



**Gemeente
Haarlem**



Actieplan Fiets 2020-2022

16 maart 2020

N. Ensing & K. Janssen

Beheer en Beleid Openbare Ruimte

Inhoudsopgave

Over dit Actieplan Fiets	2
Pijlers van Actieplan Fiets	3
Samenhang met overige beleidstrajecten	3
Financiering	4
1. Fietsparkeren	6
1.1.1 Station Haarlem	6
1.1.2 Station Haarlem-Spaarnwoude	7
1.2 R-Net haltes	8
1.3 Binnenstad	10
1.3.1 Beter benutten huidige capaciteit: Wayfinding & handhaving	11
1.3.2 Uniformiteit en herkenbaarheid	12
1.3.3 Grote Markt e.o.	12
1.3.5 Nieuwe Groenmarkt e.o.	14
1.3.6 (Begin) Grote Houtstraat e.o.	15
1.3.7 Houtplein e.o.	15
1.3.8 Hortusplein e.o.	17
1.4 Woonwijken	17
1.4.1 Buurtfietsenstallingen	17
1.4.2 Fietsparkeervakken	18
1.4.3 Fietsparkeernormen	18
2. Fietsnetwerk	19
2.1 Geplande ingrepen in het fietsnetwerk	19
2.2 Fietsmonitor Haarlem	22
3. Organisatie en proces	26

Over dit Actieplan Fiets

Aanleiding

Het Actieplan Fiets 2020-2022 volgt de ingezette koers uit de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR) en het coalitieprogramma 'Duurzaam Doen 2018-2022'. Haarlem moet goed bereikbaar zijn en blijven voor bewoners en bezoekers, vooral nu Haarlem gaat groeien. Een transitie van onze mobiliteit is daarbij nodig. We kiezen voor schone en duurzame mobiliteit. We geven prioriteit aan voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer. Die nemen ook minder ruimte in beslag, ruimte die goed kan worden gebruikt voor bijvoorbeeld groen en water. Daarom investeren we de komende periode fors en structureel in routes met weinig oponthoud en goede mogelijkheden om de fiets te stallen. Bijvoorbeeld als mensen gaan winkelen, maar vooral als fietsers hun reis willen vervolgen met het openbaar vervoer. Met grootschalig investeringen in fietsparkeren en voortdurende monitoring en verbetering van het fietsnetwerk houden we Haarlem een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare stad, ook in de toekomst.

Opgave

De toename van het aantal fietsers zal leiden tot een intensiever gebruik van het fietsnetwerk. Nu al zijn op sommige fietspaden de fietsstromen groter dan waar de paden op berust zijn. Om de mobiliteitstransitie te faciliteren zal fors geïnvesteerd moeten worden om de doorstroming, comfort en veiligheid op het fietsnetwerk te onderhouden en verbeteren. Doordat het belang van de fiets en het bijbehorend fietsparkeren steeds groter wordt, is de inschatting dat het aantal geparkeerde fietsen in de binnenstad van Haarlem is verdubbeld in 2040¹. Ook bij onze stations en R(egio)-Net haltes is de verwachting dat het aantal geparkeerde fietsen tot 2030 zal blijven stijgen. Zoals is opgenomen in de SOR, mag het toenemend aantal fietsen niet ten koste gaan van de ruimtelijk kwaliteit. De gemeente Haarlem staat voor de uitdaging om de groeiende vraag naar fietsparkeerplekken te faciliteren en tegelijkertijd de stad aantrekkelijk en bereikbaar te houden.

Scope

In het coalitieprogramma 'Duurzaam Doen' en het Uitvoeringsprogramma 2019 van de SOR wordt gesproken over een Deltaplan Fiets. Dit Deltaplan Fiets heeft als doel deze collegeperiode structurele stappen te zetten om het fietsgebruik te bevorderen door fietsroutes en fietsparkeren te verbeteren. Het Deltaplan Fiets is ingedeeld in 3 fases; korte termijn, middellange termijn en lange termijn. Het voorliggende Actieplan Fiets 2020-2022 geeft invulling aan de korte- en middellange termijn fases van Deltaplan Fiets. Eind 2020 wordt naar verwachting het mobiliteitsbeleid opgeleverd. Met de oplevering van het mobiliteitsbeleid en daaruit voortkomend deelbeleid voor de fiets (inclusief actieplan tot 2025 met doorkijk naar 2040) wordt de lange termijn fase van Deltaplan Fiets verzorgd. Het Actieplan Fiets 2020-2022 is de meest effectieve en efficiënte besteding van de beschikbare budgetten voor deze collegeperiode. Het plan is gericht op de opgave tot aan 2022 met een perspectief naar 2040.

Werkwijze

Dit plan is tot stand gekomen op basis van inzichten uit diverse onderzoeken (fietsparkeertellingen, haalbaarheidsstudies, rapportages en enquêtes) en input van belangrijke belanghebbenden zoals wijkraden, de Fietsersbond en Rover.

¹ Startdocument visie fietsparkeren (2017). Deventer: Goudappel Coffeng

Pijlers van Actieplan Fiets

Het Actieplan Fiets 2020-2022 heeft twee pijlers; fietsparkeren en het fietsnetwerk.

1. Fietsparkeren

De gemeente heeft onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijke maatregelen die de gemeente kan treffen op het gebied van fietsparkeren op specifieke locaties. Er is o.a. gekeken naar station Haarlem en station Haarlem-Spaarnwoude, R-Net haltes en het kernwinkelgebied. Aan de hand van dit onderzoek en input van diverse belanghebbenden van binnen en buiten de gemeente is bepaald wat de meest effectieve en efficiënte besteding is van de bestaande budgetten voor fietsparkeren tot 2022.

2. Fietsnetwerk

Voor verbetering van het fietsnetwerk wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de beheer- en onderhoudscyclus van de gemeente. Op basis van de fietsroutekaart uit de SOR en aanvullend onderzoek naar knelpunten wordt bepaald welke routes prioriteit hebben. Op deze wijze kan er werk met werk gemaakt worden en slimmer om worden gegaan met bestaande budgetten. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van cofinanciering om het fietsnetwerk te verbeteren, bijvoorbeeld met subsidies van de provincie en het Rijk.

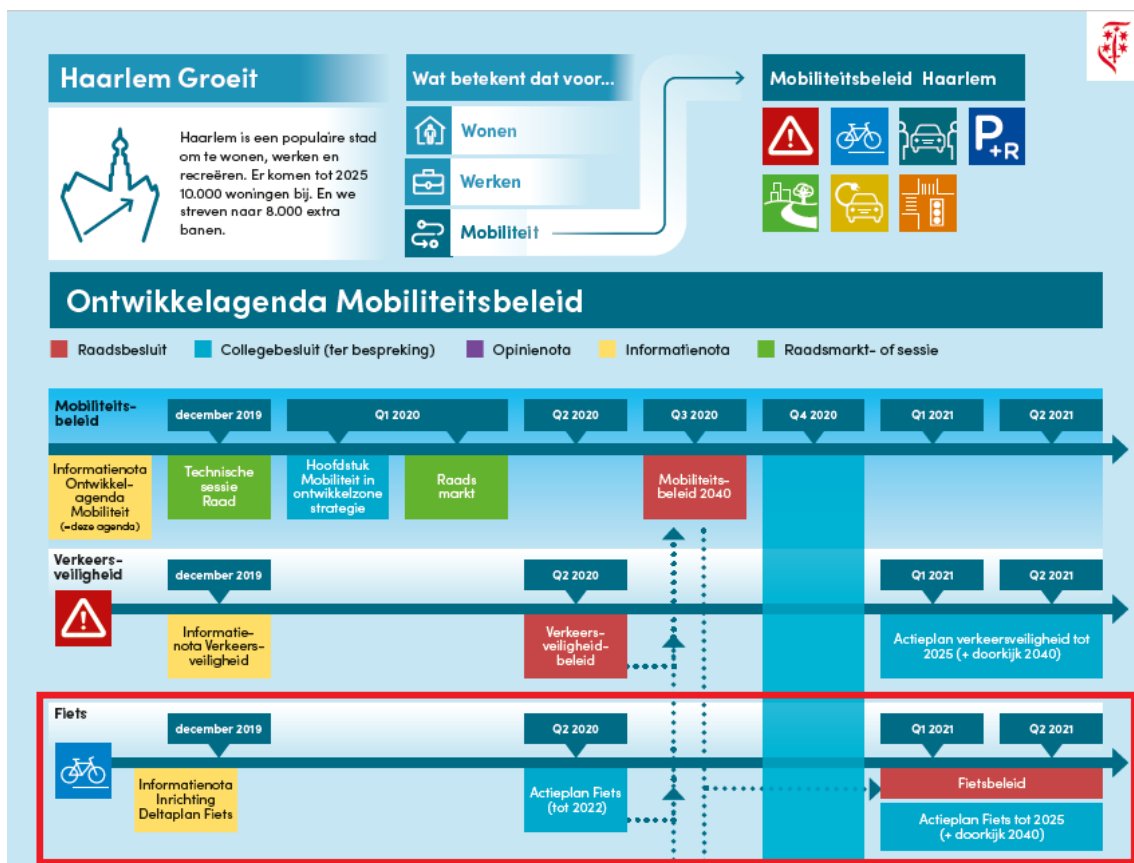
Een aantal maatregelen in dit actieplan kan het college zelfstandig laten uitvoeren. Een aantal andere maatregelen hebben meer impact en leggen we voor aan de gemeenteraad. Voor deze maatregelen is de benodigde investering geregeld in het actieplan maar zal aanvullende financiering nodig zijn van de gemeenteraad om deze maatregelen te borgen voor de lange termijn. De meerjarige beheer- en exploitatielasten van een grootschalige fietsenstalling zijn hier een voorbeeld van².

Mochten de maatregelen vragen om aanvullende beleidskaders, dan zal dat een vervolgstap zijn die na vaststelling van het Actieplan Fiets 2020-2022 opgepakt wordt. Alle geïnventariseerde knelpunten en mogelijke maatregelen worden als input meegegeven aan het mobiliteitsbeleid en het bijbehorende uitvoeringsplan dat eind 2020 wordt verwacht.

Samenhang met overige beleidstrajecten

De komende periode werken we aan meerdere beleidstrajecten. Figuur 1 laat zien wat de samenhang is tussen de verschillende beleidstrajecten op het gebied van mobiliteit in de 'Ontwikkelagenda Mobiliteit'. Momenteel wordt ook gewerkt aan de Toeristische Visie en de Omgevingsvisie. Bij de uitwerking van deze visies neemt de fiets een prominente rol en dit wordt dan ook in samenhang gedaan met de ontwikkeling van Deltaplan Fiets (waarvan Actieplan Fiets onderdeel is). Door de overlap van maatregelen en budgetten in het uitvoeringsprogramma van de SOR 2020-2040 en Actieplan Fiets is de samenhang tussen deze trajecten groot.

² Voor de fietsenkelder onder Raaks 3 (die nu gerealiseerd wordt) is bijvoorbeeld € 323.000 per jaar opgenomen als areaaluitbreiding binnen beleidsveld 5.2 van de programmabegroting als de kelder opgeleverd wordt.



Figuur 1: Ontwikkelagenda mobiliteit: fiets

Financiering

Voor deze coalitieperiode is door het college € 5 miljoen opgenomen voor investeringen in fietsparkeren en jaarlijks € 400.000,- beschikbaar gesteld voor onderzoek, voorbereiding en afstemming en huur/bijkomende kosten van panden voor fietsparkeren. Op 26 november 2019 is het SOR Uitvoeringsprogramma 2020-2040 vastgesteld met een pakket aan maatregelen tot 2025 die zijn aangemerkt als 'no-regret'. Veel van deze maatregelen zijn fietsmaatregelen. In totaal is er € 8,45 miljoen beschikbaar gesteld voor diverse investeringen in fietsparkeren en jaarlijks € 150.000,- voor fietsparkeren bij Houtplein. Het Actieplan Fiets 2020-2022 maakt gebruik van deze SOR budgetten. Het Rijk heeft via de Metropool Regio Amsterdam (MRA) € 125.000,- beschikbaar gesteld voor investeringen in fietsparkeren bij onze R-Net haltes. Voor fietsparkeren bij onze treinstations is de gemeente in gesprek met Prorail (uitvoerende instantie voor fietsparkeren van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) om de mogelijkheden tot cofinanciering te onderzoeken. Door gezamenlijk op te trekken en budgetten samen te brengen kunnen we nog meer hoogwaardige fietsparkeerplekken realiseren. Tabel 1 geeft een overzicht van de beschikbare budgetten en de mogelijkheden tot cofinanciering die we nog aan het onderzoeken zijn.

Budget	Investering	Exploitatie	Mogelijke cofinanciering
Coalitieakkoord 'Duurzaam Doen'	€ 5 miljoen	€ 400.000 per jaar	Provincie Noord-Holland, Mobiliteitsfonds Zuid-Kennmerland,
Uitvoeringsprogramma SOR 2020-2040: - Station Haarlem - Station Haarlem Spaarnwoude - Fietsparkeren binnenstad - Houtplein - R-Net fietsparkeren	€ 8,45 miljoen: € 5,125 miljoen € 200.000 € 3 miljoen € 125.000	€ 150.000 € 150.000	Provincie Noord-Holland, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
MRA - R-Net fietsparkeren	€ 125.000		
Autoluwe binnenstad	€ 490.000		
Totaal	€ 14,065 miljoen	€ 550.000	

Tabel 1: Financiering Actieplan Fiets 2020-2022

1. Fietsparkeren

In de SOR heeft de gemeente Haarlem haar ambities op het gebied van de openbare ruimte vastgelegd: groen en bereikbaar. Een stad waar de mensen zich vooral lopend, fietsend en met het openbaar vervoer voortbewegen.

Conform deze ambitie is de populariteit van de fiets de afgelopen jaren toegenomen, net als de fietsparkeerbehoefte³. Door middel van een drietal fietsparkeeronderzoeken (2011⁴, 2017 en 2019)⁵ en een veldonderzoek⁶ zijn de gebieden met een hoge fietsparkeerdruk in kaart gebracht. Op basis van deze informatie is een maatregelenpakket samengesteld om de binnenstad nu en in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden.

De locaties waarop wordt toegespijst: station Haarlem, station Haarlem-Spaarnwoude, R-net haltes, het kernwinkelgebied in de binnenstad en woonwijken.

1.1.1 Station Haarlem

Rondom station Haarlem is geen ongebruikte ruimte vindbaar waar op logische wijze parkeercapaciteit kan worden toegevoegd. De fietsparkeercapaciteit voldoet aan de huidige parkeerbehoefte. Echter, met een verwachte groei van 2% per jaar zal de capaciteit met het oog op de toekomst fors moeten worden uitgebreid. Volgens de prognose van o.a. ProRail is er in 2030 al een tekort van bijna 4.000 fietsparkeerplekken en de verwachting is dat dit in 2040 is opgelopen naar een tekort van 5000 fietsparkeerplekken.



Figuur 2: Station Haarlem - oranje vakken zijn de uitbreidingslocaties

³ Structuurvisie Openbare Ruimte 2040

⁴ O. Huisman (2011) Fietsparkeeronderzoek Haarlem, Gemeente Haarlem

⁵ Fietsparkeertellingen uitgevoerd door Meetel 2017 & 2019

⁶ Rapportage Fietsparkeer maatregelen Haarlem (2020), Spark

Maatregelen

De oplossing voor de komende jaren wordt gevonden in de intensivering van de fietsparkeerplekken aan de Jansweg middels het plaatsen van etagerekken. In de huidige situatie zijn er fietsvakken met een totale capaciteit van 405 plekken. Het is mogelijk om de capaciteit te vergroten naar 840 plekken. Dit betekent een toevoeging van 435 plekken. Deze toevoeging van capaciteit is tijdelijk tot dat er een structurele oplossing voor de lange termijn is gevonden.

De oplossing voor de lange termijn gaat uit van een uitbreiding van de ondergrondse stalling. De etagerekken die worden bijgeplaatst op de Jansweg zullen dan gebruikt worden in de ondergrondse stalling. Voor deze uitbreiding is een budget beschikbaar van € 5 miljoen. Dit is volgens de kencijfers van het CROW⁷ voldoende voor 2.000 plekken. Omdat cofinanciering door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Provincie Noord-Holland hier zeer kansrijk is, is de verwachting dat er aanzienlijk meer plekken gerealiseerd kunnen worden. Voor station Haarlem wordt op dit moment de inpassingsmogelijkheden voor extra fietsparkeren en de daarmee samenhangende kosten en risico's onderzocht, in samenhang met de Toekomstvisie 2020-2040 die voor het gebied wordt opgesteld in de eerste helft van 2020.

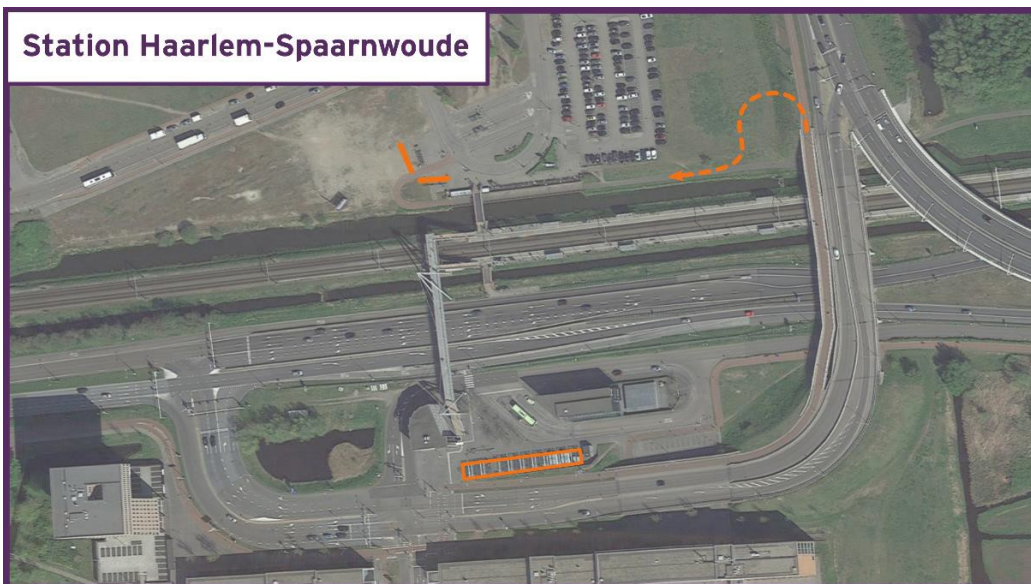
Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten Investering	Mogelijke cofinanciering
Etagerekken	2020-2021	€117.600	Ministerie
Uitbreiding ondergrondse stalling	n.t.b.	€5.000.000	Ministerie/Provincie Noord-Holland

Tabel 2 - Maatregelen Station Haarlem

1.1.2 Station Haarlem-Spaarnwoude

Station Haarlem-Spaarnwoude ligt ten noorden van de overgang van de Amsterdamsevaart en de N200. Ten zuiden liggen woonwijken en halteert de bus. De reizigers die gebruik maken van station Haarlem-Spaarnwoude bestaan hoofdzakelijk uit bewoners van de zuidelijke woonwijken en werknemers van de noordelijke bedrijven. De hoogst gemeten fietsparkeerdruk aan de zuidzijde doet zich voor in de ochtend en middag. Op deze tijdstippen parkeren forenzende bewoners bij het station. Aan de noordzijde wordt de hoogste parkeerdruk juist in de avond gemeten, waarschijnlijk door werknemers in de Waarderpolder die de fiets gebruiken voor natransport. Aan beide zijden van het station is de parkeerdruk hoger dan de aanwezige capaciteit. Uit tellingen blijkt dat het parkeertekort aan de zuidzijde rond de 150 plekken en aan de noordzijde rond de 50 plekken ligt.

⁷ CROW-Fietsberaad (2014) *Wat kost een fietsenstalling?*



Figuur 3: Station Haarlem-Spaarnwoude (oranje vakken/strepen zijn de maatregelen)

Maatregelen

Door het gebrek aan beschikbare openbare ruimte is het intensiveren van de capaciteit aan de zuidzijde de best passende oplossing. Dit is mogelijk door een deel van de huidige rekken te vervangen door etagerekken. De huidige rekken worden dan hergebruikt aan de noordzijde, waar wel ruimte beschikbaar is, om de capaciteit daar te vergoten. Voor deze maatregel is mogelijk cofinanciering beschikbaar vanuit het Rijk. Een voorwaarde voor cofinanciering is dat de gemeente zorgt voor de efficiënte benutting van de fietsvoorzieningen door middel van een parkeerverbod buiten de voorzieningen.

Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten Investering	Mogelijke cofinanciering
Inpassingsonderzoek	2020-2021	€ n.t.b.	Ministerie
Etagerekken	2021	€ 42.000	
Aanpassen inrichting noordzijde voor rekken van zuidzijde	2020-2021	€ 5.000	Ministerie
Instellen Parkeerverbod: 1. Communicatie 2. Inzet stewards 3. Instellen verbod 4. Handhaving	2020-2021	€ 12.250	

Tabel 4: Maatregelen station Haarlem-Spaarnwoude

1.2 R-Net haltes

Naast de treinstations kent Haarlem ook een uitgebreid netwerk aan R(egio)-Net bushaltes. R-net lijnen voldoen aan hoge eisen op het gebied van de comfort en doorstroming. Deze vorm van ov is van grote waarde voor de bereikbaarheid in de regio. Voor een goede doorstroming zijn de halte

afstanden wat langer en maken reizigers, net als bij de treinstations, vaak gebruik van de fiets voor voor- en natransport.

De problematieken in Haarlem rondom de R-Net halte kenmerkt zich voornamelijk door een tekort aan kwalitatieve fietsparkeermogelijkheden. Een aantal haltes heeft binnen de gewenste loopafstand voldoende ruimte beschikbaar om reguliere rekken te plaatsen, waarmee kan worden voorzien in de huidige fietsparkeerbehoefte van de reizigers. Bij een aantal haltes is het ook mogelijk om nu al rekening te houden met de verwachte groei van het aantal geparkeerde fietsen. Bij enkele haltes is de oplossing voor het tekort aan fietsparkeerplekken voor de lange termijn niet zo voor de hand liggend. Dit kan worden veroorzaakt door vermenging van verschillende doelgroepen of een gebrek aan ruimte. Na toevoeging van de beoogde capaciteit blijft er budget over voor onderzoek naar het faciliteren van de verwachte groei. Vanwege cofinanciering vanuit het Rijk en het SOR uitvoeringsprogramma is er naast onderzoeksbudget ook aanzienlijke ruimte om oplossingsrichtingen te financieren. Of het budget voldoende is zal afhankelijk zijn van de maatregelen die worden voorgesteld.

R-Net haltes				
Locaties⁸	Aantal	Maatregel	Kosten	Financiering door
Halte Raaksbrug	10 10	Fietsenrek Fietsvlonder	€ 1.250 € 3.360	MRA & SOR UVP
Halte Julianapark	20 10 10	Tulip fietsenrek Fietsvlonder Fietsvakken	€ 3.360 € 150	MRA & SOR UVP
Halte Minahassastraat	70	Fietsenrek	€ 8.750	MRA & SOR UVP
Halte Delftplein	50	Fietsenrek Aanpassing inrichting	€ 6.250 € 4.038	MRA & SOR UVP
Halte Reinaldapark	100 40	Etagerekken Fietsenrek Aanpassing inrichting	€ 14.000 € 5.000 € 7.600	MRA & SOR UVP
Halte Rustenburgerlaan	30	Fietsvlonders	€ 10.080	MRA & SOR UVP
Halte Europaweg (Schipholpoort)	30	Fietsenrek Aanpassing inrichting	€ 3.750 € 2.138	MRA & SOR UVP
Halte Schipholweg & Halte Europa- schipholweg	200	Etagerekken Aanpassing inrichting Instellen parkeerverbod buiten voorzieningen & Handhaving	€ 28.000 € 1.425 € 12.250	MRA & SOR UVP

Tabel 5: Maatregelen R-Net haltes

⁸ R-Net halte Floridaplein is niet meegenomen omdat de capaciteit ruim voldoet voor de looptijd van het actieplan.

1.3 Binnenstad

In de binnenstad spelen veel verschillende belangen en is de ruimte schaars. Het bijplaatsen van fietsrekken op locatie is daardoor niet altijd mogelijk of de beste oplossing. Daarom is het van belang de bestaande voorzieningen beter te benutten, zodat een groot deel van de fietsparkeerdruk in de openbare ruimte verlaagd wordt. Op enkele sleutellocaties is ook bij optimaal gebruik van de huidige capaciteit nog een aanzienlijke behoefte aan extra voorzieningen voor fietsparkeren. Als deze fietsparkeervoorzieningen niet op locatie kunnen worden toegevoegd, moeten ze op strategische wijze verdeeld worden over de binnenstad. Bewegwijzering en informatie over stallingsmogelijkheden is hierbij een voorwaarde voor het succes van de voorzieningen.

Locaties	Stallingscapaciteit ⁹	Stallingsbehoefte op het piekmoment (zaterdag 14-16 uur) ¹⁰	Buiten de voorziening geparkeerd
Grote Markt	1700¹¹	918	368
Botermarkt	538	641	229
Nieuwe Groenmarkt	466¹²	564	199
(Begin) Grote Houtstraat	322	363	166
Houtplein	324	420	232
Hortusplein	196	252	89

Tabel 6: Stallingscapaciteit/behoefte per locatie in september 2019

In Figuur 1 is een overzicht gegeven van het centrumgebied in Haarlem. De oranje wolk geeft een zone aan van 100 meter loopafstand (in straal) rondom het winkel- en horecagebied van het centrum. Hierin zijn de reeds bestaande inpandige fietsenstallingen aangegeven met een blauwe stip. De rode stippen geven de toekomstige Raaks 3 stallingen weer en de aanbevolen stallingen per sleutellocatie. Alle voorzieningen samen geven een bijna volledige dekking in fietsparkeercapaciteit voor het centrumgebied.

⁹ De stallingscapaciteit is berekend op basis van de methodiek van onderzoeksbureau Spark: capaciteit op de locatie en in de aanloopstraten.

¹⁰ Dit is het totaal aantal geparkeerde fietsen, bakfietsen en brom/snorfietsen.

¹¹ Het aantal beschikbare parkeerplekken is 1062 als de Jacobijnestraat stalling niet wordt meegerekend met de capaciteit van de Grote Markt. Omdat de Jacobijnestraat op werkdagen niet open is voor publiek kan de capaciteit niet ten alle tijden worden meegerekend.

¹² Het piekmoment bij de Nieuwe Groenmarkt is op zaterdag van 14-16 uur. De parkeerbehoefte is dan het dubbele van alle andere meetmomenten. Op het piekmoment op zaterdag kent de Jacobijnestraat stalling een bezetting van slechts 3%.



Figuur 4: Overzichtskaart binnenstad

1.3.1 Beter benutten huidige capaciteit: Wayfinding & handhaving

De eerste stap naar voldoende fietsparkeercapaciteit is het beter benutten van de capaciteit die er al is. In samenhang met de toevoeging van capaciteit op strategisch gelegen locaties, worden ook beïnvloedings- en beheersmaatregelen genomen. Hierbij staat het faciliteren van de fietsparkeerder voorop. Door middel van een centrumbreed parkeerverwijzingssysteem en het verbeteren van de bewegwijzering rondom het centrum, kunnen fietsers efficiënter begeleid worden vanaf de entree gebieden van de binnenstad naar de gewenste stallingslocaties.

Maatregel	Uitvoeringsperiode	Kosten Investering	Kosten Exploitatie	Opmerkingen
Gedragsverandering: Parkeerverwijzings- systeem Binnenstad	2020-2021	€ 200.000	n.t.b.	
Dynamisch telsysteem	2020-2021	€ 400.000	n.t.b.	€ 100.000 per stalling

Tabel 7: Wayfinding

Een dynamisch telsysteem in de stalling, dat in contact staat met het parkeerverwijzingssysteem, heeft als bijkomend voordeel dat er effectiever op de maximale stallingstermijn in de stallingen gehandhaafd kan worden. Het telsysteem registreert namelijk ook de stallingsduur van fietsen. Naast een opgeruimde stalling wordt hiermee ook extra capaciteit vrijgespeeld.

De effectiviteit van alle maatregelen neemt sterk toe wanneer er in een gebied een 'parkeerverbod buiten voorzieningen'¹³ geldt. Uit de praktijk blijkt dat zonder deze maatregel een groot deel van de

¹³ Bij dit type parkeerverbod mogen fietsers parkeren in rekken, fietsvakken en in de stalling, daarbuiten wordt gehandhaafd.

fietsparkeerders, ook als zij deze kennen en weten te vinden, niet bereid is om gebruik te maken van de aanwezige fietsparkeervoorzieningen. Voor een aantal locaties binnen het actieplan wordt daarom het instellen van een parkeerverbod buiten de voorzieningen voorgesteld. Het instellen van een dergelijk verbod heeft gevolgen voor de inzet van handhaving en het ophalen en uitgeven van verwijderde fietsen.

1.3.2 Uniformiteit en herkenbaarheid

Om parkeerders te verleiden gebruik te maken van de inpandige fietsenstallingen is het van belang dat ze een uniforme uitstraling hebben en daardoor makkelijk vindbaar zijn. Een hoog kwaliteitsniveau van de stalling nodigt daarnaast uit en geeft een gevoel van veiligheid. Voor het moderniseren van de stallingen en de nodige kwaliteitsimpuls is een reservering opgenomen in het actieplan. In combinatie met de kwaliteitsimpuls wordt een marketing- en communicatieplan opgesteld om de gemeentelijke huisstijl voor de stallingen te bepalen en uit te dragen.

Maatregel	Periode	Kosten Investering	Kosten exploitatie	Opmerkingen
Aanpak huisstijl stallingen & modernisering faciliteiten	2020-2021	€ 350.000		
Openingstijden afstemmen op alle doelgroepen	2020-2021		n.t.b.	Afhankelijk van locatie

Tabel 8: Uniformiteit en herkenbaarheid stallingen

1.3.3 Grote Markt e.o.

De Grote Markt is het centrale punt van de Haarlemse binnenstad. Alle grote winkelstraten komen hier samen en het plein is de locatie voor de weekmarkt. Rondom het plein is er een divers horeca aanbod en de daarboven gelegen ruimtes bestaan voornamelijk uit woningen. Deze menging van functies zorgt voor een levendige binnenstad waarbij veel verschillende doelgroepen gebruik maken van de openbare ruimte.

In de omgeving van de Grote Markt zijn twee inpandige fietsenstallingen (Smedestraat en Jacobijnestraat) en verschillende fietsrekken en -vakken. Uit de tellingen blijkt dat op deze locatie, ongeacht het moment, voldoende fietsparkeercapaciteit beschikbaar is. Toch staan er veel fietsen geparkeerd buiten de voorzieningen (368 op het piekmoment op zaterdag 14-16 uur). Op dit piekmoment passen alle op straat geparkeerde fietsen in de stalling van de Smedestraat.

Op en rondom de Grote Markt is verder geen ruimte beschikbaar voor uitbreiding van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte. De afgelopen jaren heeft de gemeente samen met diverse stakeholders geprobeerd de bezetting van de stallingen bij de Grote Markt omhoog te brengen en verrommeling van deze locatie tegen te gaan. In het najaar van 2019 is gepoogd fietsparkeerders attent te maken op de aanwezigheid van de stallingen door het inzetten van fietsstewards. De inspanningen hebben echter niet voldoende effect gehad.

Maatregelen

Op deze locatie rest alleen nog de mogelijkheid tot het instellen van een parkeerverbod buiten voorzieningen. In een belanghebbendenbijeenkomst kwam naar voren dat de fietsparkeervraag in de zomerse avonden groter is dan de beschikbare capaciteit. Een voorwaarde voor instelling van

een parkeerverbod is dat alle doelgroepen op alle tijdstippen een passende oplossing wordt geboden. Voor instelling van een parkeerverbod buiten voorzieningen op de Grote Markt is daarom eerst een telonderzoek naar de fietsparkeerdruk op een mooie zomeravond noodzakelijk. Het is verder van belang dat bij instelling van een parkeerverbod buiten voorzieningen de reden en de regels duidelijk worden gecommuniceerd. Het inzetten van stewards is hier een onderdeel van, net als het afstemmen van de openingstijden van de grote stallingen op de verschillende doelgroepen.

Maatregel	Periode	Kosten Investering	Kosten Exploitatie
Telonderzoek avond fietsparkeren	2020		€ 5000
Instellen parkeerverbod	2020-2021		
Fasering:			
1. Afstemming openingstijden	2020		€ 15.000 ¹⁴
2. Inzet stewards/communicatie	2021		n.t.b
3. Instelling parkeerverbod & handhaving	2021		€ 140.000

Tabel 9: Maatregelen Grote Markt

1.3.4 Botermarkt e.o.

De Botermarkt is één van de belangrijkste en drukste locaties. Het ligt tussen de winkelstraten in het centrum van Haarlem en aan de Gedempte Oude Gracht waar de drukke 300 R-net lijn halteert. Meerdere malen per week is er markt. De Botermarkt heeft een inpandige fietsenstalling en verschillende parkeerplekken in de openbare ruimte. De stalling op deze locatie wordt niet optimaal gebruikt. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de ligging aan het uiteinde van de Botermarkt, waardoor het niet ligt aan de drukke ov-, fiets- of looproute. Desondanks is er bij een volledige bezetting van de huidige stalling en voorzieningen op straat nog een groot tekort aan fietsparkeerplekken.

Maatregelen

De toevoeging van een grootschalige stalling op deze locatie kan voorzien in de parkeerbehoefte van alle doelgroepen. Daarnaast verhoogt het de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. In de openbare ruimte rondom de Botermarkt is geen ruimte beschikbaar waarop de parkeercapaciteit kan worden uitgebreid. Momenteel is de gemeente in gesprek met de eigenaar van het pand van Hudson's Bay om de mogelijkheid tot fietsparkeren in de kelder te onderzoeken. In dit Actieplan is een voorziening opgenomen om de benodigde aanpassingen aan het pand te doen voor dit doeleinde. Wanneer deze oplossing voor fietsparkeren bij de Botermarkt haalbaar wordt geacht, zal de Raad apart meegenomen worden in dit proces en de consequenties voor de begroting van de huur, bemensing en beheer- en onderhoud van de beoogde stalling.

Wanneer de optie in de kelder geen optie blijkt, zal al het beschikbare budget voor een ondergrondse stalling worden aangewend voor een grootschalige voorziening op de Botermarkt. Zowel uit de tellingen als bij interne en externe participatie is naar voren gekomen dat een fietsparkeeroplossing op de Botermarkt de hoogste prioriteit heeft.

¹⁴ Geschatte kosten van de verruiming van de openingstijden van de Smedestraat stalling om aan te sluiten op alle doelgroepen.

Maatregel	Periode	Kosten Investering	Kosten Exploitatie	Budget
Realisatie stalling kelder HB	2020-2021-2022	€ 1.146.527	n.t.b.¹⁵	SOR UVP

Tabel 10: Maatregel Botermarkt

1.3.5 Nieuwe Groenmarkt e.o.

De Nieuwe Groenmarkt bevindt zich dichtbij de Grote Markt. De straat is een belangrijke doorfietsroute naar de Zijlstraat en fungeert als uitwijklocatie voor de weekmarkt van de Grote Markt. In de omliggende straten als de Zijlstraat, de Kruisstraat, Krocht, Smedestraat en de Barteljorisstraat wordt veel op straat geparkeerd. Uit de tellingen is af te lezen dat op het piekmoment, de zaterdagmiddag, de parkeerbehoefte groter is dan de beschikbare capaciteit. De strategische ligging maakt de Nieuwe Groenmarkt een logische locatie voor de uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit met een ondergrondse fietsenstalling.

Variantenstudie

Voor de herinrichting van de Nieuwe Groenmarkt is een variantenstudie gedaan naar een mogelijke ondergrondse stalling¹⁶. Om deze varianten goed met elkaar te vergelijken wordt in onderstaande tabel een vergelijking gegeven aan de hand van de belangrijkste criteria¹⁷.

Criteria	Variant 0 - stallen op maaiveld variant 'De Laan'	Variant 1 - ondergronds, 1 verdieping openbaar, 2 hellingbanen	Variant 2 - ondergronds, 1 verdieping openbaar, 1 hellingbaan	Variant 3 - ondergronds, 1 ^e verdieping openbaar, 2 ^e verdieping automatische stallen
aantal plekken	270	500	600	900
ruimtelijke kwaliteit	gemiddeld	hoog, t.o.v. nu en variant 0	hoog, t.o.v. nu en variant 0	hoog, t.o.v. nu en variant 0
geschatte voorbereidingstijd	6 maanden	18 maanden	18 maanden	18 maanden
geschatte uitvoeringstijd	6 maanden	12 - 24 maanden	12 - 24 maanden	12 - 24 maanden
kosten (totaal)	EUR 20.000	EUR 3.400.000	EUR 3.460.000	EUR 5.971.321
kosten (per stallingsplek)	EUR 75	EUR 6.855	EUR 5.844	EUR 6.635

Figuur 9: Vergelijking van de varianten uit rapport Witteveen & Bos

Maatregelen

Geen van de bovenstaande varianten is toekomstbestendig tot 2040 gezien de beperkte beschikbare ruimte ondergronds¹⁸. De oplossing kan bij elke variant gevonden worden in een

¹⁵ Maatregelen die meerjarige beheer- en exploitatielasten met zich meebrengen worden aan de Raad voorgelegd als areaaluitbreiding ten laste van beleidsveld 5.2 Parkeren.

¹⁶ Nieuwe Groenmarkt Ondergrondse fietsenstalling (2019), Witteveen & Bos

¹⁷ De kosten zijn geschat door Witteveen & Bos op basis van de schetsontwerpen en de ligging van de kelder deels boven maaiveld. Er dient rekening gehouden te worden met een bandbreedte van -30% +40%.

¹⁸ De prognose van het aantal geparkeerde fietsen in 2040 ligt tussen 469 & 1441.

betere spreiding van fietsparkeerders over de beschikbare stallingen. Juist op het piekmoment (zat 14-16 uur), wanneer de capaciteit tekort schiet, is de bezetting van de stalling in de Jacobijnestraat slechts 3%. Investerings in het dynamisch telsysteem en het parkeerverwijzingssysteem worden op deze wijze onderdeel van de oplossing voor het fietsparkeerprobleem op de Nieuwe Groenmarkt¹⁹. Keuze voor variant 2 voldoet met 600 plekken aan de huidige fietsparkeervraag en is daarmee (naast de maaiveld variant) de meest economische. De oplossing voor het tekort dat gaat ontstaan in de toekomst wordt gevonden in een betere spreiding fietsparkeerders. Met een ondergrondse stalling op de Nieuwe Groenmarkt verdwijnen de fietsen uit het zicht en wordt de toegankelijkheid en leefbaarheid aanzienlijk verbeterd. Zoals is aangegeven bij de bespreking van de Botermarkt e.o. (2.3.4) kan het beschikbare budget voor een ondergrondse fietsenstalling alleen worden ingezet bij de Nieuwe Groenmarkt als de fietsparkeren in de kelder van Hudson's Bay doorgang vindt.

Maatregel	Periode	Kosten Investing	Kosten Exploitatie
Opdracht ondergrondse stalling, variant 2	2020-2021	€ 4.460.000²⁰	n.t.b.
Onderzoek openstelling gemeentelijke stalling	2020-2021		n.t.b.

Tabel 11: Maatregel Nieuwe Groenmarkt

1.3.6 (Begin) Grote Houtstraat e.o.

Het begin van de Grote Houtstraat beschikt niet over voldoende ruimte om de parkeercapaciteit uit te breiden. De oplossing voor het fietsparkeerprobleem lijkt hierdoor alleen gevonden te kunnen worden in een betere verdeling van de parkeerbehoefte in de binnenstad. Een goede (dynamische) verwijzing langs de hoofdfietsroute en bewegwijzering in het voetgangersgebied, kan mogelijk de parkeerbehoefte rondom de Grote Houtstraat verdelen over de locaties Houtplein en Botermarkt. Hierbij is de realisatie van voldoende capaciteit op deze locaties essentieel.

1.3.7 Houtplein e.o.

Het fietsparkeerprobleem rondom het Houtplein is verdeeld over drie straten: Houtplein, Tempelierstraat en het Wijde Geldelozepad. Het piekmoment op het Houtplein is op zaterdag. Op deze dag wordt een parkeerdruk gemeten van meer dan 130%. Op alle andere telmomenten wordt op het Houtplein een parkeerdruk van boven de 100% gemeten. In de Tempelierstraat is het piekmoment op dinsdag. Zowel in de ochtend als in de middag staan dan veel fietsen op straat geparkeerd. Opvallend is het Wijde Geldelozepad waar geen fietsenrekken zijn maar wel veel fietsen op straat staan geparkeerd.

¹⁹ In de Zijlstraat West bestaat ook een grote behoefte aan extra fietsparkeercapaciteit. De mogelijkheden worden onderzocht om de gemeentelijke stalling op venstertijden (do/vrij avond en za/zo) open te stellen voor publiek. Deze toevoeging van capaciteit kan in combinatie met goede verwijzing ook fietsparkeerders vanuit het Westen afvangen en de druk op de Nieuwe Groenmarkt verminderen.

²⁰ Dit is inclusief de herinrichting van het maaiveld. De kosten hiervoor zijn € 1,4 miljoen waarvan € 490.000 reeds beschikbaar is vanuit het project Autoluwe Binnenstad.



Figuur 10: Houtplein, Tempelierstraat, Wijde Geldelozepad - (oranje vakken/strepen zijn de maatregelen)

Maatregelen

Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe inrichting van het Houtplein en de Tempeliersstraat. Om deze reden is er bij het zoeken naar een oplossing rekening gehouden met een korte en een lange termijn oplossing. De korte termijn oplossing gaat uit van de huidige inrichting en zoekt binnen de bestaande openbare ruimte naar een uitbreiding van de parkeercapaciteit. De oplossing voor de lange termijn maakt gebruik van het huidige voorlopig ontwerp (VO+).

Op korte termijn wordt de oplossing voor het parkeerprobleem gevonden door een uitbreiding van fietsrekken aan de Oostzijde van Houtplein. Voor de lange termijn wordt momenteel onderzocht of een deel van de Houtplein garage toegankelijk gemaakt kan worden voor fietsparkeren vanaf het Houtplein. Voor de benodigde aanpassingen om dit mogelijk te maken is in dit Actieplan € 1,3 miljoen opgenomen. Ook hier geldt dat dit besluit na gedegen voorbereiding en uitwerking afzonderlijk aan het college van B&W en de gemeenteraad wordt voorgelegd. Gezien het grote aantal parkeerders die hun fiets buiten een rek of stalling parkeert, zal alleen een 'parkeerverbod buiten voorzieningen' voor Houtplein en omgeving een optimale bezetting van deze stalling kunnen garanderen.

Maatregel	Periode	Kosten Investering	Kosten Exploitatie
Fietsenrek	2020-2021	€ 18.319	
Stalling Houtpleingarage	n.t.b.	€ 1.300.00	n.t.b.

Tabel 12 - Maatregelen Houtplein

1.3.8 Hortusplein e.o.

Het Hortusplein ligt centraal gelegen in het Raaksgebied. Op deze locatie bevindt zich een Pathé bioscoop, de Jopen Brouwerij, een winkelcentrum en het stadskantoor Raakspoort. Deze menging van functies zorgt dat verschillende doelgroepen gebruik maken van de openbare ruimte. In de omgeving van het Hortusplein zijn verschillende fietsenrekken en (tijdelijke) vakken op straat. Toch staan veel fietsen buiten de aangeboden voorzieningen geparkeerd.

Bij de oplevering van Raaks III in 2021/2022 wordt een inbandige fietsenstalling gerealiseerd. Deze vergroot de capaciteit in het Raaksgebied met 950 stallingsplekken. De Wijkraad de Vijfhoek verzoekt het College van B&W om op het Hortusplein e.o. een parkeerverbod in te stellen bij de oplevering van de inbandige fietsenstalling van Raaks III²¹.

Maatregel

Op deze locatie is bij de oplevering van Raaks III ruim voldoende parkeercapaciteit om aan de fietsparkeervraag te voldoen. Om de capaciteit optimaal te benutten en de leefbaarheid in de openbare ruimte te waarborgen is het instellen van een fietsparkeerverbod buiten voorzieningen een passende maatregel. In de begroting zijn de beheer- en exploitatielasten van de fietsenkelder Raaks III al opgenomen en daarmee zijn de openingstijden voor alle doelgroepen geregeld.

Maatregel	Periode	Kosten Investering	Kosten Exploitatie
Instellen parkeerverbod Fasering: 1. Inzet stewards/communicatie 2. Instelling parkeerverbod & Handhaving	2021-2022		n.t.b. € 70.000

Tabel 13: Maatregelen Hortusplein

1.4 Woonwijken

1.4.1 Buurtfietsenstallingen

Een buurtfietsenstalling is een stalling waar buurtbewoners tegen betaling hun fiets kunnen parkeren in de nabijheid van hun woning. Buurtfietsenstallingen leveren een belangrijke bijdrage aan de oplossing van het fietsparkeerprobleem op straat. Omdat de initiële investeringskosten om een stalling gebruiksklaar te maken vaak te hoog zijn voor de exploitant van een buurtfietsenstalling en omdat de gemeente initiatiefnemers graag wil ondersteunen, voorziet dit actieplan in een subsidie voor buurtfietsenstallingen. Het gaat hierbij om een investeringssubsidie voor de initiële kosten om een buurtstalling op te starten (inrichting met fietsenrekken, toegangstelsysteem, etc.). De subsidiëring van buurtfietsenstallingen is het meest kosteneffectieve instrument om het aantal buurtfietsenstallingen te stimuleren²². Omdat subsidiëring alleen niet toereikend is, gaat de gemeente actiever zoeken naar mogelijke locaties. Ook gaat de gemeente

²¹ Verzoek opnemen fietsparkeren in APV, Wijkraad de Vijfhoek

²² Meerjarenplan Fiets 2017-2022, Gemeente Amsterdam.

ondersteuning bieden om de herkenbaarheid en vindbaarheid van buurtfietsenstallingen te verbeteren. Haarlem fietsstad is de huidige exploitant van 40 buurtstallingen in Haarlem. Zij hebben net als andere marktpartijen of bewonersinitiatieven de mogelijkheid van de investeringssubsidie gebruik te maken.

Maatregel	Uitvoerings periode	Exploitatiekosten	Opmerking
Investeringsubsidie buurtfietsenstallingen	2020-2022	€ 150.000	3 x € 50.000

Tabel 14 - Maatregel stimulering buurtfietsenstallingen

Binnenstadbewoners moeten ook gebruik kunnen maken van inpandige stallingsmogelijkheden. Helaas zijn het aantal buurtstallingen in de binnenstad schaars. Om binnenstadbewoners ook de mogelijkheid te bieden inpandig te stallen, onderzoekt de gemeente een bewonersabonnement in de gemeentelijke stallingen. Hiermee gaan er meer fietsen van de straat en kunnen bewoners tegen een gunstig tarief veilig en droog stallen. Een voorwaarde hiervoor is dat de openingstijden aansluiten op de wensen van bewoners en dat het tarief geen oneerlijke concurrentie oplevert met Haarlem Fietsstad.

1.4.2 Fietsparkeervakken

In veel Haarlemse woonwijken is de fietsparkeervraag niet op te lossen op eigen terrein, inpandig of op straat. Voldoende ruimte voor fietsparkeren vraagt om een betere balans tussen de gebouwde ruimte en de openbare ruimte, en tussen het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen. Op de plekken in de stad waar de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen het hoogst is, maken we meer ruimte voor fietsparkeren op straat door op een aantal locaties autoparkeerplekken om te vormen tot fietsparkeerplekken door middel van fietsvlonders. Een voorwaarde voor deze maatregel is voldoende draagvlak in de straat. Wanneer de vlonder goed wordt gebruikt en klachten uitblijven dan wordt de parkeerruimte tot stoepniveau verhoogd en worden er permanente fietsrekken neergezet. De fietsvlonder kan vervolgens elders in de stad worden geplaatst. De procedure hiervoor wordt momenteel ontwikkeld, zodra deze gereed is wordt dit gecommuniceerd via de gemeentelijke kanalen.

Maatregel	Uitvoerings periode	Kosten exploitatie	Opmerking
Omruilen naar fietsparkeerplek, d.m.v. fietsvlonder	2020-2022	€ 33.600	10 x € 3.360

Tabel 15: Fietsvlonders

1.4.3 Fietsparkeernormen

Het mobiliteitsbeleid dat nu wordt opgesteld zal aanknopingspunten bieden om fietsparkeernormen te ontwikkelen. Door fietsparkeernormen op te nemen in beleid kan de gemeente bij nieuwbouw de bouw van voldoende fietsparkeerplekken afdwingen. De gemeente onderzoekt momenteel in welke mate fietsparkeernormen kunnen bijdragen aan de opgave die er ligt om fietsparkeren te goed te regelen.

2. Fietsnetwerk

Bijna zes op de tien Haarlemmers fietsen op (vrijwel) dagelijkse basis²³. De hoofdkeuzes uit de SOR en het coalitieakkoord 'Duurzaam Doen 2018-2022' zorgen er de komende jaren voor dat er nog meer gefietst gaat worden. Haarlem kiest namelijk voor een slimmer mobiliteitssysteem door prioriteit te geven aan vormen van mobiliteit die ruimte-efficiënt zijn (waaronder de fiets). Haarlem kiest ook voor duurzame mobiliteit door in te zetten op een mobiliteitstransitie (minder gebruik van de auto). Nu al geven vier op de tien Haarlemmers (die meer fietsen) aan dat de fiets een sneller vervoersmiddel is dan de auto of OV. De toename van het aantal fietsers de komende jaren leidt tot een intensiever gebruik van het fietsnetwerk. Om dit in goede banen te leiden en het fietsgebruik blijvend te stimuleren, wordt de komende jaren gewerkt aan directe, aangename en comfortabele routes en verbeteringen aan het lokale en regionale fietsnetwerk.

2.1 Geplande ingrepen in het fietsnetwerk

De komende jaren werkt Haarlem aan het oplossen van bekende fietsknelpunten. Er staan voor de komende jaren werkzaamheden gepland en er zullen in de komende jaren werkzaamheden worden toegevoegd aan het Meerjarengedebitsprogramma (MJGP). Naar aanleiding van onderzoek en inzichten uit de Fietsmonitor Haarlem (2.2) zal voor 2021 en verder de lijst uitgebreid worden met ingrepen. Tabel 11 geeft de belangrijkste ingrepen in het netwerk weer die gepland staan en worden uitgevoerd. Deze ingrepen zijn terug te vinden in de overzichtskaart (figuur 2).

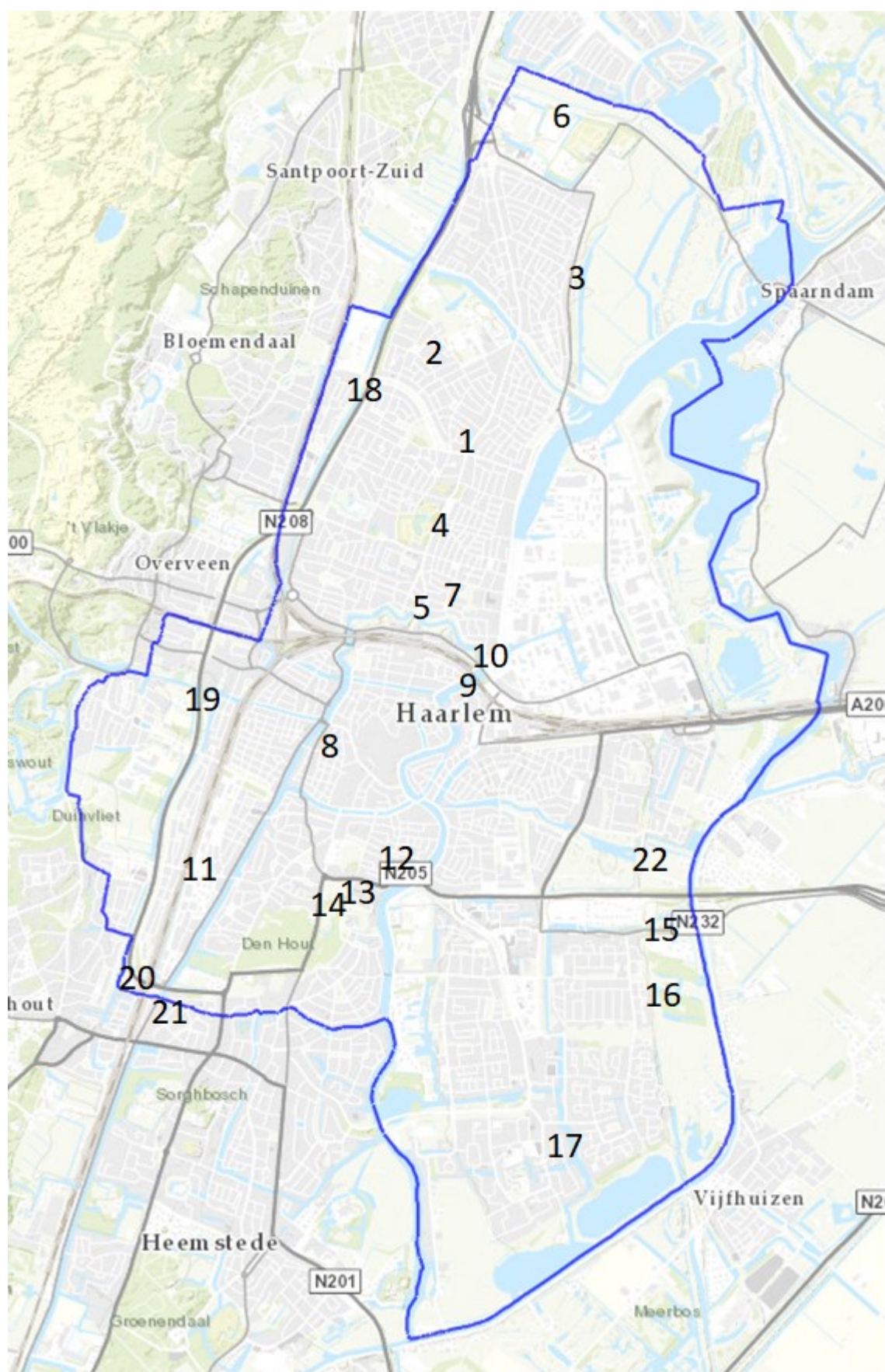
	Maatregel	Fiets-netwerk	Stads-deel	Uitvoerings-periode
1	Rijksstraatweg en Schoterweg - Vervangen verharding fietspaden door betonplaten met asfalt deklaag (uitvoering van het volledige traject onder voorbehoud van financiële dekking)	Hoofd fiets-netwerk	Noord	2021-2024
2	Mr. J Gerritszlaan en Willem Klooslaan - Groot onderhoud wegdek	Fietsnetwerk	Noord	2020-2021
3	Vondelweg - Diverse VRI's²⁴ worden uitgerust met wachttijdvoorspellers en richtinggevoelige verwegdetectie voor fietsers	Rgionaal fietsnetwerk	Noord	2020
4	Rijksstraatweg - Diverse VRI's worden uitgerust met wachttijdvoorspellers en richtinggevoelige verwegdetectie voor fietsers	Hoofd fiets-netwerk	Noord	2020
5	Kennemerbrug/Schoterweg - Haalbaarheidsonderzoek naar opwaardering tracé	Hoofd fiets-netwerk	Noord	2020-2021
6	Slaperdijk - Groot onderhoud fietspad	Regionaal fietsnetwerk	Noord	2021-2022
7	Paul Krugerstraat - Inrichten als fietsstraat (onderdeel van haalbaarheidsonderzoek Kennemerbrug/Schoterweg)	Fietsnetwerk bestaand	Noord	2021
8	Barrevoetestraat-Keizersstraat - Verbetering fietsnetwerk	Ontvlochten fietsnetwerk	Centrum	2021-2022

²³ Digipanel (2020) - Hoe beleven inwoners fietsen in Haarlem?

²⁴ Verkeersregelinstallaties (verkeerslichten)

9	Prinsenbrug - VRI's worden uitgerust met wachttijdvoorspellers en richtinggevoelige verwegdetectie voor fietsers		Centrum	2020
10	Scheepmakerskwartier - Onderzoek onderdoorgang langzaam verkeer	Ontvlochten fietsnetwerk	Oost	2020-2022
11	Pijlsiaan - Verbetering fietsstroken	Fietsnetwerk bestaand	Zuid-West	2021-2021
12	Rustenburgerlaan - Onderzoek naar verplaatsing bushaltes inclusief verbetering fietsveiligheid	Fietsnetwerk bestaand	Zuid-West	2020
13	Kamperlaan - VRI's worden uitgerust met wachttijdvoorspellers en richtinggevoelige verwegdetectie voor fietsers	Fietsnetwerk bestaand	Zuid-West	2020
14	Kleine Houtweg - vervangen verharding	Fietsnetwerk & ontvlochten netwerk	Zuid-West	2022
15	Boerhaavelaan - Rehabileren fietspad tussen Meikeverpad en Professor Eijckmanlaan	Regionaal fietsnetwerk	Schalkwijk	2022
16	Professor Eijkmanlaan - Groot onderhoud	Lokaal	Schalkwijk	2021-2022
17	Bramelpad - Vervangen verharding	Lokaal	Schalkwijk	2020
18	Snelfietsroute Kennemerland (N208) - Lodewijk van Deijssellaan inrichten als fietsstraat met uitlopers over kruispunten met voorrang voor fietsers	Regionaal		2020-2022
19	Doorfietsroute Kennemerland (N208) - Kruising Zijlweg/Westelijke Randweg, oversteek in twee richtingen realiseren	Regionaal/ Hoofd-fietsnetwerk		2020-2021
20	Doorfietsroute Kennemerland (N208) - Invullen ontbrekende schakels, aanleg fietspad Houtvaart	Regionaal		2020-2022
21	Doorfietsroute Kennemerland (N208) - Invullen ontbrekende schakels, oversteek Leidsevaart voor fietsers	Regionaal/ Hoofd-fietsnetwerk		2020-2022
22	Doorfietsroute Oostpoort-Schalkwijk-Hoofddorp - Onderzoek naar tracé	Regionaal/ Hoofd-fietsnetwerk		2020

Tabel 3 - Geplande ingrepen in het fietsnetwerk



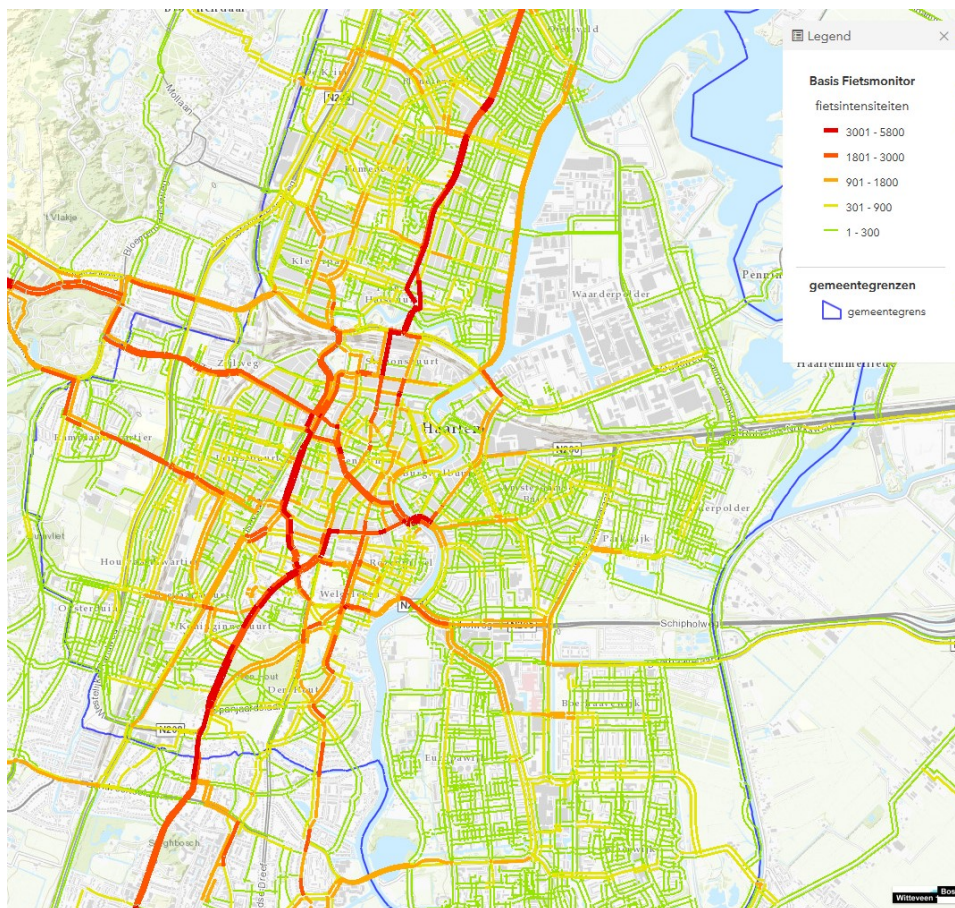
Figuur 5: Ingrepen in het fietsnetwerk

2.2 Fietsmonitor Haarlem

Verbetering van het Haarlems fietsnetwerk begint bij het inventariseren van het netwerk en het gebruik. Voor dit doeleinde is de Fietsmonitor Haarlem in ontwikkeling²⁵. De Fietsmonitor geeft een inschatting van de fietsstromen op het stedelijke fietsnetwerk van Haarlem en geeft inzicht:

1. waar en hoeveel er gefietst wordt;
2. waar er knelpunten zijn op het gebied van intensiteit, capaciteit, doorstroming en veiligheid; en
3. hoe het fietsnetwerk zoals vastgesteld in de SOR overeenkomt met het werkelijke gebruik.

Figuur 3 laat zien wat de intensiteiten zijn op het fietsnetwerk van Haarlem. Deze intensiteiten zijn in kaart gebracht door gebruik te maken van het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). De Fietsmonitor gebruikt informatie over de herkomst en bestemming van fietsers, berekent de kortste routes voor deze fietsers en kan daardoor de intensiteiten op het netwerk in kaart brengen.



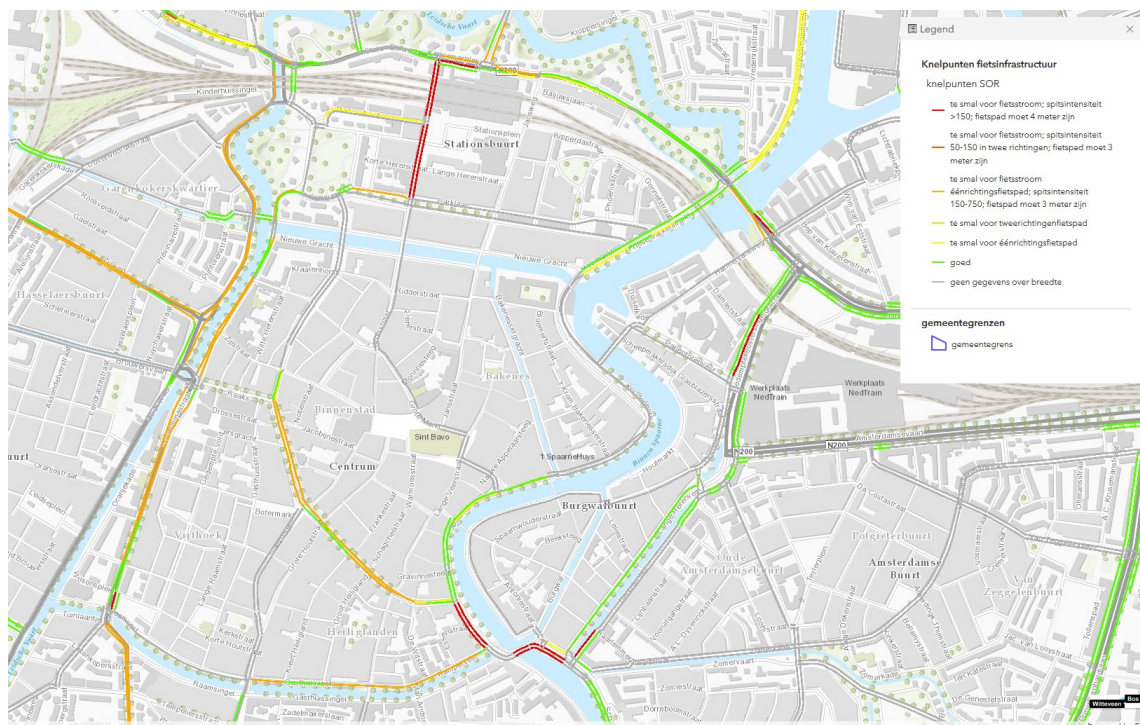
Figuur 6: Fietsintensiteiten Haarlem

Knelpunten in het SOR fietsnetwerk

Voor Actieplan Fiets is de fietsnetwerkkkaart van de SOR ingevoerd in de Fietsmonitor en als startpunt gebruikt om knelpunten in het netwerk in kaart te brengen. Door informatie over het

²⁵ De Fietsmonitor wordt samen met advies- en ingenieursbureau Witteveen & Bos ontwikkeld waarbij de verzamelde data gemeentelijk eigendom blijft.

gebruik van het netwerk te koppelen aan bekende fietspadbreedtes en dit af te zetten tegen de kencijfers van het CROW over gewenste fietspadbreedtes, wordt inzichtelijk waar het fietsnetwerk voldoet en waar niet. Figuur 4 laat voor de binnenstad van Haarlem zien welke onderdelen van het SOR fietsnetwerk knelpunten zijn op het gebied van intensiteit en gewenste fietspadbreedtes²⁶.



Figuur 7: Knelpunten in het SOR fietsnetwerk: intensiteiten & fietspadbreedtes

De fietsmonitor brengt het gehele fietsnetwerk van Haarlem in kaart. Om tot een prioritering van knelpunten te komen worden ongevalstatistieken, wachttijden bij verkeerslichten en kruisingen met gemotoriseerd verkeer, intensiteit en capaciteit op de fietspaden samengebracht en afgewogen. De Fietsmonitor Haarlem dient ook als instrument voor het bepalen van mogelijke locaties van fietsstraten door informatie over wegtypen, verhardingen en gebruik te combineren. Naast het bestaande (hoofd)fietsnetwerk en de regionale routes, zijn ook de recreatieve en ontvlochten routes belangrijke onderdelen van het fietsnetwerk. Door de inzichten uit het werkelijke gebruik van het netwerk in te zetten en waar nodig bij te sturen, kan de doorstroming op routes worden bevorderd en kunnen snelle en langzame fietsers van elkaar worden gescheiden. In het recente Digipanel onderzoek naar fietsbeleving (2020) kwamen juist deze aspecten (naast verbeteringen in fietsparkeren) naar voren als belangrijke punten waar verbetering wenselijk is.

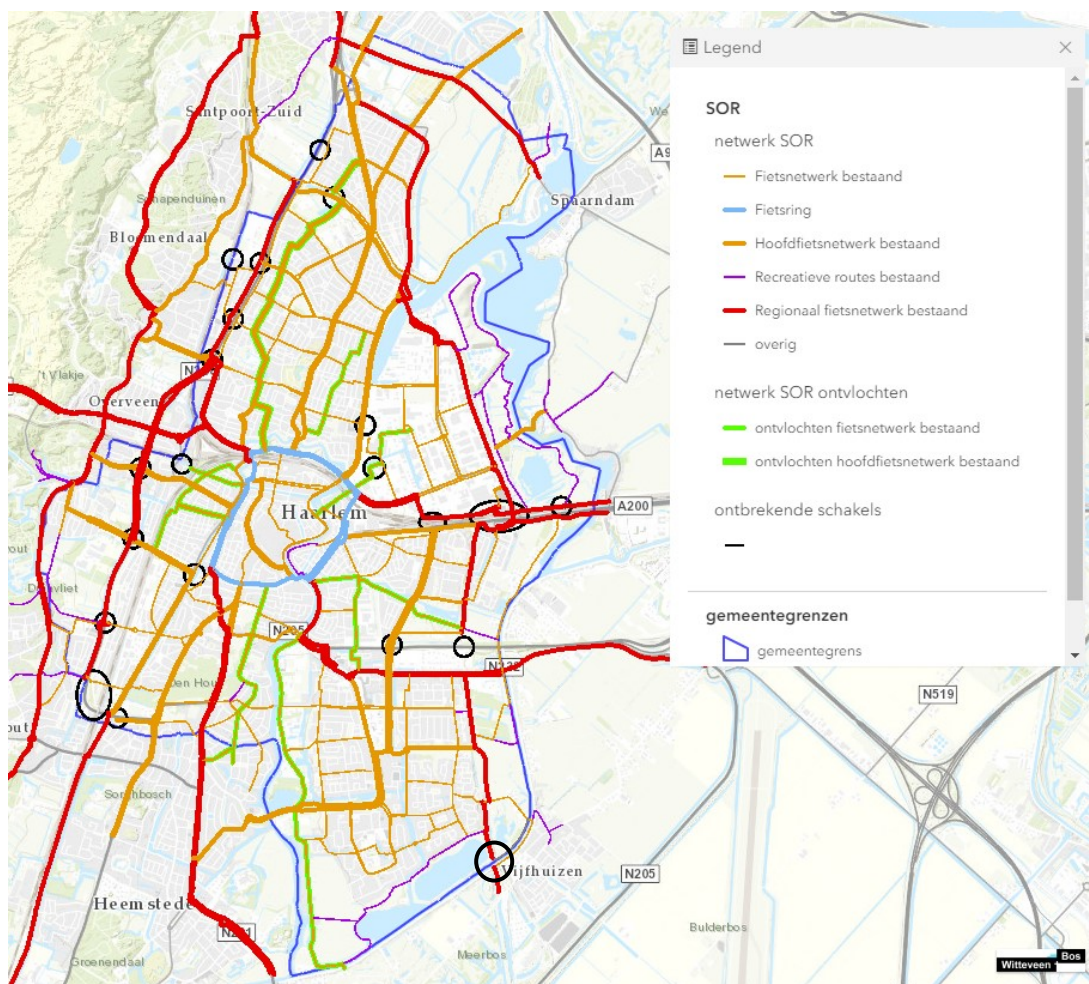
Ontbrekende schakels

Er zijn bekende ontbrekende schakels in het SOR fietsnetwerk (figuur 5). De fietsmonitor wordt doorontwikkeld om te bepalen van welke verbindingen de meeste fietsers profiteren. De fietsmonitor geeft dan inzicht in:

- het potentieel aantal gebruikers van de nieuwe verbinding;
- de reistijdwinst per fietser.

²⁶ Voor een aantal belangrijke fietsroutes ontbreekt voornamelijk informatie over de fietspadbreedtes. Deze informatie wordt dit jaar toegevoegd. Andere routes kunnen gemengd zijn met voetgangers (zoals de Gierstraat), waardoor deze routes een speciale positie innemen en nader onderzocht worden.

Deze informatie is essentieel als aanvulling op de gebruikelijke maatschappelijke kosten-baten analyses en kan een completer beeld geven van de winst die te behalen is met het invullen van een ontbrekende schakel. Ontbrekende schakels die vragen om grote investeringen (zoals bruggen en tunnels) kan Haarlem niet alleen oppakken. Voor deze schakels zoeken we onze partners in de regio op.



Figuur 8: SOR ontbrekende schakels

Voortdurende monitoring

De fietsmonitor blijft actueel door toevoeging van nieuwe data en van ontbrekende verbindingen. Zo helpt het bij de prioritering van nieuwe fietsverbindingen. De prioriteringstool wordt jaarlijks geactualiseerd en geconcretiseerd. We werken aan het integreren van de data in het Opendata systeem van Haarlem om het voor alle Haarlemmers toegankelijk te maken.

De Fietsmonitor maakt inzichtelijk of het SOR fietsnetwerk overeenkomt met het daadwerkelijke gebruik. De Inzichten uit de Fietsmonitor kunnen worden ingezet om te zien waar extra inspanningen nodig zijn om de structuren in de stad op de gewenste manier te laten functioneren en/of waar het zinnvoller is om de SOR fietsnetwerkkkaart te herijken. Eventuele wijzigingen in de SOR fietsnetwerkkkaart zijn een Raadsbevoegdheid en zullen verder uitgewerkt worden in het mobiliteitsbeleid. Ook de ambitie om de Fietsmonitor in te zetten bij visievorming (bijvoorbeeld op het gebied van fietsstraten) en strategie zal hier een plek krijgen.

Mobiliteitsbeleid

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid waar momenteel aan wordt gewerkt, geeft antwoord op de bereikbaarheid- en mobiliteitsvraagstukken en ambities waar we vandaag de dag en in de toekomst voor staan. Het mobiliteitsbeleid is een beleid op hoofdlijnen dat een verdieping krijgt in diverse deelbeleidsstukken, zoals fietsbeleid. Het Actieplan Fiets 2020-2020 geeft met de ontwikkeling van de Fietsmonitor belangrijke input voor de ontwikkeling van fietsbeleid.

3. Organisatie en proces

De ambtelijke opdrachtgevers zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van civiele projecten en beleidsuitvoeringsprogramma's. De projecten die voortvloeien uit dit actieplan worden gebiedsgericht of thematisch opgepakt en door de opdrachtgevers uitgezet naar procesmanagers. Hierbij wordt werk met werk gecombineerd, en wordt gebruik gemaakt van cofinancieringen.

De ingrepen in het fietsnetwerk zijn opgenomen in het MJGP. In tabel 2 is een overzicht van de programmering. Hierbij wordt aangegeven wanneer welke projecten van start gaan. Tijdens de looptijd van het actieplan worden ingrepen toegevoegd aan het MJGP aan de hand van inzichten uit de Fietsmonitor Haarlem.

De uitbreiding van fietsparkeerplekken bij station Haarlem en station Spaarnwoude zijn ondergebracht bij de lopende projecten 'Toekomstvisie 2020-2040 Stationsgebied' en 'Haarlem Spaarnwoude'. De korte termijn maatregelen worden dit jaar nog opgepakt.

De uitbreiding van fietsparkeerplekken bij R-net haltes en de voorgestelde maatregelen voor fietsparkeren in de binnenstad worden thematisch opgepakt en dit jaar nog opgestart. De grootschalige maatregelen die worden voorgelegd aan de Raad worden ingericht als project. De toevoeging van fietsparkeerplekken in de Houtplein garage wordt na goedkeuring van de Raad ondergebracht bij het project Houtplein.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
16 maart 2020

Tekst: N. Ensing & K. Janssen,

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl