitvoeringskrediet vrij te geven. Dat zal in het vroege najaar van 2023 zijn.

Daaropvolgend wordt het werk technisch voorbereid met uitvoeringstekeningen een werkschrijving en de aanvraag van de benodigde vergunningen. In deze fase wordt ook bekeken welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om te voldoen aan stikstofregelgeving. Er wordt een aannemer geworven via de raamcontracten voor groot onderhoud en als deze partij is gevonden, gaat ze zich op de uitvoering van het werk voorbereiden door de inkoop van materialen en het voorbereiden van de verkeersmaatregelen. De verwachting is dat de uitvoering ten vroegste in het voorjaar van 2024 van start kan gaan.



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 Q1 2023 Q2 2023 Q3/Q4 2023
Voorbereidingsfase	Aanvragen vergunningen Opstellen werkschrijving Contractvorming uitvoeringsfase		Q4 2023 Q4 2023 Q4 2023
Realisatiefase	Uitvoering		Start Q2 2024 Gereed Q1 2025



7. Bijlagen

1. Voorlopig Ontwerp Prins Bernhardlaan
2. Visie bij VO Prins Bernhardlaan
3. Technische uitwerking