

Variantenstudie en standpuntbepaling Rode Loper Noord

Vrs.02

27 augustus 2012

Inhoud

| | |
|--|--|
| Variantenstudie en standpuntbepaling Rode Loper Noord..... | 1 |
| 1 Inleiding..... | 1 |
| 1.1 Aanleiding..... | 1 |
| 1.2 Belang van de Rode Loper Noord..... | 1 |
| 1.3 Voorgeschiedenis..... | 2 |
| 2 Variant nul-situatie..... | 4 |
| 3 Variant Dolhuysbrug..... | 5 |
| 3.1 Verkeer..... | 5 |
| 3.2 Inpassing..... | 5 |
| 4 Variant wijkraad Frans Halsbuurt..... | 9 |
| 4.1 Verkeer..... | 9 |
| 4.2 Inpassing..... | 9 |
| 5 Variant opwaarderen bestaande fietspaden..... | 11 |
| 5.1 Verkeer..... | 11 |
| 5.2 Inpassing..... | 11 |
| 6 Samenvatting en conclusie..... | 13 |
| Bijlage: Kosten (vertrouwelijk)..... | Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd. |

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De nota Rode Loper Noord is 12 juli jl. door de commissies Beheer en Ontwikkeling behandeld. Het college heeft tijdens die behandeling aangegeven de meest haalbare varianten verder uit te werken en een standpunt in te nemen. In deze nota treft u die uitwerking, vooral op de aspecten verkeer, inpassing en kosten, en het collegestandpunt aan. NB: de kosten zijn ex artikel 55 Gemeentewet in de vertrouwelijke bijlage opgenomen.

1.2 Belang van de Rode Loper Noord

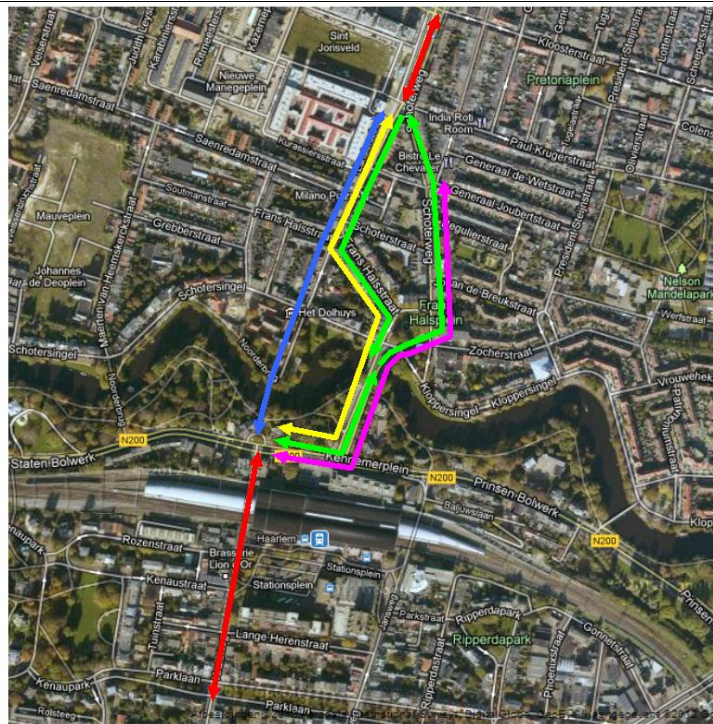
De Rode Loper Noord overstijgt juist ten noorden van NS station Haarlem het buurt- en lokale belang. Als schakel tussen Haarlem-centrum en NS station Haarlem enerzijds en Haarlem-Noord en het achterland anderzijds is het ook een belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk. Het belang van de verbinding blijkt ook uit verkeerstellingen. Op de Schoterweg werden tijdens een telling in 2008 in het ochtendspitsuur tussen Kleverlaan en Frans Halsstraat (in zuidelijke richting) 1041 fietsers geteld. In noordelijke richting werden, tussen Frans Halsplein en Cronjéstraat, 219 fietsers geteld, waarmee het totaal aantal op 1260 fietsers uitkomt. Met andere woorden, vaker dan elke drie seconden passeert een fietser. Interessant is dit aantal te vergelijken met het aantal motorvoertuigen op deze verbinding in het zelfde uur, dat bedroeg 833. En bij tellingen in 2010 op de Grote Houtbrug en de Eendjespoortbrug, andere belangrijke verbindingen tussen de binnenstad en de schil, werden respectievelijk 1156 en 777 fietsers geteld.

1.3 Voorgeschiedenis

De Rode Loper is de hoogwaardige fietsvoorziening tussen Haarlem Noord en de binnenstad van Haarlem. De Rode Loper is een uitwerking van het Masterplan Spoorzone uit 2004. Beoogd effect is een verdere ontvlechting in het stationsgebied van de verschillende verkeerssoorten. Dit is goed voor de doorstroming en de verkeersveiligheid van alle soorten verkeersdeelnemers. Met de uitgangspunten voor de eerste planopzet, inclusief Rode Loper, ging de raad in 2007 akkoord. Naar het zuiden toe is reeds voortvarend gewerkt aan de realisatie van de Rode Loper. De gereconstrueerde Kruisweg, Kruisstraat en Smedestraat getuigen hiervan.

De commissies Beheer en Ontwikkeling hebben in een gezamenlijke vergadering op 12 juli 2012 de nota Rode Loper Noord (2012/142550) besproken. In die nota werden verschillende varianten beschreven (zie afbeelding 1). De eerste variant betrof de variant Dolhuysbrug (voorheen de variant Schotersingelfietsbrug). Deze route, met de nieuwe Dolhuysbrug over de Schotersingel, loopt gestrekt vanaf de Kennemerstraat naar de Kruisweg, door de bolwerken. De tweede variant was de variant van de wijkraad Frans Halsbuurt: een tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Kennemerstraat, Frans Halsstraat en Frans Halsplein en aan de zuidzijde van het Kennemerplein. Hiervoor wordt de Kennemerbrug aan de westzijde verbreed of komt er een nieuwe fiets-/voetgangersbrug. Winkeliersvereniging Cronjé en de wijkraad van de Transvaalbuurt hebben een derde variant voorgesteld, met een tweerichtingfietspad vanaf de Generaal Cronjéstraat, aan de oostzijde van de Schoterweg, Frans Halsplein, Kennemerbrug en aan de zuidzijde van het Kennemerplein.¹ De vierde variant betrof het opwaarderen (verbreden) van de bestaande eenrichtingfietspaden.

¹ De winkeliersvereniging Cronjé heeft juni 2012 een nieuwe variant gepresenteerd. Een variant op de variant Dolhuysbrug, namelijk aangevuld met eenrichtingverkeer voor auto's en fietsers van zuid naar noord door de Cronjéstraat.



- ↔ Aansluitende fietsroutes
- ↔ Bestaande fietsroute / variant 4: bestaande routes opwaarderen
- ↔ Variant 1: Schotersingelfietsbrug
- ↔ Variant 2: wijkraad Frans Halsbuurt
- ↔ Variant 3: winkeliersvereniging Cronjé en wijkraad Transvaalbuurt

Afb. 1 Varianten Rode Loper Noord

Voor de commissies Beheer en Ontwikkeling wegen de aspecten verkeer, inpassing en kosten zwaar. In deze notitie worden de kansrijkste varianten op grond van deze aspecten verder uitgewerkt. Gezien de opmerkingen en suggesties van de commissies Beheer en Ontwikkeling is besloten de variant wijkraad Transvaalbuurt / winkeliersvereniging Cronjéstraat verder buiten beschouwing te houden. Om een heldere vergelijking te krijgen wordt een nieuwe variant toegevoegd: de bestaande situatie handhaven. In deze notitie komen daarom de volgende varianten aan de orde;

- variant nul-situatie;
- variant Dolhuysbrug;
- variant wijkraad Frans Halsbuurt;
- variant opwaarderen bestaande fietspaden.

2 Variant nul-situatie

Ten aanzien van de andere varianten betekent handhaving van de huidige situatie vanzelfsprekend een geldbesparing en handhaving van parkeerplaatsen, bomen en groen. Daarbij worden de Bolwerken niet aangetast. De volgende verkeersknelpunten worden echter niet opgelost.

Opstelruimte voor fietsers

De opstelruimten van op groen wachtende fietsers op het Kennemerplein blijven te krap. Hierdoor blijven wachtende fietsers doorgaande fietsers de doorgang belemmeren. Doorgaande fietsers worden hierdoor gedwongen te wachten of over de stoep te rijden. Dit is van negatieve invloed op de verkeersveiligheid en comfort van fietsers en voetgangers.

Doorstroming

Het kruispunt op het Kennemerplein blijft bestaan als *bottle-neck*. Hier komen namelijk de belangrijke verkeersstromen samen: lijnbussen, auto's, vrachtverkeer en fietsers, regionaal en lokaal verkeer, kruist elkaar hier.

Bajonet

De huidige fietsverbinding loopt niet direct maar, via Kennemerplein, Frans Halsplein, Frans Halsstraat en Schoterweg, vormt een bajonet. Deze bajonet blijft als indirecte route bestaan.

Ruimte voor de fiets

De bestaande fietspaden zijn volgens de richtlijnen te smal voor de aantallen fietsers die er rijden. Ter hoogte van de Cronjéstraat is het fietspad op de Schoterweg ongeveer 1,50m, terwijl een breedte van minimaal 2,50m gewenst is.

Samenhang

De verkeersonderdelen van het verkeersplan Stationgebied hangen nauw met elkaar samen. Met het handhaven van de bestaande situatie, en het niet uitvoeren van de plannen voor de Rode Loper, ontbreekt een deel van de samenhang. In dat geval zal een aantal fietsers het inrijverbod van de Jansweg in zuidelijke richting blijven negeren. Verder blijft de bestaande situatie bij de kiss & ride stroken op het Kennemerplein, waar er naast de doorgaande rijstrook richting Staten Bolwerk te weinig ruimte is om comfortabel en veilig met bagage in- en uit te stappen, gehandhaafd.

3 Variant Dolhuysbrug

3.1 Verkeer

Bajonet

Voor een belangrijk deel van het fietsverkeer vanaf het station in noordelijke richting betekent de variant Dolhuysbrug een kortere route. Met deze variant verdwijnt de bajonetbeweging tussen de Kruisweg en stadsdeel Noord. Deze variant sluit naadloos aan op Rode Loper over de Kruisweg richting binnenstad, en ontsluit de fietskelder onder het Stationsplein en de fietsenstalling in de Smedestraat. In deze variant komt het niet meer voor dat op groen wachtende fietsers doorgaande fietsers de doorgang belemmeren. Dit verbetert de verkeersveiligheid en comfort van fietsers en voetgangers.

Bereikbaarheid Cronjé en Dolhuys

De krappe bestaande eenrichtingsfietspaden worden ontlast. Fietsverkeer dat vanaf het zuiden de Cronjé als bestemming heeft, wordt al bij het Kennermerplein gescheiden van het doorgaande fietsverkeer richting Noord. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid van de Cronjé. Daarnaast verbetert de Dolhuysbrug de bereikbaarheid van het Dolhuys.

Ontvlechting

Door de aanleg van de Dolhuysbrug kruisen de noord-zuid gerichte fietsers de bestaande busroute tussen Kennemerbrug en Jansweg niet meer. Dit zorgt voor een betere doorstroming van lijnbussen en fietsers;

Doorstroming

De oversteekplaatsen voor fietsers tussen de Kruisweg en Haarlem Noord over de bolwerken kunnen met deze variant meer gebundeld worden; in de plannen voor het Stationsplein is hiermee rekening gehouden. Dat komt de doorstroming voor het overige verkeer op de Bolwerken ten goede.

3.2 Inpassing

Bij de inpassing van de variant Dolhuysbrug spelen uitgangspunten op het vlak van vormgeving van het fietspad, het beschermd stadsgezicht, bomen, het Dolhuys en de vormgeving van de brug een rol.

Vormgeving fietspad

Het fietspad krijgt, gezien de verwachte hoge intensiteiten, een breedte van minimaal 3,5m met een aanliggend trottoir met een breedte van minimaal 2m. Om het comfort, de veiligheid en de directheid te bevorderen krijgt de verbinding een gestrekte ligging tussen de Kruisweg en de Kennemerstraat. Fiets- en voetpad liggen langs elkaar om het risico van ‘oneigenlijk gebruik’, bijvoorbeeld voetgangers die over het fietspad lopen, te verkleinen. Er wordt rekening gehouden met schrikruimte tussen fietspad en vaste objecten als gebouwen en brugleuning. De nota Ruimtelijke Kwaliteit zegt over gebieden die vallen in de categorie Stedelijk Groen, met een beschermd regie, zoals de Bolwerken: ‘In (stads)parken toepassing halfverharding of (afgestrooid) asfalt op paden’. Voor de Kennemerstraat wordt geopteerd voor een fietsstraatprofiel.

Beschermd stadsgezicht en bomen

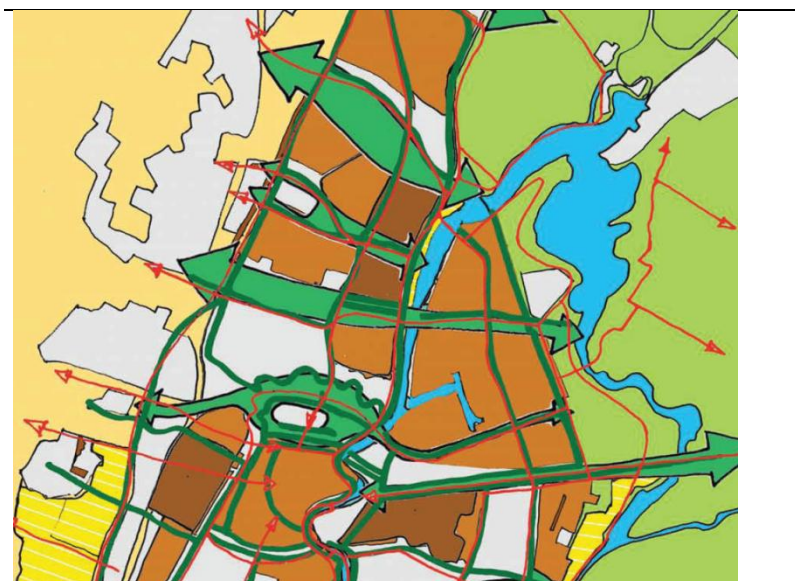
De Bolwerken hebben de status ‘beschermd stadsgezicht’. Uitgangspunt bij het ontwerp van het fiets-/voetpad is dat de kroon van bomen gevrijwaard blijft van verharding: als een fiets-/voetpad te dicht bij een boom wordt aangelegd beschadigt de fundering de wortels. Vele

bomen in de Bolwerken, ook in de nabijheid van variant 1, hebben de status monumentale boom. De variant Dolhuysbrug in relatie tot de bomen in de bolwerken is weergegeven in afbeelding 2.



Afb. 2 De variant Dolhuysbrug (gele stippellijn) ten opzichte van bomen (groen) en monumentale bomen (rood)

Opgenomen in de Haarlemse Monumentale Bomenlijst 2009, krijgen zij extra bescherming. In beginsel wordt er voor monumentale bomen geen kapvergunning afgegeven, tenzij sprake is van een ernstige bedreiging van de openbare veiligheid, noodtoestand of andere uitzonderlijke situaties. Alleen in een uiterste geval kan worden bezien of een monumentale boom kan worden verplant. De Bolwerken behoren tot de Hoofdbomenstructuur uit het Groenstructuurplan 2020 (zie afbeelding 3). De Bolwerken hebben geen monumentale status, zoals het Kenaupark.



Afb. 3 Haarlemse Hoofdbomenstructuur (bron: Groenstructuurplan 2020)

Dolhuys

Deze variant loopt aan de oostzijde langs het Dolhuys, waar nu een eigen weg loopt. Deze weg wordt gebruikt door bezoekers van het Museumcafé en de binnentuin en ladend en lossend verkeer. Daarnaast worden er tegen de buitenmuur fietsen geparkeerd. Hier de fiets-/voetverbinding projecteren heeft gevolgen voor deze functies; ze zullen verplaatst moeten worden of in harmonie met variant 1 ingepast moeten worden.

Vormgeving van de brug

Op de beoogde plek van de Dolhuysbrug is er in de Bolwerken sprake van een hoogteverschil tussen de noordelijke en de zuidelijke oever van de Schotersingel. Voor fietsers worden in het basisontwerp de voor hen geldende richtlijnen voor hellingspercentages gehanteerd, om veilig en comfortabel fietsen mogelijk te maken. Er is ontwerpvrijheid in het kiezen van de uitstraling van de brug. De recent aangelegde bruggen over de Bolwerken (Kloppersingel en de Kinderhuissingel) kregen een hedendaagse, lichte uitstraling (zie afbeeldingen 4 en 5). Voor deze locatie is een klassiek vormgegeven brug wellicht passender. Deze brug ontsluit immers het historische Dolhuys, doorsnijdt een relatief groot deel van de bolwerken en zorgt ervoor dat een van de voormalige noordelijke ontsluitingen van de binnenstad van Haarlem in ere wordt hersteld.



Afb. 4. en 5 De bruggen over de Kloppersingel (boven) en over de Kinderhuissingel

Basisontwerp variant Dolhuysbrug

De uitgangspunten voor het ontwerp van variant Dolhuysbrug leiden tot een basisontwerp, waarbij aan beide zijden van de Schotersingel in totaal 11 bomen verdwijnen, waarvan 5 met de monumentenstatus. Om de bomen zoveel mogelijk te sparen wordt tijdens het ontwerpproces maximaal ingezet op boombehoud. Dit kan door na te gaan of het fiets-/voetpad toch onder de kroon van bomen aangelegd kan worden, bomen verplaatst kunnen

worden, het fiets- en voetgangersgedeelte plaatselijk van elkaar te scheiden of incidenteel het fietspad te versmallen. Dit leidt naar alle waarschijnlijkheid tot een reductie van het aantal te verwijderen bomen. Voor het zuidelijk deel van de Kennemerstraat wordt geopteerd voor een inrichting tot fietsstraat. Op deze locatie krijgt een brug met klassieke uitstraling de voorkeur.

4 Variant wijkraad Frans Halsbuurt

4.1 Verkeer

Bajonet

In deze variant blijft de bestaande, indirecte bajonetbeweging tussen de Kruisweg en stadsdeel Noord in tact.

Opstelruimten fietsers

Aanleg van het tweerichtingfietspad aan de westzijde van het Frans Halsplein / Kennemerplein betekent dat fietsers richting noord van twee oversteken gebruik gaan maken: aan de oost- en aan de westzijde van het kruispunt. Hierdoor blijft de situatie ontstaan dat op groen licht wachtende fietsers doorgaande fietsers belemmeren. Doorgaande fietsers worden hierdoor gedwongen te wachten of over de stoep te rijden. Dit is van negatieve invloed op de verkeersveiligheid en comfort van fietsers en voetgangers.

Samenhang

De verkeersonderdelen van het verkeersplan Stationgebied hangen met elkaar samen. Met het uitvoeren van deze variant en het niet uitvoeren van de plannen voor de gestrekte Rode Loper, ontbreekt een deel van deze samenhang. In dat geval zal een aantal fietsers het inrijverbod van de Jansweg in zuidelijke richting blijven negeren. Verder blijft de bestaande situatie bij de kiss & ride stroken op het Kennemerplein, waar er naast de doorgaande rijstrook richting Staten Bolwerk te weinig ruimte is om comfortabel en veilig met bagage in- en uit te stappen, gehandhaafd.

Doorstroming

De belangrijkste fietsstroom kruist het kruispunt op het Kennemerplein aan de westzijde. Dit zorgt ten opzichte van de bestaande situatie voor een lichte verbetering van de doorstroming op dit kruispunt, van met name de lijnbussen.

4.2 Inpassing

Bij de inpassing van de variant wijkraad Frans Halsbuurt spelen de vormgeving van het fietspad, parkeerplaatsen en bomen een rol.

Vormgeving fietspad

De huidige eenrichtingfietspaden aan de westzijde van de Kennemerstraat, Frans Halsstraat, Frans Halsplein, Kennemerbrug en Kennemerplein worden in deze variant verbreed tot tweerichtingfietspaden van minimaal 3,5m. De aanliggende trottoirs blijven behouden, aangezien ze nu al een bescheiden formaat hebben. Er wordt rekening gehouden met schrikruimte tussen fietspad en objecten als geparkeerde auto's, gebouwen en bomen. De fietspaden worden in rood asfalt uitgevoerd.

Parkeerplaatsen

In deze buurt is sprake van een hoge parkeerdruk. Op bepaalde plekken zijn parkeerstroken ingericht tot laad-losstroken, gehandicapt parkeerplaatsen en een artsparkeerplaats.

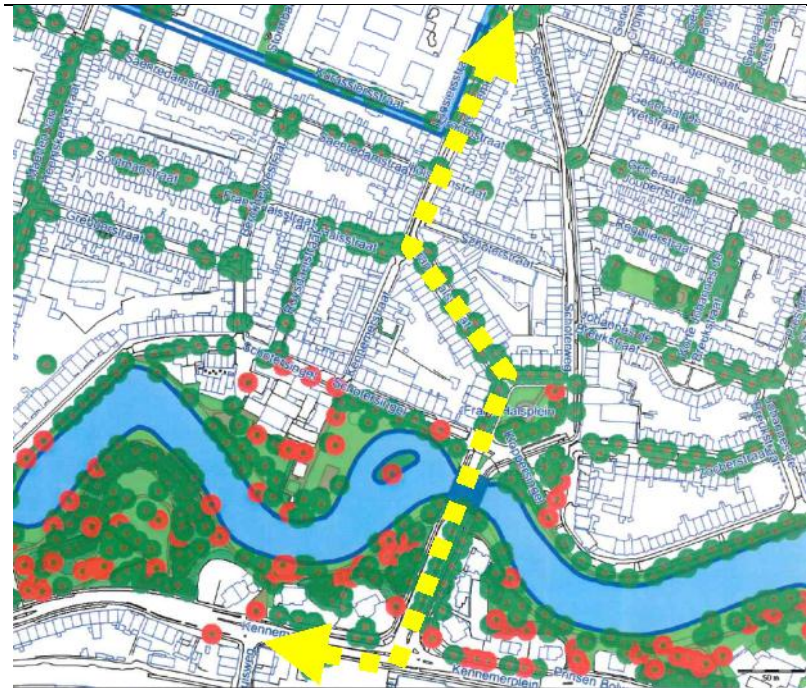
Bomen

Het Kennemerplein, Frans Halsplein en Frans Halsstraat, en de bomen die daar staan, behoren tot de Hoofdbomenstructuur uit het Groenstructuurplan 2020. De boom op de noordoosthoek van het kruispunt op het Kennemerplein heeft een monumentale status

Basisontwerp variant wijkraad Frans Halsbuurt

Aan de westzijde van de Frans Halsstraat en Frans Halsplein verdwijnen door de verbreding van het huidige fietspad naar 3,50m in totaal 14 parkeerplaatsen en 10 bomen. De parkeerplaatsen moeten in de nabije omgeving gecompenseerd worden. Om de bomen zoveel mogelijk te sparen wordt tijdens het ontwerpproces maximaal ingezet op boombehoud. Dit kan door na te gaan of bomen verplaatst kunnen worden. Het lijkt onwaarschijnlijk dat de bomen in de Frans Halsstraat terug kunnen komen.

Op het deel het Kennemerplein, vanaf de Kennemerbrug tot aan het kruispunt bij het station, gaat verbreding van het fietspad van de huidige 2m naar 3,50m ten koste van een strook van 1,5m van de bolwerken. Ter hoogte van de brug wordt rekening gehouden met een brugverbreding of een nieuwe fiets-/voetbrug. Een beletsel daarbij is het de gemeentelijke monumentenstatus van de Kennemerbrug.



Afb. 6 Variant wijkraad Frans Halsbuurt (gele stippellijn) ten opzichte van bomen (groen) en monumentale bomen (rood)

5 Variant opwaarderen bestaande fietspaden

5.1 Verkeer

Opstelruimten fietsers

Op het kruispunt Kennemerplein zit de verkeersruimte aan zijn maximale formaat. Vergroten van de bestaande opstelruimten van fietsers op het Kennemerplein is onmogelijk zonder dat dit ten koste gaat van de ruimte van andere verkeersdeelnemers. Dit is, gezien de bestaande beperkte ruimte voor voetgangers, lijnbussen, auto's en vrachtverkeer, geen reële optie. Op groen wachtende fietsers zullen doorgaande fietsers blijven belemmeren. Doorgaande fietsers blijven hierdoor gedwongen te wachten of zullen over de stoep blijven uitwijken. Dit is van negatieve invloed op de verkeersveiligheid en comfort van fietsers en voetgangers.

Doorstroming

Het kruispunt op het Kennemerplein blijft bestaan als *bottle-neck*. Hier komen belangrijke verkeersstromen samen: lijnbussen, auto's en fietsers in noord-zuid en oost-west richting kruisen elkaar hier.

Bajonet

De huidige fietsverbinding loopt niet direct maar, via Kennemerplein, Frans Halsplein, Frans Halsstraat en Schoterweg, vormt een bajonet. Deze bajonet blijft als indirecte route bestaan.

Samenhang

De verkeersonderdelen van het verkeersplan Stationgebied hangen met elkaar samen. Met het handhaven van de bestaande situatie, en het niet uitvoeren van de plannen voor de Rode Loper, ontbreekt een deel van de samenhang. In dat geval zal een aantal fietsers het inrijverbod van de Jansweg in zuidelijke richting blijven negeren. Verder blijft de bestaande situatie bij de kiss & ride stroken op het Kennemerplein, waar er naast de doorgaande rijstrook richting Staten Bolwerk te weinig ruimte is om comfortabel en veilig met bagage in- en uit te stappen, gehandhaafd.

5.2 Inpassing

Binnen deze variant spelen uitgangspunten als de doorstroming van het overig verkeer, de plannen voor het stationsgebied, het handhaven van parkeerplaatsen en bomen een rol.

Vormgeving fietspad

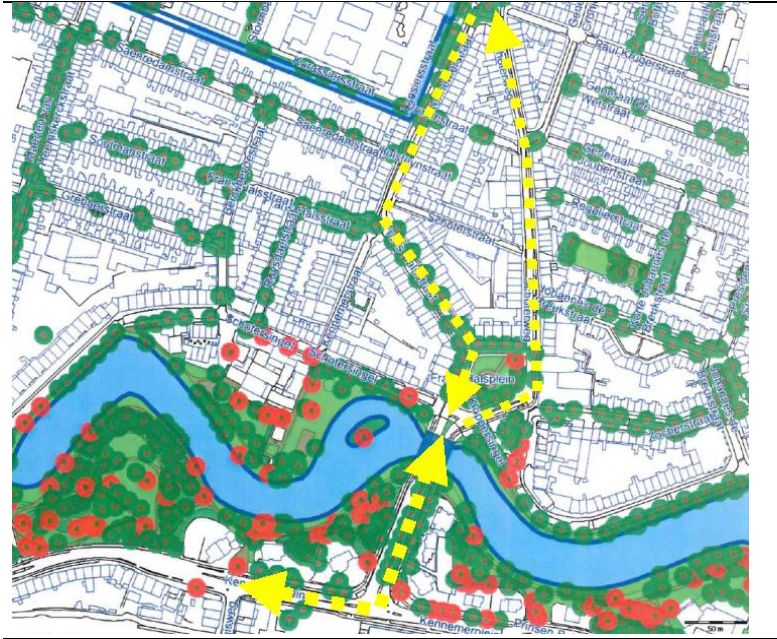
De huidige eenrichtingfietspaden worden in deze variant verbreed tot minimaal 2,5m. De aanliggende trottoirs blijven behouden, aangezien ze nu al een bescheiden formaat hebben. Er wordt rekening gehouden met voldoende schrikruimte tussen fietspad, geparkeerde auto's en vaste objecten als gebouwen en bomen. De fietspaden worden in rood asfalt uitgevoerd.

Parkeerplaatsen

In deze buurt is sprake van een hoge parkeerdruk. Op bepaalde plekken zijn parkeerstroken ingericht tot laad-losstroken, gehandicaptenparkeerplaatsen en een artsparkeerplaats.

Bomen

Het Kennemerplein, Frans Halsplein en Frans Halsstraat, en de bomen die daar staan, behoren tot de Hoofdbomenstructuur uit het Groenstructuurplan 2020. De boom op de noordoosthoek van het kruispunt op het Kennemerplein heeft een monumentale status.



Afb. 7 Variant opwaarderen bestaande fietspaden (gele stippellijnen) ten opzichte van bomen (groen) en monumentale bomen (rood)

Basisontwerp variant opwaarderen bestaande fietspaden

Aan de oostzijde van het Kennemerplein verdwijnen door de verbreding van het fietspad ongeveer 10 parkeerplaatsen. Op het Frans Halsplein, de Schoterweg en de Frans Halsstraat verdwijnen 25 parkeerplaatsen en in de Schoterweg nog twee laad-losplaatsen. Voor de laad-losplaatsen en de parkeerplaatsen dient in de nabije omgeving compensatie gevonden te worden. Verbreding van het fietspad zou tot gevolg hebben dat de langs het fietspad staande bomen op het Kennemerplein, Schoterweg, Frans Halsplein en Frans Halsstraat sneuvelen. In totaal gaat het om ca. 15 bomen, waarvan één met monumentale status. Om de bomen zoveel mogelijk te sparen wordt tijdens het ontwerpproces maximaal ingezet op boombehoud. Dit kan door na te gaan of bomen verplaatst kunnen worden of door incidenteel het fietspad of de schrikruimten tussen fietspad en objecten langs het fietspad te versmallen. Dit leidt naar alle waarschijnlijkheid tot een reductie van het aantal te verwijderen bomen. Op het deel van het Kennemerplein, vanaf de Kennemerbrug tot aan het kruispunt bij het station, gaat verbreding van het fietspad van de huidige 2m naar 2,50m ten koste van een strook van 0,5m van de bolwerken.

6 Samenvatting en conclusie

Samenvattend: de variant nul-situatie handhaven bespaart geld en groen, maar lost de verkeersknelpunten in het stationsgebied niet op. De variant Dolhuysbrug is het kostbaarst, ook als rekening wordt gehouden met een provinciale bijdrage. Verder is het een opgave deze variant goed in te passen in de groene bolwerken. Er is echter ontwerpvrijheid, zodat het aantal te verwijderen bomen beperkt kan worden. Ook is het mogelijk af te wijken van de hedendaagse uitstraling die de recent over het singel aangelegde bruggen kregen, en te kiezen voor een klassieke uitstraling. Verkeerskundig biedt deze variant het meeste perspectief. De variant wijkraad Frans Halsbuurt is, vanwege de aanleg van een extra brug naast, of verbreding van, de huidige Kennemerbrug, ook relatief kostbaar. Daarbij zullen ook in deze variant bomen verwijderd moeten worden, waarbij onzeker is of ze in de Frans Halsstraat kunnen terugkeren. In deze variant moeten daarnaast nog parkeerplaatsen in de Frans Halsstraat verwijderd en elders gecompenseerd worden. Verkeerskundig biedt deze variant nauwelijks soelaas. De variant opwaarderen bestaande fietspaden is relatief goedkoop, maar betekent dat enige tientallen bomen en parkeerplaatsen elders gecompenseerd moeten worden. Deze variant lost de verkeersknelpunten niet op.

Conclusie is dat de variant Dolhuysbrug, ondanks de kosten, de beste kansen biedt ten aanzien van comfort, directheid, bereikbaarheid, samenhang met de overige plannen voor het Stationsgebied en doorstroming voor langzaam verkeer, autoverkeer en openbaar vervoer. Er zijn goede kansen maximaal in te zetten op boombehoud. Een klassiek brugontwerp behoort tot de mogelijkheden.

