

Verenigingsgebouw
Hoofdwacht, Grote Markt 17, Haarlem
Gemeente Haarlem
t.a.v. Raadsgriffie
Postbus 511
2003 PB Haarlem



Vereniging Haarlem
Opgericht november 1901

Postbus 1105
2001 BC Haarlem
Giro 377882
ABN-AMRO 43 11 61 151

Haarlem, 12 februari 2017

Betreft: nota fietsparkeren

Geachte leden van de gemeenteraad,

Beleid geslaagd, patiënt overleden. Dat gevoel bekruipt ons als wij het fietsbeleid van onze gemeente – dat wij van harte ondersteunen – in ogenschouw nemen. De breed gesteunde beweging om het stadscentrum en de wegen erheen fietsvriendelijker te maken is geslaagd. Het heeft even geduurd, maar de fiets is nu met stip het belangrijkste vervoermiddel geworden op weg naar het centrum.

Met dit succes zijn ook de problemen gekomen. Steeds meer fietsen zoeken een plaats in de binnenstad. Overal kom je ze tegen. Zoveel, dat er op sommige plaatsen echt sprake is van fietsoverlast. Voor de deur van de Hoofdwacht bijvoorbeeld. Een paar jaar geleden was er weinig aan de hand. Nu staat de Grote Markt voor ons hoofdkwartier met name in het weekend bomvol met fietsen. Er is bijna geen doorkomen aan. Helaas zijn wij lang niet de enige plek waar dit gebeurt, en het probleem is ook breder. Zo komt het zicht op onze historische hoogtenpunten zo langzamerhand ook in het geding. Het stadhuis, de Grote Kerk, Vleeshal en tal van andere plaatsen. Willen we dat?

We blijven een groot voorstander van het gebruik van de fiets in de binnenstad. Maar wel met een open oog voor de ontstane problemen. Het volstaat niet meer om alleen rond het station nog te handhaven, dat moet voor de hele binnenstad gaan gelden. Het volstaat niet meer om voor het autoparkeren miljoenen per jaar uit te geven en voor de fiets enkele honderdduizenden, terwijl de vervoerprestatie van de fiets veel groter is dan de auto. Het volstaat niet meer om het probleem van het bewonersparkeren van de fiets te negeren. Er moet iets gebeuren.

We zijn daarom heel blij dat de werkgroep Gebouw & Omgeving van onze vereniging zich gebogen heeft over dit probleem. Hierbij hebben wij de eer en het genoegen om u een exemplaar van de nota "Fietsparkeren in het centrum van Haarlem" aan te bieden. Met de nota is het probleem van het fietsparkeren in kaart gebracht en worden oplossingen aangedragen.

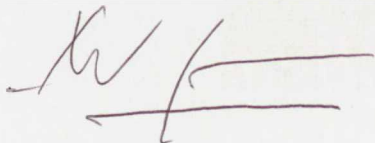
Laten we snel beginnen met drie dingen:

1. Definieer op welke plekken in de binnenstad de historiciteit wordt aangetast door teveel geparkeerde fietsen;
2. Breid het gebied waar wordt gehandhaafd uit tot de hele binnenstad, eventueel in stappen;
3. Vergroot tegelijk het aantal stallingplaatsen verder. Bijvoorbeeld in de kelders van het voormalige V&D-gebouw en het Brinkmancomplex en op andere plaatsen waar de overlast groot is.

De stad is het waard.

Voor nadere vragen kunt u terecht bij de secretaris van de werkgroep Gebouw & Omgeving, Auke Douma, tel. 06-42011580, email aukedouma@gmail.com.

Hoogachtend,



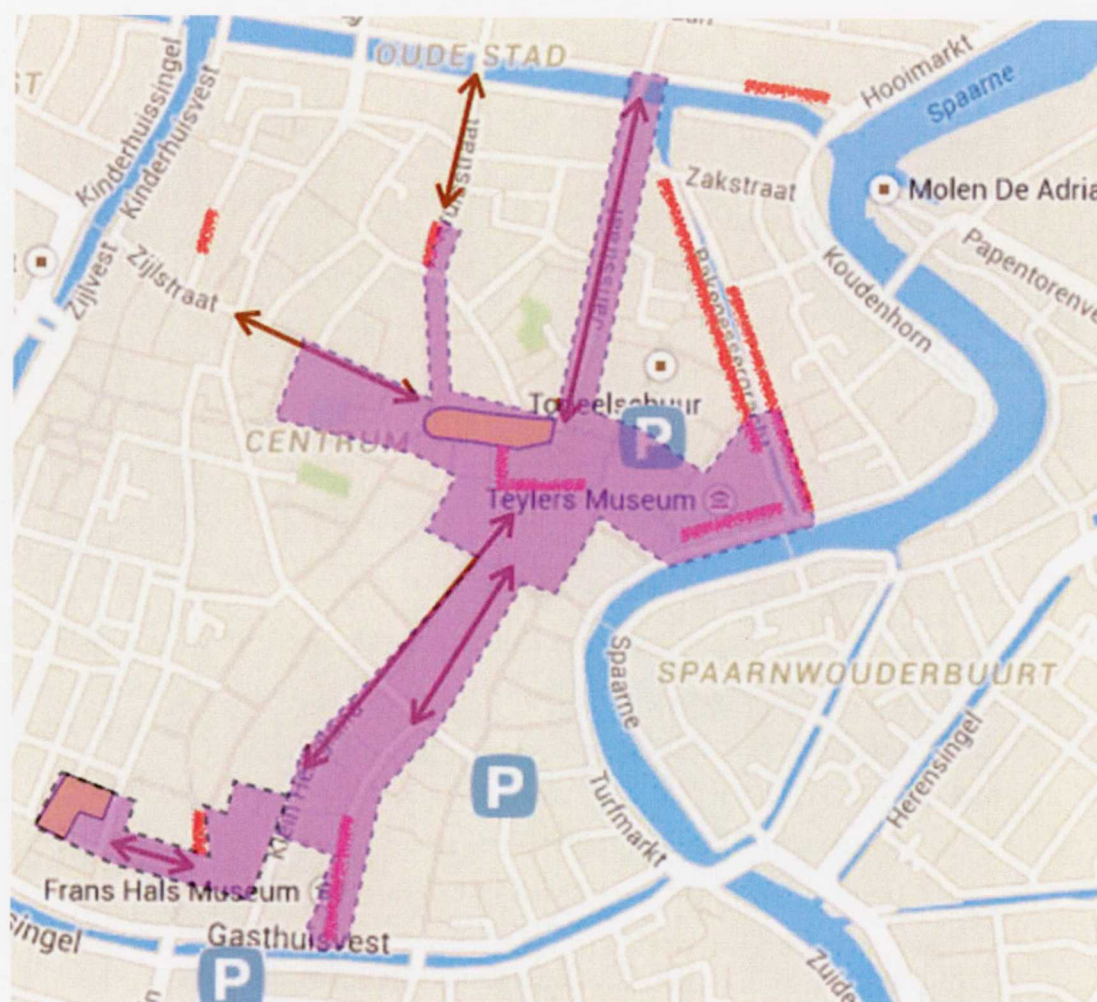
F.W. Lantink, voorzitter



H.W. Gorter, secretaris

Fietsparkeren in het centrum van Haarlem

Aanzet tot een symbiose tussen fietsparkeren en de kwaliteitsbeleving van unieke historische gevels, pleinen en doorkijkjes binnen de singels van Haarlem



Werkgroep Gebouw & Omgeving
Historische Vereniging Haerlem
september 2016

Inhoud

Motivering

Samenvatting

Probleemstelling:

- 1 fietsparkeren in de Historische kern van de Haarlemse binnenstad
- 2 Knelpunten fietsparkeren verbeeld

Oplossingsrichtingen:

- 3 Beleidsontwikkeling gespreid fietsparkeren
- 4 Visualisatie van de 'zoekrichting' voor gespreid fietsparkeren in de kern van de binnenstad
- 5A Traditionele handhaving & participatie
- 5B Handhaving & 'Smart participatie met inzet van Social Media'

Hulpmiddelen:

- 6 Studie-Kaartbeelden
 - Aanzet 'participatie' App-bewaking Handhaving
 - Aanzet Zonering & Prioriteit App-bewaking Handhaving
- 7 Aanzet voor sponsoring; een zelfbetalend 'FietsHaarlemmertje'
- 8 Acht aanbevelingen



Motivering

Zoals de meeste Haarlemmers maken ook de leden van de commissie Gebouw & Omgeving van de Historische Vereniging Haerlem gebruik van de binnenstad, al sinds 1991 een beschermd stadsgezicht. Behoud en verhoging van de kwaliteitsbeleving van de historische binnenstad gaf aanleiding deze notitie op te stellen.

Eén van de ruimtegebruikers (naast vrachtauto, auto, bus, voetgangers) is de fiets. De mobiliteit wordt steeds belangrijker voor de vitaliteit en de duurzaamheid van de binnenstad.

Toch tast sommig gebruik -ons inziens- de kwaliteit van de openbare ruimte aan en belemmert de beleving en de vrije bruikbaarheid van historische ruimten. Voor alle gebruikers is het van belang dat de binnenstad veilig, heel en schoon blijft. Dat laatste houdt niet alleen in dat bijv. storende graffiti verwijderd moet worden, maar ook dat pleinen, stoepen beloopbaar en bruikbaar en toegankelijk blijven. En dat zowel voor kwetsbare gebruikers zoals mensen met een kinderwagen of rollators, maar ook voor diensten en laden en lossen.

Hier ligt een participatietaak voor bewoners, winkeliers en terrashouders e.d. Maar het vraagt ook een verandering van het gedrag van fietsers. Daarnaast speelt dat er veel geld is besteed om de binnenstad auto-bereikbaar te maken. De kosten daarvoor zijn een veelvoud van wat er is geïnvesteerd voor fietsparkeren. Het steekt dat de beperkte fondsen voor handhaving voornamelijk worden ingezet rond het station, het lelijkste plein van Nederland. Zo stagneert de kwaliteitsbewaking van een van de mooiste pleinen van Nederland, de Grote Markt en haar omgeving.

De commissie G&O probeert met deze notitie gereedschap aan te reiken. Vanuit meer kennis kunnen er mogelijkheden ontstaan en kan er financiële ruimte komen. Onder meer voor een gemeentelijke regisseur voor de gehele binnenstad die -vanuit overzicht- beleid voorbereidt betreffende terrassen, fietsparkeren, aankleding openbare ruimte etc.

Daarnaast vraagt de commissie zich af of de problemen en oplossingen die ze signaleert, ook die van de Gemeenteraadsleden zijn.

Samenvatting

De fietsparkeerdruk is oeverloos en voorlopig groeiende. Ze erodeert in toenemend mate de (historische) waarde van de 'kern' van het Haarlemse Beschermd Stadsgezicht.

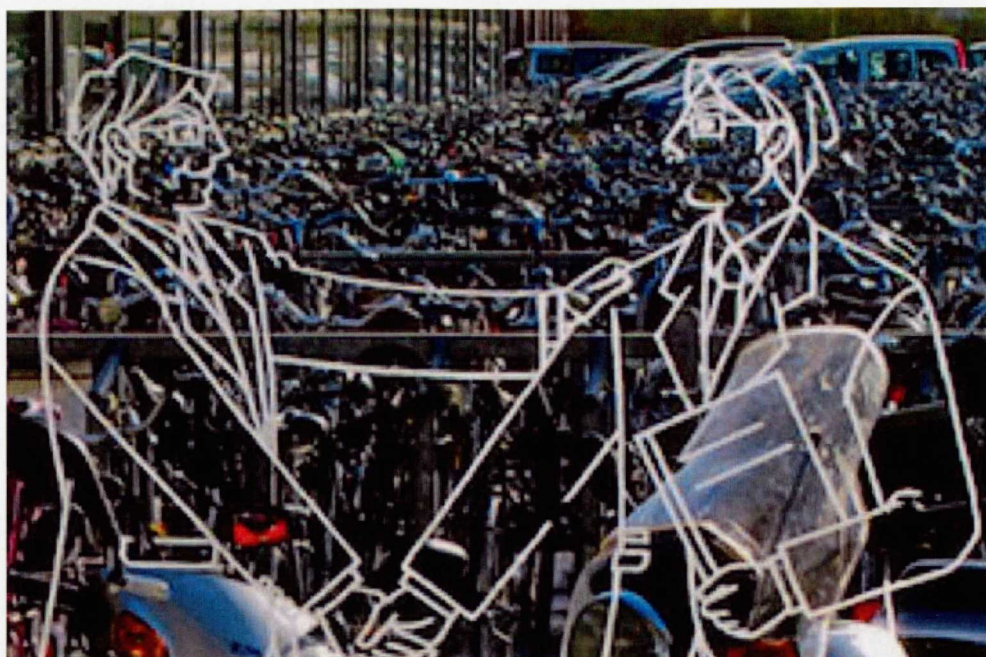
Alhoewel geleiding en vermindering van de druk een fractie kost van mobiliteitsmaatregelen voor het Openbaar Vervoer en voor het auto-systeem, maakt de omvang en de spreiding van het fietsparkeren conflicten het tot een moeilijk oplosbaar probleem. Als de gemeente Haarlem met fysieke kaarten de fietsoverlast inzichtelijk maakt, kan efficiënt worden ingezet op kwaliteit van de openbare ruimte en vermindering van de hinder die slordig geparkeerde fietsen opleveren voor kwetsbaren.

Kleine gespreide fietsparkeervoorzieningen en participatie van bewoners en belanghebbenden zijn efficiënte middelen om de problematiek behandelbaar te maken.

Haarlem zou, als Smart City, de kansen kunnen oppakken welke de sociale media bieden door gericht te laten participieren bij het reguleren van fietsparkeren. Extra voordeel is dat zo interactief zichtbaar is waar direct ingegrepen zou moeten worden.

Een scala van kleine maatregelen wordt geboden:

- ontwikkel meer 'multifunctionele' grootschalige fietsparkeervoorzieningen op de kruispunten van hoofdroutes,
- beperk het gebied waar intensief wordt opgetreden tegen zwerffietsen
- informeer met bescheiden bordjes waar intensief wordt opgetreden tegen fietsparkeer excessen,
- vergroot het areaal voor gespreid fietsparkeren door toevoegen van fietsnietjes in groepjes van max. 5 stuks,
- stimuleer (door subsidie) individuele montage van (etalage) aanbindfietsparkeer stangen,
- versnel de registratie van verkeerd gestalde (zwerf)fietsen door belanghebbenden-aanmelding,
- versnel het proces van plaatsing van 'waarschuwinglabels' bij ongewenst fietsparkeren,
- sociale media (een **App**) kunnen ingezet worden bij de opsporing en handhaving (Hoofdstuk 5)
- verhoog het areaal hoogwaardige gespreide fietsparkeer voorzieningen door 'sponsoring & reclame',
- participatie rond 'waarschuwing-labels' en sponsoring kunnen de acceptatie en de betrokkenheid bij de handhaving verhogen.



De fiets: Kunstobject stationshal Leuven

Probleemstellingen

1 Fietsparkeren in de Historische kern van de Haarlemse binnenstad

De historische binnenstad groeide in eeuwen en is een afspiegeling van voorgaande mobiliteit.

De tram is vertrokken uit Haarlem. Kortstondig heeft de auto de vrijgekomen ruimte opgeslurpt totdat congestie, verkeersgevaar en hinder zoals parkeren en fijn stof de tomeloze automobiliteit gingen begrenzen.

Momenteel is een kentering te zien naar kwaliteit voor kopende en slenterende voetgangers en is er een 'terug naar de binnenstad van financieel krachtige vooral oudere bevolking.

Voor de druk van fietsparkeren wordt een toenemend probleem in de binnenstad door groei van 'gezonde & duurzame' mobiliteit. Die druk zal eerder toenemen dan afnemen nu jongeren hun sociaal contact en status toenemend via het internet in plaats van met de auto waarmaken. Nog meer druk op het fietsparkeren levert het aanslaan van de elektrische tractie en grote, dure design fietsen.

De beweeglijkheid en individualiteit van fietsers, de fysieke onmogelijkheid het uitwaaiëren van fietsbewegingen te beteugelen en het gemak en de tijdwinst door de fiets vlak bij de bestemming 'op slot te zetten', maakt dat alle (historische) ruimten eroderen door de groei van het fietsparkeren.

Het vervoerkundige kenmerk van de fiets is: langzaam verkeer dat tot ultra dichtbij de bestemming wil en kan komen. De grootschalige voorzieningen leveren altijd voor/natransport-tijd op. Dat maakt geconcentreerd verderop stallen onaantrekkelijk voor 'de enkelvoudige boodschap'. De fietser toch verleiden verderop, grootschalig te stallen beperkt zich goeddeels tot bezoekers met een langere verblijfstijd op een plek (bioscoop) of mensen die een fun- / winkel-circuit willen doorlopen. En zijn extra voorzieningen zoals een toilet, gratis bewaking en lange openingstijden hard nodig om dat 'verderop' stallen uit te lokken. Er is nog ruimte in de huidige P-garages om het areaal hoogwaardig geconcentreerd stallen te vergroten. Desondanks is de druk om overal 'gespreid' te fietsparkeren blijvend en overloos. Geleiding van dat 'gespreide' gebeuren is geboden om de kwaliteit van de (historische) openbare ruimte te behouden.

Als beleidsplaatje wordt het dan aantrekkelijk waar dat past -voor winkel en loketfuncties gevel- het fietsparkeren in kleine groepjes toe te staan. Essentieel is hierbij te zorgen voor een hoge zgn. 'turn over' (snelle wisseling van gebruiker). Voorkomen moet worden dat de schaarse plekken voor gespreid stallen lang worden bezet, of erger nog, worden ingenomen door in onbruik geraakte (verweesde) zwerffietsen.

Voorkomen dat wrakken of zwerffietsen blijven staan voorkomt tevens excessen zoals geblokeerde loop- en rolstoel-routes. Beperken en ordenen van het gespreid fietsparkeren verbetert gelijktijdig de ruimtelijke kwaliteit en de mate waarin monumenten 'in het zicht' zijn.



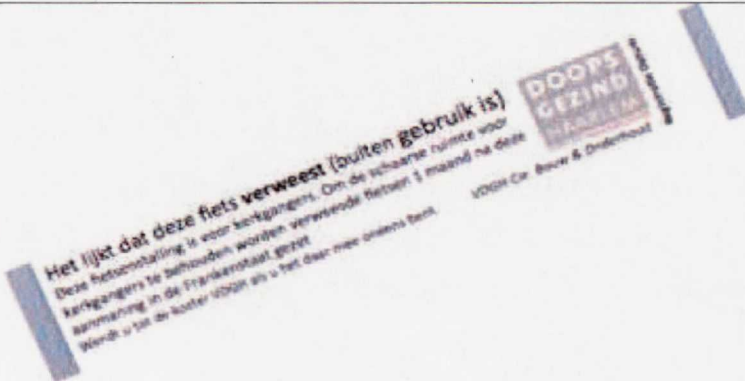
De fiets is kleinschalig en op zich mensvriendelijk en verhoogt de bruikbaarheid en bereikbaarheid van kleinschalige ruimten mits het aantal en de snelheid is aangepast aan verblijven en waarnemen van de Historische entiteit.

2 Knelpunten fietsparkeren verbeeld

		
<i>Historische ruimtes en zichtassen worden verstoord door te grote concentraties fietsparkeren. Snel verwijderen voorkomt gewoonte vorming.</i>	<i>De kwaliteit van zichtlijnen is mede afhankelijk van de wanden die het zicht haar kader geven. Te veel fietsen langs die gevels verstoort de beleving.</i>	<i>Primair na een investering in fietsparkeren is het gewenst rondom te handhaven. (Schrijnend is de fietschaos vlak bij de Smedestraatstalling).</i>
		
<i>De fietsmobiliteit neemt toe waarbij steeds meer fietsen niet meer passen in de traditionele rekken of te zwaar zijn om er in te tillen.</i>	<i>Kwetsbaren vragen om aangepaste ruimte; verkeerd gestalde fietsen vormen een vrij groot probleem; hinder voor kwetsbaren (mer rollator) vraagt om directe actie.</i>	<i>Vanuit de stadsbezoeker is fietsparkeren langs gevels aantrekkelijk; van belang is dat de parkeerdruk binnen grenzen blijft en het lopen en ruimte niet erodeert. (‘Grensdrukte’ fietsparkeren)</i>

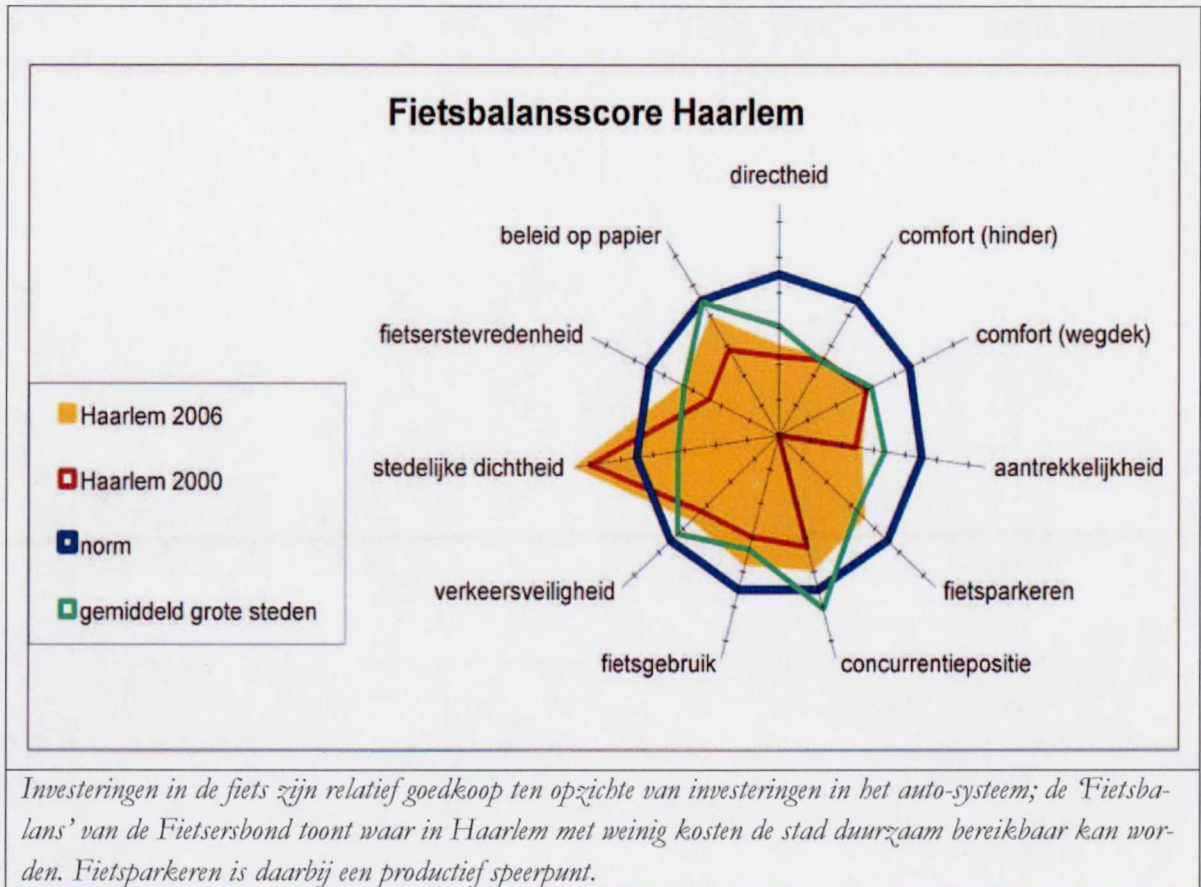
		
<i>Beperk gespreid fietsparkeren tot kleine groepjes, bij voorkeur niet meer dan vijf fietsen.</i>	<i>Hinder van verwaarloosde 'zwerf' fietsen of wrakken. Ze kunnen na een periode met waarschuwings-label worden verwijderd.</i>	<i>De omvang en kwaliteit van de parkeergarages rechtvaardigen om nog meer P-plaatsen om te bouwen tot fietsparkeerplekken ('Fietsnietjes' te Wenen).</i>

		
<i>Knooppunten van fietsroutes zijn bij uitstek de plaats om bezoekers te leiden naar grootschalig fietsparkeren.</i> (Fietsaanpak gemeente Deventer)	<i>Participatie door bewoners, winkeliers, wijkraden en belangenorganisaties versnelt de opsporing van problemen.</i>	<i>Logische aanbevelingen zoals fietsparkeervakken sturen gewenst gedrag. Maar ... handhaving dient de zaak wel 'binnen de perken' te houden.</i>

	<i>Verbreedt bestaand initiatief tot betengeling van hinderlijk fietsparkeren verder uit.</i> (De Doopsgezinde Gemeente labelt fietsen die rond haar schuilkerk de ruimte verstoren).
--	--

Oplossingsrichtingen

3 Beleidsontwikkeling gespreid fietsparkeren



GRENZEN FIETSGEBRUIK OPENBARE RUIMTE

De geschiktheid om op duurzame wijze diep in het stedelijk gebied door te dringen betekent dat een fietser weinig tijd verliest aan natransport. De fietser compenseert lage snelheidstijdverlies door de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming neer te zetten (*lieft 'onder de toonbank', enz.*). Tevens wordt de fiets veel als boodschappenwagentje gebruikt en sleept men de fiets van winkel naar winkel.

Dit op zich zeer 'duurzame' verplaatsings- annex winkelgedrag wordt een probleem zodra (te) velen dat op het zelfde tijdstip en in het zelfde gebied gaan doen.

Fietsen en fietsparkeren kan zulke pieken krijgen, dat het de openbare ruimte erodeert. Zo wordt het een taak voor de gemeente de kwaliteit en de bruikbaarheid van de openbare ruimte te bewaken.

GRENZEN HANDHAVING KWALITEIT VAN DE OPENBARE RUIMTE

Intens fietsverkeer en 'fietssmijten' lokt de vraag uit naar 'handhaving'. Te vaak is dat momenteel een dure manier van dweilen met de kraan open. En, ... waar moeten verwijderde fietsen naar toe? Het lijkt productiever fietsers met 'honing-maatregelen' te verlokken passend te stallen. Maar wel zo dat èn de parkeercapaciteit, maar ook de ruimtelijke kwaliteit toeneemt. Dat vraagt om veel kleine en meer gespreide plaatsen, precies daar waar men echt de fiets 'even' wil plaatsen.

HANDHAVING VERSCHUIVEN NAAR PARTICIPATIE

Handhaving gericht op het vrijhouden van stallingplaatsen is complex en tijdrovend. Een oplossingsrichting zou kunnen zijn winkeliers, bewoners, wijkraden en andere belanghebbende partijen aan te zetten tot het mede bewaken van de bezettingsgraad van die kleine, gespreide fietsparkeerplaatsen. Dat kan als belanghebbenden signaleren waar fietsen te lang blijven staan. Bijvoorbeeld door aan belanghebbende markeringslabels uit te reiken welke ze aan dergelijke fietsen kunnen hechten. Die overlast èn dat onrendabele ruimtegebruik is dan direct zichtbaar voor de gemeentelijke handhavers. Aansluitend kan de fiets in het signaleringssysteem worden ingebracht, wat dan op de flap wordt bijgeschreven.

SUBSIDIE VRAAGGESTUURD FIETSPARKEREN

De vindingrijke fietser weet altijd plekjes te vinden waar de fiets 'neer te smijten'. Als we de plekjes waar dat best past voorzien van kleinschalige fietsparkeervoorzieningen, neemt het aanbod reuze toe. Dat kan bijvoorbeeld voor sommige etalages. Als de gemeente juist daar kleinschalige voorzieningen realiseert, of, aanvullend, een subsidie instrument ontwikkelt voor dergelijk 'vraag-gestuurde' parkeerplekken, is daar een beter gebruik van de ruimte te verwachten.

GEBRUIKERSGERICHT SITUEREN KLEINE FIETSVOORZIENINGEN

De gemeente Haarlem heeft enkele succesvol grote fietsenstallingen en in pandige stallingen gerealiseerd. Maar dit vermindert geenszins de oerwens van fietsers om gespreid (dus ultra dicht bij de bestemming) te parkeren.

Gerekend naar de productiviteit is investeren in het fietssysteem positiever dan investeren in het auto en Openbaar Vervoer systeem. Maar de krappe beurs voor gemeentelijk beleid maakt het onwaarschijnlijk dat grootschalige structuur-ingrepen de druk van fietsparkeren in de binnenstad noemenswaardig zal beteugelen. Het gaat er om niet te dweilen met de kraan open, maar om slim ('smart') te zoeken naar verbetering en regulering.



Fietsparkeren kan voor een deel met kleinschalige en betaalbare oplossingen; logische afwijzen of toestemming dan wel verwijzen naar fietsparkeerplekken binnen zicht-afstand bevordert passend ruimtegebruik. (Een simpele kaderlijn bevordert correct fietsparkeren)



4 Visualisatie van de 'zoekrichting' voor gespreid 'fietsparkeren' in de binnenstad

		
<i>Staan beleid in Heemstede: “Fiets Fout = Fiets Weg” is gebaseerd op een zeer nabij en hoogwaardig Fietsparkeer alternatief.</i>	<i>Eenvoudige fiets voorzieningen zoals ‘etalageaanbindstangen’ en ‘fietsnietjes’ passen in ruimtelijke complex situaties.</i> (Subsidieer mensvriendelijke zgn. ‘honing’ maatregelen).	<i>‘Zwerf-fietsen’ opmerken is arbeidsintensief. Als omwonenden, middenstanders en belangengroepen hinder per App aanmelden kan de handhavingprocedure sneller straten.</i>

5A Traditionele handhaving en participatie

Het vrij houden van de gespreide fietsparkeerplekken voor kortstondig gebruik vereist een goede handhaving. Die kan betaalbaar worden door verkeerd gebruik mede te laten opsporen door ‘vertrouwde’ belanghebbenden zoals bewoners en winkeliers. Door via belangengroepen aan te wijzen personen uit bijv. de Fietsersbond, City Marketing Haarlem, de Historische Vereniging Haarlem, Veilig Verkeer Nederland en gehandicapten-organisaties kan - binnen grenzen- het aantal ‘toegelaten’ belanghebbenden worden uitgebreid dat deelneemt in de opsporing.

De participant plaatsen de hen uitgereikte waarschuwingslabels. De label dient om de eigenaar van een fiets er op te wijzen dat een fiets daar niet langdurig kan blijven staan. Nadat een label is geplaatst stuurt de participant de van de label afgeknipte onderkant (met info over de plaats en de datum van de hinder) op naar de gemeente.

5B Handhaving en ‘smart’ participatie met inzet van sociale media

Haarlem als ‘SMART-CITY’ kan bovengenoemde participatie stroomlijnen door er een **App** voor laten laten ontwikkelen. Dan fotografeert een participant de hinder en ‘Up-Load’ die gelijktijdig naar een centraal punt. Zo ontstaat kostenbewust een kwaliteitssprong in de kennis over hinder in de (historische) openbare ruimte. Centraal ontstaat inzicht waar en wanneer hinder optreedt. In een oogopslag toont de informatie van de **APP’s** waar bijvoorbeeld op routes voor kwetsbaar verkeer (rollators enz.) obstakels staan.

Het bijbehorende **App**-platform kan zo worden ingesteld, dat alleen vertrouwde en bekende personen het gebruiken (conciërge-model).

Een Fietsparkeer **App** maakt het voor iedere leek mogelijk om parkeergedrag (op ieder tijdstip gewenst, compleet met GPS info over plaats en tijdstip) door te geven aan een centrale post. Daar ontstaat overzicht wát wáár gebeurt / gebeurde. Vervolgens kan op zonder surveillance kosten, handhaving direct, dan wel passende tijdstip, plaatsvinden.

Hulpmiddelen:

6 Fietsparkeren in kaart gebracht

De WhatsApp meldingen maken het mogelijk verkeerd fietsparkeren op een fysieke of digitale kaart zichtbaar te maken en desgewenst te koppelen aan een Excel-achtige bestand. Zo worden gebruikspatronen en conflicthaarden visueel.

Het is van belang te beschikken over een kaartbeeld dat de mate van kwetsbaarheid van de ruimte en de historische kwaliteit onderscheidt. Daarin kunnen ook (historische) bijzondere gevels en doorkijkjes zijn ingetekend (vgl. Zichtlijnen).

Een te ontwikkelen 'Zonerings-kaart gespreid fietsparkeren historische binnenstad' kan aansluiten op de onderzoeksresultaten die K. Schenk momenteel voor de gemeente ontwikkelt. De zonering kan in samenwerking tussen de gemeente en bijvoorbeeld de Fietzersbond en de Historische Ver. Haarlem verder bruikbaar worden gemaakt voor de regulering van het fietsparkeren.

Een dergelijke zoneringskaart maakt het mogelijk de (handhaving) zonegewijs af te stemmen op de mate van verstoring door fietsparkeren. In een aansluitende bestuurlijke handeling kan het fietsparkeren onderdeel worden van nieuwe bestemmingsplannen.

Zodra WhatsApp meldingen in die kaart worden ingebracht, ontstaat een interactief ruimtelijk beeld van de fietsparkeer conflicten, maar ook van de mogelijkheden om ze (toegesneden, met weinig kosten) op te lossen.

Aandachtspunten bij een opdracht aan App ontwikkelaar:

DE FIETSPARKEER APP

- Blijvend eigendom van de gemeente Haarlem
- WhatsApp** domein onder beheer door Handhavende Instantie
- WhatsApp** deelname onder een klein statiegeld-beding en via een 'conciërge-model'
- Uitgereikt aan vertrouwde, geregistreerde belanghebbenden & belangstellenden
- Automatische GPS-registratie & tijd/datum foto-koppeling

DE PROCEDURE NA EEN APP-AANMELDING

- Handhavende instantie labelt fiets na voldoende / goedgekeurde aanmeldingen
- Fiets wordt afgevoerd na de juridisch minimaal daarvoor vereist wachttijd



Vanaf eind maart 2016 loopt op het Neude te Utrecht een proef om fietsparkeren en het schoon bevoorraden van de binnenstad slim te combineren: tussen 07.00 en 11.30 uur is het fietsparkeervak een laad- en losplek voor bevoorrading van de horeca in de binnenstad.

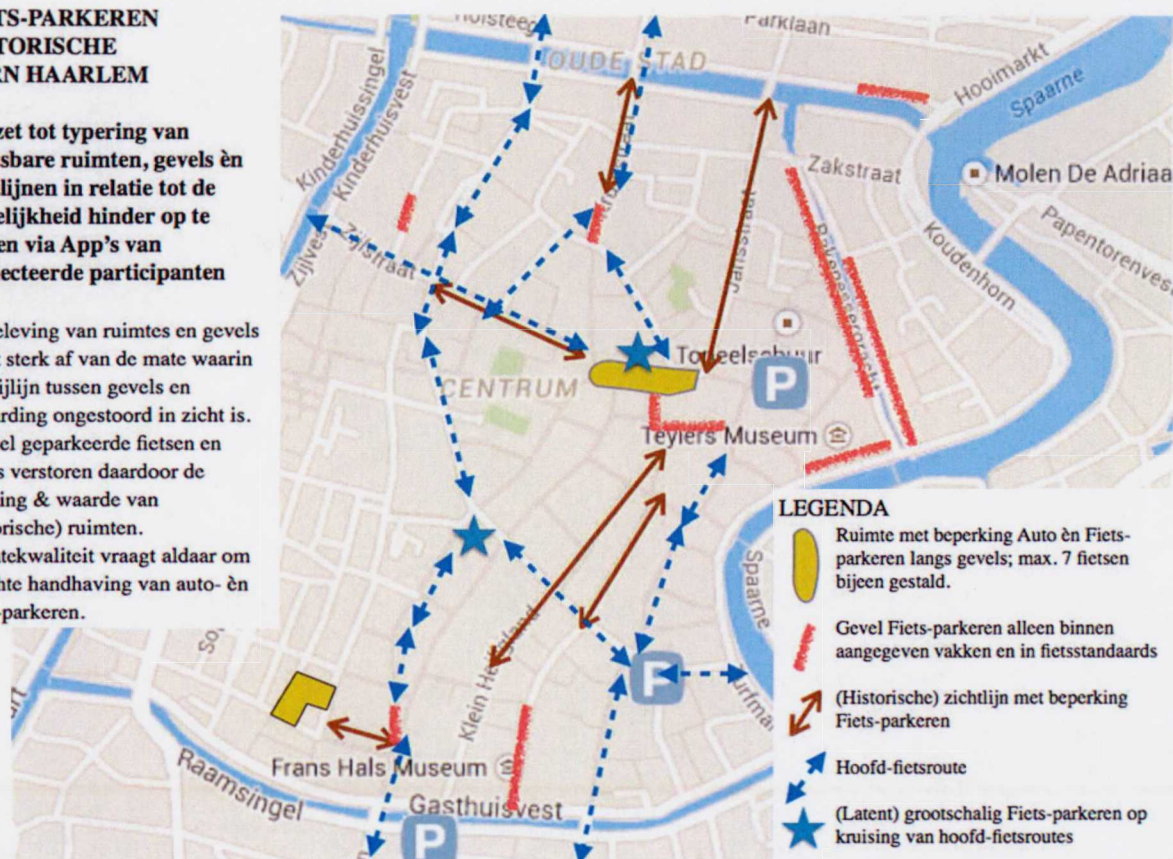
(De gemeente Utrecht is voornemens na de proef het fietsparkeren in te brengen in haar bestemmingsplannen)

FIETS-PARKEREN HISTORISCHE KERN HAARLEM

Aanzet tot typering van kwetsbare ruimten, gevels en zichtlijnen in relatie tot de mogelijkheid hinder op te sporen via App's van geselecteerde participanten

De beleving van ruimtes en gevels hangt sterk af van de mate waarin de snijlijn tussen gevels en verharding ongestoord in zicht is. Te veel geparkeerde fietsen en auto's verstoren daardoor de beleving & waarde van (historische) ruimten. Ruimtekwaliteit vraagt aldaar om gerichte handhaving van auto- en Fiets-parkeren.

2016/007 - Xp - Regio's Amsterdam



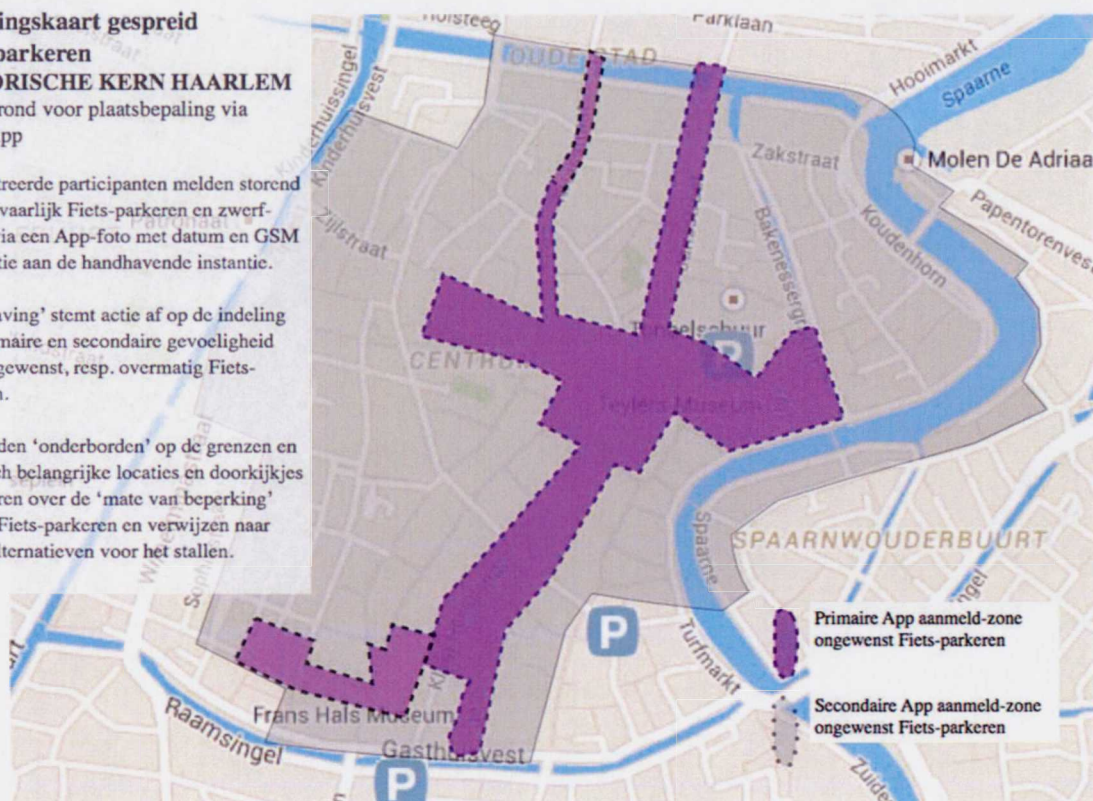
Zoneringskaart gespreid Fiets-parkeren HISTORISCHE KERN HAARLEM

Ondergrond voor plaatsbepaling via GSM/App

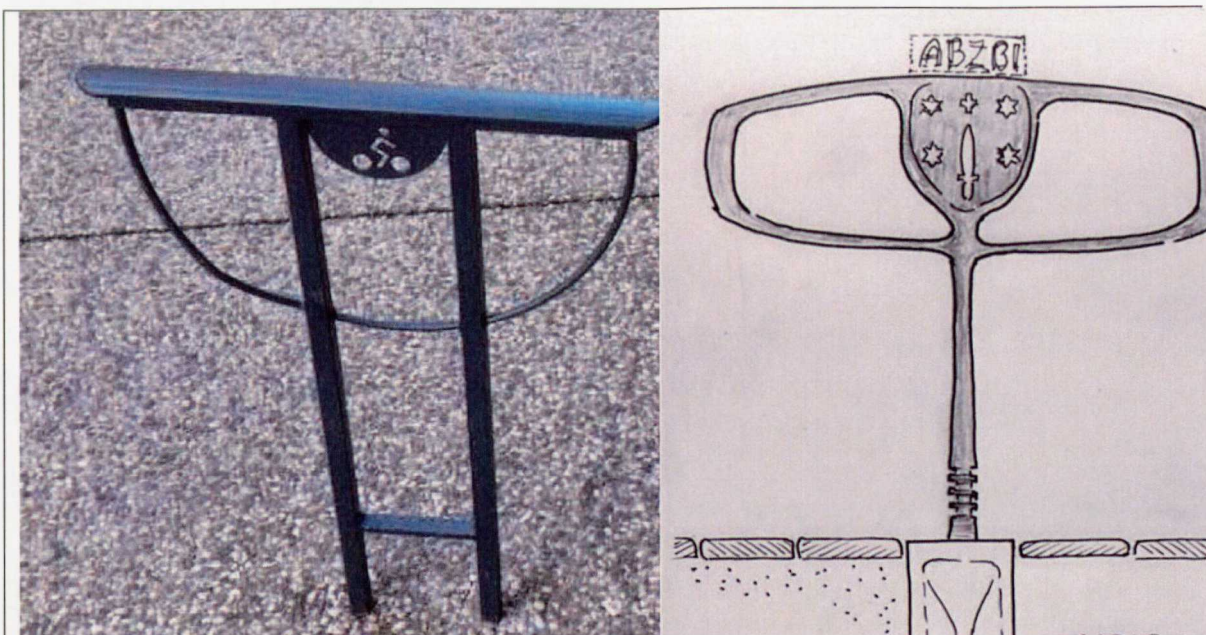
Geregistreerde participanten melden storend en/of gevaarlijk Fiets-parkeren en zwerf-fietsen via een App-foto met datum en GSM informatie aan de handhavende instantie.

'Handhaving' stemt actie af op de indeling naar primaire en secundaire gevoeligheid voor ongewenst, resp. overmatig Fiets-parkeren.

Bescheiden 'onderborden' op de grenzen en historisch belangrijke locaties en doorkijkjes informeren over de 'mate van beperking' van het Fiets-parkeren en verwijzen naar nabije alternatieven voor het stallen.



7 Aanzet voor sponsoring; een zelfbetalend 'FietsHaarlemmertje'



Fietsnietjes zijn vriendelijk voor de gebruiker; verschillende soorten fietsen kunnen op tal van manieren worden aangeliend en, in kleine groepjes zijn fietsnietjes inpasbaar in tal van stedelijke situaties. Ze zijn geliefd omdat men de fiets (zonder de kleren te besmeuren) kan aanbinden.

*Ze zijn 'stand alone' of in kleine groepen te plaatsen.
(Fietsnietje te Valence; FR)*

Schets-aanzet voor een Haarlemmer Fietsnietje, met een knipoog naar de Franse gietijzeren fietsnietjes, klaar voor sponsoring via een logo systeem voor de b.b.h. reclame.

*Een LED lichtje / zonnecel kan het **Haarlemmertje** completeren.*

(Denk aan een makkelijk inpasbare betonnen 30x30 fundering)

8 Aanbevelingen

A BINNENSTAD VERDIENT FIETSPARKEER PRIORITEIT

De fiets is zo succesvol, dat prioriteitsverschuiving nodig is van Parkeergarages rond de binnenstad en fietshandhaven bij het station naar fietsparkeren in de (historische) binnenstad.

B DRIESTROMEN FIETSBELEID VOOR DE KERN VAN DE BINNENSTAD

De unieke kwaliteit van de kern van de (historische) binnenstad van Haarlem vraagt om het gelijktijdig en gelijkwaardig werken & investeren aan:

- a) 'Fietsparkeren' op concentratiepunten,
- b) In essentiële zichtlijnen en
- c) Binnen historisch ruimten & langs unieke gevelwanden.

C AANVULLING GECONCENTREERD FIETSPARKEREN.

Benut de unieke kans die het onafwendbare veranderingsproces van de Haarlemse toplotatie V&D gaat bieden voor te realiseren hoogwaardig geconcentreerd fietsparkeren in de V&D kelder. Dit geldt ook voor locaties als Brinkman en het voormalige café Doria.

D ZONEER KWETSBARE EN HISTORISCHE RUIMTEN EN GEVELWANDEN

Zoneer en prioriteer waar overmatig (dan wel ongeordend) fietsparkeren de beleving van gevels en ruimten en het gebruik van stoepen voor kwetsbare bezoekers niet mag frustreren.

E MULTIFUNCTIONELE FIETSREKKEN

De ontwikkeling van zware, grote en elektrisch aangedreven fietsen maakt veel gangbare fietsrekken onhandig. Met name zgn. fietsnietjes zijn multifunctioneel inzetbaar.

Opm.: De gemeente Haarlem kan de ontwikkeling ter hand nemen van een 'Haarlemmer fietsnietje' met een functionaliteit gericht op sponsoring; werktitel "Haarlemmertje".

F INSPRAAK EN PARTICIPATIE

Werk bij het opstellen en uitwerken van het fietsparkeren in de binnenstad vanuit de belangen en ideeën van bewoners, de middenstand en belangengroepen.

G DIGITALE AANMELDING ZWERFFIETS EN FIETSPARKEER HINDER

'Verweesde' fietsen zijn een grote ergernis. Adequaat opsporen kost veel tijd van de handhavers. Een mogelijkheid is omwonenden, middenstanders, terrashouders en belangenorganisaties te laten participeren via de sociale media.

Opm.: Daar past een of andere vorm van een contractje bij.

H ONLINE INFORMATIE OVER MISSTANDEN FIETSPARKEREN

Online foto's van misstanden als foto met GPS/tijd informatie ingebracht door participanten maakt het de gemeente mogelijk onderscheid te maken waar direct te handelen en waar fietsen te labelen, zodat ze na een wachtperiode kunnen worden verwijderd.

I HANDHAVING NÁ HET REALISEREN VAN ALTERNATIEVEN

Biedt toegesneden, gespreide en multifunctionele alternatieven voor 'fietssmijten' alvorens te gaan handhaven.

J STIMULERING KLEINSCHALIG FIETSPARKEREN VOOR BEWONERS

De fietsparkeerdruk in de openbare ruimte vermindert als bij alle verbouwings- en nieuwbouw-aanvragen de realisering wordt geregeld van een inpandige fietsenstalling voor de bewoners en/of de medewerkers.



FX1Pw #HLM-XX#00#0000#

Gemeente Haarlem
t.a.v. College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 511
2003 PB Haarlem

HVH

Posthus 1105

2001 BC Haarlem