

Informatienota

Onderwerp Ambities Nota Fietsparkeren	
Nummer	2018/62858
Portefeuillehouder	Sikkema, C.Y.
Programma/beleidsveld	5.2 Parkeren
Afdeling	BBOR
Auteur	Kool, F.
Telefoonnummer	023-5113378
Email	fkool@haarlem.nl
Kernboodschap	De fiets moet het belangrijkste vervoermiddel voor Haarlem worden. Alleen dan kan de bereikbaarheid van Haarlem worden gegarandeerd. Fietsparkeren is een knelpunt zowel wat betreft de omvang als de ruimtelijke kwaliteit. Het is daarom noodzakelijk dat meer fietsen inpandig gestald kunnen worden. Het startdocument Visie Fietsparkeren brengt acht ontwikkelrichtingen in beeld. Het college draagt het startdocument Visie Fietsparkeren over aan het toekomstige stadsbestuur om te bepalen met welke ambitie zij de op te stellen nota Fietsparkeren wil laten uitwerken en adviseert voor de verdere beleidsontwikkeling € 200.000,- op te nemen in de nieuwe begroting.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt de informatienota ter bespreking naar de commissie Beheer. Met de startnotie beoogt het college goede voorwaarde te scheppen om de nieuwe raad en het nieuwe college een goede start te laten maken met dit voornamelijk voor de binnenstad maatschappelijk urgente probleem. Bij de bespreking van de discussienota fietsparkeervoorziening Botermarkt heeft de wethouder toegezegd uit te zoeken wat de kosten zijn voor diverse gemeentelijke fietsenstallingen verspreid over de stad. Met toezending van dit startdocument wordt ook invulling aan deze toezegging gegeven.
Relevante eerdere besluiten	- vaststelling Structuurvisie Openbare ruimte (2017-477571) in raadsvergadering van 21 december 2017 -vaststelling Toekomstvisie Haarlem 2040 (2017-387911) in raadsvergadering van 21 december 2017 -discussienota fietsparkeervoorziening Botermarkt (2016-595771) in commissievergadering Beheer 18-5-2017
Besluit College d.d. 20 februari 2018	1. het college stelt de informatienota aan de commissie vast. de secretaris, de burgemeester,

Inleiding

Op 21 december 2017 zijn de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) en de toekomstvisie Haarlem 2040 vastgesteld. Om Haarlem toekomstbestendig te maken wordt ingezet op betere voorzieningen voor voetgangers en fietsers. De fiets moet het belangrijkste vervoermiddel voor Haarlem worden. Alleen dan kan de bereikbaarheid van Haarlem gegarandeerd worden. Hiervoor is de indeling van het fietsnetwerk geactualiseerd. Er komt een fietsring rond het centrum en voorzieningen om je fiets te parkeren moeten op peil worden gebracht.

Geconstateerd wordt dat het fietsparkeren een knelpunt is zowel wat betreft de omvang als de ruimtelijke kwaliteit. Bij het massaal en ongestructureerd parkeren van fietsen verrommelt de openbare ruimte en verslechtert de toegankelijkheid. Dit knelt voornamelijk in het centrum van de stad, rond de stations en de haltes van het regionale busvervoer. Ook buiten deze benoemde aandachtsgebieden zijn er klachten over het fietsparkeren. De beschikbare data van deze randgebieden is van onvoldoende kwaliteit om beleid op te kunnen ontwikkelen.

In oktober 2017 schreef het Platform 023 bereikbaar nog een brandbrief met betrekking tot de bereikbaarheid van Haarlem. In dit platform zijn een aantal Haarlemse wijkraden en bedrijfskoepelorganisatie verenigd. In de oproep werd ook aangedrongen op de aanleg van fietsparkeerkelders ter hoogte van het Houtplein/Grote Houtstraat en onder de Nieuwe Groenmarkt.

De gemaakte verkenning is bedoeld om het bestuur inzicht op hoofdlijnen te geven en het politieke klimaat te peilen.

2. Kernboodschap

Er wordt een grote groei van het aantal geparkeerde fietsen verwacht t/m 2040. Niets doen leidt tot een lagere ruimtelijke kwaliteit. Voor het behouden van de ruimtelijke kwaliteit zijn 8 modellen, c.q. scenarios uitgewerkt en voorzien van een globale investeringsraming aan fietsvoorzieningen. Afhankelijk van de ambities van de gemeente moeten 1 of meerdere modellen nader worden onderzocht. Voor dit nadere onderzoek en de uitwerking van de ambitie van de raad zijn extra middelen noodzakelijk ter grootte van € 200.000,- nodig. Daarna is er ook beter zicht op de benodigde investeringen in het fietsparkeren en de bijbehorende exploitatielasten.

3. Consequenties

Het is voor het behoud van de ruimtelijke kwaliteit noodzakelijk dat meer fietsen inpandig gestald kunnen worden. Het moet gewoon en aantrekkelijk worden je fiets inpandig te stallen bij het doen van de boodschappen, bij thuiskomst of aansluitend op het gebruik van openbaar vervoer. Zowel het gemeentelijk beleid als verschillende macrotrends voorspellen een verdubbeling van het aantal fietsen in de binnenstad. Bijgaand start document visie fietsparkeren brengt acht ontwikkelrichtingen in beeld met een geschat benodigd investeringsbudget van tussen de € 2 en € 28 miljoen en een exploitatielast die varieert tussen de € 167.000,- en € 900.000 per jaar. In genoemde bedragen zijn de kosten voor (extra) handhaving nog niet opgenomen.

De ontwikkelrichtingen zijn:

- Faciliteren verwachte ontwikkeling op straat
- Verbeteren huidige benutting
- Bezoekersparkeren verspreid over meerdere kleinschalige fietsenstallingen
- Bezoekersparkeren verspreid over enkele grootschalige fietsenstallingen

- Bewoners verleiden om fietsen te stallen in buurtstallingen
- Bewonersparkeren in buurtstallingen verplichten
- Gebieden in stellen waar uitsluitend kort geparkeerd mag worden
- Algemeen fietsparkeerverbod (bewoners, bezoekers, forenzen) voor bepaalde gebieden

Bovenstaande ontwikkelrichting kunnen met elkaar gecombineerd worden. Elk van de ontwikkelrichtingen heeft voor- en nadelen. Natuurlijk kan ook besloten worden om niets te doen. In het startdocument visie fietsparkeren worden de ontwikkelrichtingen nader toegelicht en wordt inzicht gegeven in de voor- en nadelen.

De prognose is dat in 2040 (plan horizon van de structuurvisie openbare ruimte) het aantal geparkeerde fietsen in de binnenstad zal toenemen met ca. 6.000 stuks. Dit is een stijging met 120%. Deze prognose is gebaseerd op huidig bekende demografische, economische en sociaal-culturele trends. Toekomst voorspellen is echter geen exacte wetenschap. Dat deze ontwikkeling zich daadwerkelijke voor doet kan daarom niet met zekerheid worden gezegd. Het aantal fietsen in de stationsomgeving steeg tussen 2002 en 2012 met 250% als gevolg van betere stallingsvoorzieningen en frequentere lijnvoering van het OV. Beleid dat gericht is op stimulering van fietsgebruik heeft effect. De verwachte stijging van het aantal gestalde fietsen zou best groter uit kunnen vallen dan de veronderstelde stijging met 120%, maar ook kleiner wanneer zich in de periode tot 2040 een onverwachte trendbreuk voordoet. Onderstaand schema geeft een indruk van de kosten per scenario.

Tabel 1: Kostenberekening per ontwikkelrichtingen: retail ruimte is in verhouding duurder dan het bouwen van grootschalige ondergrondse fietsvoorzieningen

	Bijbouwen capaciteit op straat	Bijbouwen capaciteit in voorzieningen	Type voorziening	Investeringskosten	Exploitatiekosten (per jaar)
1. Niets doen	0	0		€0	€0
2. Faciliteren vraag op straat zonder vraagbeïnvloeding	7.600	0		€2 miljoen	€200.000
3. Huidige capaciteit optimaal benutten	7.600	0		€2 miljoen	€ 167.000
4. Bezoekersparkeren van de straat in kleinschalige voorzieningen	5.000	2.000	Retailruimte	€3 miljoen	€ 433.000
5. Bezoekersparkeren van de straat in grootschalige voorzieningen	5.800	1.200	Retailruimte	€3 miljoen	€ 333.000
6. Bewoners verleiden met buurtstallingen/deelfietsen	5.000	2.000	Retailruimte	€3 miljoen	€ 433.000
7. Fietsparkeren van bewoners niet toestaan op straat	2.500	4.500	Retailruimte	€5 miljoen	€ 667.000
8. Enkel kortparkeren op straat toestaan	3.000	8.000	Grootschalige ondergrondse voorzieningen	€20 miljoen	€ 667.000
9. Alle fietsparkeren van de straat	0	11.000	Grootschalige ondergrondse voorzieningen	€28 miljoen	€900.000

De bedragen uit bovenstaande tabel zijn gebaseerd op de onderstaande normbedragen van het CROW (2014) Wat kost een fietsenstalling?:

Tabel B1.2: Gebruikte investerings- en exploitatiekosten

Locatie	Investeringskosten per stallingsplek	Exploitatiekosten per stallingsplek (per 30 jaar)
1. Op straat	€ 300,-	€ 750,-
2. Gebouwde voorzieningen op maaiveld	€ 500,-	€ 1.500,-
3. Grootschalige ondergrondse voorzieningen	€ 2.500,-	€ 2.500,-
4. Retailruimte	€ 1.000,-	€ 4.500,-

Het faciliteren van 6.000 extra fietsen is een aanslag op de toegankelijkheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. De afgelopen collegeperiode (2014-2018) is onder het convenant binnenstad op voorstel van de werkgroep fietsparkeren het aantal stallingsplekken rond het kernwinkelgebied aanzienlijk vergroot. De deelnemers van deze werkgroep zien geen mogelijkheden meer om het aantal stallingsplekken in de openbare ruimte verder te vergroten. Het maatschappelijk draagvlak daarvoor ontbreekt. De toename van het aantal fietsrekken creëert barrières die een negatieve uitwerking hebben op het ondernemingsklimaat in de binnenstad. De toegang tot sommige winkels raakt geblokkeerd. Een chronisch en blijvend tekort aan fietsenstallingen creëert een chaos in de openbare ruimte

Wanneer de raad haar ambitieniveau heeft bepaald dan zal daarop het fietsparkeerbeleid geschreven worden. Over deze op te stellen nota zal met de stad worden geparticipeerd. Om verzekerd te zijn van een tijdig opgeleverd product in 2018 dat als uitgangspunt van toekomstig ambtelijk handelen kan dienen, zal er gebruik gemaakt worden van een extern adviesbureau.

4. Vervolg

De informatienota wordt opgenomen in het overdrachtdossier voor het nieuwe college en wordt ter bespreking aan de commissie Beheer toegezonden

5. Bijlagen

Startdocument Visie Fietsparkeren