

Onderwerp Vaststellen definitief ontwerp mr. Jan Gerritszlaan/Willem Klooslaan	
Nummer	2019/241380
Portefeuillehouder	Snoek, M.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Clemens, RCA
Telefoonnummer	023-511 4699
Email	rclemens@haarlem.nl
Kernboodschap	Met dit besluit wordt het Definitief Ontwerp van de Mr. Jan Gerritszlaan/Willem Klooslaan vastgesteld. De riolering en verharding in het projectgebied zijn toe aan onderhoud. Naast de onderhoudsopgave worden verbeteringen en optimalisaties doorgevoerd vanuit gemeentelijk beleid zoals het HIOR. Door realisatie van dit project worden de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de kwaliteit van de kapitaalgoederen weer op niveau gebracht. Tevens wordt er een verbinding gelegd met de herinrichting Schoterbos en wordt een gedeelte van de alternatieve fietsroute voor de Rijksstraatweg voorzien van de juiste inrichting.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Beheer, omdat met dit collegebesluit gehoor wordt gegeven aan <i>Motie 23.2 Fietsstraat Willem Klooslaan</i> (behandeld in commissie beheer van 18 juni 2020).
Relevante eerdere besluiten	– Collegebesluit vrijgave VO Mr. Jan Gerritszlaan/Willem Klooslaan 2019/241197 commissie beheer van 3 oktober 2019 – Collegebesluit vrijgave VO (herzien ontwerp) Mr. Jan Gerritszlaan/Willem Klooslaan 2020/0146370 commissie beheer van 18 juni 2020
Besluit College d.d. 24 november 2020	Het college van burgemeester en wethouders, Besluit: 1. Het definitief ontwerp Mr. Jan Gerritszlaan/Willem Klooslaan vast te stellen. 2. De € 5.500 lagere beheerlasten te verwerken in de kadernota na oplevering van het areaal. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Dit project is ontstaan vanuit de onderhoudsbehoefte aan riolering en verharding van de Mr. Jan Gerritszlaan (gedeelte Planetenlaan-W. Klooslaan) en Willem Klooslaan.

Het voorlopig ontwerp heeft tweemaal de inspraakprocedure doorlopen, waarbij zienswijzen zijn ingediend. Tevens is het VO tweemaal besproken in de commissie beheer.

Door vaststelling van het Definitief ontwerp komt de weg vrij voor de verdere technische uitwerking en realisatie.

Het DO is op de volgende punten gewijzigd t.o.v. het 2e VO:

1. De Willem Klooslaan is ingericht als fietsstraat, met rood asfalt;
2. De kruisingen van de Mr. Jan Gerritszlaan met de Plesmanlaan en de Willem Klooslaan zijn nu voorrangskruispunten i.p.v. gelijkwaardige kruisingen. Op deze manier zijn ze veiliger (zie ook kanttekening 5.1);
3. Het westelijk deel van de Mr. Jan Gerritszlaan is breder geworden i.v.m. de benodigde ruimte voor elkaar passerende bussen.

2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. het definitief ontwerp Mr. Jan Gerritszlaan/Willem Klooslaan vast te stellen (Bijlage A).
2. De € 5.500 lagere beheerlasten te verwerken in de kadernota na oplevering van het areaal.

3. Beoogd resultaat

De beoogde resultaten zijn:

- Vernieuwde openbare ruimte;
- Vernieuwde riolering incl. aanleg drainagestelsel;
- Inrichting Willem Klooslaan als hoofdfietsroute;
- Verbeterde verkeersveiligheid;
- Verbeterde leefbaarheid;
- Uitbreiding van groenvoorzieningen.

4. Argumenten

4.1 Onderhoud is dringend nodig in het projectgebied.

De riolering stamt uit jaren 50 en verkeert in slechte staat. De verharding is dermate slecht dat deze in 2018 met een noodmaatregel tijdelijk is hersteld.

4.2 Het besluit past in het ingezette beleid.

Dit besluit past bij de doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren (programmabegroting 2020-2024, 5.1 Openbare ruimte en mobiliteit).



De fietsstraatinrichting van de Willem Klooslaan sluit aan bij de uitgangspunten voor het hoofdfietsroutenetwerk van de SOR 2040.

4.2 Met dit besluit geeft het college gehoor aan de punten van de commissie beheer bij bespreking van het VO.

De Willem Klooslaan is vormgegeven als fietsstraat met rood asfalt zoals verzocht is in de *Motie 23.2 Fietsstraat Willem Klooslaan*, behandeld in commissie beheer van 18 juni 2020.

Het 30km/u gebied op de Mr. Jan Gerritsz.laan is (t.o.v. het 1^e VO) uitgebreid met het gedeelte tussen de Plesmanlaan en de Willem Klooslaan.

4.3 De verkeersveiligheid verbetert.

Het oostelijk deel van de Mr. Jan Gerritszlaan krijgt een 30km/u maximumsnelheid en weginrichting. De rijbaan wordt versmald en asfalt maakt plaats voor klinkers. Parkeren op de rijbaan verdwijnt ten gunste van langspaarkeervakken en parkeercoffers.

Op kruisingen met verkeer van rechts, komen verhoogde (snelheidsremmende) kruisingplateaus. Bij aansluiting op de Planetenlaan komt een inritconstructie.

Het westelijk deel van de Mr. Jan Gerritszlaan krijgt ook een 30km/u maximumsnelheid, ook al is een volledige inrichting als 30km/u gebied hier niet goed mogelijk vanwege de aanwezigheid van buslijn 2. Het asfalt krijgt de uitstraling van een elementenverharding (werkt snelheidsremmend) d.m.v. streetprint). Tevens komen er (busvriendelijke) kruisingplateau's. Om de veiligheid op de kruisingen te waarborgen wordt de voorrang duidelijk geregeld en is hier geen sprake van voorrang van rechts.

De Willem Klooslaan krijgt snelheidsremmers. Langspaarkeervakken vervangen het parkeren op de rijbaan. Het gedeelte dat gezien wordt als hoofdfietsroute krijgt een fietsstraatinrichting.

4.4 De leefbaarheid in het gebied neemt toe.

De Mr. Jan Gerritszlaan verandert grotendeels van een doorgaande verkeersroute naar een woonstraat. Parkeren wordt beter gefaciliteerd. De parkeerplaatsen bij de sportvelden krijgen door toepassing van grastegels (indien onbezet) een groen uiterlijk. Het is niet meer mogelijk om te parkeren op het trottoir.

Het verkeersbeeld wordt rustiger en overzichtelijker. Daarnaast worden Afvalcontainers beter bereikbaar en verbetert de toegankelijkheid voor minder validen.

4.5 Er wordt meer groen gecreëerd

Door de rijbaanversmalling van de Mr. Jan Gerritszlaan ontstaat ruimte voor extra groen tussen de sportvelden en de rijbaan.

De hoofdbomenstructuur wordt versterkt door 6 extra bomen in de Willem Klooslaan. Omdat het kappen van bomen niet nodig is, is de boombalans positief.

4.6 Voor dit besluit is draagvlak verkregen middels participatie en inspraak.

Er is een participatie en inspraak traject doorlopen waarbij belangengroeperingen zoals Bomenwachters, Fietzersbond, wijkraad Sinnevelt, sportverenigingen, direct aanwonenden, Connexxion en de verkeerspolitie betrokken zijn geweest. Het resultaat van het traject is dit DO. De hoofdpunten vanuit de inspraakprocedure en wat ermee gedaan is:

1. Bewoners wensen de hoofdfietsroute niet over de Willem Klooslaan, maar over de Plesmanlaan. Men vreest brommers komende uit het Schoterbos;
De gemeenteraad heeft beslist dat de Willem Klooslaan gezien wordt als hoofdfietsroute. Brommers zijn niet toegestaan in het Schoterbos, dit wordt met bebording duidelijk aangegeven.
2. De fietzersbond en fietsforensen pleiten voor een fietsstraat in de Willem Klooslaan;
De gemeenteraad heeft beslist dat de Willem Klooslaan voorzien wordt van een fietsstraatinrichting met rood asfalt.
3. Insprekers vonden in het VO de fietsoversteek (op een gelijkwaardig kruispunt) vanuit het Schoterbos onveilig;
In het DO is dit een voorrangskruispunt geworden. Tevens worden de zichtlijnen sterk verbeterd op de kruising t.o.v. de huidige situatie.

4.7 Voor dit DO is voldoende financiële dekking en de onderhoudskosten nemen af

De raming á € 2.216.566 past binnen het beschikbare budget voor het project. Daarnaast komen de maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en aanleg van fietsinfrastructuur in aanmerking voor subsidie van de Provincie Noord-Holland.

De beheerkosten nemen na realisatie van dit ontwerp af met € 5.500,- op jaarbasis doordat het areaal wijzigt. Er komen beheerkosten bij door een toename van het groen, echter zorgt de vervanging van asfalt door elementenverharding voor een daling in de totale beheerkosten. De € 5.500 lagere beheerlasten worden na oplevering van het areaal verwerkt in de kadernota.

5. Risico's en kanttekeningen

5.1 Autoverkeer op het westelijk deel van de Mr. Jan Gerritszlaan rijdt naar verwachting harder dan de 30km/u maximumsnelheid. De verkeerspolitie zal hier niet komen handhaven.

Door aanwezigheid van Buslijn 2 is dit gedeelte niet goed in te richten als 30km gebied. De wegbreedte moet voldoende zijn voor passerende bussen, wordt uitgevoerd in asfalt en krijgt bus vriendelijke kruisingplateau's. De weginrichting dwingt autoverkeer niet tot een 30km/u snelheid, hierdoor verwacht de verkeerspolitie dat de snelheid in de praktijk hoger ligt.

Om de veiligheid van fietsers vanuit het Schoterbos toch te garanderen is besloten om deze "uit de voorrang" te laten oversteken. Voor de eenduidigheid op de busroute is ook de kruising met de Plesmanlijn voorzien van een voorrangregeling.

De verkeerspolitie geeft een negatief verkeersadvies op het vlak van de maximumsnelheid op het westelijk gedeelte. Dit houdt in dat zij niet zal ingaan op handhavingsverzoeken van de maximumsnelheid aldaar.



Het gevolg van dit besluit is dat (gedeeltelijk) een grijze weg ontstaat met een 30km/u maximum snelheid, maar met de uiterlijke kenmerken van een 50/u weg.

5.2 De rijrichting in de Frans Netscherstraat verandert.

Op kruisingen met verkeer van rechts komen kruispuntplateau's. Om deze plateaus logisch te verdelen is het nodig om de rijrichting in de Frans Netscherstraat om te draaien. Er zijn bewoners die hier bezwaar tegen hebben.

5.3 De beschikte provinciale subsidie is vervallen en moet opnieuw worden aangevraagd in 2021

Vanaf het moment van subsidieverlening in oktober 2019 was er één jaar de tijd om het project aan te besteden. Vanwege de vertraging in het ontwerpproces is deze termijn niet gehaald en de subsidie vervallen.

In januari 2021 kan de subsidie onder nieuwe voorwaarden opnieuw aangevraagd worden. Bijkomend voordeel is dat de voorwaarden t.o.v. fietsinfrastructuur verbeterd zijn en het nu tevens mogelijk is om de fietsstraat inrichting van de Willem Klooslaan op te nemen in de aanvraag. De projectkosten worden vooralsnog geheel gedekt vanuit de gemeentelijke middelen. Indien de subsidie opnieuw afgegeven wordt, dalen dus de gemeentelijke kosten voor dit project.

6. Uitvoering

Met dit besluit is het definitief ontwerp vastgesteld. De realisatie volgt naar verwachting na de zomervakantie van 2021. De uitvoering kan niet gelijktijdig met het project Generaal Spoorlaan plaatsvinden vanwege de verkeersomleidingen van buslijn 2 bij dat project.

			
Fase (van toepassing)	Product	Bevoegdheid	Planning
Ontwerp	Definitief Ontwerp	B&W	November 2020
Vorbereiding	Technische voorbereiding en Contractvorming ROGO		Q1 2021
Realisatie	Uitvoering		Q3 2021-Q1 2022 (start na bouwvakantie 2021)

7. Bijlagen

Bijlage A: Definitief ontwerp d.d. 29-09-2020

Bijlage B: Nota van beantwoording zienswijzen