

Onderwerp Keuze tracé fietsroute Dolhuysbrug versus opwaarderen bestaande fietsroute Kennemerbrug	
Nummer	2018/4288
Portefeuillehouder	Sikkema, C.Y.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Kamphuis, P.
Telefoonnummer - email	06 – 4268 0886, pkamphuis@haarlem.nl
Kernvraag aan de commissie	Op 28 september 2017 heeft de raad het voorbereidingskrediet besproken voor het uitwerken van het Definitief Ontwerp van het tracé Dolhuysbrug inclusief de herinrichting van de Kennemerstraat. Door de raad is een amendement aangenomen waarin besloten wordt om naast de uitwerking van de mogelijke oplossingen en knelpunten van het tracé Dolhuysbrug alsnog tenminste één andere variant volwaardig uit te werken, indien de Dolhuysbrug niet gekozen wordt. Verder moet er een fietsveilige oversteek op de kruising Schoterweg en Kennemerstraat uitgewerkt worden, waaronder de optie om de oversteek noordelijker te leggen. Helder wordt dat niets doen geen optie is. Uit de vergelijking van tracés uit 2013 blijkt dat het opwaarderen van de bestaande route via de Kennemerbrug het meest in aanmerking komt als alternatief voor het tracé Dolhuysbrug. Het college stuurt de analyse en nota ter bespreking naar de commissie beheer.
Behandelveorstel voor de commissie	Het college stuurt de opinienota ter bespreking naar de commissie Beheer.
Relevante eerdere besluiten	Raadsstuk Beschikbaar stellen voorbereidingskrediet Dolhuysbrug en herinrichting Kennemerstraat
Besluit college d.d 23 januari 2018	1. het college stelt de opinienota aan de commissie vast. de secretaris, de burgemeester,

1. Samenvatting

De fietsroute tussen Haarlem Noord en het Centrum tussen het Kennemerplein en de Kleverlaan heeft in de huidige situatie haar maximale capaciteit bereikt met circa 9.000 fietsbewegingen per etmaal. Volgens de prognose neemt het fietsverkeer toe tot circa 19.100 fietsbewegingen in 2030. Daarmee ontstaan er op korte termijn verkeersonveilige situaties en nemen de wachttijden in de spits voor het fietsverkeer toe en is niets doen op dit tracé geen optie.

Naast het tracé Dolhuysbrug is het opwaarderen van de bestaande fietsroute via Kennemerplein, Kennemerbrug, Frans Halsplein en Schoterweg uitgewerkt waarbij de route vanuit Noord naar het centrum via de Frans Halsstraat loopt.

In de integrale afweging op alle relevante punten ontstaat er cijfermatig een voorkeur voor het tracé via de Dolhuysbrug. De Dolhuysbrug scoort beter op directheid, veiligheid, doorstroming, comfort en aantrekkelijkheid. Voor de Dolhuysbrug hoeven geen bomen op de Bolwerken gekapt te worden en het tracé past grotendeels binnen het ruimtebeslag van de bestaande verharding op de Bolwerken.

De Kennemerbrug scoort beter op de ruimtelijke inpassing en de initiële netto investering (Kennemerbrug € 1.200.000 versus € 1.910.000 bij de Dolhuysbrug). Bij de gewogen, maatschappelijke effecten scoort de Kennemerbrug beter op het draagvlak bij de omgeving en brengt meer fietsers beter in contact met de winkelzone in de Generaal Cronjéstraat. Bij de route Kennemerbrug worden twee niet monumentale platanen op het Frans Halsplein gekapt en herplant en verdwijnt de laad- en losstrook op de Schoterweg ter hoogte van de Cronjé.

De toekomstbestendigheid van het tracé Dolhuysbrug is in het eindoordeel van doorslaggevend belang omdat de Dolhuysbrug alle verkeersmodaliteiten tot 2030 en daarna kan faciliteren door de spreiding van de verkeersstromen en verkeersmodaliteiten in het gebied zonder dat daarbij de noodzaak ontstaat om ook de bestaande route over de Kennemerbrug op te waarderen. De intensiteit van het fietsverkeer over de bestaande route Kennemerbrug neemt bij het tracé Dolhuysbrug sterk af ten opzichte van de huidige situatie zodat in principe geen ruimtelijke maatregelen op dit tracé vanuit de toekomstige verkeersintensiteiten noodzakelijk zijn, uitgezonderd het wegwerken van achterstallig onderhoud. Bij het opwaarderen van het bestaande tracé is de initiële investering € 710.000 lager maar wordt rond 2023 de maximale capaciteit bereikt. Dit vraagt om aanvullende maatregelen zoals bijvoorbeeld het alsnog realiseren van de Dolhuysbrug.

Wordt eerst het bestaande tracé Kennemerbrug opgewaardeerd en vervolgens rond 2023 alsnog het Dolhuysbrug tracé gerealiseerd dan bedraagt de netto investering van de combinatie van het opwaarderen van het Kennemerbrug tracé (€ 1.200.000) en het alsnog realiseren van het Dolhuysbrug tracé (€ 1.910.000) totaal netto € 3.110.000, prijspeil 2018.

Wordt gekozen voor het tracé Dolhuysbrug dan bedraagt de netto, gemeentelijke investering € 1.910.000 exclusief het eventueel wegwerken van het achterstallig onderhoud op het tracé Kennemerbrug.

Het vergelijk van de tracés omvat alle maatregelen die noodzakelijk zijn om het fietsverkeer optimaal, toekomstgericht te faciliteren inclusief de ruimtelijke maatregelen op de tracés in

relatie tot de overige verkeersmodaliteiten zoals voetganger, auto en OV. Het omvat niet de volledige herinrichting van het gebied van gevel tot gevel waar de tracés onderdeel van uitmaken waaronder het Frans Halsplein, etc. Alleen de Kennemerstraat tussen Schotersingel en de Frans Halsstraat wordt van gevel tot gevel vernieuwd in het geval van het tracé Dolhuysbrug.

In het vervolgtraject wordt het definitief gekozen tracé verder uitgewerkt waaronder het gedetailleerd ruimte ontwerp van de Dolhuysbrug inclusief advies van de Rijksdienst van het cultureel erfgoed in het geval van het Dolhuysbrug tracé.

2. Inleiding

Volgens het algemeen verkeersmodel van de Gemeente Haarlem neemt het fietsverkeer tussen het centrum en Haarlem Noord sterk toe in de periode 2018 – 2030 van circa 9.000 fietsbewegingen per etmaal in 2016 naar circa 19.100 in 2030. Deze groeiprognose is onlangs bevestigd in het onderzoek naar de beide tracés en wordt verklaard door 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. De huidige route voor het fietsverkeer via het Kennemerplein, de Kennemerbrug en de Schoterweg kent een maximale capaciteit van circa 8.000 fietsbewegingen. De fietscapaciteit op de route tussen het Kennemerplein en de Kleverlaan moet dus uitgebreid worden. Niets doen is geen optie!

Op 28 september 2017 heeft de raad het voorbereidingskrediet besproken voor het uitwerken van het Definitief Ontwerp van het tracé Dolhuysbrug inclusief de herinrichting van de Kennemerstraat. Door de raad is een amendement aangenomen waarin besloten wordt om naast de uitwerking van de mogelijke oplossingen en knelpunten van het tracé Dolhuysbrug alsnog tenminste één andere variant volwaardig uit te werken, indien de Dolhuysbrug niet gekozen wordt. Verder moet er een fietsveilige oversteek op de kruising Schoterweg en Kennemerstraat uitgewerkt worden, waaronder de optie om de oversteek noordelijker te leggen.

Uit de vergelijking van tracés uit 2013 blijkt dat het opwaarderen van de bestaande route via de Kennemerbrug het meest in aanmerking komt als alternatief voor het tracé Dolhuysbrug.

3. Kernvraag aan de commissie

Het college vraagt de commissie zijn voorkeur uit te spreken voor een van de volgende alternatieven voor de fietsroute tussen het centrum en Haarlem Noord:

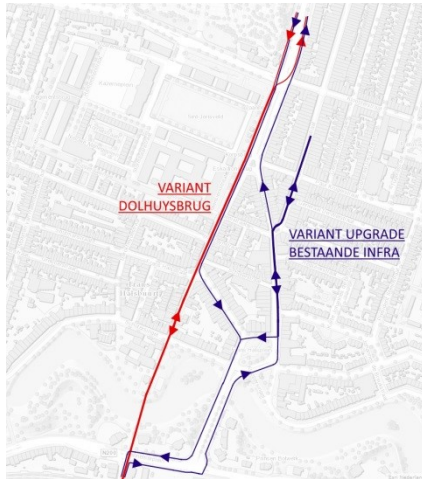
- a. Het tracé Dolhuysbrug/Kennemerstraat
- b. Het opwaarderen van het bestaande tracé Kennemerbrug/Schoterweg.

Ad a:

Het tracé Dolhuysbrug/Kennemerstraat omvat het in een rechte lijn doortrekken van de Rode Loper Noord vice versa vanaf de Kruisstraat vanuit het centrum, via een nieuwe fiets- voetgangersbrug over de Bolwerken, langs het museum Dolhuys via de Kennemerstraat en Schoterweg aansluitend op de Rijksstraatweg.

Ad b:

De bestaande route over de Kennemerbrug loopt vanuit het centrum via het Kennemerplein, de Kennemerbrug, Frans Halsplein, Schoterweg aansluitend op de Rijksweg. Komend vanuit Noord loopt de bestaande route via de Schoterweg, de Kennemerstraat, Frans Halsstraat, Frans Halsplein, Kennemerbrug, Kennemerplein en aansluitend via de Kruisweg.



De vraag vanuit de raad omvat een analyse van de mogelijkheden en knelpunten van de verschillende tracés. Dit leidt tot een globaal VO (Voorlopig Ontwerp) per tracé met daarin een aantal knelpunten uitgewerkt maar niet tot een gedetailleerd, integraal ontwerp van de tracés. Zo is voor de Dolhuysbrug wel een analyse gemaakt hoe de brug binnen de Bolwerken ruimtelijk uitgevoerd kan worden zonder bomen te kappen maar is nog geen feitelijk ontwerp gemaakt. Dat gebeurt in een vervolgfase in het geval de keuze gemaakt wordt voor het tracé Dolhuysbrug.

4. Overeenkomsten en verschillen

Om te komen tot een afweging tussen beide tracés worden deze aan de volgende criteria getoetst:

- Directheid (mate waarin de route snel de fietser van punt A naar punt B brengt)
- Veiligheid
- Doorstroming (fietser en overige verkeersdeelnemers)
- Ruimtelijke inpassing
- (Fiets)comfort
- Aantrekkelijkheid fietsroute
- Investering
- Toekomstgerichtheid
- Maatschappelijke aspecten

Eerst worden de overeenkomsten tussen beide varianten benoemd en daarna de verschillen.

Daarna een toelichting over de verschillen per aspect. Tenslotte worden de verschillen binnen de criteria worden per tracé gewogen in een multicriteria-analyse (MCA). Daarbij krijgt elk aspect een wegingsfactor in het totaal en een waardering in de vorm van een cijfer.

Basis voor de indeling van aspecten en de multicriteria-analyse is de “Ontwerpwijzer Fietsverkeer 1” van de stichting CROW, aangevuld met een aantal specifieke locatie gebonden thema’s.

5.1 Overeenkomsten tussen de tracés

5.1.1 Verkeersveiligheid

Beide tracés zijn in verkeerstechnische zin veilig in te richten inclusief de oversteek op de kruising Schoterweg en Kennemerstraat.

5.1.2. Knelpunt kruising Frans Halsstraat en Kennemerweg.

Voor beide tracés geldt dat de beschikbare ruimte op de kruising Frans Halsstraat en Kennemerweg nadrukkelijk aandacht vraagt. De beschikbare ruimte tussen de gevelwanden aan weerszijden van de straat is in strikte zin te beperkt om de verschillende verkeersstromen ruimtelijk optimaal te faciliteren. Vanuit de noodzakelijke wegbreedte vanwege een HOV-route blijft er een minimale ruimte over voor het verkeersveilig inpassen van de fietsroutes en voetgangers in beide varianten.

5.2 Verschillen tussen de tracés

5.2.1. Directheid fietsroute

Het tracé Dolhuysbrug bestaat uit een directe verbinding in één rechte lijn tussen de Kruisstraat en Rijksstraatweg en levert een maximaal rechtstreekse fietsroute. Het bestaande, opgewaardeerde tracé over de Kennemerbrug is qua reistijd gemiddeld 1 minuut langer. Uitgaand van circa 19.100 fietsbewegingen per etmaal in 2030, levert het tracé van de Dolhuysbrug een besparing van 19.100 fietsminuten (318 fietsuren) per werkdag op.

5.2.2. Veiligheid

Het tracé van de Dolhuysbrug is direct, éénduidig en verbindt het Centrum in een rechte lijn met Haarlem Noord. Het ontlast de bestaande verkeersstromen over het Kennemerplein en scheidt de verschillende verkeersmodaliteiten en is daarmee maximaal verkeersveilig.

De oversteek op de kruising Kennemerstraat en Schoterweg (HOV-route) is verkeersveilig in te richten door gebruik te maken van de brede middenberm als opstelplaats voor fietsers. Ook is het een nadrukkelijke optie om de fietsoversteek noordelijker aan te leggen op de kruising Kleverlaan en Kennemerstraat. Deze oversteek kan gerealiseerd worden via de bestaande verkeerslichten zonder een toename van de wachttijden door de verkeerslichten voor al het voetgangers- en fietsverkeer tegelijk op groen te zetten zodat de ontruimingstijd van de kruising beperkt wordt. Ook het overig deel van het tracé Dolhuysbrug is in verkeerstechnische zin veilig in te richten.

Ook het opwaarderen van het bestaande tracé over de Kennemerbrug is uitvoerbaar met een veilige inrichting. Dit is mogelijk door de aansluitende routes vanaf de Kennemerbrug in te richten met fietspaden van 250 cm breed, een eenvoudiger inrichting van de bushalte op het Frans Halsplein en het realiseren van een verbreed fietspad in twee richtingen aan een zijde langs de Schoterweg.

Wordt gekozen voor het tracé van de Dolhuysbrug dan neemt de bestaande intensiteit van het fietsverkeer op de bestaande route Kennemerbrug sterk af en hoeft het bestaande tracé Kennemerbrug vanuit de intensiteit van het fietsverkeer niet aangepast te worden. Bij de keuze voor de Dolhuysbrug is het te overwegen om ook in het bestaande tracé een beperkt aantal verbeteringen uit te voeren, waaronder het aanpassen van de verkeers- onveilige situatie ter plaatse van de overgang van het fietspad achter de bushalte op het Frans Halsplein naar het fietspad richting de Schoterweg. Ook dient het achterstallige onderhoud op de Kennemerbrug opgelost te worden. Dit laatste vindt medio 2018 plaats waarbij de brug opnieuw toekomstgericht ingedeeld wordt en afgestemd op fietspaden van 250 cm breed aan weerszijden van de brug. Deze activiteiten vallen overigens verder buiten de scope van deze vergelijking.

5.2.3. Doorstroming

Het tracé Dolhuysbrug kent een betere doorstroming. Bij het tracé Kennemerbrug kruist het fietsverkeer richting Noord op het Kennemerplein naar de Kennemerbrug de HOV-route. Bij het tracé Dolhuysbrug is dit niet het geval en dit verbetert de doorstroming op de HOV-route.

Het tracé Dolhuysbrug scheidt de verschillende verkeersmodaliteiten en zorgt voor een betere verspreiding van het verkeer in de Frans Halsbuurt en rond het Kennemerplein. Nadeel is dat het fietsverkeer vanuit het Centrum de HOV-route kruist op de Schoterweg tussen de Frans Halsstraat en Kleverlaan. Dit kan veilig opgelost worden zonder extra vertraging op het HOV-traject.

5.2.4. Ruimtelijke inpassing

In de onlangs vastgestelde Structuurvisie Openbare Ruimte is in het afwegingskader een prioritering van belangen opgenomen met op 1. de voetganger, op 2. de fiets, op 3. het OV en op 4. de auto. Dit betekent dat er bij het bepalen van de beschikbare ruimte voor verbreding van fietspaden nadrukkelijk gekeken moet worden naar de gewenste ruimte voor voetgangers.

Het tracé Dolhuysbrug vraagt ruimtelijk gezien om het inpassen van de fietsroute in de Bolwerken inclusief de Dolhuysbrug. Het karakter van dit deel van de Bolwerken wordt hierdoor wezenlijk beïnvloed. De Bolwerken zijn Beschermd Stadsgezicht maar kennen in formele zin niet de status van een (Rijks)monument.

Het oorspronkelijk karakter van de Bolwerken bestaat uit een parkzone aan beide zijden van het water met de Kennemerbrug als hoofdverbinding tussen centrum en Haarlem Noord. Door het toevoegen van de Dolhuysbrug wordt de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur uit het verleden vanuit cultuur-historisch oogpunt negatief beïnvloed.

Wordt gekozen voor het tracé Dolhuysbrug dan dient de Dolhuysbrug zelf terughoudend en passend bij de klassieke uitstraling van de Bolwerken vorm gegeven te worden en stedenbouwkundig niet te concurreren met de hoofdontsluiting via de Kennemerbrug. Een referentiekader voor de brug is eventueel de Sackler Crossing in de Royal Botanic Kew

Gardens in Londen van de architect John Pawson (zie rapport Afweging fietsverbinding Dolhuysbrug in de bijlage).

In het vervoltraject wordt het definitief gekozen tracé verder uitgewerkt waaronder het gedetailleerd ruimte ontwerp van de Dolhuysbrug inclusief advies van de Rijksdienst van het cultureel erfgoed in het geval van het Dolhuysbrug tracé.

De bestrating binnen de Bolwerken bestaat uit half open verharding voor de wandelpaden en klinkerbestrating voor het overig verkeer. Het tracé van de Dolhuysbrug vraagt om een minimale toevoeging van klinkerbestrating en kan grotendeels binnen de bestaande klinkerbestrating ingepast worden. Het voetpad vanaf de brug naast het Dolhuys kan in half verharding uitgevoerd worden passend bij de bestaande voetgangerspaden binnen het Bolwerk. Binnen de Bolwerken worden de fietspaden in klinkerbestrating uitgevoerd.

In de Kennemerstraat is het tracé Dolhuysbrug inpasbaar waarbij er minimaal drie en maximaal dertien parkeerplaatsen verdwijnen.

Bij het opwaarderen van het bestaande tracé ontstaat een aandachtspunt in de bocht van de Schoterweg tussen de Regulierstraat en de Kennemerstraat. De beschikbare bruto breedte tussen de gevels van de woningen aan weerszijden van de weg is minimaal. Tevens dient de opstelstrook voor het laden en lossen in de Schoterweg nabij de Cronjéstraat gedeeltelijk met het trottoir gecombineerd te worden of te vervallen. Verder is er in de bocht van de Schoterweg minder opstelruimte beschikbaar voor de uitstalling van de winkeliers op het trottoir. Op het Frans Halsplein dienen twee platanen voor de voormalige bioscoop te worden gekapt en herplant. Deze bomen hebben geen monumentale status. Tussen het Kennemerplein en de Kennemerbrug vervallen zes parkeerplaatsen.

Tussen Cronjéstraat en het station ligt een drukke voetgangersroute die momenteel te smal is. Dit zou integraal meegenomen moeten worden in een herinrichting. Ruimte voor verbreding van fietspaden moet in principe gevonden worden in het weghalen van parkeerplaatsen (of een overbodige bushalte) en niet in het versmallen van stoepen. Dit betekent herprofilering van de Frans Halsstraat, Frans Halsplein en Schoterweg tot aan Cronjé.

Het tracé Dolhuysbrug beïnvloedt de status van de Bolwerken maar is toekomstbestendig tot 2030 en later. Het opwaarderen van het bestaande tracé beïnvloedt de Bolwerken niet maar vraagt na 2023 om aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bijvoorbeeld het alsnog aanleggen van de Dolhuysbrug.

5.2.5. Monumentaal Groen.

Uitvoering van het tracé Dolhuysbrug kan zonder dat er bomen gekapt hoeven te worden. Wel vraagt deze variant een hogere investering dan in eerdere ramingen omdat het voetpad van de brug separaat om een boom gelegd wordt bij de aanlanding van de brug naast het Dolhuys. De brug wordt ter plaatse van het Bolwerk en het Dolhuys vrijdragend doorgetrokken om de wortelkluiten van de (monumentale) bomen te ontzien. In het vervolgproces dient aanvullend een BEA (Bomen Effect Analyse) uitgevoerd te worden.

Bij een zeer recente inventarisatie is gebleken dat een monumentale kastanje, die naast de aanlanding van de Dolhuysbrug (naast het Dolhuys) staat aangetast is door de Kastanje Bloedingsziekte en nog een verwachte levensduur van vijf tot maximaal tien jaar heeft. Bij de

uitwerking van de plannen blijft deze boom – tegen meerkosten- behouden. Wel worden twee onderste takken ingekort om de fietsers en voetgangers vrije doorgang te geven.

In het geval van het opwaarderen van de bestaande route dienen twee platanen op het Frans Halsplein gekapt en herplant te worden.

5.2.6. Comfort.

Op het tracé Dolhuysbrug is het fietscomfort maximaal. De route gaat in een rechte lijn, is helder, overzichtelijk en verkort de reistijd. Richting Noord kruist de fietsroute het HOV-tracé op de Kennemerstraat. Deze oversteek is verkeerstechnisch en qua veiligheid goed oplosbaar en leidt niet tot vertraging voor het HOV. Op delen van het tracé is sprake van fietsverkeer in twee richtingen waarbij het aandeel van tegenliggers verkeer tijdens de ochtend- en avondspits beperkt is.

Bij het opwaarderen van het bestaande tracé is de route minder overzichtelijk en kent meer overgangen in materialisering en wegprofiel. Wel is er minder tegemoetkomend verkeer.

5.2.7. Aantrekkelijkheid.

De sociale veiligheid van het tracé Dolhuysbrug scoort beter doordat er meer overzicht is en minder hinder voor de fietser. Over het tracé Dolhuysbrug moet de fietser wel circa 75 meter door het park naast het museum Dolhuys, wat 's avonds en 's nachts een gevoel van onveiligheid kan oproepen. In het geval van het tracé Kennemerbrug is de route minder overzichtelijk maar voert meer door bewoond gebied.

5.2.8. Toekomstbestendigheid

Op dit moment zijn er een kleine 9.000 fietsbewegingen per etmaal op de bestaande route (verkeerstelling 2016). In het algemeen verkeersmodel van de gemeente Haarlem wordt een toename tot 19.100 fietsbewegingen verwacht in 2030. Deze sterke toename ontstaat onder invloed van de elektrische fiets en daarbij neemt de gemiddelde reisafstand per fiets toe zodat er een groter donorgebied qua fietsverkeer ontstaat. Daarnaast neemt het gebruik van het station als OV-knooppunt sterk toe en door aanvullende woningbouw in Haarlem en regio, neemt het aantal inwoners toe.

Bij het opwaarderen van het tracé Kennemerbrug kan een capaciteit van 15.000 fietsers gefaciliteerd worden waarbij de beschikbare breedte van de Schoterweg tussen het Frans Halsplein en Kennemerweg maatgevend is. De maximale capaciteit schiet te kort voor de prognoses op middellange termijn. De capaciteit van het tracé Kennemerbrug is verder te vergroten door de Schoterweg tussen Frans Halsplein en Kennemerweg autovrij en OV vrij te maken. De kans dat dit in de toekomst realiseerbaar zal zijn is zeer beperkt. Een andere optie is om alsnog uiterlijk 2023 de Dolhuysbrug te realiseren.

Wordt gekozen voor de variant Dolhuysbrug dan kunnen ook hier op zich maximaal circa 15.000 fietsbewegingen per etmaal gefaciliteerd worden over de Dolhuysbrug waarbij de beschikbare breedte tussen de gevels van de Kennemerstraat tussen Schotersingel en Saenredamstraat maatgevend is. Wel ontstaat bij deze variant een betere spreiding van het fietsverkeer in het gebied. Een deel zal via de Kennemerbrug en de Cronjé blijven rijden en

maakt zo in combinatie met de Dolhuysbrug een hogere capaciteit van het fietsverkeer mogelijk tot max 25.000 fietsbewegingen in het gebied zonder de bestaande fietsroute over de Kennemerbrug ingrijpend op te waarderen.

Alleen door het volledig autovrij maken van de Kennemerstraat tussen de Schotersingel en Saenredamstraat kan de capaciteit van het tracé Dolhuysbrug eventueel vergroot worden. De kans dat dit in de toekomst realiseerbaar is lijkt reëel maar op zich voldoet de capaciteit van het tracé Dolhuysbrug zonder deze ingreep tot voorbij 2030.

De capaciteit van het tracé Kennemerbrug wordt in ruimtelijke zin niet bepaald door de Kennemerbrug en is alleen te vergroten door de Schoterweg tussen Frans Halsplein en Kennemerstraat autovrij te maken inclusief OV. De kans dat dit rond 2023 realiseerbaar zal zijn is zeer beperkt.

De toekomstbestendigheid van het tracé Dolhuysbrug is daarmee beter ten opzichte van het opwaarderen van de bestaande route Kennemerbrug.

5.2.9. Investering

De huidige IP reservering bedraagt € 1.500.000 voor de brug (waarvan 50% subsidiabel dus € 750.000 netto investering) en € 500.000 voor de Kennemerstraat, in totaal € 2.000.000.

Het complete tracé via de Dolhuysbrug vraagt conform de laatste raming (Witteveen+Bos) om een investering van € 2.500.000 voor de brug en € 750.000 voor de Kennemerstraat, in totaal € 3.250.000. Plankosten ad € 650.000 zijn niet subsidiabel. Resteert € 2.600.000. Dit kan voor € 500.000 gedekt worden uit een reservering in het regionaal bereikbaarheidsfonds Zuid Kennemerland. Voor het restbedrag van € 2.100.000 is naar verwachting 40% BDU subsidie beschikbaar, totaal € 840.000. Daarmee komt de netto investering van het tracé Dolhuysbrug op € 1.260.000 en inclusief plankosten is dat € 1.910.000 .

Het complete tracé via de Kennemerbrug / Schoterweg vraagt een investering van € 1.500.000, waarvan € 150.000 voor het aanpassen van de Kennemerbrug. Voor dit scenario zijn tot op heden geen middelen gereserveerd. Er is geen subsidie vanuit het Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid Kennemerland toegekend. Wel kan een beroep gedaan worden op de provinciale BDU subsidie, naar verwachting voor 20% over het bruto bedrag, zijnde € 300.000. De netto gemeentelijke investering bedraagt in het geval van het tracé Kennemerbrug € 1.200.000.

Het verschil ten opzichte van het beschikbare bedrag in het IP van € 750.000,- komt doordat Witteveen+Bos in de raming is uitgegaan van realisatie van het gehele tracé, terwijl de IP reservering uitgaat van alleen het onderdeel Dolhuysbrug en Kennemerstraat.

De netto gemeentelijke investering bedraagt bij Dolhuysbrug tracé € 1.910.000 en in het geval van alleen het opwaarderen van het Kennemerbrug tracé € 1.200.000.

Daarbij is het opwaarderen van het tracé Kennemerbrug toekomstbestendig tot 2023 waarna alsnog een aanvullende ruimtelijke ingreep noodzakelijk is. Wordt eerst het bestaande tracé Kennemerbrug opgewaarderd en vervolgens rond 2023 alsnog het Dolhuysbrug tracé gerealiseerd dan bedraagt de gemeentelijke, netto investering voor de combinatie van het

opwaarderen van het Kennemerbrug tracé (€ 1.200.000) en het alsnog realiseren van het Dolhuysbrug tracé (€1.910.000) totaal netto € 3.110.000, prijspeil 2018.

5.2.10. Maatschappelijke aspecten

Het tracé Dolhuysbrug roept maatschappelijke discussie op. Aanwonenden van het tracé Dolhuysbrug vrezen voor meer overlast door passerende fietsers en meer onveilige situaties. In verkeerstechnische zin is het tracé Dolhuysbrug inpasbaar. Wel verdwijnen er minimaal drie en maximaal dertien parkeerplaatsen in de Kennemerstraat.

Het tracé Dolhuysbrug leidt tot een betere en directere ontsluiting van het gebied. Dit kan een bijdrage leveren aan de sociale- en maatschappelijke vitaliteit van de Frans Halsbuurt en het rendement van het project Lelie versterken. Verder is het gebied aantrekkelijk voor jonge gezinnen die dicht bij het Centrum en een OV-knooppunt willen wonen. Tegenover de weerstand tegen de doorsnijding van de Bolwerken en de herinrichting van de Kennemerstraat ontstaat voor circa 19.100 doorgaande fietsers een aantrekkelijker route naar keuze tussen het Centrum en Haarlem-Noord die positief gewaardeerd zal worden.

Bij het opwaarderen van het tracé Kennemerbrug verdwijnen er zes parkeerplaatsen en wordt de omvang van het laden en lossen in de Schoterweg beperkt inclusief de uitstalruimte op het trottoir voor de winkeliers aan de Schoterweg. Dit kan enige maatschappelijke weerstand oproepen.

5.2.11. Communicatie

Bij het uitwerken van deze variantenstudie zijn de wijkraad Frans Halsbuurt en de actiegroep “Een brug te Ver” intensief betrokken. Met de Fietsersbond zijn de resultaten besproken en verwerkt. De Fietsersbond stemt in om klinkerverharding toe te passen in de Bolwerken. Met de Bomenwacht zijn de voorlopige resultaten begin januari 2018 gedeeld en besproken. De Bomenwacht is positief omdat er geen bomen op het Bolwerk gekapt worden maar vindt nadere analyse en bewaking van het bomenbestand essentieel tijdens het verdere ontwerpproces en realisatie in de vorm van een Bomen effect Analyse essentieel. In januari 2018 wordt informatiebijeenkomst georganiseerd voor de omwonenden en belangstellenden.

5.3. Multicriteria-analyse.

In onderstaande multicriteria analyse zijn alle van belang zijnde aspecten gewaardeerd. Na waardering en rekening houdend met een **integrale afweging** komt het tracé Dolhuysbrug als beste naar voren. Het model is gebaseerd op de ‘Ontwerpwijzer Fietsverkeer 1’, aangevuld met enkele specifieke criteria gericht op de concrete situatie. Het model en de afweging zijn door Witteveen+Bos opgesteld. In dit overzicht is rekening gehouden met de beschikbare bijdrage van 5 ton uit het regionaal bereikbaarheidsfonds, en is daarmee accurater dan de bijlage van W+B.

Multicriteria Analyse afweging fietsverbinding Dolhuysbrug / Kennemerbrug 5 jan 2018

	Omschrijving	Wegingsfactor	Maxx punten	DOLHUYSBRUG		KENNEMERBRUG	
				Waardering	Resultaat	Waardering	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.	Investing						
	Omvang Investing/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	

6.0 Conclusie

Volgens de multicriteria-analyse scoren beide tracés bijna gelijkwaardig waarbij er cijfermatig een voorkeur blijkt voor de variant van de Dolhuysbrug.

Voordelen variant Dolhuysbrug:

- Betere toekomstbestendigheid door scheiding verkeersmodaliteiten en verkeersstromen.
- Optimaal faciliteren van 19.100 fietsbewegingen (en meer) per etmaal in 2030.
- Geen noodzaak om gelijktijdig of op termijn de bestaande route Kennemerbrug op te waarderen vanuit de noodzakelijke capaciteit vanwege het fietsverkeer.
- Snelle, comfortabele, directe en veilige route tussen het centrum en Noord.
- Het tracé Dolhuysbrug is uitvoerbaar met instandhouding van alle (monumentale) bomen en een minimale uitbreiding van klinkerverharding in de Bolwerken.

Nadelen variant Dolhuysbrug:

- Gemeentelijke investering na aftrek subsidies € 1.910.000.
- Invloed op het karakter van de Bolwerken.
- Hoofdroute Dolhuysbrug loopt niet direct langs entree Cronjéstraat; Cronjéstraat blijft direct bereikbaar via bestaande fietsroute Kennemerbrug

Voordelen opwaarderen van het bestaande tracé Kennemerbrug/Schoterweg:

- Initiële gemeentelijke investering na aftrek subsidies € 1.200.000.
- Passend in de bestaande stedelijke structuur.
- Maatschappelijk minder omstreden.

Nadelen opwaarderen van het bestaande tracé Kennemerbrug/Schoterweg:

- Suboptimaal faciliteren van maximaal 15.000 fietsbewegingen per etmaal waarmee dit tracé minder toekomstbestendig is. Rond 2023 zijn aanvullende investeringen noodzakelijk, totaal noodzakelijke investering kan oplopen tot € 3.110.000 vanuit de noodzaak tot de aanleg van de Dolhuysbrug rond 2023.
- Langere en meer indirecte route.

De kruising Schoterweg en Kennemerstraat kan in beide tracés verkeersveilig ingericht worden.

7. Vervolg

Na de keuze voor een bepaald tracé medio februari 2018 volgt de uitwerking tot een gedetailleerd ontwerp op basis van het reeds beschikbaar gesteld voorbereidingskrediet ad € 200.000. Na een aanlegbesluit kan medio 2019 met de uitvoering gestart worden

8. Bijlagen

- Bijlage 1: Rapport Witteveen+Bos Afweging fietsverbinding Dolhuysbrug