

Raad

Griffie gemeente Haarlem
Grote Markt 2
Haarlem

Haarlem, 19 oktober 2014

Betreft: Fietsparkeernota

Geachte raadsleden commissie Beheer,

In de vorige collegeperiode is een concept-fietsparkeernota opgesteld. Op 8 mei is een 'discussie document' over het fietsparkeren in de stad door wethouder Lukas Mulder naar de raad gestuurd zonder een toezegging of en wanneer de fietsparkeernota in het college zal worden vastgesteld en vrijgegeven voor bespreking in de commissie Beheer.

Volgens Lukas Mulder levert de stijging van het aantal fietsers en het aantal fietsen in de praktijk een probleem op. Voor de plannen is geen financiering. Dus komt er voorlopig geen fietsparkeernota. U bent vervolgens geïnformeerd over de instelling van de Werkgroep Fiets ingesteld. Deze werkgroep heeft tot taak kansen en mogelijkheden te onderzoeken om *in de binnenstad* extra fietsparkeerplaatsen te creëren. Tot nu toe heeft deze werkgroep geen concrete resultaten opgeleverd.

De Fietsersbond heeft vlak na de verkiezingen met een groepje nieuwe raadsleden van de commissie Beheer een fietstocht gemaakt met als centraal thema fietsparkeren. Wij werden tijdens deze contacten gesterkt in onze opvatting dat facilitering van fietsparkeerplaatsen op korte termijn noodzakelijk is en dat de 'geparkeerde' fietsparkeernota snel in de commissie behandeld moet worden. En voor die opvatting bestaat ruime steun in de commissie, zo is op 8 mei gebleken. Wij vinden dat met het vaststellen van deze nota tenminste het ambitieniveau voor de gemeente voor de komende jaren wordt vastgelegd. En de nota gaat verder dan alleen extra parkeermogelijkheden in het centrum te vinden voor het gegroeide en groeiende gebruik van de fiets.

Naar aanleiding van onze schouw door de binnenstad geven wij in deze brief een overzicht van de mogelijkheden tot uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen. Een geschikte fietsparkeerlocatie is een logische plaats in de aanrijdroute niet ver weg van de plaats waar de fietser wil zijn: de parkeerplek vóór de bestemming. Doorgaans is dat de plek waar nu al veel fietsen worden geparkeerd.

Het aantal geparkeerde fietsen is sinds 1997 verdrievoudigd, aldus de wethoudersbrief van 13 februari 2014 aan de commissie Beheer (discussiedocument fietsparkeren): "Exclusief het Stationsgebied moet het aantal stallingsplaatsen in het centrum met 6000 worden vergroot. Dat is meer dan een verdubbeling van het huidig aantal rekken."

"Leidraad fietsparkeren", CROW publicatie 291, biedt zeer nuttige informatie over alles omtrent fietsparkeren. Handhaving fietsparkeren in de binnenstad is pas zinvol op het moment dat er voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn. De parkeervisie schrijft terecht: 'Niet te handhaven beleid

is weinig zinvol'. De eerste voorwaarde is: het aanbod moet in overeenstemming zijn met de vraag, zie CROW291, pagina 80. 80% van de voorziening gevuld betekent: vol. Ook wijst *Leidraad fietsparkeren* op een onderscheid tussen verschillende typen fietsers [p88 CROW291]:

- lang parkeerders / kort parkeerders
- bezoekers / werknemers / bewoners

Ook CROW-Fietsberaad uitgave Fietsverkeer 34 geeft interessante informatie over fietsparkeren. Zie: <http://www.fietsberaad.nl/?section=fietsverkeer&lang=nl&mode=detail&item=Fietsverkeer 34>



Op het Stationsplein is het leeg, maar de fietsenkelder is overvol. Er mag 'wild' geparkeerd worden. Boven mag dat niet.

Voorstellen voor uitbreiding fietsparkeren in de binnenstad

1. Grote Houtbrug

Op de brug liggen zeer brede trottoirs. Hier kunnen fietsparkeervakken worden getekend.

Op de twee 'dode' hoeken aan de zuidzijde van de brug kunnen fietsklemmen worden toegevoegd.

Voordeel van deze locatie is dat het vóór de Grote Houtstraat ligt. Het verlicht de parkeerdruk aldaar.



2. Houtplein

Aan de kop van het Houtplein bevinden zich aan de westzijde ca. 8 laad- en losvakken. Dit aantal kan worden teruggebracht tot twee. De overige ruimte kan voor fietsklemmen worden ingezet. Dit kan direct worden meegenomen in het project Dreef-Houtplein (project Kaldenhoven).



3. Houtplein - fietsenstalling

Tussen de ING en de ingang van het provinciehuis een pand vrij (te huur) om een fietsenstalling te realiseren. Dit plan ligt 'op de plank'; recent door de gemeente uitgewerkt. Er kan een hellingbaan worden gerealiseerd naar de onderliggende parkeergarage. Ruimte voor 1500 fietsen. Gemeente zou daadkracht moeten tonen en dit plan moeten doorzetten.



4. Botermarkt

Op de Botermarkt mag nog steeds betaald geparkeerd worden. De parkeervisie stelt dat parkeren voor bezoekers naar de parkeergarages zou moeten verschuiven. Als de parkeervakken worden vervangen door enkele laad- en losplaatsen, kan de resterende ruimte gebruikt worden voor fietsparkeerplaatsen.



De Botermarkt en Barvoetestraat zouden – ook om ruimtelijke en economische redenen – toegevoegd moeten worden tot het autoluwe gebied.

5. Botermarkt - fietsenstalling

De huidige stalling is met 40% bezetting 'vol'. De huidige rekken zijn hopeloos verouderd. Immers de bovenrekken zijn onbruikbaar. De onderrekken hebben een te kleine hart-op-hart afstand (norm Fietsparkeur is 40 cm). De capaciteit kan vergroot worden door nieuwe dubbele rekken te plaatsen. Aandachtspunt is de plafondhoogte. Als een dubbelrek (zoals in Fiets-in) niet past, stellen wij voor de bovenruimte alleen de lage rekken te plaatsen.



Overigens blijft de locatie van de huidige stalling onhandig: niet de plek waar de grootste fietsstroom langs komt, en slecht bereikbaar. Een stalling met een ingang direct op de kop van de Botermarkt / Verwulft of onder de V&D blijft de aangewezen plek. Een studie zou gestart moeten worden.

6. Hortusplein

De huidige fietsenstalling wordt goed gebruikt door personeel van de gemeente en middenstand, en een deel van de bioscoopbezoekers. Voor het uitgaanspubliek ligt de huidige stalling op een niet logische plaats: namelijk nà de plek waar zij van de fiets afstappen en willen zijn.

Realiseer (extra) fietsparkeerruimte vóór de plek waar bezoekers willen zijn, dus mn. aan de Raaksstraatzijde.

In de Jacobsstraat is ruimte beschikbaar om extra fietsenrekken te plaatsen (foto links).



Aandachtspunt 1: plaats rekken 90° op de gevel, niet onder een schuine hoek; de rekken worden dan onbereikbaar. En dat leidt tot 'los' tussen de rekken parkeren en dito rommeligheid (zie foto rechts).

Aandachtspunt 2: plaats de Tuliprekken zoals ze bedoeld zijn: zo diep mogelijk in de grond. De gele sticker van de fabrikant geeft dit ook aan. Veel (oudere) fietsers klagen over de hoogte van de hoge rekken. Op deze wijze geplaatst zijn de rekken onnodig nog hoger. Dat 'er blaadjes achter blijven hangen' is o.i. geen argument.



7. Krocht - Nieuwe Groenmarkt

Nieuwe Groenmarkt kent nu nog betaald parkeren. Als dat wordt omgezet naar belanghebbende parkeren, vallen veel autoparkeerplaatsen vrij die voor fietsparkeren kunnen worden ingezet. (Beleid vastgesteld in parkeervisie).



Tegenover de Hema (foto links) kunnen extra rijen fietsenrekken worden geplaatst.

Op de kop van de Nieuwe Groenmarkt (foto rechts) kan zelfs een bovengrondse bewaakte stalling worden gerealiseerd. De fietsenrekken uit de Zijlstraat kunnen hier naar toe worden verplaatst, waardoor de looproute door de Zijlstraat aantrekkelijker wordt.



Zijlstraat

8. Jacobijnestalling?



Fietsenstalling van het Stedelijk Gymnasium in de Jacobijnestraat kan in het weekend gedurende de winkeltijden worden opengesteld voor fietsparkeren. De huidige fietsrekken lijken vooralsnog te voldoen (al is de hart-op-hart afstand te klein) en de capaciteit is groot. Probleem: de kelder ligt niet op een logische route. Bij een proef enkele jaren geleden bleek dat de stalling niet door het publiek

gevonden werd. Ook een nadeel voor de herkenbaarheid van de stalling is dat deze alleen op zaterdag open kan zijn.

Een gunstige locatie voor een fietsenstalling is in hoge mate bepalend voor het succes ervan. *Leidraad fietsparkeren*, CROW291 (p 89-90) geeft de volgende criteria voor de lokalisering van een bewaakte stalling:

- direct aan toeleidende fietsroutes
- in of aan de rand van het kernwinkelgebied
- liefst binnen een straal van 150 m van het hart van de winkelkern

- maximaal 30 m in stillere zijstraten, maar dan wel met een goede 'visuele relatie' met het kernwinkelgebied en een goede, aantrekkelijke looproute
- zo molgelijk ook nabij de ingang (maximaal 50 m) van 'fietsmagneten' (de belangrijkste centrubestemmingen)

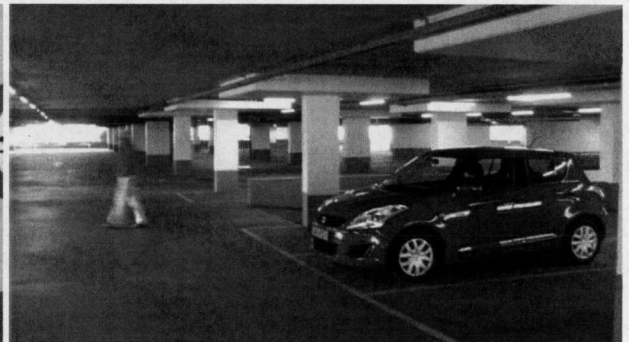
De Jacobijnestraat en -stalling voldoen hier niet aan. O.i. kan beter ingezet worden op een (bovengrondse) stalling op de kop van de Nieuwe Groenmarkt – Zijlstraat. Die locatie voldoet wel aan de succescriteria.

9. Fietsenstalling in parkeergarage Stationsplein

Parkeergarage Stationsplein is zwaar onderbezet. Op niveau +1 staan vrijwel leeg (zie foto). Eén niveau (-1) kan worden ingezet voor fietsparkeren. Dit kan eenvoudig gerealiseerd worden door bij de ingang van de parkeergarage het autoverkeer (ipv rechtsaf naar -1) rechtdoor naar niveau 0 te geleiden (rondrijden linksom). Circulatie via -1 is dan niet meer nodig. Autoverkeer kan makkelijker niveau +1 bereiken. Fietsverkeer kan aan de rechterzijde via de hellingbaan naar niveau -1. Via de bestaande uitgangen aan de noordzijde kunnen de fietsers lopend naar het station.



Ingang



Niveau +1

10. Fietscarré gratis

Zoals de bewaakte stalling o.a. bij station Heemstede-Aerdenhout gratis wordt gemaakt voor één dag, zo zou ook de bewaakte stalling bij station Haarlem gratis kunnen worden gemaakt. De stalling wordt nu niet goed gebruikt.

11. Jansweg

Aan de oostzijde van de parkeergarage staan nu al veel fietsen geparkeerd. In afwachting van realisatie van de fietsflat en de fietsenstalling in de parkeergarage kan dat maar beter gefaciliteerd worden. Voordeel: minder rommelig, preventie fietsdiefstal (mits rekken met aanbindmogelijkheden), en op korte termijn te realiseren.



12. Stalling naast UWV?

Dit is een fiets/sociaal onveilige plaats. Fietsdiefstal, vandalisme. Bovendien kunnen fietsers er niet goed komen. Fietsers kunnen op de Jansweg maar in één richting op. Hoe kom je weer terug? Ook via de achterkant kunnen fietsers niet weg. Dit is geen goede locatie.

13. Fietsparkeervakken?

Het vak voor taxi's voor de Hema werkt als fietsparkeervak. Ook op andere locaties zijn fietsparkeervakken te realiseren tbv kortparkeren, bv de Anegang. Het grote voordeel is dat het goedkoop kan worden aangelegd en tot enige regulering van het fietsparkeergedrag leidt. De herkenbaarheid van fietsparkeervakken kan worden geaccentueerd door op de koppen ervan een (mooi ontworpen) hekje te plaatsen.



Noot: Het vervangen van fietsenrekken door fietsvakken draagt niet bij aan een oplossing van het grote tekort aan fietsparkeerruimte in de stad. Het zou ook ten koste gaan van fietsdiefstalpreventie. Ook neemt de parkeercapaciteit af (foto rechtsonder), de rommeligheid toe, omgewaaide fietsen e.d.



Als de fietsenrekken in het voorjaar tijdelijk weg zijn aan kop van de Grote Houtstraat, groeit de slang aan geparkeerde fietsen de Houtstraat in. Dat kan beter andersom: creëer parkeercapaciteit op de Grote Houtbrug en op het Houtplein.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond

René Rood

Rob Stuip

Jaap Moerman