

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Haarlem

Bereikbaarheid fietsenstalling Jansweg

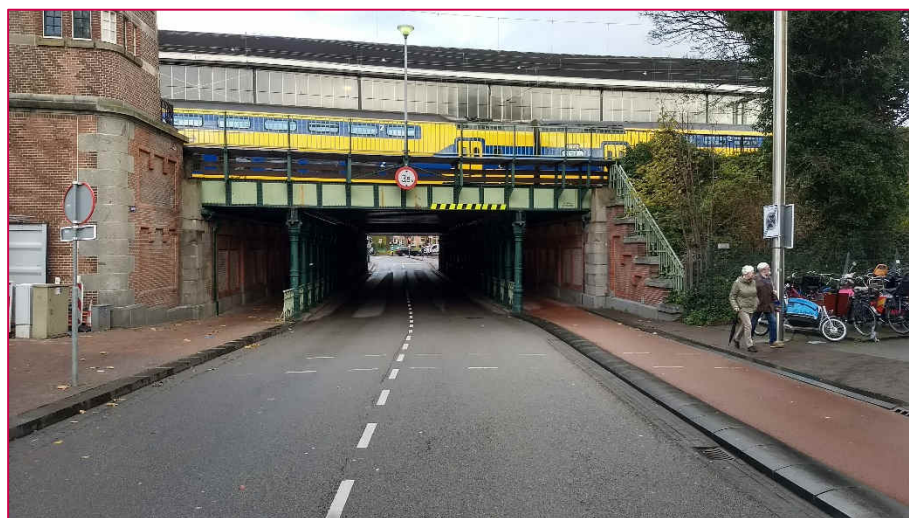
Onderzoek verbetering bereikbaarheid

Datum
Kenmerk
Eerste versie

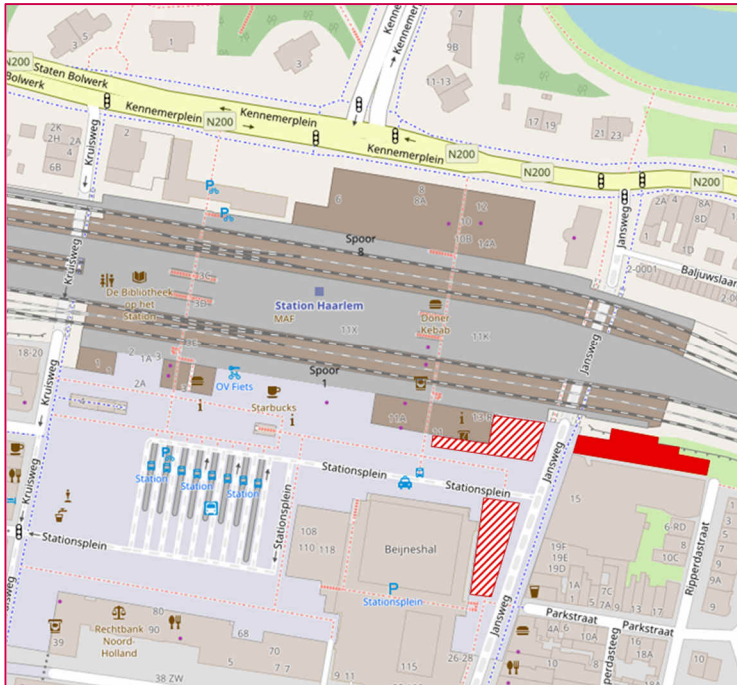
6 februari 2018
HLM175/Vnj/1379.01a

1 Inleiding

Rond het station van Haarlem zijn verschillende fietsenstallingen aanwezig. Aan de voorzijde het grote gratis fietssouterrain onder het Stationsplein met ruim 5.000 plaatsen. Aan de achterkant de fietsgevel, ook gratis met 1.700 plaatsen. Beide stallingen worden goed gebruikt. Minder goed zichtbaar is de betaalde fietsen-stalling van de NS onder het station (in carré-vorm onder de sporen). Deze stalling heeft toegangen aan het Stationsplein en aan het Kennemerplein en in de beide spoor-traverses. In deze stalling is ook het uitgiftepunt van de OV-fiets aanwezig en een fietsenzaak (Fietspoint). De capaciteit van deze stalling is 1.100 plaatsen inclusief OV-fiets en fietsverhuur. Deze betaalde stalling wordt matig benut. Dat is te wijten aan de slechte zichtbaarheid, het dagtarief en de kwaliteit van de stalling die nauwelijks afwijkt van de gratis stallingen.



Figuur 1.1: Spoorviaduct Jansweg met aan de westzijde een voetpad en aan de oostzijde een fietspad in één richting richting het noorden



Figuur 1.2: Tijdelijke stallingen (gearceerd) en stalling Jansweg (rood)

Buiten de gebouwde fietsenstallingen wordt er aan de Jansweg op maaiveld geparkeerd. Er zijn tijdelijke fietsparkeervakken op het Stationsplein. Deze bieden ruimte aan 320 fietsen en staan (over)vol. Deze vakken verdwijnen op termijn.

Aan de overzijde van de Jansweg is een fietsenstalling aanwezig tussen de Jansweg en de Ripperdastraat. Deze stalling bestaat uit 50 parkeervakken en rekken in twee lagen voor 590 fietsen. Door een wat minder gelukkige indeling en gebrek aan controle op het parkeren in de vakken lijkt deze stalling op het eerste gezicht vol en zijn de rekken nauwelijks bereikbaar. De gemeente wil het gebruik van deze stalling stimuleren door deze stalling beter bereikbaar te maken.

2 Stalling Jansweg

2.1 Beschrijving

De stalling aan de overzijde van de Jansweg is onder te verdelen in twee delen. Direct tegen de Jansweg zijn een aantal parkeervakken aanwezig, bij uitstek geschikt voor fietsen die niet in een normaal rek passen zoals twee- en driewielige bakfietsen, kindertandems en scooters. Na een versmalling met een paar bomen staan iets verder van de weg rekken in twee lagen. De vakindeling loopt onder die rekken verder door, maar heeft hier geen betekenis. Het noordelijke deel van de rekken is in de praktijk vanaf de Jansweg niet te bereiken doordat de gestalde (bak)fietsen de doorgang blokkeren. Vanaf de straat is nauwelijks te zien of er achter de (bak)fietsen nog plek is om te stallen.



Figuur 2.1: Aanblik van de stalling van de Jansweg: vol?



Figuur 2.2: Het beeld achterin de stalling: leeg?

Aan de achterzijde, bij de Ripperdastraat is de stalling smaller, daar zijn aan één zijde rekken aanwezig, aan de andere zijde is opnieuw ruimte voor buitenmodel fietsen of scooters. Aan de zijde van de Ripperdastraat heeft de stalling geen ingang.



Figuur 2.3: Bij de Ripperdastraat staat een hek, hier is geen toegang

2.2 Bereikbaarheid

De stalling aan de Jansweg is in de huidige situatie bereikbaar vanaf het Stationsplein en vanuit het zuiden via de Jansweg. Vanaf het noorden (Kennemerplein/Prinsenbolwerk) is de stalling voor fietsers niet bereikbaar. Dat laatste hangt samen met het eenrichtingsverkeer voor fietsers op de Jansweg. Dat betekent dat de stalling voor fietsers vanuit het noorden vanaf het Kennemerplein niet fietsend te bereiken is. Vertrek in zuidelijke richting kan formeel niet, de Jansweg is exclusief domein van de bus. Gebruikers van de stalling aan de Jansweg moeten daardoor op de terugweg een andere route aanhouden dan op de heenweg.

2.3 Schouw

Bij een korte schouw bij de stalling en bij het kruispunt Kennemerplein zagen we dat voetgangers en fietsers beide onderdoorgangen gebruiken in beide richtingen. Dus fietsers op het voetpad en voetgangers in beide richtingen op het fietspad. Een enkele fietser reed over de weg - en had daarmee het voordeel dat hij bij het Kennemerplein met de bus mee veel eerder groen had dan de fietsers die netjes het fietspad volgden. Overigens zijn er ook automobilisten die de situatie niet (willen) begrijpen en via de Jansweg onder het viaduct door rijden. Voor al dit gedrag geldt dat er geen fysieke beperkingen zijn, handhaving ontbreekt.

3 Bereikbaarheid van de stalling vanuit het noorden

Om de stalling bereikbaar te maken vanuit het noorden moet het legaal mogelijk zijn van het Kennemerplein/Prinsen Bolwerk richting het Stationsplein te fietsen via de Jansweg in beide richtingen. In de huidige situatie mag dat niet, er ligt aan één zijde een fietspad in één richting. Aan de andere zijde ligt een trottoir.

Om te komen zijn tot een goede fietsbereikbaarheid vanaf het Kennemerplein zijn er verschillende opties:

1. Openstelling busbaan voor fietsers en brommers in twee varianten:
 - a. tussen Stationsplein en Kennemerplein;
 - b. tussen Lange Herenstraat en Kennemerplein.
2. (Brom-)fietspad/route via westelijk trottoir.
3. (Brom-)fietspad/route in twee richtingen via oostelijk fietspad.

1a: Openstelling busbaan voor fietsers tussen Stationsplein en Kennemerplein

Als de fiets in beide richtingen over de rijbaan mag fietsen, ontstaat een duidelijke situatie en betere fietsbereikbaarheid van het Stationsplein en de Jansweg-stalling. De toegestane snelheid op dit wegvak is ook nu al 30 km/uur, het snelheidsregime past daarmee goed bij medegebruik door fietsers. Er rijden natuurlijk regelmatig bussen maar de intensiteit daarvan is in absolute zin niet hoog. Door de korte lengte van het wegvak onder het viaduct ontstaat er voor de bus geen langere rijtijd dan in de huidige situatie.

Het huidige fietspad kan eindigen ter hoogte van de stalling. Er zijn geen bussen die hier rechtdoor rijden over de Jansweg, het de weg op draaien van doorgaande fietsers leidt daardoor niet tot een gevaarlijke situatie voor de fiets. In deze variant ontstaat de mogelijkheid om het bestaande fietspad om te vormen tot voetpad, zodat er aan beide zijden van de Jansweg een doorlopend trottoir ontstaat. Daarmee ontstaat zowel voor fietsers als voetgangers een betere situatie.

De fiets op de rijbaan betekent dat het kruispunt Jansweg - Kennemerplein aangepast moet worden, evenals de verkeersregeling. Het aparte fietslicht in noordelijke richting kan vervallen. Dat zorgt voor minder oponthoud voor de fietsers. Maar er moet een extra licht worden geïntroduceerd voor fietsers in zuidelijke richting. Per saldo betekent dit dat de bus dezelfde vertragingen zal ondervinden als in de huidige situatie. Deze kruispunt- en VRI-aanpassing vergt enige voor-bereidingstijd, maar is essentieel voor deze oplossing.

Het aanpassen van de verharding van het huidige fietspad is gewenst voor het wegbeeld, maar kan eventueel ook later worden gerealiseerd.



Figuur 3.1: Maatregelen op het kruispunt Jansweg - Kennemerplein t.en behoeve van de fiets op de rijbaan

1b: Openstelling busbaan voor fietsers tussen Lange Herenstraat en Kennemerplein

Voor fietsers die vanuit het zuiden komen aanfietsen ligt de stalling Jansweg direct aan het fietspad. Maar op de terugweg moeten deze fietsers eigenlijk over het Stationsplein naar de Kruisweg fietsen. Voor een deel van de gebruikers betekent dat een omweg. Langs de Jansweg is geen ruimte voor een tweede fietspad, ook niet na het verdwijnen van de fietsparkeervakken. Het openstellen van de Jansweg tot de Lange Herenstraat is daarvoor een oplossing. Aangezien de Jansweg ten zuiden van de Lange Herenstraat voor alle verkeer is opengesteld, lijkt de fiets op de rijbaan hier voor de bus niet te leiden tot een wezenlijk andere situatie. Het snelheidsregime 30 km/uur, de vertraging voor de bus is zeer beperkt.

Deze maatregel is een uitbreiding op de maatregelen die onder 1a zijn benoemd die leidt tot een logischer circulatie voor de fiets.

2. (Brom-)fietspad/route via westelijk trottoir



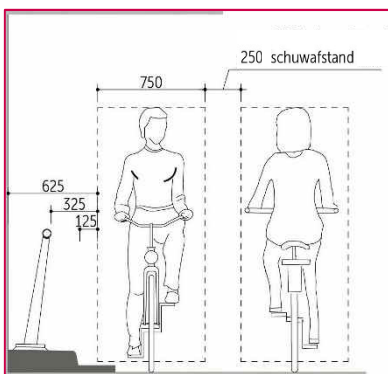
Een tweede fietspad aan de westzijde zorgt ervoor dat de fietsers vanuit het noorden de stalling aan de Jansweg kunnen bereiken. Een aanpassing van het kruispunt met het Kennemerplein en de verkeerslichten is nodig om ervoor te zorgen dat dit veilig kan.

Bij gemengd gebruik van de onderdoorgang door voetgangers en fietsers samen moeten we rekening houden met mensen met een rollator, kinderwagen of rolstoel. Dat vraagt een breedte van minimaal 1,50 – over korte afstand mag dat 1,20m zijn. Voor fietsers die achter elkaar rijden is – in verband met de kolommen en hekken in de onderdoorgang – de minimale maat 1,35, inclusief 0,25m ‘schuwafstand’ ten opzichte van een voetganger (maten conform CROW-aanbevelingen). De minimale maat is daarmee 2,55m, er is onder het viaduct ongeveer 2,00m beschikbaar.

De doorgangen onder het viaduct zijn daarmee te smal voor gecombineerd gebruik door voetgangers en de fiets. Bijkomend veiligheidsaspect: voetgangers zijn in de donkere onderdoorgang slecht zichtbaar voor (brom)fietsers die vanuit het licht aankomen. Dat zorgt voor een bijkomend risico bij gemengd gebruik van de te smalle ruimte.

Het omvormen van het westelijke voetpad tot een fietspad waarbij het voetpad vervalt betekent dat er geen voetgangers onderdoorgang meer is langs de Jansweg. Voetgangers moeten in deze situatie altijd van de traverse onder het station gebruik maken. Een aandachtspunt is de beëindiging van het fietspad: de fiets mag ter hoogte van het Stationsplein niet verder rijden over de Jansweg, maar moet de stalling in of het Stationsplein op.

3. (Brom-)fietspad/route in twee richtingen via oostelijk fietspad



Een tweerichtingsfietspad onder het viaduct zorgt er ook voor dat de stalling aan de Jansweg vanuit het noorden bereikbaar wordt. Op basis van de aanbevelingen van het CROW en Fietsberaad is daarvoor een maat nodig van ten minste 3,00 m maar bij voorkeur 3,50 m. Die ruimte is onder het viaduct niet aanwezig. Zelfs als we op basis van het profiel van vrije ruimte terugrekenen naar de ondergrens is de minimaal benodigde breedte in de onderdoorgang 2,70m, rekening houdend met de wand en het hek. Een veilig te gebruiken tweerichting (brom)fietspad is hier niet in te passen.

Samenvatting bereikbaarheidsmaatregelen

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de fietsenstalling aan de Jansweg is het essentieel dat fietsers in twee richtingen over de Jansweg kunnen rijden. Als fietsers op de rijbaan mogen fietsen en daar de ruimte delen met de bus, is tweerichtings-fietsverkeer op de Jansweg mogelijk. Voor andere oplossingen zijn de onderdoorgangen te smal, het gevaar van aanrijdingen tussen fietsers en voetgangers of fietsers en fietsers onderling is te groot.

4 Beter benutten van stalling Jansweg

Naast verbetering van de route zijn er meerdere maatregelen denkbaar om de stalling aan de Jansweg aantrekkelijker te maken voor fietsers:

4. Stalling bereikbaar maken vanaf de Ripperdastraat.
5. Indeling van de stalling verbeteren.
6. Handhaven van het fietsparkeren in de vakken.
7. Aanvullen van de bewegwijzering naar deze stalling.
8. Vol-vrij-signalering langs de weg.

4. Bereikbaarheid vanuit de wijk

De stalling is op dit moment niet bereikbaar via de Ripperdastraat. Gezien de beperkte loopafstanden vanuit de achterliggende buurt tot het station is de toegankelijkheid van deze stalling voor de buurtbewoners niet van belang. Wij verwachten dat een route door de wijk voor fietsers van verder weg niet erg voor de hand ligt. Een extra toegang aan de zijde van de Ripperdastraat levert daarmee waarschijnlijk geen bijdrage aan een beter gebruik van de stalling.

Indien gewenst is deze maatregel technisch gezien snel te realiseren, maar er zal wel een communicatietraject doorlopen moeten worden met de wijkbewoners.

5. Aanpassen van de indeling van de stalling

De huidige vakindeling vlak bij de Jansweg lijkt niet door de gebruiker te worden begrepen. Deze indeling moet worden aangepast, zodat grote fietsen hier makkelijk een plek kunnen vinden, ook als de stalling al deels gevuld is. Daarbij moet ook duidelijk zijn waar geen fietsen mogen staan. Wellicht is het goed om op het hek met bordjes aan te geven waar de grote fietsen mogen staan. En ook een rek met extra grote hart-op-hart-afstand te plaatsen ten behoeve van fietsen met kratten. Uitgangspunt moet zijn dat de toegang tot de rekken niet geblokkeerd wordt.

Om het comfort te vergroten is daarnaast nog te overwegen de rekken en parkeervakken te overkappen. Deze optie is hier verder niet meegenomen, ook niet in de kosten.

Als korte termijn maatregel is het aanpassen van de vakindeling een maatregel die tegen beperkte kosten direct tot een betere situatie leidt, mits die wordt gecombineerd met handhaving.

6. Handhaving

Rond het station wordt gehandhaafd op het fout stallen van fietsen. Aan de overzijde van de Jansweg is te zien dat de vakindeling dankzij deze handhaving op het Stationsplein goed wordt nageleefd. Het handhavingsgebied stopt op de grens van de Jansweg-stalling. Om de stalling aantrekkelijker te maken moet deze ook binnen het handhavingsgebied worden opgenomen.

De Janswegstalling opnemen in het handhavingsgebied is een maatregel die snel uitgevoerd kan worden en in samenhang met een gewijzigde vakindeling direct tot een betere situatie leidt.

7. Bewegwijzering



Op het Stationsplein is een wegwijzer naar de stalling aan de Jansweg aanwezig. Wellicht is het goed om ook bij de fietsgevel zo'n verwijzing op te nemen. Maar voor het overige geldt dat veel treinreizigers bijna dagelijks hun fiets parkeren en toch vooral hun eigen voorkeursplek opzoeken.

Overigens kan voor de eigenaren van dure (elektrische) fietsen een verwijzing naar de betaalde stalling ook bijdragen aan het vinden van een veilige stallingsplek. Een betere herkenbaarheid van de toegang van die stalling is daarbij wenselijk.

Uitbreiden van de bewegwijzering is een maatregel die direct uitgevoerd kan worden, maar extra bewegwijzering is pas echt zinvol indien de stalling ook vanuit het noorden te bereiken is.

8. Vrij-vol-signalering

In het fietssouterain is per rij te zien of er nog plek is. Dat is handig, het fietssouterain is te groot om dat al langslowend te overzien. De opzet van de Jansweg-stalling maakt het lastig om vanaf de Jansweg te zien of er nog plaatsen vrij zijn. Indien het mogelijk is om ook hier een vol-vrij-signalering aan te brengen kan dat fietsers overhalen om hier te parkeren en niet door te fietsen naar een andere stalling. Dit in aanvulling op de bewegwijzering naar deze stalling.

Om goed te kunnen functioneren is een aangepaste vakindeling van de stalling (en handhaving daar op) noodzakelijk.

Samenvatting benuttingsmaatregelen

Bij een intensiever gebruik van de stalling is een betere indeling van de stalling essentieel, in combinatie met handhaving. Deze maatregelen zijn ook zinvol in de huidige situatie. Maar de benuttingsmaatregelen leiden niet tot een beter gebruik door fietsers die vanuit het noorden komen, daarvoor moet tweerichtingsfietsverkeer op de Jansweg mogelijk worden gemaakt.

5 Maatregelpakket

Om tot een optimaal gebruik van de stalling te komen moet zowel de bereikbaarheid van de stalling verbeterd worden als de benutting. Dit betekent dat de fiets ook vanuit het noorden de stalling veilig en vlot moet kunnen bereiken en dat maatregelen aan de stalling zelf getroffen worden.

Dit leidt tot een combinatie van maatregelen. Fietsen op de rijbaan (maatregelen 1a of 1b) moet worden aangevuld met een betere indeling van de stalling (maatregel 5) en handhaving (maatregel 6). Bewegwijzering en vrij-vol-signalering (maatregelen 7 en 8) zijn goede aanvullingen.

6 Samenvatting

Om de stalling vanuit het noorden bereikbaar te maken is een aanpassing van het kruispunt en de verkeerslichten noodzakelijk. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is een oplossing waarbij fietsers op de rijbaan rijden de beste oplossing.

Een aantal maatregelen om de benutting van de stalling te verbeteren kan gezien worden als quick wins, met beperkte kosten kan de beleving en benutting van de stalling direct worden verbeterd.

variant	oplossend vermogen	realisatie termijn	Risico	opmerking
bereikbaarheidsmaatregelen				
1a.	groot	ongeveer een jaar	vertraging voor de bus	
1b.	groot	ongeveer een jaar	vertraging voor de bus	
2.	groot	ongeveer een jaar		nadelig voor voetgangers
3.	groot	n.v.t.	verkeersonveilig	in de praktijk niet mogelijk
benuttingsmaatregelen				
4.	beperkt	meerdere maanden	weerstand bewoners	
5.	groot	direct	geen	quick win
6.	groot	direct	handhaving	quick win
7.	beperkt	direct	geen	quick win
8.	aanzienlijk	meerdere maanden	geen	per jaar

Tabel 6.1: overzicht van de maatregelen

Om zicht te krijgen op de investeringskosten moet de maatregelen verder worden uitgewerkt en uitgetekend in een ontwerp-tekening. Op basis daarvan is dan een gedetailleerde raming van de kosten mogelijk.

Bijlage 1 Aanzet multicriteria analyse

In het onderstaande overzicht zijn de aspecten onder elkaar gezet waarop de varianten om de bereikbaarheid van de Janswegstalling te verbeteren beoordeeld moeten worden. Op basis van de uitgevoerde analyse zijn een aantal velden in de matrix al ingevuld.

Aspect	Variant 0 huidige situatie	Variant 1a Fietsen op de busbaan kort	Variant 1b Fietsen op de busbaan lang	Variant 2 Fiets op voetpad west	Variant 3 Fiets in twee richtingen oost
Directheid fietsroute van en naar stalling	-	+	++	+	+
Begrijpelijkheid doorgaande fietsroutes	--	+	++	-	-
Verkeersveiligheid voetgangers	+	+	+	-	+
Verkeersveiligheid fietsers	+	+	+	+/-	-
Doorstroming fiets	+ (richting noord)	+	+	+	+
Vertraging openbaar vervoer	Geen	geen/beperkt	geen/beperkt	geen	geen
Vertraging overig verkeer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Inpassing onder viaduct	+	+	+	--	--
Ruimtelijke kwaliteit	+	+	+		
Kosten					
Advies politie/hulpdiensten	n.v.t.	--	-	--	--
Aanpassing VRI	nee	ja	ja	ja	ja
Voldoet aan ruimte-eisen CROW	ja	ja	ja	nee	nee
Snel te realiseren	n.v.t.	-	-	-	-

Bijlage 2 Kostenindicatie

In deze bijlage geven we een indicatie van de investeringskosten exclusief BTW en exclusief kosten van voorbereiding en toezicht. De kosten zijn gebaseerd op eenheidsprijzen, zoals die zijn opgenomen in de boekjes 'Kengetallen kleine (re)constructies 2017' aangevuld met informatie van de Archidag website bouwkosten online en onze eigen ervaringen.

Voor alle kostenposten geldt dat voor een gedetailleerde kostenraming er een (verkeerskundig) ontwerp opgesteld moet worden, op basis waarvan de kosten van wegwerkzaamheden, aanpassing van de verkeersregelinstallatie (inclusief aanpassing van de software) begroot kunnen worden. Voor een aantal posten geldt dat wij zo weinig inzicht in de daadwerkelijke investering hebben dat we deze hier niet kunnen geven. Deze zijn als PM-post in het overzicht opgenomen. Dat geldt voor een toegang aan de Ripperdastraat (moet die afsluitbaar zijn of niet?) en de handhaving.

Bij het aanpassen van de indeling van de stalling gaan we uit van het verplaatsen van rekken en het aanpassen van markering (vakindeling). In de kosten geen investering in een overkapping of nieuwe rekken opgenomen.

variant	onderdeel	aantal		afgerond
1a	vervangen fietspad door voetpad	135 m	€ 7.873,20	8.000
	aanpassen kruispunt + VRI	1 st		15.000
	totaal 1a			23.000
1b	vervangen fietspad door voetpad	250 m	€ 19.540,83	20.000
	aanpassen kruispunt	1 st		15.000
	totaal 1b			35.000
2	vervangen voetpad door fietspad	13 5m	€ 10.552,05	11.000
	aanpassen kruispunt	1 st		15.000
	totaal 2			26.000
3	bromfietspad in twee richtingen	n.v.t.		PM
4	toegang Ripperdastraat	1 st		PM
5	andere indeling	terrein		3.000
6	handhaving			PM
7	bewegwijzering 5x	5 borden	€ 500,00	2.500
8	signalering/telsysteem	640 plaatsen + 1 bord		19.000

In het volgende overzicht staan een aantal prijzen op basis waarvan de kostenindicatie is opgesteld. Voor de signalering gaan we uit van een systeem met camera's en één, op basis van een contract van levering, plaatsing en onderhoud met een duur van vijf jaar. Dit systeem kan (juist) goed in de open lucht functioneren, zodat er geen nieuwe fietsenrekken met sensoren hoeven te worden aangeschaft.

onderdeel	prijs eenheid
vervangen tegels	€ 28,54 per m ²
opbreken asfalt	€ 9,70 per m ²
aanbrengen tegels	€ 19,46 per m ²
opbreken tegels	€ 9,08 per m ²
Telsysteem in de stalling	€ 25,00 per plek per jaar
Signaleringsbord bij de stalling	€ 15.000,00 mast+bord per 5 jaar