

Gemeente Haarlem



Startdocument visie fietsparkeren

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Haarlem

Startdocument visie fietsparkeren

Datum
Kenmerk
Eerste versie

22 december 2017
HLM178/Kna/1384.03

Documentatiepagina

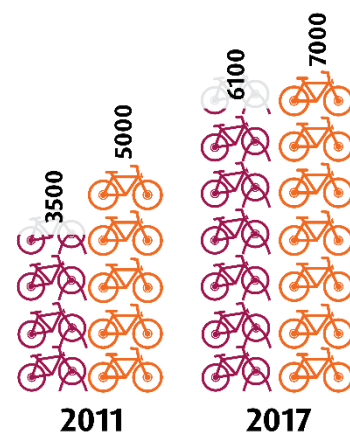
Opdrachtgever(s)	Gemeente Haarlem
Titel rapport	Startdocument visie fietsparkeren Gemeente Haarlem
Kenmerk	HLM178/Kna/1384.03
Datum publicatie	22 december 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	Frank Kool
Projectteam Goudappel Coffeng	Aart de Koning, Ellen van der Werff, Anne Abbing, Lennert Bonnier

Samenvatting: fietsparkeren in Haarlem is een grote uitdaging, die vraagt om visie

Steeds meer bezoekers vinden de binnenstad van Haarlem. Dit is goed nieuws voor de stad. Tegelijkertijd leidt het tot een grotere druk op de openbare ruimte, onder andere van geparkeerde fietsen.

De gemeente Haarlem werkt hard aan fietsparkeren in de stad

De gemeente Haarlem werkt hard om het aantal stallingsplekken te vergroten. Tussen 2011 en 2017 is het aantal plekken in de binnenstad bijna verdubbeld (van 3.500 naar 6.100). Daarnaast is de stationsgarage gerealiseerd, waarmee de ruimtelijke kwaliteit in het gebied enorm is verbeterd. Wekelijks worden fietswrakken en weesfietsen verwijderd om de openbare ruimte prettig en toegankelijk te houden. De gemeente zet dus in op capaciteitsvergroting en handhaving.



De groei van stallingen (rood) en aantal geparkeerde fietsen (oranje) 2011-2017 op een dinsdagmiddag in Haarlem binnenstad, o.b.v. tellingen.



Figuur 0.1: De situatie voor openstelling van de stationsgarage (boven) en na 2014 (onder)

Fietsparkeren past binnen het beleid van de gemeente

De gemeente Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare stad zijn, zoals is opgenomen in de Structuurvisie openbare ruimte (SOR). De fiets vervult een belangrijke rol in dit beleid. Door in te zetten op de fiets worden autoritten vervangen door fietsritten, om zo klimaathinder en andere overlast tegen te gaan. Daarbij is de fiets van groot economisch belang voor de binnenstad: steeds meer bezoekers komen op de fiets en geven hun geld hier uit. Zoals opgenomen in de SOR mag het toenemend aantal fietsen niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit, maar tegelijkertijd moeten wel aantrekkelijke stallingen worden geboden (ruim, licht, logisch gelegen en voldoende capaciteit). De fietsen moeten dus adequaat worden gestald om een bereikbare en aantrekkelijke binnenstad te bieden voor fietsers en wandelaars.



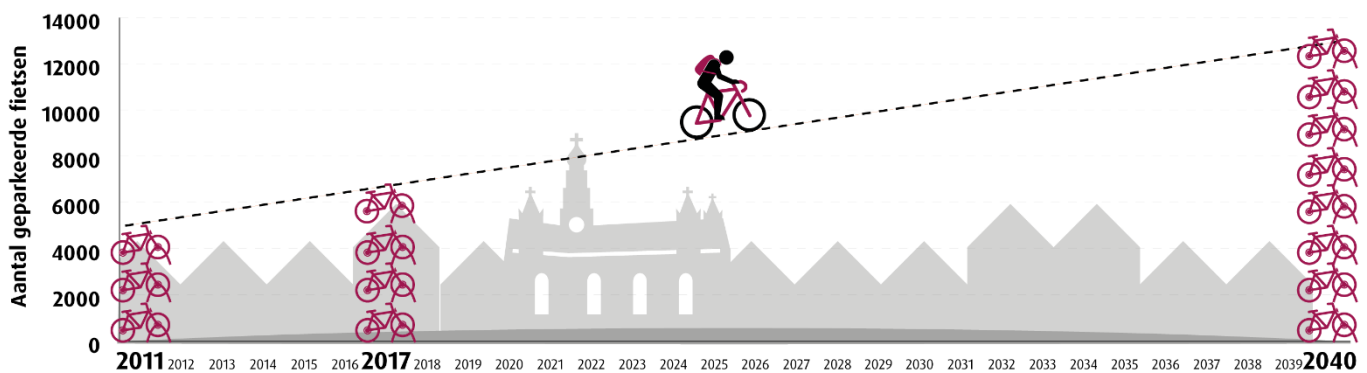
Macrotrends zorgen voor groei fietsgebruik en hogere eisen aan stallingen

Macrotrends wijzen uit dat het belang van de fiets, en bijbehorend fietsparkeren steeds groter wordt. Haarlem ontwikkelt zich in demografisch-, economisch- en sociaal-cultureel opzicht, waarmee het fietsgebruik groeit. Technologische ontwikkelingen (zoals de groei van het e-bike-gebruik) vergroten de eisen die aan stallingen worden gesteld.



Dit zorgt voor een verdubbeling van de fietsparkeerbehoefte

Deze macroscopische ontwikkelingen en het beleid van de gemeente leiden ertoe dat de fietsparkeerbehoefte in de binnenstad flink gaat toenemen. Op basis van de tellingen in 2011 en 2017 is een inschatting gemaakt voor de vraag in 2040 (in beide jaren is een dinsdagmiddag geteld). Dit betekent dat het aantal geparkeerde fietsen in de binnenstad van Haarlem groeit van circa 6.000 nu naar 13.000 in 2040. Dit is een groei gelijk aan bijna 120 procent.



Figuur 0.2: Extrapolatie van de groei van het aantal geparkeerde fietsen tussen 2011 en 2017 leidt tot een verdubbeling van de fietsparkeerbehoefte in 2040

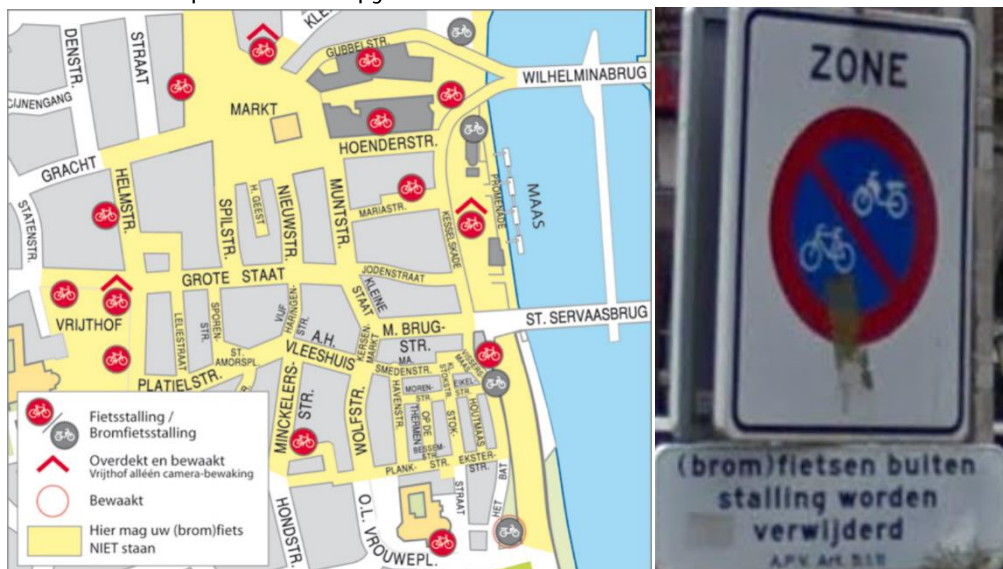
De 'eenvoudige' plekken zijn gerealiseerd: een visie is nodig om de groei te faciliteren

De afgelopen jaren zijn veel kleinschalige stallingsvoorzieningen op straat toegevoegd. Dit heeft geleid tot een veel rustiger straatbeeld. Dit beleid kan echter niet worden doorgezet, zonder flink in te leveren op ruimtelijke kwaliteit. De stad wil de pleinen en straten aantrekkelijk houden voor voetgangers die de binnenstad bezoeken. Dit is economisch van groot belang om het winkelend publiek een prettige ervaring te geven. Er is daarom een visie nodig om de grote fietsparkeeropgave aan te pakken.

Best practises: verschillende gemeenten zetten in op stallingsplekken én handhaving

De gemeente Haarlem heeft een handavingsregime waarbij fout geparkeerde fietsen worden verwijderd na 4 uur. De gemeente Nijmegen heeft, samen met stakeholders als de lokale fietsersbond, een zone 'verboden fietsparkeren buiten de rekken' ingesteld. Hier worden fietsen al na een kwartier verwijderd. De fietsersbond kon hiermee akkoord gaan toen er ook voldoende stallingen werden gecreëerd. Daarbij geeft het fietsers de mogelijkheid om even snel een boodschap te doen: alleen bij langdurig winkelbezoek moet de fiets in een stalling staan. In Maastricht gaat men nog verder: in het centrum is een fietsparkeerverbod ingesteld. Bezoekers en bewoners mogen hun fietsen niet meer op straat parkeren, maar kunnen hun fiets stallen in extra gerealiseerde gratis fietsenstallingen. Het Maastrichtse beleid, waarbij fietsparkeren op straat wordt verboden gecombineerd met strikte handhaving en extra gerealiseerde voorzieningen, lijkt nu na enkele jaren geaccepteerd te zijn door fietsers.

Kortom, er zijn verschillende modellen denkbaar, waarbij handhaving en het bieden van voldoende capaciteit samen opgaan.



Figuur 0.3: In het kernwinkelgebied van Maastricht is het verboden om fietsen op straat te parkeren (links). Dit wordt aangegeven met verkeersborden (rechts)

Retailruimte huren of ondergrondse stalling maken is even kostbaar

Een manier om stallingslocaties te creëren is door het gebruiken van retailruimte. De initiële kosten hiervan zijn veel minder hoog dan het bouwen van een ondergrondse stalling, maar in de exploitatie (na 30 jaar) is het huren van ruimte juist duurder. Om de binnenstad maximaal te laten floreren verdient het aanbeveling om de retailruimte te gebruiken voor retail, en de nog ongebruikte ruimte (ondergronds) voor fietsparkeren.

Fietsparkeren onder Nieuwe Groenmarkt: nu of nooit

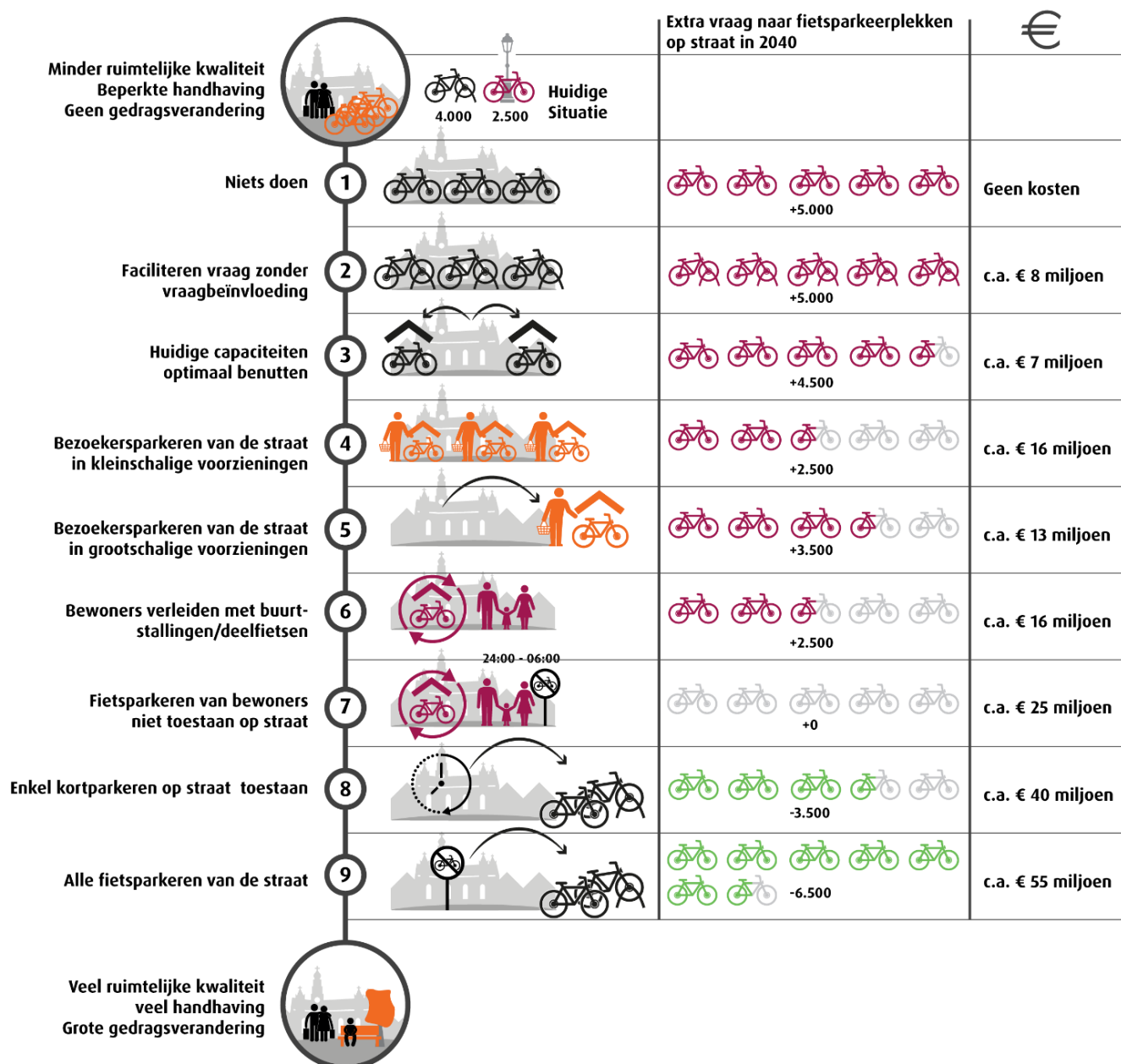
Uit de eerste verkenning van de negen modellen blijkt dat het toevoegen van gebouwde capaciteit op sleutellocaties een kansrijke richting is. Op dit moment loopt een traject om de Nieuwe Groenmarkt te herinrichten, en er een verblijfsgebied van te maken. De participanten zijn het eens: ondergronds fietsparkeren biedt de beste oplossing. Het maken van een ondergrondse stalling kost echter meerdere jaren (onder andere vanwege archeologisch onderzoek). Dat is een van de redenen waarom een ondergrondse stalling bij de Botermarkt lastig te realiseren is: de ondernemers zouden hun terras meerdere jaren niet kunnen openstellen. Op dit moment zijn deze terrassen er nog niet op de Nieuwe Groenmarkt. Dit is daarmee hét moment om een ondergrondse stalling te creëren.



Figuur 0.4: De Nieuwe Groenmarkt wordt binnenkort heringericht. Dit is het moment om hier een ondergrondse stalling te maken, voordat er terrassen zijn

Verschillende modellen voor fietsparkeren in Haarlem verder uitwerken

In dit document zijn een negental modellen opgenomen om fietsparkeren in Haarlem aan te pakken. Hieruit blijkt dat de 'eenvoudige' modellen leiden tot een enorme extra druk van fietsparkeren op straat. Omdat dit haaks staat op de ambities die de gemeente heeft met de binnenstad lijken dit onwenselijke modellen.



Figuur 0.5: Negen mogelijke ontwikkelrichting voor de binnenstad van Haarlem. De bovenste richtingen zijn het minst ambitieus, en dragen het minst bij aan de ambities van de gemeente. De onderste modellen zijn het meest ambitieus

Verschillende doelgroepen kunnen op hun eigen manier bijdragen om de druk op straat te verlichten. Elke doelgroep vraagt om een eigen aanpak. De volgende perspectieven zijn in ieder geval van belang:

- de inwoner;
- de bezoeker;
- de ondernemer.



We stellen een proces voor om samen met stakeholders te werken aan een visie en concrete maatregelen voor fietsparkeren in Haarlem. Het voorgestelde stappenplan (zie hoofdstuk 6) kan in 2018 worden uitgevoerd, en heeft een doorlooptijd van ongeveer $\frac{3}{4}$ jaar.



Een dergelijk proces vraagt om een budget van circa € 100.000,-. Voor dat bedrag wordt het proces opgetuigd en kunnen maatregelen worden uitgewerkt op effectiviteit en kosten. Deze informatie is nodig om een gedegen afweging te kunnen maken tussen de modellen op hoofdlijnen en de bijbehorende concrete maatregelen.

Om stappen te kunnen zetten is de beschikbaarheid van voldoende budget van belang. Dit betreft:

- Onderzoeksbudget om maatregelen te bepalen en uit te werken, voorstel: € 100.000,- per jaar.
- Budget om grootschalige ingrepen te realiseren. Uit de eerste verkenning van de modellen blijkt een bedrag van € 20 mln. tot € 60 mln. nodig te zijn voor de komende 30 jaar (afhankelijk van het gekozen maatregelen). Dit komt neer op een bedrag van € 1 – € 2 mln. per jaar.

Samenvatting: fietsparkeren in Haarlem is een grote uitdaging, die vraagt om visie

1	De opgave: fietsparkeren in de gemeente Haarlem	1
1.1	Fietsparkeren binnen de doelstellingen van de gemeente Haarlem	1
1.2	Leeswijzer	2
2	Het probleem geduidt: de situatie in Haarlem	3
2.1	Met name in de binnenstad wordt een probleem ervaren	3
2.2	Verschillende ontwikkelingen zorgen voor groei	4
2.3	Verwachte fietsparkeerbehoefte in 2040: een verdubbeling	5
2.4	Er is drukte op verschillende momenten van de dag	6
2.5	Buurtstallingen zijn vooral in de schil rondom de binnenstad; bereidheid om deze te gebruiken is laag	8
2.6	Bij belangrijke OV-assen is de fietsparkeerdruk hoog	10
3	Situatie is al verbeterd: wat is er al gedaan?	13
3.1	Verbetering door samenwerking	13
3.2	Concrete aanpakken in Haarlem	13
4	Ontwikkelingen en kansen op het gebied van fietsparkeren	16
4.1	Regionaal en nationaal fietsbeleid om bij aan te haken	16
4.2	Inventarisatie best practices	17
5	Mogelijke ontwikkelrichtingen voor de gemeente Haarlem	25
5.1	Negen mogelijke modellen voor de binnenstad	25
5.2	Effecten op de ruimtelijke kwaliteit verschillen per ontwikkelrichting en hangen nauw samen met investeringen	30
5.3	Fietsparkeren in andere gebieden van Haarlem	32
6	Vervolgproces	33
6.1	Samen met stakeholders komen tot een visie op fietsparkeren	33
6.2	Voorzet planning	34
6.3	Benodigd budget	35
	Bijlage	
1	Verschillende ontwikkelrichtingen voor Haarlem: uitleg benodigde capaciteit en kosten	

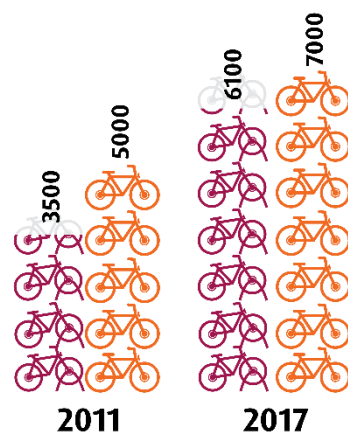
1

De opgave: fietsparkeren in de gemeente Haarlem

Steeds meer bezoekers vinden de binnenstad van Haarlem. Dit is goed nieuws voor de stad. Tegelijkertijd leidt het tot een grotere druk op de openbare ruimte, onder andere van geparkeerde fietsen.

De gemeente Haarlem werkt hard om het aantal stallingsplekken te vergroten (tussen 2011 en 2017 is het aantal plekken bijna verdubbeld). Tegelijkertijd groeit het aantal fietsen bijna net zo hard. De beschikbare ruimte in de binnenstad is beperkt, en de ruimteclaim is groot. Er is behoefte aan een visie op het fietsparkeren in Haarlem, waarmee de uitdaging op een structurele manier wordt opgepakt.

In november 2017 zijn interviews geweest met de gemeente Haarlem, het Centrummanagement Haarlem en de fietsersbond. Deze input is verwerkt in deze startnotitie.

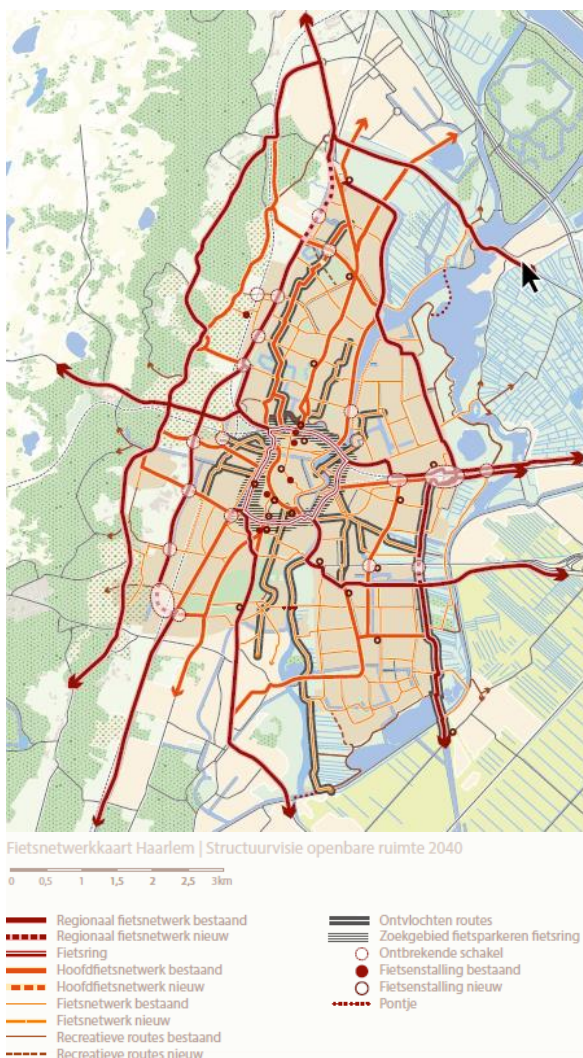


De groei van stallingen (rood) en aantal geparkeerde fietsen (oranje) 2011-2017 op een dinsdagmiddag in Haarlem binnenstad, o.b.v. tellingen.

1.1 Fietsparkeren binnen de doelstellingen van de gemeente Haarlem

Uit de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) komt naar voren dat Haarlem een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare stad wil zijn, binnen een metropolitane economie. Bij al deze doelen speelt de ruimtelijke kwaliteit een belangrijke rol. Ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk aspect als het gaat om het fietsparkeerprobleem.

Een prettigere openbare ruimte zorgt voor een aantrekkelijker stad. Doordat Haarlem ook een gezonde stad wil zijn, zal er fors ingezet worden op fietsen om op die manier de klimaathinder en milieubelasting door verkeer tegen te gaan. Ook dit werkt door in de ruimtelijke kwaliteit van de stad. Daarnaast, om de stad bereikbaar te houden dienen onder andere fietsstromen gereguleerd te worden, net als waar fietsen geparkeerd worden. Het laatste doel, een metropolitane economie, heeft ook invloed op de ruimtelijke kwaliteit in Haarlem. Namelijk, de vraag naar ruimte voor verblijf en voetganger in de stad zal toenemen.



Figuur 1.1: In de SOR wordt ingezet op meer fietsgebruik; het fietsnetwerk zal geoptimaliseerd worden en dit heeft gevolgen voor het fietsparkeren

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt er ingegaan op de fietsparkeeropgave in de gemeente Haarlem. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 beschreven wat Haarlem tot nu toe al heeft gedaan om het fietsparkeren te verbeteren. In hoofdstuk 4 worden de ontwikkelingen en kansen met betrekking tot fietsparkeren beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op negen mogelijke ontwikkelrichtingen op het gebied van fietsparkeren in de gemeente Haarlem. In het laatste hoofdstuk 6 worden -op basis van de informatie uit de voorgaande hoofdstukken- aanbevelingen gedaan voor fietsparkeren in de stad Haarlem. We geven in dit hoofdstuk ook het tijdsad weer waarbinnen u uw visie vorm kan geven.

2

Het probleem geduidt: de situatie in Haarlem

In dit hoofdstuk wordt de situatie fietsparkeersituatie in Haarlem beschreven. Daarbij wordt een doorkijk gegeven naar het verwachte aantal stallingsplekken in 2040: het zichtjaar van de SOR (structuurvisie Openbare Ruimte) van de gemeente Haarlem.

2.1 Met name in de binnenstad wordt een probleem ervaren

Enkele recente krantenkoppen tonen de urgentie:

‘40 fietswrakken op deel Gedempte Oude Gracht’: inwoners ergeren zich aan de vele fietswrakken op de Gedempte Gracht tussen het oude V&D tot aan de Raaks (Haarlems Dagblad, 2017)¹

‘Fietser zit klem, geen plek in de stalling’: echter, de fietsenstalling op het treinstation in Haarlem wordt juist positief beoordeeld (AD, 2017)²

‘Op zoek naar fietsparkeerplekken in het centrum’: er staan veel fietsen in de winkel- en woonstraten in de Haarlemse binnenstad verkeerd geparkeerd (Wijkraad Binnenstad Haarlem, 2015)³

Met de bouw van de ondergrondse stalling bij het station zijn de capaciteitsproblemen hier grotendeels opgelost. Met name in het centrum wordt een probleem ervaren, zo blijkt uit de berichtgeving.

¹ <https://www.haarlemsdagblad.nl/haarlem-eo/40-fietswrakken-op-deel-ged-oude-gracht>

² <https://www.ad.nl/binnenland/fietser-zit-klem-geen-plek-in-de-stalling~a581f8eb/>

³ <http://www.wijkraadbinnenstadhaarlem.nl/index.php/tag/fietsparkeren/>



2.2 Verschillende ontwikkelingen zorgen voor groei

Om de trends en ontwikkelingen in de gemeente Haarlem in kaart te brengen is de **DESTEP**-methode gebruikt. We brengen de relevante ontwikkelingen in kaart op het gebied van **D**emografie, **E**conomie, **S**ociaal-cultureel, **T**echnologie, **E**cologie en **P**olitiek. De SOR van de gemeente Haarlem (structuurvisie openbare ruimte) is hierbij leidend.

Demografie

Allereerst de demografische ontwikkeling. Verwacht wordt dat het aantal inwoners zal stijgen tot ongeveer 180.000 in 2040 (+14% groei), waardoor het fietsgebruik zal stijgen⁴.



Economie

Een van de economische ontwikkelingen is dat het toerisme is gestegen in Haarlem. Verwacht wordt dat dit ook tot 2040 zal stijgen. Hoewel toerisme niet per se ervoor zorgt dat het fietsgebruik toeneemt, zal het aantal voetgangers wel oplopen. De druk op de openbare ruimte neemt toe. Daarnaast wordt in de SOR genoemd dat er kansen zijn voor toeristen om de omgeving van Haarlem op de fiets te ontdekken. Dit zou ook kunnen leiden tot meer toeristen op de fiets in het centrum.



Sociaal-cultureel

Daarnaast wordt in de SOR benoemd dat de populariteit van de fiets sterk groeit in Haarlem. Dit komt onder andere door de toename van hoger opgeleiden in de stad, het groeiend gebruik van de fiets naar en van het station, maar ook door migratie uit grote omliggende steden¹. De bereidheid om te gaan fietsen zal naar alle waarschijnlijkheid alleen nog maar toenemen.



Technologie

De opkomst van de elektrische fiets zal aan de ene kant zorgen voor een groei van het aantal fietsers, maar aan de andere kant zullen de eisen aan de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen toenemen.



Ecologie

Op het gebied van ecologie staat klimaat centraal. Dit zorgt er ook voor dat er ingezet wordt op groene fiets- en looproutes.



Politiek

Tot slot zijn de doelstellingen van de gemeente om te zorgen voor een aantrekkelijke, gezonde, bereikbare en metropolitane stad. Het stimuleren van fietsgebruik draagt bij aan het behalen van deze doelstellingen. Door deze stimulans zal het fietsgebruik naar verwachting ook toenemen.



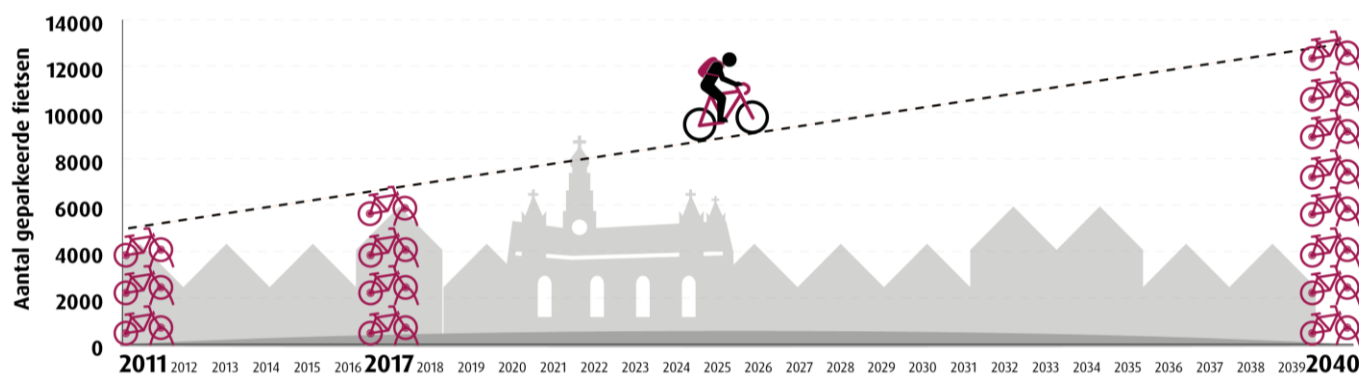
Conclusie: Elk aspect leidt tot een verwachte toename van de fietsparkeerbehoefte. Dit geldt zowel voor het aantal stallingsplekken, als de eisen die aan de stallingen worden gesteld.

⁴ Haarlem (2016) *Staat van Haarlem: Gemeente Haarlem, Data, Informatie & Analyse*.

2.3 Verwachte fietsparkeerbehoefte in 2040: een verdubbeling

Al met al zijn er veel aspecten die bijdragen aan een groei van het fietsgebruik in Haarlem. Hoe meer fietsers, hoe meer fietsvoorzieningen er nodig zullen zijn. Aangezien op dit moment de druk op fietsvoorzieningen al groot is, zal het probleem alleen maar toenemen in de toekomst.

Op basis van de tellingen in 2011 en 2017 is een inschatting gemaakt voor de vraag in 2040 (in beide jaren is een dinsdagmiddag geteld). De groei tussen 2011 en 2017 (2.500 extra geparkeerde fietsen) is doorgetrokken naar 2040. Op die manier is een inschatting gemaakt van de vraag in 2040. Dit zou betekenen dat het aantal geparkeerde fietsen in de binnenstad in 2040 groeit tot circa 13.000.



Figuur 2.1: Extrapolatie van de groei van het aantal geparkeerde fietsen tussen 2011 en 2017 leidt tot een verdubbeling van de fietsparkeerbehoefte in 2040

Bij deze extrapolatie kunnen enkele kanttekeningen worden geplaatst. Zo kan een mogelijke toename van het gebruik van deelfietsen ertoe leiden dat het aantal fietsen, en daarmee het aantal fietsparkeerplekken, niet in dezelfde mate gaat toenemen tot aan 2040 als dat het heeft gedaan tussen 2011 en 2017⁵. De voorspelde toename van het aantal ouderen (65+) in de gemeente Haarlem – die groter is dan de voorspelde bevolkingsgroei in andere leeftijdscategorieën – zou wellicht ook kunnen zorgen voor een minder sterke toename van het aantal fietsers dan verwacht⁶. Ook onvoorziene ontwikkelingen kunnen de groei van het aantal fietsparkeerplekken meer belemmeren of bevorderen dan aangenomen is in dit rapport. Bijvoorbeeld, als er door de gemeente Haarlem veel geld op de juiste manier wordt geïnvesteerd in het fietsnetwerk en in fietsparkeerplekken dan kan de groei van het fietsgebruik wellicht meer toenemen dan wanneer er weinig wordt geïnvesteerd in fietsvoorzieningen door de gemeente Haarlem. Het is echter niet exact duidelijk wat de effecten van diverse soorten fietsmaatregelen

⁵ Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017). Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays, Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

⁶ [htstatline.cbs.nl/Statweb/selection/?VW=T&DM=SLNL&PA=83491NED&D1=0&D2=a&D3=a&D4=0,178&D5=0,3,8,13,18,I&HDR=T,G3&STB=G2,G1,G4](https://statline.cbs.nl/Statweb/selection/?VW=T&DM=SLNL&PA=83491NED&D1=0&D2=a&D3=a&D4=0,178&D5=0,3,8,13,18,I&HDR=T,G3&STB=G2,G1,G4)

zijn op de verkeersprognose. Hierdoor is de groei van het fietsgebruik – en daarmee de groei van het aantal fietsparkeerplekken - lastig te voorspellen.⁷

2.3.1 Er is flink bijgebouwd, maar nog steeds een tekort

In 2011 waren er 3.500 fietsparkeerplaatsen in de binnenstad van Haarlem (tellingen uitgevoerd door de gemeente). Tussen 2011 en 2017 zijn veel extra parkeerplekken bijgebouwd, onder andere de stalling in de Jacobijnenstraat en fietsenrekken in de binnenstad (Meetel, 2017), waarmee de huidige capaciteit 6.100 is. Tussen 2011 en 2017 zijn er dus 2.600 extra parkeerplaatsen bijgekomen. Echter, gezien de groei van het fietsgebruik en daarbij de groeiende fietsparkeerbehoefte, **zal er in 2040 een verwacht tekort van 7.000 fietsparkeerplekken ontstaan in de binnenstad van Haarlem, indien er niet wordt bijgebouwd.**

capaciteit	capaciteit 2011	capaciteit 2017	verwachte behoefte 2040
op straat	2.400	4.300	
in gebouwde voorziening	1.100	1.800	
totaal	3.500	6.100	13.000

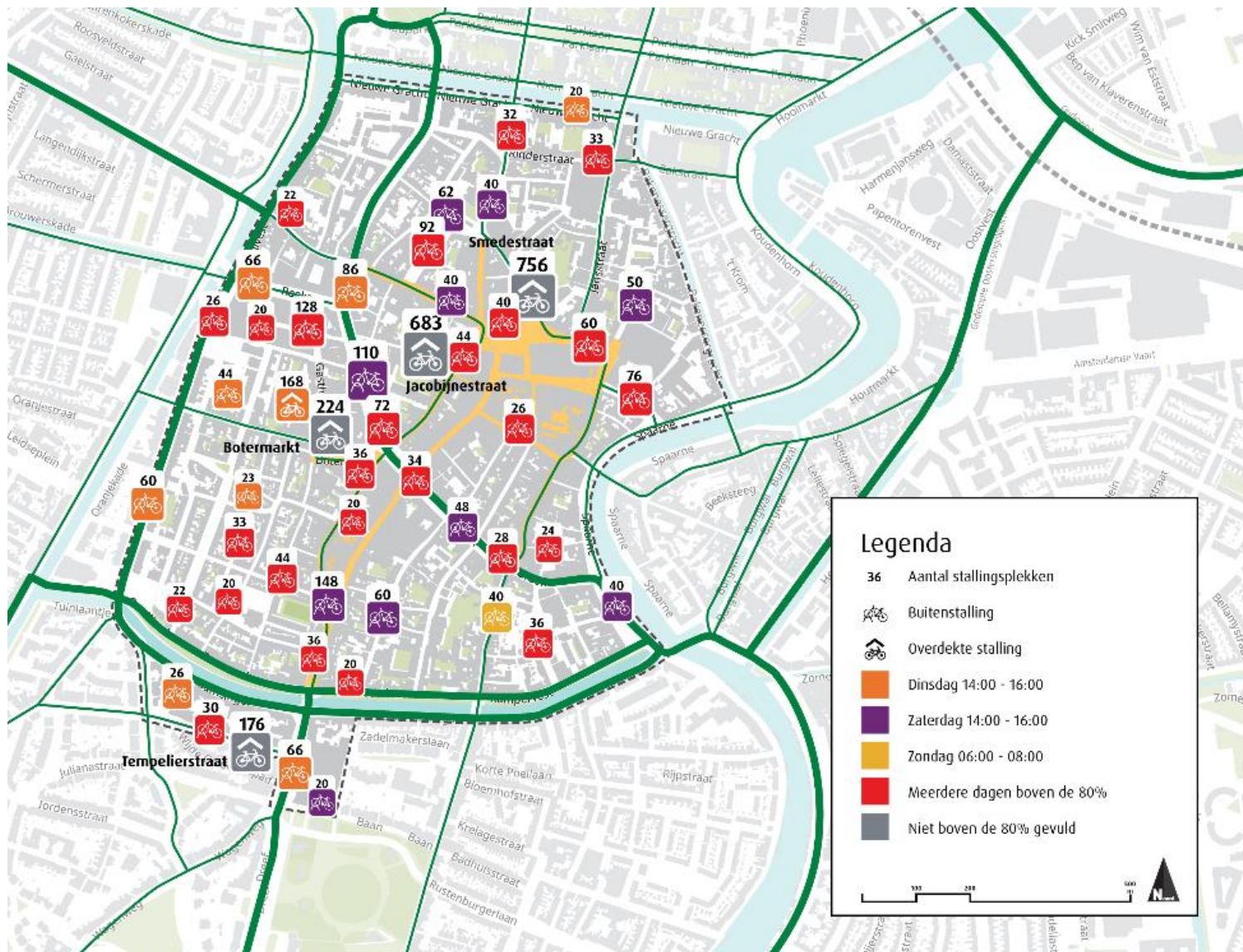
Tabel 2.1: Fietsparkeercapaciteit in het centrum is gegroeid tussen 2011-2017
(zie afbakening centrum op figuur 2.2)⁸

2.4 Er is drukte op verschillende momenten van de dag

Op basis van de tellingen die gedaan zijn in september 2017 is de huidige situatie in kaart gebracht. In figuur 2.2 zijn de fietspaden aangegeven. Daarnaast is de bezetting op verschillende momenten van de fietsvoorzieningen ook weergegeven. Het gaat hierbij om zowel de overdekte als niet-overdekte fietsvoorzieningen met een capaciteit van meer dan 20.

⁷ Artgineering (2014). Fietsland. Een pleidooi voor een duurzaam, concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig en gezond & vitaal Nederland.

⁸ Tellingen zijn uitgevoerd in 2011 en 2017. Het onderzoeksgebied van de tellingen in 2017 is groter dan in 2011. Het onderzoeksgebied van 2017 is gelijk getrokken met die van 2011 en daardoor zijn de tellingen met elkaar te vergelijken.



Figuur 2.2. Overzichtskaart fietsvoorzieningen en bezettingsgraad. Stallingen zijn gekleurd naar het moment van de dag dat de stallingsdrukke hoog is (meer dan 80% van de capaciteit gevuld). Het laat zien dat op verschillende momenten van de dag drukte is

Allereerst is te zien dat de meeste fietsvoorzieningen op meerdere momenten in de week druk zijn (bezettingsgraad groter dan 80 procent). Opvallend is dat de grote overdekte fietsenstallingen in het centrum een lage bezettingsgraad hebben (gemiddeld 37%). Uit de tellingen komt ook naar voren dat er fietsen geparkeerd worden op plekken waar geen fietsvoorzieningen staan. In 2017 zijn er op dinsdagmiddag ongeveer 2.400 fietsen geteld, die niet in een parkeervoorziening staan. Op zondagochtend zijn er 750 fietsen geteld, die los op straat stonden.

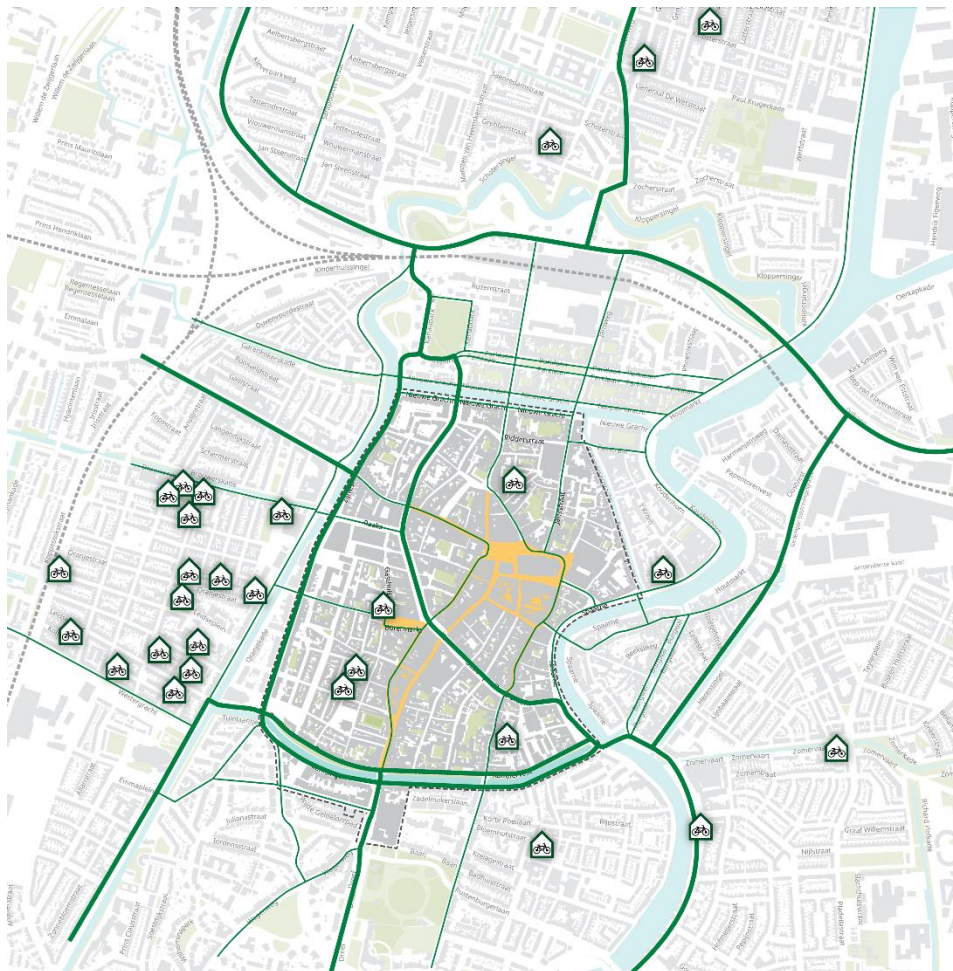
In de stationsomgeving is alleen op een dinsdag geteld. Te zien is dat de meeste parkeervoorzieningen vol staan. Eén van de voorzieningen, aan de Jansweg, heeft een bezettingsgraad lager dan 80 procent. Een mogelijke reden hiervoor is dat deze parkeerplekken verder van het station afliggen.

Conclusie: Het is op verschillende plekken in de binnenstad druk op verschillende momenten van de week. De gebouwde voorzieningen worden minder goed gebruikt.

2.5 Buurtstallingen zijn vooral in de schil rondom de binnenstad; bereidheid om deze te gebruiken is laag

Ook in de wijken rondom de binnenstad is de fietsparkeerdruk soms hoog. Hier zijn geen gegevens over. Echter, uit de interviews die gehouden zijn, blijkt dat ook uit deze wijken klachten komen.

Voor bewoners zijn er buurtstallingen. Figuur 2.3 is een overzichtskaart waarop de locatie van de buurtstallingen te zien is. Opvallend is dat met name ten westen van Haarlem (Zijlwegkwartier) veel buurtstallingen zitten. Ook in het centrum zijn een aantal buurtstallingen te vinden: in totaal is er plek voor 250 fietsen.



Figuur 2.3: Buurstallingen zijn met name ten westen van het centrum te vinden

In 2013 is gevraagd waar Haarlemmers 's nachts hun fietsen parkeren; 28 procent van de centrumbewoners geeft aan hun fietsen buiten op straat te parkeren. Dit percentage is tussen 1997 en 2013 fors toegenomen; van 9 procent naar 28 procent. Als deze trend zich voortzet de komende jaren, zal dit percentage - en daarmee ook het aantal fietsen die buiten geparkeerd staan - alleen maar toenemen (2013 Omnibus behoefte buurtstallingen).

Daarnaast is ook onderzocht in hoeverre Haarlemmers wonende in het centrum bereid zijn gebruik te gaan maken van afsluitbare overdekte stallingen op loopafstand, oftewel buurstallingen. Allereerst is het aandeel personen dat al gebruik maakt van zo'n stalling afgenomen tussen 1997 en 2013; van 6 procent naar 4 procent. Positief is echter dat er meer personen aangeven dat ze gebruik zouden maken van zo'n stalling; het percentage steeg van 23 procent naar 31 procent respectievelijk. Echter, het grootste aandeel van de ondervraagden, 57 procent, geeft aan geen gebruik te willen maken van buurstallingen (2013 Omnibus behoefte buurtstallingen). Dit geeft aan dat een mentaliteitsverandering nodig is om bewoners te laten parkeren in de buurstallingen.

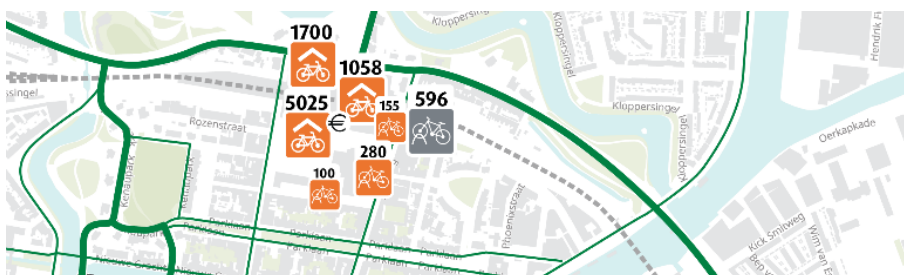
Conclusie: Buurtstallingen kunnen voor een verlichting zorgen van de fietsparkeerdruk, maar veel inwoners van Haarlem geven aan niet bereid te zijn deze te gebruiken. Een mentaliteitsverandering en/of handhaving is nodig om het gebruik te vergroten.

2.6 Bij belangrijke OV-assen is de fietsparkeerdruk hoog

Naast het centrum van Haarlem zijn, de stationsomgeving (Haarlem en Spaarnwoude) en belangrijke bushaltes (Raaksbrug Europaweg-Schipholweg/Schipholpoort en Julianapark) ook probleemgebieden. In deze paragraaf zal hier kort op ingegaan worden. Een impressie van het fietsparkeerprobleem bij deze OV-assen zal worden gegeven in deze paragraaf. De capaciteiten en bezettingsgraden die hierbij zijn gebruikt, komen uit het Fietsparkeeronderzoek Haarlem (2017).

2.6.1 Druk op station Haarlem

Uit onderzoek blijkt dat rondom het station ongeveer 9.000 plaatsen zijn. In de stationsomgeving zijn zeven fietsvoorzieningen te vinden. In figuur 2.4 zijn deze stallingen te zien. Daarbij valt op dat de meeste van deze voorzieningen druk bezet zijn (bezettingsgraad groter dan 80 procent). Dinsdagochtend is de bezetting hoog; 95 procent.



Figuur 2.4: Stationsstallingen zijn op werkdagen drukbezet; rond de 95 procent. Alleen de betaalde stalling van de NS is minder druk (de andere stallingen zijn gratis)

De urgentie van het probleem wordt duidelijk zodra gekeken wordt naar de manier van fietsen stallen rondom het station. Fietsen staan niet altijd in de rekken en het aantal fietsenrekken schiet tekort. Aan de hand van een aantal foto's wordt een indicatie van dit probleem gegeven (figuur 2.5).



Figuur 2.5: Voorbeeld van de fietsenkelder⁹

2.6.2 Stallingen tekort op station Haarlem Spaarnwoude

Te station Haarlem Spaarnwoude worden de stallingen volgens telgegevens goed gebruikt. De totale capaciteit ligt rond de 300. De bezetting in de ochtend ligt rond de 90 procent, en in de middag is de bezetting maar liefst 112 procent. Dit is ook te zien in figuur 2.6; ook buiten de fietsenstallingen staan fietsen geplaatst.



Figuur 2.6: Te weinig fietsparkeercapaciteit; fietsers zetten hun fiets buiten de rekken

2.6.3 Ook druk bezette fietsparkeervoorzieningen op R-net bushaltes

De Haarlemse R-net bushaltes worden goed bezocht met de fiets. De fietsenstalling op de halte Houtplein/Tempelierstraat is goed gebruikt, maar nog niet vol. Bij enkele haltes worden de fietsen op het perron gestald. De gemiddelde bezetting op een dinsdagmiddag op de bushaltes is 80%, met grote uitschieters op de bushalte Raaksbrug westzijde (203%), Europaweg-Schipholweg/Schipholpoort (95% respectievelijk 90%) en Julianapark (93%)

⁹ <http://www.travellingshus.com/blog/2015/6/15/the-bicycling-shus-dutch-bicycle-locks>



Figuur 2.7: Voorbeelden van druk bezette bushaltes: fietsen worden niet altijd in rekken geplaatst (Links: Europaweg-Schipholweg, Rechts: Europaweg)

Conclusie: Naast de tekorten in de binnenstad is ook de stallingscapaciteit bij de treinstations en bushaltes een aandachtspunt.

3

Situatie is al verbeterd: wat is er al gedaan?

In het vorige hoofdstuk zijn de huidige problemen beschreven en besproken. In dit hoofdstuk zal de oude situatie naast de nieuwe situatie gelegd worden. Want ondanks dat er nog fietsparkeerproblemen zijn, is de situatie de afgelopen jaren wel degelijk verbeterd.

3.1 Verbetering door samenwerking

Sinds 2014 is de urgentie van de fietsparkeerproblemen extra duidelijk gemaakt in Haarlem. De ambitie om de fietsparkeerproblematiek aan te pakken, speelt al lang. Dit werd ook opgenomen in het derde convenant binnenstad. Hiervoor is ook de werkgroep fietsparkeren opgesteld. Vertegenwoordigers in deze werkgroep zijn: wijkraden, MKB, CMG, Fietzersbond en Historische vereniging Haarlem. Doordat in deze werkgroep verschillende belangen worden behartigd en besproken, ontstaat er wederzijds begrip voor de verschillende opvattingen over problemen en oplossingen omtrent fietsparkeerproblemen.

Jaarlijks stelt de gemeente € 50.000,- beschikbaar om extra voorzieningen te kunnen realiseren. Welke projecten gerealiseerd worden, wordt besloten in samenspraak met de werkgroep Fietsparkeren. Sinds 2014 zijn dan ook extra fietsrekken in de binnenstad geplaatst.

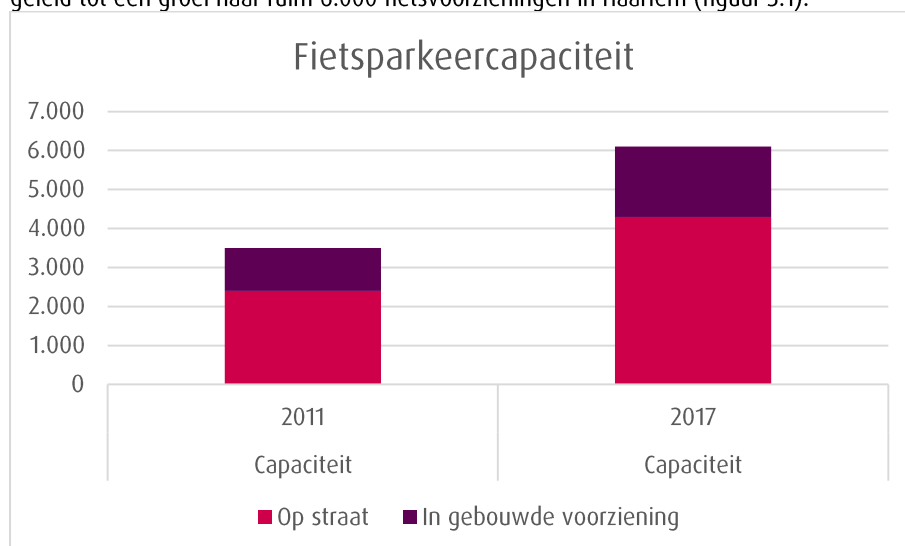
3.2 Concrete aanpakken in Haarlem

Haarlem heeft de afgelopen jaren niet stilgezeten op het gebied van fietsparkeren. In deze paragraaf wordt besproken wat er gedaan is en wat er op dit moment gedaan wordt.

3.2.1 Capaciteit op straat is verhoogd

Uit het vorige hoofdstuk is ook al gebleken dat het aantal fietsvoorzieningen in het centrum flink is gestegen de afgelopen jaren. Met name de capaciteit op straat is flink

gestegen. Daarnaast is ook de stalling aan de Jacobijnenstraat geopend. Dit alles heeft geleid tot een groei naar ruim 6.000 fietsvoorzieningen in Haarlem (figuur 3.1).



Figuur 3.1: Fietsparkeercapaciteit op straat is gestegen tussen 2011 en 2017

3.2.2 Stationsomgeving is flink veranderd

Om een indicatie te geven van een verandering die de ruimtelijke kwaliteit enorm heeft verbeterd, zijn twee beelden naast elkaar gezet; de oude en huidige stationsomgeving (figuur 3.2). De fietsen zijn van het maaiveld verdwenen en er is een overzichtelijk plein ontstaan. Er is een ondergrondse fietsenstalling gebouwd, zodat deze verandering mogelijk werd.



Figuur 3.2: De situatie voor openstelling van de stationsgarage (boven) en na 2014 (onder)

Op het station wordt ook dagelijks gehandhaafd op stallingsverbod buiten rekken en vakken. Ervaring op het gebied van handhaving is daarmee gedaan. Hieruit blijkt ook dat het belangrijk is om te zorgen dat er voldoende capaciteit is om aan de vraag te kunnen voldoen. Dit is een randvoorwaarde om handhaving te laten slagen.



Figuur 3.3: Handhaving is nodig, maar zorgt er dan ook voor dat er geen fietsen meer geplaatst worden op straat (Fietsparkeren IVO-VNG)

Een andere ontwikkeling in de stationsomgeving is dat de fietskelder en fietsgevel voorzien zijn van automatische fietsdetectiesystemen. Op die manier kan bijgehouden worden hoe lang fietsen al gestald zijn. Echter, dit systeem werkt nog niet feilloos.

3.2.3 Wees- en zwerffietsenbeleid is nodig, maar levert niet veel op

Ook heeft de gemeente Haarlem een wees- en zwerffietsenbeleid. Wekelijks worden fietswrakken en weesfietsen verwijderd om de openbare ruimte prettig en toegankelijk te houden. Tussen januari en oktober 2017 zijn ruim 5.700 fietsen weggehaald; 55 procent stond fout of hinderlijk gestald, 45 procent waren wrak of weesfietsen (Rapportage Fietsendepot 10-2017). Dit betekent dat, als weesfietsen niet verwijderd worden, binnen 1,5 jaar alle parkeervoorzieningen op straat vol staan met weesfietsen. Het is daarom van belang om dit beleid door te zetten. Het verwijderen van wees- en zwerffietsen wordt nu al frequent gedaan en verhoging van deze frequentie zal beperkt leiden tot extra capaciteit.

3.2.4 Buurtstallingen zijn overgedragen naar een marktpartij

De buurtstallingen zijn onlangs overgedragen aan een marktpartij. Verwacht wordt dat dit ervoor zal zorgen dat de exploitatie efficiënter wordt.

4

Ontwikkelingen en kansen op het gebied van fietsparkeren

Nu het duidelijk is hoe de huidige situatie in Haarlem in elkaar steekt en wat de opgave voor de gemeente is om hun doelen te kunnen bereiken. In dit hoofdstuk zal eerst worden besproken welke kansen er voor de gemeente zijn om aan te haken op regionaal en nationaal beleid. Er zal besproken worden waar de gemeente bij kan aanhaken. Vervolgens worden best practices besproken op het gebied van fietsparkeren.

In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen en kansen op het gebied van fietsparkeren besproken. Paragraaf 4.1 gaat in op regionaal en nationaal fietsbeleid, die kansen bieden om het aantal fietsparkeerplaatsen uit te breiden.

4.1 Regionaal en nationaal fietsbeleid om bij aan te haken

De provincie Noord Holland wil -in samenhang met de uitvoering van infrastructurele projecten in deze provincie die tot doel hebben de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te bevorderen- fietsvoorzieningen verbeteren¹⁰. Uiteraard dienen de kosten wel op te wegen tegen de baten¹¹.

De gemeente Haarlem kan met behulp van cofinanciering van de provincie en nationale overheid nieuwe fietsparkeerfaciliteiten realiseren of bestaande fietsparkeerfaciliteiten uitbreiden.

De gemeente Haarlem kan voor de realisatie van nieuwe fietsparkeer-voorzieningen en de uitbreiding van bestaande parkeervoorzieningen aanspraak maken op de **Brede Doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer**. De gemeente Haarlem kan een deel van de BDU (omvang: 1,6 miljard euro voor alle provincies en stadsregio's tezamen) ontvangen van de provincie voor de uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid. Om aanspraak te maken op BDU-middelen, vindt er volgens de Wet BDU verkeer en vervoer jaarlijks voor medio september een overleg plaats met alle gemeenten en daarna wordt er door de

¹⁰ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2016-6973.html>

¹¹ <https://maps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/Mapjournal/index.html?appid=d21a1b19bc3a4479b9908427eec60f41>

provincie en stadsregio een bestedingsplan opgesteld ten behoeve van het volgende jaar.

Ten tweede kan de gemeente Haarlem gebruik maken van bijvoorbeeld het **Gemeentefonds, Ontroerende zaakbelasting (OZB) en/of parkeeropbrengsten** (bijvoorbeeld voor auto's en fietsen). De OZB-tarieven kan de gemeente zo hoog maken als zij wil. Betaald gebruik van fietsparkeerplaatsen kan echter zorgen voor minder gebruik van deze parkeerplaatsen en meer kosten voor de handhaving op verkeerd geparkeerde fietsen¹².

Ten slotte kan de gemeente Haarlem in de toekomst wellicht gebruik maken van het **Actieplan Fietsparkeren** voor de uitbreiding van fietsparkeerplaatsen bij het treinstation. Het Actieplan Fietsparkeren is een regeling vanuit het Rijk dat uitgevoerd wordt door ProRail. Bij uitbreiding draagt het Actieplan Fietsparkeren maximaal 50% van de werkelijke kosten. Projecten met een hoge urgentie maken hier aanspraak op. De gemeente Haarlem heeft op dit moment voldoende fietsenstallingen bij het station. Echter, in de toekomst kan de stallingscapaciteit onvoldoende zijn door de verwachte toename van het fietsgebruik en hierdoor kan de urgentie van het stallingsprobleem weer toenemen. Het huidige budget van het programma is belegd. Het nieuwe kabinet heeft 100 miljoen extra vrijgemaakt voor fietsparkeren. Hier kan Haarlem mogelijk aanspraak op maken¹³.

4.2 Inventarisatie best practices

Een aantal voorbeelden van (inter)nationale fietsparkeeroplossingen zullen in deze paragraaf besproken worden.

Onderscheid zal gemaakt worden in verschillende type oplossingen:

1. Mogelijkheid om capaciteit te vergroten.
2. Mogelijkheid om fietsers naar (gebouwde) voorzieningen te leiden.
3. Mogelijkheden om langparkeerders te voorkomen.
4. Fietsparkeren op straat niet meer toestaan.

4.2.1 Capaciteit vergroten

Capaciteit vergroten kan op een structurele manier, of juist op bepaalde momenten door tijdelijk de capaciteit te vergroten. Beide mogelijkheden worden besproken.

Structureel capaciteit vergroten

Het **omzetten van parkeerplaatsen voor auto's naar parkeerplaatsen voor fietsers** is vrij gebruikelijk in het buitenland. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld in Kopenhagen, zoals ook in de afbeelding hierna te zien is. Op één parkeerplek voor de auto kunnen 8 tot 14 fietsen geplaatst worden.

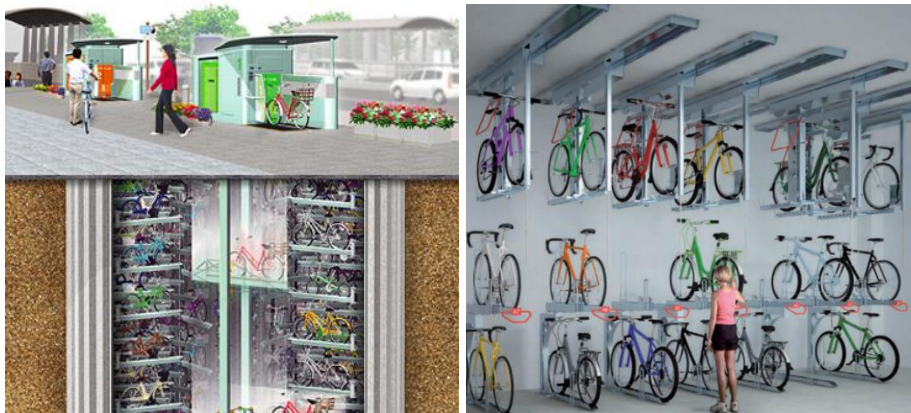
¹² Investeringsagenda fietsen: <https://www.vervoerregio.nl/artikel/20160129-investeringsagenda-fiets>

¹³ <https://www.rijksoverheid.nl/regering/regeerakkoord-vertrouwen-in-de-toekomst/3.-nederland-wordt-duurzaam/3.2-mobiliteit>



Figuur 4.1: Voorbeeld in Kopenhagen: autoparkeerplaatsen als fietsvoorziening

Eén van de manieren om extra capaciteit te creëren is door efficiënter om te gaan met de ruimte. In het buitenland wordt er bijvoorbeeld gebruik gemaakt van een **vol-automatisch parkeersysteem**¹⁴, zoals in Japan. In Zwitserland zijn er parkeergarages waar er **drie lagen fietsparkeerplaatsen** zijn¹⁵. De bovenste fiets hangt aan een plafond-rail, die tot boven het gangpad verschoven kan worden, waarna de fiets omlaag getrokken kan worden.



Figuur 4.2: Voorbeelden van extra efficiënt om te gaan met ruimte (Links: automatisch parkeersysteem, rechts: drie-laagse parkeergarage)

Om stallingsproblemen in binnensteden op te lossen, hebben Architectenbureau Verhousen CS en Pascal van den Noord van Velo Mondial verschillende oplossingen geschetst voor toekomstig fietsparkeren. In figuur 4.3 worden een aantal van deze oplossingen getoond¹⁶. Hierbij is een groene openbare ruimte belangrijk.

¹⁴ <https://www.untvweb.com/news/automated-underground-bicycle-storage-patok-sa-japan/>

¹⁵ <http://cycle-works.com/product/josta-tripleparker-bicycle-parking-system/>

¹⁶ Verhoucen CS & Velo Mondial (2015) *Toekomstbestendig fietsparkeren*.
<https://www.verkeersnet.nl/fietsen/14462/14462/>



Figuur 4.3: Voorbeelden aantrekkelijke groene fietsvoorzieningen nabij water

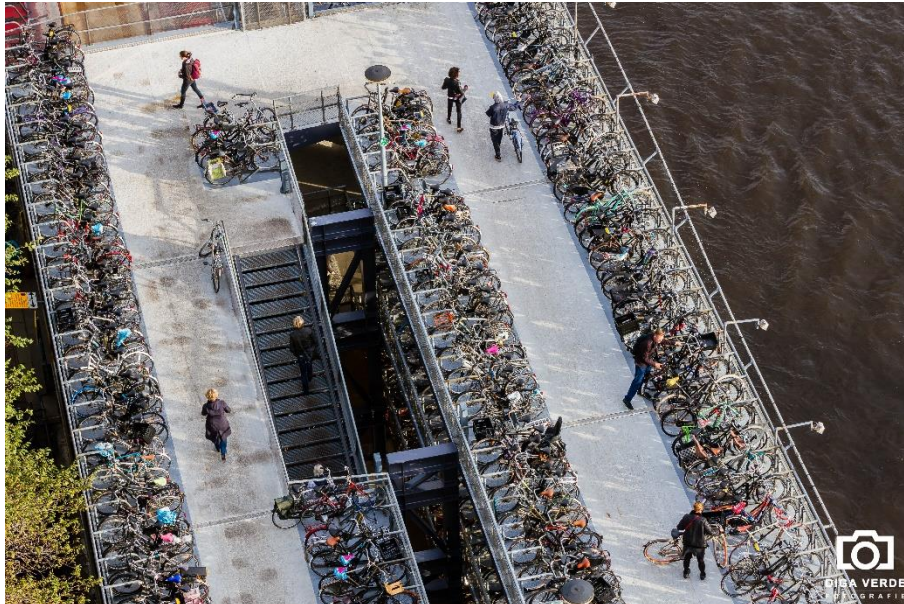
Tijdelijk capaciteit toevoegen

In Groningen wordt er gewerkt met **spitsrekken**. Op drukke momenten, bijvoorbeeld in het weekend, worden extra fietsenrekken neergezet. Op die drukke momenten wordt er dus voor extra capaciteit gezorgd en kan op die manier voorkomen worden dat men fietsen op ongewenste plaatsen parkeert als gevolg van ruimtegebruik¹⁷. Een ander voorbeeld van het tijdelijk aanbieden van extra capaciteit is een **drijvende stalling**, zoals bijvoorbeeld achter het Centraal Station in Amsterdam.



Figuur 4.4: Voorbeeld Groningen; zonder en met spitsrekken

¹⁷ www.fietzersbond.net/symposium/workshop_presentatie1_gem_groningen_stadscentrum_fietsparkeren.pdf



Figuur 4.5: Voorbeeld drijvende pont in Amsterdam

Een andere manier om de ruimte efficiënter te gebruiken is om **bijvoorbeeld leegstaande panden te gebruiken als fietsenstallingen**. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan in Utrecht, waar lege winkelpanden gebruikt worden als tijdelijke fietsenstalling. In Rotterdam gaat men onderzoeken of leegstaande parkeergarages kunnen dienen als gratis fietsenstalling.

In verschillende steden, waaronder Amsterdam, worden **parkeerplekken voor laden en lossen gecombineerd met fietsparkeerplekken**. Op bepaalde tijdstippen is de ruimte bestemd voor het laden en lossen van goederen, op andere tijdstippen voor het stallen van fietsers. Een nadeel van parkeervakken is dat omvallende fietsen chaos kunnen veroorzaken. Fietsparkeervakken functioneren goed op plekken waar langparkeeren ongewenst is, zoals bijvoorbeeld bij winkels.

4.2.2 Efficiënter gebruik van de voorzieningen door gedragsbeïnvloeding

Goede informatievoorzieningen en communicatie over aanwezige stallingen en beschikbaarheid van rekken is belangrijk. Het moet voor fietsers duidelijk zijn waar zij gemakkelijk hun fietsen kunnen plaatsen en het moet onaantrekkelijk zijn voor fietsers om hun fiets op straat neer te zetten. Dit betekent ook zo min mogelijk paaltjes en hekken. Het beïnvloeden van gedrag is een belangrijk aspect om fietsers naar de bedoelde fietsenstallingen te leiden. Een mogelijkheid is een **Fietsparkeerroute-informatiesysteem (FRIS)**, zoals toegepast in onder andere de gemeente Utrecht. Het aantal vrije plaatsen wordt weergegeven op dynamische borden, die geplaatst zijn langs de drukste fietsroutes. Fietsers worden op die manier geleid naar een vrije parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de eindbestemming. Rondom de stallingsvoorziening is er een strenge handhaving om er op die manier voor te zorgen dat de fietsen op de juiste

plaatsen staat, dat het zoekverkeer tot een minimum wordt beperkt en dat de kwaliteit van de openbare ruimte gewaarborgd blijft.



Figuur 4.6: Voorbeeld FRIS in Utrecht¹⁸

Duidelijke inrichting van de openbare ruimte draagt bij tot goed gebruik van de ruimte. Dit kan bijvoorbeeld ook door gebruik te maken van kleuren en tekens op het wegdek om op die manier te zorgen voor het ruimtelijk inleiden van fietsenstallingen. Twee voorbeelden waar dit ruimtelijk inleiden gebeurt, zijn in Eindhoven en Amsterdam (zie figuur 4.7).



Figuur 4.7: Voorbeelden van ruimtelijk inleiden van fietsenstallingen^{19, 20}

Een derde manier om fietsers te sturen naar fietsenstallingen is door **extra service** te bieden bij deze stallingen. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld het bieden van fietsreparaties bij de fietsenstallingen, zoals in Amsterdam. Of het plaatsen van bagagekluizen, zoals in Utrecht.

¹⁸ <https://www.verkeerinbeeld.nl/nieuws/020615/utrecht-wereldprimeur-met-p-route-voor-fietsers>

¹⁹ <http://www.dearchitect.nl/projecten/18-septemberplein-met-blob-door-fuksas-in-eindhoven>

²⁰ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zuidplein_Amsterdam,_fietsenstalling.jpg

In Groningen zijn op een aantal locaties rode lopers op straat neergelegd, om ervoor te zorgen dat er geen fietsen op die plekken neergezet worden. Op die manier worden fietsers gestuurd²¹.



Figuur 4.8: Voorbeeld van sturing: rode lopers op straat (Valkema, 2008)

Een vijfde manier om fietsers te sturen naar de goede parkeerlocaties is het plakken van **persoonlijke stickers** op fietsen, die verkeerd geparkeerd staan door degenen die last hebben van verkeerd geparkeerde fietsen, zoals invaliden, vuilnismannen, ambulance personeel of mensen met een rollator bijvoorbeeld. Op deze manier worden mensen die de fiets verkeerd parkeren zich bewuster van hun omgeving. Op een persoonlijke sticker kunnen teksten komen te staan als: 'Ik had last van je fiets. Zou je hem voortaan misschien in de stalling kunnen zetten?' Een student uit Groningen is met dit idee de winnaar van de door de Fietsersbond Groningen georganiseerde "Battling Bikes" geworden.

4.2.3 Voorkomen van langparkeerders

Het is mogelijk om fietsers te stimuleren om hun fiets zelf weg te halen. Dit kan bijvoorbeeld door, net als in een parkeergarage, fietsers te laten **betalen aan de hand van hoelang de fiets er geparkeerd heeft**. Om kortparkeren te stimuleren komt het vaak voor dat de eerste 24 uur gratis is.

4.2.4 Fietsparkeren op straat buiten voorzieningen niet meer toestaan

De gemeente Nijmegen heeft, samen met stakeholders als de lokale fietsersbond, een zone 'verboden fietsparkeren buiten de rekken' ingesteld. Hier worden fietsen al na een kwartier verwijderd als deze niet in een klem of stalling geplaatst is. De fietsersbond kon hiermee akkoord gaan toen er ook voldoende stallingen werden gecreëerd. Daarbij geeft het fietsers de mogelijkheid om even snel een boodschap te doen: alleen bij langdurig winkelbezoek moet de fiets in een stalling staan²².

In Maastricht is een fietsstallingverbod voor het kernwinkelgebied. Op deze manier wil de gemeente het fietsparkeren reguleren. Naast het besluit dat bezoekers en bewoners hun fietsen niet meer op straat mogen parkeren, zijn er ook gratis bewaakte

²¹ Valkema, J. (2008) *Rode lopers en spitsrekken in Groningen*.
www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Fietsparkeren+centrumgebied+Groningen

²² <https://www.centrumnijmegen.nl/parkeren-nijmegen/fietsen-stallen-nijmegen>

fietsenstallingen. Ook is strikte handhaving nodig om ongewenst gedrag tegen te gaan. Aan de ene kant is dit door middel van een wegsleepregeling, aan de andere kant is er ook sturing door voorlichting te geven aan bewoners en bezoekers in de stad. Het blijkt dat deze fietsparkeerverbodmaatregel in het kernwinkelgebied een positief effect heeft op het aanzien van de stad. Echter, het continue in balans houden van vraag en aanbod van stallingen is belangrijk (Fietsplan Maastricht, 2009).

4.2.5 Verschillende mogelijkheden als bijdrage om het fietsparkeerprobleem aan te pakken

In voorgaande paragrafen zijn verschillende opties genoemd, die bijdragen aan het oplossen van het fietsparkeerprobleem. Hierna zijn de verschillende opties genoemd en gesorteerd op effectiviteit om het fietsparkeerprobleem in Haarlem op te lossen. Daarbij is onderscheid gemaakt in type oplossing: toevoegen capaciteit, gedragsbeïnvloeding en overige opties.

Toevoegen capaciteit	Wordt het al gedaan in Haarlem?	Effectiviteit in Haarlem/kosten
Volautomatisch parkeersysteem	Nee	Effectief omdat je fietsen diep onder het maaiveld zou kunnen stallen, maar ook kostbaar.
Parkeervoorzieningen op water	Nee	In Haarlem zijn de grachten smal en tekort aan ligplaatsen, dus ook een claim aan ruimte op het water. Mogelijk op specifieke locaties kansrijk.
Bestaande panden/garages als fietsenstalling	Nee	Of deze maatregel effectief is, hangt af van de locatie en de beschikbare ruimte in de panden/garages, evenals van de bewegwijzering naar deze fietsenstalling. De kosten zijn vaak hoger naarmate de locatie geschikter is.
Parkeervoorziening met drie lagen rekken	Nee	Parkeervoorziening met drie lagen rekken kan de stallingscapaciteit van fietsen in Haarlem verhogen. Gekeken moet worden of dit voor de huidige stallingen mogelijk is, vanwege eventueel lage plafonds. Gebruiksgemak is een aandachtspunt.
Van auto- naar fietsparkeerplekken	Ja	De effectiviteit van deze oplossing kan groot en relatief goedkoop zijn; fietsparkeerproblemen kunnen deels worden opgelost. Dit gaat ten koste van autoparkeerplaatsen. Ambitie in de SOR is om het aantal autoparkeerplaatsen in de binnenstad te verminderen.
Gecombineerd gebruik: laden-lossen en fietsparkeren	Nee	De combinatie van parkeerplek voor laden-lossen en fietsparkeren kan bij goed gebruik effectief zijn en een goedkope oplossing zijn om het fietsparkeerprobleem aan te pakken.
Spitsrekken	Nee	Spitsrekken kunnen kansrijk zijn, in praktijk blijkt de druk op de openbare ruimte groot te zijn wanneer deze spitsrekken nodig zijn. Dan gaat bijvoorbeeld een marktkraam voor.

Gedragbeïnvloeding

Fietsparkeer route-informatiesysteem (FRIS)	Nee	Deze maatregel draagt bij aan het vindbaar maken van geschikte stallingslocaties. Dit is kansrijk indien er geen geschikte locaties op straat te vinden zijn.
Sturing door duidelijk zichtbare voorzieningen	Nee	Effectief als deze voorzieningen daadwerkelijk op de fietsroutes zijn.
Extra services bij voorzieningen	Nee	De effectiviteit van de extra service hangt waarschijnlijk af van het type service en van de aangeboden diensten in de omliggende omgeving van de fietsvoorziening.
Rode lopers op straat	Nee	Rode lopers kunnen fietsparkeren op de plekken met een rode loper verminderen, zoals is gebleken in Groningen ²³ . Toch lost dit het probleem van het fietsparkeren in z'n totaliteit niet op, want fietsen moeten alsnog worden geparkeerd, maar dan ergens anders.
Persoonlijke stickers op fietsen	Nee	Het maken van persoonlijke stickers uit eigen beweging en vervolgens plakken op fout geparkeerde fietsen wordt waarschijnlijk maar weinig gedaan en is daardoor niet, of in een hele beperkte mate, effectief.

Overig

Fietsparkeren op straat niet meer toestaan: Maastricht	Nee	Deze maatregel lost het fietsparkeerprobleem in de straten met een fietsparkeerverbod op. De fietsen die eerder op straat stonden moeten nu echter ergens anders geplaatst kunnen worden.
Fietsparkeren op straat langer dan 15 minuten niet toestaan: Nijmegen	Nee	Deze maatregel lost het fietsparkeerprobleem in de straten met een fietsparkeerverbod grotendeels op. De fietsen die eerder op straat stonden moeten nu echter ergens anders geplaatst kunnen worden.
Betaald parkeren na 24 uur	Ja	Dit zorgt ervoor dat er een stimulans is voor fietsparkeerders om hun fiets weg te halen, als het niet meer nodig is om hun fiets daar te parkeren.
Zwerf- en weesfietsen-beleid	Ja	Dit beleid dient voortgezet te worden om het aantal wees- en zwerffietsen te beperken.

Tabel 4.1: Mogelijke ingrepen fietsparkeren voor Haarlem

²³ <http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Fietsparkeren+centrumgebied+Groningen>

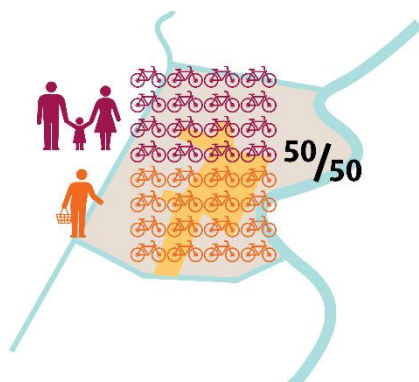
Mogelijke ontwikkelrichtingen voor de gemeente Haarlem

In dit hoofdstuk worden mogelijke ontwikkelrichtingen voor de gemeente Haarlem beschreven. Deze 9 ontwikkelrichtingen zijn bedoeld om de bandbreedte te laten zien van mogelijkheden voor fietsparkeren. Deze dienen in een vervolgproces verder uitgewerkt te worden en te worden afgewogen.

De modellen laten zien dat er ingrijpende keuzes moeten worden gemaakt om het fietsparkeren in de binnenstad te faciliteren en de ambities uit de SOR te halen.

5.1 Negen mogelijke modellen voor de binnenstad

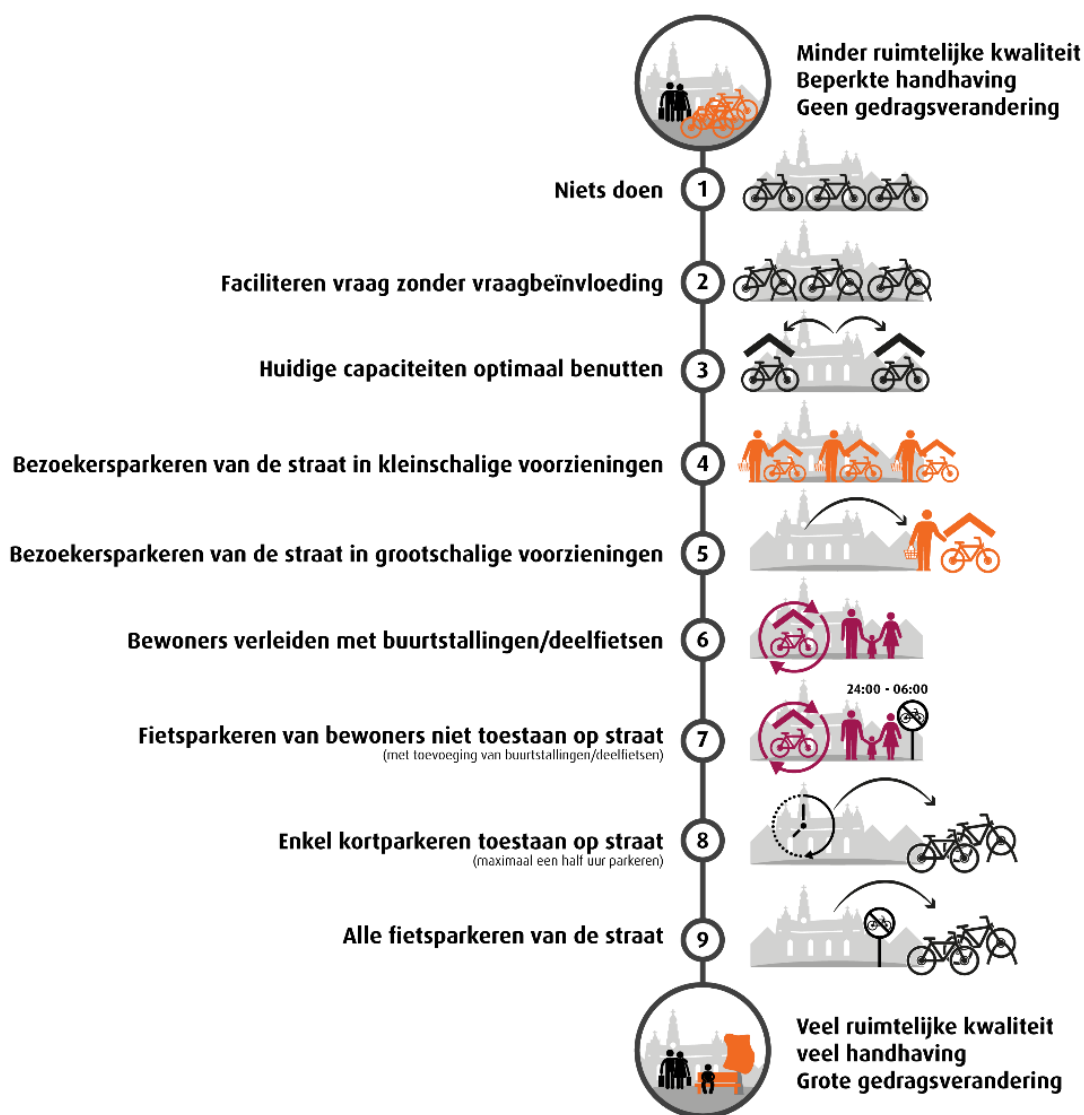
Aan de hand van verschillende scenario's kan geschetst worden wat verschillende keuzes voor gevolgen hebben. Negen ontwikkelstrategieën zijn opgesteld, mede aan de hand van de interviews die gehouden zijn. De focus ligt hierbij op het centrum. Daarbij is ook rekening gehouden met de belangrijkste doelgroepen: bewoners in en bezoekers van het centrum.



Op basis van de tellingen die gedaan zijn, is een inschatting gemaakt van de verdeling van bewoners en bezoekers; Op drukke momenten is de helft van de geparkeerde fietsen van bezoekers en de andere helft van bewoners. Beide doelgroepen zijn dus belangrijk om mee te nemen in de modellen.

Elk van de opgestelde ontwikkelrichtingen heeft invloed op de ruimtelijke kwaliteit, in hoeverre handhaving nodig is en in welke mate er gedragsverandering moet plaatsvinden. Op basis van deze drie aspecten zijn de negen ontwikkelrichtingen geordend op ambitieniveau (zie figuur 5.1).

De negen ontwikkelrichtingen zijn:

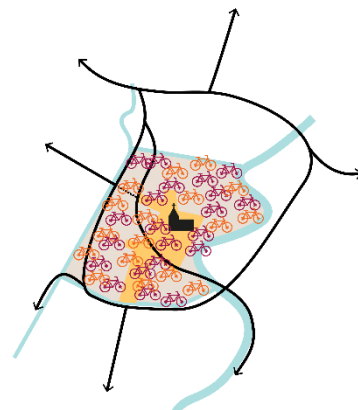


Figuur 5.1: Negen mogelijke ontwikkelrichtingen voor de binnenstad van Haarlem. De bovenste richtingen zijn het minst ambitieus, en dragen het minst bij aan de ambities van de gemeente. De onderste modellen zijn het meest ambitieus

Hierna worden de voor- en tegenargumenten per model beschreven. Vervolgens wordt ook weergegeven wat een model doet voor de ruimtelijke kwaliteit en hoeveel investeringskosten nodig zijn om het model te kunnen realiseren. In bijlage 1 zijn de kosten en de extra parkeervraag gedetailleerder uiteen gezet.

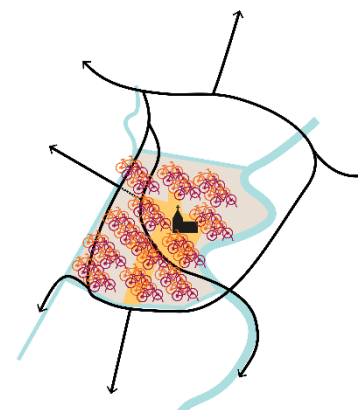
5.1.1 Niets doen leidt tot een zeer rommelig straatbeeld

Het eerste scenario is 'niets doen'. Volgens de uitgangspositie, zoals besproken in paragraaf 1.1, zal het de fietsparkeerbehoefte in 2040 verdubbelen ten opzichte van nu. Op basis van de tellingen, die gehouden zijn in september 2017, kan gesteld worden dat er circa 2.500 geparkeerde fietsen in het centrum zijn, die niet in stallingen staan. Op het moment dat er geen fietsvoorzieningen bijgebouwd worden, zal er in de binnenstad een **extra tekort van 5.000 plekken ontstaan in 2040. Dit komt neer op twee keer de oppervlakte van de Botermarkt vol met geparkeerde fietsen, verspreid over de stad.** Dit zorgt er dan ook voor dat de druk op de openbare ruimte flink toe neemt.



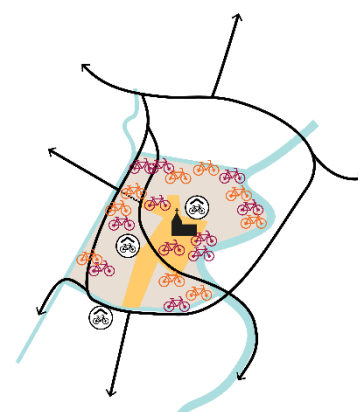
5.1.2 Faciliteren vraag zonder vraagbeïnvloeding: binnenstad vol met stallingen ten koste van de voetganger

De tweede mogelijkheid is om de vraag te faciliteren, zonder dat fietsers gestuurd worden. Dit houdt in dat extra capaciteit op straat bijgebouwd wordt. Locaties waar nu veel fietsen geparkeerd worden, is in de ideale situatie de plek waar ook fietsvoorzieningen geplaatst moeten worden. Handhaving zal hierbij beperkt zijn; soms moeten verkeerd geplaatste fietsen weggehaald worden. Deze ontwikkelstrategie houdt echter ook in dat de ruimtelijke kwaliteit minder wordt: **er zullen veel rekken op straat worden geplaatst (circa 5.000; ongeveer een verdubbeling), wat ten koste gaat van ruimte voor de voetganger.**



5.1.3 Huidige capaciteiten optimaal benutten: veel te weinig capaciteit beschikbaar, alsnog veel drukte op straat

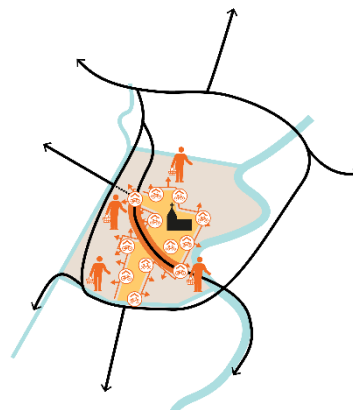
Uit de analyse beschreven in paragraaf 2.4 is gebleken dat sommige parkeervoorzieningen nog niet aan hun maximale bezetting zitten. Veel sturing van fietsers is hierbij nodig om ervoor te zorgen dat fietsers de fietsparkeervoorzieningen vinden waar nog capaciteit is. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld FRIS (fietsroute-informatiesysteem), zoals in Utrecht gebruikt wordt. **Het probleem van deze strategie is dat de huidige capaciteit ontoereikend is om de vraag te faciliteren. Van de extra vraag van circa 7.500 plekken zullen er slechts 500 in de bestaande stallingen worden opgevangen. De overige 7.000 eindigen op straat.**



5.1.4 Bezoekersparkeren van de straat in kleinschalige voorzieningen

Bezoekersparkeren kan van de straat gehaald worden door kleinschalige voorzieningen te plaatsen op plekken waar nu fietsen geparkeerd staan. Het is daarbij belangrijk dat rekening gehouden wordt met het bezoekersdoel op verschillende locaties. Zo kan bijvoorbeeld in de buurt van een supermarkt gewerkt worden met goed-vindbare, snel-toegankelijke voorzieningen, omdat daar de stallingstijd kort is. In de buurt van bijvoorbeeld een theater, zal de stallingstijd langer zijn, en zijn mensen dus bereid om iets verder te lopen. Op het moment dat bezoekers hun fietsen niet meer op straat parkeren, zal de ruimtelijke kwaliteit verbeteren. Daar staat tegenover dat er extra handhaving nodig zal zijn, en dat er een gedragsverandering moet plaatsvinden.

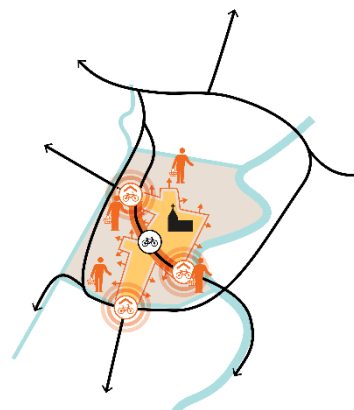
We nemen aan dat maximaal de helft van de bezoekers kan worden verleid om in de stallingen te gaan staan. Dan blijft er een extra behoefte op straat over van 2.500 geparkeerde fietsen. De druk op straat blijft dus zeer hoog, en wordt hoger dan nu in 2017 het geval is.



5.1.5 Bezoekersparkeren van de straat in grootschalige voorzieningen

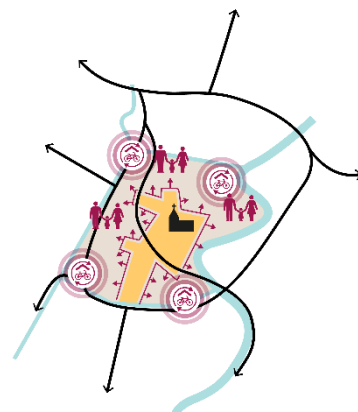
Een variant op de vorige ontwikkelrichting, is om de bezoekers in grootschalige voorzieningen te laten parkeren. Het is daarbij belangrijk dat deze voorzieningen op logische plekken komen te liggen; aan de rand van het winkelgebied en in de buurt van fietsroutes. Doordat de voorzieningen op logisch, goed zichtbare plekken liggen, worden de fietsers verleid om hier naartoe te gaan. Het verleiden van fietsers naar grootschalige voorzieningen, zorgt er voor dat er minder fietsen op straat geparkeerd worden. De ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd. Daar staat tegenover dat er extra handhaving nodig zal zijn, en dat er een gedragsverandering moet plaatsvinden. Deze benodigde gedragsverandering zal groter zijn dan in voorgaande ontwikkelrichting, aangezien fietsers nu echt naar de randen van het centrum moeten.

We nemen aan dat maximaal een kwart van de bezoekers kan worden verleid om in de stallingen te gaan staan. Dan blijft er een extra behoefte op straat over van circa 3.500 geparkeerde fietsen. Zonder zware handhaving (die gezien de doelgroep in dit scenario minder logisch/uitvoerbaar is) blijft de druk op straat dus zeer hoog.



5.1.6 Bewoners verleiden met buurtstallingen/deelfietsen

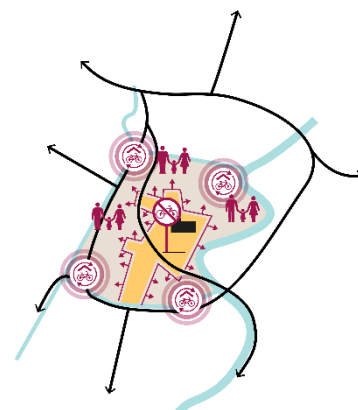
Naast dat de focus kan liggen op de bezoekers, kan er ook gefocust worden op de bewoners; de andere grote doelgroep. Bewoners parkeren nu veelal hun fietsen op plekken die bedoeld zijn voor bezoekers. Om dit te voorkomen kunnen bewoners worden verleid met buurtstallingen. Deze stallingen kunnen in het centrum gebouwd worden. Naast het faciliteren van buurtstallingen, kunnen bewoners ook verleid worden met deelfietsen. Dit zal er ook voor zorgen dat het aantal geparkeerde fietsen in de stad zal verminderen. Echter, een enorme mentaliteitsverandering zal moeten plaatsvinden; uit eerder onderzoek is gebleken dat 57 procent van de bewoners hun fietsen niet in deze stallingen willen plaatsen. **We nemen aan dat maximaal de helft van de inwoners kan worden verleid om in de buurtstallingen te gaan staan. Dan blijft er een extra behoefte op straat over van 2.500 geparkeerde fietsen.**



5.1.7 Fietsparkeren van bewoners niet toestaan op straat (met toevoeging van buurtstallingen/deelfietsen)

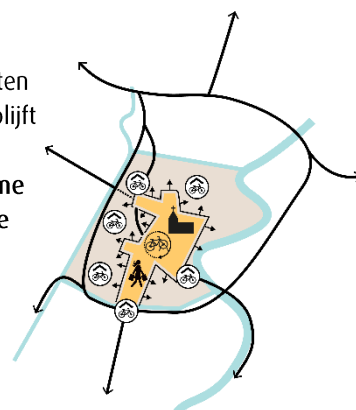
In vorige ontwikkelrichting lag de focus op het verleiden. Een andere strategie is om fietsparkeren van bewoners te verbieden. Dit kan gerealiseerd worden door een maximaal parkeertermijn (van bijvoorbeeld vier uur) in te voeren. Daarbij is het belangrijk dat bewoners hun fietsen kwijt kunnen, daarom dienen buurtstallingen gerealiseerd te worden. Bijkomend zou een deelfietsensysteem kunnen werken om het aantal fietsen te verminderen. Net als in vorige ontwikkelrichting zal een enorme mentaliteitsverandering plaats moeten vinden. Daarnaast zal strikte handhaving noodzakelijk zijn.

Dit scenario leidt tot dezelfde parkeerdruk op straat in 2040 dan er nu in 2017 is. Bewoners worden van de straat geweerd, maar de hoeveelheid bezoekers neemt flink toe. Er blijft dus een flinke aanvullende behoefte ten opzichte van de huidige situatie.



5.1.8 Enkel kortparkeren op straat toestaan

Het vorige scenario zet in op bewonersparkeren in gebouwde voorzieningen. Door de parkeerduur verder te verkorten (bijvoorbeeld tot een half uur) moeten ook langparkerende bezoekers in gebouwde voorzieningen gaan staan. Het blijft daarnaast dan mogelijk om even snel een boodschap te doen op de fiets. **Dit scenario leidt tot een flinke verlichting van straatparkeren: een afname van 3.000 geparkeerde fietsen ten opzichte van nu. Er moeten voldoende stallingen worden toegevoegd, en er zal flink moeten worden gehandhaafd.**



5.1.9 Alle fietsparkeren van de straat

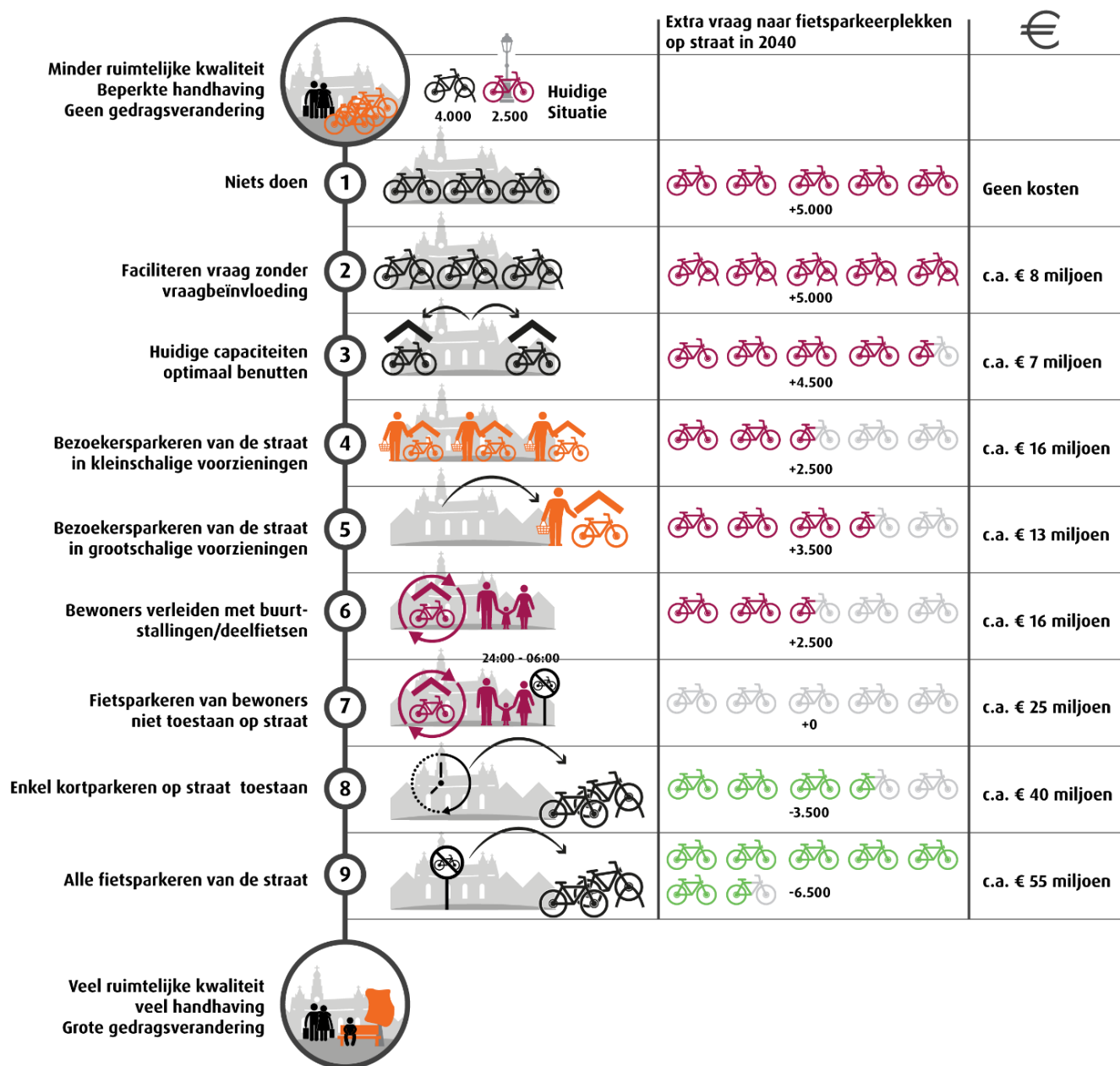
Tot slot, het verbieden van fietsparkeren op straat is de laatste mogelijke ontwikkelrichting. Dit houdt in dat er een zone wordt ingesteld waar fietsparkeren op straat verboden is. Een voorbeeld van een stad waar dit gebeurt, is Maastricht. De ruimtelijke kwaliteit in deze fietsvrije zones zal toenemen. Echter ook in deze ontwikkelrichting, is een mentaliteitsverandering noodzakelijk. Om bewoners toch een fiets te kunnen bieden zullen deelfietsen moeten worden aangeboden, of stallingsplekken aan de rand van de stad. Daarnaast moet er ook flink gehandhaafd worden.

Dit scenario leidt tot een flinke verlichting van straatparkeren, en biedt flinke kansen om de ruimtelijke kwaliteit in de binnenstad te vergroten. Het moet worden gecombineerd met stallingen aan de rand van de binnenstad, of een fietsdeelsysteem voor bewoners.



5.2 Effecten op de ruimtelijke kwaliteit verschillen per ontwikkelrichting en hangen nauw samen met investeringen

In het volgende overzicht is per ontwikkelrichting aangegeven wat de extra vraag naar fietsparkeerplekken op straat in 2040 zal zijn. Daarnaast is ook te zien wat de totale kosten voor 30 jaar zullen zijn (investerings- en exploitatiekosten). Hieruit blijkt dat de 'eenvoudige' modellen leiden tot een enorme extra druk van fietsparkeren op straat. Echter, hoe minder druk van fietsparkeren op straat, hoe meer kosten gemaakt moeten worden om dit te kunnen realiseren. Duidelijke keuzes dienen gemaakt te worden om te zorgen dat de binnenstad niet dichtslibt.



Figuur 5.2: Negen mogelijke ontwikkelrichtingen voor de binnenstad van Haarlem. De bovenste richtingen zorgen voor extra druk op de ruimtelijke kwaliteit, maar zijn daartegen wel goedkoper. Het omgekeerde is het geval voor de ontwikkelrichtingen onderaan.

5.3 Fietsparkeren in andere gebieden van Haarlem

Tot nu toe lag de focus op het centrum. In deze paragraaf wordt ook kort ingegaan op het fietsparkeren in andere gebieden.

5.3.1 Bij belangrijke OV assen

Uit het discussiedocument Fietsparkeren blijkt dat één van de pijlers 'voldoende fietsenstallingen bij OV-knooppunten en haltes' is. Bij belangrijke OV-assen is er ook sprake van een fietsparkeerprobleem. Dit geldt voor station Haarlem en Spaarnwoude, maar ook voor de belangrijke R-net bushaltes. Op basis van de eenmalige tellingen in september 2017, kan gesteld worden dat de bezettingsgraden hoog zijn. Als de kwaliteit van het OV toeneemt, neemt het fietsverkeer naar het OV ook toe. Dit resulteert erin dat het drukker zal worden. Daarom zijn ook de OV-assen belangrijke aandachtspunten.

5.3.2 Buiten het centrum

Ook buiten het centrum zijn fietsparkeerproblemen. Het in kaart brengen van het probleem is echter nog niet gedaan. Dit zou een eerste stap moeten zijn, voordat bepaald kan worden in welke mate hier focus op gelegd dient te worden. Dit is een keuze van de gemeente, die in de fietsparkeervisie opgenomen kan worden.

Daarnaast kan er ook voor gekozen worden om het fietsparkeerprobleem buiten het centrum op een vraaggestuurde manier aan te pakken; op het moment dat er klachten zijn over een capaciteitstekort, kunnen er extra voorzieningen neergezet worden. Dit zou ook kunnen door middel van buurtstallingen.

5.3.3 Kansen bij ruimtelijke ontwikkeling

Tot nu toe is er gesproken over groeiend aantal fietsgebruik en dus belang van fietsparkeerbeleid. Echter, hierbij is uitgegaan van de huidige bebouwde omgeving. Nieuwbouwprojecten zijn niet meegenomen, terwijl ook hier aandacht aan besteed moet worden. Gezien het groeiend aantal inwoners, zullen er ook extra woningen nodig zijn. Hoe hier mee omgegaan wordt, is een keuze voor de gemeente: individueel of collectief regelen. Het opstellen van fietsparkeernormen is een mogelijkheid om hiermee om te gaan. De inzet van de gemeente is om bij nieuwe woningbouwprojecten voldoende fietsparkeerruimte op eigen terrein te realiseren. Zo wordt de openbare ruimte ontlast, en worden aantrekkelijke stallingsplekken geboden. Dit stimuleert het fietsgebruik. Belangrijk hierbij is dat de stalling goed bereikbaar is (bij voorkeur niet verdiept, en anders met een comfortabele helling). Naast het koppelen van de normen aan woningen, kunnen zulke fietsparkeernormen ook aan andere semipublieke functies gekoppeld worden, zoals supermarkten, scholen en sportaccomodaties.

Vervolgproces

In dit document zijn een negental modellen opgenomen voor de toekomst van fietsparkeren in Haarlem. Deze modellen laten een bandbreedte zien van de mogelijkheden. Waarschijnlijk wordt uiteindelijk gekozen voor een combinatie van elementen uit deze modellen.

6.1 Samen met stakeholders komen tot een visie op fietsparkeren

Om tot een goede, gedragen visie op fietsparkeren te komen moeten de modellen verder worden uitgewerkt en tegen elkaar worden afgewogen. Om het draagvlak te vergroten en de relevante informatie op te halen verdient het aanbeveling om een proces met de stakeholders op te starten. Voor het opstellen van dit document zijn interviews afgenomen bij enkele stakeholders. In het vervolg moet deze betrokkenheid worden verbreed.

Verschillende doelgroepen kunnen op hun eigen manier bijdragen om de druk op straat te verlichten. Elke doelgroep vraagt om een eigen aanpak. De volgende perspectieven zijn in ieder geval van belang:

- de inwoner;
- de bezoeker;
- de ondernemer.

De relevante partijen die in ieder geval een plek moeten krijgen in het vervolg zijn:

- de gemeente Haarlem (mobiliteit, ruimte en civiele werken)
- de vertegenwoordigers in de werkgroep fiets: Centrummanagement Haarlem, Fietzersbond, Vereniging Historisch Haarlem, Centrummanagementgroep, wijkraad Vijfhoek/Doelen/Raaks, wijkraad Binnenstad en wijkraad Heiliglanden/De Kamp (en de gemeente Haarlem);
- handhaving;
- exploitant van de buurtstallingen;
- inwoners van de binnenstad;
- bezoekers van de binnenstad.



6.2 Voorzet planning

We stellen een proces voor om samen met stakeholders te werken aan een visie en concrete maatregelen voor fietsparkeren in Haarlem. Het volgende stappenplan kan in 2018 worden uitgevoerd, en heeft een doorlooptijd van ongeveer ¾ jaar. Enkele highlights van de voorgestelde aanpak:

- Het voorstel bevat drie contactmomenten met de werkgroep fietsparkeren (waar de modellen worden uitgewerkt) en drie brede consultatiemomenten.
- Er wordt gestart met een bezoek van de werkgroep aan relevante referentie-gemeenten. Mogelijke gemeenten zijn Utrecht, Maastricht en Nijmegen. Dit inspireert tot nieuwe mogelijkheden, en vergroot de gezamenlijke basis bij de werkgroep fietsparkeren, wat zal leiden tot een (nog) betere samenwerking.
- Relevante stakeholders worden tijdig aangehaakt: er wordt gestart met open sessies waarin vooral informatie wordt opgehaald. Pas in latere sessies gaat het over oplossingen.
- Doelgroepen worden in eerste instantie geïsoleerd bevraagd (in enquête en focusgroepen). Pas later worden brede sessies georganiseerd. De ervaring leert dat een dergelijke veilige omgeving ervoor zorgt dat alle relevante informatie op tafel komt, en onderhuidse zaken zo veel mogelijk expliciet worden gemaakt.

We stellen de volgende stappen voor:



1. 1^e Werkgroep fietsparkeren inclusief bezoek aan referentiegemeenten:
 - a. bespreken en aanscherpen modellen;
 - b. voorlopige voorkeur bepalen;
 - c. brede consultatie voorbereiden: vragenlijst opstellen.
2. Modellen aanscherpen en brede consultatie organiseren.
3. 1^e Brede consultatie fietsparkeren:
 - a. enquête onder inwoners, bezoekers en ondernemers;
 - b. focusgroepen: wat zijn de aandachtspunten op het gebied van fietsparkeren? (in relatie tot openbare ruimte).
4. 2^e Werkgroep fietsparkeren
 - a. bespreken resultaten brede consultatie;
 - b. voorlopige voorkeur aanscherpen.
5. Modellen aanscherpen.
6. 2^e Brede consultatie met participanten:
 - a. voors- en tegens bij verschillende modellen ophalen;
 - b. mogelijke oplossingen zoeken voor fietsparkeren.
7. 3^e werkgroep fietsparkeren:
 - a. bespreken resultaten brede consultatie;
 - b. voorkeursmodel bepalen, in concrete maatregelen
8. Modellen uitwerken, concrete maatregelen bepalen.
9. Bestuurlijk richting bepalen, vervolgstappen afspreken.
10. Resultaten breed delen tijdens 3^e brede sessie, uit te voeren maatregelen en vervolgstappen.

Uiteraard is ook een ander proces en planning denkbaar.



6.3 Benodigd budget

Een dergelijk proces vraagt om een budget van circa € 100.000,-. Voor dat bedrag wordt het proces opgetuigd en kunnen maatregelen worden uitgewerkt op effectiviteit en kosten. Deze informatie is nodig om een gedegen afweging te kunnen maken tussen de modellen op hoofdlijnen en de bijbehorende concrete maatregelen.

Om stappen te kunnen zetten is de beschikbaarheid van voldoende budget van belang. Dit betreft:

- Onderzoeksbudget om maatregelen te bepalen en uit te werken, voorstel: € 100.000,- per jaar.
- Budget om grootschalige ingrepen te realiseren. Uit de eerste verkenning van de modellen blijkt een bedrag van € 20 mln. tot € 60 mln. nodig te zijn voor de komende 30 jaar (afhankelijk van de gekozen maatregelen). Dit komt neer op een bedrag van € 1 – € 2 mln. per jaar.

Mogelijk kan (een deel van de) financiering worden gevonden in:

- het vervolgtraject op Beter Benutten Vervolg;
- het programma Bereikbaarheid van- naar en in de MRA;
- het fietsparkeerprogramma van het Ministerie van I&W.

Bijlage 1

Verschillende ontwikkelrichtingen voor Haarlem: uitleg benodigde capaciteit en kosten

Mentaliteitsverandering, handhaving en ruimtelijke kwaliteit zijn belangrijke aspecten die meewegen in de keuze voor een bepaalde ontwikkelstrategie. Daarnaast spelen kosten een belangrijke rol, die voornamelijk afhangen van de benodigde fietsparkeercapaciteit. In tabel B1.1 is voor elke strategie aangegeven hoe deze scoort op de aspecten. In tabel B1.3 is per ontwikkelrichting te zien welke kosten gemaakt dienen te worden.

Capaciteitsberekening

Het aantal gestalde fietsen van verdubbelen in 2040 ten opzichte van 2017, naar 13.000. Aangenomen is dat de helft hiervan bestaat uit bezoekers en de andere helft uit bewoners, net als in de huidige situatie. Per ontwikkelrichting zullen de fietsen geparkeerd worden op straat of in gebouwde voorzieningen. Op dit moment zijn er 4.000 voorzieningen op straat en 2.000 gebouwde voorzieningen in het centrum van Haarlem. De bezettingsgraad van de gebouwde voorzieningen is op dit moment ongeveer 35 procent, blijkt uit tellingen.

Tabel B1.1: Beoordeling ontwikkelrichtingen per aspect: extra capaciteit en handhaving is nodig om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren

	Extra benodigde capaciteit op straat	Extra benodigde capaciteit in voorzieningen	Mentaliteits- verandering	Handhaving	Ruimtelijke kwaliteit
Huidig (2017)	4.000 + 2.500	2.000 + 0 Waarvan 35% bezet			
1. Niets doen	4.000 + 7.600	2.000 + 0 Waarvan 70% bezet	Geen	Geen	Zeer slecht
2. Faciliteren vraag op straat zonder vraagbeïnvloeding	4.000 + 7.600	2.000 + 0 Waarvan 70% bezet	Geen	Soms fietsen buiten de rekken verwijderen	Slecht
3. Huidige capaciteit optimaal benutten	4.000 + 7.000	2000 + 0 Waarvan 100% bezet	Veel, lastig om fietsers te verleiden	Soms fietsen buiten de rekken verwijderen	Slecht
4. Bezoekersparkeren van de straat in kleinschalige voorzieningen	4.000 + 2.500 + 2.500	2000 + 2.000	Beperkt	Soms fietsen buiten de rekken verwijderen	Slecht, maar iets beter
5. Bezoekersparkeren van de straat in grootschalige voorzieningen	4.000 + 2.500 + 3.300	2000 + 1.200	Veel, lastig om fietsers te verleiden	Soms fietsen buiten de rekken verwijderen	Slecht, maar iets beter
6. Bewoners verleiden met buurtstallingen/deel- fietsen	4.000 + 2.500 + 2.500	2000 + 2.000	Heel veel, lastig om fietsers te verleiden	Soms fietsen buiten de rekken verwijderen	Slecht, maar iets beter
7. Fietsparkeren van bewoners niet toestaan op straat	4.000 + 2.500	2000 + 4.500	Heel veel, lastig om fietsers te verleiden	Zwaar, maximaal 4 uur parkeren	Goed
8. Enkel kortparkeren op straat toestaan	3.000	2000 + 4.500 + 3.500	Bijna iedereen, dus erg lastig.	Zwaar, maximaal half uur parkeren	Zeer Goed
9. Alle fietsparkeren van de straat	0	2.000 + 11.000	Iedereen	Relatief eenvoudig, alle fietsen weghalen, niet populair	Zeer goed
Legenda Onderstreepte capaciteit: Huidige capaciteit (in 2017) Capaciteit voor Bewoners Capaciteit voor Bezoekers Capaciteit voor mix van Bewoners en Bezoekers					

Uitleg voor de benodigde capaciteit per ontwikkelrichting:

1. Als de parkeervraag verdubbeld, is aangenomen dat ook de bezettingsgraad van voorzieningen verdubbeld. De overige 7.600 fietsen zullen op straat geparkeerd worden.
2. Om aan de parkeervraag van 13.000 te kunnen voldoen, zullen er nog 7.600 extra parkeervoorzieningen op straat bijgebouwd moeten worden.
3. Door sturing van fietsers naar gebouwde voorzieningen, zal de bezettingsgraad stijgen naar 100%. Dit betekent dat er nog 7.000 fietsen op straat geparkeerd zullen worden.
4. Om alle bezoekers in voorzieningen kwijt te kunnen, zijn nog 4.500 plekken nodig. Echter wordt verwacht dat ongeveer 50 procent bereid is om hiervan gebruik te maken. Het overige aandeel zal op straat parkeren.
5. Om alle bezoekers in voorzieningen kwijt te kunnen, zijn nog 4.500 plekken nodig. Echter wordt verwacht dat ongeveer 25 procent bereid is om hiervan gebruik te maken. Deze voorzieningen zullen over het algemeen verder weg liggen, en dat is ongunstig voor bezoekers. Het overige aandeel zal op straat parkeren.
6. Bij het verleiden van bewoners om in buurtstallingen te parkeren, zal ongeveer 57 procent hiertoe bereid zijn, blijkt uit onderzoek. Het overige aandeel zal op straat parkeren.
7. Bewoners zullen niet meer op straat parkeren. De bezoekers wel.
8. Uit onderzoek blijkt dat 40 procent van de bezoekers tot een uur in het centrum van Haarlem verblijft. Dit aandeel zal op straat kunnen parkeren. Het overige aandeel parkeert in gebouwde voorzieningen.
9. Alle fietsen (13.000) zullen in voorzieningen geparkeerd moeten worden.

Investerings- en exploitatiekosten per ontwikkelrichting

Tabel B1.2 is gebruikt voor de kosten per stallingsplek. Deze aannames zijn gebaseerd op een onderzoek naar de kosten van een fietsenstalling van het CROW-Fietsberaad²⁴. Daarnaast is voor de situatie in Haarlem gebruik gemaakt van de kostenraming voor een parkeervoorziening op de Botermarkt. Voor de situatie in Haarlem is gerekend met 'retail ruimte', aangezien het lastig is om goedkope voorzieningen te realiseren in de binnenstad, gegeven de huurprijzen.

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,-

²⁴ CROW-Fietsberaad (2014) *Wat kost een fietsenstalling?*

Tabel B1.3: 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 30 jaar)
1. Niets doen	0	0		€0	€0
2. Faciliteren vraag op straat zonder vraagbeïnvloeding	7.600	0		€2 miljoen	€6 miljoen
3. Huidige capaciteit optimaal benutten	7.000	0		€2 miljoen	€5 miljoen
4. Bezoekersparkeren van de straat in kleinschalige voorzieningen	5.000	2.000	Retailruimte	€3 miljoen	€13 miljoen
5. Bezoekersparkeren van de straat in grootschalige voorzieningen	5.800	1.200	Retailruimte	€3 miljoen	€10 miljoen
6. Bewoners verleiden met buurtstallingen/deelfietsen	5.000	2.000	Retailruimte	€3 miljoen	€13 miljoen
7. Fietsparkeren van bewoners niet toestaan op straat	2.500	4.500	Retailruimte	€5 miljoen	€20 miljoen
8. Enkel kortparkeren op straat toestaan	3.000	8.000	Grootschalige ondergrondse voorzieningen	€20 miljoen	€20 miljoen
9. Alle fietsparkeren van de straat	0	11.000	Grootschalige ondergrondse voorzieningen	€28 miljoen	€27 miljoen

* Bedragen zijn bepaald op basis van aannames en bedoeld om de ordegrootte aan te geven.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl