

Onderwerp Vrijgave voor inspraak Mr. Jan Gerritszlaan/ Willem Klooslaan (herzien ontwerp)	
Nummer	2020/146370
Portefeuillehouder	Snoek, M.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Mulder, T.
Telefoonnummer	023-5115224
Email	ttmlulder@haarlem.nl
Kernboodschap	De riolering en rijbaan van de Mr. Jan Gerritszlaan (gedeelte tussen de Planetenlaan en Willem Klooslaan) en de Willem Klooslaan zijn toe aan groot onderhoud. Naast de onderhoudsopgave is gekeken naar optimalisaties zoals voorgesteld in de HIOR en ander beleid van de gemeente. Door deze opgave en nieuwe inrichting wordt de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de onderhoudstoestand weer op niveau gebracht. Tevens wordt er een verbinding gelegd met het groot onderhoud van het Schoterbos en de nieuwe alternatieve fietsroute voor de Rijksstraatweg. Met dit besluit wordt het hiervoor opgestelde voorlopig ontwerp, waarvoor wensen en ideeën uit de buurt zijn opgehaald, vrijgegeven voor de officiële inspraakprocedure. Dit is de 2^{de} vrijgave voor dit ontwerp. Vanwege een grote wijziging wordt het ontwerp nogmaals voorgelegd aan de belanghebbenden. Het ontwerp is al eerder in de commissiebeheer behandeld, o.a. hieruit zijn de aanpassingen in het voorliggend ontwerp gemaakt. Grootste wijziging is de Mr. Jan gerritszlaan als 30km/u met bus in te richten i.p.v. 50km/u met bus.
Behandelaanbeveling voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter kennisname naar de commissie Beheer.
Relevante eerdere besluiten	Besluit college vrijgave voorlopig ontwerp Mr. Jan Gerritszlaan/Willem Klooslaan (2019/241197) van 2 juli 2019. Commissie Beheer, behandeling voorlopig ontwerp Mr. Jan Gerritszlaan/Willem Klooslaan (2019/241197) van 3 oktober 2019.
Besluit College d.d. 24 maart 2020	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. Het college besluit het herziene voorlopig ontwerp Mr. Jan Gerritszlaan/Willem Klooslaan vrij te geven voor inspraak (Bijlage A).

	de secretaris,	de burgemeester,
--	----------------	------------------

1. Inleiding

De riolering en rijbaan van de Mr. Jan Gerritszlaan (gedeelte tussen de Planetenlaan en Willem Klooslaan) en de Willem Klooslaan zijn toe aan groot onderhoud. Naast de onderhoudsopgave wordt ook gekeken naar optimalisaties zoals onder andere voorgesteld in de HIOR en ander beleid van de gemeente. Door deze opgave en herinrichting wordt de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de onderhoudstoestand weer op niveau gebracht. Tevens wordt er een verbinding gelegd met het groot onderhoud van het Schoterbos en de nieuwe alternatieve fietsroute voor de Rijksstraatweg. Met dit besluit wordt het hiervoor opgestelde voorlopig ontwerp, waarvoor wensen en ideeën uit de buurt zijn opgehaald, vrijgegeven voor de officiële inspraakprocedure. Dit voorlopig ontwerp wordt opnieuw vrijgegeven voor inspraak vanwege een grote wijziging in het snelheidsregime op de Mr Jan Gerritszlaan. Dit is besloten na de bespreking van het ontwerp in de commissie beheer.

2. Besluitpunten college

1. Het college besluit het herziene voorlopig ontwerp Mr. Jan Gerritszlaan/Willem Klooslaan vrij te geven voor inspraak (Bijlage A).

3. Beoogd resultaat

Verbeterde verkeersveiligheid en een openbare ruimte die weer voldoet aan de gewenste onderhoudstoestand.

4. Argumenten

1. Het besluit past in het ingezet beleid

Dit besluit past in het beleid om de verkeersveiligheid te verbeteren (5.1 Openbare ruimte en mobiliteit).

2 Leefbaarheid vergroten

Een groot deel van de Mr. Jan Gerritszlaan wordt ingericht als woonstraat in plaats van een doorgaande verkeersroute. Parkeren wordt beter gefaciliteerd en een deel van de parkeerplaatsen bij de sportvelden worden aangelegd met grastegels voor een groen uiterlijk bij leegstand.

Het verkeersbeeld wordt rustiger en overzichtelijker.

Onlogische verbindingen en toegangen worden aangepast. Afvalcontainers worden beter bereikbaar. Het is niet meer mogelijk om te parkeren op het trottoir.



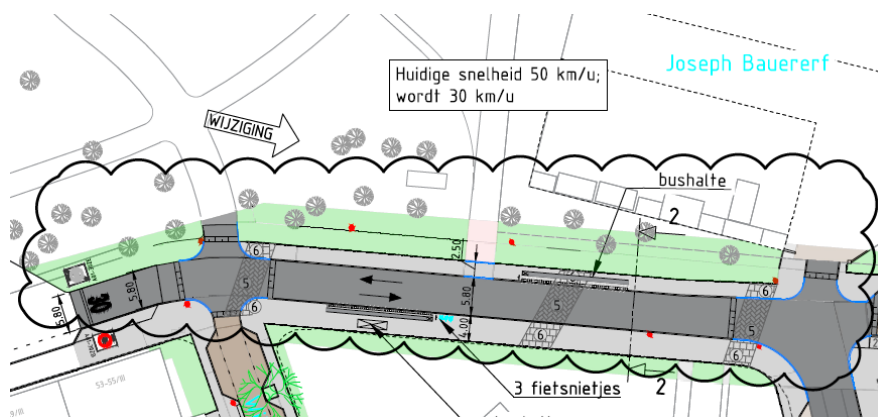
3 Verbetering verkeersveiligheid

Mr. Jan Gerritszlaan deel Planetenlaan tot Plesmanlaan (ongewijzigd)

Een deel van de Mr. Jan Gerritszlaan, nu 50 km/u, wordt ingericht als een 30 km/u zone. De rijbaan wordt versmald, parkeren wordt in hofjes georganiseerd (meerdere parkeervakken met één aansluiting op de rijbaan), de rijbaan wordt in strengpersklinkers uitgevoerd, snelheidsremmende plateau's worden aangebracht op kruisingen en aan het begin en eind worden inritconstructies aangebracht. In de Frans Netscherstraat wordt de rijrichting omgedraaid t.b.v. een logische verdeling van de drempelconstructies. De voorrangssituatie bij de kruising Mr. Jan Gerritszlaan en Plesmanlaan verandert.

Mr. Jan Gerritszlaan deel Plesmanlaan tot Willem Klooslaan (herzien ten opzichte vorige VO):

Het overige deel van de Mr. Jan Gerritszlaan tussen de Plesmanlaan en Willem Klooslaan wordt ingericht als 30 km/u met bus. Dit betekent een andere voorrangssituatie en toepassen van drempelplateau's. In plaats van gebakken strengpersklinkers wordt hier een asfaltverharding toegepast waarop een streetprint (klinkermotief) wordt aangebracht.



In de Willem Klooslaan (woonstraat) wordt het parkeren gefaciliteerd en de rijbaan voorzien van strengpersklinkers (doorgaande fietsroute).

Al deze aanpassingen dragen bij aan het verlagen van de snelheid en verbeteren de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers.

4 Meer groen

Door de versmalling van de rijbaan van de Mr. Jan Gerritszlaan is er ruimte voor extra groen tussen de sportvelden en de rijbaan. In het plangebied worden geen bomen gekapt, alleen extra bomen geplant voor een verbeterde hoofdbomenstructuur. De bomenbalans neemt hierdoor met zes bomen toe.

5 Geparticipeerd

Belangengroeperingen waaronder stakeholders groen, Fietzersbond, wijkraad Sinnevelt, sportverenigingen, direct aanwonenden en de verkeerspolitie zijn tijdens het proces tot opstellen van het VO betrokken. Over dit herzien Voorlopig Ontwerp worden ze per brief geïnformeerd.

6 Financiële dekking

Het projectbudget wordt gedekt uit IP Riolering en IP Wegen/Maatschappelijk nut. De raming van dit ontwerp valt binnen dit projectbudget. Voor de investeringen in de openbare ruimte is het mogelijk subsidie aan te vragen vanwege de verkeersveiligheid. De subsidie is aangevraagd en verkregen.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Grijze weg is niet gewenst

Door de herziening van het ontwerp van de Mr. Jan Gerritszlaan tussen de Plesmanlaan en Willem Klooslaan van een wijkontsluiting 50 km/u naar een 30 km/u inrichting met bus ontstaat een grijze weg. De verkeerspolitie geeft geen positief advies voor deze inrichtingswijze omdat deze niet voldoet aan de inrichtingseisen en daardoor niet handhaafbaar is. Dit is een inrichting die vanuit beleid niet gewenst is.

2. Verslechtering busvervoer

Door de herziening van het ontwerp van de Mr. Jan Gerritszlaan, worden er meer obstakels opgeworpen voor het busvervoer. Daarnaast schept deze wijziging een precedent in de toekomst voor de rest van de Mr. Jan Gerritszlaan met als gevolg nog meer obstakels voor het busvervoer. Connexxion geeft aan dat lijn 2 op de maximale capaciteit zit en als er nog meer obstakels/drempels komen zij gedwongen wordt om minder bussen per uur in de zetten op deze lijn. Afgelopen jaren zijn al diverse straten op deze lijn ingericht met veel drempels.

3. Financiën

Door de herziening van het ontwerp dient het ontwerp opnieuw aan de provincie Noord-Holland te worden voorgelegd ter beoordeling. De beschikte subsidie is immers afgegeven op het vorige voorlopig ontwerp. Er bestaat een risico dat de subsidie wordt ingetrokken of verlaagd. Dit kan tot gevolg hebben dat de eigen bijdrage moet worden opgehoogd.

4. Fietsstraat versus geoptimaliseerde fietsroute

In het HIOR zijn maatregelen (o.a. breedtes en materiaalsoort) vastgesteld voor fietsroutes, die zijn meegenomen in dit ontwerp. Uitgangspunt HIOR is dat met behulp van het verhardingstype duidelijk is hoe snel men mag rijden (30 km/u klinkers, 50 km/u asfalt). De Willem Klooslaan is een 30 km/u weg, hier worden klinkers neergelegd.

De Fietzersbond ziet in de Willem Klooslaan liever een fietsstraat-inrichting, dit zou betekenen dat een bord met fietsstraat logo wordt neergezet en een ander wegdektype (rood asfalt) wordt aangebracht. Een fietsstraat wordt vooral ingericht bij een mix van fietsers en auto's.



In dit geval is de Willem Klooslaan een stille zijstraat met weinig auto's en eenrichtingsverkeer. De fietsers zullen (bij voltooien van de gehele fietsroute) al snel in de meerderheid zijn t.o.v. de auto's. Uit onderzoek blijkt dat de automobilist beter oplet als er meer fietsers zijn dan auto's. De meerwaarde van een bord met het logo fietsstraat en rood asfalt is hierdoor lager dan de uitstraling van een logisch wegbeeld. Daarom wordt de keuze gemaakt voor het toepassen van strengpersklinkers.

5. Wel of geen zebrapad

Met name ouderen in de buurt zijn niet blij met het verdwijnen van de zebrapaden. In het ontwerp zijn er daarom alternatieve en veiligere locaties voor het oversteken gecreëerd. Door het toepassen van drempelplateau's kan er op meerdere plekken veilig worden overgestoken. Door deze constructie moet het verkeer altijd afremmen en heeft de voetganger de gelegenheid veilig over een kortere lengte en op hetzelfde niveau als het trottoir de overkant van de Mr. Jan Gerritszlaan te bereiken.

6. Fietsoversteek wel of niet in de voorrang

De Mr. Jan Gerritszlaan kruist de alternatieve fietsroute voor de Rijksstraatweg vanuit het Schoterbos richting Willem Klooslaan. De Fietzersbond ziet deze fietsroute graag voorrang krijgen op het kruisende verkeer om zo de doorstroming voor fietsers te bevorderen.

Door de herziening van Mr. Jan Gerritszlaan tussen Plesmanlaan en Willem Klooslaan (van 50 km/u naar 30 km/u) is er een andere inrichting gekomen. Er is gekozen om een drempelconstructie en een versmalling van het profiel toe te passen waardoor fietsers komende uit het Schoterbos beter gezien worden en het verkeer wordt geremd. Verkeer van rechts moet in deze situatie voorrang krijgen dus ook fietsers van uit het Schoterbos of Willem Klooslaan.

6. Uitvoering

Met dit besluit wordt de inspraakprocedure opgestart. Deze periode beslaat zes weken.

Fase (van toepassing)	Product	Bevoegdheid	Planning
			Gereed
Ontwerp	Voorlopig Ontwerp (VO)	B&W	Q1 2020 (17/03/2020) 17/03/20 - 01/05/2020



	Inspraakprocedure		Xx/04/2020
	Informatiebijeenkomst	B&W	Q2 2020 (09/06/2020)
	Definitief Ontwerp (DO)		
Vorbereiding	Contractvorming		Q3 2020
	ROGO en voorbereiding		
Realisatie	Uitvoering		Start Q4 2020 Gereed Q3 2021

7. Bijlage

Bijlage A: Voorlopig ontwerp d.d. 2 maart 2020