Haarlem, 4 februari 2018

Geacht raadslid,

Op 8 februari 2018 staat de keuze voor het tracé van de fietsroute Dolhuysbrug / Kennemerbrug op de agenda van de commissie Beheer. Zoals u weet, verzet de *Actiegroep Brug te ver Haarlem* zich samen met verschillende andere maatschappelijk betrokken organisaties tegen de aanleg van de Dolhuysbrug. Onze argumenten zijn u bekend.

Brug te ver Haarlem heeft kennisgenomen van de Opinienota van het college van 23 januari 2018 en de daaraan ten grondslag liggende variantenstudie van Witteveen + Bos. *Brug te ver Haarlem* constateert dat het daarin berekende verschil in scores tussen beide varianten marginaal is (3%) en als zodanig als basis voor een van beide varianten niet significant is.

Fietsprognoses

Volgens het college zou het fietsverkeer toenemen tot circa 19.100 fietsbewegingen in 2030 (113% toename!). *Brug te ver Haarlem* heeft kritische vragen gesteld aan de gemeente over onder meer de betrouwbaarheid van de fietsprognoses. Hierop is geen bevredigend antwoord ontvangen. Wel is duidelijk geworden dat de stelligheid waarmee wordt beweerd dat het fietsverkeer toeneemt naar 19.100 fietsbewegingen in 2030, niet houdbaar is. Daarvoor zijn de groeicijfers en -prognoses van (i) het fietsverkeer, inclusief elektrische fiets en (ii) het inwoneraantal van Haarlem, eenvoudigweg niet hoog genoeg. Voor een toelichting hierop verwijzen wij naar **Bijlage 1**.

Verkeersveiligheid

Verder heeft *Brug te ver Haarlem* de gemeente erop gewezen dat er door de aanleg van een (te smal) 2R-fietspad een zeer verkeersonveilige situatie ontstaat op het HOV-traject, met name nabij de bocht Kennemerstraat / Frans Halsstraat. Ook Witteveen + Bos constateert een (zeer) onveilige verkeersituatie en benoemt dit als een Hoofdknelpunt. Op pagina 10 van haar rapport staat:

"*De oplossing bij de kruising met de Frans Halsstraat is echter verre van ideaal: de afstand tussen het fietspad en de rijbaan met (tegemoetkomende) bussen is minimaal. Het uitwijken van de achterkant van een bus kan leiden tot (zeer) onveilige situaties*".

Het is opvallend dat de Opinienota met geen woord rept van dit Hoofdknelpunt. In plaats daarvan wordt de indruk gewekt dat de 'Dolhuysbug-route' volstrekt verkeersveilig is. Ook laat het college na te vermelden dat ter plekke niet zal kunnen worden voldaan aan de CROW-norm voor een 2R-fietspad. Er is hier slechts plaats voor een 2R-fietspad van 3,0 m, terwijl de CROW bij 2R-fietspaden 4,0-4,5m adviseert.

Multi Criteria Analyse (MCA)
Het valt op dat de Opinienota een andere versie bevat van de MCA (d.d. 5 januari 2018) dan de rapportage van Witteveen + Bos (d.d. 3 januari 2018). Wij hebben de verschillen in **Bijlage 2** inzichtelijk gemaakt. Het lijkt er sterk op dat men tot op het laatst de waarderingen van de MCA heeft aangepast om de Dolhuysbrug zo gunstig mogelijk te kunnen presenteren.

Het criterium **"Behoud Bolwerken** weegt in de MCA voor slechts 7% mee. In het bijzonder valt op dat de Kennemerbrug-route op het criterium 'Effect op Bolwerken' nauwelijks beter scoort dan de Dolhuysbrug-route (7 om 5 punten!). Je zou mogen verwachten dat de Kennemerbrug-route op dit criterium een 10 scoort, aangezien de Bolwerken dan onaangetast blijven. Het effect van de Dolhuysbrug-route op de Bolwerken vertegenwoordigt daarmee slechts 1,35% van de totaalscore van de MCA (zie voor de toelichting **Bijlage 1**)

Verder stemmen de beschrijvingen in de tekst niet altijd overeen met de uiteindelijke scores in de MCA. Zie bijvoorbeeld het criterium 'sociale veiligheid'.

Conclusie
Uit het bovenstaande volgt dat de 'fietsprognoses' een grote mate van onzekerheid in zich hebben en onvoldoende grondslag kunnen vormen om de noodzaak van de aanleg van de Dolhuysbrug te staven. Daarnaast is de verkeersveiligheid in met name de bocht Kennemerstraat / Frans Halsstraat een groot probleem. Bovendien blijkt er sprake van discutabele waardering in de MCA ten gunste van de Dolhuysbrug-route.

Los van deze punten, en bovenal, betekent de aanleg van de Dolhuysbrug een onaanvaardbare en onomkeerbare aantasting van de historische Bolwerken (groen, recreatie, spelende kinderen, historisch stadsgezicht).

Het noodzakelijke draagvlak voor de aanleg van deze brug ontbreekt. De uitslagen van de petitie 'Dolhuysbrug? Nee!' en de poll van het Haarlems Dagblad spreken wat dat betreft boekdelen (78% van 447 respondenten was tegen de Dolhuysbrug).

Wij vertrouwen erop dat u bij uw beslissing al deze argumenten zorgvuldig zult afwegen. En dan kan er maar één uitslag mogelijk zijn. Dus stem tegen 'Dolhuysbrug'!

Hoogachtend,

Namens Brug te ver Haarlem,

Maarten de Vries

Bijlage:
1. Kanttekeningen bij fietsprognoses
2. Kanttekeningen bij Multi Criteria Analyse

Bijlage 1: Kanttekeningen bij fietsprognoses

In de Opinienota van B&W (2018) wordt met een fietstelling uit 2016 onderbouwd dat dagelijks 9.000 fietsers gebruikmaken van het Rode Loper Noord-traject.[1] In de Opinienota wordt ook gemeld, dat volgens een prognostisch model in 2030 het aantal fietsers 19.100 zal bedragen.[1] Dit houdt in dat op het Rode Loper-traject **de verwachte toename in de komende 12 jaar 113 procent** bedraagt, oftewel 9,5 procent per jaar.

Geen onderbouwing van de groeiprognose

Omdat deze groei niet verder wordt toegelicht, heeft *Brug te Ver Haarlem* de gemeente Haarlem gevraagd inzage te verstrekken in de onderbouwing van de prognose. Tot op heden heeft de gemeente deze inzage echter niet verstrekt. Wel werd het rapport ´Verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.3´ verstrekt.[2] Dit rapport is van 3 oktober 2017 en is gebruikt als uitgangspunt bij de modelberekening van de groeiprognose. Uit dit rapport valt echter geen onderbouwing van de groeiprognose af te leiden. Verder werden grafische weergaven van mogelijke verkeersstromen in 2030 verstrekt. Ook op basis hiervan kan de prognose niet worden getoetst.

Ter referentie:

(1) In de populaire fietsstad Amsterdam is de laatste 30 jaar de toename in fietsverkeer 36 procent geweest (1.2% per jaar; **14.2% in 12 jaar**), waarbij de grootste toename tussen 1985 en 1995 was.[3]

(2) Landelijk is de groei de laatste tien jaar 11 procent (1.1% per jaar; **13,2% in 12 jaar**).[4,5]

(3) Het fietsverkeer naar de twintig grote stations is de laatste tien jaar met 7 procent toegenomen (0.7% per jaar; **8.4% in 12 jaar**).

De grote discrepantie tussen Amsterdamse, landelijke en naar/van station-cijfers (range 8.4%-14.2% in 12 jaar) en de prognose (113% in 12 jaar) is opvallend.

Fietsprognoses geven vaak geen betrouwbaar beeld

In het in september 2017 verschenen artikel over verkeersmodellen, waaraan ook Goudappel Coffeng heeft meegewerkt, wordt opgemerkt dat verkeersmodellen vaak geen betrouwbaar beeld geven van fietsprognoses.[6]

Omdat een rapportage bij de modelberekeningen van Goudappel Coffeng niet beschikbaar is, is het lastig om specifiek aan te geven hoe betrouwbaar de toegepaste berekeningen zijn. We weten niet welke aannames en uitgangspunten achter het model zitten. In algemene zin geldt wel, dat kritisch moet worden gekeken naar de betrouwbaarheid van een model(berekening), indien deze leidt tot een onwaarschijnlijke, verrassende of opvallende uitslag.

In algemene zin geldt voorts, dat de aanname van een groei **van meer dan 113 procent** van het huidige aantal fietsbewegingen opvallend hoog is. Het is niet bekend of de groeiprognose van 113 procent aanleiding is geweest voor een kritische beschouwing van het verkeersmodel en/of de modelberekeningen die deze groei voorspellen.

Verklaringen voor opvallende groei

In de opinienota worden als verklaringen voor de opvallende groei genoemd: “de introductie van de elektrische fiets, de toename van reizigersverkeer via het stationsgebied als OV- knooppunt en de toekomstige groei van het inwoneraantal in en rond Haarlem.”

Wat betreft de eerste verklaring (elektrische fiets): in algemene toekomstverkenningen het CPB/PBL wordt in het hoogste scenario uitgegaan van een totale groei van de personenmobiliteit (langzaam vervoer) van zo’n 20 procent in de Randstad in 2030, <u>onder andere</u> als gevolg van de opkomst van de elektrische fiets. In het Verkeersmodel van Goudappel Coffeng wordt uitgegaan van een groei

van **het fietsverkeer in Haarlem van 5,7-8,3 procent** over een periode van zestien jaar (2014-2030).[2]

Over de toename van het reizigersverkeer via het stationsgebied Haarlem zijn ons geen prognosecijfers bekend. De toename van het fietsverkeer over de afgelopen tien jaar voor de twintig grote treinstations was gemiddeld 0.7 procent per jaar.[4,5] Extrapolatie van dit percentage naar 2030 moet met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd (**8.4% groei in 2030**).

Wat betreft de derde verklaring (groei van het inwoneraantal) geldt, dat voor heel Haarlem een bevolkingsgroei van zo'n **10 procent** geprognotiseerd is (2017-2030).[7] In het Verkeersmodel van Goudappel Coffeng wordt uitgegaan van een groei van het inwoneraantal van Haarlem van 6-14 procent over een periode van 16 jaar (2014-2030), hetgeen vergelijkbaar is.[2]

Al met al zal dus sprake moeten zijn van een *extreme* groei van het fietsverkeer op deze corridor om tot een meer dan verdubbeling (113%) van het huidige aantal fietsbewegingen te komen.

Landelijk

Uit de recente publicaties van het Kenniscentrum Mobiliteit blijkt dat de laatste tien jaar het fietsverkeer met 11 procent is toegenomen (gemiddeld **1.1% per jaar**).[4,5] Na een sterke groei tussen 1970 en 2000 stagneert de groei over de gehele linie.[8] Dit is een landelijk gemiddelde en daardoor mogelijk minder goed te generaliseren naar de Haarlemse situatie.

Steden

Recent is door Harms (kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) beschreven, dat in fietssteden zoals Amsterdam het fietsgebruik is gestegen.[3] Over een periode van dertig jaar (1985-2015) is voor wat betreft het aantal verplaatsingen binnen Amsterdam het fietsgebruik met 36 procent toegenomen (**36% in dertig jaar = 1,2 % per jaar)** terwijl het auto- en ov-gebruik zowel absoluut als relatief zijn gedaald.

Station

Relevanter voor de Rode Loper Noord is het fietsverkeer naar en van het station. Recent onderzoek toont aan, dat bij de Top-20 NS-stations (qua omvang) er een lineaire toename is van fietsverkeer van 7 procent per tien jaar (0.7% per jaar).[4,5]

Referenties

1. Kamphuis, P. Opinienota. Keuze tracé fietsroute Dolhuysbrug versus opwaarderen bestaande fietsroute Kennemerbrug. *2018/4288* (2018).
2. Projectteam Goudappel Coffeng Frank Aarnink, Arnout Kwant en Jelmer Herder. Verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.3 - Actualisatie verkeersmodel. *HMR361/Hdj/4211.01* (2017).
3. Lucas Harms. Weblog Sterke groei van het fietsgebruik.
4. Peter Jorritsma. Mobiliteitsbeeld 2016 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM. (2016).
5. P. Jorritsma. Mobiliteitsbeeld 2017 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM. (2017).
6. NETTIE BAKKER. Hoogste tijd voor nieuwe generatie (fiets)verkeersmodellen. *Fiets 4 Sept. 2017*
7. Website vermelding. https://haarlem.buurtmonitor.nl/jive/jivereportcontents.ashx?report=bevolking.
8. Marco te Brömmelstroet. Nederland is het ultieme living lab voor de fiets. *Httpsruimtevolknl20160315nederland--Het-Ultieme-Living-Lab-Voor--Fiets* (2017).

Bijlage 2: Multicriteria-analyse: Dolhuysbrug- versus Kennemerbrugvariant

---

Bij de overlegmomenten met de gemeente en externe consultants (Witteveen + Bos) over onder meer de multicriteria-analyse (MCA), is frequent de term *fotofinish* gevallen. Dit zien we terug in de totaalscores.[1] In algemene zin valt verder op, dat er twee verschillend gedateerde en inhoudelijk verschillende versies van de MCA zijn bijgevoegd. De meest recente analyse van 5 januari 2018 is onderdeel van de Opnienota. Daarin valt een aantal zaken ons specifiek op:

1. ***Effect op de Bolwerken*:** We zijn geschokt dat door de analyse het criterium **"Behoud Bolwerken"** in feite teruggebracht wordt tot een kil rekenpercentage: het telt voor **slechts 7%** van de maximaal te behalen score per variant.

Maar nog opvallender is dat de Kennemerbrug-variant een zeven scoort (gewogen score 140) en de Dolhuysbrug-variant een vijf (gewogen score 100). Je zou verwachten dat de Kennemerbrug-route op dit criterium een tien scoort (gewogen score 200), aangezien de Bolwerken dan immers volledig onaangetast blijven. Dit geringe verschil, slechts 40 punten in het voordeel van de Kennemerbrug-variant, is opvallend. **Het effect van de Dolhuysbrug op de Bolwerken vertegenwoordigt dus slechts 1,35% van de totaalscore[2].**

2. ***Gelijksoortige criteria***: Een aantal criteria behelst min of meer hetzelfde: 'tijd', 'afstand', 'doorstroming' en 'voorkomen verliestijd'. Deze vier criteria scoren allemaal gelijk (steeds één punt meer voor de Dolhuysbrug-variant), waarna het gewogen verschil in totaal **40 punten** is.

---

[1] totaalscores: W&B (3 januari) D 2030 vs. K 1975; Opinienota (5 januari) D 2065 vs. K 1975.
[2] totaalscore beide versies: (2065 + 1975) = 3950, verschil invloed op de Bolwerken = 40; dus 1,35%).

3. ***Last minute wijzigingen***: In de MCA van 5 januari zijn t.o.v. 3 januari twee gewogen scores van de Dolhuysbrug-variant verhoogd: **5 punten** extra voor *Eenduidigheid* en **30 punten** extra voor *Investering/Exploitatie* (score verhoogd van 5 naar 6).
Onduidelijk is wat de rechtvaardiging is voor de verhoging van de scores voor *Investering/Exploitatie* van de Dolhuysbrug-variant. De gemeentelijke investering bij de Dolhuysbrug-variant bedraagt naar schatting € 1.910.000, voor de Kennemerbrug-variant is dat naar schatting € 1.200.000. (Opinienota B&W). De Dolhuysbrug-variant vergt dus 1,6 keer zoveel gemeentelijk budget (8 punten : 5 punten = 1,6), maar de Kennemerbrug-variant wordt op dit criterium slechts 1,33 keer beter gewaardeerd (8 punten : 6 punten = 1,33).

Daarbij zijn de **totale geschatte maatschappelijke kosten** van de Dolhuysbrug-variant € 3.250.000, terwijl deze voor de Kennemerbrug-variant € 1.500.000 bedragen (factor 2,2). Bij het maken van een keuze zouden de maatschappelijke kosten leidend moeten zijn, aangezien dit de kosten zijn die de gemeenschap daadwerkelijk (gemeente *en* provincie) betaalt.

4. ***Verkeersveiligheid****:* zonder inhoudelijk op dit punt in te gaan, valt op dat de Opinienota (5.1.1) stelt dat de verkeersveiligheid op beide tracés gelijkwaardig is. In de toelichting (zowel in de nota als in de rapportage) wordt gesteld, dat beide varianten veilig in te richten zijn. In de MCA scoren ze echter behoorlijk verschillend: opvallend is dat de gewogen Dolhuysbrug-variant-score **35 punten** hoger is (240 vs. 205).

Eén aanvullende opmerking bij dit onderwerp: CROW (dec. 2017) stelt, dat éénrichtingsfietspaden op het punt van verkeersveiligheid *altijd* de voorkeur hebben boven tweerichtingsfietspaden.

5. ***Sociale veiligheid***: In de toelichting (4.2.6) stelt Witteveen + Bos: ‘De sociale veiligheid in de Kennemerbrug-variant schatten wij iets hoger in’. In de scores komt dit echter niet tot uiting, beide varianten scoren een zeven bij een wegingsfactor van 15.

"Effect op Bolwerk":
- telt mee voor slechts 7% van totaalscore
(gewogen score maximaal 200 op totaalscore 2950)
- verschil tussen varianten is slechts 1.35% van totaalscore
(gewogen score 140 - 100 / 2950 = 1.3%)

Witteveen + Bos

Multicriteria Analyse afweging fietsverbinding Dolhuysbrug / Kennemerbrug 5 jan 2018

	Omschrijving	Wegingsfactor	Maxx punten	DOLHUYSBRUG Waardering	DOLHUYSBRUG Resultaat	KENNEMERBRUG Waardering	KENNEMERBRUG Resultaat
1.	**Directheid**						
	Afstand	10	10	8	80	7	70
	Tijd	10	10	8	80	7	70
	Kostenbesparing fietser	5	10	8	40	6	30
		25			**200**		**170**
2.	**Veiligheid**						
	Fietsongevallen enkelzijdig	5	10	7	35	6	30
	Fietsongevallen met overige deelnemers	5	10	7	35	6	30
	Tegemoetkomend verkeer	5	10	3	15	4	20
	Achteropkomend verkeer	5	10	7	35	6	30
	Herkenbaarheid route	5	10	8	40	7	35
	Eenduidigheid	5	10	8	40	6	30
	Raakvlakken parkeren / laden lossen	5	10	8	40	6	30
		35			**240**		**205**
3.	**Doorstroming**						
	Doorstroming fiets	15	10	8	120	7	105
	Doorstroming overig verkeer	15	10	8	120	6	90
		30			**240**		**195**
4	**Ruimtelijke inpassing**						
	effect op Bolwerken	20	10	5	100	7	140
	Instandhouden (monumentaal) groen	20	10	6	120	7	140
		40			**220**		**280**
5.	**Comfort**						
	Voorkomen verliestijd	5	10	8	40	7	35
	Bochtigheid	10	10	9	90	6	60
	Verschillen in verharding	5	10	6	30	7	35
		20			**160**		**130**
6.	**Aantrekkelijkheid**						
	Sociale veiligheid fietser	15	10	7	105	7	105
	Ervaren van verkeershinder	15	10	8	120	6	90
	Aantrekkelijkheid route voor de fietser	15	10	8	120	6	90
		45			**345**		**285**
5.	**Investering**						
	Omvang Investering/exploitatie	30	10	6	180	8	240
		30			**180**		**240**
6.	**Maatschappelijk**						
	Draagvlak	20	10	6	120	8	160
	Toekomstbestendigheid	30	10	8	240	5	150
	Bereikbaarheid winkelgebieden	20	10	6	120	8	160
		70			**480**		**470**
		295			**2065**		**1975**
					DOLHUYSBRUG		KENNEMERBRUG

CROW 2017
tweerichtings- (Dolhuysvariant) zorgt voor MEER ongevallen dan eenrichtings-fietspad

4 criteria
over nagenoeg hetzelfde

"Sociale veiligheid
Kennemerbrugvariant schatten wij echter iets hoger in"
Opvallend: score is gelijk

5 punten hoger dan
3 januari
- "beide varianten veilig in te richten"
toch
opvallend verschil van 35 punten

30 punten
hoger dan
3 januari 2018

35 punten hoger dan rapportage
Witteveen&Bos 3 januari (was 2030)

70% van
max. score

67% van
max. score