



**Gemeente
Haarlem**

Visie loopt spaak in de uitvoering

Onderzoek Fietsbeleid Haarlem

18 augustus 2020
Rekenkamercommissie



Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Inleiding	5
1. Fietsbeleid Haarlem	6
2. Haarlem vergeleken	8
2.1 Modal split	8
2.2 Fietsstadverkiezing Fietzersbond 2020	8
2.3 Fietsinvesteringen	9
3. Het beleid beoordeeld	10
Score op de 10 kwaliteitsaspecten van fietsbeleid	12
4. Inwonersenquête	18
5. Conclusies en aanbevelingen	19
6. Bestuurlijke Reactie	21
7. Nawoord	24
Bijlage - Rapport TRIDÉE	25

Samenvatting

De Rekenkamercommissie (RKC) heeft onderzoek gedaan naar het fietsbeleid, onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Er is gekozen voor fietsbeleid, omdat dit de modaliteit is waar de gemeente zelfstandig een grote invloed op heeft en omdat Haarlem de fiets hoge prioriteit heeft gegeven binnen het bereikbaarheids- en mobiliteitsbeleid. Het stimuleren van fietsgebruik kan bijdragen aan verschillende maatschappelijke ambities waaronder betere bereikbaarheid, luchtkwaliteit, leefbaarheid, gezondheid en economie. Na voetgangers heeft de fiets de tweede plek vóór openbaar vervoer en auto. Die prioriteit heeft fietsen al jaren en de RKC stelt de vraag of het actuele beleid, met de groeiende mobiliteit, toekomstbestendig is? Daarom is onderzocht wat de resultaten zijn van vele jaren fietsbeleid en welke lessen daaruit kunnen worden getrokken voor de toekomst. Onderzoeksbureau TRIDÉE heeft dit in opdracht van de RKC onderzocht met behulp van de BYPAD-methode. Daarnaast heeft de RKC in samenwerking met de gemeente onderzoek gedaan onder inwoners van Haarlem. Tijdens het onderzoek en nog steeds is het fietsbeleid volop in beweging. Wij hebben deze ontwikkelingen zo goed mogelijk meegenomen in het onderzoek.

Onderzoeksresultaten

Met de BYPAD-methode is het Haarlems beleid op 10 aspecten onderzocht en beoordeeld door deskundigen. Dit zijn bijvoorbeeld de uitwerking van de beleidsvisie in een actieprogramma, het beschikbare budget, de kwaliteit van de infrastructuur, fietsparkeren, verkeersveiligheid en de wijze van monitoring van de beleidsresultaten. De beoordeling is samengevat in een infographic op bladzijde 11 van dit rapport. Daaruit blijkt dat Haarlem op een schaal van 0 tot 4, vrij laag scoort met een gemiddelde van 1,7. Dat betekent dat er in het beleid (nog) niet voldoende aandacht is voor het volledige spectrum van fietsbeleid en dat het beleid nog onvoldoende integraal is. Dit blijkt ook uit een vergelijking met andere steden. Waar Haarlem de fysieke kenmerken heeft om een 'echte' fietsstad te zijn, blijft Haarlem bij vergelijking met de 25 grootste steden steken in de middenmoot. Ook is het fietsbudget in Haarlem laag vergeleken met steden die expliciet fietsambitie hebben uitgesproken en lid zijn van het F10-netwerk. Van het budget wordt relatief weinig besteed aan de fietsnetwerk en relatief veel aan fietsparkeren. In het rapport worden ter inspiratie per aspect van het beleid steeds een paar goede voorbeelden gegeven van beleid met meer ambitie.

De bevindingen sluiten aan op de resultaten van de enquête, waaraan ruim 1700 inwoners hebben deelgenomen. Daaruit blijkt dat er in Haarlem veel wordt gefietst, zelfs meer dan 5 jaar geleden. Volgens de respondenten is binnen de stad fietsen vaak sneller en levert autogebruik parkeerproblemen op. De Haarlemmer wil onder andere graag meer aandacht voor fietsveiligheid en wil beter kunnen doorfietsen in de stad, zonder oponthoud. De enquête levert daarmee goede aanknopingspunten voor de verdere uitwerking van het fietsbeleid.

Conclusies en aanbevelingen

Op basis van het onderzoek constateert de RKC dat het zeker niet slecht is gesteld met het fietsen in Haarlem, maar dat er gegeven de kenmerken van de stad en de prioriteit voor fietsen in het beleid meer mag worden verwacht. Zeker bij de groeiende mobiliteit is het huidige beleid niet toekomstbestendig. Dat komt door de kloof tussen visie en praktijk. De visie is onvoldoende vertaald naar beleid en uitvoering. De hoge prioriteit krijgt daardoor geen praktische herkenbare vertaalslag. Ook is het fietsbeleid versnipperd en wat eenzijdig doordat niet aan alle elementen van een volwaardig fietsbeleid voldoende aandacht wordt besteed. Tot slot maakt de gemeente onvoldoende gebruik van de beschikbare kennis en inzichten van professionals en inwoners van de stad.

Om te komen tot meer toekomstbestendig beleid heeft de RKC de volgende twee aanbevelingen geformuleerd:

1) Vertaal de fietsambitie naar concrete fietsmaatregelen

De RKC beveelt aan het college opdracht te geven om overeenkomstig de planning in de Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid in de eerste helft van 2021 integraal fietsbeleid aan de raad voor te leggen waarin de ambitie wordt vertaald in concrete doelen en fietsmaatregelen waardoor tevens duidelijk wordt welk specifiek fietsbudget en hoeveel menskracht nodig is om de fietsambitie te realiseren.

2) Maak het fietsbeleid toekomstbestendig door alle tien BYPAD-aspecten te verwerken en per onderdeel het ambitieniveau te bepalen

De RKC beveelt aan het college opdracht te geven om in het nieuwe integrale fietsbeleid naast fietsparkeren en het SOR-netwerk ook de overige aspecten uit de BYPAD-methode te verwerken en per onderdeel het ambitieniveau kenbaar te maken.

Het college heeft in zijn bestuurlijk reactie aangegeven opvolging te geven aan deze aanbevelingen.

Inleiding

Bereikbaarheid¹ is belangrijk voor een stad, ook voor Haarlem. De bereikbaarheid van de Randstad staat onder druk en heeft gevolgen voor inwoners en ondernemers in Haarlem. De gemeente heeft een eigen verantwoordelijkheid om de stad bereikbaar te houden. Mobiliteitsbeleid is daarbij één van de invalshoeken. Mobiliteit gaat over het verplaatsen zelf, dat kan per auto, openbaar vervoer, fiets of te voet. Dit worden de modaliteiten genoemd. De RKC heeft binnen het thema mobiliteit gekozen voor een onderzoek naar fietsbeleid. Fietsbeleid, omdat dit een modaliteit is waar de gemeente zelfstandig een grote invloed op heeft en omdat in Haarlem de fiets hoge prioriteit heeft binnen het bereikbaarheids- en mobiliteitsbeleid. Na voetgangers heeft de fiets de tweede plek vóór openbaar vervoer en auto. Dit werd al in 2002 in het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan vastgelegd. Fietsbeleid is bovendien een zeer duurzame modaliteit. Het stimuleren van fietsgebruik kan bijdragen aan verschillende maatschappelijke ambities: betere bereikbaarheid en een positief effect op de luchtkwaliteit, leefbaarheid, gezondheid en economie². In de Nationale Agenda Fiets hebben Rijk, provincies en gemeenten zich gecommitteerd om fietsgebruik te stimuleren.

De RKC wil met dit onderzoek nagaan waaruit het fietsbeleid van de gemeente Haarlem bestaat, hoe effectief dit beleid is geweest en of het toekomstbestendig is. Hiermee beoogt de RKC de raad te ondersteunen in de verdere vormgeving van het toekomstig beleid op het vlak van mobiliteit, het fietsbeleid in het bijzonder. Het beleidsterrein is volop in ontwikkeling en ook Haarlem is bezig met nieuw beleid. Het onderzoek is uitgevoerd in het najaar van 2019. De ontwikkelingen van na die periode zijn zoveel als mogelijk meegenomen in het onderzoek.

De centrale vraag van het onderzoek luidt:

X jaar fietsbeleid, resultaten en lessen: is het fietsbeleid van de gemeente Haarlem toekomstbestendig?

Bureau TRIDÉE heeft in opdracht van de RKC het fietsbeleid onderzocht. De RKC heeft zelf via het Digipanel een onderzoek onder de inwoners van Haarlem gehouden. In dit rapport allereerst een overzicht van het fietsbeleid van de gemeente Haarlem. In hoofdstuk twee vervolgens een vergelijking van Haarlem met andere gemeenten op het gebied van fietsen. Daarna in hoofdstuk drie een samenvatting van de beleidsevaluatie door TRIDÉE en in hoofdstuk vier de resultaten van de inwonersenquête. Daarna conclusies en aanbevelingen, de reactie van het College van Burgemeester en Wethouders (B en W) en het nawoord van de RKC. In de bijlage treft u de uitgebreide onderzoeksrapportage van TRIDÉE aan.

¹ Onder bereikbaarheid wordt verstaan de mate waarin mensen en organisaties in staat zijn ruimtegebonden activiteiten op verschillende locaties op verschillende tijdstippen uit te oefenen respectievelijk mensen, goederen en informatie op diverse tijdstippen te ontvangen.

² Zie ook recent onderzoek van Decisio https://decisio.nl/wp-content/uploads/2017_BUF_rapportage.pdf, Wat levert fietsgebruik de stad op?

1. Fietsbeleid Haarlem

Voor een beeld van het fietsbeleid van de gemeente Haarlem is de RKC teruggegaan tot 1997, het jaar waarin de *Nota Haarlem Fietst* werd vastgesteld. In de nota wordt gesteld dat fietsen goed is voor het milieu, de gezondheid en de bereikbaarheid van het centrum en daarom zou moeten worden gestimuleerd. Ruim twintig jaar geleden werd geconstateerd dat het fietsnetwerk incompleet was en de fietsparkeervoorzieningen moesten worden verbeterd.

Het huidige fietsbeleid van de gemeente Haarlem ligt niet vast in één beleidsdocument, maar is een samenstel van onderdelen van verschillende beleidsdocumenten: het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan, de Structuurvisie Openbare Ruimte, Programma Groei van Haarlem en het Deltaplan Fiets. We gaan hier kort in op de belangrijkste punten uit deze documenten met betrekking tot de modaliteit fiets.

In *Haarlems Vervoers- en Verkeersplan* (2002), nog steeds vigerend, is ook veel aandacht voor de knelpunten in het fietsnetwerk en fietsparkeren. Hiervoor werd uit het Parkeerfonds 4,5 mln. euro gereserveerd. Voor de uitbreiding van het fietsnetwerk moest een inhaalslag worden gemaakt. Doorontwikkeling van de modaliteiten fiets, openbaar vervoer en voetgangers moeten het autogebruik verminderen. En fiets krijgt nadrukkelijk voorrang op het openbaar vervoer en de auto. De ambities van het HVVP worden concreet gemaakt:

- Een 10% versnelling van de gemiddelde verplaatsing per fiets binnen Haarlem ten opzichte van het huidige niveau
- Fietsgebruik op korte afstanden van 39% naar 45%

Het Fietsbeleid krijgt pas een vervolg in *de Structuurvisie Openbare Ruimte* (SOR, 2017). Ook hierin aandacht voor het fietsnetwerk en het fietsparkeren. In het netwerk moeten ontbrekende schakels worden toegevoegd en moet het netwerk voor (recreatief) fietsen regionaal worden opgepakt om het te optimaliseren en integreren. Haarlem zal een fietsring krijgen met daarbinnen een grid. De prioriteit van de fiets boven het openbaar vervoer en de auto wordt bevestigd.

In het *Uitvoeringsprogramma SOR* (2018) wordt vanwege de verwachte groei van de mobiliteit van 20% het belang van modal shift (van auto naar OV en fiets) benadrukt. Ook wordt het Deltaplan Fiets aangekondigd: een overzicht van alle maatregelen die het gebruik van de fiets stimuleren. Fiets wordt veelal meegenomen in andere projecten (werk met werk).

Het *Programma Groei van Haarlem* (2019) wijst erop dat de verwachte groei van de stad grote druk op de leefbaarheid en bereikbaarheid zal hebben. Er wordt daarom ingezet op een mobiliteitstransitie van de auto naar lopen, fietsen of OV. De vertragingen op de knelpunten in het fietsnetwerk uit de SOR zijn in kaart gebracht. Hierbij zijn data uit 2016 gebruikt.

In november 2019 werd de raad geïnformeerd over de inrichting van het *Deltaplan Fiets* (2019/806008). In dit plan wordt de aanpak van het fietsbeleid in deze collegeperiode uitgestippeld. Er wordt onderscheid gemaakt tussen korte termijn (reeds geplande maatregelen), middellange termijn (Actieplan Fiets 2020-2022) en lange termijn (Beleidsplan Mobiliteit). Doel is structurele stappen te zetten om het fietsgebruik te bevorderen door fietsroutes en fietsparkeren te verbeteren. Integraal fietsbeleid zal onderdeel vormen van het Beleidsplan Mobiliteit (eind 2020). In december is in de commissie Beheer de *Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid* besproken, een schematische weergave van de samenhang en tijdstip van oplevering van de verschillende onderdelen van het mobiliteitsbeleid. Daarin worden voor 2021 onder andere het Fietsbeleid en het Actieplan Fiets tot 2025 aangekondigd. Het *Actieplan Fiets 2020-2022* is in mei 2020

besproken met de commissie Beheer. Het omvat veel fietsparkeermaatregelen en een overzicht van reeds gepland onderhoud en een aantal nieuwe fietsvoorzieningen.

Regionale samenwerking

De gemeente Haarlem werkt regionaal samen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. De belangrijkste samenwerking op dit gebied is de *Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Kennemerland*. Daarvoor werd begin 2020 door de raad de nieuwe Bereikbaarheidsvisie Kennemerland vastgesteld. Eén van de perspectieven in deze visie is de verduurzaming van mobiliteit. De prioritering is als volgt: actieve vervoerswijzen (lopen en fietsen), openbaar vervoer, schone deelmobiliteit en op de laatste plaats de auto. Voor de fiets worden genoemd: een compleet fietsnetwerk lokaal en regionaal, veiligheid, fietsvoorzieningen, deelfietssystemen en snelfietsroutes. Het uitvoeringsprogramma is voorzien van globale tijdlijnen.

Ook binnen de *Metropoolregio Amsterdam* (MRA) is er samenwerking op fietsbeleid. Binnen de Agenda MRA 2.0 is één van de opdrachten een metropolitaan mobiliteitssysteem. Binnen die opdracht is Fiets één van de uitvoeringslijnen. Regionale fietsroutes en fietsvoorzieningen bij OV-knooppunten worden genoemd als prioriteit voor de periode 2020-2024.

De *Provincie Noord-Holland* werkt samen met gemeenten aan fietsroutes in het Actieprogramma Fiets 2019-2021.

Samenvattend

Op basis van analyse van de beleidsdocumenten constateert de RKC, dat de gemeente Haarlem op dit moment geen integraal fietsbeleidsplan heeft. In Informatienota Deltaplan Fiets (2019) kondigt het college de komst van een dergelijk integraal fietsbeleidsplan wel aan. Uit het onderzoek blijkt dat belangrijke aandachtspunten als ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en fietsparkeren al enige decennia aanwezig zijn. De ambities zijn hoog (modal shift, fiets prioriteit boven OV en auto), maar deze worden niet of beperkt geoperationaliseerd. De ambities zijn daardoor niet zichtbaar vertaald naar concreet beleid. Ook zijn er slechts zeer beperkt evaluaties van beleid beschikbaar en worden er weinig data verzameld. Verder bleek het voor de onderzoekers moeilijk om vast te stellen welke aangekondigde maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd. Het fietsbeleid is versnipperd in de uitvoering en vormt in de praktijk veelal slechts een onderdeel van andere mobiliteitsprojecten. Uitgezonderd fietsparkeervoorzieningen vormt fietsen vrijwel nooit een zelfstandig startpunt van een project.

2. Haarlem vergeleken

In het onderzoek is Haarlem door het onderzoeksbureau op een drietal aspecten vergeleken met andere Nederlandse steden: *modal split*, gebruikersoordeel en fietsinvesteringen. Deze vergelijkingen worden hieronder toegelicht.

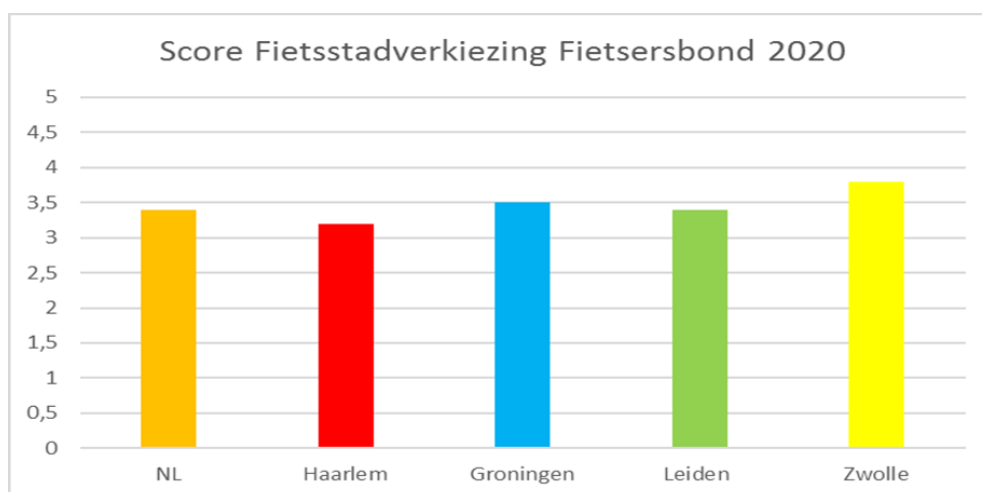
2.1 Modal split

Modal split is het aandeel van de fiets in de verplaatsingen. Vergeleken met de grootste 25 steden van Nederland is Haarlem een middenmoter met de 12e plaats³. Groningen, Zwolle en Leiden voeren die lijst aan. De 12e plaats kan iets worden genuanceerd als de nabijheid van voorzieningen bij de beoordeling wordt betrokken. Haarlem scoort hierop erg goed, dat betekent dat de fietsafstand tot voorzieningen als huisarts, supermarkt, school en station erg klein is. Dat kan worden verklaard door de compactheid van de stad. Gegeven deze hoge score zou het voor Haarlem relatief eenvoudig zijn om de *modal split* van de fiets te verhogen.

2.2 Fietsstadverkiezing Fietsersbond 2020

Eén keer per twee jaar organiseert de Fietsersbond de verkiezing voor de Fietsstad van Nederland. In 2020 scoort Haarlem een 3,2 op een schaal van 1 tot 5, iets lager dan in 2018 (3,4). Haarlem scoort hiermee beneden het Nederlandse gemiddelde en valt buiten de top 100. In de verkiezing wordt naast de tevredenheid van inwoners over bijvoorbeeld fietspaden en het netwerk, ook objectieve data, zoals de hoeveelheid fietspaden naast 50-kilometerwegen met een hoofdfunctie voor autoverkeer, de omrijdfactor en de inrichting van rotondes meegenomen. In 2020 werd Veenendaal verkozen tot Fietsstad van Nederland⁴.

In de onderstaande grafiek wordt Haarlem vergeleken met het Nederland en de top drie steden uit de modal split vergelijking: Groningen, Zwolle en Leiden. Haarlem scoort lager dan de drie steden met het hoogste aandeel van de fiets in de verplaatsingen binnen de stad. Haarlem scoort hoog op de voorrang van fietsers op rotondes (100%) en erg laag op de omrijdfactor.



³ Zie <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Cijfers-over-fietsgebruik-per-gemeente> en <https://kpvdashboard-18.blogspot.com/> (data xls)

⁴ Zie fietsersbond.nl/fietsstad2020

2.3 Fietsinvesteringen

F10 is een netwerk van wethouders en ambtenaren van ambitieuze fietssteden⁵. Voor deze steden heeft TRIDÉE de investeringen in fiets in kaart gebracht, onderverdeeld naar concreet geplande projecten, wensprojecten (op termijn van 3 tot 5 jaar, maar nog zonder budget) en ambitieprojecten (op termijn van 5 tot 10 jaar, maar zonder budget). Uit het onderzoek blijkt dat in deze steden gemiddeld € 35 per inwoner/per jaar aan concrete projecten is gepland en er nog voor €27,70 per inwoner/per jaar aan ongedekte ambities zijn geformuleerd. Het grootste deel van dit budget wordt besteed aan de 'maaswijdte', het oplossen van grote barrières of ontbrekende schakels in het netwerk als gevolg van een snelweg, spoor of waterloop: zowel in kwantiteit als in kwaliteit. In deze gemeenten wordt een groter specifiek fietsbudget geoormerkt dan in Haarlem. Per inwoner komen de specifieke fietsinvesteringen in Haarlem op € 15 en daarnaast nog € 11 aan fietsvriendelijke investeringen. Dat bedrag ligt flink lager dan in de ambitieuze fietssteden. Een ander verschil is dat in Haarlem het grootste deel van het budget naar fietsparkeren gaat, terwijl dit in de ambitieuze fietssteden vooral aan 'maaswijdte' wordt besteed.

Samenvattend

Als de resultaten van de drie vergelijkingen worden gecombineerd kan worden geconcludeerd dat de fysieke kenmerken van een compacte stad als Haarlem en de (lager dan) gemiddelde scores duiden op verbeterpotentieel. De relatief lage omvang van het voor fietsinvesteringen geoormerkte budget is een van de mogelijke oorzaken.

⁵ Amersfoort, Apeldoorn, Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Enschede, Goes, Groningen, 's-Hertogenbosch, Houten, Leiden, Maassluis, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Zwolle.

3. Het beleid beoordeeld

TRIDÉE heeft het Haarlems fietsbeleid onderzocht met de internationaal ontwikkelde methodiek Bicycle Policy Audit (BYPAD)⁶ toegesneden op de Nederlandse situatie. Daarin wordt het fietsbeleid samen met deskundigen van binnen en buiten de gemeentelijke organisatie op 10 kwaliteitsaspecten beoordeeld. Het is een methodiek waarin terugkijken en vooruitkijken dicht bij elkaar worden gehouden.

De onderzoekstappen:

- Op basis van alle verkregen documenten is eerst inzicht gecreëerd in de wijze waarop het Haarlems fietsbeleid is opgebouwd en aan welke onderdelen daarin aandacht wordt besteed.
- Vervolgens is aan deskundigen van binnen en buiten de gemeente gevraagd om individueel een evaluatieformulier over het Haarlems fietsbeleid in te vullen.
- Daarna is een consensusbijeenkomst gehouden met deze deskundigen om aan de hand van de individuele scores een discussie te voeren en tot een gezamenlijk oordeel te komen. Dit gezamenlijk oordeel wordt in het rapport gepresenteerd.

In de figuur op de volgende bladzijde worden de resultaten samengevat. Op ieder van de 10 kwaliteitsaspecten (zie thema's in de figuur) is de score van het gezamenlijk oordeel van de deskundigen weergegeven. De mogelijke scores zijn:

- 0 = geen beleid
- 1 = ad hoc beleid
- 2 = geïsoleerd beleid
- 3 = systematisch beleid
- 4 = geïntegreerd beleid

Gemiddeld scoort het fietsbeleid van Haarlem een 1,7 (ad hoc of geïsoleerd beleid). Haarlem scoort niet één keer in de hoogste groene categorieën 3 en 4. Vooral op de aspecten beleid ten aanzien nieuwe ontwikkelingen, verkeersveiligheid en SMART doelen en monitoring is de score laag (=1).

Na de figuur worden de bevindingen van de deskundigen per kwaliteitsaspect samengevat en worden per aspect twee voorbeelden van beleid uit de BYPAD-methodiek gegeven die zouden leiden tot een hogere score. Voor de volledige beoordeling wordt verwezen naar het rapport van TRIDÉE in de bijlage.

⁶ www.bypad.org



Evaluatie Fietsbeleid

geïntegreerd beleid

systematisch beleid

geïsoleerd beleid

ad hoc beleid

geen beleid



Visie & Beleid

Een richtinggevende visie op fietsen die is vertaald in een concreet fietsbeleidsplan.



Beleid nieuwe ontwikkelingen

Beleid rond nieuwe mobiliteitsontwikkelingen zoals deelfietsen en MaaS.



Budget & Capaciteit

Toereikend budget en capaciteit voor de uitvoering van beleid en voor interne en externe afstemming.



Realisatie fietsnetwerk

Planmatige realisatie van een fietsnetwerk met een hoog kwaliteitsniveau.



Infrastructuur

Aanleg kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur en pro-actief onderhoud.



Verkeersveiligheid

Risicogestuurde en proactieve aanpak van verkeersveiligheid met aandacht voor alle doelgroepen.



Fietsparkeren

Een fietsparkeerplan voor centrum, station en woonwijken.



Stimulering fietsgebruik

Structurele stimulering fietsgebruik bij specifieke doelgroepen.



Invloed fietsers

De wijze waarop behoeften van fietsers worden betrokken bij het beleid.



SMART beleidsdoelen

Concrete doelen en systematische dataverzameling voor monitoring van beleid.

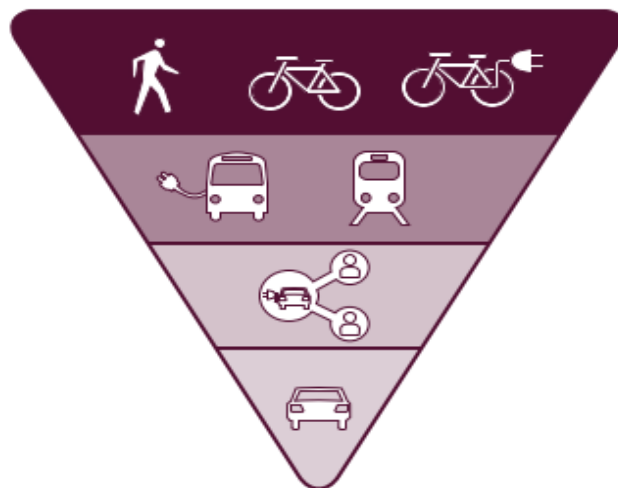
Score op de 10 kwaliteitsaspecten van fietsbeleid

1. Visie

Score 2

Prioritering modaliteiten

In zowel het coalitieprogramma als de SOR krijgen voetgangers en fietsers prioriteit. In de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland wordt duurzaamheid nadrukkelijk toegevoegd als doelstelling. De fietsambitie is hoog met de keuze voor actieve en duurzame mobiliteit (zie figuur hiernaast). De ambitie is vervolgens nog onvoldoende uitgewerkt, de vertaalslag van visie naar beleid ontbreekt. Een heldere beleidsnota rond fietsbeleid in brede zin is er niet en er is weinig aandacht voor fietsbeleid dat niet infrastructuur gerelateerd is. Er bestaan verschillende (oudere) beleidsdocumenten waarvan Haarlem Fietst (1997), Haarlems Verkeer- en Vervoersplan (HVVP, 2002),



Uitvoeringsprogramma Fiets (2006), Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR, 2017)

Coalitieprogramma (2018) de belangrijkste zijn. Het HVVP is nog steeds het vigerende uitgewerkte beleid, tenzij strijdigheid ontstaat met de SOR, dan prevaleert de SOR. Dit is geen ideale situatie. De Ontwikkelingsagenda Mobiliteitsbeleid schetst wel het proces voor de totstandkoming van integraal mobiliteitsbeleid (waaronder fiets), maar biedt nog geen zicht op de inhoudelijke samenhang.

Ook ontbreekt een kader voor veelvoorkomende afwegingen en discussies.

Voorbeelden van beleid met ambitie:

- Een compleet fietsactieprogramma gebaseerd op een visie met doelstellingen en met planning, budget en verantwoordelijken.
- Besluiten ten gunste van fietsbeleid zelfs als dit op tegenstand van inwoners of belangengroepen stuit.

2. Beleid rond nieuwe ontwikkelingen

Score 1

Gemeente Haarlem is reactief bij nieuwe ontwikkelingen. Er wordt binnen de gemeente nagedacht over bijvoorbeeld Mobility as a Service (MaaS) en steps, maar er is geen beleid en geen structuur om met deze nieuwe ontwikkelingen om te gaan. Als gevolg hiervan is het beleid weinig innovatief. Een door geïnterviewden vaak aangehaald voorbeeld zijn de deelfietsen in het centrum in 2018. Die waren door een onderneming geplaatst en dit was door gebrek aan overleg volgens de

geïnterviewden een plotselinge ontwikkeling voor veel belanghebbenden, zoals de wijken die het betrof.

Voorbeelden van beleid met ambitie:

- De gemeente heeft visie op deelmobiliteit en micromobiliteit (b.v. steps en scootmobiels) en de wijze waarop MaaS een rol kan spelen binnen het fietsbeleid.
- De gemeente is op de hoogte van internationale ontwikkelingen en stimuleert proefprojecten van ondernemers en inwoners en zet ook zelf projecten op.

3. Capaciteit: budget en personeel

Score 2

Het budget voor de uitvoering van fietsbeleid en de personele capaciteit zijn beide beperkt bij de gemeente Haarlem.

In totaal is er 1 fte beschikbaar, verdeeld over 0,5 fte beleidsontwikkeling en 0,5 fte beleidsuitvoering. De gemeente heeft in 2018 een grote reorganisatie doorgevoerd en de betrokken medewerkers zijn nadien in dienst getreden. Gemeenten met een voortrekkersrol op fietsgebied, zoals Groningen of Zwolle, hebben vaak meerdere fte's voor fietsbeleid. Door de beperkte capaciteit worden werkzaamheden voor strategische of beleidsstudies vaak uitbesteed. Voordeel daarvan is dat er actuele kennis uit de vakwereld wordt betrokken, maar belangrijk nadeel is dat het lastig is regie te voeren als de kennis niet in de organisatie zelf aanwezig is. Ook wordt er geen eigen kennis opgebouwd, zodat de afhankelijkheid van externe kennis voortduurt. De beperkte capaciteit is waarschijnlijk ook debet aan de als onvoldoende ervaren afstemming met belanghebbenden. Door de krappe bezetting krijgen voor fietsbeleid relevante onderwerpen buiten fietsparkeren en fietsinfrastructuur daardoor op dit moment weinig aandacht. Hetzelfde geldt voor fietsspecifieke infrastructurele maatregelen die niet gekoppeld zijn aan grotere projecten.

De omvang van het fietsbudget is lastig vast te stellen. In de stand van zakenbrief uit 2017 gaf het college een schatting van fietsinvesteringen van € 4 à 6 mln. per jaar. Het bleek erg lastig het totale budget dat beschikbaar is voor fietsbeleid goed in kaart te brengen, omdat fietsmaatregelen vaak worden meegenomen in andere mobiliteitsprojecten. De onderzoekers konden voor de periode 2020-2024 jaarlijks voor gemiddeld € 2,5 mln. aan fietsmaatregelen en € 1,7 mln. aan maatregelen die positief zijn voor de fiets identificeren. Dit is gemiddeld € 26 per inwoner (€ 15 specifieke fiets en € 11 fietsgerelateerde investeringen), wat aanzienlijk lager is dan de € 35 per inwoner in de ambitieuze fietssteden.

Uit de Informatienota Deltaplan Fiets (2019) blijkt de financiële krapte voor het fietsbeleid: Voor Actieplan Fiets (2020-2022) is het bestaande budget het uitgangspunt. Maatregelen met een te groot beslag op het bestaande budget vallen volgens de nota deze collegeperiode af. De focus ligt deze periode op fietsparkeren en de belangrijkste routes. Door budgettaire kaders is er is weinig ruimte voor nieuw beleid. De onderzoekers merken ook op dat de ambitieuze F10 steden het grootste deel van het budget bestemmen voor de fietsinfrastructuur. In Haarlem daalt het aandeel van infrastructuur en fietsstimulering de komende jaren naar 23% en gaat het overgrote deel van het budget naar fietsparkeren.

Aan de huidige benadering van het fietsbeleid is een duidelijk risico verbonden. Doordat het budget voor fiets niet volledig is geoormerkt, worden afwegingen in de uitvoering mogelijk anders gemaakt dan bij specifiek fietsbudget. Dit is het 'risico van de minimumvariant'. In die variant wordt bij krappe budgetten in infrastructurele projecten bij fietsmaatregelen gekozen voor de minimaal acceptabele oplossing, waarbij het resultaat voor fietsers suboptimaal kan zijn. Het Haarlems HIOR biedt voor fietsmaatregelen immers de mogelijkheid af te wijken van de voorgeschreven maatvoering. De uitvoering van het fietsbeleid is zo afhankelijk van de eigen dynamiek van grote projecten. Een ander nadeel van het 'meeliften' is dat de achteraf de effectiviteit van fietsmaatregelen niet kan worden beoordeeld.

4. Planmatige realisatie fietsnetwerk

Score 2

Voorbeelden van beleid met ambitie:

- Budgetgarantie voor de lange termijn om het merendeel van de geplande fietsmaatregelen uit te voeren. Er is ook budget voor innovatie.
- De medewerkers worden gestimuleerd zich bij te scholen en hebben tijd om deel uit te maken van thematische netwerken.

De SOR omvat een duidelijke plankaart en de ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk zijn benoemd. Nieuwere elementen zijn bijvoorbeeld de fietsring en de fietssnelwegen. De kaart komt overigens niet volledig overeen met het netwerk uit het HVVP, dat nog vigerend beleid is. De uitwerking naar concrete maatregelen in bijvoorbeeld het Uitvoeringsprogramma SOR is of onvolledig en/of er is geen budget aan gekoppeld. Het uitgangspunt is 'werk met werk' combineren. Daardoor kan er niet gewerkt worden met een eigen prioritering vanuit fietsbeleid en bestaat het eerder benoemde risico van de minimumvariant. Uit de plannen wordt bovendien niet duidelijk of fietsers voldoende ruimte krijgen op wegvakken en kruispunten en of fietsers voldoende tijd krijgen bij verkeerslichten. De onderzoekers hebben geen routes kunnen vinden waarop de fiets excelleert of waarop de fiets prioriteit krijgt boven de auto. Het uitgangspunt van Duurzaam Veilig⁷, waarbij bij alle wegen met een verblijfsfunctie worden omgevormd tot 30km zone, is niet herkenbaar in het beleid.

Voorbeelden van beleid met ambitie:

- Het gehele lokale wegennet is omgevormd tot 30 km zone met verkeerscirculatie-maatregelen die enkel lokaal verkeer toelaten.
- Het hoofdnetwerk voor de fiets is van een hoog kwaliteitsniveau.

5. Kwaliteitsvolle infrastructuur

Score 2

Een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur is toekomstbestendig, eenvoudig te gebruiken, veilig en vergevingsgezind. Het nodigt kwetsbare groepen als ouderen en kinderen uit om te fietsen en sluit aan bij hun fysieke en cognitieve vaardigheden. Bij gemengd verkeer (geen fietspaden of fietsstroken) is het bij kwaliteitsvolle infrastructuur een voorwaarde dat de wijk verkeersluw is en een maximum snelheid heeft van 30 km/u. Het vraagt om ambitie in de maatvoering (geen minimummaten) en snelheidsbeleid in woonwijken. Ook moeten gevaarlijke situaties pro-actief worden opgepakt.

De ambitie van de SOR is vertaald naar wegprofielen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR), maar de ambitie is niet direct herkenbaar bij bijvoorbeeld de inrichting van kruispunten in

⁷ Duurzaam Veilig (1997) is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. Binnen Duurzaam Veilig Verkeer draait het om het voorkomen van ongelukken oftewel preventie.

het HIOR. Een ander kritiekpunt is dat de HIOR's per stadsdeel worden vastgesteld en er door gebiedsgerichte uitvoering verschillen in keuzes binnen de stad konden ontstaan. Ook kregen de grote lijnen in het netwerk daardoor onvoldoende aandacht. Wel worden bij het ontwerpen van infrastructuur de landelijke richtlijnen van CROW-Fietsberaad gehanteerd. Het is echter geen uitgangspunt de comfortabele (i.p.v. minimum) richtlijnen te gebruiken, tenzij het echt niet anders kan. Door het hanteren van de minimumeisen zijn de steeds dikkere fietspaden vaak niet breder dan 2 meter en is een fietsstraat alleen een alternatief voor een woonstraat bij belangrijke fietsroutes. In Haarlem is op het vlak van fietsinfrastructuur, fietsvriendelijke woonwijken en pro-actief veiligheidsbeleid nog veel winst te halen.

Voorbeelden van beleid met ambitie:

- Proactieve inzet op kwaliteitsverhoging van de infrastructuur voor fietsers door o.a. voldoende breedte, ruime boogstralen, voldoende opstelruimte bij verkeerslichten en fietsvriendelijke woonwijken en verkeerslichten.
- De gemeente is op de hoogte van ontwikkelingen in binnen- en buitenland.

6. Verkeersveiligheid

Score 1

Voor de verkeersveiligheid is in 1997 in het programma Duurzaam Veilig als uitgangspunt gesteld dat alle wegen binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van maximaal 30 km/u hebben, behalve hoofdwegen. Deze ambitie heeft Haarlem in het HVVP en de SOR bevestigd, maar is nog niet geïmplementeerd. In de begroting 2019 wordt aangegeven dat het verkeersveiligheidsbeleid zal worden geactualiseerd, met focus op verkeersveiligheid rond scholen. De onderzoekers hebben op dit moment geen risicogestuurd of pro-actief verkeersveiligheidsbeleid kunnen vaststellen. De keuzes in infrastructuur zijn niet altijd toekomstbestendig in dit perspectief, omdat de minimumvariant geen rekening houdt met bijvoorbeeld het toenemend aantal oudere fietsers. De deskundigen gezamenlijk oordelen dat er sprake is van ad hoc beleid. Verkeersveiligheid is geen integraal onderdeel van het fietsbeleid.

Voorbeelden van beleid met ambitie:

- Een snelheidslimiet van 30 km/u conform Duurzaam Veilig waar sprake is van gemengd verkeer.
- Obstakels op fietsroutes worden systematisch verwijderd. De voorzieningen zijn vergevingsgezind en seniorproof.

7. Fietsparkeren

Score 2

In alle beleidsdocumenten rond fietsen die in het onderzoek zijn betrokken, is fietsparkeren een centraal element. Bij OV-knooppunten en in de binnenstad is te weinig capaciteit en dat zorgt voor overlast en verrommeling van het straatbeeld. De gecreëerde capaciteit bij het station is al bijna niet meer toereikend. Alleen in de betaalde Fietscarré en de als lastig vindbaar beschouwde stalling aan de Jansstraat is nog ruimte over. De inpandige (buurt-)stallingen in de rest van de stad worden niet optimaal benut. De groei van de stallingscapaciteit houdt de groei van het fietsgebruik niet bij en de fietser lijkt zijn parkeergedrag liever niet te willen veranderen. Ook in het te ontwikkelen Deltaplan Fiets is fietsparkeren een speerpunt. De eerste concrete

Voorbeelden van beleid met ambitie:

- Een gemeentedekkend fietsparkeerplan voor bewaakte en onbewaakte stallingen o.b.v. gedetailleerde analyse van locaties, gebruikersprofielen en -behoeften en risico's voor fietsendiefstal.
- Beleid rond fietsendiefstal en weesfietsen in het fietsbeleid.

vertaalslag, het Actieplan Fiets 2020-2022 uit mei 2020, omvat een groot aantal fietsparkeermaatregelen.

8. Stimulering fietsgebruik

Score 2

Er is slechts sprake van losse maatregelen die niet samenkomen onder het fietsbeleid. Er zijn fietslessen voor nieuwkomers en kinderen, dit zijn makkelijk te bereiken doelgroepen. Vanwege rijkssubsidie kon er fietsstimulering woon-werkverkeer Waarderpolder worden aangeboden.

Voorbeelden van beleid met ambitie:

- Fietsstimulering moeilijker doelgroepen zoals ouderen en overtuigde autogebruikers
- Alle routes van en naar school worden als één geheel behandeld binnen een mobiliteitsplan

9. Meldingen en gebruikersbehoeften

Score 2

De gemeente hecht grote waarde aan participatie en er zijn verschillende (wettelijke) mogelijkheden daartoe zoals een melding doen, de inspraakprocedure of bezwaar maken tegen besluiten, inspreken bij raadsvergaderingen en een initiatief indienen bij de gemeente. Het is voor inwoners en belangengroepen niet altijd duidelijk op welke momenten participatie mogelijk is en ook is vaak niet duidelijk wat er al vastligt en waar nog speelruimte ligt. De Fietzersbond wordt door de uitvoeringspartners van de gemeente vaak betrokken als vertegenwoordiger van fietsers en wordt sinds kort ook meer betrokken bij de beleidsvorming.

Voorbeelden van beleid met ambitie:

- Regelmatige enquêtes onder inwoners die ingaan op specifieke actuele onderwerpen van het fietsbeleid en die systematisch worden betrokken bij de beleidsontwikkeling
- Actief en betrekken van inwoners en deskundigen bij het beleid en bij nieuwe projecten waarbij hun inbreng effectief is.

10. SMART doelen en monitoring

Score 1

Er zijn geen duidelijke doelen, met uitzondering van fietsparkeren worden data nog niet systematisch verzameld of gebruikt en er wordt nauwelijks geëvalueerd, ondanks dat dit wel wordt aangekondigd in beleidsplannen. Uit analyse van verschillende begrotingen blijkt dat indicatoren komen en gaan en dat de streefwaarden weinig ambitieus zijn. In het Actieplan Fiets 2020-2022 van mei 2020 wordt de ontwikkeling van een fietsmonitor aangekondigd waarmee de intensiteiten op het SOR-netwerk structureel gemonitord zullen worden. Dit is een belangrijke stap in de dataverzameling voor fietsbeleid.

Voorbeelden van beleid met ambitie:

- Ambitieuze en meetbare doelstellingen (b.v. groei aantal fietsers, verschuiving modal split, minder verkeersonveilige situaties, kwaliteitsniveau van de infrastructuur of doorrijnsnelheid op hoofdroutes) die aansluiten op de beleidsdocumenten.
- Effectmetingen van verschillende soorten fietsmaatregelen (van infrastructurele projecten tot bewustwordingstrajecten) en consequente monitoring van b.v. ongevallen, wachttijden en oversteekbaarheid.

4. Inwonersenquête

95%

Bijna heel Haarlem fietst!

Fietsen is een onderzoeksonderwerp bij uitstek om de inwoners van Haarlem bij te betrekken. De RKC heeft via het Digipanel van de gemeente de inwoners van Haarlem naar hun mening over fietsen in Haarlem gevraagd. De resultaten worden hierna weergegeven.

56%

fietst dagelijks



Vrouwen fietsen iets vaker dan mannen



Hoger opgeleiden fietsen relatief veel

41%

Van de niet-fietsers geeft aan dat dit fysiek niet mogelijk is

16%

Van de niet-fietsers heeft 16% geen fiets

Top 3 fietsgebruik:

1. Winkelen en boodschappen doen 88%

2. Vrije tijd (uitgaan of afspreken met vrienden) 85%

3. Recreatie of sport 63%



Fietst naar zijn/haar werk

44%



Gemiddelde afstand woon-werkverkeer in km.

5.6



Fietst evenveel of meer dan 5 jaar geleden

83%

Waarom zijn Haarlemmers meer gaan fietsen?

42%
Fietsen is sneller

36%
Meer sport en recreatie

34%
Problemen met parkeren auto

Waarom zijn Haarlemmers minder gaan fietsen?

37%
Klaar met school of studie

19%
Auto toch sneller

14%
Afname verkeersveiligheid

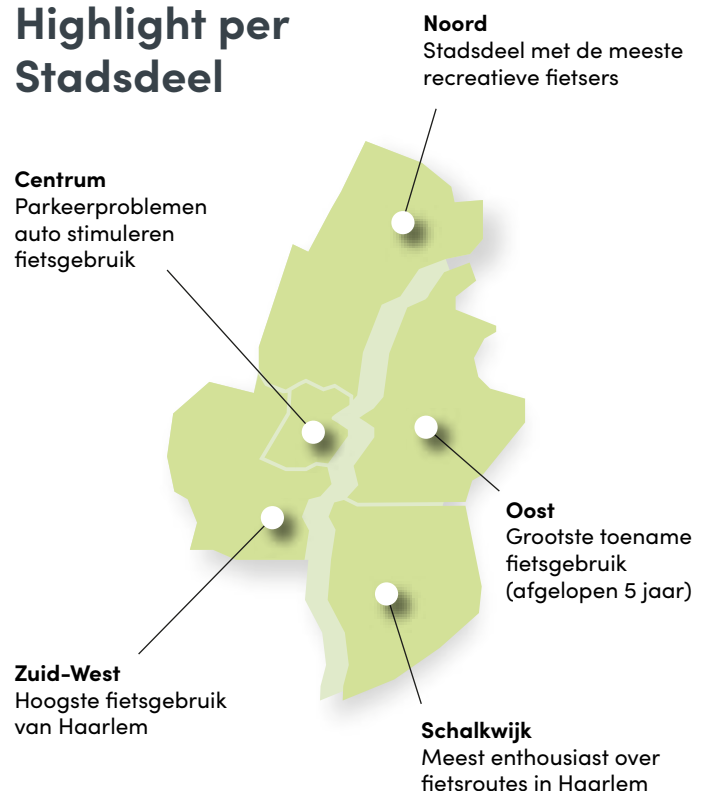
Aandachtspunten voor beleid bij fietsen in Haarlem

- Minder veiligheid door snelle fietsers (e-bikes en racefietsers) en scooters op fietspad
- Veiligheid van fietsende kinderen
- Doorfietsen in de stad zonder oponthoud
- Hoeveelheid fietsen en fietsparkeren in het centrum

Grootste ergernissen respondenten

- Inrichting en onderhoud fietspaden: Rijksweg grootste pijnpunt
- Fietsers in het centrum (hoeveelheid, fietsen in winkelgebied, parkeren)
- Onvoldoende doorgaande routes en doorstroming fietsverkeer
- Veiligheid

Highlight per Stadsdeel



5. Conclusies en aanbevelingen

In het Haarlems fietsbeleid wordt al jaren veel ambitie uitgesproken. In dit onderzoek is de RKC ruim twintig jaar teruggegaan in de beleidsstukken en fietsen krijgt al die tijd onverminderd prioriteit. Haarlem is ambitieus, toont visie en heeft veel potentie op fietsgebied, maar uit verschillende vergelijkingen blijkt dat Haarlem dit onvoldoende heeft weten te vertalen in resultaten voor de fietser. Dat betekent niet dat er de afgelopen twintig jaar niets voor de fietser is gedaan. Dat is er zeker wel, maar gezien de ambities en de mogelijkheden die een compacte stad als Haarlem heeft, zou bij vergelijking met andere steden een beter resultaat mogen worden verwacht. Het onderzoek van bureau TRIDÉE heeft met de BYPAD-methode de beoordelingen van verschillende lokale deskundigen samengebracht en laat zien dat de scores voor het beleid laag zijn voor een ambitieuze stad. Deze lage scores in combinatie met de groei die het fietsgebruik doormaakt en naar verwachting zal blijven doormaken leiden tot een ontkennend antwoord op de centrale vraag van dit onderzoek. Nee, het beleid is in deze vorm niet toekomstbestendig. De pijnpunten worden bevestigd door de resultaten van de enquête onder inwoners. Op basis van het onderzoek komt de RKC tot drie hoofdconclusies. De lessen voor de toekomst zijn verwerkt in de aanbevelingen.

1. Kloof tussen visie en praktijk

Er is sprake van een kloof tussen de fietsvisie en uitvoering van het fietsbeleid. Dat betekent dat de visie onvoldoende wordt vertaald naar operationeel beleid en uitvoering. Het is daardoor niet helder wat de gemeente concreet wil bereiken met de hoge prioritering van de fiets. De hoge ambitie blijft op visieniveau (SOR) steken en komt niet herkenbaar terug in de uitvoering waardoor de mogelijkheden die de stad heeft op het terrein van fietsen niet worden benut. Door het ontbreken van de vertaalslag wordt het niet inzichtelijk dat het huidige budget en capaciteit voor fietsbeleid (volstrekt) onvoldoende zijn om de (veronderstelde) hoge ambitie te realiseren.

2. Het fietsbeleid is versnipperd en eenzijdig

De goede uitgangspositie van Haarlem als fietsstad wordt onvoldoende benut. Afgezien van fietsparkeervoorzieningen en enkele projecten die mogelijk zijn door externe financiering is fietsen vrijwel nooit leidend in ruimtelijke projecten en kunnen er geen ambitieuze stappen met betrekking tot de 'maaswijdte' worden gezet. Fietsen 'lift mee' in andere projecten en er is te weinig aandacht voor elementen zoals stimulering fietsgebruik, verkeersveiligheid en deelmobiliteit. Doordat fietsen geen eigen integrale agenda en budget heeft, krijgt het kort gezegd weinig prioriteit in de uitvoering en is het beleid vrij reactief in plaats van pro-actief en/of innovatief.

3. Gebruikers en stakeholders onvoldoende betrokken

De stad kent veel enthousiaste fietsers die, gezien de respons in de enquête, ook zeer betrokken zijn en ideeën hebben over fietsen in de stad. Ook zijn er professionele partijen die goed inzicht hebben in de kansen en mogelijkheden van het fietsbeleid. Door capaciteitsgebrek is van deze bronnen de afgelopen jaren onvoldoende gebruik gemaakt en dat heeft bijgedragen aan de eenzijdigheid van het beleid.

Het beleidsterrein mobiliteit is volop in ontwikkeling; ook tijdens dit onderzoek heeft het college diverse beleidsstukken aan de raad aangeboden. Deze zijn gaandeweg zo goed mogelijk meegenomen in het onderzoek. Een actueel en integraal fietsbeleidsplan is er op dit moment echter (nog) niet. De vaststelling van nieuw beleid wordt in 2021 voorzien. Op basis van de analyse van het huidige beleid heeft de RKC de bovenstaande conclusies getrokken

die aanleiding zijn een tweetal aanbevelingen te formuleren. Hiermee hoopt de RKC de raad te ondersteunen bij het vormgeven van het nieuwe fietsbeleid als onderdeel van het mobiliteitsbeleid.

Aanbeveling 1

Vertaal de fietsambitie naar concrete fietsmaatregelen

De RKC beveelt aan het college opdracht te geven om overeenkomstig de planning in de Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid in de eerste helft van 2021 integraal fietsbeleid aan de raad voor te leggen waarin de ambitie wordt vertaald in concrete doelen en fietsmaatregelen waardoor tevens duidelijk wordt welk specifiek fietsbudget en hoeveel menskracht nodig is om de fietsambitie te realiseren.

Aanbeveling 2

Maak het fietsbeleid toekomstbestendig door alle tien BYPAD-aspecten te verwerken en per onderdeel het ambitieniveau te bepalen

De RKC beveelt aan het college opdracht te geven om in het nieuwe integrale fietsbeleid naast fietsparkeren en het SOR-netwerk ook de overige aspecten uit de BYPAD-methode te verwerken en per onderdeel het ambitieniveau kenbaar te maken. Dat zijn de volgende:

- Deelmobiliteit, micromobiliteit en MaaS;
- Een fietsnetwerk dat in overeenstemming is met de ambitie en de verwachte ontwikkelingen in fietsgebruik;
- Kwaliteitsvolle infrastructuur met voldoende ambitieuze minimum inrichtingsvoorschriften;
- Verkeersveiligheid, waaronder de verdere implementatie van Duurzaam Veilig (o.a. uitbreiding 30 km zones);
- Stimulering van fietsgebruik;
- Systematische en structurele dataverzameling rond fietsgebruik en effectmetingen bij fietsmaatregelen;
- Het betrekken van inwoners en belanghebbenden en daarbij de aandachtspunten en ergernissen uit de inwonersenquête van dit onderzoek mee te nemen.

6. Bestuurlijke Reactie



Rekenkamercommissie
T.a.v. mevrouw I. Mulders, secretaris
Postbus 511
2003 PB Haarlem

Ons kenmerk BBOR/2020/0605044
Datum 30 juni 2020
Afdeling Beheer en Beleid Openbare Ruimte
Contact N. Ensing
Telefoon 023-5114813
E-mail nensing@haarlem.nl

Onderwerp: Bestuurlijke reactie op conceptrapport RKC fietsbeleid

Geachte mevrouw Mulders,

Wij hebben kennisgenomen van het conceptrapport onderzoek fietsbeleid van de rekenkamercommissie (RKC). U verzocht ons op 22 mei 2020 per brief te reageren op het uitgevoerde onderzoek met de bijbehorende aanbevelingen en conclusies. Wij danken u voor het uitgevoerde onderzoek en doen u hierbij onze reactie toekomen.

In het RKC-rapport is ruim twintig jaar teruggegaan in beleidsstukken, waarbij fiets al die tijd onverminderd prioriteit heeft gekregen. In grote lijnen herkennen wij ons in het beeld waarbij de visie met hoge ambities onvoldoende is vertaald naar het operationeel beleid, inclusief bijbehorend budget en capaciteit. Wij signaleren ook dat (mede door het voorgaande punt) de fiets mee lift in civiele projecten waardoor het niet de prioriteit krijgt van het gestelde ambitieniveau. Tegelijkertijd onderschrijft het rapport dat we momenteel een aantal stappen zetten in de goede richting. We kunnen ons als college vinden in de aanbevelingen van de RKC en geven hierop in onderstaande brief een toelichting.

Aanbeveling 1: Vertaal de fietsambitie naar concrete fietsmaatregelen

De RKC beveelt aan het college opdracht te geven om overeenkomstig de planning in de Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid in de eerste helft van 2021 integraal fietsbeleid aan de raad voor te leggen waarin de ambitie wordt vertaald in concrete doelen en fietsmaatregelen waardoor tevens duidelijk wordt welk specifiek fietsbudget en hoeveel menskracht nodig is om de fietsambitie te realiseren.

Deze aanbeveling onderschrijft de voorgenomen aanpak van het college en staat daarmee al in de planning om uitgevoerd te worden. De ambities van de SOR worden momenteel verder uitgewerkt in het Mobiliteitsbeleid, dat naar verwachting in de 2^e helft van 2020 naar de raad gaat. Hierin krijgt de fiets, in navolging van de prioritering in de SOR, een prominente plek. Het fietsbeleid dat in de eerste helft van 2021 wordt voorgelegd aan de raad, borduurt hierop voort. Door deze aanpak om vanuit

het grotere geheel steeds verder in te zoomen op de fiets, is de samenhang van het fietsbeleid met de totale mobiliteitsaanpak gewaarborgd. Binnen het fietsbeleid wordt vervolgens op een integrale manier ingegaan op de diverse onderdelen zoals beschreven in de BYPAD-methode (inclusief de vertaling in concrete doelen en fietsmaatregelen). Over de keuzes in ambitieniveau gaan we, in aanloop naar het mobiliteits- en het fietsbeleid, graag het gesprek aan met de raad.

Aanbeveling 2: Maak het fietsbeleid toekomstbestendig door alle tien BYPAD-aspecten te verwerken en per onderdeel het ambitieniveau te bepalen

De RKC beveelt aan het college opdracht te geven om in het nieuwe integrale fietsbeleid naast fietsparkeren en het SOR-netwerk ook de overige aspecten uit de BYPAD-methode te verwerken en per onderdeel het ambitieniveau kenbaar te maken.

In het nieuwe fietsbeleid zal het college voor alle aspecten uit de BYPAD-methode aangeven wat het ambitieniveau is. In het Uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Openbare Ruimte (UVP SOR) en het Actieplan Fiets 2020-2022 heeft het college ervoor gekozen om de huidige, beperkt beschikbare middelen voor de fiets vooral in te zetten voor fietsparkeerprojecten en een aantal prioritaire fietsroutes (onderdelen van het fietsnetwerk). Daarnaast is een begin gemaakt met systematische en structurele dataverzameling rond fietsgebruik. De aangekondigde fietsmonitor in Actieplan Fiets is een belangrijke datatool voor de verdere ontwikkeling van het fietsbeleid. De komende jaren wil het college de fietsmonitor verder vormgeven. Met behulp van deze dataverzameling kan beter worden gestuurd en gemonitord op een efficiënte en doelgerichte besteding van de beschikbare middelen voor de fiets. Daarbij wordt nadrukkelijk de link gelegd met het aankomende verkeersveiligheidsbeleid en de prioriteiten voor de fiets die hieruit volgen en met de andere BYPAD-aspecten.

Het uiteindelijke ambitieniveau op alle tien BYPAD-aspecten wordt mede bepaald door de prioriteit voor de fiets in relatie tot andere ambities binnen het fysieke domein, zoals bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie. Hoewel er uiteraard zoveel mogelijk op wordt ingezet om deze opgaven en ambities met elkaar te verbinden zijn beschikbaarheid van middelen en capaciteit hier ook noodzakelijke afwegingen. In het aankomende fietsbeleid zal hier, zoals eerder aangegeven bij aanbeveling 1, expliciet aandacht aan worden besteed.

Naast de bovengenoemde inspanningen van het college, speelt de raad een belangrijke rol bij het prioriteit geven aan de fietser. Zowel bij het vaststellen van de kaders voor het aankomende mobiliteits-, verkeersveiligheids- en fietsbeleid als bij het beschikbaar stellen van de budgetten voor de uitvoering hiervan. Het college neemt nota van de aanbeveling van het RKC om bij specifieke projecten besluiten te nemen ten gunste van het fietsbeleid, zelfs als dit op tegenstand stuit van inwoners of belangengroepen. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van college en raad om op die beslissende momenten vast te houden aan het ambitieniveau. Door deze aanpak zorgen we er samen voor dat de potentie van de fiets in Haarlem optimaal wordt benut.



Tot slot kijken we terug op een open en constructieve samenwerking met de RKC bij dit onderzoek en zijn we blij dat de rapportage goede aanknopingspunten biedt om onze fietsambitie te vertalen naar effectieve maatregelen.

Wij vertrouwen erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,

mr. C.M. Lenstra

drs. J. Wienen

7. Nawoord

De Rekenkamercommissie waardeert de constructieve bestuurlijke reactie van het College van B en W op het concept-rapport. Ook spreken wij graag onze waardering uit voor de prettige ambtelijke samenwerking in dit onderzoek.

Het College onderkent in zijn reactie de behoefte en de noodzaak om de fietsambities van de gemeente te operationaliseren. De vertaalslag naar de praktijk van de stad en de fietsers is naar de mening van de RKC noodzakelijk, omdat zonder operationalisering van alle aspecten van het fietsbeleid de prioritaire positie van de fiets niet kan worden geborgd. Als immers niet duidelijk is wat er moet worden gerealiseerd, kunnen ook budget en capaciteit niet worden beoordeeld en is het niet ondenkbaar dat de kloof tussen ambitie en praktijk blijft voortbestaan.

Het College geeft aan hierover graag in debat te gaan met de raad en stipt daarbij een mogelijk knelpunt aan: de budgettaire ruimte. Duidelijk is inmiddels ook dat in Haarlem de financiële ruimte op dit moment zeer beperkt is. En dat betekent keuzes maken binnen het mobiliteitsbeleid of zelfs gemeentebreed. Het is vanzelfsprekend niet de positie van de RKC om zich hierin te mengen, dat is een afweging voor de raad. De RKC benadrukt slechts dat voor succesvol fietsbeleid, waarmee de afgesproken doelen binnen het gestelde budget en tijd worden gerealiseerd, het van groot belang is dat de ambities concreet worden gemaakt en dat daarvoor toereikende middelen beschikbaar worden gesteld.

RKC onderzoeken hebben door de kwaliteitseisen en de wederhoorprocedures lange doorlooptijden. Dit kan tot gevolg hebben, dat bij beleidsterreinen die volop in beweging zijn de nieuwste ontwikkelingen en het onderzoek in de tijd door elkaar lopen. Met tevredenheid constateren wij nu dat het College met een duidelijke planning bezig is het nieuwe fietsbeleid tot stand te brengen. De RKC zal met interesse volgen hoe één en ander nader vorm zal krijgen.

Bijlage - Rapport TRIDÉE

Evaluatie fietsbeleid Haarlem

definitief

1 mei 2020

Documentbeschrijving

Titel	Evaluatie fietsbeleid Haarlem
Ondertitel	definitief
Aantal pagina's	76
Pulicatienummer	2011
Datum	1 mei 2020
Auteurs	Marjolein de Jong en Karen Oud
Opdrachtgever	Rekenkamercommissie Haarlem
Contactpersoon	Inge Mulders

TRIDÉE – Drievoudig Duurzaam

TRIDÉE draagt duurzaamheid hoog in het vaandel, het is zelfs in onze naam verwerkt: we streven samen met onze opdrachtgever naar drievoudig duurzaam mobiliteitsbeleid.



GROEN

Toekomstgericht mobiliteitsbeleid plaatst duurzame vervoerwijzen centraal. We werken voor een belangrijk deel aan beleidsprojecten die expliciet een toename van groene vervoerwijzen nastreven of faciliteren: stappen, fietsen, openbaar vervoer, deel-auto, elektrisch vervoer. Meestal zijn we met álle vormen van mobiliteit samen bezig, inclusief autoverkeer.



GEDRAGEN

We hebben geleerd hoe belangrijk het is om voor een breed draagvlak te zorgen bij de bevolking en andere betrokken partijen. De behoefte tot participatie groeit en de mogelijkheden nemen evenzeer toe – op de traditionele manier of met slimme online tools. We raden participatie dan ook sterk aan en helpen onze opdrachtgever: we analyseren niet alleen wie invloed heeft, maar stellen een aanpak voor om optimale betrokkenheid en tevredenheid te bereiken.



INTEGRAAL

Mobiliteit is geen doel maar een middel: het dient om ergens te komen. Naar school, het werk, de winkel of naar een vrijetijdsbesteding. Keuzes in mobiliteit kunnen moeilijk zijn en veel geld kosten. Het wordt alleen acceptabel, of zelfs een goede deal, als achterliggende doelen dichterbij gebracht worden. We zoeken naar verbindingen met verschillende beleidsdomeinen en naar gedeelde visies – door brede kennis, analytisch vermogen en een druppel creativiteit.

Inhoudsopgave

Inleiding	1
Aanleiding.....	1
Leeswijzer	1
Deel A – Algemene informatie	2
1 Haarlem vergeleken met andere steden	3
1.1 Modal split fiets	3
1.2 Gebruikersoordeel	5
1.3 Investerings in fiets.....	7
1.4 Conclusie	12
2 Methodiek voor de beoordeling	14
2.1 Achterom en vooruitkijken dicht bij elkaar houden	14
2.2 10 kwaliteitsaspecten als uitgangspunt	14
2.3 Situatie in Haarlem	15
2.4 Zelfevaluatie	16
2.5 Burgerbevragingen en gebruikersenquête	18
Deel B - Beoordeling per kwaliteitsaspect	20
1 Richtinggevende visie op fietsen en vastlegging in documenten	21
1.1 Situatie in Haarlem	21
1.2 Zelfevaluatie	26
1.3 Oordeel gebruikers.....	27
1.4 Conclusie	28
2 Beleid rond nieuwe ontwikkelingen zoals deelfietsen, steps en MaaS	29
2.1 Situatie in Haarlem	29
2.2 Zelfevaluatie	29
2.3 Oordeel gebruikers.....	30
2.4 Conclusie	30
3 Toereikende capaciteit (personeel en budget), interne en externe afstemming	31
3.1 Situatie in Haarlem	31
3.2 Zelfevaluatie	34
3.3 Oordeel gebruikers.....	35
3.4 Conclusie	35
4 Planmatige realisatie van een fietsnetwerk (infrastructuur en veiligheid)	37

4.1	Situatie in Haarlem	37
4.2	Zelfevaluatie	38
4.3	Oordeel gebruikers.....	39
4.4	Conclusie	40
5	Kwaliteitsvolle infrastructuur (aanleg en onderhoud).....	41
5.1	Situatie in Haarlem	41
5.2	Zelfevaluatie	42
5.3	Oordeel gebruikers.....	43
5.4	Conclusie	43
6	Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid (proactief beleid)	44
6.1	Situatie in Haarlem	44
6.2	Zelfevaluatie	44
6.3	Oordeel gebruikers.....	45
6.4	Conclusie	46
7	Fietsparkeren centrum, station en in woonwijken	47
7.1	Situatie in Haarlem	47
7.2	Zelfevaluatie	48
7.3	Oordeel gebruikers.....	48
7.4	Conclusie	49
8	Stimulering van fietsgebruik voor specifieke doelgroepen	50
8.1	Situatie in Haarlem	50
8.2	Zelfevaluatie	50
8.3	Oordeel gebruikers.....	51
8.4	Conclusie	51
9	Omgang met meldingen en gebruikersbehoeften.....	52
9.1	Situatie in Haarlem	52
9.2	Zelfevaluatie	52
9.3	Oordeel gebruikers.....	53
9.4	Conclusie	53
10	SMART doelen en monitoring met bruikbare data.....	54
10.1	Situatie in Haarlem	54
10.2	Zelfevaluatie	57
10.3	Oordeel gebruikers.....	57
10.4	Conclusie	57
	Bijlage – Opmerkingen zelfevaluatie.....	59
	Bijlage – Informatiebronnen	66

Overzicht figuren en tabellen

Figuren

Figuur 1: Kosten per inwoner - F10 steden	11
Figuur 2: Totale kosten - van planning t/m ambitie F10 steden	12
Figuur 3: Spreiding (benodigde) kosten totaal - F10 steden.....	12
Figuur 4: Kwaliteitsniveaus voor beoordeling beleid	16
Figuur 5: Overzicht resultaten zelfevaluatie	17
Figuur 6: Fietsnetwerkkkaart Haarlem - SOR 2040.....	22
Figuur 7: Voorbeeld opgave fiets uit rapport Groeipotentie, 2019 – kaart en actietabel.	24
Figuur 8: Voorbeeld uit de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland 2019	25

Tabellen

Tabel 1: Fietsgebruik in de top 25 gemeenten	3
Tabel 2: Analyse Fietsstad 2018: Haarlem tov 5 steden met een hoog fietsgebruik.....	7
Tabel 3: Overzicht fietsmaatregelen.....	8
Tabel 4: Overzicht gepland 'fiets'budget voor Haarlem	9
Tabel 5: Begroting per jaar voor geplande projecten in F10-steden.....	11
Tabel 6: Overzicht doelstellingen programmabegrotingen	56

Inleiding

Aanleiding

De Rekenkamercommissie Haarlem heeft een onderzoek gevraagd naar het fietsbeleid van de gemeente Haarlem. Fietsen heeft al jaren prioriteit in het bereikbaarheids- en mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem.

De centrale vraag luidt: X jaarfietsbeleid, resultaten en lessen: is het fietsbeleid van de gemeente Haarlem toekomstbestendig?

De rekenkamercommissie focust hierbij op twee vragen:

- Wat is er inmiddels bereikt.
- Anticipeert het huidige beleid voldoende op verwachte ontwikkelingen.

Doel van het onderzoek is de raad inzichten te verschaffen in de resultaten van het fietsbeleid en hieruit lessen te trekken voor de toekomst:

- Is het uitgevoerde beleid effectief en efficiënt?
- Is het huidige en voorgenomen beleid toekomstbestendig?

Leeswijzer

In het eerste deel van het rapport, **deel A**, wordt Haarlem vergeleken met andere Nederlandse steden op basis van de modalsplit, de gebruikersenquête van de Fietsersbond en investeringen in de fiets en lichten we toe hoe we Haarlem beoordelen op basis van 10 kwaliteitsaspecten.

In het tweede deel, **deel B**, wordt per kwaliteitsaspect een overzicht gegeven van de informatie die we hebben verzameld. Aan het eind van elk kwaliteitsaspect geven we een beoordeling.

De informatie uit deel A en B is gebruikt voor het opstellen van de algemene conclusies.

Deel A – Algemene informatie

Dit deel bestaat uit twee onderwerpen:

- a) Een vergelijking van Haarlem met andere Nederlandse steden.
- b) Uitleg van de methodiek die we hebben gebruikt voor de beoordeling van Haarlem op basis van 10 kwaliteitsaspecten

1 Haarlem vergeleken met andere steden

Dit hoofdstuk geeft een algemeen beeld van Haarlem ten opzichte van andere Nederlandse steden op basis van de modalsplit, gebruikersoordeel, en fiets investeringen.

1.1 Modal split fiets

Tabel 1 geeft een beeld van het aandeel fiets in Haarlem ten opzichte van de 25 grootste gemeenten in Nederland. De percentages van **2004-08** zijn **niet één op één** te vergelijken met de percentages van **2012-2015** (zie toelichting onder aan de tabel).

Gemeenten top 25	Inw. 2019	Aandeel fiets 2004-08 in alle verplaatsingen van, naar en in de stad*	Aandeel fiets 2004-08 in alle kortere verplaatsingen (tot 7,5 km) van inw. v/d stad	Aandeel fiets in verplaatsingen van inwoners van Haarlem 2012-15	Nabijheid: gem. afstand (km) tot voorzieningen 2012-15
Amsterdam	867 000	21%	33%	35%	1,0
Rotterdam	648 000	14%	23%	22%	1,0
's-Gravenhage	541 000	18%	25%	25%	0,9
Utrecht	355 000	20%	36%	35%	1,1
Eindhoven	232 000	22%	32%	30%	1,3
Groningen	231 000	30%	46%	44%	1,1
Tilburg	218 000	22%	32%	27%	1,3
Almere	209 000	19%	31%	18%	1,6
Breda	184 000	21%	32%	28%	1,3
Nijmegen	177 000	23%	34%	34%	1,2
Apeldoorn	163 000	27%	38%	33%	1,9
Haarlem	162 000	24%	38%	36%	1,0
Arnhem	160 000	17%	28%	24%	1,4
Enschede	159 000	25%	35%	36%	1,3
Amersfoort	157 000	27%	40%	35%	1,3
Zaanstad	156 000	24%	37%	27%	1,5
Haarlemmermeer	155 000	15%	32%	25%	1,8
Den Bosch	154 000	18%	30%	26%	1,8
Zwolle	128 000	29%	49%	44%	1,6
Zoetermeer	125 000	18%	27%	23%	1,4
Leiden	125 000	31%	45%	41%	1,0
Leeuwarden	123 000	26%	42%	35%	1,6
Maastricht	121 000	20%	28%	27%	1,3
Dordrecht	119 000	21%	30%	27%	1,2
Ede	116 000	24%	35%	33%	2,0
		rood: 14-19%	rood: 23-31%	rood: 18-26%	rood: 1,7-2,0 km
		groen: 26-31%	groen: 41-49%	groen: 36-44%	groen: 0,9-1,2

Bron: Bewerking door CROW-Fietsberaad van Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) van CBS.

* Het betreft alle verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in betreffende stad. Dus aandeel fiets als hoofdvervoerwijze in verplaatsingen naar, van en binnen een stad. Verplaatsingen naar van/naar OV zijn niet meegenomen.

Tabel 1: Fietsgebruik in de top 25 gemeenten

De meest sprekende cijfers over fietsgebruik op gemeentelijke schaal zijn **modalsplit-aandelen** in verplaatsingen: x % van de verplaatsingen (een term die verwijst naar de reis van deur tot deur, van herkomst tot eindbestemming) gaat per fiets. Zulke cijfers zijn voor Haarlem in beperkte mate beschikbaar, afkomstig uit landelijke onderzoeken van het CBS. Het zijn steekproef-onderzoeken met betrouwbaarheidsmarges. Om die marges te beperken zijn in eerder uitgevoerde analyses vaak enkele jaren samengenomen, zodat de aantallen respondenten groter zijn: 2004-2008 en 2012-2015. We hebben deze cijfers gebruikt om de score van Haarlem af te zetten tegen andere grotere steden. Voor onze analyse gaan we uit van de top25 van grootste steden van Nederland in 2019. Haarlem staat daarin op de 12^e plaats. Aardig middenin dus.

Tabel 1 is gebaseerd op een bewerking door CROW-Fietsberaad van Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) van CBS. Het betreft alle verplaatsingen waarbij de fiets als **hoofdvervoerswijze** werd gebruikt naar, van en binnen een stad. Verplaatsingen naar van/naar OV zijn niet meegenomen.

In **2004-08** scoorde Haarlem met 24% fiets in de modalsplit erg gemiddeld tussen de 25 grootste steden. Dat is ook zoals alleen gekeken wordt naar kortere, meer fietsbare verplaatsingen: tot 7.5 km. Dan is het fietsaandeel natuurlijk overal hoger, ook in Haarlem: 38%. Niet slecht en niet goed, maar gemiddeld.

Voor de periode **2012-2015** hebben we CBS-cijfers die net wat anders zijn in het wel en niet meetellen van bepaalde verplaatsingen.

- In 2004-2008 worden alle verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in Haarlem meegeteld.
- In 2012-2015 (zeer waarschijnlijk) alleen verplaatsingen van inwoners van Haarlem. Het inkomende (pendel-)verkeer zit daar dus niet bij.

We mogen de beide tabellen, 2004-08 en 2012-15, dus niet vergelijken, maar we kunnen wel de relatieve positie van Haarlem vergelijken. In 2012-2015 is Haarlem meer dan gemiddeld. De 36% fiets hoort, als we de range aan gescoorde percentages keurig in drie groepen verdelen, van slechter/gemiddeld/beter, net bij de beste scores. Wetend dat *overall* het fietsgebruik tussen 2004 en 2015 zeker wat gestegen is, staat deze lichte verbetering van de relatieve score van Haarlem, bijna zeker voor een duidelijke toename van het fietsgebruik in de stad.

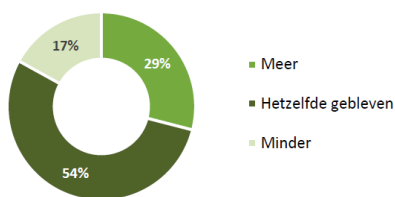
Van belang zijn ook de cijfers over nabijheid: voorzieningen op korte afstand betekent meer fietsbare afstanden en betekent meer fietsgebruik. In de gegevens die CROW hanteert (ook afkomstig van CBS) wordt een gemiddelde berekend voor de afstand die de gemiddelde bewoner naar deze voorzieningen (waarbij steeds de meest nabije wordt gekozen) moet afleggen. Het gaat om: afstand tot huisartsenpraktijk, apotheek, ziekenhuis, grote supermarkt, basisschool, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, 'overige dagelijkse levensmiddelen', voortgezet onderwijs, oprit hoofdverkeersweg, treinstation en als laatste 'belangrijk overstapstation'. Haarlem scoort hierin erg goed, met 1 km gemiddelde afstand. Slechtere scores zijn er bij uitgestrekte gemeenten met relatief veel (grote) kernen of veel uitleg-locaties: Almere, Apeldoorn, Haarlemmermeer, Ede. Deels is dit een resultaat van het gevoerde ruimtelijk beleid. De compactheid van de stad heeft duidelijk invloed op deze score en het is een gegeven dat de uitgangssituatie bepaalt, dat de kansen voor fietsgebruik toont. In Haarlem is het, te midden van deze 25 grootste steden, relatief eenvoudiger om tot een hoog fietsaandeel te komen.

1.2 Gebruikersoordeel

1.2.1 Fietsgebruik op basis van DigiPanel

Van de deelnemers van het DigiPanel die mee hebben gedaan aan de bevraging, geeft 5% aan niet te fietsen en van de 95% die wel fietst geeft 4% aan dat ze dat maar heel af en toe doen. Bijna 60% fietst – vrijwel – dagelijks. En iets meer dan een kwart fietst meerdere keren per week. Het aandeel fietst neemt toe met opleidingsniveau. Ook fietsen vrouwen vaker dan mannen. Op basis van de bevraging van het DigiPanel hebben we geen volledig beeld van het mobiliteitsgedrag waardoor het niet mogelijk is om de modalsplit te bepalen. Het is dus niet mogelijk om de scores te vergelijken met de landelijke modalsplitcijfers zoals die hierboven besproken zijn.

Fietst u meer of minder dan 5 jaar geleden? (n=1647)



Eénderde van de mensen geeft aan dat ze meer zijn gaan fietsen, maar 17% zegt dat het juist minder is geworden. Het is opvallend dat in de categorie tot 34 jaar juist minder wordt gefietst.

Op dit moment geven veel Nederlandse steden aan dat er een flinke toename is van het aantal fietsverplaatsingen (10 tot 20%), vooral in de centrumgebieden, maar ook richting het centrum.

Op basis van de cijfers van het DigiPanel kan alleen geconcludeerd worden dat een groep mensen meer fietst. Dit is op zich een goede ontwikkeling.

1.2.2 Gebruikersenquête Fietsersbond

Als onderdeel van de verkiezing van 'Fietsstad 2018' (Fietsersbond) is een tevredenheidsenquête gebruikt om in kaart te brengen hoe goed een gemeente scoort op de volgende aspecten:

- **8-80:** Een categorie die iets vertelt over hoe het is om in deze gemeente als kwetsbaardere fietser te fietsen, denk hierbij aan 8-jarigen en 80-jarigen.
- **Beleving:** Hoe ervaren fietsers het om in deze gemeente te fietsen? Is het stressvol of ontspannen om hier te fietsen?
- **Onderhoud:** Wordt de infrastructuur ook goed onderhouden? Denk hierbij aan aspecten als afwatering en kuilen in de weg, maar ook aan winteronderhoud en het verwijderen van blad.
- **Netwerk:** Is het fietsnetwerk logisch gekozen, kun je makkelijk je route vinden en rij je niet te veel om?
- **Infrastructuur:** Hoe is de infrastructuur geregeld, ligt er voldoende comfortabele verharding, zijn er voldoende parkeerplekken van voldoende kwaliteit?

Een tweede onderdeel dat mee is genomen bij de verkiezing van Fietsstad, zijn objectieve factoren

- **Omrijdfactor:** Als we ritten plannen vanuit een centraal punt naar punten die hemelsbreed een kilometer verderop liggen, hoeveel moeten we dan meer fietsen dan die ene kilometer? Hoe kleiner die afstand, hoe hoger de score.
- **Stedelijke dichtheid:** Hoe dichter een gemeente bebouwd is, des te meer bestemmingen liggen er op fietsafstand. Omdat het onzin is om een klein dorp te vergelijken met een grote stad geeft deze score aan hoe verstedelijkt een gemeente is vergeleken met gemeenten van vergelijkbare omvang.
- **Rotondes:** Zijn de rotondes binnen de gemeente zo ontworpen dat fietsers op de rotonde voorrang hebben? Sommige gemeenten scoren hier 0 punten omdat ze geen rotondes hebben.

- **50 km/u:** Hoge snelheidsverschillen zorgen voor gevaarlijke situaties. Daarom is het veiliger om langs 50 km/u wegen aparte fietspaden aan te leggen. Deze score geeft aan of gemeenten dit ook doen. Als de fietser de weg nog direct met de auto deelt, dan scoort de gemeente lager.

Tabel 2 geeft een overzicht van de resultaten van de enquête en objectieve factoren (gemarkeerd met een lichtbruine achtergrond).

We hebben de onderwerpen van de enquête en de objectieve factoren zo goed mogelijk toegedeeld aan de 10 kwaliteitsaspecten voor een goed fietsbeleid. Haarlem is vergeleken met vier steden uit de top 25 die het hoogste fietsaandeel hebben, namelijk tussen de 36% en 44% (zie hoofdstuk 1). Daarnaast hebben we Houten als referentie toegevoegd omdat deze gemeente tot Fietsstad 2018 gekozen werd. In 2019 is voor Fietsstad 2020 ook een enquête uitgevoerd, maar de gegevens zijn nog niet bekend.

In mijn gemeente.... Fietsaandeel in 2018	Haarlem (36%)	Houten (fietsstad 2018)	Leiden (41%)	Groning- en (44%)	Enschede (36%)	Zwolle (44%)
1. Richtinggevende visie op fietsen en vastlegging in documenten						
wordt veel voor fietsers gedaan	3,28	4,78	3,67	4,43	4,31	4,55
schrijven de media positief over fietsen	2,85	4,63	3,24	4,28	4,08	4,18
2. Beleid rond nieuwe ontwikkelingen zoals deelfietsen, steps, en MaaS						
/						
3. Toereikende capaciteit (personeel en budget), interne en externe afstemming						
/						
4. Planmatige realisatie van een fietsnetwerk						
omrijden	1	3,4	2,6	2,6	3,4	1,8
stedelijke dichtheid	5	5	5	5	4	4,5
komen fietsers weinig hindernissen tegen	3,24	4,73	3,55	4,16	4,17	4,48
is het centrum met de fiets goed bereikbaar	4,2	4,96	4,42	4,77	4,67	4,73
is snel doorfietsen gemakkelijk	3,15	4,8	3,35	4,05	4,12	4,27
hoef je niet ver om te fietsen	3,94	4,9	4,28	4,65	4,53	4,64
is de bewegwijzering goed geregeld	3,43	4,67	3,68	4,22	4,06	4,34
5. Kwaliteitsvolle infrastructuur - aanleg en onderhoud						
rotondes	5		5	4	5	5
is fietsen ontspannen	3,46	4,8	3,47	4,14	4,13	4,53
zijn verkeerslichten goed afgesteld	2,87	4,68	3,42	4,11	3,98	4,11
komen fietsers en voetgangers niet met elkaar in conflict	3,41	4,54	3,36	3,73	4,03	4,37
zijn fietspaden en -stroken breed genoeg	2,83	4,6	3,03	3,61	3,72	3,97
zijn fietspaden aangenaam glad	2,87	4,48	3,24	3,85	3,76	4,18
worden fietsers bij werkzaamheden soepel omgeleid	2,58	4,3	2,85	3,79	3,57	3,79
zijn fietsroutes goed verlicht	3,6	4,69	3,89	4,07	3,9	4,14
leidt regenwater niet tot grote plassen	3,25	4,64	3,69	4,12	3,95	-
worden fietspaden goed schoongehouden	3,59	4,77	3,73	4,37	4,19	4,45
zijn fietspaden schoon	3,77	4,82	3,96	4,45	4,3	4,63
worden fietspaden goed gestrooid	3,53	4,65	3,72	4,13	4,27	4,31
6. Risico-gestuurde aanpak verkeersveiligheid (pro-actief beleid)						
50 km/u	3,9	3,9	3,3	2,4	3	2,7
voel je je veilig als fietser	3,43	4,82	3,59	4,19	4,11	4,47
voelen jongere en oudere fietsers zich veilig	3,34	4,67	3,36	3,89	3,85	4,24
voelt het fietsen op gemengde wegen prettig	2,47	3,62	2,63	2,8	2,65	3,04
komen fietsers en auto's niet met elkaar in conflict	3,12	4,48	3,04	3,63	3,55	3,99
zijn brommers en scooters niet hinderlijk	2,2	3,67	2,48	2,89	2,85	3,17
wordt opgetreden tegen parkeren op fietsstroken	2,68	4,19	3,06	3,78	3,49	3,82
7. Fietsparkeren centrum, station en in woonwijken						
is fietsdiefstal zeldzaam	2,72	3,27	2,15	2,32	2,38	3,23
zijn voldoende fietsparkeerplekken	2,82	4,18	2,56	3,09	3,97	3,3
8. Stimulering van fietsgebruik voor specifieke doelgroepen						
fietst iedereen	4,51	4,85	4,63	4,72	4,36	4,62
wordt fietsen actief gepromoot	3,09	4,74	3,86	4,47	4,38	4,46

In mijn gemeente....	Haarlem (36%)	Houten (fietsstad 2018)	Leiden (41%)	Groning- en (44%)	Enschede (36%)	Zwolle (44%)
Fietsaandeel in 2018						
9. Omgang met meldingen en gebruikersbehoeften						
/						
10 SMART doelen en monitoring met bruikbare data						
/						
	3,6	4,5	3,8	4	4,1	4,2
<i>Toelichting: de 'objectieve factoren' zijn met een lichte kleur gearceerd en zijn door de Fietzersbond bepaald. De overige scores zijn gebaseerd op de publieksenquête.</i>						

Tabel 2: Analyse Fietsstad 2018: Haarlem tov 5 steden met een hoog fietsgebruik

1.3 Investerings in fiets

In 2018 is door TRIDÉE een inventarisatie gedaan van de fietsbudgetten en wensen van negen F10-steden. Zie het kader voor meer informatie over het F10-netwerk. De steden werd gevraagd naar projecten voor de fiets op de directe planning (komende 3 tot 5 jaar), 'wensen' die qua budget of mankracht buiten de planning vielen, en 'ambitie'-projecten: potentiële projecten met een uitvoeringstermijn van 5 tot 10 jaar die grote fietsknelpunten in de gemeente zouden oplossen, maar waar al helemaal geen geld voor was. We vergelijken de uitkomsten van deze inventarisatie met die van Haarlem.

F10 – Netwerk van ambitieuze fietssteden die gaan voor een 10

[Van de website Tour de Force/F10:](#)

"De F10 is een netwerk van wethouders en ambtenaren van ambitieuze fietssteden. Zij werken samen met het Rijk, vervoerregio's en provincies aan een verdere groei van het fietsgebruik in Nederland. Het cijfer 10 drukt uit dat de steden een ambitieus fietsbeleid voeren: ze gaan voor een rapportcijfer 10. Ze doen dit onder de vlag van de Tour de Force.

De F10 bestaat uit de volgende 17 steden: Amersfoort, Apeldoorn, Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Enschede, Goes, Groningen, 's-Hertogenbosch, Houten, Leiden, Maassluis, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Zwolle. De F10 fungeert als een open netwerk: andere steden kunnen toetreden wanneer ze de inzet van de F10 onderschrijven, zelf een ambitieus fietsbeleid voeren en een actieve bijdrage willen leveren aan de Tour de Force door uitvoering van één of meer pilots."

1.3.1 Budgetten in Haarlem

De budgetten geven inzicht in de mate waarin Haarlem investeert in 'de fiets' en in hoeverre deze investeringen onderdeel zijn van grotere projecten of specifiek voor de fiets. De analyse van budgetten is vooral gebaseerd op gegevens in de beleidsplannen, de meerjarenbegrotingen en informatie die we van werknemers van de gemeente hebben gekregen.

Budgetten specifiek voor de fiets zijn niet eenvoudig te uit beleidsdocumenten te halen. De gemeente zet veel budget in voor integraal beleid, en er wordt veel 'werk met werk' gemaakt.

Er zijn twee groepen budget te herleiden.

- Budgetten fietsparkeren

▫ Uitvoeringsprogramma SOR maatregelen 2020-2025

Het is niet precies duidelijk hoe groot de exploitatiebudgetten fietsparkeren zijn. Wel wordt in de Informatienota Inrichting Deltaplan Fiets 2019 genoemd dat voor investeringen in fietsparkeren deze collegeperiode €5 miljoen is begroot. Deze budgetten zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Onderstaande overzicht geeft een indruk van de fietsparkeermaatregelen die in uitvoering zijn of op stapel staan.

Uitvoering 2019	Gepland	In onderzoek
Belijning stationsgebied	Pilot: 1e 24uur gratis bewoners	Pilot: Pop-up stalling Botermarkt
Campagne 'Parkeren is een vak'	Pilot: Smedestraat open 7-24u	Laad- en losplekken in centrum als fietsparkeren
Pilot fietsstewards	Pilot: Tempelierstraat open tot 24u	Dekschuiten als fietsparkeerplekken
Parkeerhulp stalling Smedestraat	Pilot: Jacobijnestraat zaterdag en zondag open 7-22u	
	Verbeteren vindbaarheid stallingen	
	Pilot: extra diensten in stallingen	
	Vergroten aantal stallingsplekken binnenstad	
	Botermarkt: rekken omgezet in vakken voor kortparkeren	
	Station Haarlem: 24-uurs stalling	

Tabel 3: Overzicht fietsmaatregelen

In de Informatienota Deltaplan Fiets 2019 is het volgende opgenomen over de kosten van fietsmaatregelen die niet met dan fietsparkeren te maken hebben: *"Voor het verbeteren van het fietsnetwerk wordt waar mogelijk werk met werk gecombineerd, gebruik gemaakt van cofinanciering, en dekking gezocht uit het SOR uitvoeringsprogramma 2020-2025. Mocht uit het onderzoek voor het Actieplan Fiets 2020-2022 blijken dat meer middelen nodig zijn, dan zal dit als een besluit aan de commissie voorgelegd worden."*

Vanuit het Uitvoeringsprogramma 2019 en het SOR Uitvoeringsprogramma 2020-2040. SOR zijn de maatregelen gegroepeerd naar a) specifiek voor de fiets, en b) voor ruimtelijke ordening/mobiliteit algemeen zijn, en lonend voor de fiets. Deze budgetten zijn gecontroleerd en waar nodig aangepast door de gemeente. Toch is het mogelijk dat er meer wordt uitgegeven aan de fiets, bijvoorbeeld op gebied van educatie. Ook zijn exploitatiekosten van bijvoorbeeld fietsenstallingen niet systematisch meegenomen.

Gepland - FIETSMaatregelen										
		Project	Gepland	Budget TOTAAL	2020	2021	2022	2023	2024	
<i>Fiets algemeen</i>	UP 2019	Stimulering fietsgebruik	2020	100.000 €	100.000 €					
<i>Fietsnetwerk</i>	UP 2019	actie 39 Snelfietsroute Velsen Haarlem Heemstede	2020-2021	140.000 €	140.000 €					
<i>Fietsnetwerk</i>	UP 2019	actie 40 Fietsverbinding Oostpoort Schalkwijk Hoofddorp (Haarlem-Schiphol)	2020	100.000 €	100.000 €					
<i>Fietsnetwerk</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 5: Aanpak loop- en fietsroutes naar scholen	2020-2025	500.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	
<i>Fietsnetwerk</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 13: Fietsknelpunt Kennemerplein/Schoterweg/Kennemerstraat	2023-2025	3.000.000 €	/			500.000 €	577.000 €	
<i>Fietsnetwerk</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 14: Masterplan Fietsring	2020	70.000 €	70.000 €					
<i>Fietsnetwerk</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 15: Fietsnetwerk maatregelen nav onderzoek Vijfhoek	2020-2021	1.350.000 €	100.000 €	200.000 €	846.000 €			
<i>Fietsparkeren</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 17: Fietsparkeren OV Stationsplein KT	2020	500.000 €	125.000 €					
<i>Fietsparkeren</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 18: Fietsparkeren OV Stationsplein LT (oa kelder)	2020-2024	5.000.000 €	100.000 €	100.000 €	800.000 €	1.500.000 €	2.500.000 €	
<i>Fietsparkeren</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 7: Fietsparkeren binnenstad	2020-2025	3.000.000 €	425.000 €	500.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €		
<i>Fietsparkeren</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 8: Fietsparkeren bij OV Houtplein	2020-2025	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	
<i>Fietsparkeren</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 9: Fietsparkeren OV Spaarnwoude KT	2020-2022	200.000 €	50.000 €	150.000 €				
<i>Fietsparkeren</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 10: Fietsparkeren OV R(egio)net haltes	2020-2025	345.000 €		145.000 €	100.000 €			
TOTAAL				14.455.000 €	1.460.000 €	1.345.000 €	2.996.000 €	3.250.000 €	3.327.000 €	
				€/inwoner	9 €	8 €	19 €	20 €	21 €	

Gepland - maatregelen die ook goed zijn voor de fiets										
		Project	Gepland	Budget	2020	2021	2022	2023	2024	
<i>Ruimte fiets</i>	UP 2019	actie 18 Schoterhoog		175.000 €	175.000 €					
<i>Ruimte fiets</i>	UP 2019	actie 25 Onderdoorgang langzaam verkeer - voorbereidend werk		250.000 €	250.000 €					
<i>Ruimte fiets</i>	UP 2019	actie 31 Europaweg (stadsboulevard)	2019	150.000 €	150.000 €					
<i>Ruimte fiets</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 6: Masterplan stadsstraten	2020	30.000 €	30.000 €					
<i>Ruimte fiets</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 19: Plan van Aanpak herstructurering Rijksstraatweg	2020	40.000 €	40.000 €					
<i>Ruimte fiets</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 20: Onderzoek (H)OV knooppunt Buitenrust/Zuid-Oost - exploitatie	2020	60.000 €	60.000 €					
<i>Ruimte fiets</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 20: Onderzoek (H)OV knooppunt Buitenrust/Zuid-Oost -	2019-2024	5.000.000 €	100.000 €	100.000 €	800.000 €	1.500.000 €	2.500.000 €	
<i>Ruimte fiets</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 21: Lobby Velserversverbinding (met Velsen)	2019-2023	25.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	
<i>Ruimte fiets</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 22: Onderzoek oplossing zuidelijke ringtracé	2020	30.000 €	30.000 €					
<i>Ruimte fiets</i>	SOR UVP 2020-2040	Maatregel 24: Herstructurering Kennedylaan, Belgiëlaan, F. van Adrichemlaan	2020-2023	3.000.000 €	20.000 €	70.000 €	1.410.000 €	1.500.000 €		
TOTAAL				8.760.000 €	860.000 €	175.000 €	2.215.000 €	3.005.000 €	2.505.000 €	

Tabel 4: Overzicht gepland 'fiets'budget voor Haarlem

De gemeente Haarlem heeft momenteel specifiek voor de fiets €1.360.000,- aan projecten op de planning staan. Hiervan is 7% voorzien voor stimulering van de fiets, 35% voor de verbetering van het fietsnetwerk en 58% voor fietsparkeren. Voor de komende vier jaren is bijna €11 miljoen begroot voor fietsmaatregelen. Het aandeel voor fietsparkeren neemt dan toe tot 77% van het geraamd budget.

Voor mobiliteit/openbare ruimte, waar de fiets dus ook van mee profiteert, heeft de gemeente dit jaar voor €860.000 aan projecten in de planning of in uitvoering. Voor de komende vier jaren is dit nog eens bijna €8 miljoen. Deze projecten dragen bij aan meer ruimte voor de fiets, bijvoorbeeld door aanleg van betere fietsvoorzieningen, maar het is niet mogelijk om aan te geven om welk budgetaandeel het gaat.

Voor drie fietsprojecten is een cofinanciering door de provincie voorzien van €477.000 voor de periode 2020-2024. In het SOR Uitvoeringsprogramma 2020-2024 is aangegeven dat voor verschillende (fiets)projecten cofinanciering door de provincie, het Rijk, of ProRail of Zuid-Kennemerland mogelijk is, maar er worden nog geen bedragen genoemd.

Omdat in de gemeente Haarlem het budget voor de fiets gedeeltelijk in algemener budget zit 'verstopt', is het lastig om aan te geven wat het 'fietsbudget' is. Voor de periode 2020-2024 is er gemiddeld €2,5 miljoen voorzien voor fietsprojecten en nog eens gemiddeld €1,7 miljoen aan projecten die positief zijn voor de fiets. In 2017 werd in een stand-van-zakenbrief een inschatting gemaakt van het benodigde fietsbudget. De uitgaven werden toen geschat op 4 à 6 miljoen euro per jaar. De huidige geplande budgetten liggen in eenzelfde ordegrootte - afhankelijk van de wijze waarop de voor fiets positieve projecten worden meegenomen.

Gebaseerd op de budgetten voor fietsmaatregelen, komen de investeringen voor de periode 2020-2024 neer op gemiddeld €15 per jaar per inwoner. Voor de ruimtelijke maatregelen met een positief fietseffect ligt dit op gemiddeld €11 per jaar per inwoner.

1.3.2 Budgetten in F10 steden

Planning

Het onderzoek naar de uitgaven in de F10 steden wees uit dat steden gemiddeld €6 miljoen tot €82 miljoen, met een gemiddelde van €31 miljoen (voor meerdere jaren) in de planning hebben staan aan projecten specifiek voor de fiets. Per inwoner komt dit neer op €14,- tot €339,- (voor meerdere jaren). De samenvatting van het onderzoek is via de volgende link te vinden: [Een schaalsprong in fietsgebruik: Ambities en kosten 2020-2027 \(TRIDÉE voor Tour de Force/F10, 2019\)](#).

Veel gemeenten hebben – zoals dit onderzoek laat zien – dus een (flink) budget specifiek voor de fiets gereserveerd. Dit helpt gemeenten om richting en uiting te geven aan het fietsbeleid, en fietsambities waar te maken. Effecten van doelstellingen voor de fiets kunnen beter inzichtelijk gemaakt worden. Als maatregelen voor de fiets verstopt zitten in bredere aanpak – bijvoorbeeld in herinrichtingen – dan is er een grotere kans dat het belang voor de fiets ondersneeuwt.

Opvallend is ook dat de meeste steden het grootste deel van hun begroting besteden aan infrastructuur, zie Tabel 5. Parkeren is een kleiner deel van de begroting. In Haarlem is dit niet het geval: de gemeente heeft nu het grootste deel van de begroting gereserveerd voor fietsparkeren.

	Infrastructuur	Parkeren	Overig	Totaal	per inwoner
	Miljoen €	Miljoen €	Miljoen €	Miljoen €	€
Stad A	4,1	5,5	0,2	9,9	€43,-
Stad B	7,3	6,7	0,03	14,0	€65,-
Stad C	7,6	2,9		10,5	€85,-
Stad D	2,7	2,3	0,01	3,0	€19,-
Stad E	26,9	0,5		27,3	€51,-
Stad F	0,9	0,1	0,2	1,2	€10,-
Stad G	2,7	0,5		3,2	€21,-
Stad H	2,6	0,4		3,0	€19,-
Stad I	1,4	0,4		1,8	€3,-
Gemiddelde per inwoner					€35,-

Tabel 5: Begroting per jaar voor geplande projecten in F10-steden



Figuur 1: Kosten per inwoner - F10 steden

Wens

De F10-steden hebben een lijst van 'wens'-projecten van €0 tot €77 miljoen, met een gemiddelde van €24 miljoen. De gemeente Haarlem heeft momenteel geen projecten omschreven die net buiten de begroting vallen qua budget of mankracht.

Ambitie

De meeste gemeenten uit het F10-onderzoek hebben een ambitie uitgesproken om meerdere grootschalige knelpunten voor de fiets op te lossen en ontbrekende schakels op te vullen. De ambitie reikt van €15 tot €151 miljoen, met een gemiddelde van €58 miljoen aan projecten. De gemeente Haarlem heeft momenteel geen ambitie-projecten voor de fiets omschreven.



Figuur 2: Totale kosten - van planning t/m ambitie F10 steden



Figuur 3: Spreiding (benodigde) kosten totaal - F10 steden

1.4 Conclusie

Modalsplit

Haarlem scoort ten opzichte van andere grote steden best goed in zowel 2004-2008 als 20012-2015 en er is eerder een stijgende lijn dan een dalende te zien, ook relatief ten opzichte van die andere steden. De vraag is wel: is deze verbetering van de fiets-positie na 2015 verder voortgezet?

DigiPanel 2019

Haarlem scoort met een aandeel van 36% fietsverplaatsingen (in 2012-2015) best goed ten opzichte van andere grote steden. In de periode van 2004-2008 tot 20012-2015 is er eerder een stijgende lijn dan een dalende te zien, ook relatief ten opzichte van die andere steden. Ook uit de bevraging van het DigiPanel laat zien dat Haarlemmers fietsen, hoewel er op basis van deze bevraging geen modalsplit cijfers bekend zijn.

Op dit moment zien verschillende Nederlandse steden een erg grote fietsgroei, die vaak samenhangt met grote verbeteringen op verschillende vlakken. De vraag is daarom zeker of deze verbetering van de fiets-positie na 2015 verder voortgezet en hoe kan Haarlem.

Fietzersbondenquête 'Fietsstad 2018'

Allereerst valt op dat Haarlem met een totale score van 3,6 lager scoort dan de andere gemeenten binnen deze vergelijking. De score ligt zelfs iets onder het landelijke gemiddelde van 3,7. Haarlem is een middenmoter met een score van 3,6 en komt daarmee niet eens in de top 100. Ondanks deze score heeft Haarlem toch een mooi aandeel fiets, zeker als dit vergeleken wordt met de top 25 gemeenten van Nederland. Van de beoordeelde onderwerpen is met name op het gebied van de kwaliteitsvolle infrastructuur, verkeersveiligheid en fietsparkeren is winst te halen.

In deel B, bij de beoordeling per kwaliteitsaspect, gaan we dieper in op de resultaten van de deelaspecten.

Investeren in de fiets

Omdat een gedeelte van de fietsinvesteringen verstopt zit in grotere ruimtelijke projecten en 'werk-met-werk' ook een belangrijk principe is, zijn de werkelijke fietsinvesteringen waarschijnlijk hoger. Aan de andere kant, ook andere steden hebben integrale projecten en combineren werkzaamheden en het is de vraag in hoeverre het aandeel fiets steeds is toegewezen aan 'fietsbudgetten'.

Als we Haarlem op basis van herkenbare fietsprojecten vergelijken met de F10 steden, dan ligt het Haarlemse gemiddelde budget van €15 per jaar per inwoner lager dan het gemiddelde van €35 in de F10 steden. Als ook de budgetten voor ruimtelijke maatregelen met een positief fietseffect worden meegenomen, dan ligt het Haarlemse gemiddelde op €26 per jaar per inwoner.

Het is opvallend dat twee-derde van het budget voor de periode 2020-2024 is gereserveerd voor fietsparkeren. Vergeleken met de F10 steden is dit een hoog aandeel, hoewel er in het onderzoek ook twee steden waren met substantiële fietsparkeerinvesteringen.

Een specifiek fietsbudget zou de gemeente kunnen helpen om meer richting te geven aan het fietsbeleid en ambitieuzere opgaven en maatregelen op te stellen. Effecten van fietsdoelstellingen kunnen makkelijker inzichtelijk gemaakt worden, waardoor het beleid ook van tijd tot tijd getoetst kan worden. Bovendien is het voor zowel medewerkers als samenwerkende organisaties – duidelijker welke richting de gemeente op wil.

2 Methodiek voor de beoordeling

2.1 Achterom en vooruitkijken dicht bij elkaar houden

Voor de evaluatie hebben we een aanpak gekozen waarbij we achteromkijken en vooruitkijken dicht bij elkaar houden. Uiteindelijk gaat het erom lessen te trekken waarmee het fietsbeleid in Haarlem een stap verder komt. Toekomstgerichtheid staat daarbij centraal.

Voor het evalueren van fietsbeleid is geen standaard methodiek beschikbaar die leidt tot eenvoudige metingen en heldere conclusies. Met dezelfde data op tafel zijn vaak tegenstrijdige redeneringen op te bouwen, die even plausibel lijken. Daarnaast is het belangrijk om te realiseren dat de conclusies uit een terugkijkende evaluatie niet altijd eenvoudig naar de toekomst zijn te vertalen.

We hebben ervoor gekozen om de evaluatie op te bouwen rondom 10 thema's die relevant zijn voor fietsbeleid in Nederland en die ook internationaal worden gehanteerd. Als uitgangspunt voor de evaluatie nemen we de internationaal ontwikkelde en in veel landen toegepaste Bicycle Policy Audit (BYPAD). We hebben de methodiek aangepast aan de Nederlandse situatie en rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen in fietsbeleid. Recente onderwerpen zoals risicogestuurde aanpak verkeersveiligheidsbeleid, MaaS (Mobility as a Service) en deelfietsen zijn expliciet opgenomen.

2.2 10 kwaliteitsaspecten als uitgangspunt

Voor de evaluatie hebben we de volgende 10 kwaliteitsaspecten gehanteerd:

1. Richtinggevende visie op fietsen in Haarlem en vastlegging in documenten
2. Beleid rond nieuwe ontwikkelingen zoals deelfietsen, steps, MaaS
3. Toereikende capaciteit (personeel en budget) en interne en externe afstemming
4. Planmatige realisatie van een fietsnetwerk (infrastructuur en veiligheid)
5. Kwaliteitsvolle infrastructuur (aanleg en onderhoud)
6. Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid (proactief beleid)
7. Fietsparkeren centrum, station en in woonwijken
8. Stimulering van fietsgebruik voor specifieke doelgroepen
9. Omgang met meldingen en gebruikersbehoeften
10. SMART doelen en monitoring met bruikbare data

In dit deel beoordelen we het fietsbeleid van Haarlem per kwaliteitsaspect. Hierbij wordt steeds hetzelfde stramien gebruikt:

1. Situatie in Haarlem: korte schets van de situatie aan de hand van gesprekken en bestudering van (beleids)documenten.
2. Zelfevaluatie: oordeel over de positie van Haarlem op basis van de consensusbijeenkomst.
3. Oordeel gebruikers: beschrijving van de ervaring van gebruikers op basis van de burgerbevraging via het DigiPanel en de gebruikersenquête van de Fietzersbond.
4. Conclusie: per kwaliteitsaspect geven we aan wat de sterkte en de zwaktes zijn.

In de volgende paragrafen lichten we kort toe hoe we te werk zijn gegaan.

2.3 Situatie in Haarlem

Gesprekken met stakeholders

Om inzicht te krijgen in de situatie in Haarlem hebben we gesprekken gevoerd met de volgende partijen:

- *Werknemers van de gemeente Haarlem* die direct te maken hebben of hadden met fiets.
- *Publiek-private spelers* die direct te maken hebben met fietsbeleid.
- *Regionale organisaties* waarmee Haarlem samenwerkt en die een link hebben met fietsbeleid.
- *Vertegenwoordigers van wijkraden*. De wijkraden zijn random gekozen.
- *Gebruikersvertegenwoordigers* die direct te maken hebben met fietsbeleid

Van alle gesprekken zijn verslagen gemaakt die zijn goedgekeurd.

Informatie op basis van relevante (beleids)documenten

Daarnaast hebben we relevante (beleids)documenten bestudeerd om inzicht te krijgen in de wijze waarop het Haarlemse fietsbeleid is opgebouwd en aan welke onderdelen aandacht wordt besteed. We zijn gestart met het fietsbeleidsplan Haarlem fietst! van 1996 en de eerste opzet voor het Deltaplan fiets van 2019 is het laatste document dat we in de beoordeling hebben meegenomen.

Het verzamelen van documenten die inzicht geven in het fietsbeleid van Haarlem heeft de nodige inspanning gekost omdat Haarlem zelf dit niet als één overzichtelijk pakket kon leveren. De informatie die we hebben gebruikt (zie bijlage), is op verschillende manieren verzameld en het is goed mogelijk dat er documenten ontbreken. Tegelijkertijd gaan we ervan uit dat we op basis van de documenten die we hebben gebruikt, wel een goed beeld gekregen hebben van de situatie in Haarlem.

De gebruikte informatie is op verschillende manieren verzameld:

- De Fietzersbond Haarlem heeft voor deze evaluatie waardevolle documenten beschikbaar gesteld uit haar eigen archief van documenten rond fietsbeleid in Haarlem, waaronder oude documenten zoals Haarlem fietst! van 1997 en moties, evaluaties en adviezen.
- De gemeente Haarlem heeft een aantal documenten beschikbaar gesteld, vooral rond fietsparkeren. Dit varieert van telgegevens van fietsparkeren tot een inventarisatie van de kwaliteit van buurtstallingen.
- Via de website van de gemeente Haarlem hebben we documenten gevonden zoals het coalitieprogramma, programmabegrotingen, verslagen van raadsvergaderingen en overzichten van moties.
- We hebben nationale bronnen van informatie geraadpleegd zoals het CBS, fietsberaad.nl en fietzersbond.nl.
- Gerichte zoekacties op internet om documenten te raadplegen die werden genoemd in gesprekken zoals de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. Daarnaast hebben we ook op trefwoorden gezocht om nog aanvullende informatie te verzamelen.

Het feit dat het ons tijd en moeite kost om informatie te verzamelen die relevant is voor het fietsbeleid in Haarlem en de onderlinge samenhang van deze informatie te beoordelen, geeft aan dat dit een aandachtspunt is binnen het fietsbeleid van Haarlem.

2.4 Zelfevaluatie

Individuele zelfevaluatie

De (zelf)evaluatie voor Haarlem is gebaseerd op de BYPAD-methodiek: Bicycle Policy Audit die al in meer dan 21 landen en 100 steden en gemeenten werd toegepast (zie ook www.bypad.org). De zelfevaluatie is door verschillende actoren onafhankelijk van elkaar ingevuld. Aan de hand van de verschillende oordelen per vraag is tijdens de consensusbijeenkomst waar Haarlem op dit moment staat als het gaat om fietsbeleid.

Voor elk van de tien kwaliteitsaspecten wordt een aantal vragen gesteld. Per vraag konden de deelnemers aan de zelfevaluatie het niveau kiezen dat het beste overeenkomt met hoe volgens hen in Haarlem met het onderwerp wordt omgegaan:

Niveau 0: 'geen' = er is geen omgang met dit onderwerp

Niveau 1: 'ad hoc' = brandjes blussen

Niveau 2: 'geïsoleerd' = belangenbehartiging

Niveau 3: 'systematisch' = logisch onderdeel van het mobiliteitsbeleid

Niveau 4: 'geïntegreerd' = speerpunt van het gemeentelijke beleid

Daarnaast bestond er de mogelijkheid om een korte uitleg te geven bij het oordeel.

Referentie aan de hand van voorbeelden in Nederland

Voor alle tien kwaliteitsaspecten hebben we voorbeelden van beleid geordend volgens 4 kwaliteitsniveaus: ad hoc, geïsoleerd, systematisch en geïntegreerd (zie Figuur 4).

Daarnaast is het steeds mogelijk dat er niks wordt gedaan en dat geen van de vier kwaliteitsniveaus van toepassing is.



Figuur 4: Kwaliteitsniveaus voor beoordeling beleid

De voorbeelden zijn gebaseerd op de vragenlijsten die worden gebruikt bij BYPAD-evaluaties en op basis van onze ervaring met fietsbeleid in Nederland toegespitst op de actuele Nederlandse situatie. De voorbeelden worden steeds volgens een vast stramien getoond en vormen daarmee ook 'de meetlat' voor de zelfevaluatie (zie paragraaf 2.4). In de bespreking van het beleid van Haarlem per kwaliteitsaspect wordt steeds het overzicht van voorbeelden getoond inclusief het niveau waarop Haarlem zichzelf op dit moment ziet.

Consensusbijeenkomst

Er is een consensusbijeenkomst gehouden met afgevaardigden van de gemeente Haarlem (strategisch beleid, beleidsontwikkeling en beleidsuitvoering) de politie Haarlem, de Fietzersbond Haarlem en Fietsstad Haarlem. Voorafgaand aan de consensusbijeenkomst, hebben de deelnemers een zelfevaluatie ingevuld.

Daarnaast waren Inge Mulders van de rekenkamercommissie en Marjolein de Jong en Karen Oud van het studie bureau TRIDÉE aanwezig.

Overzicht van resultaten zelfevaluatie

Onderstaand overzicht toont de beoordeling van het fietsbeleid Haarlem op basis van de individuele zelfevaluaties (de smileys) en het eindoordeel op basis van de discussie in de consensusbijeenkomst in de rechterkolom. In Deel B gaan we per kwaliteitsaspect dieper in op de resultaten van de zelfevaluatie.

	niks	1 - ad hoc	2 - geïsoleerd	3 - systematisch	4 - geïntegreerd	oordeel consensusbijeenkomst
1 Richtinggevende visie op fietsen en vastlegging in documenten						
1.1 Wat is de inhoud van het lokale fietsbeleid	☹️☹️	☹️☹️	☹️☹️	☺️		
1.2 Welke invloed hebben sleutelfiguren (ambtenaren, politici) binnen het beslissingsproces van fietsbeleid?		☹️☹️	☹️☹️	☺️☺️		
1.3 Hoe wordt de realisatie van de maatregelen in het (fiets)beleidsplan gewaarborgd?	☹️	☹️	☹️☹️☹️☹️			
2 Beleid rond nieuwe ontwikkelingen zoals deelfietsen, steps, en MaaS						
2.1 Hoe wordt omgegaan met nieuwe mobiliteitsontwikkelingen?		☹️☹️☹️☹️☹️		☺️		
3 Toereikende capaciteit (personeel en budget), interne en externe afstemming						
3.1 Door wie wordt het fietsbeleid voorbereid en uitgevoerd?		☹️☹️	☹️☹️☹️☹️			
3.2 Hoe wordt omgegaan met vakken en vaardigheden van het personeel?	☹️☹️	☹️☹️	☹️☹️☹️☹️			
3.3 Hoe wordt de financiering van het fietsbeleid gewaarborgd?	☹️☹️	☹️	☹️☹️☹️☹️			
3.4 Hoe wordt samengewerkt met externe organisaties? (Buurgemeentes, samenwerkingsverbanden, OV bedrijven, ...)		☹️☹️	☹️☹️☹️☹️	☺️		
4 Planmatige realisatie van een fietsnetwerk						
4.1 Hoe uitgebreid is het fietsroutenetwerk en wat is het kwaliteitsniveau?		☹️☹️	☹️☹️☹️☹️			
5 Kwaliteitsvolle infrastructuur - aanleg en onderhoud						
5.1 Hoe wordt er omgegaan met infrastructuur voor fietsers?		☹️☹️☹️☹️	☹️☹️			
5.2 Op welke manier wordt het onderhoud van de fietsinfrastructuur georganiseerd?		☹️	☹️☹️☹️☹️			
6 Risico-gestuurde aanpak verkeersveiligheid (pro-actief beleid)						
6.1 Wat wordt er gedaan om de veiligheid van de fietsers te verhogen?	☹️☹️	☹️☹️☹️		☺️		
6.2 Welke rol speelt de politie op het vlak van fietsbeleid?	☹️☹️	☹️☹️☹️	☹️			
7 Fietsparkeren centrum, station en in woonwijken						
7.1 Wat wordt er gedaan om fietsparkeermogelijkheden te verbeteren en fietsdiefstal tegen te gaan?			☹️☹️☹️	☺️☺️		
8 Stimulering van fietsgebruik voor specifieke doelgroepen						
8.1 Hoe worden de inwoners geïnformeerd en hoe wordt er gecommuniceerd rond fietsbeleid?		☹️☹️	☹️☹️☹️☹️	☺️☺️		
8.2 Welke initiatieven worden genomen om fietsgebruik bij specifieke doelgroepen te stimuleren?			☹️☹️☹️☹️☹️	☺️		
8.3 Wat wordt er ondernomen om fietsgebruik naar het werk te stimuleren?	☹️☹️		☹️☹️			
8.4 Wat wordt er gedaan om fietsen naar school te promoten?	☹️☹️	☹️☹️☹️	☹️			
9 Omgang met meldingen en gebruikersbehoeften						
9.1 Op welke manier gaat de gemeente de gebruikersbehoeften na?		☹️☹️☹️	☹️	☺️		
9.2 Welke mogelijkheden hebben fietsers om actief deel te nemen in het beslissingsproces?	☹️		☹️☹️	☺️		
10 SMART doelen en monitoring met bruikbare data						
10.1 Op welke manier wordt fietsbeleid geëvalueerd?	☹️☹️☹️☹️		☹️		☺️	

Figuur 5: Overzicht resultaten zelfevaluatie

2.5 Burgerbevragingen en gebruikersenquête

Burgerbevraging

Om erachter te komen hoe de inwoners het fietsen in Haarlem beleven en wat ze zouden willen verbeteren, heeft de rekenkamercommissie een bevraging uitgezet via het DigiPanel van de gemeente Haarlem. Deze bevraging biedt inzicht in de beleving van fietsvoorzieningen (stallingen, paden etc.), fietsroutes, veiligheid, fietsgebruik (ontwikkelingen) en optreden/rol van de gemeente Haarlem.

Het onderzoek is uitgezet onder alle circa 3.000 panelleden van het DigiPanel van. De leden zijn via een e-mail uitgenodigd om online de vragenlijst in te vullen. Er is na een week een herinnering uitgestuurd naar de panelleden die nog niet hadden meegedaan aan het onderzoek.

Het DigiPanel wordt jaarlijks representatief gehouden met een gerichte werving onder de Haarlemse bevolking van 18 jaar en ouder. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat alle stadsdelen naar rato zijn vertegenwoordigd, maar ook dat qua geslacht en leeftijd er voldoende spreiding is. Toch blijven bepaalde groepen ondervertegenwoordigd in het panel; voornamelijk inwoners van 18 tot 34 jaar. Daarnaast telt het panel relatief veel hoger opgeleiden.

Het invullen van de vragenlijst kon van 10 december 2019 tot en met 6 januari 2020. In totaal hebben 1.727 panelleden de vragenlijst volledig ingevuld. Dit levert een responspercentage op van 57%.

De samenvatting (zie onderstaande kader) geeft de belangrijkste resultaten weer. Per kwaliteitsaspect gaan we dieper in op de resultaten van deze burgerbevraging.

Bron: Samenvatting 'Hoe beleven inwoners fietsen in Haarlem? Onderzoeksrapport 2020

Bijna alle Haarlemmers fietsen, meer dan de helft doet dit dagelijks

Nagenoeg alle Haarlemmers (95%) geven aan een fiets te gebruiken. Bijna zes op de tien mensen die fietsen, doen dit op (vrijwel) dagelijkse basis. Iets meer dan een kwart van de fietsers zit meerdere keren per week op de fiets en één op de tien fietsers meerdere keren per maand. Een enkeling (4%) gebruikt een paar keer per jaar de fiets.

Inwoners uit Haarlem gebruiken fiets vooral voor winkelen en in vrije tijd

Haarlemmers gebruiken de fiets het meest voor het winkelen (88%) of wanneer zij afspreken met vrienden of familie (85%). Zes op de tien Haarlemmers fietsen recreatief. Iets minder dan de helft van de Haarlemmers gebruikt de fiets als woon-werk verkeer. Zij leggen gemiddeld 5,6 km af voor hun reis naar werk of school (voor een enkele reis).

Snelheid t.o.v. auto/ov, parkeerproblemen en vaker fietsen als sport/recreatie voornaamste redenen om meer te fietsen

Bijna drie op de tien Haarlemmers fietsen tegenwoordig meer dan dat zij vijf jaar geleden deden. Zij zijn om diverse redenen meer gaan fietsen. Zo geven vier op de tien Haarlemmers (die meer fietsen) aan dat de fiets een sneller vervoersmiddel is dan de auto of het OV. Ook zijn de parkeerproblemen in de stad voor één op de drie inwoners reden om meer te gaan fietsen. Ook is één op de drie inwoners meer gaan fietsen voor sport of recreatie.

Wat verder opvalt is dat verbeterde voorzieningen in Haarlem (zoals fietsstallingen, routes of de veiligheid op de weg) niet per se redenen zijn dat inwoners meer zijn gaan fietsen.

Ouderdom of andere werk/schoolsituatie voornaamste redenen om minder te fietsen

Twee op de tien inwoners uit Haarlem zijn in de afgelopen jaren juist minder gaan fietsen. Bijna vier op de tien Haarlemmers (die minder zijn gaan fietsen) doen dit omdat het niet meer nodig is voor werk of school/studie. Twee op de tien Haarlemmers fietsen minder dan vijf jaar geleden omdat ze sneller met de auto op bestemming zijn.

Ouderdom/leeftijd en/of een slechtere gezondheid wordt ook vaak genoemd als reden dat Haarlemmers minder zijn gaan fietsen. Verslechterde voorzieningen zoals veiligheid op de weg, parkeerproblemen met de fiets of slechte routes zijn niet direct voor veel Haarlemmers redenen geweest om minder te gaan fietsen.

Haarlemmers geven een voldoende voor het fietsen in het algemeen

Het fietsen in Haarlem scoort als gemiddeld cijfer een voldoende (6,7). Fietsers zijn het meest tevreden over doorlopende routes, onderhoud paden en breedte paden. De helft van de fietsers vindt namelijk dat er voldoende doorlopende fietsroutes zijn in Haarlem. Vier op de tien fietsers vinden dat de paden en stroken goed onderhouden zijn en een bijna even grote groep vindt dat de paden en stroken voldoende breed zijn.

Kansen voor verbetering bij doorstroming routes, delen van routes met snelle fietsers en aantal fiets-parkeerplekken in het centrum

Fietsers zijn over het algemeen iets minder tevreden over het kunnen doorfietsen zonder oponthoud, het samen gebruiken van de fietsroutes door gewone fietsers en snelle fietsers en het aantal parkeerplekken in het centrum. Deze drie aspecten hebben ook alle drie een sterke impact op de totale tevredenheid over fietsen in Haarlem. Er liggen dus kansen voor de gemeente om deze aspecten te verbeteren.

Fietsers waarderen verschillende ideeën van gemeente om fietsen te stimuleren en parkeerproblemen op te lossen

Driekwart van de fietsers is het ermee eens dat de gemeente een deel van de opbrengst van parkeervergunningen mag gebruiken om fietsen te stimuleren. Ook vinden zes op de tien fietsers dat de gemeente, bij ruimtegebrek, een fietsenrek op een autoparkeerplek mag plaatsen. De helft van de fietsers vindt het een goed idee dat in het centrum fietsen alleen in een stalling, rek of vak geparkeerd mogen worden.

Enquête Fietsersbond

Als onderdeel van de verkiezing van 'Fietsstad 2018' van de Fietsersbond kon een enquête worden ingevuld op de website van de Fietsersbond. Deze tevredendheids-enquête beoordeelt een gemeente op verschillende aspecten die relevant zijn voor het fietsbeleid. De enquête kon door iedereen worden ingevuld, maar het is aannemelijk dat hij vooral is ingevuld door mensen die het fietsen een warm hart toedragen. Daarbij is het ook mogelijk dat er een oververtegenwoordiging is van leden van de Fietsersbond.

De resultaten van de Fietsersbond-enquête bieden de mogelijkheid om Haarlem te vergelijken met ander gemeenten (zie paragraaf 1.2.2.). Daarnaast gaan we per kwaliteitsaspect dieper in op de resultaten van de Fietsersbond-enquête.

Deel B - Beoordeling per kwaliteitsaspect

In dit deel vatten we de informatie samen per kwaliteitsaspect. Hierbij wordt steeds hetzelfde stramien gebruikt:

1. Situatie in Haarlem: korte schets van de situatie aan de hand van gesprekken en bestudering van (beleids)documenten.
2. Zelfevaluatie: oordeel over de positie van Haarlem op basis van de individuele oordelen (rechterkolom) en de consensusbijeenkomst (kolom met de voorbeelden).
3. Oordeel gebruikers: beschrijving van de ervaring van gebruikers op basis van de burgerbevraging via het DigiPanel en de gebruikersenquête van de Fietzersbond.
4. Conclusie: per kwaliteitsaspect geven we aan wat de sterkte en de zwaktes zijn.

1 Richtinggevende visie op fietsen en vastlegging in documenten

1.1 Situatie in Haarlem

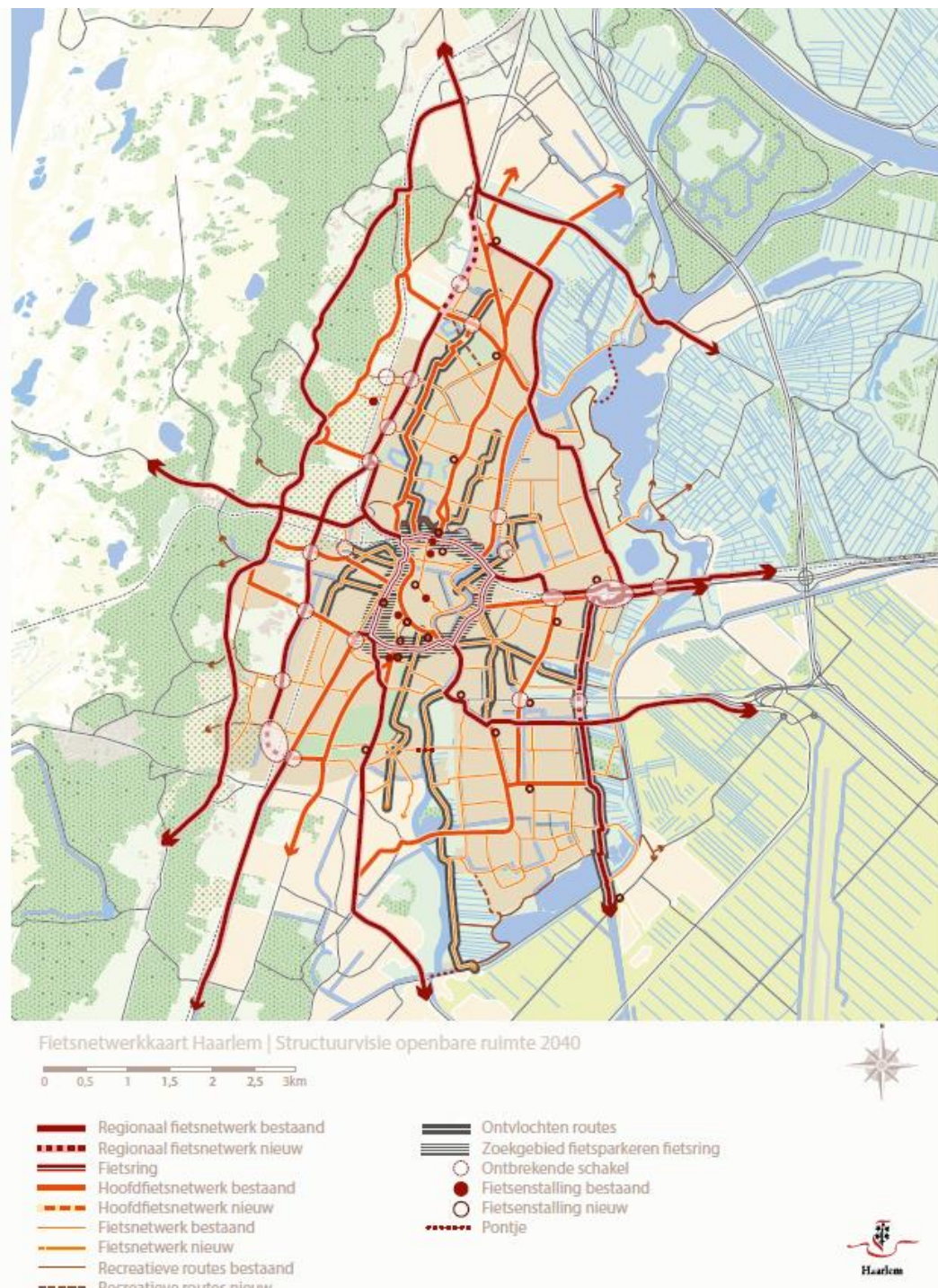
Doorheen de tijd is een interessante verschuiving te zien van 'de fiets' in beleidsplannen. We baseren ons op informatie

Haarlem Fietst! uit 1997 is een echt fietsbeleidsplan zoals dat in die tijd als uitwerking van het Nationale Masterplan Fiets van 1991 vaak werd gemaakt. In feite is het een geïsoleerd plan waarmee gericht aandacht gevraagd kan worden voor het thema. Hierdoor heeft het plan ook een emanciperend effect. De nota is vooral gericht op het realiseren van meer en veiligere mogelijkheden om te fietsen en de fiets te parkeren en heeft 5 speerpunten: 1) overstap van auto naar fiets stimuleren door infrastructuur, 2) overstap van auto naar fiets+openbaar vervoer stimuleren door goede stallingsfaciliteiten te bieden, 3) verkeersveiligheid bevorderen door infrastructuur, educatie en aanpassingen aan vervoersmiddelen, 4) diefstal van fietsen voorkomen, onder andere door uitbreiding van het aantal bewaakte stallingen, 5) fietsgebruik promoten bij een zo breed mogelijk publiek. Om ervoor te zorgen dat fiets voldoende onder de aandacht komt, wordt het aanstellen van een 'fietsmanager' voorgesteld.

De volgende stap is het opnemen van de fiets als een volwaardige modaliteit in het *Haarlems Verkeer- en Vervoersplan (HVVP) van 2002*. Ook dit is gangbaar in andere Nederlandse steden. De fiets is een onlosmakelijk onderdeel van het verkeer- en vervoerssysteem en er hoeft niet meer 'gevochten' te worden voor het volwaardig meenemen ervan. De fiets speelt een belangrijke rol binnen doelstellingen die de leefbaarheid of bereikbaarheid moeten vergroten. Een voorbeeld op vlak van bereikbaarheid: "Fietsen aantrekkelijker maken, waardoor het gebruik toeneemt van 39% naar 45%." Voor thema's en onderwerpen die extra aandacht nodig hebben, wordt voorgesteld om ze uit te diepen in thematische beleidsnota's. Een voorbeeld hiervan is een deelnota Fietsparkeren waarin een aantal normen, richtlijnen en eisen geformuleerd zouden moeten worden voor (nieuwe) fietsvoorzieningen. Het HVVP van 2002 is officieel nog steeds het vigerende plan (actualisatie in 2010), maar dit is in de praktijk bij de meeste partijen binnen en buiten de gemeente niet bekend. Er is op dit moment is een herziening van het HVVP gepland.

In 2006 is er door de raad een *Uitvoeringsprogramma fiets* vastgelegd met 150 fietsvriendelijke maatregelen. In 2016 vraagt de mobiliteitsambtenaar om een actualisering hiervan om aan te sluiten bij actuele veranderingen zoals de elektrische fiets.

Een volgende stap naar verbreding is de *Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar (SOR)* die is vastgesteld in 2017 waarin mobiliteit als een integraal onderdeel wordt gezien van de openbare ruimte. Sterker nog, de stad wil ruimte bieden aan voetgangers, fietsers en (H)OV en kies expliciet voor de fiets. Hierbij wordt voor het in Vlaanderen vaak gehanteerde STOP-principe gekozen (Stappers, Trappers, OpenbaarVervoer, Personenvervoer). Uitgangspunt is verder dat de auto te gast is in het centrum en een daling van het aandeel gemotoriseerd verkeer met 7,5-15%. Daarnaast speelt de fiets een belangrijke rol in het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit.



Figuur 6: Fietsnetwerkk kaart Haarlem - SOR 2040

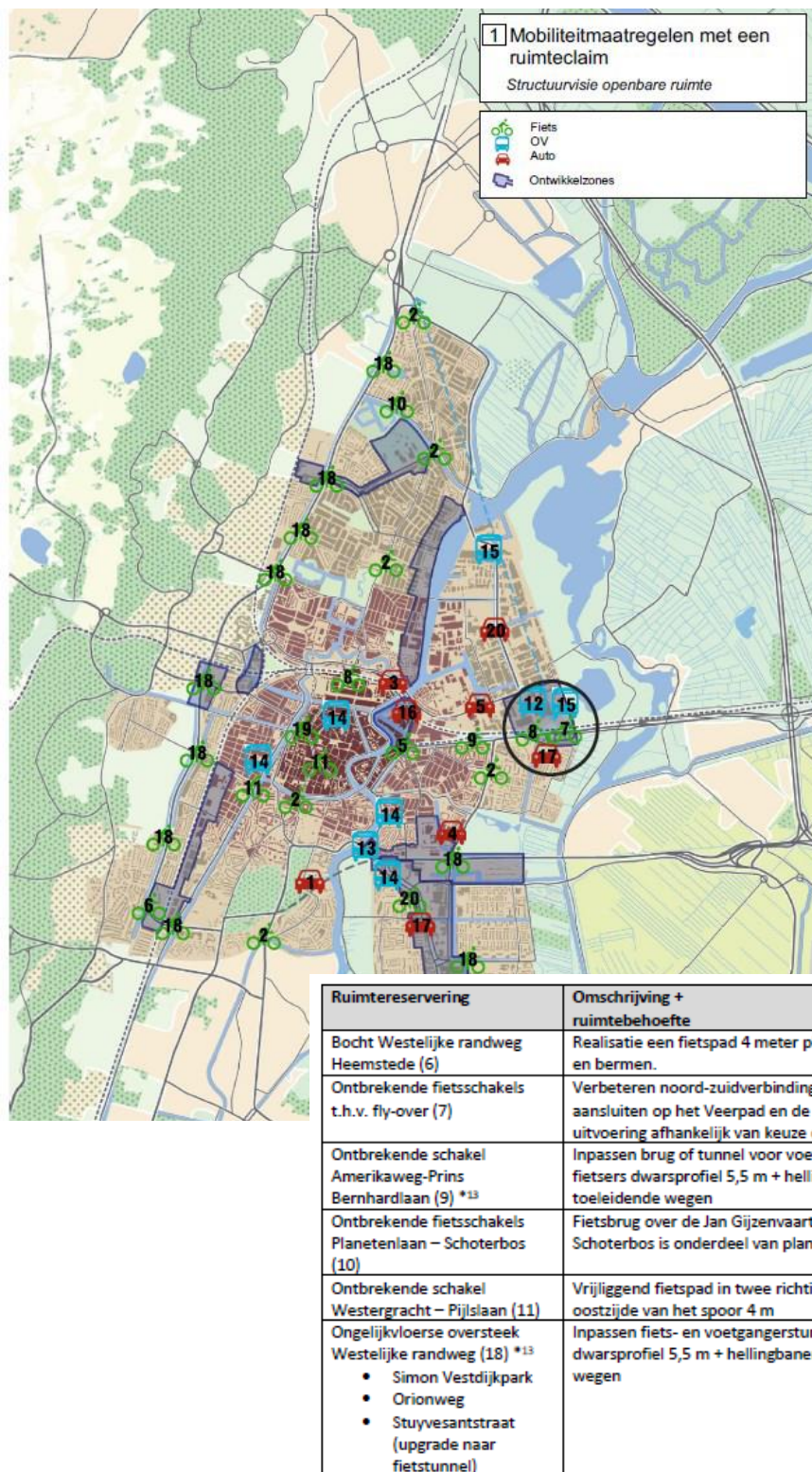
De stad wil het buitengebied beter bereikbaar maken voor recreatief verkeer (fiets), en ziet ook een rol voor de fiets in de noodzaak om meer te bewegen. Het SOR is een strategisch plan en legt dwarsverbanden. Tegelijkertijd betekent dit dat het plan wat fietsbeleid op hoofdlijnen blijft en vooral gericht is op infrastructuur. Daarom zijn er aanvullende nota's nodig waarin wordt ingegaan op specifieke onderwerpen zoals de uitwerking van het fietsnetwerk, fietsparkeren, aansluiting bij OV, nieuwe mobiliteitstrends, doelgroepen, etc.

In 2017 is aansluitend op de SOR een *Visie Autoluwe binnenstad* opgesteld waarin de verkeerskundige effecten van vier varianten in beeld worden gebracht. De focus is op autoverkeer en autoparkeren. Ook werd er in 2017 een *Startdocument voor een Visie Fietsparkeren* opgesteld met daarin verschillende denkrichtingen. Het bestuur heeft toen geen keuze gemaakt, maar er werd wel een reservering voor beleidsontwikkeling gedaan.

Het coalitieprogramma *Duurzaam doen Daadkracht voor een groen, groeiend, sociaal en leefbaar Haarlem van juni 2018* zet nadrukkelijk in op het investeren in een aantrekkelijke en warme stad die aantrekkelijk is voor haar inwoners en bezoekers. De voetganger en fietser spelen daarom een belangrijke rol: *"We kiezen voor schone en duurzame mobiliteit. We geven prioriteit aan voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer."*

Daarbij wordt ook aangegeven dat er een deltaplan voor de fiets moet komen dat inzet op routes met weinig oponthoud en goede mogelijkheden om de fiets te stallen. De fietsboulevard rond het centrum en fietsparkeren zijn prioriteiten.

De studie *Groeipotentie, Studie naar wonen, voorzieningen, werken en mobiliteit van april 2019* onderzoekt de effecten van de woningbouwopgave en welke maatregelen in het fietsnetwerk en de fietsinfrastructuur nodig zijn om 'toekomstbestendig' te zijn. Figuur 7 geeft een idee van de opgave. Het gaat daarbij onder meer om bredere fietspaden, ontbrekende fietsschakels, oversteekvoorzieningen en een flinke toename van de fietscapaciteit van fietsenstallingen bij de openbaar vervoerknooppunten. De resultaten van deze studie zijn interessant. Echter, iemand die niet op de hoogte is van dit rapport, verwacht niet om dergelijke informatie te vinden.

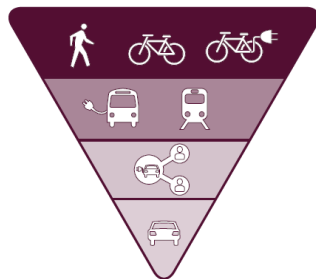


Figuur 7: Voorbeeld opgave fiets uit rapport Groeipotentie, 2019 – kaart en actietabel

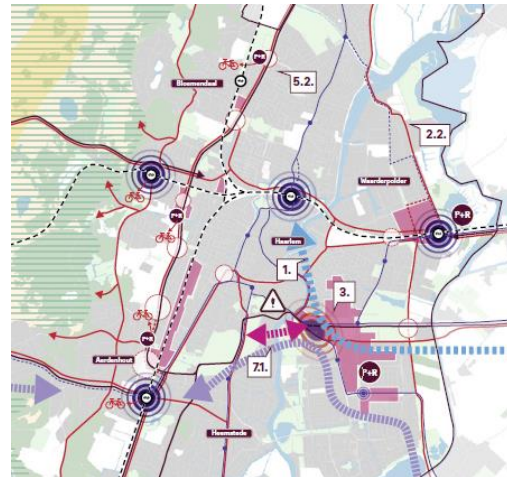
De *Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland van november 2019* is een actualisatie van de visie *Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking uit 2011* en is tot stand gekomen door intensieve samenwerking met de vier gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort en andere organisaties. Bestaande visies en toekomstige plannen zijn geanalyseerd en verwerkt tot een gedeelde ambitie op lokaal en de hogere schaalniveaus.

Duurzame mobiliteit speelt binnen deze gezamenlijke visie een belangrijke rol en er zijn verschillende opgaven gedefinieerd waarin de fiets centraal staat, zoals het verduurzamen van mobiliteit, het STOP-principe (stappen, trappen, openbaarvervoer en personenvervoer) bij investeringen, ketenmobiliteit, regionale verplaatsingen en lokale en regionale fietsnetwerken. De visie is bestuurlijk gedragen door de vier samenwerkende gemeenten en geeft daarmee ook richting aan het Haarlemse fietsbeleid. De 'Visiekaart' geeft bijvoorbeeld aan waar het netwerk van fietspaden lokaal en regionaal versterkt moet worden.

Prioriteren van nieuwe investeringen



De beperkte hoeveelheid ruimte vraagt om keuzes in de prioritering van modaliteiten. Voetganger en fietsers krijgen prioriteit, waarna het OV volgt. Daaronder komt deelmobiliteit en tot slot privé autobedrijf. We denken de auto niet weg, maar de auto krijgt niet meer de hoogste prioriteit.



STOP-principe als uitgangspunt
Figuur 8: Voorbeeld uit de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland 2019

Op dit moment wordt er gewerkt aan een Deltaplan fiets. Op basis van de *Informatienota Inrichting Deltaplan fiets 2019* : "...doel deze collegeperiode structurele stappen te zetten om het fietsgebruik te bevorderen door fietsroutes en fietsparkeren te verbeteren. [...] In de informatienota wordt ingegaan op: 1. Korte termijn: Geplande maatregelen en maatregelen die in uitvoering zijn. 2. Middellange termijn: Actieplan Fiets '2020-2022'. 3. Lange termijn: Beleidsplan Mobiliteit, inclusief het uitvoeringsprogramma tot 2025 met doorkijk naar 2040. De korte termijn en de middellange termijn zetten in op het verbeteren van fietsparkeren en fietsroutes binnen de financiële kaders tot 2022." Bij de keuze van maatregelen: "Alle geïnventariseerde knelpunten en mogelijke maatregelen worden als input meegegeven aan het Beleidsplan Mobiliteit." Het Deltaplan fiets wordt zo samengesteld dat ambities die zijn vastgelegd in de SOR haalbaar blijven. In de nota wordt aangegeven dat integraal fietsbeleid, inclusief lange termijnvisie richting 2025 (en doorkijk naar 2040), wordt vastgesteld met het Beleidsplan Mobiliteit. Het Deltaplan fiets heeft momenteel een sterke focus op infrastructuurgerichte maatregelen en er is, zoals het er nu uit ziet, niet de ambitie om het Deltaplan uit te werken tot een echt fietsbeleidsplan. Door de naamgeving hebben sommige partijen die zijdelings met de materie te maken hebben, het idee dat het wél om een compleet fietsplan gaat. Aangezien het plan nog in ontwikkeling is, moet de toekomst leren wat het Deltaplan fiets uiteindelijk gaat zijn.

1.2 Zelfevaluatie

Richtinggevende visie op fietsers en vastlegging in documenten

Voorbeeldmaatregelen		Individuele oordelen
Niveau 0	Er is geen lokaal fietsbeleid	
Niveau 1	De gemeente richt zich op projecten voor autoverkeer. Fietsen komt op de tweede plaats in deze projecten.	
Adhoc	Geïsoleerde aandacht voor de fiets op het moment dat er zich een probleem voordoet. Wanneer er zich problemen voordoen, worden er korte termijn maatregelen genomen ("brandjes blussen").	
Niveau 2	Er is een fietsplan dat zich voornamelijk concentreert op infrastructuurmaatregelen zonder een link met andere vervoerswijzen of beleidsdomeinen.	
Geïsoleerd	Er is een ondersteuning van fietsmaatregelen door ambtenaren en politici, zolang er geen andere belangen op het spel staan (zoals parkeren, beeldkwaliteit openbare ruimte, doorstroming auto,...). Er is een lijst van fietsmaatregelen voor de korte termijn.	
Niveau 3	Fietsbeleid is een essentieel onderdeel van het mobiliteitsplan, de relatie tussen de verschillende vervoerswijzen is erin opgenomen. Het fietsbeleid heeft meetbare doelstellingen en een duidelijke tijdshorizon.	
Geïntegreerd	Er wordt nagenoeg altijd rekening gehouden met de fiets. Het gemeentebestuur neemt ook beslissingen ten gunste van fietsbeleid, zelfs als er tegenstand tegen bestaat (van bewoners, handelaars, belangengroepen ...). Er is een actieprogramma voor de langere termijn met doelstellingen, een planning, een budget en aanduiding van de verantwoordelijke actoren.	
Niveau 4	De planning van het fietsbeleid is afgestemd op programma's uit andere beleidsdomeinen zoals gezondheid, milieu, onderwijs en ruimtelijke ordening. Aanbevelingen en/of argumenten van (inter)nationale gezondheidsorganisaties (WHO Charter over gezondheid) worden opgenomen in het lokale fietsbeleid.	
Systematisch	De visie op verschillende onderdelen van fietsbeleid vormt een duidelijk kader voor beleid. De beleidsplannen en uitvoeringstrajecten op het gebied van fietsbeleid worden door het bestuur serieus genomen en vormen het uitgangspunt voor discussie met de bewoners, handelaars, belangengroepen, etc. Er is een compleet fietsactieprogramma gebaseerd op een visie met doelstellingen, een bindend actieprogramma met planning, budget en aanduiding van de verantwoordelijke (externe) actoren met inbegrip van maatregelen die het autogebruik ontmoedigen.	

Opmerkingen consensusbijeekkomst

Op basis van de Zelfevaluatie ontstaat het volgende beeld. De individuele beoordeling varieert van niveau 0 'er is geen lokaal fietsbeleid' tot niveau 3 'geïntegreerd'.

De afgelopen jaren waren er ambitieuze plannen, of was er de intentie om rond bepaalde onderwerpen plannen te maken. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat de plannen die er zijn, niet altijd worden gebruikt. Door de crisis van 2010 zijn de budgetten kleiner geworden en is 'werk met werk' maken een belangrijk principe geworden. Dit heeft zijn weerslag gehad op het fietsbeleid. De inspanningen zijn nu vooral gericht op onderhoud en meeliften met – grote – infrastructuurprojecten. Veel kennis en communicatie is in die periode in regie weggezet waardoor de gemeente nu minder grip heeft. Externen hebben nauwelijks weet van de uitvoeringsplannen en de visie die er liggen.

Op dit moment staat de fiets op de agenda en de SOR is een eerste stap om weer de goede richting op te gaan. De grote uitdaging is om de hoge ambities van dit plan om te zetten in haalbare plannen die nog wel voldoende ambitie hebben. Op basis van de consensusbijeekkomst is niveau 2 'geïsoleerd' gekozen.

Oordeel op basis van de consensusbijeenkomst: Niveau 2 – geïsoleerd

1. Ambitie is er wel, maar het vigerend beleid is niet samenhangend. De visie is niet voldoende uitgewerkt in concretere beleidsplannen rond de fiets. De samenhang en grote lijnen zijn onvoldoende geborgd.
2. In het collegeprogramma is wens geformuleerd tot een ambitieus fietsbeleid. De vertaalslag naar beleid ontbreekt nog en het belang van de fiets wordt onvoldoende gedragen door 'het bestuur' waardoor de fiets vaak een ondergeschikte rol speelt bij keuzes. Een duidelijke fietsvisie ontbreekt als leidraad.
3. SOR wordt als hoofddocument voor het fietsbeleid gebruikt. Er is op dit moment geen andere samenhangend beleid. Dat is in wording. Visie is er wel, en op actieniveau wordt er ook wel een en ander gedaan.
4. De status van beleidsdocumenten is niet helder (HVVP, SOR). Welk document is leidend, wat is de leidraad voor dagelijks gebruik?
5. Er zijn veel plannen en studies die op zich goed zijn, maar niet worden gebruikt.
6. Fiets wel belangrijk in algemene visie, maar dit is (nog) niet doorvertaald in de verschillende vormen van beleid
7. Veel acties worden bepaald door onderhoudsgelden of meeliften met andere projecten. De SOR-ambitie staat dan centraal en de positie van de fiets is zwak bij afwegingen.
8. Versnippering van beleid. De fiets is gekoppeld aan andere onderwerpen zoals openbare ruimte en krijgt als zelfstandig onderwerp te weinig aandacht.
9. Op dit moment is alles heel erg geïntegreerd wat ook onhandig is: daardoor is niet duidelijk wie er echt voor het onderwerp staat, wie het onderwerp verdedigd. Er zou een plan moeten zijn, er zou iemand moeten zijn die hoofdverantwoordelijke is.
10. Fietsprojecten worden in regie weggezet, maar er ontbreken documenten die de fietsambitie ondersteunen. Door deze formele tussenstap hangen keuzes vaak erg af van de voorkeuren van de commerciële partner en de betrokkenen vanuit die de gemeente.

1.3 Oordeel gebruikers

DigiPanel

Vanuit de bevraging van het DigiPanel krijgt het fietsen in Haarlem gemiddeld een voldoende (6,7). Vier op de tien Haarlemmers geven een 7 als rapportcijfer. Iets meer dan één op de tien fietsers geeft een onvoldoende voor het fietsen in het algemeen (een 5 of lager). Een enkeling geeft een 9 of 10.

Er zijn nauwelijks (grote) verschillen te zien in het gemiddelde rapportcijfer bij uitsplitsing naar leeftijd, geslacht of frequentie van fietsen. Er is wel een verschil te zien bij opleidingsniveau (laag 6,5 - midden 6,7 - hoog 6,9). Daarnaast zijn inwoners uit Schalkwijk en fietsers die voornamelijk fietsen voor hun werk iets tevredener over het fietsen in Haarlem (beide groepen een 7,0 als gemiddeld rapportcijfer).

Enquête Fietsersbond

Twee elementen hebben indirect met beleid op papier en visie te maken hebben: 'er wordt veel voor fietsers gedaan' en 'de media schrijven positief over fietsen'. De scores uit Haarlem laten zien dat de mensen die de enquête hebben ingevuld, van mening zijn dat er minder in Haarlem wordt gedaan dan in de steden uit de vergelijkingsgroep. Daarnaast valt op dat wordt aangegeven dat de media in Haarlem relatief negatief over fietsen

schrijven. Dit kan te maken hebben met onduidelijkheden in de visie richting bevolking en andere partijen.

1.4 Conclusie

In het collegeprogramma wordt aangegeven dat de gemeente een hoge fietsambitie heeft. De stad streeft naar een mooie en warme stad en de fietst speelt een belangrijke rol binnen deze visie. Deze ambitie is beleidsmatig nog niet helder uitgewerkt in een duidelijke stip op de horizon waar de gemeente heen wil met de fiets en hoe dit gefaseerd, met beschikbare middelen, gerealiseerd kan worden. In het collegeprogramma heeft de fiets een hoge prioriteit volgens het STOP-principe. De fietsambitie lijkt politiek en bestuurlijk nog niet voldoende ingebed te zijn.

Het SOR is een integraal en ambitieus plan dat een sterke focus heeft op ruimtelijke opgaven. Bij het maken van keuzes staat het STOP-principe voorop. Ook in andere plannen zoals de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland en de verkennende studie naar de groeipotentie zitten goede aanknopingspunten voor het Haarlemse fietsbeleid. Bij het uitwerken van de SOR en andere uitvoeringsgerichte plannen lift de fietskwaliteit van de infrastructuur automatisch mee doordat er in de uitwerkingen uitgegaan zal worden van de huidige inzichten. Vanuit de grote opgaves (infrastructuur en fietsparkeren) krijgt de fiets aandacht, maar er is er op dit moment weinig aandacht voor niet-infrastructuur gerelateerd fietsbeleid en infrastructuurbeleid dat niet direct voortkomt uit de ambities van de SOR.

Een heldere beleidsnota rond fietsbeleid in de brede zin ontbreekt op dit moment. Hierdoor wordt er niet pro-actief rond een breed fietsbeleid gewerkt en ontbreekt er een duidelijk kader voor – veel voorkomende – afwegingen en discussies. Door het ontbreken van een specifieke nota rond fietsbeleid, is het lastig voor de diverse actoren (raad, gemeente, intern en extern) om gezamenlijk aan diezelfde stip op de horizon te werken. Daarnaast ontbreekt er een overzicht van wat er door verschillende partijen gedaan moet worden om de fiets te laten excelleren en de ambitie van de gemeente – fiets heeft prioriteit – ook daadwerkelijk om te zetten.

2 Beleid rond nieuwe ontwikkelingen zoals deelfietsen, steps en MaaS

2.1 Situatie in Haarlem

In een aantal plannen, zoals de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland en het SOR wordt gerefereerd naar knooppunten. De SOR 2016 geeft wel aan dat er ontwikkelingen op Haarlem afkomen en zet bijvoorbeeld in op het stimuleren van multimodale verplaatsingen. De verschillende OV-knooppunten staan sterk in de aandacht. Dit sluit ook aan bij de nadruk op bereikbaarheid en economische ontwikkeling in de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland en de SOR.

Op dit moment is de gemeente aan het nadenken over nieuwe ontwikkelingen zoals steps en Mobility as a Service (MaaS), maar er is nog geen beleid op papier. Dat geldt ook voor deelfietsen. Uit de gesprekken met belanghebbenden blijkt dat er 'plotseling' deelfietsen in het straatbeeld verschijnen zonder dat hierover vooraf wordt gecommuniceerd of overlegd met relevante actoren. Daarnaast is er de indruk dat de gemeente op dit vlak geen visie heeft en dat ze vooral vraagvolgend opereren.

Uit verschillende gesprekken komt naar voren dat Haarlem op het vlak van innovaties, slimme oplossingen en nieuwe ontwikkelingen geen voorloper is. Een voorbeeld dat verschillende keren werd genoemd, zijn deelfietsen. Het concept zoals werd ingevoerd kwam voor het wijkberaad van het centrum bijvoorbeeld onverwacht, terwijl het gekozen (of toegelaten) concept wel consequenties heeft voor de openbare ruimte. Ervaringen elders laten zien dat dergelijke innovatieve concepten een kader vragen en ook goed opgevolgd en bijgestuurd moeten worden.

2.2 Zelfevaluatie

oordeel consensusbijeenkomst

Beleid rond nieuwe ontwikkelingen zoals deelfietsen, steps, en MaaS

Voorbeeldmaatregelen

Niveau 0	Er is geen beleid.
Niveau 1	De gemeente bekijkt nieuwe ontwikkelingen op het moment dat er een vraag komt en geeft daarop een reactie.
Adhoc	
Niveau 2	Er is een praktisch kader voor nieuwe ontwikkelingen die op de gemeente afkomen. Hier wordt vraagvolgend of reactief gewerkt.
Geïsoleerd	
Niveau 3	De gemeente heeft een visie op deelmobiliteit en micromobiliteit (bijv. steps, scootmobiel en brommobiel) en de wijze waarop Mobility as a Service een rol kan spelen binnen het fietsbeleid.
Geïntegreerd	
Niveau 4	Er wordt pro-actief beleid gevoerd rond nieuwe mobiliteits-ontwikkelingen door het ontwikkelen van een voldoende flexibele visie. De gemeenten is op de hoogte van (inter)nationale ontwikkelingen en gaat op gezette tijden na in hoeverre ontwikkelingen een plek moeten krijgen in het gemeentelijke beleid. De gemeente stimuleert initiatieven of proefprojecten van ondernemers en particulieren en zet zelf ook projecten op.
Systematisch	

individuele oordelen

Opmerkingen consensusbijeenkomst

De individuele beoordeling varieert van niveau 1 'ad hoc' tot niveau 3 'geïntegreerd'. Er wordt wel over nieuwe ontwikkelingen nagedacht maar er is – nog – geen kader of beleid. Op basis van de consensusbijeenkomst is niveau 1 'ad hoc' gekozen.

Oordeel op basis van de consensusbijeenkomst: Niveau 1 – ad hoc

1. Er wordt over gedacht over nieuwe ontwikkelingen, maar niet pro-actief en er is nog geen beleid
2. Er worden wel acties uitgevoerd, maar niet binnen een beleidskader

2.3 Oordeel gebruikers

Bevraging DigiPanel Haarlem

Dit onderwerp kwam niet voor in de bevraging.

Enquête Fietzersbond

Dit onderwerp komt niet voor in de beoordeling door de Fietzersbond.

2.4 Conclusie

De gemeente reageert op nieuwe ontwikkelingen zoals MaaS, deelmobiliteit, snellere en grotere fietsen als er een noodzaak toe is, maar heeft op dit moment geen structuur om deze ontwikkelingen structureel en pro-actief op te pakken. Door het ontbreken van beleid of een verantwoordelijke voor nieuwe ontwikkelingen of fietsbeleid in de brede zin, wordt ad hoc actie ondernomen als er zich iets voordoet of als er klachten vanuit de stad of politiek komen.

3 Toereikende capaciteit (personeel en budget), interne en externe afstemming

3.1 Situatie in Haarlem

Personeel

Er is momenteel (2019) een reorganisatie bezig. Er zijn veel medewerkers weggegaan in de afgelopen jaren en er was een groot verloop. Er zijn recentelijk veel nieuwe medewerkers bij gekomen waardoor er op dit moment een bijna nieuw team zit.

Binnen BBOR wordt op dit moment onderscheid gemaakt tussen strategisch beleid, beleidsontwikkeling en beleidsuitvoering. Daarnaast zijn er verkeerskundigen die projecten praktisch uitwerken. Werknemers krijgen een aantal inhoudelijke portefeuilles en een (of meerdere) gebieden waarvoor ze verantwoordelijk zijn.

In Haarlem Fietst! van 1997 werd aangegeven dat er een 'fietsmanager' moest worden aangesteld. Er is vervolgens jarenlang een ambtenaar geweest die fietsbeleid als speerpunt had. Op dit moment is er (naar schatting) in totaal 1 fte binnen de gemeente voor fietsbeleid en niemand die fietsbeleid in zijn totaliteit bewaakt (van infrastructuur tot campagnes en van veiligheid tot educatie).

Gemeenten die een voortrekkersrol hebben op fietsgebied, bijvoorbeeld Groningen of Zwolle hebben meerdere mensen die zich hoofdzakelijk bezighouden met fietsbeleid, soms gecombineerd met voetgangers. Om inhoudelijk een slag te maken op fietsgebied is het zinvol om te weten wat er in Nederland gebeurt, kennis te vergaren en kennis uit te wisselen. Excursies zijn bijvoorbeeld nuttig om te leren en slimheid te vergaren, maar daar is wel tijd voor nodig.

Het is voor externe partijen zoals de Fietzersbond, vertegenwoordigers van wijkraden of inwoners niet helder met wie ze contact moeten opnemen als het om fietsonderwerpen gaat.

Op dit moment worden erg veel projecten extern uitbesteed. Voor strategische en beleidsstudies wordt vaak hetzelfde bureau ingehuurd, die bijvoorbeeld ook weer betrokken wordt bij regionale studies. Uitwerking van verkeersontwerpen wordt ook aan een beperkt aantal partijen uitbesteed. Het uitbesteden heeft op zich het voordeel dat dergelijke bureaus vaak goed op de hoogte zijn van de geldende richtlijnen en uitgangspunten en ook weten wat er op dit moment in de vakwereld speelt. Hierdoor is de kwaliteit van die wordt geleverd op gebied van de fiets over het algemeen goed.

Doordat vaak wordt gewerkt met dezelfde bureaus, hebben zij op een gegeven moment ook een behoorlijke kennis van wat er in de gemeente speelt waardoor ze kennisgebrek binnen de gemeente kunnen opvangen. Voor de gemeente is het belangrijk om een regierol te blijven behouden en ervoor zorg te dragen dat kennis op niveau van proces en inhoud ook voldoende geïnternaliseerd wordt. Op dit moment is het niet duidelijk hoe dit is vormgegeven.

Externe afstemming

Haarlem is onderdeel van het samenwerkingsverband Zuid-Kennemerland (Bloemendaal, Heemstede, Haarlem en Zandvoort) en er ligt een gedeelde ambitie rond bereikbaarheid waarin ook verschillende onderdelen voor de fiets zitten die richtinggevend zijn voor het

beleid van Haarlem. Een dergelijk samenwerkingsverband biedt mogelijkheden tot ambtelijke samenwerking en kennisuitwisseling, naast de huidige bestuurlijke samenwerking.

Haarlem maakt deel uit van de MetropoolRegio Amsterdam (MRA) en voor de fiets zijn er verschillende aanknopingspunten zoals het metropolitaan fietsnetwerk, recreatieve routes, woningbouwontwikkeling en de rol van de fiets in ketenmobiliteit als bijdrage aan de bereikbaarheidsopgave.

Voor de Vervoersregio Amsterdam is Haarlem een relevante gesprekspartner aangezien dit samenwerkingsverband direct grenst aan de stad. Er zijn vooral informele contacten als het gaat om regionale ontwikkelingen.

Budgetten

In paragraaf 1.3 geven we een overzicht van de investeringen in de fiets in Haarlem. Doordat de fietsprojecten vaak onderdeel zijn van grotere projecten, is het niet eenvoudig om een goede inschatting te maken van de precieze budgetten die Haarlem voor de fiets uitgeeft. Het Deltaplan fiets is een goede stap richting specifiekere fietsbudgetten. Ook in de het Uitvoeringsprogramma SOR 2020-2040 is specifiek aandacht voor fietsprojecten.

In 2017 is in een stand-van-zakenbrief een inschatting gemaakt van het fietsbudget. De uitgaven worden geschat op 4 à 6 miljoen euro per jaar. Hierbij wordt gerefereerd naar een gemiddeld uitgave in 2010 van 4,5 miljoen euro per jaar voor steden van gemiddeld 100.000 inwoners (onderzoek van Ligtermoet & Partners). Uit recent onderzoek naar de uitgaven van F10-steden (fietssteden die voor een cijfer 10 willen gaan in hun ambitie en aanpak voor de fiets) ligt het gemiddelde bedrag tussen de €35 inwoner/jaar. Met ruim 160.000 inwoners zou dat voor Haarlem komen op een budget van €5,6 miljoen per jaar. Voor de periode 2020-2024 is er in Haarlem gemiddeld €2,5 miljoen voorzien voor fietsprojecten en nog eens gemiddeld €1,7 miljoen aan projecten die positief zijn voor de fiets. Opgeteld komt dit op gemiddeld €4,2 per jaar of €26 per jaar per inwoner.

De gemeente Haarlem heeft momenteel specifiek voor de fiets €1.360.000,- aan projecten op de planning staan. Hiervan is 7% voorzien voor stimulering van de fiets, 35% voor de verbetering van het fietsnetwerk en 58% voor fietsparkeren. Voor de komende vier jaren is bijna €11 miljoen begroot voor fietsmaatregelen. Het aandeel voor fietsparkeren neemt dan toe tot 77% van het geraamd budget. Voor mobiliteit/openbare ruimte, waar de fiets dus ook van mee profiteert, heeft de gemeente dit jaar voor €860.000 aan projecten in de planning of in uitvoering. Voor de komende vier jaren is dit nog eens bijna €8 miljoen. Deze projecten dragen bij aan meer ruimte voor de fiets, bijvoorbeeld door aanleg van betere fietsvoorzieningen, maar het is niet mogelijk om aan te geven om welk budgetaandeel het gaat.

In verschillende documenten zoals het *Uitvoeringsprogramma SOR 2019*, het *Uitvoeringsprogramma 2020-2040* en de *Programmabegroting 2019-2023* wordt aangegeven dat de fiets belangrijk is en dat er budget voor uitgetrokken moet worden. Zo wordt bijvoorbeeld de ambitie uitgesproken om vanaf 2019 zodanig in de stad te investeren, dat het niet meer vanzelfsprekend is om de auto te nemen terwijl de stad wel goed bereikbaar is en blijft voor bewoners en bezoekers. Dit zijn mooie ambities, en er wordt momenteel gewerkt aan de benodigde financiële ruimte, hoewel het de vraag is of dit toereikend is.

Het *Informatienota Deltaplan fiets 2019* stelt het volgende voor:

Korte termijn 2020-2022

- Bestaande budgetten van het restant van de collegeperiode
- Prioriteit bij knelpunten binnen de belangrijkste routes en fietsparkeren.
- Maatregelen die een te grote aanspraak maken op het budget vallen af voor deze collegeperiode of moeten worden voorzien van een voorstel tot aanvullend budget.
- SOR-ambities mogen niet onmogelijk worden gemaakt.

Lange termijn 2020-2025

- Fietsparkeren: €5 miljoen
- Fietsnetwerk: werk met werk, cofinanciering, SOR-uitvoeringsprogramma.

Voor andere maatregelen om aan fietsbeleid te werken zijn budgetten voorzien in het SOR Uitvoeringsprogramma 2020-2040. Geplande budgetten voor niet-infrastructuur gerelateerde fietsbudgetten zijn beperkt. Uitgebreide cijfers zijn bij ons niet bekend.

3.2 Zelfevaluatie

Toereikende capaciteit, interne, externe afstemming

Voorbeeldmaatregelen		Individuele oordelen
Niveau 0	Er is niemand verantwoordelijk voor fietsbeleid.	
Niveau 1 Adhoc	Er worden geïsoleerde maatregelen genomen wanneer zich een probleem voordoet. Er is niemand met specifieke expertise in fietsbeleid. Aanvragen voor opleidingen, cursussen of conferenties worden af en toe goedgekeurd en op willekeurige basis. Het mobiliteitsbudget wordt gebruikt voor fietsmaatregelen bij urgent problemen, politieke aandacht of als er budget beschikbaar is. Overleg wanneer er een probleem is, onnauwkeurige opvolging.	
Niveau 2 Geïsoleerd	Maatregelen worden uitgewerkt door een gemotiveerde en competente mobiliteitsambtenaar. Deze ambtenaar verdedigt de fietsbelangen binnen mobiliteit en bij andere afdelingen. Aanvragen voor opleidingen, cursussen of conferenties worden op regelmatige basis toegestaan, zolang ze plaatsvinden in eigen land. Bovenop het algemene budget voor openbare werken (met fietsinfrastructuur), is er een fietsbudget voorzien. Dit is gereserveerd voor specifieke investeringen in fietsbeleid. Er wordt sporadisch overlegd met actoren binnen de gemeente rond specifieke fietsbeleidsvragen.	
Niveau 3 Geïntegreerd	De afdeling die verantwoordelijk is voor mobiliteit heeft een fietsambtenaar of afdeling met goed omschreven taken op vlak van het voorbereiden en uitvoeren van het fietsbeleid. Andere afdelingen (ruimtelijke ordening, educatie, milieu, ...) worden actief betrokken bij het fietsbeleid. Het personeel wordt gestimuleerd om zich bij te scholen en om deel uit te maken van thematische netwerken, ook op occasionele basis op internationaal niveau. Er is voldoende budget om het merendeel van de geplande fietsmaatregelen uit te voeren. Er is een budgetgarantie voor de lange termijn en er zijn jaarlijkse budgetten voor fietsmaatregelen. Er is regelmatig overleg met externe organisaties over de ontwikkeling en het afstemmen van het fietsbeleid in Haarlem.	
Niveau 4 Systematisch	Er wordt op ambtelijk niveau samengewerkt rond fietsbeleid en projecten waarin de fiets aan bod komt. Verschillende beleidsdomeinen zijn hierbij betrokken en er wordt regelmatig afgestemd. De positie van de fiets binnen verschillende plannen wordt door één of meerdere personen binnen de organisatie opgevolgd. De fiets is erkend als volwaardig verplaatsingsmiddel. Het personeel wordt gestimuleerd om zich bij te scholen en om deel uit te maken van thematische netwerken. Het personeel kan zich profileren als expert op internationaal niveau. Er is een budget voor meerdere jaren. Investerings voor fietsmaatregelen zijn geïntegreerd in grotere projecten. Er is budget voor innovatie. Bijkomende inkomsten voor de fiets verkregen door systematische samenwerking met publieke en private partners. Externe organisaties worden waar nodig betrokken bij het ontwikkelen van de visie, de terugkoppeling over strategische keuzes in fietsbeleid en de uitvoering ervan. Daarnaast zijn ze een belangrijke partij in uitwisseling van ervaring en expertise.	

oordeel consensusbijeenkomst

Opmerkingen consensusbijeenkomst

De individuele beoordeling varieert van niveau 0 'niemand verantwoordelijk voor fietsbeleid' tot niveau 3 'geïntegreerd'. Op een aantal vlakken, bijvoorbeeld interne en externe afstemming wordt eerder geïntegreerd gewerkt. Op andere vlakken is het juist ad hoc of geïsoleerd. Dit heeft onder meer te maken met de nieuwe organisatiestructuur die nog moet uitkristalliseren. Het totale beeld tijdens de discussie is niveau 2 'geïsoleerd'. Tijdens de consensusbijeenkomst wordt opgemerkt dat dit oordeel gebaseerd is op wat er op dit moment is, maar dat ervan uit wordt gegaan dat de nieuwe organisatiestructuur en de huidige ambities het fietsbeleid van Haarlem weer op gang zou moeten trekken.

Oordeel op basis van de consensusbijeenkomst: Niveau 2 – geïsoleerd

1. De gemeente is ambitieus als het om de fiets gaat, maar de budgetten zijn beperkt en het team dat zich specifiek met fiets kan bezighouden is beperkt. Veel initiatieven verzanden en het is soms onduidelijk waar de verantwoordelijkheid ligt.
2. Er zijn veel nieuwe mensen. Het aantal fte voor de fiets is beperkt (1 fte) en verspreid over meerdere mensen/afdelingen. Op dit moment moet nog duidelijk worden wie zich met fiets bezighouden en op welke manier. Kennis gekoppeld aan personen en deskundigheid is te sterk teruggebracht.
3. Toedeling van budget is in de afgelopen jaren niet voldoende omdat er vooral wordt uitgegaan van 'werk met werk maken'. Daarnaast is de fiets onderdeel van SOR-projecten. Er is (bijna) geen budget dat primair gericht is op maatregelen die vanuit de fiets komen en niet zijn gekoppeld aan andere projecten. Er is geen inzicht in budgetten die specifiek met de fiets te maken hebben, zoals fietsparkeren en fietsinfrastructuur.
4. Er is nu een uitvoeringsprogramma 'vooruitlopend op beleid' omdat het ontwikkelen van beleid (HVVP, fietsplan) is opgeschoven. Hierbij wordt ingezet op 'no regret' maatregelen.
5. Door besparingsacties worden projecten uitbesteed. Verantwoordelijkheden zijn daardoor onduidelijk qua regie, maar ook wat budgettaire dekking betreft. Ook de opvolging vanuit de gemeente is niet (altijd) duidelijk.
6. Het is soms onduidelijk voor externe partijen (bijvoorbeeld ingehuurde bureaus) waar de regie. Mensen die inhoudelijk iets wisten bij gemeente zijn wegbezuinigd, daar zijn externen voor in de plaats gekomen of nieuwe werknemers die zich nog moeten inwerken.

3.3 Oordeel gebruikers

Bevraging DigiPanel Haarlem

Dit onderwerp komt niet voor in de bevraging.

Enquête Fietsersbond

Dit onderwerp komt niet voor in de beoordeling door de Fietsersbond.

3.4 Conclusie

Door de recente opdeling in strategie, beleidsontwikkeling en beleidsuitvoering wordt een basis gelegd voor het borgen van aandacht voor 'de fiets' op korte en lange termijn en binnen verschillende onderdelen van de organisatie. Momenteel is er één fiets-fte beschikbaar voor beleidsontwikkeling en beleidsuitvoering en dit is niet voldoende om de fiets-opgave op deze drie niveaus goed uit te werken. Het is onduidelijk wie op dit moment 'de fiets' in de breedte opvolgt en ervoor zorgdraagt dat de ambitie wordt omgezet in kwaliteitsvolle maatregelen op verschillende terreinen (van infrastructuur tot communicatie en evaluatie). Door de beperkte hoeveelheid fte's die zich met fiets bezighouden, is er op dit moment weinig capaciteit en kennis aanwezig om projecten inhoudelijk goed op te volgen.

Inhoudelijk is er nu een grote focus op fietsparkeren en minder systematisch op de kwaliteit en toekomstbestendigheid van infrastructuur. Andere onderwerpen die wel relevant zijn voor een goed fietsbeleid komen niet of nauwelijks aan bod, in ieder geval

niet structureel. Dit heeft voor een groot deel te maken met de beschikbaarheid van capaciteit en budgetten.

Haarlem heeft specifieke budgetten voor de fiets gereserveerd, maar het is de vraag of dit voldoende is voor de fietsambitie. Doordat fietsbudgetten soms verstopt zitten in globale budgetten, is het lastig om een goed inzicht te krijgen. Veel maatregelen worden uitgevoerd als 'werk-met-werk'. Een specifiek fietsbudget zou de gemeente kunnen helpen om meer richting te geven aan het fietsbeleid en ambitieuzere opgaven en maatregelen op te stellen. Effecten van fiets-doelstellingen kunnen makkelijker inzichtelijk gemaakt worden, waardoor het beleid ook van tijd tot tijd getoetst kan worden. Bovendien is het voor zowel medewerkers als samenwerkende organisaties – duidelijker welke richting de gemeente op wil.

De laatste jaren zijn er vaak externe partijen ingehuurd voor de ontwikkeling en/of uitvoering van projecten en dat zal waarschijnlijk in de toekomst ook gebeuren. Het is belangrijk voor de gemeente op ervoor te zorgen dat de gemeente inhoudelijk en procesmatig voldoende de regie houdt en er zorg voor draagt dat kennis en ervaring terugvloeit naar de organisatie.

Overleg tussen ambtenaren, politie, fietsersbond en andere betrokken partijen rond fietsbeleid is niet structureel georganiseerd. Bilateraal overleg tussen beleidsontwikkeling en Fietsersbond is nu wel gepland, maar overleg waarbij alle actoren gezamenlijk rond fietsbeleid samenzitten, ontbreekt. Afstemming van de rol van verschillende partijen bij het werken aan de fietsambitie ontbreekt. Inhoudelijke discussies (bijvoorbeeld rond materiaalgebruik in 30zones of handhaving) worden niet gevoerd of niet vastgelegd in principe documenten.

De grote ambitie van het SOR zou voor de verschillende onderdelen moeten worden uitgewerkt in behapbare brokken voor een kortere termijn. De grote ambitie voor de lange termijn, vertaald in kleinere stappen die ambitieus maar ook haalbaar zijn. Fiets is vaak een integraal onderdeel van grotere projecten. Als er geen helder kader is voor moeilijke keuzes (die goed zijn voor de fiets), dan is er een risico dat voor de fiets de minimaal acceptabele oplossing wordt gekozen (obv de standaard CROW-richtlijnen) waarbij de kwaliteit voor fietsers sub-optimaal is. Als Haarlem wil excelleren in fietsbeleid, dan is het nodig om bij de uitvoering van projecten een toekomstgerichte instelling te hebben en te anticiperen op groei van 'de fiets'.

4 Planmatige realisatie van een fietsnetwerk (infrastructuur en veiligheid)

4.1 Situatie in Haarlem

In de *actualisatie van het HVVP van 2010* wordt aangegeven dat het fietsroutenetwerk moet worden vertaald in een geactualiseerd uitvoeringsprogramma. Hierbij wordt aangegeven dat het fietsgebruik gefaciliteerd moet worden door middel van een kwalitatief goed netwerk. In het *SOR van 2016* worden de doelstellingen verder uitgewerkt. Er wordt gesproken over een fietsring om het centrum, het minimaliseren van barrières op de noord-zuid as, het optimaliseren van radialen die stedelijk gebied met het centrum verbinden. Daarnaast is de wens fietssnelwegen binnen 15 minuten bereikbaar te hebben vanuit woonwijken. Ook in het *Uitvoeringsprogramma SOR 2019* staan elementen zoals het vervolmaken van de fietsring op het programma.

Het *Rapport Groeipotentie 2019* heeft ook de consequenties van groei voor het fietsnetwerk geanalyseerd. Hiervoor is gebruik gemaakt van informatie uit de Fietstelweek 2016. Dit geeft, naast de ontbrekende schakels uit de SOR, aanknopingspunten voor ontwikkelzones om bij het ontwerp van de openbare ruimte rekening te houden met verbeteringen aan het fietsnetwerk. Een fietsnetwerk dat aantrekkelijk en op orde is nodigt uit om te gaan fietsen en dat stimuleert de gewenste gedragsverandering van de vervoerskeuze. In dit rapport wordt een lijst met concrete maatregelen (ontbrekende schakels) genoemd, maar geen budget.

De *informatienota Inrichting Deltaplan fiets 2019* neemt het fietsroutenetwerk uit de SOR als uitgangspunt. Waar mogelijk wordt werk met werk gecombineerd en gebruik gemaakt van cofinanciering om het fietsnetwerk te verbeteren, bijvoorbeeld uit het SOR Uitvoeringsprogramma 2020-2025. In de nota wordt niet aangegeven in hoeverre de uitkomsten van het Rapport Groeipotentie worden meegenomen, maar dat kan zeker nog worden gedaan bij de verdere uitwerking.

De *Bereikbaarheidsstudie Kennemerland-Zuid* vormt een uitgangspunt voor het verder werken aan regionale fietsnetwerken. Het is niet duidelijk wie dat op dit moment vanuit de gemeente inhoudelijk opvolgt.

4.2 Zelfevaluatie

Planmatige realisatie van een fietsnetwerk

Voorbeeldmaatregelen	
Niveau 0	Er is geen fietsnetwerk, er is geen enkele fietsinfrastructuur die naam waardig
Niveau 1 Adhoc	De fietsinfrastructuur is beperkt tot knelpunten en of locaties waar de belangen van andere weggebruikers niet in het gedrang komen.
Niveau 2 Geïsoleerd	De meeste hoofdroutes zijn gerealiseerd en er is een programma met korte termijnmaatregelen die eenvoudig en snel gerealiseerd kunnen worden.
Niveau 3 Geïntegreerd	Er is een fijnmazig netwerk van hoge kwaliteit en bewegwijzerd. Er zijn bindende ontwerprichtlijnen die rekening houden met een groei aan fietsverkeer en veranderende eisen van gebruikers (bijvoorbeeld snellere en grotere fietsen).
Niveau 4 Systematisch	Er is een fijnmazig netwerk en ook daarbuiten is het aangenaam fietsen doordat het gehele lokale wegennet omgevormd is tot zone 30 met verkeerscirculatiemaatregelen die enkel lokaal verkeer toelaten. Fietssnelwegen zorgen voor comfortabele verbindingen over grotere afstanden. Het hoofdnetwerk fiets is van een hoog kwaliteitsniveau.

Opmerkingen consensusbijeenkomst

De individuele beoordeling varieert van niveau 1 'ad hoc' tot niveau 3 'geïntegreerd'. Een aantal elementen voor het planmatig uitwerken van een fietsnetwerk is aanwezig. Maar richtinggevend kaders ontbreken en er zijn op dit moment niet veel mogelijkheden om vanuit de kwaliteitsambitie voor de fiets te werken aan verbetering van het fietsroutenetwerk. Het totale beeld tijdens de discussie is niveau 2 'geïsoleerd'.

Oordeel op basis van de consensusbijeenkomst: Niveau 2 – geïsoleerd

- Er is een duidelijke plankaart als onderdeel van de SOR (zie Figuur 6). Het SOR-fietsnetwerk is opgedeeld in regionaal, hoofdnetwerk en fijnmaziger en er zijn missing-link benoemd. Er worden vragen gesteld bij de maaswijdte, die is misschien te klein, te versnipperd. Daarnaast wordt de vraag gesteld hoe dit SOR-netwerk zich verhoudt tot het netwerk in het HVVP, dat nog steeds vigerend beleid is.
- Realisatie wordt vooral geïnitieerd vanuit het meeliften met andere projecten, maar dat er geen heldere visie is vanuit de kwaliteit van het fietsnetwerk zelf. Er zou gekozen kunnen worden om bepaalde routes te optimaliseren, om gericht grote knelpunten aan te pakken of om gericht alternatieven te zoeken voor trajecten waar de komende tijd geen goede fietsvoorzieningen gerealiseerd kunnen worden (ontvlechting). Er is geen prioritering of strategie voor de uitwerking van het netwerk.
- De huidige fietsinfrastructuur voldoet vaak niet aan de huidige nationale standaarden. Veel fietspaden zijn te smal. Het kwaliteitsniveau dat wordt gewenst is niet tot in detail uitgewerkt en Haarlem heeft geen – bindend – kader hiervoor. Er is vaak fysiek te weinig ruimte waardoor er keuzes gemaakt moeten worden. De uitvoering is ingewikkeld, waardoor het probleem snel vooruitgeschoven wordt, vooral bij gebrek aan visie en kaders.
- De SOR is veelomvattend waardoor omzetting naar de realiteit budgettair bijna onmogelijk is. Dit kan ertoe leiden dat er uiteindelijk voor een minder grote ambitie wordt gekozen en dat dit ook ten nadele is voor de kwaliteit van de fiets. Voor herinrichtingen, onderhoud en verkeersveiligheid zijn er – kleine – budgetten waarin de fiets meelift. Daarnaast is er budget voor regionale fietsroutes. Er is geen apart budget om te werken aan een kwalitatief fietsroutenetwerk.

4.3 Oordeel gebruikers

Bevraging DigiPanel Haarlem

De helft van de fietsers vindt dat er voldoende doorlopende fietsroutes zijn in Haarlem. Vier op de tien fietsers vinden dat de paden en stroken goed onderhouden zijn. Een bijna even grote groep vindt dat de paden en stroken voldoende breed zijn.

Fietsers zijn over het algemeen minder tevreden over het kunnen doorfietsen zonder oponthoud en het samen gebruiken van de fietsroutes door gewone fietsers en snelle fietsers. In beide gevallen is de helft van de fietsers het oneens met de gestelde stelling. Over het feit of kinderen veilig naar school kunnen op de fiets wordt wisselend gedacht. Ruim een kwart heeft hier geen uitgesproken mening over.

Jongeren (leeftijd t/m 34 jaar) zijn over het algemeen iets tevredener over fietsen in Haarlem. Zij zijn het met alle stellingen vaker eens (5% -10% meer). Hetzelfde geldt voor inwoner van stadsdeel Schalkwijk (ook tussen de 5% en 10% meer (helemaal) eens per stelling). Inwoners uit het centrum zijn het vaker (helemaal) eens dat de fietspaden en stroken goed onderhouden zijn (55%).

In hoeverre bent u het met onderstaande stellingen eens? In Haarlem ... (n=1647)



Enquête Fietsersbond

‘Omrijden’ en ‘stedelijke dichtheid’ zijn objectieve factoren. Als er veel infrastructuurbundels of landschappelijke elementen zijn, dan moet er vaker worden omgereden. Met de opbouw van het netwerk kan de gemeenten proberen het omrijden te minimaliseren. De score voor Haarlem op dit aspect is een 1, waaruit we waarschijnlijk mogen afleiden dat er in het huidige netwerk erg vaak omgereden moet worden. Hoe hoger de ‘stedelijke dichtheid’, en hoe meer bestemmingen op korte afstand (zie ook hoofdstuk 1), hoe beter de randvoorwaarden voor een hoog aandeel fiets. Haarlem heeft én een hoge stedelijke dichtheid én een goede score op ‘nabijheid’ (zie hoofdstuk 1). De andere gemeenten scoren op deze aspecten gelijkaardig. Op de onderwerpen uit de enquête scoort Haarlem juist lager dan de andere gemeenten. Hier is winst te halen.

4.4 Conclusie

In principe is het fietsnetwerk in de SOR een goede basis voor het verbeteren van de positie van de fiets in Haarlem. De knelpunten en de aanzet tot ontwerprichtlijnen staat in andere documenten waardoor er geen overzicht is (zie bij thema 1).

Het fietsnetwerk is bepaald en ook op kaart gebracht als onderdeel van de SOR. Er wordt onderscheid gemaakt tussen regionale fietsroutes, hoofdfietsroutes, overige fietsroutes en recreatieve fietsroutes. Voor de verschillende niveaus zijn globale ontwerputgangspunten beschreven voor de wegvakken en de kruispunten. Op regionale fietsroutes zijn de kwaliteitseisen het hoogste en is de prioriteit voor de fietser het grootste. De fietskaart geeft ook een overzicht van fietsenstallingen.

Het fietsnetwerk, vooral de hoofdroutes, valt vaak samen met belangrijke routes voor auto's. Om de kwaliteit van het fietsnetwerk te verhogen op deze assen is voldoende ruimte nodig op wegvakken en kruispunten, maar moet er ook voldoende tijd worden gegeven bij verkeerslichten. Als er infrastructuurprojecten worden gerealiseerd, dan worden standaard de eisen gehanteerd die door de CROW worden voorgeschreven. Op het moment dat er keuzes gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld door gebrek aan ruimte, dan kan ook worden gekozen voor minimeisen voor fiets wat niet heel erg ambitieus is. Op basis van de documenten die wij hebben bekeken is geen helder beeld te krijgen van excellerende routes voor fiets – gelijkaardig aan de 'rode loper'. In het Deltaplan gaat binnen het actieplan 2025 worden bepaald welke routes prioriteit krijgen.

Woongebieden zijn de plekken waar fietsers vandaan komen of naar toegaan en zijn daarom de basis van een fietsnetwerk. Het zijn ook de straten waar veel kinderen leren fietsen. Snelheid van het autoverkeer is een cruciale component voor de verkeersveiligheid. In deze gebieden zou 30 km/h het maximum moeten zijn, zowel als snelheidslimiet als voor de werkelijk gereden snelheid. In de SOR wordt aangegeven dat woongebieden ingericht dienen te worden als 30km-zones.

5 Kwaliteitsvolle infrastructuur (aanleg en onderhoud)

5.1 Situatie in Haarlem

Voor het ontwerpen van infrastructuur zijn er algemeen geldende landelijke richtlijnen van CROW-Fietsberaad die over het algemeen ook worden gebruikt door de gemeente of de externe partijen die worden ingehuurd. Hierdoor wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van nieuwe infrastructuur in Haarlem voldoet aan de minimumeisen.

Binnen de geldende richtlijnen kunnen keuzes worden gemaakt. Hiervoor is binnen Haarlem per gebied een HIOR (handboek inrichting openbare ruimte) opgesteld dat als leidraad geldt. Hierdoor kunnen de voorkeursoplossingen per wijk verschillen. De HIORs richten zich vooral op de openbare ruimte en dwarsprofielen. Kruispunten worden in het HIOR niet behandeld terwijl hier veel probleemsituaties voorkomen door grote aantallen afslaande fietsers, conflicten met auto's of wachttijden bij verkeerslichten. Bij gebrek aan eigen kader, wordt automatisch teruggevallen op de landelijke richtlijnen.

Op dit moment is de ambitie van de SOR nog maar beperkt vertaald naar wegprofielen. In de HIOR voor zuidwest en oost wordt er voor de hoofdroutes uitgegaan van de minimummaten (2,00 m) met melding dat bij veel fietsverkeer, een iets breder fietspad (2,5 m) gewenst is. In het HIOR wordt geen specifieke aandacht besteed aan vergevingsgezindheid of infrastructuur voor groepen die kwetsbaarder zijn zoals ouderen of kinderen. Tussen fiets- en voetpaden worden bijvoorbeeld kleine hoogteverschillen aanbevolen (opsluitbanden). Bij fietspaden die aan de minimumeisen voldoen, betekent dit dat brede fietsers elkaar niet of moeilijk kunnen inhalen. In woongebieden wordt standaard uitgegaan van elementenverharding en alleen de fietsstraat is een alternatief voor woonstraten waar een belangrijke fietsroute doorheen komt. Vanuit kwaliteit voor fietsers zouden soms andere keuzes gemaakt moeten worden, maar daarvoor is momenteel geen kader.

De elementen voor een goed fietsbeleid zijn aanwezig, maar niet alles wordt afgedekt door de hierboven beschreven documenten. Bovendien is het SOR ambitieuzer dan het HIOR. Door de versnippering van informatie is het lastig om een totaalplaatje te krijgen. In het Uitvoeringsprogramma 2019 wordt aangegeven dat het Deltaplan bedoeld is om een integraal overzicht te geven van maatregelen voor de fiets. De startnotitie voor het *Deltaplan fiets* richt zich vooral op concrete acties om het fietsnetwerk en vooral het fietsparkeren te verbeteren. De breedte van het fietsbeleid komt hierbij niet – of beperkt – aan bod.

In de *Programmabegroting 2015-2019* wordt gemeld dat er bezuinigd gaat worden door "een lager kwaliteitsniveau van het onderhoud aan de openbare ruimte, (...) en een aantal specifieke besparingen op onderhoud aan en vervanging van straatnaamborden, straatmeubilair". Het is niet duidelijk in hoeverre dit is afgestemd met fietsbeleid.

5.2 Zelfevaluatie

Kwaliteitsvolle infrastructuur - aanleg en onderhoud

Voorbeeldmaatregelen	
Niveau 0	Kwaliteit van de infrastructuur is geen uitgangspunt. Fietsinfrastructuur wordt niet onderhouden
Niveau 1	Bij aanleg van nieuwe infrastructuur worden de richtlijnen voor aanleg van fietsinfrastructuur gebruikt. Op verzoek van bewoners worden knelpunten in infrastructuur aangepast.
Adhoc	Enkel onderhoudswerkzaamheden indien er een groot probleem is en bij aanhoudende klachten.
Niveau 2	De gemeente zet in op fietsvoorzieningen langs wegvakken en op kruispunten volgens de gangbare richtlijnen. Er wordt ingezet op comfort voor fietsers bij de keuze van het wegdek op fietsroutes. Er is een actielijst om knelpunten aan te pakken.
Geïsoleerd	Er vinden enkel herstelmaatregelen plaats in geval van serieuze comfort/veiligheidsproblemen (ontbrekende markeringen, beschadigde rijloper, ...)
Niveau 3	Op belangrijke fietsroutes wordt toekomstbestendige fietsinfrastructuur voorzien. Kruispunten van op hoofdroutes voor fietsers worden fietsvriendelijk vormgegeven. De wegverharding op fietsroutes is vlak en comfortabel.
Geïntegreerd	Er is zijn specifieke standaarden waaraan de kwaliteit van de infrastructuur moet voldoen. De huidige staat van de infrastructuur wordt permanente gemonitord. Onderhoud wordt gepland en er is een budget.
Niveau 4	Er wordt proactief ingezet op een kwaliteitsverhoging van de infrastructuur voor fietsers, zowel op fietsroutes als in de woonwijken. Nieuwe of herziene fietsinfrastructuur is toekomstbestendig door te voorzien in oa. voldoende breedte, ruime boogstralen, voldoende opstelruimte bij kruispunten en fietsvriendelijke verkeerslichten. De gemeente houdt zich op de hoogte van ontwikkelingen in binnen- en buitenland.
Systematisch	Fietsinfrastructuur wordt pro-actief onderhouden en er is een specifieke uitrusting voor onderhoud en reiniging van fietspaden, inclusief aangepast materieel voor winterdienst. Klachten en opmerkingen rond onderhoud worden systematisch opgevolgd.

Opmerkingen consensusbijeenkomst

Het oordeel in de zelfevaluatie varieert tussen niveau 1 'ad hoc' en niveau 2 'geïsoleerd'. In principe wordt er gestaag aan verbetering van de kwaliteit van fietsinfrastructuur gewerkt binnen nieuwe projecten. Het pro-actief aanpakken van knelpunten en het ontbreken van een kader dat de fietsambitie vertaald, zijn belangrijke aandachtspunten. Het gezamenlijke oordeel was niveau 2 'geïsoleerd'.

Oordeel op basis van de consensusbijeenkomst: Niveau 2 – geïsoleerd

1. De visie van de gemeente, de ambitie, is nog niet verankerd in de gemeentelijke kaders voor kwaliteitsvolle infrastructuur.
2. Er is een grote aandacht voor projectgerichte, gebiedsgerichte uitvoering waardoor de grote lijnen onvoldoende aandacht krijgen. Per stadsdeel wordt er anders omgegaan met infrastructuur. Tot voor kort werd er gebiedsgericht uitgevoerd. Dit is ook het geval met de HIORs. Sinds 2019 zijn projecten weer teruggehaald naar gemeente (opdrachtgevers regisseren).
3. Op detailniveau zijn er bij de uitvoering van infrastructuur veel verschillen in wegdek en ontwerpelementen. De ontwerpkeuzes zijn niet gekoppeld aan een visie op het fietsnetwerk. Er is weinig aandacht voor de toegenomen drukte en ontvlechting van fietsroutes en de consequenties voor uitvoeringseisen.
4. Participatie is belangrijk binnen Haarlem. Door het ontbreken van een duidelijke fietsvisie die is vertaald naar keuzes op terrein (bijvoorbeeld keuzes bij gebrek aan ruimte, materialisatie) worden lastige keuzes ten voordele van de fiets uit de weg gegaan of niet goed gevoerd. Heldere kaders zouden dit makkelijker maken.

5.3 Oordeel gebruikers

Bevraging DigiPanel Haarlem

De helft van de fietsers vindt dat er voldoende doorlopende fietsroutes zijn in Haarlem. Vier op de tien fietsers vinden dat de paden en stroken goed onderhouden zijn. Een bijna even grote groep vindt dat de paden en stroken voldoende breed zijn.

Fietsers zijn over het algemeen minder tevreden over het kunnen doorfietsen zonder oponthoud en het samen gebruiken van de fietsroutes door gewone fietsers en snelle fietsers. In beide gevallen is de helft van de fietsers het oneens met de gestelde stelling.

Jongeren (leeftijd t/m 34 jaar) zijn over het algemeen iets tevredener over fietsen in Haarlem. Zij zijn het met alle stellingen vaker eens (5% -10% meer). Hetzelfde geldt voor inwoner van stadsdeel Schalkwijk (ook tussen de 5% en 10% meer (helemaal) eens per stelling). Inwoners uit het centrum zijn het vaker (helemaal) eens dat de fietspaden en stroken goed onderhouden zijn (55%).

Enquête Fietsersbond

Op de rotondes in Haarlem heeft de fietser altijd voorrang – een hogere score dan de 5 die Haarlem heeft gekregen is niet mogelijk. Deze objectieve indicator kijkt alleen naar de voorrangssituatie op rotondes. Andere aspecten op een rotonde, zoals de vormgeving van de infrastructuur of onderhoud zijn niet meegenomen, maar hebben wel invloed op hoe mensen de infrastructuur ervaren. Op de overige elementen die zijn bevraagd scoort Haarlem duidelijk lager dan de gemeenten in de vergelijking. Hier is dus zeker een winst te halen. De volgende onderwerpen zijn aandachtspunten voor het Haarlemse beleid:

- De afstelling van de verkeerslichten scoort erg laag, en zeker in vergelijking tot de vergelijkingsgemeenten.
- De kwaliteit van de fietspaden en -stroken scoort laag. Het gaat dan om de breedte, maar ook om de gladheid.
- Omleidingen van fietsers scoort ook slecht, en ook slechter dan in de andere gemeenten.
- De verschillende vragen over onderhoud scoren rond een 3,5. Dit is niet slecht, maar de andere gemeenten scoren hier beduidend beter.

5.4 Conclusie

Als er infrastructuurprojecten worden gerealiseerd, dan worden standaard de eisen gehanteerd die door CROW worden voorgeschreven. Op het moment dat er keuzes gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld door gebrek aan ruimte, dan gelden voor fiets in ieder geval de minimumeisen. Er wordt niet – of beperkt – pro-actief gewerkt aan het wegwerken van gevaarlijke situaties of het verhogen van de kwaliteit voor fietsers waar het druk is.

Uit de bevraging van de DigiPanelleden, blijkt dat de gebruikers geen hoge score geven aan de infrastructuur en verschillende fietsvoorzieningen ook te smal vinden. In vergelijking met andere steden (Fietsersbondenquête) scoort Haarlem lager.

Er zijn veel knelpunten als gevolg van toegenomen drukte op fietspaden. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties, bijvoorbeeld bij afslaan. De gemeente heeft hier (nog) geen visie op en er is (nog) geen beleid hoe met dergelijke situaties omgegaan moet worden. Hetzelfde geldt voor toekomstbestendige en vergevingsgezinde infrastructuur.

6 Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid (proactief beleid)

6.1 Situatie in Haarlem

Binnen het Startprogramma Duurzaam Veilig werd in 1997 als uitgangspunt gesteld dat alle wegen binnen de bebouwde kom een snelheidsregime hebben van maximaal 30 km/u, behalve de hoofdwegen. In Haarlem is dit nog niet gerealiseerd. In het kader van de *actualisatie van het HVVP in 2010* is een actielijst gemaakt en is het doel uitgesproken dat de stad wil doorgaan met inrichten van 30km zones totdat alle wijken aan Duurzaam Veilig voldoen. In de SOR 2016 staat het inrichten van de woonwijken als 30 km-zone weer op het programma. Blijkbaar is dit uitgangspunt nog niet gerealiseerd.

Op dit moment is er binnen Nederland aandacht voor pro-actief verkeersveiligheidsbeleid en enkelvoudige ongevallen bij fietsers. Wij zijn niet op de hoogte van een risico-gestuurd verkeersveiligheidsbeleid binnen Haarlem dat ook specifiek aandacht heeft voor de fiets. In de *Programmabegroting 2019-2023* wordt gesproken over het actualiseren van het verkeersveiligheidsbeleid, met focus op verkeersveiligheid rond scholen.

6.2 Zelfevaluatie

Risico-gestuurde aanpak verkeersveiligheid (pro-actief beleid)

Voorbeeldmaatregelen		Individuele oordelen
oordeel consensusbijeenkomst	Niveau 0	
	Er is geen specifieke aandacht voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers. De politie speelt geen rol in het fietsbeleid.	
	Niveau 1	
	Adhoc	
	De infrastructuur wordt aangepast wanneer er ongevallen met fietsers gebeuren. Er is een programma voor het voorkomen van ongevallen dat zich richt op het gedrag van fietsers. De politie wordt op verzoek van de gemeenten betrokken als het gaat over het respecteren van wetgeving ten voordele van de fietser (handhaving van snelheidsregimes, foutparkeren, ...).	
	Niveau 2	Individuele oordelen
	Geïsoleerd	
	Er is een actielijst voor het verbeteren van de veiligheid van de fietsers op fietsroutes. De stad voert campagnes om het bewustzijn voor veiligheidsmaatregelen te verhogen. De politie geeft op verzoek ondersteuning, bijvoorbeeld bij aanpassingen van fietsvoorzieningen of bij onveilig gedrag van fietsers. De visie van de politie en de gemeente zijn niet (voldoende) op elkaar afgestemd waardoor er soms verschillende boodschappen worden uitgedragen.	
	Niveau 3	Individuele oordelen
	Geïntegreerd	
	Er is een snelheidslimiet van 30 km/u op de meeste gemeentelijke wegen met uitzondering van de hoofdwegen. Er zijn veilige fietsvoorzieningen op kruispunten en wegvakken van het fietsroutenetwerk. Er is een prioriteitenlijst voor het verbeteren van de veiligheid van de fietsers. De politie is betrokken bij keuzes in het fietsbeleid die een relatie hebben met verkeersveiligheid en handhaving (bijvoorbeeld rond zone 30, voorrang voor fietsers, verkeerslichtenregelingen, fietsparkeren, campagnes, schoolomgevingen ...). Er is een specifiek actieplan rond de fietser dat is afgestemd met het beleid van de gemeente.	Individuele oordelen
	Niveau 4	
	Systematisch	
	De veiligheid van fietsers heeft hoge prioriteit. Alle hoofdwegen hebben fietspaden of fietsstroken en waar gemengd verkeer geldt, is de maximum snelheid 30 km/h. Er wordt pro-actief gewerkt aan de verkeersveiligheid door in te zetten op het aanpakken van situaties die gevaarlijk zijn voor alle groepen fietsers (breed, snel, jong en oud). De gemeente zet actief in op het vermijden van enkelzijdige ongevallen. Obstacles op fietsroutes worden systematisch verwijderd. De voorzieningen voor fietsers zijn vergevingsgezind en seniorproof. Fietsers zijn een permanent aandachtspunt van de politie en acties die bijdragen aan de fietskwaliteit van Haarlem staan hoog op de agenda. De politie en de gemeente werken ieder vanuit hun eigen competenties en bevoegdheden aan het realiseren van de visie van Haarlem op het fietsbeleid en versterken elkaar hierin.	

Opmerkingen consensusbijeenkomst

Het oordeel van de zelfevaluatie varieert van niveau 0 'er is geen aandacht voor de fiets in het verkeersveiligheidsbeleid' tot niveau 3 'systematisch'. Dit verschil in oordeel heeft voor een groot deel te maken met het perspectief waarmee de beoordeling is gedaan. Op basis van de consensusbijeenkomst blijkt dat er wel wat acties zijn rond verkeersveiligheid, maar dat plannen en kaders ontbreken. Het oordeel is daarom niveau 1 'ad hoc'.

Oordeel op basis van de consensusbijeenkomst: Niveau 1 – ah-hoc

1. Op dit moment is de gemeente bezig met verkeersveiligheidsbeleid, inclusief risico-gestuurde aanpak, maar het is geen onderdeel van het fietsbeleid.
2. De uitgangspunten voor de fiets moeten meegenomen worden in richtlijnen – ook wat veiligheid betreft. De kwaliteitseisen moeten op lange termijn worden verankerd.
3. Als er een verkeersbesluit genomen wordt dan duurt het heel lang voor er iets uitgevoerd wordt.
4. Verkeersveiligheid is vooral op belangrijke fietsroutes een aandachtspunt, maar minder op andere routes of in de wijken.
5. Er is geen helderheid over keuzes bij fietsinfrastructuur die niet conform is en wanneer het vanuit verkeersveiligheid nodig is om pro-actief actie te ondernemen.
6. Verkeersveiligheid is een specialistisch domein en de keuzes die vanuit dit perspectief gemaakt zouden moeten worden, zijn niet altijd helder voor wethouders, raadsleden en andere partijen die niet vakmatig met verkeersveiligheid te maken hebben. Hierdoor is het voor hen lastig om keuzes te verdedigen waarin verkeersveiligheid een cruciale rol speelt.
7. De politie wordt op verschillende momenten en manieren betrokken als verkeersveiligheid een rol speelt. De visie van de politie en de gemeente zijn niet altijd voldoende op elkaar afgestemd waardoor de inzichten soms verschillen.

6.3 Oordeel gebruikers

Bevraging DigiPanel Haarlem

Minder dan een kwart van de bevroagden (25% fietsers, 20% niet-fietsers) geeft aan dat kinderen in Haarlem veilig met de fiets naar school kunnen. Dit is een erg laag aandeel. Slechts 21% is van mening dat gewone en snelle fietsers in Haarlem veilig samengaan. Dat is ook een laag aandeel dat kan samenhangen met krappe infrastructuur: maar 38% vindt dat ze breed genoeg zijn.

Enquête Fietsersbond

In de enquête gaan verschillende vragen in op de veiligheid. Op het objectieve beoordelingscriterium 'hoofdwegen met een snelheid van 50 km/h' scoort Haarlem bijna een 4, net als de fietsstad van 2018 Houten. De andere gemeenten scoren hier zelfs slechter. Dat betekent dat er in Haarlem meestal aparte fietspaden liggen langs hoofdwegen met een snelheid van 50 km/u. De volgende onderwerpen zijn aandachtspunten voor het Haarlemse beleid:

- Haarlem scoort duidelijk lager op de vraag of de 'fietser zich veilig voelt'. Dat geldt ook voor de vraag over jongere en oudere fietsers.
- Gemengde wegen zijn een probleempunt. Dit is ook het geval een in aantal van de vergelijkingsgemeenten.

- Zowel hinder door scooters en brommers als geparkeerde auto's scoren hoog bij de ergernissen en wederom is de score slechter dan in de vergelijkingsgroep.

6.4 Conclusie

6. Risicogestuurde aanpak verkeerveiligheid

Op dit moment is de gemeente bezig met het opstellen van een verkeersveiligheidsbeleid, inclusief risico-gestuurde aanpak en dit wordt afgestemd met fietsbeleid. Het is niet duidelijk hoe kwaliteitseisen op lange termijn rond bijvoorbeeld seniorproofheid en vergevingsgezindheid van infrastructuur worden geborgd in verschillende richtlijnen. Het is daarnaast belangrijk dat keuzes goed worden beargumenteerd zodat ze voor verschillende partijen, waaronder wethouders en raadsleden, helder zijn.

De invoering van 30km-zones is een standaard onderdeel van Duurzaam Veilig. Haarlem is hier nog steeds bezig met deze basismaatregel. Ook in het SOR is opgenomen dat woongebieden als 30km-zones ingericht dienen te worden. Nieuwe infrastructuur wordt in principe volgens de huidige landelijke richtlijnen opgesteld, maar er wordt regelmatig gekozen voor minimale varianten die uiteindelijk minder veilig of niet toekomstgericht zijn gezien de sterke toename van het aantal oudere en pendelende fietsers en snellere en grotere fietsen.

De politie wordt al betrokken bij verkeersveiligheidsbeleid. Samenwerking leidt tot een sterker en effectiever beleid. Het is belangrijk dat de politiek, de wethouders en raadsleden, deze visie ook ondersteunen in participatie en interactie met burgers en belangengroepen.

7 Fietsparkeren centrum, station en in woonwijken

7.1 Situatie in Haarlem

Al in het *Haarlem Fietst van 1996* wordt fietsparkeren als een speerpunt genoemd. Ook in het HVVP en in de actualisatie van 2010 is het een belangrijk aandachtspunt. Het creëren van meer fietsenstallingplaatsen wordt als doel genoemd in 2010, en er wordt een onderzoek gedaan naar een ondergrondse stalling op de Botermarkt.

Uit fietsparkeerdrukonderzoek blijkt dat er in het centrum sprake is van een ernstig tekort aan stallingsvoorzieningen (met name in het kernwinkelgebied), en anderzijds dat de huidige inpandige fietsenstallingen Botermarkt, Smedestraat en Tempelierstraat matig gebruikt worden. De daaropvolgende *Enquête Fietsparkeren Centrum Haarlem van 2012* laat zien dat respondenten die de verschillende inpandige stallingen wel kennen er geen gebruik van maken omdat het 'te ver lopen' is. Daarnaast wordt aangegeven dat het te veel moeite is in relatie tot de parkeerduur. De redenen hebben dus geen relatie met de kwaliteit van de stalling.

In de *SOR van 2016* is de wens opgenomen voor grotere fietsenstallingen in het centrum, het aansluiten van centrumstallingen op fietsroutes en toename van buurtstallingen. Dit komt terug in het *Uitvoeringsprogramma SOR 2019* door te spreken over het belang van kwalitatief goede fietsenstallingen en uitbreiding van verschillende soorten stallingen (bij woning, in centrum, en OV knopen) ook voor verschillende maten fietsen. Ook de studie *Groeipotentie van 2019*, agendeert dat er oplossingen moeten komen voor fietsparkeren, maar dan vooral op straat, en dat daarbij ook rekening moet worden gehouden met scootmobiel. Het HIOR geeft richting aan de keuze van fietsenstallingen voor het publiek domein.

Uit gesprekken met verschillende partijen komt het fietsparkeren in de binnenstad stelselmatig terug als een probleem. Er zijn overal veel losstaande fietsen, veel weesfietsen en tegelijkertijd lege plekken in stallingen. Het fietsparkeren heeft een negatieve invloed op de kwaliteit van het publiek domein. In de gesprekken wordt ook gemeld dat minder handhaving zichtbaar is door toename van fietsen en laksheid onder gebruikers (wat ook blijkt uit de enquête van 2012 – zie boven). Daarnaast zijn er langlopende dossiers rond fietsenstallingen in het centrum die maar niet van de grond komen en voor ergernis zorgen bij betrokken binnen en buiten het gemeentelijke apparaat. In de buurten zijn fietsenstallingen die gedeeltelijk verouderd zijn.

Op dit moment ligt de focus van het Deltaplan fiets voor een belangrijk deel op fietsparkeren. In de *Informatienota Inrichting Deltaplan fiets 2019* wordt dit als volgt verwoord: "Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de mogelijke maatregelen die de gemeente kan treffen op het gebied van fietsparkeren op specifieke locaties. Zo wordt o.a. gekeken naar het kernwinkelgebied, HOV-haltes, station Haarlem en station Haarlem-Spaarnwoude. Aan de hand van de uitkomst van dit onderzoek wordt bepaald wat de meest effectieve en efficiënte besteding is van de bestaande budgetten voor fietsparkeren tot 2022." Voorstellen voor concrete pilots met rond fietsenstallingen, zowel qua capaciteit, vindbaarheid als aantrekkelijkheid.

Fietsstad Haarlem (HFS) wil vraag en aanbod van stallingplaatsen bij elkaar brengen door de vraag in beeld te brengen en de gemeente, buurtorganisaties, ondernemers en

particulieren stimuleren om extra stallingplaatsen te creëren. HFS beheert fietsenstallingen beheert en exploiteert 40 buurtstallingen op 32 locaties, 42 ov-boxen op 3 locaties en 29 fietsboxen op 6 locaties. Tot 2016 was de gemeente verantwoordelijk voor het in standhouden van de stallingen. Samen met de gemeente werkt HFS nu aan het moderniseren van de fietsparkeervoorzieningen en achterstallig onderhoud weg te werken.

7.2 Zelfevaluatie

Fietsparkeren centrum, station en in woonwijken

Voorbeeldmaatregelen	
Niveau 0	Er wordt niks gedaan op dit vlak.
Niveau 1	Fietsenrekken op straat op willekeurige plaatsen of op basis van sporadische vragen.
Niveau 2 Geïsoleerd	Er zijn kwaliteitseisen voor fietsenstallingen. Op de belangrijkste locaties zijn fietsenstallingen geplaatst, maar er zijn ook nog veel losstaande fietsen. Bij heraanleg van publieke ruimte worden systematisch fietsenrekken geplaatst.
Niveau 3 Geïntegreerd	Er is een permanente programmatie van fietsparkeerplaatsen op straat, in overdekte parkeerplaatsen en bewaakte fietsenstallingen op OV knopen. Er zijn inpandige buurtstallingen of fietstrommels in woonwijken. Er is een beleid rond fietsendiefstal en weesfietsen.
Niveau 4 Systematisch	Er is een gemeentedekkend fietsparkeerplan voor bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen. Dit plan is gebaseerd op een gedetailleerde analyse van locaties, gebruikersprofielen, gebruikersbehoeften, risico's voor fietsdiefstal. De lokale bouwvoorschriften en –wetten zijn aangepast ten gunste van fietsgebruik: fietsenstallingen in private en publieke gebouwen zijn verplicht en moeten aan minimeisen voldoet wat betreft kwaliteit en capaciteit.

Opmerkingen consensusbijeenkomst

De oordelen op basis van de zelf-evaluatie zijn gesitueerd op niveau 2 'geïsoleerd' of niveau 3 'geïntegreerd'. Er is duidelijk aandacht voor fietsparkeren, maar er is op dit moment nog geen richtinggevende visie en een actieprogramma. Daarom is het oordeel van de consensusbijeenkomst niveau 2 'geïsoleerd'.

Oordeel op basis van de consensusbijeenkomst: Niveau 2 – geïsoleerd

1. Fietsparkeren is de afgelopen jaren opgevoerd als een belangrijk onderwerp, maar met weinig budget waardoor er ook weinig gedaan kan worden.
2. De privatisering van de buurtfietsenstallingen roept discussie op, onder andere door de samenwerking met de gemeente en de budgettaire afspraken.
3. Acties zijn nog versnipperd, maar er wordt nu beleid voor gemaakt, en er is ook een – beperkt – budget

7.3 Oordeel gebruikers

Bevraging DigiPanel Haarlem

Bijna alle niet-fietsers (81%) zijn het ermee eens dat in het centrum fietsen alleen in een stalling, rek of vak geparkeerd mogen worden. Daarbij moet worden opgemerkt dat maar 4% van de DigiPanel deelnemers tot de groep 'niet-fietsers' behoort. Ook is de helft van de niet-fietsers voorstander van het gebruiken van parkeervergunningen om fietsen te stimuleren. Over het feit of kinderen veilig naar school kunnen op de fiets wordt het

meest wisselend gedacht. Wat verder opvalt is dat meer dan de helft van de niet-fietsers vindt dat in het centrum voetgangers en fietsers elkaar in de weg zitten.

Driekwart van de fietsers is het ermee eens dat de gemeente een deel van de opbrengst van parkeervergunningen mag gebruiken om fietsen te stimuleren. Ook vinden zes op de tien fietsers dat de gemeente, bij ruimtegebrek, een fietsenrek op een auto-parkeerplek mag plaatsen. De helft van de fietsers vindt het een goed idee dat in het centrum fietsen alleen in een stalling, rek of vak geparkeerd mogen worden.

Erg ontevreden zijn fietsers over het in de weg zitten van voetgangers en fietsers en de hoeveelheid fiets-parkeerplekken in het centrum. In beide gevallen is meer dan de helft van de fietsers het oneens met de gestelde stelling.

Enquête Fietsersbond

Het aantal vragen rond fietsparkeren is beperkt. Haarlem scoort hier niet goed.

- Fietsendiefstal is in Haarlem en ook in een aantal van de andere gemeenten een probleem,
- De hoeveelheid fietsparkeerplekken wordt in Haarlem duidelijk minder goed beoordeeld dan in de andere gemeenten, uitgezonderd Leiden waar fietsparkeren ook slechte scores krijgt.

7.4 Conclusie

Uit de verschillende gesprekken komt naar voren dat het parkeren van de fiets een onderwerp is dat al lang speelt. De fietsenstallingen bij het centraal station waren destijds een grote stap, maar inmiddels moet er weer veel worden gedaan. Vanuit verschillende gemeentelijke en regionale beleidsprogramma's is er aandacht voor het parkeren bij stations en andere openbaarvervoerknooppunten. Hier ligt een grote opgave die ook gekoppeld kan worden aan de bereikbaarheid van Haarlem voor bezoekers en forensen.

Verschillende partijen zijn het erover eens dat er in de binnenstad te veel losstaande fietsen zijn en tegelijkertijd worden de stallingen slecht gebruikt. Uit de Fietserbondenquête komt Haarlem niet goed naar voren op gebied van parkeren en ook binnen de bevraging van het DigiPanel is het een van de 3 belangrijkste aandachtspunten.

Er zijn de afgelopen jaren verschillende initiatieven geweest voor grootschalige fietsparkeervoorzieningen, maar die hebben niet geleid tot duidelijke beslissingen. Tegelijkertijd is er geen samenhangend beleid voor op straat geparkeerde fietsen en het stimuleren van de huidige gebouwde stallingscapaciteit. Hierdoor veroorzaken geparkeerde fietsen hinder voor voetgangers en zorgen ze voor een rommelig straatbeeld.

Op dit moment speelt parkeren een erg grote rol binnen het gemeentelijke fietsbeleid in wording – het is een van de speerpunten van het Deltaplan.

8 Stimulering van fietsgebruik voor specifieke doelgroepen

8.1 Situatie in Haarlem

Op dit moment zijn er losse acties die fietsgebruik stimuleren, vaak gericht op forensen, zoals de fietsstimulering van woon-werk verkeer naar de Waarderpolder met subsidie van het Rijk. Hier was een externe procesmanager betrokken en voerde de gemeente de regie. Daarnaast hebben verschillende afdelingen projecten zoals fietslessen aan nieuwkomers of programma's voor kinderen, maar er is geen overzicht van de verschillende acties en er is op ook te weinig capaciteit om dit verder uit werken.

8.2 Zelfevaluatie

Stimulering van fietsgebruik voor specifieke doelgroepen

Voorbeeldmaatregelen	
Niveau 0	Geen initiatieven
Niveau 1	Er is gerichte informatie voor de fietser. Algemene promotiemaatregelen zonder een specifiek onderscheid naar doelgroepen
Adhoc	Af en toe wordt er een artikel gepubliceerd in een interne nieuwsbrief of het intranet. Af en toe wordt er een artikel over fietsen naar het werk gepubliceerd in de lokale krant of media. Er worden maatregelen genomen wanneer de scholen specifieke problemen melden. Sommige scholen nemen zelf het initiatief om fietsen naar school te promoten en de veiligheid te verbeteren.
Niveau 2	Sporadisch is er informatie rond fietsbeleid in de lokale media (vb. lokaal infoblad of digitale nieuwsbrief van de gemeente). Promotiemaatregelen die gericht zijn naar een specifiek publiek dat makkelijk te overtuigen is van het nut van de fiets (pendelaars, studenten, ...). Er zijn fietslessen voor scholieren in reële verkeersomstandigheden. Er zijn voldoende fietsenstallingen voor de ambtenaren in bijna alle gemeentelijke gebouwen. De stad neemt een aantal maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren. Ambtenaren die naar het werk willen fietsen krijgen praktisch advies, bijvoorbeeld over de route. De wijze waarop kinderen naar school komen wordt gemonitord om knelpunten te achterhalen. Sommige schoolomgevingen zijn heringericht met als doel de veiligheid te verbeteren en een aangename verblijfsomgeving te realiseren. De stad stelt educatief basismateriaal in verband met lopen en fietsen ter beschikking.
Niveau 3	Nieuwe fietsprojecten worden aangekondigd via persmededelingen, er zijn communicatiecampagnes en er is ander materiaal om de fiets onder de aandacht te brengen. Er is communicatie richting groepen die niet veel fietsen. Er zijn promotiemaatregelen en specifieke activiteiten gericht op een moeilijk te overtuigen publiek. Er zijn fietslessen voor specifieke doelgroepen zoals volwassenen die niet kunnen fietsen of kinderen die fietsen niet van huis uit aangeleerd krijgen. Er zijn voldoende bedrijfsfietsen en fietsenstallingen beschikbaar bij alle gemeentelijke diensten. De voordelen van fietsen naar het werk (economische effecten voor de werkgever, effecten op de gezondheid van de individuele fietser en algemene gezondheidseffecten) krijgen veel publiciteit. Personeel dat binnen fietsafstand woont, wordt actief gestimuleerd om voor de fiets te kiezen. Er is voor alle scholen informatie over hoe de school te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer bereikt kan worden. Routes van en naar school worden als één geheel behandeld binnen een mobiliteitsplan. Scholen nemen initiatieven om meer leerlingen op de fiets te krijgen.
Niveau 4	Er is permanente informatie die makkelijk toegankelijk is via de gemeentelijke website en andere kanalen, met inbegrip van informatie over de visie op het fietsbeleid, doelstellingen, geplande maatregelen en de wijze de gemeente haar beleid monitort. Er is een gericht beleid om groepen die niet veel fietsen te benaderen. De promotiemaatregelen en specifieke activiteiten zijn gericht op alle doelgroepen (ouderen, beginnende fietsers, overtuigde autogebruikers, ...). De gemeente zorgt - samen met andere actoren - voor een permanent aanbod van voorzieningen die de drempel om te fietsen verkleinen zoals fietsvaardigheidstrainingen of de mogelijkheid om fietsen te testen. Fietsters hebben een betere toegang tot publieke gebouwen dan autobestuurders. Er is binnen de gemeente een afdeling die de ontwikkeling van bedrijfsvervoersplannen bij bedrijven (waarin de fiets een belangrijke rol speelt) stimuleert en coördineert. Werkgevers worden actief betrokken bij het stimuleren van de fiets en het optimaliseren van routes voor woon-werkverkeer. Er is een visie op de rol van de fiets in het schoolverkeer. Onderwijs, transport, gezondheid en alle andere beleidsdomeinen met betrekking tot kinderen zijn hierbij betrokken. Er zijn wederzijdse afspraken tussen de scholen en de gemeente voor het nemen van maatregelen. Leerlingen, leerkrachten en ouders worden vanaf het begin betrokken bij de ontwikkeling van schoolvervoerplannen die gericht zijn op actieve mobiliteit.

oordeel consensus/bijeenkomst

Individuele oordelen

Opmerkingen consensusbijeenkomst

Het oordeel van de zelfevaluatie varieert van niveau 0 'geen initiatieven' tot niveau 3 'systematisch'. Er zijn acties die door de stad worden geïnitieerd, maar het blijven vooral losse acties. De fietsstimulering woon-werk verkeer Waarderpolder is gedaan met een externe procesmanager en onder regie van de gemeente. Deze actie zou er niet geweest zijn zonder subsidie van het rijk. Op dit moment is er te weinig capaciteit om er meer mee te doen. Er worden fietslessen aan nieuwkomers gegeven en ook zijn er programma's voor kinderen. Het is niet duidelijk of er een overzicht is van de verschillende acties. Op basis van de consensusbijeenkomst blijkt dat niveau 2 'geïsoleerd' de situatie in Haarlem het beste typeert.

Oordeel op basis van de consensusbijeenkomst: Niveau 1 – ad hoc

1. Er zijn verschillende acties, maar zonder al te veel samenhang.
2. Er is voor sommige acties coördinatie vanuit BBOR, bijvoorbeeld stimulering woon-werkverkeer.
3. De initiëring van acties komt vaak vanuit externe partijen
4. Er is nu te weinig capaciteit om er veel mee te doen.

8.3 Oordeel gebruikers

Bevraging DigiPanel Haarlem

Dit onderwerp komt niet voor in de bevraging, maar fietsers die minder zijn gaan fietsen, geven wel aan dat dit te maken heeft met ouder worden. Vanuit fietsbeleid zou hier actie op gevoerd kunnen worden.

Enquête Fietsersbond

In de enquête zijn twee vragen gesteld die indirect te maken hebben met doelgroepen. Volgens de respondenten 'fietst iedereen' – net zoals in de andere gemeenten. De fiets wordt minder actief gepromoot dan in de gemeenten in de vergelijkingsgroep.

8.4 Conclusie

Op dit moment ontbreekt er een samenhangend beleid rond het stimuleren van doelgroepen. Er zijn initiatieven, maar die worden onafhankelijk van elkaar ontwikkeld en uitgevoerd door verschillende actoren. Er ontbreekt overzicht en synergie.

Specifieke groepen zoals ouderen worden niet specifiek benaderd terwijl het wel een groep is die vaak minder gaat fietsen, zoals ook blijkt uit het DigiPanel. Vanuit fietsbeleid zou hier bijvoorbeeld pro-actief actie op gevoerd kunnen worden door het verhogen van de fietsvaardigheid, maar ook door het gericht aanpakken van knelpunten in de infrastructuur.

9 Omgang met meldingen en gebruikersbehoeften

9.1 Situatie in Haarlem

De Fietzersbond Haarlem houdt zich al jarenlang actief bezig met het fietsbeleid in Haarlem. In 1997 hebben zij als reactie op Haarlem fietst! aangegeven dat het fietsbeleid best wat ambitieuzer mocht zijn, bijvoorbeeld op gebied van ambitie, afstemming van autobeleid en de uitwerking van het fietsroutenetwerk.

In 2010 heeft de Fietzersbond Haarlem aan het college van B&W een *Stand van zaken Haarlem* van het fietsbeleid gestuurd. Grote grief is dat er veel bestaand beleid is dat gewoon uitgevoerd zou moeten worden, en dan liefst op een hoog kwaliteitsniveau. Ook vraagt de Fietzersbond om de steeds toegezegde tussentijdse rapportages en evaluaties ook daadwerkelijk te maken zodat de voortgang opgevolgd kan worden. Naast inhoudelijke aanpassingen vraagt de Fietzersbond ook: a) een programmatische aanpak van het uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur, b) een fulltime fietscoördinator en c) en sturende wethouder met visie, ambitie en verantwoordelijkheid voor fietsbeleid & uitvoering.

Uit de verschillende gesprekken komt naar voren dat het meldingssysteem van de gemeenten op zich goed werkt. Wel wordt gemeld dat burgers niet altijd op de hoogte zijn, vragen liever via de wijkraden laten gaan of dat ze bij voorkeur rechtstreeks met wethouders of raadsleden contact opnemen.

9.2 Zelfevaluatie

Omgang met meldingen en gebruikersbehoeften

Voorbeeldmaatregelen		Individuele oordelen
Niveau 0	Geen enkel initiatief.	
Niveau 1 Adhoc	De gebruikersbehoeften worden nagegaan als er zich een probleem voordoet. Fietzers kunnen actief deel nemen in het beslissingsproces van het mobiliteitsbeleid als ze voldoende druk uitoefenen.	
Niveau 2 Geïsoleerd	Bij de uitvoering van een fietsproject (vb. aanleg fietspad) worden de gebruikers geraadpleegd. ☐ Sporadisch worden fietser op initiatief van de gemeente betrokken bij zeer specifieke projecten. Er zijn mogelijkheden om klachten/voorstellen in te dienen, maar er is geen opvolgingsprocedure.	
Niveau 3 Geïntegreerd	Er worden af en toe algemene bevestigingen gedaan bij fietser en resultaten van bevestigingen die door andere partijen zijn uitgevoerd worden systematisch verzameld en gebruikt bij de evaluatie van het beleid. Er worden regelmatig overlegmomenten georganiseerd tussen gebruikers, de gemeente en experts. De gebruikers hebben de mogelijkheid om specifieke aandachtspunten op de agenda te zetten. Ook worden inwoners bevestigd rond nieuwe thema's. ☐	
Niveau 4 Systematisch	Er worden regelmatig enquêtes georganiseerd die de noden van verschillende type gebruikers nagaan of die ingaan op specifieke onderwerpen die spelen binnen Haarlem. Voor klachten en voorstellen van fietsers is er een opvolgingsprocedure. Fietzers worden voortdurend betrokken bij het gemeentelijke beleid en de opstart van nieuwe fietsprojecten. De wijze waarop gebruikers worden betrokken is zodanig georganiseerd dat de inbreng effectief is.	

Opmerkingen consensusbijeenkomst

Het oordeel van de zelfevaluatie varieert van niveau 0 'geen initiatieven' tot niveau 3 'systematisch'. Op basis van de discussie is het oordeel niveau 2 'geïsoleerd'.

Oordeel op basis van de consensusbijeenkomst: Niveau 2 – geïsoleerd

1. De gemeente hanteert verschillende vormen zoals meldingen, peilingen en inspraak, maar actieve deelname van fietsers is niet helder uitgewerkt.
2. Wensen en behoeften op basis van meldingen, gesprekken en bijeenkomsten komen niet altijd op de goede plek terecht of er wordt te weinig mee gedaan.
3. Fietsersbond werd de afgelopen tijd niet betrokken bij planvorming, maar sinds een half jaar is dit verbeterd. De Fietsersbond wordt vaak door externe partijen betrokken als vertegenwoordigers van de fietsers en informatiebron (van voorgeschiedenis en achtergrond).

9.3 Oordeel gebruikers

Bevraging DigiPanel Haarlem

Dit onderwerp komt niet voor in de bevraging.

Enquête Fietsersbond

Dit onderwerp komt niet voor in de beoordeling door de Fietsersbond.

9.4 Conclusie

De gemeente hecht grote waarde aan verschillende vormen van participatie en contact met burgers en andere actoren in de stad. Voor de formele inspraakmomenten bij beleid in projecten zijn duidelijk richtlijnen. Voor andere vormen van participatie is minder helder wanneer, welke partijen betrokken zouden moeten worden en wat de status is van de inbreng. Soms ontbreken duidelijke inhoudelijke kaders over de mobiliteitsuitgangspunten waarbinnen participatie mogelijk is, waardoor ook niet duidelijk is wat vastligt, wat niet ter discussie is en waar er speelruimte is. De stip op de horizon ontbreekt. Het is belangrijk dat wethouders en raadsleden deze kaders kennen.

De fietsersbond werd in het verleden betrokken bij startvergaderingen bij aanvang van een project, maar dit is verwaterd. Op dit moment wordt de fietsersbond weer beter betrokken bij het fietsbeleid van de gemeente. Van oudsher zijn zij een belangrijke gesprekspartner en ze hebben ook een goed overzicht van de geschiedenis van het beleid. De fietsersbond heeft ook een belangrijk deel van de documenten die wij hebben gebruikt beschikbaar gesteld uit hun eigen archief. De fietsersbond wordt vaak bij projecten betrokken via de externe marktpartijen die als opdracht hebben om de fietsersbond te betrekken. Soms hebben ze weinig achtergrondkennis over de vigerende kaders. De fietsersbond kan hier veel over vertellen, maar het is eigenlijk een verantwoordelijkheid die bij de gemeente zou moeten liggen.

10 SMART doelen en monitoring met bruikbare data

10.1 Situatie in Haarlem

Stand van zaken fietsbeleid

Af en toe worden er evaluaties uitgevoerd van beleid. Een voorbeeld is de evaluatie (zonder datum) van Haarlem Fietst!. Uitkomst van de evaluatie is onder andere dat een nadere prioritering gewenst is in de aanpak van knelpunten op het fietsnet voor de aankomende jaren. Dit kan als basis dienen voor afweging bij het volgende investeringsplan en het indienen van aanvragen voor subsidies.

In 2017 heeft de verantwoordelijke wethouder een stand van zaken laten opstellen van het fietsbeleid voor de periode 2015-2016. Eerder is dat ook gedaan voor de 2010-2014.

Fietsbeleid kan op verschillende manieren worden beoordeeld. Het is mogelijk om te streven naar een groei van aantal fietsers, of naar een verschuiving van de modal split richting meer fiets. Het is ook mogelijk om te streven naar minder verkeersonveilige situaties of een toename van kennis rond fietsvaardigheid bij bepaalde doelgroepen. Ook zijn er doelstellingen mogelijk die ingaan op de kwaliteit van de infrastructuur of de doorijsnelheid op hoofdroutes. Voor zo ver wij weten, zijn dergelijke doelstellingen en indicatoren niet of beperkt aanwezig.

Er worden af en toe tellingen gedaan van geparkeerde fietsen, maar ze worden niet in een overzichtelijk format bijgehouden (voor zo ver bekend bij ons). Er zijn recentelijk ook tellingen gedaan van rijdende fietsers. De resultaten van deze telling zijn via een website te raadplegen. Systematische tellingen van fietsers die inzicht verschaffen over een evolutie over een langere periode zijn bij ons niet bekend.

Indicatoren programmabegrotingen

In de *Programmabegrotingen* zijn een aantal indicatoren opgenomen waarbij de fiets wordt genoemd (zie Tabel 6). Voor deze indicatoren wordt in onderstaande tabel een overzicht gegeven van de nulmeting, de streefwaardes en de realisatie. De volgende opmerkingen kunnen worden gemaakt:

- Het percentage Haarlemmers dat aan de Nederlandse norm gezond bewegen voldoet (p 85). Hier speelt de fiets indirect een rol omdat het een vorm van bewegen is, bijvoorbeeld van en naar school. Het gebruik van de fiets wordt niet expliciet gemonitord.
- Percentage Haarlemmers dat (zeer) tevreden is over de fietsvoorzieningen in hun buurt. Deze indicator werd in 2013 en 2015 opgenomen, maar niet meer in 2019. De nulmeting van 2010 is 50%. De gerealiseerde waarde van 2013 is 47% en niet de streefwaarde van 52%
- Oordeel Haarlemmers over het totaal van het voorzieningsniveau voor fiets (rapportcijfer). Er zijn cijfers voor 2013, 2015 en 2019. De nulmeting is 6,2 (2009). In 2013 en 2015 is de gerealiseerde waarde 6,5 en weer 6,2 in 2017. De streefwaardes gaan steeds uit van een waarde rond de 6,5 of 6,6.
- Percentage Haarlemmers dat voor de grootste afstand in het woon-werkverkeer de fiets gebruikt. Deze indicator staat in de programmabegroting van 2019. De nulmeting geeft 30% voor 2008. De ontwikkeling tussen 2013 en 2017 laat een

gestage stijging zien nadat het aandeel in 2013 was teruggevallen tot 28%. De streefwaarden voorzien een lichte groei richting 32/33%

- Aantal m2 fietspadennetwerk in beheer bij de gemeente. Deze indicator komt voor in de nota van 2013. In 2011 is er een duidelijke groei meer dan 10% ten opzichte van de nulmeting van 2008. Bij de streefwaardes wordt ook uitgegaan van een lichte groei.
- Aantal fietsenstallingen (incl NS-station) in de binnenstad. Deze indicator komt voor in de nota van 2013. In 2011 is er een duidelijke groei ten opzichte van de nulmeting van 2004 (4.675), namelijk bijna een verdubbeling van het aantal plaatsen. De streefwaardes tot 2017 voorzien een groei met ongeveer 25%.

Een aantal indicatoren uit 2013 komen niet meer terug in later programmabegrotingen. Wellicht zijn de indicatoren elders op te volgen.

Indicator		Programmabegroting 2013-2017, 2015-2019, 2019-2023	Nul-meting	Streefwaarde Realisatie	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
		Acties														
Percentage Haarlemmers dat (zeer) tevreden is over de fietsvoorzieningen in hun buurt	2013	De gemeente regisseert de bouw van de fietsgevel op het Kennemerplein. De fietsgevel voorziet in 1.710 gratis stallingsplaatsen voor fietsen.	50% (2010)	50% (2010) 45% (2011)	51%	52%	52%	53%	53%	53%						
	2015	Aanleg extra fietsenstallingen rond knooppunten OV en centrum stad. Bekijken of autoparkeerplaatsen omgevormd kunnen worden in fietsenstallingsplekken, bijvoorbeeld autogarage Stationsplein Fietsgevel realiseren op Kennemerplein voor 1710 stallingsplaatsen fiets Handhaving, opslag en verwerking van verkeerd gestalde fietsen en weef fietsen.	50% (2010)	45% (2011) 48% (2012) 47% (2013)			52%	52%	52%	52%	52%					
Oordeel Haarlemmers over het totaal van het voorzieningenniveau voor fietsers (rapportcijfer)	2013	De gemeente voert de maatregelen in het kader van de fietssnelweg Haarlem-Amsterdam/Sloterdijk verder uit. De gemeente legt extra fietsstallingsplaatsen aan rond knooppunten van openbaar vervoer en in het centrum van de stad. Daarbij wordt de mogelijkheid om autoparkeerplaatsen in fietsstallingsplekken om te zetten bekeken.	6,2 (2009)	6,2 (2009) 6,2 (2010) 6,3 (2011)	6,3	6,4	6,4	6,5	6,5	6,5						
	2015	In het kader vd fietssnelweg Haarlem-Amsterdam Sloterdijk: aanpassingen Gedempte Herensingel, Daikenhuisweg en fietsoversteek Prins Bernhardlaan Indien mogelijk een zonne-laadpaal plaatsen voor elektrische fietsen en scooters	6,2 (2009)	6,2 (2010) 6,3 (2011) 6,4 (2012) 6,5 (2013)			6,4	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5				
	2019	Kwaliteitsverbetering fiets/voetganger bij lopende projecten (oa Schoterbos, Gen. Spoorlaan, Jan-Gijzenkade-west)	6,2 (2009)	6,5 (2013) 6,5 (2014) 6,5 (2015) 6,3 (2016) 6,2 (2017)							6,5	6,6	6,6	6,6	6,7	6,7
Percentage Haarlemmers dat voor de grootste afstand in het woon-werkverkeer de fiets gebruikt	2019	Samen met de regio de regionale fietsroutes (oa Haarlem-Velsen) verbeteren Recreatieve fietsnetwerk uitbreiden (start pontveer Schoterog-Spaarndam)	30% (2008)	28% (2013) 28% (2014) 29% (2015) 29% (2016) 31% (2017)							31%	32%	32%	33%	33%	34%
Aantal m2 x 1.000 fietspadennetwerk (-paden) in beheer bij gemeente ¹	2013		261 (2008)	273 (2009) 277 (2010) 292 (2011)	290	295	300	300	300	300						
Aantal fietsenstallingsplaatsen (incl. NS-station) in de binnenstad	2013		4.675 (2004)	4.700 (2008) 5.065 (2009) 9.065 (2010) 9.065 (2011)	9.500	10.000	11.000	11.500	11.500	11.500						

Tabel 6: Overzicht doelstellingen programmabegrotingen

10.2 Zelfevaluatie

SMART doelen en monitoring met bruikbare data

Voorbeeldmaatregelen		Individuele oordelen
oordeel consensusbijeenkomst	Niveau 0	Er zijn geen SMART doelen en het fietsbeleid wordt niet geëvalueerd
	Niveau 1 Adhoc	Er wordt een voortgangsrapportage gemaakt van gerealiseerde projecten.
	Niveau 2 Geïsoleerd	De gemeente hanteert eenvoudige doelstellingen om de ontwikkeling van het fietsbeleid op te volgen. Het effect van maatregelen wordt gemeten. Er zijn regelmatig fietstellingen op de belangrijkste punten in de gemeente en er zijn bezettingsgraadmetingen bij fietsenstallingen.
	Niveau 3 Geïntegreerd	De gemeente heeft ambitieuze en meetbare doelstellingen voor de fiets en heeft deze doelstellingen ook afgestemd met andere beleidsdomeinen. Er zijn tevredenheidsmeting van fietsers en het effect van verschillende soorten fietsmaatregelen (van infrastructuur tot bewustwording) wordt systematisch in kaart gebracht.
	Niveau 4 Systematisch	De ontwikkeling van fietsgebruik wordt op verschillende manieren opgevolgd, waarbij indien nodig, gebruik wordt gemaakt van moderne technieken om data te verzamelen. De data zijn zo veel mogelijk onderverdeeld naar soort gebruiker/fietser (grote fietsen, snelle fietsen, jong, oud, etc.). De doelstellingen voor het fietsbeleid zijn gekoppeld aan de algemene doelstellingen van het gemeentelijke beleid. Ook elementen die het fietsgebruik negatief beïnvloeden zoals ongevallen, luchtverontreiniging, verkeersdrukte, wachttijden en oversteekbaarheid worden gemonitord.

Opmerkingen consensusbijeenkomst

De variatie van de zelfevaluatie is groot: van niveau 0 'geen SMART-doelstellingen' tot niveau 4 'systematisch'. Deze uiteenlopende oordelen hebben te maken met een verschillende interpretatie. Uit de discussie komt naar voren dat er wel voortgangsrapportages of beperkte evaluaties worden gedaan, maar dat er niet sprake is van een SMART doelstellingen rond de fiets. Het oordeel is daarom niveau 1 'ad hoc'.

Oordeel op basis van de consensusbijeenkomst: Niveau 1 – ad hoc

1. Geen duidelijke doelen, geen systematische data een weinig evaluaties, ook al staan ze wel vermeld in beleidsplannen.
2. Geen systematische terugkoppeling van monitoring

10.3 Oordeel gebruikers

Bevraging DigiPanel Haarlem

Dit onderwerp komt niet voor in de bevraging.

Enquête Fietzersbond

Dit onderwerp komt niet voor in de beoordeling door de Fietzersbond.

10.4 Conclusie

Hoewel evaluaties in verschillende beleidsplannen zijn opgenomen, worden ze vaak niet uitgevoerd of er wordt weinig met de evaluatie gedaan. Er zijn geen duidelijke meetbare doelstellingen en het beleid is de laatste tijd niet geëvalueerd. In verschillende beleidsplannen wordt wel gemeld dat er geëvalueerd zou moeten worden, maar dit wordt niet gedaan.

Rond fietsparkeren zijn er systematische tellingen voor het centrum en daarnaast ook incidentele tellingen rond openbaar vervoerhaltes en stations die ook worden gebruikt voor monitoring. Voor intensiteiten zijn geen systematisch tellingen aanwezig. De gemeente geeft aan dat het de bedoeling is om monitoring in te bouwen in het fiets(parkeer)beleid.

Bijlage – Opmerkingen zelfevaluatie

Tijdens de zelfevaluatie werd de deelnemers gevraagd om individueel per kwaliteitsaspect aan te duiden welk niveau het beste overeenkomt met Haarlem. Daarnaast hadden de deelnemers de mogelijkheid om in het evaluatiedocument opmerkingen te plaatsen. Tijdens de consensusbijeenkomst is gediscussieerd over de verschillende individuele gezichtspunten en is gekomen tot een consensusoordeel.

Tijdens de discussie bleek soms dat bepaalde oordelen niet juist waren of genuanceerd moesten worden. Het is belangrijk om dit in het achterhoofd te houden bij de individuele opmerkingen die hieronder worden weergegeven.

1. 1. Richtinggevende visie op fietsen in Haarlem en vastlegging in documenten
 - HVVP, Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur en Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid dateren uit 2003-2006 waaraan al vele jaren geen uitvoering wordt gegeven. Het is onduidelijk of deze beleidsnota's nog steeds gelden.
 - Het SOR dateert van 2018. Fietsbeleid is wel een integraal en essentieel onderdeel van het mobiliteitsbeleid, maar heeft geen meetbare doelstellingen en/of duidelijke tijdshorizon.
 - Er is fietsbeleid in wording. De ambities uit de SOR zijn hierbij leidend. Fietsbeleid gaat een essentieel onderdeel van het mobiliteitsbeleid worden.
 - In de SOR van 2018 is de volgorde op papier gekanteld en wordt het STOP-principe gehanteerd: eerst de voetganger, dan de fiets, daarna het OV en pas daarna de auto. In de praktijk vind je daar weinig van terug.
 - Met name in de politiek is er weinig kennis van zaken.
2. Beleid rond nieuwe ontwikkelingen zoals deelfietsen, steps, MaaS
 - Mobiliteitsbeleid en fietsbeleid is in wording, de visie over deelconcepten en MaaS zijn bekend maar het ligt nog nergens vast. De SOR geeft een beeld van de ambities.
 - Er wordt beleid gemaakt voor alternatieve vervoersmiddelen/toeristenvervoer in de stad. Voorbeeld: De reactie op de plotselinge (maar te verwachten) opkomst van deelfietsen in de openbare ruimte.
 - De gemeente reageert slechts op nieuwe ontwikkelingen: het 'overkomt' ze. Deelfietsen, dubbeldekkerbussen, pedelecs zijn niet in het beleid opgenomen waardoor er gereageerd wordt als er vanuit de stad of de politiek over geklaagd wordt. Geen pro-actieve houding van de gemeente.
3. Toereikende capaciteit (personeel en budget) en interne en externe afstemming

Personeel

 - Er was tot rond 2010 een fietsambtenaar/fietscoördinator. Deze ambtenaar had als taak een afstemming te doen plaatsvinden tussen beleid en uitvoering. Dat is al snel verwaterd. Minder uren, hij kreeg niet de statuur om de fiets in infrastructurele een eigen plaats te geven om beleidsveranderingen tot stand te brengen. Auto en bus zitten bij de ambtelijke dienst meer tussen de oren in het mobiliteitsdenken dan fiets en voetganger.
 - Het is niet bekend of de fietsambtenaar die elders ging werken, een opvolger heeft.

- Er is vers bloed op het stadhuis waardoor er hopelijk verandering gaat komen.
- Er is niemand verantwoordelijk voor de fiets.
- Bij klachten of ongevallen worden soms maatregelen getroffen maar vaak ook niet. Het groot en klein onderhoud is geheel uitbesteed aan marktpartijen die zelfstandig, zonder toezicht van de gemeente met belanghebbenden gesprekken voeren (of niet).
- Een afdeling Verkeer is er niet zodat van ontwerp tot en met uitvoering de gemeente geen deskundigheid heeft om in de projecten mee te sturen. Bovendien is Haarlem opgedeeld in 5 gebieden hetgeen ertoe leidt dat samenhang op mobiliteitsgebied tussen de gebieden ontbreekt.
- Er is nog geen fietsbeleid, maar er is fietsbeleid in wording. Er zijn twee mensen verantwoordelijk voor het werken aan toekomstig fietsbeleid, fietsambities en/of het uitvoeren van de maatregelen. Aan de ene kant wordt de fiets als belangrijkste vervoermiddel gezien maar te gelijker tijd ook als hinderlijk. Hinderlijk als vervoermiddel door de binnenstad, en hinderlijk door de fietsparkeeroverlast.
- Er zijn gemotiveerde ambtenaren voor fiets, maar er is nog geen duidelijke gekozen koers voor het fietsbeleid.

Kennis

- Personeel wordt gestimuleerd om deel uit te maken van thematische netwerken. Echter, door capaciteitstekort cq. prioriteit voor de waan van de dag komt dit er niet altijd van.
- We merken dat steeds meer ambtenaren met een verkeerskundige kennis of achtergrond zijn verdwenen en niet zijn vervangen door mensen die die achtergrond wel hebben. Haarlem is vaak niet aanwezig bij meetings en conferenties op het gebied van verkeersontwerpen (CROW) of verkeersveiligheid.

Budget

- Fietsprojecten liften meestal met onderhoud bij andere projecten ('werk maken met werk'). Geld voor fietsbeleid zelf is er nooit geweest. Er is vrij constante druk om 'Werk maken met werk' af te schaffen om geld te besparen voor 'leuke dingen voor de fiets' (eerst in 2014; nu in 2019 weer in discussie).
- Er is een vaststaand budget voor de fiets voor een aantal maatregelen.
- De koppeling tussen voorgenomen beleid en de financiering daarvan is vaak niet duidelijk. Politieke aandacht is gering.
- De fiets heeft geen eigen budget. Lift mee met groot onderhoud ('werk maken met werk'). In de jaren '90 was er wel geld voor de fiets in het programma 'Haarlem fietst!' Er was rond 2010 enkele jaren een klein budget voor klein onderhoud voor fietsvoorzieningen beschikbaar. In de jaren 90 is er 10 miljoen gulden beschikbaar gesteld voor fietsparkeren en tussen 2014 en 2017 is er een werkgroep fietsparkeren ingesteld die kleine maatregelen mocht bedenken voor fietsparkeren in de binnenstad met een budget van €50.000 per jaar. De provincie heeft één maal dat bedrag verdubbeld. Het heeft geleid tot een zeer bescheiden toename van het aantal fietsklemmen.
- Vanuit het regionaal overleg is er een budget 'gespaard' waarvan wethouder van Doorn in 2012 heeft bedongen 10% voor fiets te reserveren. Voor de fiets is bij ons weten nooit iets uitgegeven; er is alleen een studie naar een fietstunnel voor de Fuikvaartweg uit bekostigd. Aan overleg over een fietspad langs de N208 Westelijke Randweg, een initiatief van de provincie, heeft de gemeente nooit een inhoudelijke bijdrage geleverd (loopt al 11 jaar)

- De afgelopen jaren is het budget opgeschoven van niveau 2 naar niveau 3. Het laatste jaar gaat het richting niveau 4 doordat het integraler is.
- Voor echte verbeteringen voor Fiets(routes/stallingen etc) worden weinig financiële middelen beschikbaar gesteld.

Samenwerking

- Externe partijen willen regelmatig om tafel over fietsbeleid. Zo hebben wijkraden in Haarlem bijvoorbeeld een grote invloed. De laatste vertegenwoordigt voornamelijk de belangen van een bewoner van een bepaald gebied.
- Geen grensoverschrijdend overleg tussen wegbeheerders.
- Er vindt sinds 2011 regionaal overleg plaats in het Regionaal Bereikbaarheidsvisie (Haarlem, Bloemendaal, Heemstede en Zandvoort).
- Overleg wanneer er een probleem is. Hoop op verbetering.

4. Planmatige realisatie van een fietsnetwerk (infrastructuur en veiligheid)

- De gebiedsontsluitingswegen hebben fietsvoorzieningen, de bewegwijziging is op orde.
- Haarlem kent een hoofdfietsroutenetwerk, veelal langs bestaande autoroutes en weinig ontvlechting. Echter, er zijn geen bindende ontwerp-richtlijnen; zelfs van de CROW-richtlijnen wordt geregeld afgeweken.
- Er is geen beleid voor de opvang van het groeiend fietsverkeer, dus nog steeds te smalle fietsstroken en fietspaden.
- Het officiële beleid over wegharding is asfalt, maar daar wordt vaak van afgeweken omdat de stedenbouwers dat niet mooi vinden. Ook voor onderhoud is weinig of geen geld waardoor slechte fietspaden niet kunnen worden opgeknapt (Rijksstraatweg).
- Onderzoek (Fietsbalans 2010) heeft uitgewezen dat de wachttijden voor fietsers in Haarlem lang zijn. Daaraan is -op enkele uitzonderingen na- weinig gedaan. Er is - ondanks toezegging van de wethouder- nog geen nieuw VRI-beleid gekomen (de laatste versie dateert uit eind jaren 90).

5. Kwaliteitsvolle infrastructuur (aanleg en onderhoud)

Planning acties

- Haarlem kende het Uitvoeringsprogramma Fiets dat gemaakt is in 2006 met een actielijst van fietsprojecten. Die lijst is deels gerealiseerd maar er staat nog veel open. Er is niemand in de gemeente die eigenaar is van deze actielijst en er is nooit een budget voor gemaakt. De lijst bevatte een lijst van projecten maar die projecten hebben nooit geleid tot een structurele programmatische aanpak. Momenteel is er waarschijnlijk niemand in de gemeente die deze lijst nog kent.
- Nieuwe werken worden door externe partijen uitgevoerd ('werken in regie'). Dat komt erop neer dat marktpartijen bepalen wanneer welke projecten worden gepland (als adviseurs van de gemeente lijken de adviezen één op één te worden overgenomen).

Kwaliteit aanleg

- Er is geen eigen kennis en continuïteit binnen de gemeente. Omdat marktpartijen niet op visie sturen, worden nieuwe ontwikkelingen in de openbare ruimte niet meegenomen in de projecten (Amerikaweg).
- Er is geen afdeling Verkeer maar wel een afdeling Ruimtelijke Kwaliteit, een invloedrijke afdeling die stuurt op beeldkwaliteit en niet op functionele kwaliteit. Dat wringt bijna bij ieder projectplan. Vergevensgezinde fietspaden maken wel

onderdeel uit van het beleid maar het komt geregeld voor dat bij de aanleg deze vergeten worden (Kennemerbrug).

Onderhoud

- Onderhoud moet passen binnen de onderhoudscontracten. Als het daar buitenvalt, dan is het een ondoorzichtig proces dat jaren kan duren.
- Er is een veegbeleid bij sneeuwval en gladheid op de hoofdfietsroutes.

6. Risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid (proactief beleid)

Aandacht fietsveiligheid

- Er is wel aandacht voor fietsveiligheid als onderdeel van een groter geheel, onder andere bij herinrichtingen.
- Er is nog onvoldoende aandacht aan het beveiligen van obstakels op fietspaden volgens de geldende richtlijnen. Na ongevallen waarbij de infra een rol speelt, kan het jaren duren voordat er iets opgepakt wordt.
- Fietspaden worden/werden te smal geconstrueerd als commerciële belangen zwaarder wogen.
- Er was een Programma Uitvoering Verkeersveiligheid als uitvoering het HVVP. Als dat plan nog bestaat, is deze nooit geüpdatet en geëvalueerd terwijl een jaarlijkse evaluatie wordt voorgeschreven.
- Er wordt door de politie bij ernstige ongevallen een onderzoek ingesteld. Of dit ooit heeft tot herinrichtingsmaatregelen heeft geleid, weten we niet. We weten wel dat het vaak niet geleid heeft tot aanpassingen (dodelijk ongeval Pijlsaan).
- In 2014 is gewerkt aan het weghalen van onveilige paaltjes.
- Een motie uit december 2017 die vraagt om veel meer 30 km gebieden, is tot nu toe niet uitgevoerd ondanks de toezegging van de wethouder. Ook vrachtwagenregulering in woonstraten wordt niet beperkt. Symbolische verboden op bruggen (vrachtwagen inrijdverboden) leiden er niet toe dat vrachtwagen verplicht worden gebruik te maken van de grote verkeerstangenten. Er is geen beleid tot stand gekomen om grote en vieze vrachtwagen uit de woongebieden te weren.

Afstemming met de politie

- Verkeersadviseur van de politie wordt bij fietsbeleid en/of uit te voeren maatregelen betrokken.
- De verkeersadviseur van de politie (art 24 BABW) wordt gedurende het traject van de reconstructie betrokken in het proces. Zijn advies wordt niet altijd gevolgd waardoor er grijze wegen ontstaan die niet volgens wet en regelgeving(richtlijnen) zijn vorm gegeven. Handhaving vervalt dan. Participatie met bewoners en de mening van belangengroepen wegen vaak (politiek) zwaar.
- De politie speelt geen rol in het Haarlemse fietsbeleid. Zij kijkt voornamelijk naar handhaving en zijn niet werkelijk geïnteresseerd in fietsbeleid. Zij adviseert stevast op smalle wijkontsluitingswegen een 50 km regime zonder fietspad, en daarmee dus voor grijze wegen. Politie wil graag zelfverklarende wegen als uitgangspunt.
- De politie is erg conservatief in de aanpak van de verkeersveiligheid door vooral op handhaving te sturen (op 30 km wegen weigert zij te handhaven, op 50 km wegen zegt zij te handhaven, maar doet dit weinig). Zij keert zich tegen 30 km gebieden en is tegen fietsvoorzieningen in 30 km gebieden. De gemeente volgt deze adviezen zonder kritische beschouwing meestal op.

7. Fietsparkeren centrum, station en in woonwijken

- Er is geen specifiek anti-diefstalbeleid. Op de plaatsen waar tulipklemmen zijn geplaatst bestaat de mogelijkheid tot aanbinden. Maar er zijn in het centrum veel te weinig fietsklemmen. Om daaraan iets te doen heeft de gemeente op een aantal plaatsen (o.a. Stationsplein) fietsvakken gemaakt. Daar kun je je fiets niet aanbinden. Deze leiden zeker niet tot minder fietsendiefstallen.
- Er was een fietsparkeernota 1997. Daar is de stalling Smedestraat uit voortgevloeid, 3 andere locaties niet. Een tweede nota kwam pas in 2015, een ambitieus stuk dat in de la terecht gekomen omdat de plannen daarin genoemd niet te bekostigen waren. Vervolgens kreeg de Werkgroep Fietsparkeren 4 x € 50.000 over 4 jaar om plannen te maken om het aantal klemmen te vergroten. E.e.a. heeft niet geleid tot substantiële parkeerdrukvermindering.
- Op het Stationsplein zijn goede voorzieningen gerealiseerd rondom 2010 maar het maximum is bereikt en nu is er een tekort.
- Fietsparkeerbeleid voor de woonwijken is er niet. Buurfietsenstallingen zijn geprivatiseerd en hebben geleid tot hogere tarieven en onvrede. De kwaliteit is wel in veel buurtstallingen verbeterd. De capaciteit is ondermaats op knooppunten. Winkelstraten zijn niet of nauwelijks oversteekbaar door fietsenrekken. Belangrijke fietsroute door winkelstraat, redelijke interactie met voetganger.
- Er is voorlichting middels borden/doeken over stallingen bij het Stationsplein en een campagne over fietsparkeren.
- Vaak onsamenhangend en weinig planmatig. Inefficiënte inzet van middelen.

8. Stimulering van fietsgebruik voor specifieke doelgroepen

Maatregelen op terrein (fietsparkeren, onderhoud, ...)

- Er zijn communicatiecampagnes en nieuwe fietsprojecten worden aangekondigd, maar de communicatie maakt geen onderdeel uit van een groter communicatieplan.
- Hier valt veel te winnen dmv gerichte informatie en gedragsbeïnvloeding.
- Er is bijna geen fietsbeleid dus is er ook weinig communicatie. De meeste communicatie vindt plaats dmv borden die aangeven wanneer de fietsklemmen worden weggehaald bij grote evenementen (Grote Houtstraat), op het Stationsplein dat er niet geparkeerd mag worden in de openbare ruimte of alleen in de vakken waarin dat is toegestaan.
- Stallingen worden onder de aandacht gebracht.
- Soms wordt er in digitale nieuwsbrieven aangegeven welke wegen door onderhoudswerkzaamheden niet toegankelijk zijn of wanneer onderhoudswerkzaamheden beginnen en eindigen. Maar die zijn meestal bedoeld voor automobilisten. Als er een fietspad is opengebroken, worden fietsers vaak gedwongen af te stappen. We hebben wel eens oproepen in abri's gezien waarin opgeroepen werd fietsen in de gratis fietstenstallingen te parkeren. Maar een echt fietsstimuleringsbeleid is ons niet bekend.

Werk, school, andere doelgroepen

- Beter op Weg campagne waarbij werkgevers werknemers stimuleren de fiets te gebruiken.
- Er worden via Stichting SportSupport fietslessen aangeboden aan nieuwkomers. Deze stichting promoot bewegingsactiviteiten en gezond eten onder jongeren en nieuwkomers zoals zwemmen en fietsen, het gebruik van ongezonder eten en drinken. Er zijn ook een aantal fietsscholen die vanuit de wijkcentra worden

aangeboden. In totaal worden hier enkele tientallen nieuwkomers per jaar mee bereikt.

- Er is ooit een actie '2 op 5' gevoerd waarin werknemers werden verleid om 2 dagen per week met de fiets te komen. Sinds 2010 wordt nagedacht over de aanleg van een snelfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam (de F200) dat ten doel had het woon-werkverkeer te stimuleren. Binnen Haarlem en binnen Amsterdam is kwaliteit flink verbeterd maar het tussenliggende is onveranderd matig: smal, slecht wegdek, veel oponthoud bij kruisingen.
- Er is geen gemeentelijk beleid. Sommige scholen doen zelf aan fietspromotie. Voor 2000 had de gemeente een potje met geld voor de aanpak van de verkeersveiligheid op scholen.
- Scholen worden wel meegenomen, ook met het ook op verkeersveiligheid. Jacobijnestalling in het centrum is doordeweeks beschikbaar voor het stedelijk gymnasium scholieren. Tot 2020 stonden we in veel studentenkranten met fietsroute en stallingsinfo. Vanaf 2020 willen we de financiële middelen op andere manieren gaan inzetten.

9. Omgang met meldingen en gebruikersbehoeften

Rond maatregelen op terrein

- Alle burgers van Haarlem kunnen via het Meldpunt hun klachten melden. Deze klachten worden in behandeling genomen maar vaak afgedaan. Meestal niet door de gemeente zelf maar door de marktpartijen aan wie de meldingen zijn uitbesteed. Bij herinrichtingsprojecten is er voorlichting aan de buurtbewoners en participatie van stakeholders oa de Fietsersbond. Na participatie volgt een inspraaktermijn waarin bewoners (niet alle gebruikers dus, die zijn niet-ontvankelijk) en andere stakeholders hun bezwaren kunnen indienen. Echte zelfstandige fietsprojecten zijn er in Haarlem weinig, uitgezonderd de doorfietsroute Haarlem-Amsterdam, fietsroutes in en rondom Spaarnwoude maar niet op basis van gebruikersonderzoeken.
- Aan gemelde klachten wordt in beginsel bijna nooit iets gedaan. Bij ernstige onveiligheid of hinder wordt soms onderhoud gepleegd. Het Meldpunt neemt wel klachten en meldingen op maar klagers worden meestal afgewimpeld: klacht ongegrond of klacht gegrond maar geen geld. Bijvoorbeeld een kolk die te hoog ligt wordt niet verlaagd maar leeggepompt en dat lost niets op. Van boomwortelopdruk heeft niemand kennis. Haarlem denkt niet na over duurzame oplossingen voor dat probleem.

Actieve deelname beslissingsproces mobiliteitsbeleid

- Experts zijn vaak de bekende belangengroepen: fietsersbond; wijkraden, werkgeversverenigingen etc.
- Fietsers worden in Haarlem niet apart benaderd. Wel de Fietsersbond. Deze wordt in de meeste projecten opgeroepen voor een eerste verkenning, niet door de gemeente maar de marktpartijen, de SOPI's en de ROGO's, waardoor inhoudelijk overleg niet plaatsvindt. Omdat er geen overleg met de gemeente plaatsvindt, is overleg, participatie en inbreng in de projecten verslechterd. Actieve deelname aan het beslissingsproces voor fietsers in het algemeen is bijzonder moeilijk (geworden).

10. SMART doelen en monitoring met bruikbare data

- Het SOR dateert van 2018. Fietsbeleid is een integraal en essentieel onderdeel van het mobiliteitsbeleid, maar heeft geen meetbare doelstellingen en/of duidelijke tijdshorizon.
- Er is geen sprake van monitoring van bestaande fietsinfra.
- Er was een Programma Uitvoering Verkeersveiligheid als uitvoering het HVVP. Als dat plan nog bestaat, is deze nooit geüpdatet en geëvalueerd terwijl een jaarlijkse evaluatie wordt voorgeschreven.
- Ambitieuze doelstellingen zijn er wel, maar voornamelijk nog op papier (SOR). Niet afgestemd met andere beleidsdomeinen, conflicterende belangen zijn wel bekend.
- Er is wel data (vnl tellingen) over fiets, deze data wordt regelmatig geüpdatet.
- Geen beleidsevaluatie bekend. Twijfel of er bij de gemeente interne evaluatie plaatsvindt. Wel komen er af en toe nieuwe beleidsdocumenten (zoals de SOR) op tafel maar of dit nieuwe beleid het resultaat is van grondige evaluatie?

Bijlage – Informatiebronnen

		Opdrachtgever / auteur	Fiets
1997	Haarlem Fietst	Haarlem	Plan + acties + budgetten
1997	Reactie op de Nota 'Haarlem Fietst!'	Fietzersbond Haarlem	
2001	Tussentijdse evaluatie Haarlem Fietst!	Haarlem	Evaluatie + budgetten
2002	Haarlems Verkeers en vervoersplan	Haarlem	Visie en acties breed verkeer en vervoer
2007	BW Nota_ Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur	Haarlem	Acties + budgetten
2007	BW Nota_ beantwoording motie _Fiets merin_ nr. 71	Haarlem	Kwaliteitsniveau hoofdfietsroutes
2010	Actielijst tbv actualisatie HVVP (collegebesluit en actielijst)	Haarlem	Fietsroutenetwerk en fietsparkeren
2010	Stand van zaken fietsbeleid Haarlem	Fietzersbond	
2011	Fietsparkeeronderzoek	Haarlem	Fietsparkeren
2012	Enquêteresultaten Fietsparkeren Centrum Haarlem (concept)	Haarlem	
2012	Programmabegroting 2013-2017	Haarlem	
2014	Programmabegroting 2015-2019	Haarlem	
2017	Structuurvisie Openbare Ruimte. Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar	Haarlem	Globale acties en grote projecten waar fiets onderdeel van uitmaakt
2016	Aanbevelingen voor Haarlem, een Fietsstad in wording	Fietzersbond (landelijk)	Aanbevelingen voor het fietsbeleid en praktisch quick-wins voor
2016	Knelpunten in het hoofdfietsnetwerk in Noord-Holland	Fietzersbond (landelijk)	Overzicht knelpunten, waaronder in Haarlem
2017	Stand van zaken fietsbeleid en projectenlijst 2015-2016	Haarlem	Overzicht realisaties
2017	Programmabegroting 2018-2022	Haarlem	
2017	Autoluwe binnenstad: Onderzoek verkeerskundige mogelijkheden	Haarlem	Visie die vooral op parkeren is gericht, bijna geen fiets
2017	Fietsparkeeronderzoek Haarlem (concept)	Haarlem	Fietsparkeren
2017	Startdocument visie fietsparkeren	Haarlem	Visie voor opvang groei fietsparkeren
2017	Persbericht: Haarlem, waar blijft de fietsambitie?	Fietzersbond	Vraag naar ambitie en visie
2018	Uitvoeringsprogramma SOR 2019	Haarlem	Acties grote projecten en globale budgetten voor infra

		Opdrachtgever / auteur	Fiets
2018	Duurzaam doen. Daadkracht voor een groen, groeiend, sociaal, en leefbaar Haarlem	Haarlem	Grotere aandacht voor de fiets: focus op routes, infrastructuur en fietsparkeren.
2018	Programmabegroting 2019-2023	Haarlem	
2018	Ruimtelijk-economische Actie-Agenda 2016-2020	Metropool Regio Amsterdam	Fietsroutes en fietsparkeren bij OV
2018	Voorgangsrapportage 2018 Metropolitane Fietsroutes Metropoolregio Amsterdam	Metropool Regio Amsterdam	Fietsroutes en fietsparkeren bij OV
2019	Handboeken Inrichting Openbare Ruimte Deel 2 Richtlijnen (concept) Haarlem Oost, Zuidwest en Waarderpolder	Haarlem	Inrichting openbare ruimte
2019	Handboeken Inrichting Openbare Ruimte Deel 1 Visie (concept) Haarlem Zuidwest	Haarlem	Inrichting openbare ruimte
2019	Handboeken Inrichting Openbare Ruimte Deel 1 Visie (concept) Haarlem Oost en Waarderpolder	Haarlem	Inrichting openbare ruimte
2019	Informatienota: Programma Groei van Haarlem resultaten studies groeipotentie	Haarlem	Globale acties
2019	Groeipotentie. Studie naar wonen, voorzieningen, werken en mobiliteit	Haarlem	Fietsroutenetwerk, knelpunten en acties
2019	Integrale visie stationsgebied Haarlem	Haarlem	
2019	Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland	Regio Zuid-Kennemerland	Hoofdroutes fiets, fietsparkeren rond knooppunten
2019	Informatienota: Inrichting Deltaplan fiets	Haarlem	fietsparkeren, korte en langere termijn
2019	Structuurvisie Openbare Ruimte Uitvoeringsprogramma 2020-2040	Haarlem	Globale acties en grote projecten waar fiets onderdeel van uitmaakt
2019	Ontwikkelagenda mobiliteit november 2019	Haarlem	Planning fietsbeleid
2020	Hoe beleven inwoners fietsen in Haarlem? Onderzoeksrapport 2020	Haarlem	Resultaten bevraging via DigiPanel

Overzicht van personen die hebben meegewerkt aan het onderzoek

- Bert Bouquet, Wijkberaad Ramplaankwartier
- Bert Tepper, politie Haarlem
- Diana Colijn, programmamanager Zuid-Kennemerland
- Dick Hulsebos, Centrum Management Groep Haarlem
- Frank Kool, Tactisch Beheer
- Karin Bodewes, Strategisch Beleid Openbare Ruimte & Mobiliteit
- Kasper Janssens, Beleidsontwikkeling Openbare Ruimte & Mobiliteit
- Martijn Sargentini, Metropoolregio Amsterdam/Vervoerregio Amsterdam.
- Nadya Ensing, Beleidsuitvoering Openbare Ruimte & Mobiliteit

- René Rood, Fietzersbond Haarlem.
- Rob Haverkamp, Fietsstad Haarlem
- Tineke Snel, Wijkberaad Binnenstad Haarlem

Dit is een uitgave van de Rekenkamercommissie Haarlem,
18 augustus 2020

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl