

Gemeente Haarlem
Offerte



Offerte Fietsver- binding Fuikvaart Haarlem

Onderzoek potentie

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Haarlem

Fietsverbinding Fuikvaart Haarlem

Onderzoek potentie

Datum
Kenmerk
Eerste versie

22 februari 2017
HLM166/Bqt/1346.02

Inhoud	Pagina	
1	Inzicht in potentie fietsverbinding	1
2	Plan van aanpak	2
2.1	Stap 1: Inventarisatie nut en noodzaak	3
2.2	Stap 2: Interviews	4
2.3	Stap 3: Thema's uitwerking	5
2.4	Stap 4: Uitwerking varianten	6
2.5	Stap 5: Rapportage en overleggen	8
3	Praktische zaken	9
3.1	Projectteam	9
3.2	Wat vragen we van u?	10
3.3	Kosten	10
3.4	Algemene voorwaarden	10

1

Inzicht in potentie fietsverbinding

Het gebruik van de (elektrische) fiets is de afgelopen jaren sterk toegenomen, wat kansen biedt voor het fietsgebruik op langere afstanden. Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een visie opgesteld voor een netwerk van hoogwaardige fietsroute tussen de grote kernen in de regio. De realisatie van dit netwerk moet de bereikbaarheid van de regio verbeteren en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto vergroten.

In dit netwerk is een hoogwaardige fietsroute tussen Haarlem en Amsterdam en Haarlem en de Haarlemmermeer van belang. Een kansrijke schakel op deze fietsroute is het tracé tussen het Reinaldapark en de Boerhaavelaan, weergegeven in figuur 1.1. Deze schakel ontbreekt in de huidige situatie in het netwerk. Het fietsverkeer vanuit Haarlem dient de onderdoorgang bij de Ringvaart te nemen, om vervolgens richting het westen te fietsen, zodat de helling voor de brug over de ringvaart genomen kan worden. De ontbrekende schakel komt niet alleen naar voren in het nieuwe MRA visie, maar is al eerder genoemd in het Uitvoeringsprogramma Fiets van de gemeente Haarlem, het Haarlems Verkeer en Vervoerplan (HVVP) en de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR).

Naar de ontbrekende schakel is echter nooit een haalbaarheidsstudie of verkennend onderzoek gedaan. De gemeente heeft Goudappel Coffeng BV daarom gevraagd een haalbaarheidsstudie uit te voeren. In deze offerte beschrijven we de werkzaamheden die hiervoor nodig zijn.



Figuur 1.1: Plangebied met nieuwe potentiële fietsverbinding (in rood)

Plan van aanpak

Om de potentie van de fietsverbinding te onderzoeken, zijn een aantal onderdelen nodig. We stellen voor om hierbij van 'grof' naar 'fijn' te werken. Eerst onderzoeken we het doel van de route door de aansluiting op het fietsroutenetwerk in beeld te brengen en de verbinding te zoeken met Haarlems-, regionaal en provinciaal beleid. Daarna gaan we in gesprek met stakeholders. Ondertussen loopt het bureauwerk gewoon door: er komen immers nieuwe inzichten boven tafel. Het schema in figuur 2.1 is onze richtlijn: in werkelijkheid is het onderzoek iteratief.

In de twee laatste stappen werken we een aantal belangrijke criteria verder uit, waarbij we beginnen met 'omgevingsaspecten' zoals groen en eigendomsrechten. Op basis van alle input stellen we in afstemming met de opdrachtgever een multi-criteria-analyse op. Deze analyse levert ons twee voorkeursvarianten die we uitwerken tot een schetsontwerp met een globale kostenraming.



Figuur 2.1: Plan van aanpak

In de volgende paragrafen is elk onderdeel toegelicht.

2.1 Stap 1: Inventarisatie nut en noodzaak

We beginnen met een eerste verkenning van de nut en noodzaak van de fietsverbinding. Dit pakken we aan drie verschillende onderdelen:

1. Onderzoek beleidsstukken
2. Inpassing verbinding in fietsroutes
3. Potentie fietsroutes

Onderzoek beleidsstukken

Aan de hand van verschillend bestaande beleidsstukken onderbouwen we de bestuurlijke wens en het belang van de fietsverbinding. We gaan in op de eerder genoemde documenten zoals het HVVP, het uitvoeringsprogramma fiets, de SOR en de MRA-visie. Hiermee kunnen we een onderbouwing maken waarom de verbinding past binnen het beleid van de gemeente Haarlem.

Inpassing verbinding in fietsroutes

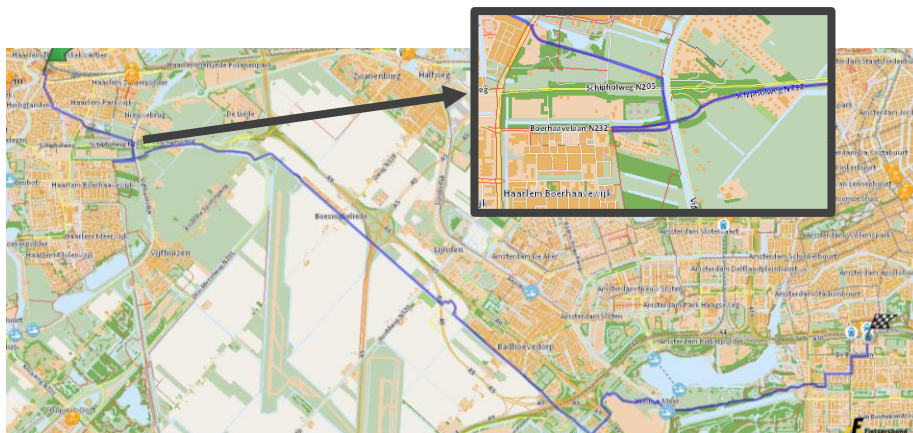
De verbinding is kansrijk voor verschillende fietsroutes. Het gaat hierbij om twee regionale fietsroutes:

- Richting Amsterdam-Zuid/Schiphol
- Richting Haarlemmermeer/Hoofddorp

Naast de regionale fietsroutes biedt de verbinding ook kansen voor het fietsnetwerk binnen de gemeente Haarlem. Het gaat hierbij om de routes tussen:

- Schalkwijk en station Haarlem Spaarnwoude
- Schalkwijk en Haarlem Oost
- Schalkwijk en Haarlem Centrum.

We geven aan welke kansen op elke relatie liggen. Op deze routes bepalen we de reistijdswinst en geven we aan welke doelgroepen er gebruik van zullen maken. In figuur 2.2 is de omrijdbeweging te zien die het fietsverkeer moet maken door het ontbreken van de verbinding.



Figuur 2.2: Huidige route van Haarlem naar Amsterdam-Zuid, in het kader is de huidige route bij de Fuikvaart te zien

Potentie verbinding

Aan de hand van de verplaatsingen tussen verschillende gebieden brengen wij de potentie en mogelijke baten van het opwaarderen van de fietsroute in beeld. De verplaatsingen op deze relatie bepalen we door gebruik te maken van:

- GSM-data;
- OViN-data;

Op basis van GSM-data kunnen wij de werkelijke verplaatsingen tussen bepaalde gebieden bijvoorbeeld Haarlem Centrum en Amsterdam Zuid in beeld brengen. In samenwerking met ons zusterbedrijf DAT.Mobility hebben wij de beschikking over geanonimiseerde telefoondata. De GSM-data is beschikbaar, omdat een vergelijkbaar onderzoek is gedaan voor het MIRT NowA voor de Noordwestkant Amsterdam. Hiervan kunnen we daarom kosteloos gebruik maken. Om te bepalen welke verplaatsingen met de fiets worden gemaakt, kan gebruik worden gemaakt van het Onderzoek naar Verplaatsingen in Nederland (OViN).

Aan de hand van eventuele bestaande tellingen is de potentie van de verbinding te vergelijken met het werkelijk gebruik. In overleg met de gemeente Haarlem stemmen we af of er tellingen op de fietsroutes beschikbaar zijn. Daarnaast gebruiken we de openbare gegevens uit de Nationale Fietstelweek. Op basis van deze gegevens kunnen we inzicht krijgen in de snelheden op de bestaande route en de vertraging bij de kruispunten.

2.2 Stap 2: Interviews

De gesprekken met stakeholders zijn bedoeld om:

- draagvlak voor een nieuwe fietsverbinding te peilen,
- eerste ideeën of knelpunten te benoemen,
- uit de omgeving te horen welke routes zij momenteel gebruiken of wat ze als alternatieve routes gebruiken.

Deze gesprekken zijn waardevol om te horen hoe men de kruispunten met de Schipholweg en Boerhaavelaan (oostelijk van het plangebied) ervaart en of de nieuwe fietsverbinding als oplossing wordt gezien. We gaan uit van vijf interviews en denken daarbij aan de volgende vijf partijen. Wat betreft de interviews is het mogelijk dat u bij één of meerdere gesprekken aanschuift.

- Fietsersbond gemeente Haarlem
- Gebiedsmanagers gemeente Haarlem
 - Cecile Hubers (Haarlem Oost)
 - Arnoud Kuijpers (Haarlem Schalkwijk)
- Wijkraden:
 - Boerhaave
 - Parkwijk-Zuiderpolder
- Sportverenigingen:

- Hockeyclub Saxenburg
- HBSV Brederode
- Provincie Noord-Holland

In overleg met de opdrachtgever bepalen we of dit de relevante stakeholders zijn. Optioneel zou een gesprek met een beleidsmedewerker groen/ecologie/stedenbouwkundig van de gemeente Haarlem ook relevant kunnen zijn.

2.3 Stap 3: Thema's uitwerking

Op basis van de informatie uit stap 1 en 2 werken wij de thema's van het plangebied, de wensen en eisen van de stakeholders omgeving verder uit. Op basis van deze informatie stellen we mogelijke varianten voor de verbinding voor welke wij in stap 4 door middel van multi-criteria-analyse beoordelen om tot een voorkeursvariant te komen.

Wat betreft de thema's van het plangebied kijken we door middel van een quick scan naar de volgende aspecten in het plangebied:

- Ligging van kabels en leidingen (op basis van een KLIC melding)
- Eigendomsgrenzen
- Gemeentelijke ondergrondse voorzieningen
- Waterhuishoudkundige voorzieningen
- Groenvoorzieningen (F&F): globale inventarisatie groen en quick scan Flora & Fauna.
- Ruimtelijke Ordening (o.a. toekomstvisie RWZI Schalkwijk). Hierbij vindt ook een quick scan naar vergunningen plaats.
- Gevolgen aanpassingen arealen t.b.v. beheer & onderhoud

De uitkomsten van de quick scan van deze aspecten verwerken we in een digitale tekening, zodat kansrijke posities van de verbinding in een oogopslag inzichtelijk te maken zijn.

Optioneel: Aanvullende aspecten in beeld brengen

Optioneel is het mogelijk om aanvullende aspecten van het plangebied in beeld te brengen. Wij zijn echter van mening dat het voor deze fase van het onderzoek nog niet nodig is, om de onderstaande onderzoeken uit te voeren:

- Milieukundig bodemonderzoek,
- Archeologie,
- Niet Gesprongen Explosieven (NGE),
- Vergunningen.

2.4 Stap 4: Uitwerking varianten

Op basis van alle verzamelde informatie uit de vorige stappen hebben we nu een goed beeld van de mogelijkheden, kansen en bedreigingen voor de nieuwe fietsverbinding Fuikvaart. In overleg met u, maken we een afweging naar de meest kansrijke varianten voor de verbinding op basis van een multi-criteria-analyse. De voorkeursvariant werken wij uit in een globaal schetsontwerp met een indicatie van de kosten. Hierin houden we rekening met de Concept Ontwerpkaders Fiets (MRA). Van de twee aansluitingen van de verbinding op bestaande netwerk (Reinaldapark en Boerhaavelaan) leveren we twee gedetailleerde schetsontwerpen op.

Optioneel: MKBA-studies

Optioneel bieden we twee typen MKBA-studies aan. Een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) geeft inzicht in de financieel-economische effecten voor de samenleving van (in dit geval) een nieuwe langzaam verkeersverbinding. In zo'n analyse zijn alle mogelijke effecten opgenomen, gekwantificeerd en in euro's vertaald. Op deze manier komen de maatschappelijke projectbaten ter beschikking. Wanneer daar de projectkosten tegen afgezet worden, kan de kosten/batenverhouding worden bepaald. Daardoor kunnen verschillende varianten eenvoudig onderling vergeleken worden. In een MKBA werken wij twee varianten uit.

Kwalitatieve (mini) MKBA

Een eenvoudige MKBA is te maken door een aantal criteria kwalitatief uit te voeren. Wij maken wel de afweging voor u hoe de baten van de fietsverbinding zich verhouden tot de lasten, maar kwantificeren deze verhouding globaal. Alle belangrijke effecten van de fietsverbinding worden benoemd en grotendeels op basis van expert judgement kwalitatief gescoord. Vervolgens maken we een vergelijking met de kosten van de fietsverbinding. Zo brengen we in beeld wat de projectbaten en projectkosten per fietsverbinding zijn. Op basis daarvan bepalen we welke verbinding de beste kosten/batenverhouding heeft. De indirecte effecten (werkgelegenheidseffecten e.d.) brengen wij niet in kaart).

	varianten	
	1	2
kosten		
investeringskosten	4 tot 6 miljoen	1 tot 3 miljoen
exploitatiekosten (10% van investeringskosten)	0,4/0,6 miljoen	0,1/0,3 miljoen
baten		
reistijd	0,5/1 miljoen	0,25/1 miljoen
verkeersveiligheid	0/+	0/+
emissies	0/+	-/0
geluid	0/+	0/+
p.m.		

Tabel 2.1: Voorbeeld van presentatie kwalitatieve MKBA

Kwantitatieve MKBA

Alternatief is een volledig op cijfers gebaseerd MKBA uit te voeren. Daarmee krijgt u tot op de euro inzicht in de kosten/batenverhouding. Voor het uitvoeren van deze MKBA sluiten we aan bij de OEI-richtlijn (van de Rijksoverheid). Hierdoor weet u zeker dat u een zorgvuldige en complete MKBA ontvangt waarin op de juiste wijze rekening is gehouden met bijvoorbeeld: rule of half, netto contante waarde, value of time, discontovoet en BTW percentages.

In de OEI-richtlijn wordt onderscheid gemaakt in:

- *Directe effecten*: de belangrijkste daarvan aan de batenkant zijn reistijdwinsten en winsten in de betrouwbaarheid van reistijden. Aan de kostenkant betreft het de projectkosten.
- *Indirecte effecten*: voorbeelden zijn effecten op de arbeidsmarkt of internationale effecten, maar ook gezondheid en
- *Externe effecten*: de belangrijkste externe effecten zijn veiligheid, geluid en milieu.

	<i>directe effecten</i>	<i>indirecte effecten</i>
<i>interne effecten</i>	reistijdwinst exploitatiekosten	∅
<i>externe effecten</i>	veiligheid emissies geluid natuur	arbeidsmarkt economisch functioneren bedrijven

Tabel 2.2: Typering effecten bij een MKBA

De ervaring bij dit type onderzoek leert dat de grootste effecten te behalen zijn door reistijdwinsten (directe effecten). Deze worden met het verkeersmodel berekend. De effecten op de reistijd worden berekend voor het hele netwerk. De directe effecten worden gewaardeerd met kengetallen voor tijdwaardering van verschillende soorten reizigers (o.a. zakelijk, woon-werk, recreatief, goederenverkeer) en modaliteiten (personenauto's, fietsverkeer, vrachtverkeer, agrarisch verkeer, openbaar vervoer).

De indirecte effecten op de economie (bijvoorbeeld effecten op de arbeidsmarkt en het vestigingsklimaat) worden niet meegenomen. Deze effecten zijn moeilijk te kwantificeren en vormen over het algemeen slechts heel beperkt de totale effecten (op grotere schaal heffen positieve en negatieve effecten elkaar op). Ook het effect op de gezondheid is moeilijk te kwantificeren en heft elkaar op (een nieuwe fietsverbinding leidt veelal tot meer fietskilometers dus een verbetering van de gezondheid, maar ook tot kortere routes en dus minder fietskilometers).

De externe effecten op veiligheid, geluid en milieu worden wel meegenomen. Hiertoe worden de resultaten van de leefbaarheidseffecten gemonetariseerd. Hiervoor zijn standaard rekenregels en kencijfers beschikbaar, die afgeleid zijn van de veranderingen in voertuigkilometers:

		netto contante waarde 2013-2043 verschillen t.o.v. referentie (in miljoenen euro)	
omschrijving		variant 1	variant 2
baten			
<i>directe effecten</i>	reistijd (incl. betrouw- baarheid)	71	55
<i>externe effecten</i>	geluid	3	2
	veiligheid	6	5
	lucht	4	2
totaal baten		84	64
kosten			
<i>directe effecten</i>	investeringen	41	46
	beheer en onderhoud	15	15
totaal kosten		56	61
saldo mkba		28	3
baten/kosten		1,5	1,0

Tabel 2.3: Voorbeeld samengevat resultaat MKBA

2.5 Stap 5: Rapportage en overleggen

De werkwijze en de resultaten van de werkzaamheden beschrijven wij in een bondige rapportage. De rapportage leveren wij eerst in concept aan en bespreken we met de opdrachtgever. Na het overleg maken wij de rapportage in één week definitief. In de rapportage zorgen wij voor een samenvatting met de belangrijkste bevindingen van het onderzoek. Deze samenvatting kan als oplegnotitie richting het college worden gebruikt.

In totaal gaan we uit van drie overleggen, naast de interviews:

- Startoverleg (reeds plaatsgevonden op 20 januari);
- Werksessie varianten;
- Bespreken conceptrapportage.

3

Praktische zaken

3.1 Projectteam

Tim Bunschoten is projectleider voor deze werkzaamheden. Tim is woonachtig in de regio en daarmee goed bekend. Tevens is Tim op dit moment projectleider voor de uitwerking van een snelfietsroute tussen Haarlem en Velsen. Tim wordt ondersteund door Tineke Mateboer.

Natuurlijk maken wij voor deze opdracht ook gebruik van alle expertise die binnen ons bureau aanwezig is. Zij vormen 'de schil van expertise' om ons kernteam heen. Afhankelijk van de specifieke behoefte kunnen wij onze collega's op het juiste moment inzetten. We zetten in elk geval in:

- verkeerskundig ontwerper Peter Dinnissen
- fietsspecialist Rico Andriesse

Voor de werkzaamheden in stap drie werken wij samen met een van onze vaste partners ingenieursbureau Civilink. Net als Goudappel zijn zij goed bekend in de Haarlemse regio. Wat betreft hun werkzaamheden verzorgen wij de afstemming en integreren we hun resultaten in een advies naar u.

Planning

De totale doorlooptijd van de werkzaamheden schatten we in op acht weken na opdrachtverlening. Dit is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van de benodigde informatie en de stakeholders voor het interview.

3.2 Wat vragen we van u?

Wij hebben de volgende informatie van u nodig:

- Uitvoeringsprogramma fiets
- HVVP
- Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)
- Concept Ontwerpkaders Fiets MRA

3.3 Kosten

De beschreven werkzaamheden bieden wij aan voor het vaste bedrag van € 21.700,- (exclusief BTW, inclusief reis- en verblijfkosten). In de bijgaande tabel vindt u de kostenspecificatie. Het al gevoerde startgesprek en opstellen van dit plan van aanpak brengen wij niet in rekening.

onderdeel		kosten
Stap 0	Startoverleg	€ 0
Stap 1	Onderzoek beleidsstukken	€ 800
	Inpassing verbinding in fietsnetwerk	€ 600
	Potentie verbinding	€ 2.400
Stap 2	Interviews met stakeholders (5 interviews, inclusief voorbereiding en verslaglegging)	€ 3.000
Stap 3	Thema's uitwerken	€ 7.800
Stap 4	Uitwerking varianten	€ 2.900
	Werk sessie voorkeursvariant (2 adviseurs)	€ 1.200
Stap 5	Rapportage (incl. overleg)	€ 2.400
	Projectcoördinatie	€ 600
totaal		€ 21.700

tabel 3.1: Kostenspecificatie

Optioneel bieden we u de twee typen MKBA-studies aan (in een MKBA onderzoeken we twee varianten):

- *Kwalitatieve (mini)MKBA: € 2.000,-*
- *Kwantitatieve MKBA: € 5.000,-*

3.4 Algemene voorwaarden

1. Goudappel Coffeng factureert de genoemde kosten in 2 termijnen:
 - a. 50% bij opdrachtverlening
 - b. 50% oplevering conceptrapportage
2. De factuur zal worden gericht aan (in te vullen door Opdrachtnemer dan wel Opdrachtgever):
Opdrachtgever:

T.a.v.:

Adres:

Woonplaats:

Op de factuur zal de projectcode worden vermeld.

3. Daar waar niet in wordt voorzien, conformeert Goudappel Coffeng BV zich aan de bepalingen opgenomen in de vigerende Rechtsverhouding opdrachtgever-architect, ingenieur en adviseur DNR 2005, gedeponeerd ter griffie van de Arrondissementsrechtbank te Amsterdam. De vigerende DNR wordt op verzoek kosteloos toegezonden.
4. Op het moment dat beide partijen de offerte hebben getekend, begint Opdrachtnemer zo snel mogelijk met het project.
5. Opdrachtnemer koppelt organisatie, doorlooptijd en kosten aan elkaar. Deze offerte is op dat principe gebaseerd. Indien de uitvoering van het project door niet aan de Opdrachtnemer toe te rekenen omstandigheden de projectplanning overschrijdt, zal Opdrachtnemer over de financiële consequenties daarvan met Opdrachtgever in overleg treden (conform art. 9 in de DNR).
6. Alle rechten voorbehouden. Het is niet toegestaan om (delen uit) deze offerte openbaar te maken in enige vorm of op enige wijze zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Goudappel Coffeng BV.
7. Goudappel Coffeng BV is gecertificeerd conform ISO9001:2008 certificering, in 2012 verlengd onder nummer 6344069.1
8. Binnen 30 dagen na de factuurdatum moet het volgens de factuur verschuldigde totaalbedrag door Opdrachtgever worden betaald.
9. Deze offerte is geldig voor ondertekening tot twee maanden na dagtekening.

Vestiging Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T (020) 420 92 17
F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

OFFERTE