



Bron: Convenant Binnenstad

Evaluatie autoluwe binnenstad Haarlem

Eindrapport

Gemeente Haarlem

6 mei 2021

Project
Opdrachtgever

Evaluatie autoluwe binnenstad Haarlem
Gemeente Haarlem

Document
Status
Datum
Referentie

Eindrapport
Definitief 01
6 mei 2021
123852/21-007.286

Projectcode
Projectleider
Projectdirecteur

123852
ing. E. Jongenotter
ir. R.P.N. Pater

Auteur(s)
Gecontroleerd door
Goedgekeurd door

ir. E.I. Zuurbier, K. Poelsema MSc, S.F. Ruiter MSc, ir. N. Lammers
ir. R.P.N. Pater
ir. R.P.N. Pater

Paraaf



Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Catharijnesingel 33
Postbus 24087
3502 MB Utrecht
+31 (0)30 765 19 00
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Doel van de evaluatie	5
1.2	De harde cijfers?	5
1.3	Leeswijzer	6
2	HUIDIGE SITUATIE EN DE STAND VAN ZAKEN	7
2.1	Corona (COVID-19)	7
2.2	Historie van de autoluwe binnenstad	7
2.3	Fysieke omgeving	8
2.4	Beleid autoluwe binnenstad	11
2.5	Ontheffingen en toegangspassen	11
2.6	Gerelateerd beleid	11
2.7	ICT/techniek	12
3	RESULTATEN EVALUATIE	15
3.1	Intern versus extern	15
3.2	Fysieke onderdelen	15
3.3	Voertuigen	16
3.4	Gebruikers	17
3.5	Ontheffingen/pasjes	19
3.6	Effecten	19
3.7	Communicatie	20
4	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	21
4.1	Conclusies	21
4.2	Aanbevelingen voor korte termijn	21
4.3	Aanbevelingen voor langere termijn (of grotere structurele aanpassingen)	24
	Laatste pagina	268

	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Werkwijze evaluatie	2
II	Regeling voor de verlening van ontheffingen tot toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem (6 mei 2020)	9
III	Beleidsscan	9
IV	Verkenning stadslogistiek (onderzoek in relatie tot advies ontheffing Hurby)	5
V	Verkenning beleid snorfietsen	4
VI	Fietsparkeeronderzoek (MEETEL)	9
VII	Onderzoek Langzaam Verkeer (MEETEL)	89

1

INLEIDING

1.1 Doel van de evaluatie

De autoluwe binnenstad is per 1 juli 2019 uitgebreid. In eerste instantie door effectuering van het verkeersbesluit en door de toepassing van de bijhorende bebording. Midden september 2019 zijn de in- en uitgangen fysiek afgesloten met verzinkbare palen. De in- en uitgang aan de Nassaustraat en Korte Margaretha zijn tijdelijk afgesloten met handbediende palen. Daarmee was het gebied afgesloten en kon, na een periode van gewenning, gestart worden met handhaving.

Het doel van deze evaluatie is om te ontdekken of het gebied leefbaarder en veiliger is geworden door de autoluwe zone en of er neveneffecten zijn die vragen om aanpassingen.

Gebruik van de resultaten van de evaluatie: Haarlem heeft meerdere ambities om een uitbreiding van de autoluwe zones (onder andere de Vijfhoek en Burgwal) toe te passen en milieuzonering aan te brengen. In de uitvoering leunen dit soort ambities op een samenstel tussen (fysieke) afsluiting, beleidsregels, ontheffing verlening, handhaving en bijbehorende ICT-systemen. De uitkomst uit voorliggende evaluatie zal worden gebruikt om deze projecten zorgvuldig voor te bereiden en vorm te geven.

Hierdoor ontstaat de onderstaande bredere doelformulering:

Het breed evalueren van de (uitbreiding én bestaande) autoluwe binnenstad met een driedelig doel:

- ontdekken of het gebied leefbaarder en veiliger is geworden en of er negatieve neveneffecten zijn die vragen om aanpassingen;
- formuleren van onderwerpen die aangepast en doorontwikkeld moeten worden op het gebied van beleid, fysieke infrastructuur en ICT-systemen;
- formuleren van adviezen voor toekomstige projecten en ambities, zoals uitbreiding autoluwe zones in onder andere Burgwal en Vijfhoek én invoering van de milieuzone in 2022 en zero emissie zone in 2025.

1.2 De harde cijfers?

In deze evaluatie worden geen verkeerscijfers genoemd. Dit is een bewuste keuze. De nu gebruikte systemen voor het autoluwe gebied bieden niet de mogelijkheid om voldoende goede informatie te krijgen over de aanwezigheid van auto's. In september 2019 zijn er tellingen geweest van het fietsparkeren (zie 3.2 en bijlage VI) en in december 2019 zijn er doorsnedetellingen gemaakt van langzaam verkeer op 3 verschillende locaties (zie 3.3 en bijlage VI), deze gegevens zijn gebruikt in deze evaluatie. Van het aantal voetgangers is minder bekend. Maar wat ook niet beschikbaar is, is hoe de situatie beleefd wordt op verschillende momenten en in verschillende situaties. Daarnaast zijn er natuurlijk op dit moment de effecten van de coronacrisis. Leidt dit tot meer of minder auto's in de binnenstad? Hoe representatief zijn de cijfers van het afgelopen jaar? Maar ook: hoe representatief zouden cijfers van voor de coronacrisis nu nog zijn?

Een aantal passerende voertuigen op een rustig moment is zo verdwenen en wordt amper opgemerkt en lijkt daardoor weinig. Hetzelfde aantal auto's op een wat drukker moment, of tegen een stroom fietsers in, kan veel lijken als ze voorzichtig en langzaam rijden maar daardoor wel langer in beeld blijven. Het lijkt dan

druk met auto's maar het aantal is gelijk. Het zijn dus niet alleen de harde cijfers, maar het is zeker ook de beleving.

Bij het woord autoluw wordt vanzelfsprekend gedacht aan 'weinig auto's'. Als het aantal auto's dat het gebied binnenrijdt bekend is, dan is het niet direct duidelijk of dit weinig of juist veel auto's zijn. Hoe het beleefd wordt, hangt ook van andere factoren af. Van invloed zijn: het aanwezige aantal fietsers en voetgangers; de actuele inrichting met eventueel terrassen, uitstallingen of andere zaken die al dan niet tijdelijk in het openbaar geplaatst zijn; het aantal gestalde fietsen et cetera. Wat bijvoorbeeld ook van invloed kan zijn is de mate waarin het voor gebruikers van de binnenstad duidelijk is waarvoor auto's toch het gebied inrijden.

Op basis van de resultaten van de gesprekken die zijn gevoerd, geven we aanbevelingen hoe het in de toekomst misschien wel mogelijk is om wat te kunnen doen met cijfers en beleving.

1.3 Leeswijzer

De rapportage start met een beschrijving van de huidige situatie en de stand van zaken (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 volgen de resultaten en bevindingen. De conclusies en aanbeveling staan beschreven in hoofdstuk 4.

HUIDIGE SITUATIE EN DE STAND VAN ZAKEN

2.1 Corona (COVID-19)

In maart 2020 werd de uitbraak van het coronavirus als pandemie bestempeld. Op het moment van schrijven van deze rapportage (april 2021) zit Nederland nog steeds in de coronacrisis. De coronacrisis en de bijbehorende coronamaatregelen hebben impact op het gebruik op ons dagelijks leven en hiermee op de openbare ruimte en mobiliteit.

Landelijk is het beeld dat horecazaken meer zijn gaan inzetten op bezorging en afhalen, er is een toename in het aantal bezorgdiensten. Het aantal vervoersbewegingen voor bijvoorbeeld woon-werk is afgenomen en het bezoek aan de binnensteden is (zeker in de perioden dat de winkels gesloten waren) afgenomen. Dit is ook terug te zien in het openbaar vervoer en op onze wegen. Daarnaast heeft de coronacrisis ook het gebruik van onder andere elektrische fietsen gestimuleerd. Uiteraard heeft dit ook invloed op het centrum van Haarlem en het autoluwe gebied.

Er moet rekening mee worden gehouden dat de toename van bezorgen en afhalen, als gevolg van de corona-pandemie, in ieder geval deels behouden blijft.

Een ander belangrijk aspect van de corona-pandemie is dat gebleken is dat er in druk bevolkte gebieden meer behoefte is aan ruimte voor verblijven op straat.

2.2 Historie van de autoluwe binnenstad

De autoluwe binnenstad is in Nederland al enige jaren met een opmars bezig. Uit oogpunt van duurzaamheid en verkeersveiligheid is het gewenst om de rijdende en de stilstaande (geparkeerde) auto minder ruimte te geven. De vrijkomende ruimte kan worden gebruikt voor vergroening (vermindering hittestress en verbetering voor de waterhuishouding), verblijven en voor fietsers en voetgangers.

Sinds de jaren 80 van de vorige eeuw is een deel van binnenstad autoluw. Haarlem heeft een autoluwe binnenstad om meer ruimte te kunnen geven aan de fietser en de voetganger, en om meer ruimte te krijgen voor een betere ruimtelijke inrichting met meer groen en meer verblijfsruimte. Zo wordt de stad groener en gezonder. Het gebied wordt aantrekkelijker en veiliger voor bewoners, ondernemers en het winkelend publiek. Bewoners en ondernemers kunnen een toegangspas krijgen, voor andere doelgroepen zijn er tijdelijke ontheffingen mogelijk.

Uitbreiding

Op 1 juli 2019 is de autoluwe binnenstad uitgebreid (zie afbeelding 2.1). Vlak na de uitbreiding van het voetgangersgebied ontstond veel rumoer over de toegankelijkheid van de binnenstad voor gehandicapten (zie verder 3.4). Daarnaast bleek dat tijdens de uitvoering van de uitbreiding van het voetgangersgebied op veel onderwerpen diverse vragen moesten worden opgelost. Daarbij bleek dat veel vragen en onduidelijkheden vooral te maken hadden met het bestaande voetgangersgebied en het huidige beleid. Deze evaluatie gaat nader in op deze ontwerpen in dit hoofdstuk.

Afbeelding 2.1 Autoluw gebied met onderscheid naar uitbreiding

(uitbreiding = beige, autoluw voor 1 juli 2019 = zalmroze, betaald parkerenzone = lichtblauw)



2.3 Fysieke omgeving

Afbeelding 2.2 zijn impressies opgenomen van straten die in het autoluwe gebied liggen. Goed zichtbaar is dat de straten niet eenduidig zijn ingericht. Enerzijds is dat de historie, het laatste moment van herinrichting bepaald hoe de straat er uit ziet. Anderzijds is het ook de functie, zijn er binnen winkeltijden wel of geen fietsers toegestaan en worden wel of geen snorfietsen toegelaten.

Afbeelding 2.2 Impressies straten in het autoluwe gebied (bron: Google Maps)

Warmoesstraat



Kruisstraat



Gierstraat



Barteljorisstraat

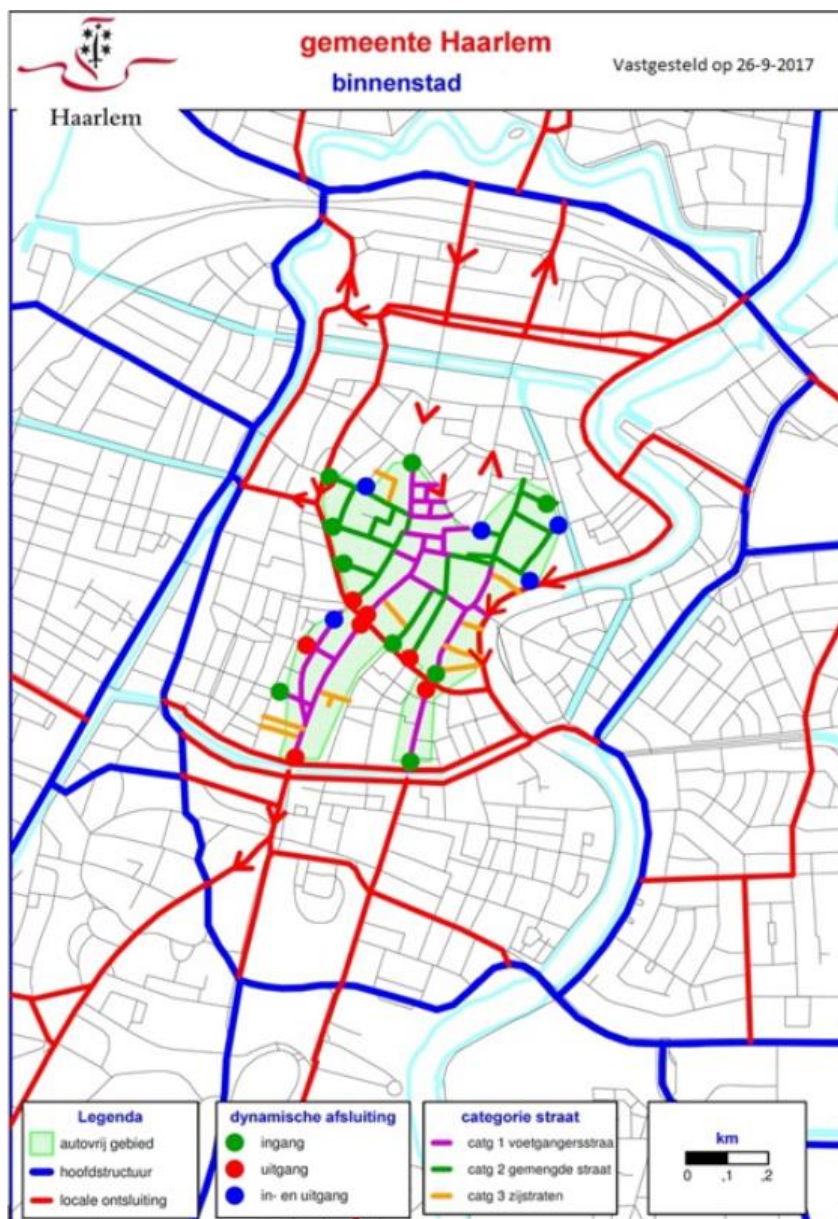


Voor die verschillende functies zijn drie verschillende categorieën straten benoemd (zie afbeelding 2.3):

- categorie 1: voetgangersstraten:
 - dit zijn de straten of gedeelten daarvan behorend tot het kernwinkelgebied dan wel een ander strikt autovrij gebied, welke met dynamische palen zijn afgesloten;
- categorie 2: gemengde straten:
 - dit zijn de overige straten of gedeelten daarvan in het met dynamische palen afgesloten gebied;
- categorie 3: zijstraten:
 - de straten aan de buitenzijde van het voetgangersgebied die grenzen aan de straten of gedeelten daarvan genoemd onder categorie 1 en 2.

Dit is de indeling in categorieën die onderdeel is van de 'Regeling voor de verlening van ontheffingen tot toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem van 6 mei 2020' (zie bijlage II).

Afbeelding 2.3 Binnenstad Haarlem (inclusief categorieën straten). NB deze afbeelding is nog van voor de uitbreiding van 2019 (bron: Regeling voor de verlening van ontheffingen tot toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem, 6 mei 2020)

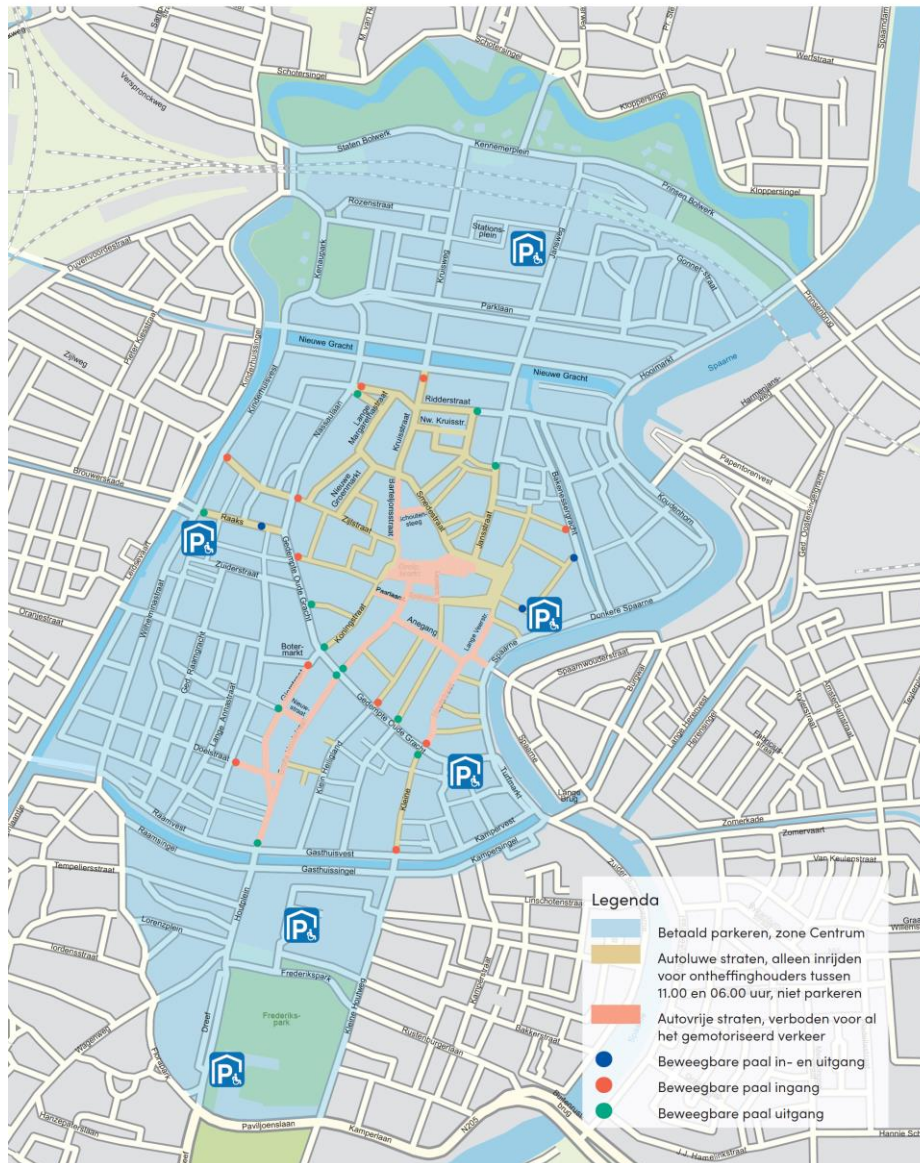


Naast de indelingen in categorieën straten is er ook de indeling in autoluw en autovrij die door de gemeente wordt gehanteerd.

Afbeelding 2.4 Autoluwe binnenstad Haarlem (roze = autoluw)

(bron: https://www.haarlem.nl/bestandsopslag/bestanden/Stadsdelen/Stadsdeel_Centrum/Autoluwgebied_2020.pdf)

Autoluw en autovrij in Haarlem



Beweegbare palen

In afbeelding 2.4 zijn ook de posities van de beweegbare palen aangeduid, de zogenaamde bollards. Tot 1995 waren er fysieke vaste paaltjes die dagelijks werden geopend voor het logistieke venster en daarna weer werden gesloten. De hedendaagse fysieke barrière van de bollards is gerelateerd aan de systeemgrens autoluw en de veiligheidszone rond het uitgaansgebied. Daarnaast hebben de bollards ook een functie om anti-ramkraakmaatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van palen voor individuele winkels, te voorkomen. Hierdoor zijn bijvoorbeeld ook verzekeringspremies voor sommige winkels gekoppeld aan de aanwezigheid van de bollards. De bollards zijn niet ontworpen om daadwerkelijk een veilige barrière te vormen tussen een gevaarlijk voertuig en mensen die op straat lopen als het gaat om terroristische acties. Daarvoor zijn ze te licht uitgevoerd.

2.4 Beleid autoluwe binnenstad

Het hele autoluwe gebied is vanaf 1 juli 2019 voetgangersgebied, waarbij in diverse straten fietsers en soms ook snorfietsen zijn toegestaan. Bewoners, ondernemers uit het autoluwe gebied en taxichauffeurs die in het gebied moeten zijn, kunnen een pas aanvragen. Ook leveranciers hebben onder bepaalde voorwaarden recht op een toegangspas. Er mag niet worden geparkeerd in het autoluwe gebied.

Bewoners van de binnenstad kunnen een abonnement tegen een gereduceerd tarief aanvragen voor parkeergarages Station, Raaks, Houtplein, Cronjé, De Dreef en De Kamp.

Dit en meer is vastgelegd in de 'Regeling voor de verlening van ontheffingen tot toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem van 6 mei 2020' (zie bijlage II).

Bromfiets/snorfiets

Een bromfiets (maximaal 45 km/u, wel helmplicht) is niet toegestaan in het autoluwe gebied van Haarlem. Met een snorfiets (maximaal 25 km/u, geen helmplicht) mag alleen in de Kruisstraat, Smedestraat en Jansstraat gereden worden

2.5 Ontheffingen en toegangspassen

Van 06.00 uur 's ochtends tot en met 11.00 uur 's ochtends gelden ontheffingstijden. In deze tijdspanne mag iedereen het gebied in en uit, mits er geladen of gelost wordt. De ontheffingen zijn er voor toegang buiten deze tijden.

Bij het verstrekken van een pas (is ontheffing voor structurele toegang) voor de autoluwe zone zijn er drie mogelijke aanvragen:

- 1 als ondernemer gevestigd in het gebied;
- 2 bewoner van het gebied;
- 3 overig voor ondernemers en verenigingen die werkzaam zijn in het gebied.

Er worden momenteel rond de 10-12 ontheffingen per dag aangevraagd. In circa 95-99 % van de gevallen worden deze ook toegekend. Dit leidt ertoe dat er al circa 4.300 pasjes in omloop zijn. Bovendien zijn de toegangspasjes niet tijdsgebonden, ze werken op elk tijdstip. Dit in tegenstelling tot de beleidsregel waarin wel specifieke tijden zijn opgenomen (zie de venstertijden in de 'Regeling voor de verlening van ontheffingen tot toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem van 6 mei 2020' (bijlage II)). Er is op dit moment geen plafond bepaald voor het aantal uit te geven pasjes.

Enkele aantallen verleende pasjes, per categorie:

- circa 540 keer, bewoner met eigen parkeerplaats;
- circa 975 keer, bewoner;
- circa 1.040 keer, taxi;
- circa 115 keer, voor structurele bevoorrading.

2.6 Gerelateerd beleid

Onderstaand is een beknopt overzicht opgenomen van de beleidsstukken die het meest raken aan de autoluwe binnenstad. In bijlage III is een beleidsscan opgenomen waarin deze beleidsstukken terugkomen. In de beleidsscan wordt ingegaan op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

- Mobiliteitsbeleid (concept) 2021;
- Green Deal Zero Emission 2015;
- Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem 2040: Groen en bereikbaar;

- Coalitieakkoord Duurzaam-Doen 2018-2022;
- Economische visie (2020);
- Actieplan Detailhandel & Horeca;
- Convenant Binnenstad Haarlem 2018-2022;
- Beleidsregels Parkeernormen 2015.

Milieuzone

Naast deze beleidsstukken is van belang dat vanaf 1 januari 2022 in het centrum van Haarlem en omliggende wijken een milieuzone ingevoerd wordt voor vrachtauto's die op diesel rijden. Dieselvrachtauto's mogen dan alleen nog in de milieuzone rijden als ze voldoen aan emissieklasse EURO 6. Zo wil de gemeente zorgen voor schonere lucht voor inwoners van Haarlem, minder uitstoot en een kleiner negatief effect op het klimaat. De wens is om in 2025 de milieuzone aan te scherpen tot een nul-emissiezone voor emissievrije vracht- en bestelauto's. Dit is vastgelegd in het 'Ontwerpbesluit invoeren milieuzone en principebesluit nul-emissiezone 2020'.

2.7 ICT/techniek

De bollards worden aangestuurd met het software AEOS. In de applicatie wordt voertuigidentificatie (pasjes, transponders, et cetera) gekoppeld aan de toegangsrechten. Ook wordt vanuit deze applicatie managementinformatie gegenereerd in de vorm van rapportages en juridische logfiles. Beheer van voertuigdoorgangen kan via deze applicatie van afstand gedaan worden, evenals handmatig toegang en noodontgrendeling geven.

Een overzicht van het aantal passages per tijdvak bij de bollards in maart 2021 is toegevoegd in bijlage VIII. Op de pagina's 13 en 14 zijn afbeeldingen van het aantal passages bij de bollards opgenomen. Uit de afbeeldingen volgt dat de piek van het aantal passages gelijk na de venstertijden ligt van 11.00 - 12.00. Het aantal passages neemt flink af vanaf 18.00 uur. De bollards met de meeste passages zijn die in de Damstraat, Kruisstraat en de Nassaustraat-Korte Magarethstraat.

De afdeling DIA beheert de geografische afbakening van het autoluwe gebied digitaal. Deze wordt door DIA beschikbaar gesteld op e-dataplatforms van de gemeente. Momenteel wordt deze informatie nog niet door handhaving gebruikt. Bij ontheffingen wordt niet altijd het kenteken bijgehouden.

Het systeem van parkeervergunningen werkt anders. Parkeervergunningen worden door de afdeling parkeerbaken beheert in het systeem Key2park. De scanauto die geparkeerde auto's registreert wordt beheert door een externe partij, Agendum. De informatie die deze scanauto verzamelt is op basis van coördinaten. DIA verrijkt de coördinaten met een straatnaam en parkeerzone.

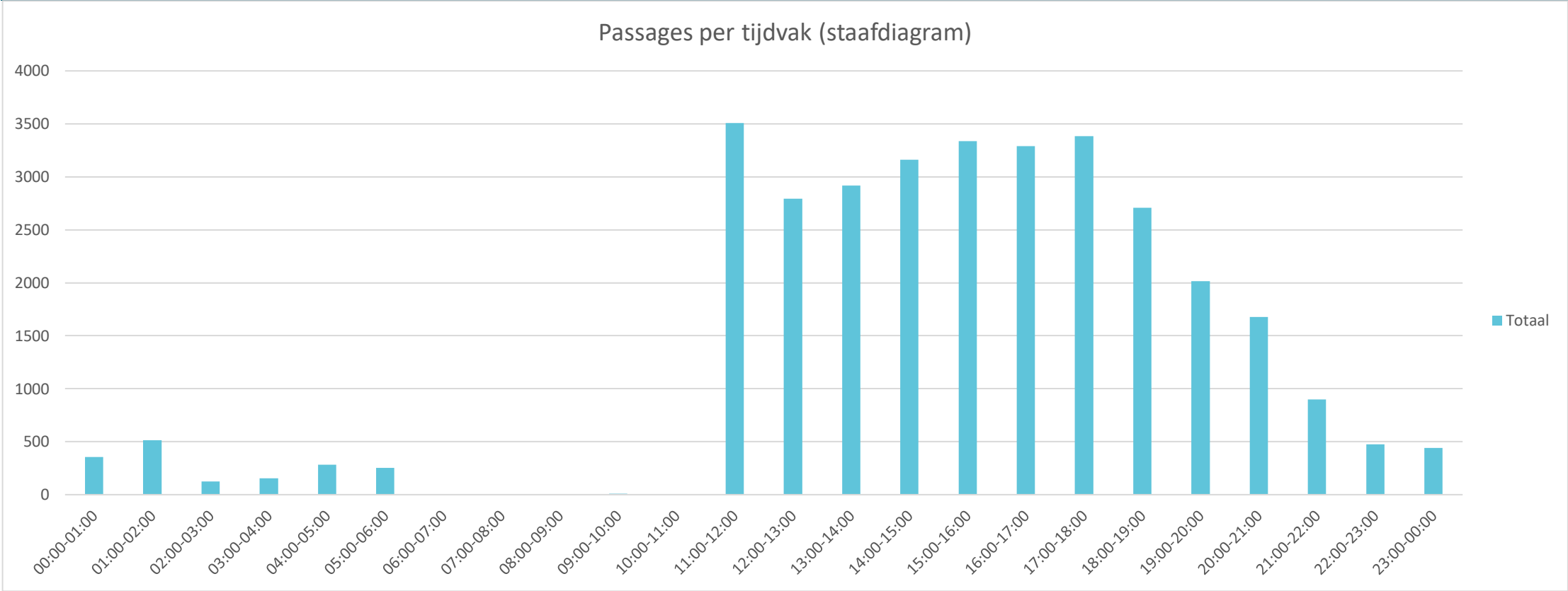
Ontwikkelingen

Er is budget beschikbaar om eind 2021/begin 2022 groot onderhoud aan de bollards uit te voeren, waarbij ook de software wordt vervangen. De nieuwe software heeft de mogelijkheid om over te stappen naar toegangscamera's in plaats van paslezers.

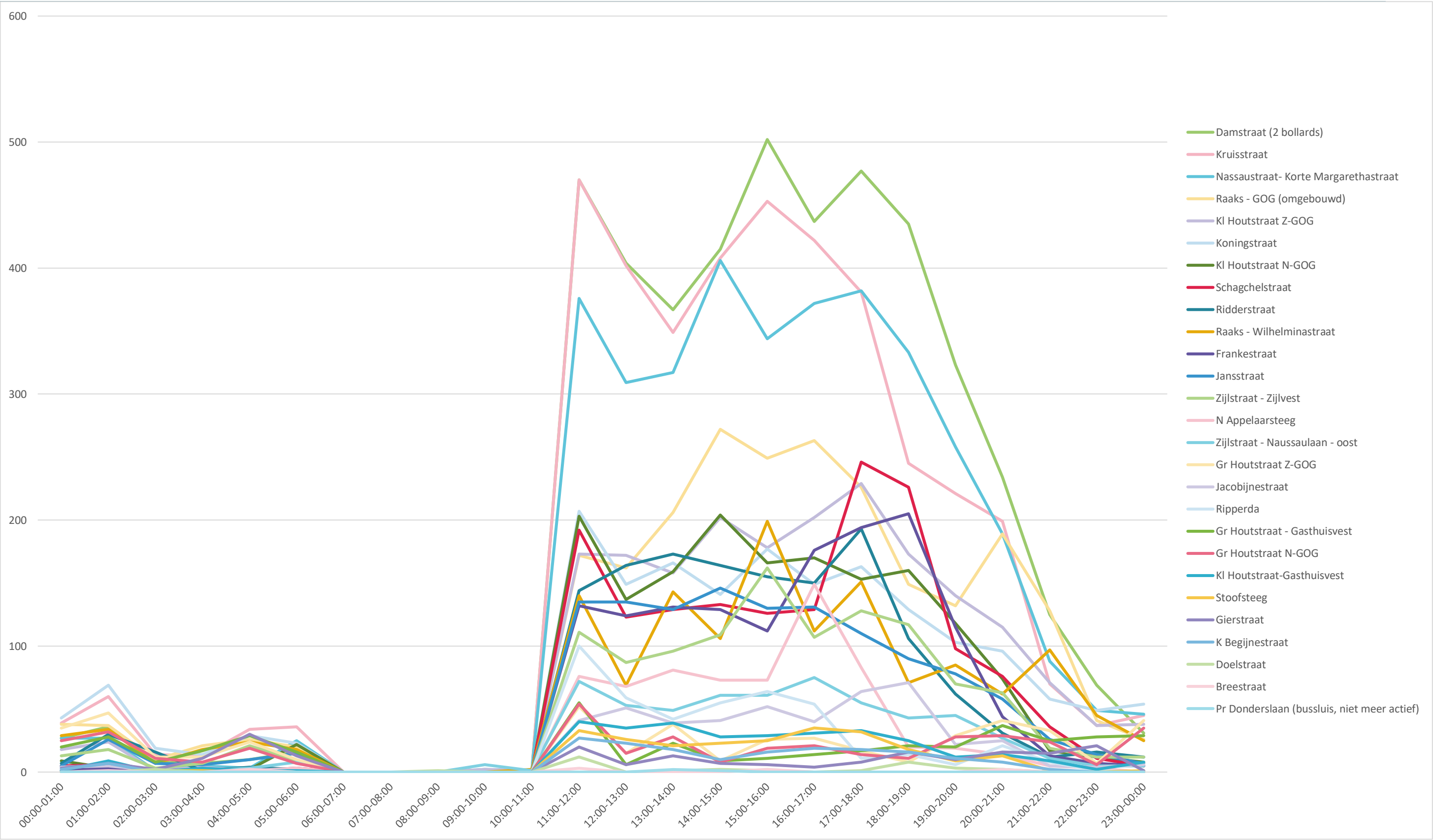
De gemeente Haarlem gaat ook de huidige parkeervergunningen applicatie vervangen. In dit pakket gaan ook de ontheffingen uitgegeven worden.

Daarnaast komt er per 1 januari 2022 een milieuzone met een automatische kentekenplaatherkenning (ANPR). Dit systeem kan ook worden overwogen voor de autoluwe zone.

Afbeelding 2.5 Passages per tijdvak (zie verder bijlage VIII)



Afbeelding 2.6 Bollards passage per bollard (per tijdseenheid van één uur per bollard, zie verder bijlage VIII)



RESULTATEN EVALUATIE

3.1 Intern versus extern

Intern versus extern: de algemene indruk is dat de betrokkenen vanuit de gemeentelijke organisatie kritischer zijn (met name op de eigen organisatie) dan de externe stakeholders. Voor de externe stakeholders is er het beeld dat de autoluwe binnenstad over het algemeen goed functioneert. Wel zijn er een aantal problemen genoemd.

Intern lijkt er meer een focus op het beperkt houden van het aantal voertuigen dat in het gebied rijdt (het is immers benoemd als autoluwe gebied). Extern lijkt er meer een focus te zijn op de werking van het geheel, van de fysieke omgeving en dat er geen conflicten zijn en geen hinder is. Een goede werking betekent hierbij ook dat als er een noodzaak wordt ervaren om met een voertuig het gebied in te rijden, dat dit ook kan. Dit betekent overigens niet dat er extern geen oog is voor het beperken van het autoverkeer, minder autoverkeer maakt het altijd wel wat makkelijker.

3.2 Fysieke onderdelen

Indeling van straten

Het onderscheid tussen de verschillende categorieën straten is niet altijd duidelijk. Ook zijn nog niet alle straten die behoren tot voetgangersgebied eenduidig ingericht, waardoor het rij- en loopgedrag nog niet zo is als beoogd. Een aantal straten heeft een in de bestrating zichtbare 'rijloper'. Dat is gunstig voor fietsers, maar leidt er ook toe dat de wel aanwezige auto's deze ruimte opeisen en de voetgangers terugdringen naar de smalle trottoirs. Ook is de ervaring dat de meer assertieve fietsers hun ruimte opeisen ten opzichte van de voetgangers.

Daarnaast geldt ook dat snorfietsen in sommige straten wel en in andere straten niet mogen rijden. Sommige straten zijn éénrichtingsverkeer voor auto's, andere niet. Waar tweerichtingsverkeer is, kunnen auto's elkaar tegenkomen. Veelal zal één van beide voertuigen dan moeten uitwijken (of beide) waardoor fietsers en/of voetgangers gehinderd worden.

Er mogen ook meer groene elementen worden toegevoegd in de binnenstad, dit bevordert de leefbaarheid.

Parkeerplekken

Het aantal fysieke parkeerplekken in het autoluwe gebied is vanuit de beleidshoek niet als problematisch ervaren. Wel geven medewerkers aan dat er personen zijn die het tekort aan plekken als een probleem melden, bijvoorbeeld personen die slecht ter been zijn.

Het aantal beschikbare parkeerplekken in parkeergarages is een aandachtspunt. Ondernemers hebben er belang bij dat deze plekken beschikbaar zijn voor bezoekers. Als steeds meer plekken door bewoners worden ingenomen vrezen ondernemers dat het aantal parkeerplekken voor bezoekers te gering wordt.

Door externe stakeholders is aangegeven dat het gevoel heerst dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de binnenstad. Voor wat fietsparkeerplaatsen is er in september 2019 een inventarisatie gedaan door Meetel

Het blijkt ook uit de tellingen van fietsparkeren dat veel fietsen geparkeerd worden op plekken die er niet voor aangewezen zijn. Wanneer wij het totaal aantal geparkeerde fietsen optellen en afzetten tegenover de capaciteit van fietsparkeerplekken zien wij dat er meer fietsen geparkeerd worden in de binnenstad dan dat er capaciteit is (zie tabel 3.1). Het volledige onderzoek van Meetel is toegevoegd in bijlage VII.

Tabel 3.1 Fietsparkeerplekken ten opzichte van capaciteit

	Zaterdag 21 september 09.00 - 11.00	Zaterdag 21 september 14.00 - 16.00	Zondag 22 september van 06.00 - 08.00	Dinsdag 24 september 14.00 - 16.00
totale capaciteit	5.959	6.597	6.128	6.597
totaal aantal geparkeerde fietsen	7.680	8.958	6.062	7.253
totaal aantal fietsen buiten voorzieningen of fout in voorzieningen geparkeerd	5.098	5.877	3.801	4.543
totaal aantal geparkeerde fietsen in voorzieningen geplaatst	2.582	3.081	2.261	2.724

Daarnaast blijkt dat de enige parkeervoorziening voor bromfietzers in het autoluwe gebied, in de bewaakte stalling aan de Smedestraat, heel beperkt in gebruik is. De aanwezigheid van deze parkeervoorziening is in het verleden één van de argumenten geweest om de Smedestraat toegankelijk te houden voor bromfietzers.

Bollards

Er zijn ervaringen van betrokken medewerkers van de gemeente dat er vaak paaltjes omhoog of omlaag blijven staan. Ook is er regelmatig publiciteit over storingen. Naast technische storingen zijn de paaltjes onvoldoende hufterproof. Er vinden botsingen plaats, waarbij de paaltjes schade oplopen. Vanuit de feitelijke beheerders is dit beeld anders. Ja, er zijn natuurlijk storingen en er is schade door aanrijdingen, maar het algemene beeld is dat bollards een zeer groot deel van de tijd goed functioneren.

Functiemenging/multifunctionele gebieden

Iedere straat is anders en heeft door de mix aan woningen, winkels, horeca en instellingen andere behoeften. Uitbreidingen van het autoluwe gebied brengen nieuwe straten met een nieuwe mix. Daardoor is niet altijd duidelijk welk gedrag er van de weggebruikers wordt verwacht.

In sommige straten is er weinig ruimte voor voetgangers op het trottoir door uitstallingen van winkels op straat, of door geparkeerde fietsen. Een voorbeeld is de Zijlstraat. In een voetgangersgebied mogen voetgangers ook in het midden van de straat lopen, maar dit wordt niet overal gedaan, omdat de inrichting daar niet toe uitnodigt en er veel fietsers zijn en ook nog een deel gemotoriseerd verkeer.

De meeste straten zijn niet ingericht op fietsers. De Kruisstraat is een belangrijke fietsader richting het station. Er wordt gepleit om straten specifiek in te richten op de actuele functie, soms meer gericht op de vele fietsers, soms meer op de winkel (in relatie tot uitstallingen) en soms meer op horeca (in relatie tot terrassen).

3.3 Voertuigen

Zware vrachtauto's

Er gelden geen afwijkende regels voor zware vrachtauto's, zij krijgen een ontheffing op dezelfde manier als andere auto's. Wel lijken de vrachtauto's zich veel beter aan de venstertijden te houden (ze zijn natuurlijk groot, zeer zichtbaar en zeer herkenbaar). Genoemd wordt dat supermarkten zich niet altijd houden aan de venstertijd voor laden/lossen vanwege specifieke afspraken.

Elektrische auto

Voor elektrische voertuigen gelden vanuit het beleid andere ontheffingstijden. Daarnaast wil de gemeente het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren door laadinfrastructuur te plaatsen. Voor de autoluwe binnenstad ontstaat hier een dilemma, omdat enerzijds de wens is om voertuigen zonder uitstoot te stimuleren, terwijl deze anderzijds nog steeds evenveel openbare ruimte opeisen, zij het geparkeerd of rijdend. In 2025 wil de gemeente ook een emissievrije zone afbakenen. Dat betekent dat emissievrije voertuigen vanaf dat moment niet meer onderscheidend zijn.

Langzaam verkeer

In opdracht van de gemeente Haarlem zijn er op twee dagen in december 2019 visuele doorsnedetellingen uitgevoerd in het centrum van Haarlem (zie bijlage VI). Deze tellingen zijn gedaan om de hoeveelheid langzaam verkeer in beeld te brengen. Onder langzaam verkeer vallen: bromfietzers, snorfietzers en fietsers.

Bromfiets/snorfiets

Er zijn straten waarin bromfietsen niet zijn toegestaan, namelijk voetgangersstraten of fietsstraten. Deze komen niet volledig overeen met de autoluwe zone. Er zijn geen cijfers omtrent de naleving voor het rijden op bromfietsen. Vanuit de tellingen in 2019 (bijlage VI) blijkt dat er weinig brom- en snorfietzers in de binnenstad rijden. Echter gedurende de coronacrisis is bekend dat er een algemene trend zichtbaar is waarbij meer brom- en snorfietzen in de binnenstad rijden. Dit kan zijn voor verschillende functies, bijvoorbeeld door de toename van maaltijdbezorgingen. In de commissie Beheer van 3 oktober 2019 is door verschillende fracties aangedrongen op het herzien van het besluit om snorfietzen toe te staan in de straten Kruisstraat, Smedestraat, deel Grote Markt en Jansstraat. Zie ook bijlage V.

Tijdens de evaluatie wordt opgemerkt dat er steeds meer deelscooters en deelfietsen worden geëxploiteerd. Dit zijn objecten die veel openbare ruimte opeisen en de stad verrommelen, terwijl de bewoners daar niet snel gebruik van zouden maken en bovendien wordt dit gezien als oneerlijke concurrentie ten opzichte van ondernemers die wel een pand huren.

Fiets/elektrische fiets

Er zijn straten waarin fietsen niet zijn toegestaan, namelijk voetgangersstraten. Deze komen niet volledig overeen met de autoluwe zone. Ook is merkbaar dat fietsers soms hard rijden. Snelle fietsers (bijvoorbeeld elektrische fietsers en bezorgdiensten) worden als gevaarlijk aangemerkt, ze zorgen ervoor dat de binnenstad minder leefbaar wordt.

Fietsparkeren is in sommige straten een probleem, omdat er teveel ruimte voor de voetganger op het trottoir door fietsparkeerders wordt gebruikt. Er is een trend zichtbaar naar meer en vaker elektrisch fietsen (meestal <25 km/u), ook op andere modellen (bak)fietsen. Zichtbaar is dat op elektrische fietsen sneller gereden wordt en de bakfietsen door andere fietsers als hinderlijk worden ervaren.

Kleine elektrische voertuigen

Er ontstaat een steeds grotere categorie aan kleine elektrische voertuigen. Sommige hiervan tellen als auto en andere niet, afhankelijk van de snelheid waarmee zij wettelijk mogen rijden. Dit is een dilemma dat op landelijk niveau speelt. De verwachting is dat beleid hieromheen nog zal veranderen, het is daarbij wachten op landelijke wetgeving (zie ook bijlage IV).

3.4 Gebruikers

Bewoners

Uit de beleidsscan (zie bijlage III) volgt dat het aantal auto's en vervoerbewegingen in de binnenstad zelf wordt teruggedrongen door de autoluwe binnenstad (Convenant Binnenstad Haarlem 2018 - 2022). In hoeverre dit overeenkomt met de werkelijkheid is onduidelijk. In overleg met het bestuur is er voor gekozen om in dit stadium geen interviews of enquêtes uit te zetten bij individuele bewoners, bedrijven of bezoeker (zie bijlage I).

Ondernemers

Voor detailhandel en horeca is het van belang dat de binnenstad voor bepaalde bezoekers met de auto goed bereikbaar is. Dit kan worden bereikt door het verbeteren van bewegwijzering en informatievoorziening, het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit en het verhelderen van communicatie online en offline, ook voor buitenlandse toeristen. Cateringbedrijven vinden dat er te weinig ruimte is in de tijden waarin ze naar binnen kunnen. Winkeliers hebben bij medewerkers van de gemeente aangegeven één keer toegang per dag met de personenauto, naast gewone logistiek binnen het tijdsvenster, te weinig te vinden. Leveranciers houden zich meestal aan de venstertijden. Wel wordt aangegeven dat er rond 11.00 uur een grote drukte is. Dan raakt ook de parkeerplaats bij Spaarne overbelast.

Een ander soort ondernemers zijn de ZZP-ers in de bouw. In de bouw werken steeds meer ZZP-ers waardoor er meer auto's en busjes in de stad komen. Het is niet meer zoals vroeger dat een bouwbedrijf de spullen regelde en de medewerkers op de fiets of lopend vanaf de parkeerplaats kwamen. Bij de externe stakeholders wordt dit genoemd als de grootste stroom voertuigen buiten de ontheffingstijden.

Eenzijds wordt genoemd dat het voor ondernemers lastig is om van stadslogistiek gebruik te gaan maken. Anderzijds wordt gezegd dat er wel dingen mogelijk zijn met goed beleid en de juiste ophaalpunten en hubs.

Taxichauffeurs

Er zijn tekenen dat er door meer taxichauffeurs gebruik wordt gemaakt van toegangsbedieningen dan gewenst. Er zijn meer dan 1.000 toegangspassen onder de noemer 'taxi'. Vermoed wordt dat de toegangsbedieningen worden gekopieerd en dat chauffeurs hun bevriende collega's met hun pas naar binnen laten.

De externe stakeholders raden aan om specifiek met taxichauffeurs te spreken over de ontheffingen. Maar geven wel aan dat de taxibranche niet één vertegenwoordiger heeft.

Hulpdiensten

Voor surveillance en toegang van politie, ambulances en brandweer is bediening op afstand (vanuit de centrale) van fysieke afscheidingen cruciaal. Met name vanwege tijdwinst. Dat is natuurlijk van belang als er spoed is maar het kan ook op andere momenten van belang zijn, volgens de politie.

De politie geeft aan dat vanuit publieke veiligheid (evenementen en andere drukke momenten, met name rond de uitgaansgebieden) fysieke afscheiding zeer wenselijk en eigenlijk noodzakelijk blijft.

Gehandicapten

Vlak na de uitbreiding van het voetgangersgebied ontstond veel rumoer over de toegankelijkheid van de binnenstad voor gehandicapten. Er is toen een tijdelijke maatregel genomen om gehandicapten met een Europese gehandicaptenkaart met de auto alsnog binnen een deel voetgangersgebied toe te staan om te parkeren. Gebruikers van een Europese gehandicaptenparkeerkaart kunnen via de bollard in de Kruisstraat het nummer van de meldkamer bellen, waarna deze geopend worden. Gemiddeld worden er circa 5 auto's per dag middels een Europese gehandicapten parkeerkaart toegelaten in het gebied.

Het algemene beeld is dat de problemen die verwacht werden bij de invoering van de autoluwe binnenstad grotendeels opgelost zijn. Echter zijn gebruikers van gehandicaptenparkeerkaarten wel afhankelijk van de reactiesnelheid van handhaving. Dit zorgt soms voor frustraties bij gebruikers en andere wachtenden.

3.5 Ontheffingen/pasjes

Momenteel heerst bij medewerkers van de gemeente het gevoel dat er te veel pasjes in omloop zijn en dat ze te makkelijk voor onbepaalde tijd worden uitgegeven. Ook is bekend dat pasjes worden uitgeleend. De beleidsregels waarop ontheffingen moeten worden toegestaan worden als (te) ruim ervaren.

Bij externe stakeholder is de verwachting dat camerasystemen zorgen voor minder (toegangs-)problemen, doordat er makkelijker te handhaven is en er geen bollards zijn die een vertragende fysieke barrière vormen.

3.6 Effecten

De onderwerpen leefbaarheid, veiligheid en economie laten zich lastig kwantitatief beoordelen, met name omdat het grootste deel van het autoluwe gebied al langjarig autoluw is en er in die tijd veel is veranderd op tal van andere vlakken. Dit betekent overigens niet dat er geen problemen zijn.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is niet een directe aanleiding geweest voor het invoeren van de autoluwe binnenstad. Het is wel aannemelijk dat de veiligheid is verbeterd. Door de straatindeling, en de bromfiets/elektrische fietsen en kleine elektrische voertuigen, wordt de verkeersveiligheid (beleving) wel aangetast. Ook rijden voertuigen in sommige straten nog sneller dan toegestaan. Dit heeft ook te maken met de straatindeling.

Door de alsnog aanwezige auto's, en deels ook door in grote getale aanwezige fietsers, is het voor veel voetgangers niet vanzelfsprekend om overal binnen het gebied alle ruimte te claimen. Dit hangt ook samen met de huidige inrichting van de straten.

Leefbaarheid

Voor de leefbaarheid is het lastig om een referentiekader te hanteren. Voor het grootste deel van het autoluwe gebied is de autoluwe zone er al zo lang en is de mobiliteit intussen zo sterk veranderd dat er geen vergelijking mogelijk is.

Vanuit de externe stakeholders is het algemene beeld dat de autoluwe binnenstad een positief effect heeft op de leefbaarheid en veiligheid. Bij een aantal straten, zoals de Nassaustraat, Kruisstraat, Smedestraat, Klokhuisplein en Jansstraat is de situatie leefbaarder en ook veiliger geworden.

Wat betreft verkeer is er nog teveel (sluip)verkeer en drukte bij de Gedempte Oude Gracht (valt buiten de autoluwe zone, maar doorsnijdt deze wel) en is het beeld dat 50 km/u wegen niet meer passen bij de binnenstad. Op de Gedempte Oude Gracht rijden ook veel bussen met een maximum snelheid van 50 km/u.

Economische effecten

Bij een aantal straten wordt de economische waarde van de autoluwe zone positief ingeschat, zoals bij de Smedestraat en om de kerk waar nu grotere terrassen kunnen staan. Ook wordt nu langs sommige winkels, vanaf de parkeergarage vaker gelopen. Maar bijvoorbeeld bij de Nassaustraat kunnen de terrassen niet overal worden uitgebreid, door de parkeerplekken. Voor sommige winkels is het juist nadelig als de auto's er niet of minder gemakkelijk kunnen komen, bijvoorbeeld als zij grotere objecten verkopen. Doordat verschillende ondernemers niet altijd dezelfde ontheffing hebben ontstaat een ongelijk speelveld, met name tussen bezorgdiensten die altijd en overal mogen zijn en de horecaondernemers. Parkeerplekken in garages zijn voor ondernemers belangrijk, zij schatten bijvoorbeeld in dat 40 % van hun omzet van bezoekers met de auto komt. Medewerkers van de gemeente geven aan dat voor ondernemers fietsers ook klanten zijn, het weren van fietsers wordt niet direct als noodzakelijk ervaren.

3.7 Communicatie

Bij de medewerkers van de gemeente is er wel eens wat ruis in de communicatie, intern en extern. Bijvoorbeeld ten aanzien van de werking van de beweegbare palen. Niet werkende palen maken een grotere indruk dan wel werkende palen. Cijfermatig is het beeld over de werking van deze palen positief. Daarnaast zijn er tegenstrijdigheden in beleidsstukken, door verkeersbesluiten die niet worden gehandhaafd (of onduidelijkheid over de handhaving) en door het gebruik van verschillende en onduidelijke definities. Er wordt bijvoorbeeld gesproken over een voetgangersgebied, een autoluw gebied en een autovrij gebied. Dit resulteert ook in verschillende beoordelingskaders bij diverse medewerkers, met betrekking tot de huidige situatie. Bij een uitbreiding van de autoluwe gebieden wordt het nog belangrijker om eenduidige definities te hanteren.

Externe stakeholders kijken wat pragmatischer naar communicatie. Zij benoemen dat het duidelijker gemaakt moet worden waar fietsen geparkeerd mogen worden en waar snorfietsen mogen rijden. Verder kan er meer gecommuniceerd worden over locaties en beschikbaarheid van autoparkeerplekken in garages voor arrivinge bezoekers.

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

4.1 Conclusies

De gemeente is er in geslaagd om een redelijke solide basis te creëren van de verkeersstructuur in en om de binnenstad waardoor doorgaand verkeer, zoekverkeer (naar parkeerplekken) en eventueel 'show-me' verkeer (ofwel 'pantoffelparade' per auto) wegblijft uit de binnenstad. Alleen verkeer dat daadwerkelijk een bestemming of boodschap heeft, rijdt het gebied binnen. In de perceptie van een deel van de medewerkers van de gemeente is dat meer dan oorspronkelijk bedoeld is. Dat kan als 'gevoelsmatig' worden beschreven want het toelatingsbeleid stelt geen grenzen aan het aantal voertuigen dat wordt toegelaten.

Cijfermatig zijn er weinig gegevens direct beschikbaar gebleken. Daardoor is de evaluatie vrijwel alleen kwalitatief. Voor een oordeel op hoofdlijnen kan dat geen kwaad. Wel is het verstandig om te kijken of er in de toekomst meer informatie gemakkelijker beschikbaar kan komen. Juist ook vanwege (mogelijke) toekomstige uitbreiding van het voetgangersgebied/autoluwe binnenstad.

Het overall beeld is dat het concept autoluwe zeker succesvol is, maar feitelijk wel een stedelijk (deel)systeem is dat op bepaalde aspecten 'onderhoud' nodig heeft. Voor de autoluwe binnenstad geldt dit zowel intern bij de gemeente (veelal organisatorische aspecten) als extern (veelal ruimtelijke inrichtingsaspecten, deels ook gedrag van gebruikers). Dit zijn niet alleen problemen die binnen het overkoepelende positieve beeld langzaam, stap voor stap, opgelost kunnen worden. Onderstaand is een onderscheid gemaakt tussen aanbevelingen voor de korte termijn en voor de lange termijn.

Gereed voor uitbreiding?

Het toepassen van kenteken en de bijhorende reset van ontheffingen zal zeker niet zonder strubbelingen gaan. Hetzelfde geldt voor de uitbreiding van het voetgangersgebied. De laatste uitbreiding heeft dat laten zien. Op basis van deze evaluatie is het duidelijk dat het zeker nog niet gemakkelijk is om de eerstvolgende uitbreiding smetteloos te laten verlopen (dat zal altijd een utopie blijven). Het lijkt verstandig om de korte termijn-maatregelen, die hieronder staan genoemd, zoveel mogelijk eerst uit te voeren (waaronder zeker de herziening van de regeling voor de ontheffingen). Een uitzondering daarbij is de omschakeling naar kentekenherkenning. Het is wenselijk om te proberen om de uitbreiding gelijktijdig met de omschakeling naar kentekenherkenning te laten plaatsvinden. Dan kunnen eventuele discussies over de ontheffingen in één keer worden afgehandeld omdat uitbreiding ook invloed heeft op routing. Twee grote omschakelingen kort na elkaar, met betrekking tot de ontheffingen, is ongewenst.

4.2 Aanbevelingen voor korte termijn

Kies voor kentekenherkenning, maar behoud deels ook fysieke barrières

Fysieke hindernissen versus bewaking op kenteken. Dit is geen eenduidige keuze. Bewaking op kenteken kent een andere context, is handiger als per saldo de registratie (voor handhaving en evaluatie) belangrijker is dan fysiek tegenhouden. De bollards zijn er om voertuigen fysiek tegen te kunnen houden, op die locaties waar tegenhouden per saldo belangrijker is dan de registratie. De in te voeren milieuzone en zero-emissiezone zullen in ieder geval met kentekenherkenning worden gehandhaafd, fysiek tegenhouden is ondergeschikt. Voor het vrijhouden van voertuigen van het uitgaansgebied zullen fysieke vormen van

afscherming gewenst blijven, waarbij de hulpdiensten een dringende voorkeur hebben voor fysieke afsluitingen die op afstand bediend kunnen worden. Met beide technieken samen kan een optimaal resultaat worden bereikt. In alle gevallen is het belangrijk dat de 'poorten' goed herkenbaar blijven. Voor de bollards is dat vooral om aanrijdingen te voorkomen. Voor de kentekenherkenning is dat om de registratie optimaal te laten functioneren en om te voorkomen dat voertuigbestuurders per abuis het gebied inrijden en achteraf geconfronteerd worden met boetes. Bovendien moet er in voorkomende gevallen de mogelijkheid zijn om ad hoc toegang aan te vragen. De meldpalen moeten dus blijven. Wanneer er wordt overgegaan op kentekenherkenning is het van belang dat hierbij voldaan wordt aan De privacywet Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

Reset ontheffingen bij overgang van pasjes naar kentekenherkenning - wees kritisch maar niet rigide

Met een overgang naar kentekenherkenning is er onvermijdelijk ook een 'reset' van alle ontheffingen en pasjes. Gezien de beleving op dit moment bij de externe stakeholders mag deze overgang geen reden zijn voor een rigide beperking van het aantal ontheffingen en pasjes. Primair moet zijn dat mensen niet meer onder valse vlag binnenrijden en dat ze zich meer bewust worden van de tijdsbeperkingen die gelden voor bezoek buiten de venstertijden. Met kentekenherkenning is het mogelijk om het type gebruikers te identificeren en gegevens te verzamelen om toekomstig beleid op te kunnen baseren. Het wordt gemakkelijker om scherpere tussentijdse evaluaties uit te voeren, toegespitst op specifieke doelgroepen.

Bij overlast kan dan op basis van die specifiek doelgroepdata gekeken worden naar maatregelen die het algemene functioneren van de autoluwe binnenstad kunnen verbeteren. Uiteraard kan daarnaast ook nog worden gekeken naar specifiek gedrag omtrent individuele ontheffingen, veelvuldige wisselingen van kenteken kunnen een signaal zijn van misbruik. Hoe dit georganiseerd wordt, dient zorgvuldig getoetst te worden aan de AVG-wetgeving.

De mogelijkheden die kentekenherkenning biedt, sluiten goed aan bij de in het Mobiliteitsbeleid (op dit moment nog concept) voorgestelde werkwijze van monitoren en tussentijds evalueren.

Herzien van de 'regeling ontheffingen'

Het is gewenst om de regeling ontheffingen te herzien. Niet om deze helemaal om te gooien, maar om puntjes op de i te zetten en voor te bereiden op nieuwe ontwikkelingen.

Vervang de term 'autoluw' definitief door 'voetgangersgebied', met fietsers te gast. De 'Regeling voor de verlening van ontheffingen tot toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem' geeft het eigenlijk al aan. Het primaire kenmerk van het gebied is niet dat het autoluw is, maar dat het voetgangersgebied is. Het is wenselijk om de term voetgangersgebied meer naar voren te schuiven en de term autoluw te laten verdwijnen. Hierbij worden fietsers toegestaan, al dan niet op basis van winkeltijden. Dit is gelijk ook een boodschap voor de fietsers: fiets alleen waar dat ook kan en mijdt als doorgaande fietser bij voorkeur de drukke straten in de binnenstad.

De bestaande regels voor het verlenen van ontheffingen kunnen blijven. Wel is het belangrijk om de werking ervan af te stemmen op de techniek. Voor de kentekenherkenning is het wenselijk om binnen de regeling per doelgroep een beeld te schetsen van bijbehorend gebruik van de ontheffing/pas. Daarmee wordt het eenvoudiger om individuele weggebruikers aan te spreken op afwijkend gedrag. Uiteraard zijn er altijd uitzonderingssituaties mogelijk. Hiervoor kan een aparte categorie worden gemaakt waarbij het dan ook acceptabel is om individuele afspraken te maken en daarop ook te toetsen. Bijvoorbeeld: een pasje van een bewoner die zorg nodig heeft, mag worden gebruikt door diverse mantelzorgers. Met kentekenherkenning moet een keuze worden gemaakt voor een aantal kentekens dat gekoppeld kan worden aan een bewoner. Tijdsrestricties zijn voor zorg natuurlijk niet in stellen. Voor andere categorieën ontheffingen is dat wel mogelijk. Niemand hoeft zijn winkel midden in de nacht te bevoorraden en het zal voor veel ontheffingen mogelijk zijn om de te gebruiken in- en uitgang van het gebied te definiëren.

Tegen misbruik van de ontheffingen kunnen nader te bepalen ranges aangegeven worden voor de totale tijdsduur van de bezoeken, het aantal bezoeken of het aantal wisselingen van kenteken. Dit dient wel zorgvuldig en ruimhartig te gebeuren. Het moet duidelijk gericht zijn op excessen en/of doelbewust misbruik van de ontheffingen. Het kan en mag niet zo zijn dat iemand op verzoek toegang regelt voor iedereen die daarom vraagt.

Uitzonderingen voor voertuigen zullen niet meer mogelijk zijn op basis van emissie. Voor innovatie en verdere ontwikkeling is het verstandig nieuwe uitzonderingsdefinities te gaan hanteren. Er kan bijvoorbeeld worden gekeken naar de mate waarin voertuigen worden gebruikt om het aantal ritten te verminderen. Het initiatief Hurby richt zich bijvoorbeeld nadrukkelijk op het verzamelen van pakketten om zo het aantal ritten te verminderen (zie voor meer informatie over Hurby bijlage IV) .

Gebruikers Europese gehandicaptenparkeerkaart

Het algemene beeld is dat de problemen die speelden bij de invoering van de uitbreiding van de autoluwe binnenstad grotendeels verholpen zijn. Er wordt aanbevolen om bij het herzien van de 'regeling ontheffingen' de huidige mogelijkheid voor bezitters van een Europese gehandicaptenkaart om het autoluwe centrum te betreden te handhaven. Dit wordt gesterkt door het relatief geringe aantal auto's dat per dag wordt toegelaten (circa 5). Mogelijk is er een uitzondering te maken voor bezitters van een Europese gehandicaptenkaart die regelmatig de binnenstad bezoeken door hen toegang te verlenen middels een pas, of in de toekomst via kentekenherkenning.

Definieer per straat het gewenste verkeersbeeld

In overleg met bewoners, bedrijven en voornaamste gebruikers kan gekeken worden wat het gewenste verkeersbeeld en -gedrag is in die straat. Door dit te beschrijven en vast te leggen ontstaat er de mogelijkheid om veel beter dan nu te communiceren over dit gewenste beeld. Uiteraard is het hierbij wel wenselijk dat het past binnen een bepaalde structuur. Het is handig om een beperkt aantal categorieën straten te hanteren en enige groepering maakt het gemakkelijk om dit effectief te laten zijn.

Hierbij aansluitend wordt aanbevolen onderzoek te doen naar mogelijke inrichtingselementen die gemakkelijk aan het straatbeeld kunnen worden toegevoegd, verwijderd of aangepast (zonder fysieke herinrichting) om de gebruikers snel duidelijk te maken wat het gewenste verkeersgedrag is.

Onderdeel hiervan is ook het beter aanduiden van de routes die gereden kunnen worden van een 'ingang' van het gebied naar een 'uitgang'. Door deze routes nadrukkelijker te communiceren wordt meer dan voorkomen dat voertuigen elkaar tegenkomen op de plekken waar tweerichtingsverkeer noodzakelijk is. Hiermee kan er tevens voor worden gezorgd dat de bezoekers van het gebied de meest wenselijke routes naar het gebied gaan gebruiken. Het is wenselijk om zoveel mogelijk straten voor auto's eenrichtingsverkeer te laten zijn.

Bouw een dashboard

Met alle nieuwe software moet het mogelijk zijn om een zogenaamd 'dashboard' te maken. Net als bij het autorijden geeft het dashboard voortdurend een beeld van de stand van zaken. Een dashboard toont niet alleen voortdurend de status, maar met enkele drukken op een knop zijn ook direct allerlei statistieken en grafieken zichtbaar. Door het dashboard intern open te stellen voor diverse afdelingen, kan de interne ruis verdwijnen en wordt het voor de verschillende afdelingen gemakkelijker om doelgericht beleid te bepalen, klachten beter te begrijpen en specifieke evaluaties uit te voeren. In het kader van open data kan een deel van de informatie ook extern worden getoond. Uiteraard moet het dashboard zodanig zijn vormgegeven dat de informatie niet herleidbaar is naar individuele ontheffingen.

Ontwikkeling stadslogistiek korte termijn/doorzetten ontheffing Hurby

Het is wenselijk om de ontheffing voor Hurby door te zetten als experiment om op korte termijn al bezig te kunnen zijn met verbeteringen en innovaties op het gebied van stadslogistiek. Niet omdat Hurby met elektrische voertuigen rijdt (dat is straks niet meer onderscheidend) maar omdat Hurby pakketjes verzamelt en dus niet per pakket een ritje maakt. Het is gewenst om daarnaast ook te kijken in hoeverre meer data verkregen kan worden van alle logistieke gebruikers van het autoluwe gebied, van groot (vrachtauto's) naar klein (fietskoeriers). Voor voertuigen met kentekens kan de kentekenherkenning daar een forse bijdrage in leveren. Voor voertuigen zonder kenteken wordt aanbevolen om in gezamenlijk overleg te kijken welke data er verkregen kan worden.

Fietsen, elektrische fietsen en snorfietsen op korte termijn

Het is gewenst om de snorfietsen volledig uit het gebied te weren. Er is nu onduidelijkheid waar ze wel of niet gebruikt mogen worden (zie ook bijlage V).

Daarnaast verdient het fietsparkeren snel meer aandacht. Gebaseerd op het onderzoek van Meetel is geconcludeerd dat er te weinig parkeerplekken voor fietsers zijn en dat bovendien het merendeel van de fietsen geparkeerd wordt op plekken die er niet voor aangewezen zijn. Dat mensen bereid zijn om hun fiets wel op aangewezen plekken te zetten laat de onderstaande foto zien. Een gemarkeerde taxistandplaats wordt gezien als fietsparkeerlocatie en men houdt zich keurig aan de afbakening. Volgend uit de observatie dat er meer fietsen geparkeerd worden in de binnenstad dan waarvoor capaciteit is, wordt aanbevolen om de mogelijkheid van het wijzigingen van de parkeervoorziening voor bromfietzers naar (elektrische) fietsparkeerplaatsen te verkennen.

Afbeelding 4.1 Voorbeeld 'fietsparkeervak' voor de Hema op de Kruisstraat (het is eigenlijk een taxistandplaats)



Een ander aspect van het fietsparkeren is stallingsruimte voor langdurig geparkeerde fietsen. Aanbevolen wordt om nader te onderzoeken of het mogelijk is om fietsen die langer stilstaan (bijvoorbeeld van personeel van winkels en bedrijven of van bewoners) zoveel mogelijk inpandig te stallen.

Relatie tussen autoluw en zero-emissiezone en milieuzone

In het kader van deze evaluatie is hier nog weinig over bekend. Uit deze evaluatie volgt wel dat het met de invoering van de milieuzone en wellicht later ook een zero-emissiezone (ZE-zone) nog belangrijk wordt om de goede definities te hanteren en aandacht te schenken aan de vormgeving van de 'poorten' zodat het voor de weggebruikers altijd duidelijk is welk gebied ze binnenrijden of verlaten. Dat kan dus bij sommige poorten ook gelijktijdig de ingang of uitgang zijn van twee zones.

4.3 Aanbevelingen voor langere termijn (of grotere structurele aanpassingen)

Ontwikkeling stadslogistiek lange termijn

In bijlage IV is een verkennend beeld geschetst van bepaalde ontwikkelingen in stadslogistiek. Kenmerkend is dat er zeker nog geen standaarden zijn en dat er veel wordt geëxperimenteerd. Ook in Haarlem valt nog veel te leren. Daarom is het goed dat de Hurby de kans krijgt om zich verder te ontwikkelen.

Aanbevolen wordt om beleidsmatig goed aan te haken bij ontwikkelingen op dit gebied en waar mogelijk zelf ook mee te doen in experimenten of het vergaren van (onderzoeks)data.

Fietzers in de binnenstad lange termijn

In het (concept) Mobiliteitsbeleid is in de toekomst de gehele binnenstad voetgangersgebied. Daarbij wordt ook aangegeven dat doorgaand fietsverkeer bij voorkeur niet door maar om de binnenstad heen rijdt. Omdat fietsers fysiek overal kunnen komen waar ook voetgangers hun weg vinden, is het belangrijk dat er niet alleen een druk is op doorgaande fietsers om weg te blijven uit het voetgangersgebied maar ook een aantrekkingskracht van de routes om de binnenstad. Daarbij gaat het niet alleen om de snelheid en doorstroming maar zeker ook over comfort en aantrekkelijkheid. Dit betekent ook dat het gewenst is om nader te onderzoeken of de centrum-fietsring, zoals beoogd in de SOR en het Mobiliteitsbeleid, ook daadwerkelijk zal bijdragen om het doorgaande fietsverkeer in de binnenstad te verminderen en of het niet nodig is om in het centrumgebied alsnog routes voor doorgaande fietsers aan te bieden om de fietsers zoveel mogelijk uit het kernwinkel- en kernhorecagebied te houden.

Daarnaast zal het fietsparkeren in de binnenstad steeds beter moeten worden uitgewerkt. De voorkeur zal zijn om zoveel mogelijk de fietsen aan de randen te parkeren, net als bij de auto's. Vanwege de afmetingen van het gebied en het verschil in reistijd tussen lopen en fietsen, zullen er ook stallingen in het gebied nodig zijn en moet het ook mogelijk blijven om kortdurend fietsen te parkeren voor winkels en bedrijven die maar kortstondig worden bezocht.

Het toenemende percentage elektrische fietsen vraagt daarbij ook om extra aandacht. Landelijk is het beeld dat deze dure fietsen aantrekkelijk zijn voor dieven. Dit betekent dat gebruikers/eigenaars van deze fietsen bij het parkeren op zoek zullen gaan naar veilige plekken. Enerzijds is dit een last omdat bewaakte stallingen duur zijn. Anderzijds kan hiervan gebruik worden gemaakt om minder fietsen los en verspreid te laten parkeren.

Eenduidige inrichting en afstemming gebruik van individuele straten

Aansluitend bij de korte termijn aanbeveling om het gewenste verkeersbeeld per straat vast te leggen (verdeeld over een beperkt aantal categorieën) wordt aanbevolen om de fysieke inrichting van die straten ook op dat gebruik af te stemmen.

Aanbevelingen voor autoparkeerplekken en autogarages

Vanuit de bedrijven en winkels in het gebied wordt de angst uitgesproken dat het verplaatsen van bewoners parkeren naar de parkeergarages de capaciteit voor parkerende bezoekers van de binnenstad zodanig vermindert dat de bedrijven en winkels minder goed bereikbaar worden. Het (concept) Mobiliteitsbeleid beschrijft uitbreiding van het autoluwe (ofwel voetgangers) gebied en het verminderen van het autogebruik in de stad. Aanbevolen wordt om het gebruik van de parkeergarages te monitoren op de daadwerkelijke bezetting door bewoners en bezoekers. Er moet dus niet alleen gekeken worden naar het aantal bewoners met rechten om te kunnen parkeren in de parkeergarages, maar vooral naar daadwerkelijk gebruik van die parkeerrechten. Vervolgens kan dit worden meegenomen in de verdere beleidsuitwerking. Niet alleen op hoofdlijnen maar bijvoorbeeld ook gericht op een gelijkmatige bezetting van de verschillende parkeergarages, zodanig dat bezoekers zoveel mogelijk vrijheid ervaren in hun keuzes voor het bezoeken van de binnenstad.

Cijfers, beleving en herijking

Voor toekomstige evaluaties, maar ook bij klachten of discussies, is het wenselijk om nader te bekijken hoe een combinatie gemaakt kan worden tussen harde (verkeerscijfers) en de beleving van de binnenstad. Autoluw is geen doel op zich, maar een middel om een leefbare en ook werkbare binnenstad te krijgen. Alleen op basis van cijfers (als die al beschikbaar gemaakt kunnen worden van fietsers en voetgangers) is daarover geen oordeel te vellen. Aanbevolen wordt om onderzoek te doen naar mogelijkheden om de beleving van leefbaarheid en werkbaarheid op een pragmatische manier (misschien met een panel) te registreren en te kunnen koppelen aan verkeerscijfers.

Herijking in stabiele situatie

Voor de zorgvuldigheid en representativiteit van de evaluatie is het van belang dat de evaluatie plaats vindt nadat er enige tijd sprake is geweest van een stabiele situatie (tenminste drie maanden). Er wordt aanbevolen om na een stabiele periode van tenminste drie maanden na de coronacrisis te toetsen of de huidige bevindingen en conclusies representatief zijn. Waar nodig kan op basis van deze evaluatie een herijking plaatsvinden.

Bijlage(n)



BIJLAGE: WERKWIJZE ONDERZOEK

Werkwijze onderzoek

De data voor de evaluatie is gehaald uit diverse interviews, zowel extern als intern. Naast de interviews zijn er een aantal bureaustudies uitgevoerd om onderwerpen verder uit te diepen.

Voor dit onderzoek is er geen gebruik gemaakt van kwantitatieve data, bijvoorbeeld aantallen motorvoertuigen dat dagelijks het gebied in rijdt. Er zijn niet of nauwelijks dergelijke gegevens beschikbaar. Vandaar dat is volstaan met het vragen naar ervaringen.

In overleg met het bestuur is er voor gekozen om in dit stadium geen interviews of enquêtes uit te zetten bij individuele bewoners, bedrijven of bezoekers. Dit omdat het organisatorisch veel meer tijd zou vragen en er bijvoorbeeld voor de effecten van de uitbreiding door de corona-pandemie nog niet of nauwelijks definitieve effecten zichtbaar kunnen zijn. Voor het totale autoluwe gebied geldt dat de recente ervaringen door de pandemie niet of nauwelijks representatief zouden zijn.

Interne interviews

Om te onderzoeken hoe de autoluwe binnenstad ervaren wordt, is met een aantal werknemers van de gemeente Haarlem gesproken. Aan de hand van een vooraf opgestelde vragenlijst zijn de interviews afgenomen. In tabel 2.1 is beschreven voor welke aspecten medewerkers geïnterviewd zijn.

Tabel 1 Aspecten die met de gemeentelijke medewerkers besproken zijn

Besproken aspecten	Datum
verkeer en parkeren	19 januari 2021
data, informatie & analyse	25 januari 2021
parkeerverordening	10 februari 2021
handhaving	22 februari 2021
gebiedsverbinder/manager	25 februari 2021
economie	4 maart 2021

Aanvullend hierop is ook informatie gekregen van de politie en is enkele malen gesproken met de projectleider van de uitbreiding van het autoluwe gebied in 2019.

Externe interviews

Op basis van een stakeholderanalyse en een gesprek met de centrummanager zijn twee groepen onderscheiden waarmee stadsgesprekken zijn georganiseerd, namelijk: ondernemers en gebruikers. Het onderscheid tussen deze twee groepen is gemaakt omdat beide groepen andere belangen hebben ten aanzien van de autoluwe binnenstad. Om genoeg aandacht te hebben voor een ieders belang is er voor gekozen deze groepen dus apart uit te nodigen.

De (digitale)stadsgesprekken zijn gestart met een korte terugkoppeling van de interne evaluatie om vervolgens in gesprek te gaan over knelpunten en/of verbeteringen ten aanzien van de autoluwe binnenstad. Om het gesprek te faciliteren is er gebruik gemaakt van een online whiteboard waarop de deelnemers post-its konden plakken op de kaart van de binnenstad. De resultaten van deze sessies zijn beschreven in hoofdstuk 4.2.

Van de volgende doelgroepen zijn vertegenwoordigers gevraagd deel te nemen. De organisaties die niet aanwezig waren hebben na de stadsgesprekken de mogelijkheid gehad om (digitaal) input te leveren.

Tabel 2 Genodigden stadsgesprekken - aanwezigheid

Genodigde	Aanwezig
Centrum Management Groep	Ja
Koninklijke Horeca Haarlem	Nee
Haarlem Centraal	Nee (verhinderd)
MKB	Nee
VEBH	Nee
Gemeente Haarlem	Ja
Historische Vereniging Haarlem	Nee
Erfgoedvereniging	Nee (aangegeven geen belang te hebben)
Stichting Haarlemse Hofjes	Nee
Wijkraad Binnenstad	Ja
School OBS de Kring	Nee
Politie (afdeling verkeerszaken)	Nee (wel input geleverd naderhand)
Brandweer	Nee
Openbaar vervoer	Nee (aangegeven geen belang te hebben)
Rover	Nee (aangegeven geen belang te hebben)
Janskliniek	Nee
Noord Hollands Archief	Nee
Rechtbank	Nee
Fietzersbond	Ja
Bomenwacht	Ja
Bibliotheek Zuid Kennemerland	Nee (tevreden met de huidige situatie)
Ambassadeur Toegankelijkheid	Nee

Belangrijk is dat evaluatie zich heeft gericht op wat hoger abstractie niveau. Het is niet de intentie geweest om compleetheid in klachten en problemen na te streven. Met nadruk geldt dus ook dat als klachten of problemen niet in de gesprekken zijn genoemd, dit niet betekent dat ze niet bestaan. Individuele klachten en problemen zijn en blijven belangrijk om te melden.

Het is helaas niet gelukt om de ambassadeur toegankelijkheid en/of de participatieraad aan tafel te krijgen tijdens de externe interviews. In de procesopdracht is beschreven dat de tijdelijke maatregel om houders van een Europese gehandicaptenparkeerkaart toe te laten geëvalueerd dient te worden. Daarom is na de externe interviews separaat contact gezocht met de participatieraad en de inspreker op dit onderwerp in de raadsvergadering van 19 september 2019. Hun reactie is verwerkt in de rapportage.

Bureaustudies/ervaringen elders

In de opdracht voor de evaluatie is ook gevraagd om ervaringen van andere steden mee te nemen in de evaluatie.

Voor het verkrijgen van ervaringen elders zijn nadere bureaustudies gedaan naar twee onderwerpen:

- stadslogistiek met lichte elektrische voertuigen voor het vervoeren van kleine vracht en pakketten (bijlage IV);
- het weren van snorfietzen uit gebieden waar ook auto's en bromfietsen worden geweerd, maar waar wel gefietst mag worden (bijlage V).

Rapportages van de gemeente Delft met betrekking tot het omschakelen van beweegbare afsluitingen naar alleen nog bewaking op toelating met behulp van kentekencamera's zijn doorgenomen. Met de gemeente Alkmaar is

een gesprek gevoerd over de eerste ervaringen van dezelfde omschakelingen (de schriftelijke evaluatie daarvan was nog niet beschikbaar).



BIJLAGE: REGELING VOOR DE VERLENING VAN ONTHEFFINGEN TOT TOEGANG TOT VOETGANGERSGEBIEDEN IN HAARLEM (6 MEI 2020)

Regeling voor de verlening van ontheffingen tot toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. De actualisatie van het toegangsbeleid voor de autoluwe binnenstad vast te stellen.

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Bewoners

Personen, welke staan ingeschreven in de Basisregistratie Personen op een woonadres dat is gelegen in het aangewezen voetgangersgebied van de gemeente Haarlem.

Duurzame voertuigen

Elektrische voertuigen, of voertuigen die rijden op groen gas of waterstof.

Elektrisch aangedreven voertuig

Een motorvoertuig, uitsluitend aangedreven door een elektromotor waarvan de tractie-energie wordt geleverd door een in het motorvoertuig geïnstalleerde tractiebatterij.

Het college van burgemeester en wethouders

Door delegatie van de gemeenteraad het bevoegd gezag tot het nemen van verkeersbesluiten op grond van artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en op grond van artikel 87 van het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens bevoegd tot het verlenen van ontheffing van verkeersregels en verkeerstekens.

Motorvoertuig

Alle gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen.

Ondernemers

Een natuurlijke of rechtspersoon, welke met een onderneming ingeschreven staat in het Handelsregister bij de Kamer van Koophandel en waaruit volgens het uittreksel uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel blijkt dat de onderneming een vestiging heeft in het aangewezen voetgangersgebied van de gemeente Haarlem.

Ontheffing

Een door het college van burgemeester en wethouders afgegeven besluit waarmee het is toegestaan om met een motorvoertuig het voetgangersgebied buiten de periode van 06.00 uur tot 11.00 uur te betreden.

Ontheffinghouder

De natuurlijke of rechtspersoon aan wie de ontheffing is verleend.

Parkeren

Het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen.

Voertuigen

Alle voertuigen die geen motorvoertuig zijn.

Voetgangersgebied

Gebieden in Haarlem zoals aangegeven op bij deze regeling behorende kaarten. Het gebied is onderverdeeld in een aantal categorieën: voetgangersstraten, gemengde straten en zijstraten;

Artikel 2

1. Het college van burgemeester en wethouders bepaalt bij afzonderlijk te nemen besluit welke straten of gedeelten daarvan behoren tot het voetgangersgebied.
2. De straten of gedeelten daarvan worden in één van de volgende categorieën ingedeeld:
 - Categorie 1 Voetgangersstraten;

Dit zijn de straten of gedeelten daarvan behorend tot het kernwinkelgebied dan wel een ander strikt autovrij gebied, welke met dynamische palen zijn afgesloten

- **Categorie 2 Gemengde straten**
Dit zijn de overige straten of gedeelten daarvan in het met dynamische palen afgesloten gebied.
- **Categorie 3 Zijstraten**
De straten aan de buitenzijde van het voetgangersgebied die grenzen aan de straten of gedeelten daarvan genoemd onder categorie 1 en 2.

Artikel 3

1. Het voetgangersgebied is opengesteld voor bevoorradingsactiviteiten tussen 06:00 uur en 11:00 uur;
2. Buiten de tijden in lid 1 wordt het voetgangersgebied dagelijks met fysieke middelen afgesloten voor motorvoertuigen;
3. Tussen 11:00 en 12:00 uur kan er toegang worden verleend aan duurzame voertuigen;
4. Tussen 12:00 uur en 18:00 uur kan er bij aantoonbare noodzaak maximaal 1 uur toegang worden verleend;
5. Tussen 18:00 uur en 21:00 uur kan er aan duurzame voertuigen die bovendien op geluidsarme wijze laden en lossen maximaal 1 uur toegang worden verleend.

Artikel 4

1. Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing van de verkeerstekens in het voetgangersgebied verlenen aan belanghebbenden genoemd in bijlage 2;
2. ontheffingen worden afgegeven voor:
 - A. het berijden met voertuigen en motorvoertuigen van het voetgangersgebied om gelegenheid te geven zaken onmiddellijk te laden en te lossen;
 - B. het berijden met motorvoertuigen van het voetgangersgebied om gelegenheid te geven het voertuig te gebruiken bij het uitvoeren van werkzaamheden of in de directe omgeving van deze werkzaamheden te parkeren of;
 - C. voor het berijden met voertuigen en motorvoertuigen van het voetgangersgebied om particuliere parkeergelegenheid te kunnen bereiken.

Artikel 5

1. De ontheffing bevat in ieder geval de volgende gegevens:
 - a) de periode en tijdvakken waarvoor de ontheffing geldig is;
 - b) het gebied waarvoor de ontheffing geldig is;
 - c) het kenteken of overige kenmerken van het voertuig waarvoor de ontheffing is verleend;
 - d) een omschrijving van de verboden waarvoor de ontheffing van kracht is.
2. Het college van burgemeester en wethouders kan aan een ontheffing beperkingen verbinden ten aanzien van de te berijden straten, het parkeren en de periode waarbinnen toegang wordt verleend.

Artikel 6

Aan de ontheffing worden de volgende voorschriften verbonden:

- a) de ontheffing moet bij gebruik duidelijk zichtbaar en leesbaar aanwezig zijn in het voertuig waarvoor deze is afgegeven, tenzij er sprake is van automatische kentekenherkenning en/of andere vorm van digitale registratie;
- b) de ontheffing is uitsluitend geldig op de tijden en voor de vermelde weggedeelten;
- c) alle bevelen en aanwijzingen, door de politie en de bevoegde medewerkers van het bureau VVH/HOO van de gemeente in het belang van de vrijheid van het verkeer en de veiligheid op de weg, dienen onverwijld en stipt te worden opgevolgd;
- d) de veiligheid van het verkeer dient onder alle omstandigheden te worden gewaarborgd;
- e) in het voetgangersgebied mag bij gebruikmaking van deze ontheffing niet sneller gereden worden dan 15 kilometer per uur;
- f) de houder van de ontheffing vrijwaart de gemeente voor eventuele aanspraken van derden wegens schade, ontstaan door gebruik te maken van deze ontheffing.

Artikel 7

De ontheffing kan worden ingetrokken:

- a) op verzoek van de ontheffinghouder;
- b) wanneer de gronden waarop de ontheffing is verleend zijn komen te vervallen;
- c) wanneer de ontheffinghouder in strijd handelt met de ontheffing dan wel aan de ontheffing verbonden voorschriften;

- d) om redenen van openbaar belang;
- e) na aanpassing van de omvang van het voetgangersgebied of bijlage 2 van deze regeling.

Artikel 8

Het college van burgemeester en wethouders kunnen van deze regeling afwijken, voor zover toepassing leidt tot onbillijkheid van overwegende aard.

Artikel 9

Voor eigenaren/huurders van opslagruimten, werkplaatsen of ateliers, gelegen in het nieuwe (sinds 10-12-2018) aangewezen voetgangersgebied geldt een uitsterfregeling. De uitsterfregeling luidt dat huidige eigenaren/huurders van opslagruimten, werkplaatsen of ateliers in het nieuwe (sinds 10-12-2018) aangewezen voetgangersgebied tot 31 december 2020 in aanmerking komen voor een toegangspas. Deze toegangspas blijft geldig zolang de voorwaarden, waarvoor de toegangspas is verleend, niet wijzigen.

Artikel 10

1. Deze regeling treedt één dag na publicatie in werking.

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem op 3 maart 2020

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlage: schema m.b.t. ontheffingen voor voetgangersgebieden

Wie	Wanneer	Verblijfsduur	Waar	Parkeer ontheffing	Toegangs- pas	bijzonderheden
Nood-/hulpdiensten en gemeentereiniging, bedrijfsafval	24 uur per dag		Gehele gebied	Nee	Ja	Alleen met duurzaam voertuig, tenzij dit nog niet mogelijk is.
Wagenpark justitie	24 uur per dag		Gehele gebied	Nee	Nee	Toelating door justitie, uitrijden via intercom
Eigenaren/huurders van eigen parkeergelegenheid en gehandicaptenparkeerplaats op kenten, gelegen in het voetgangersgebied.	24 uur per dag		Kortste route naar parkeergelegenheid	Nee	Ja	Toegangspassen gelijk aan aantal parkeerplaatsen
Huwelijken, VIP's stadhuis	24 uur per dag		Route van en naar stadhuis Zijlstraat/Koningstraat	Ja	Nee	Max. 3 voertuigen per trouwerij
Technische dienstverleners	24 uur per dag		Gehele gebied	Ja	Nee	Alleen als auto in nabijheid nodig is of calamiteit. Pakket en koeriersdiensten vallen hier niet onder.
Bewoners ¹ en kerken/moskeeën in categorie 2 en 3	24 uur per dag	60 min	Uitgezonderd: Categorie 1 ²	Nee	Ja	Kerken en moskeeën hebben recht op max. 8 toegangspasjes.
Ondernemers ³	24 uur per dag	60 min	Uitgezonderd: Categorie 1	Nee	Ja	Ondernemers gevestigd in categorie 1 dienen aantoonbaar te maken dat structurele bevoorrading binnen de ventertijden niet mogelijk is.
Bewoners en ondernemers straten categorie 1, alleen voor wat betreft het Ripperdatterrein	24 uur per dag		Ripperdatterrein	Nee	Nee	Alleen ten behoeve van verhuisdoeleinden.
Eigenaren/huurders van opslagruimten/werkplaatsen/ateliers, gelegen in het nieuwe (sinds 10-12-2018) aangewezen voetgangersgebied.	24 uur per dag	60 min	Uitgezonderd: Categorie 1	Nee	Ja	Ontheffingen worden verleend t/m 31-12-2020, met uitsterfregeling.

2) Dit zijn de meeste drukke voetgangersstraten, zoals aangeduid op de kaarten die bij deze regeling gevoegd zijn.

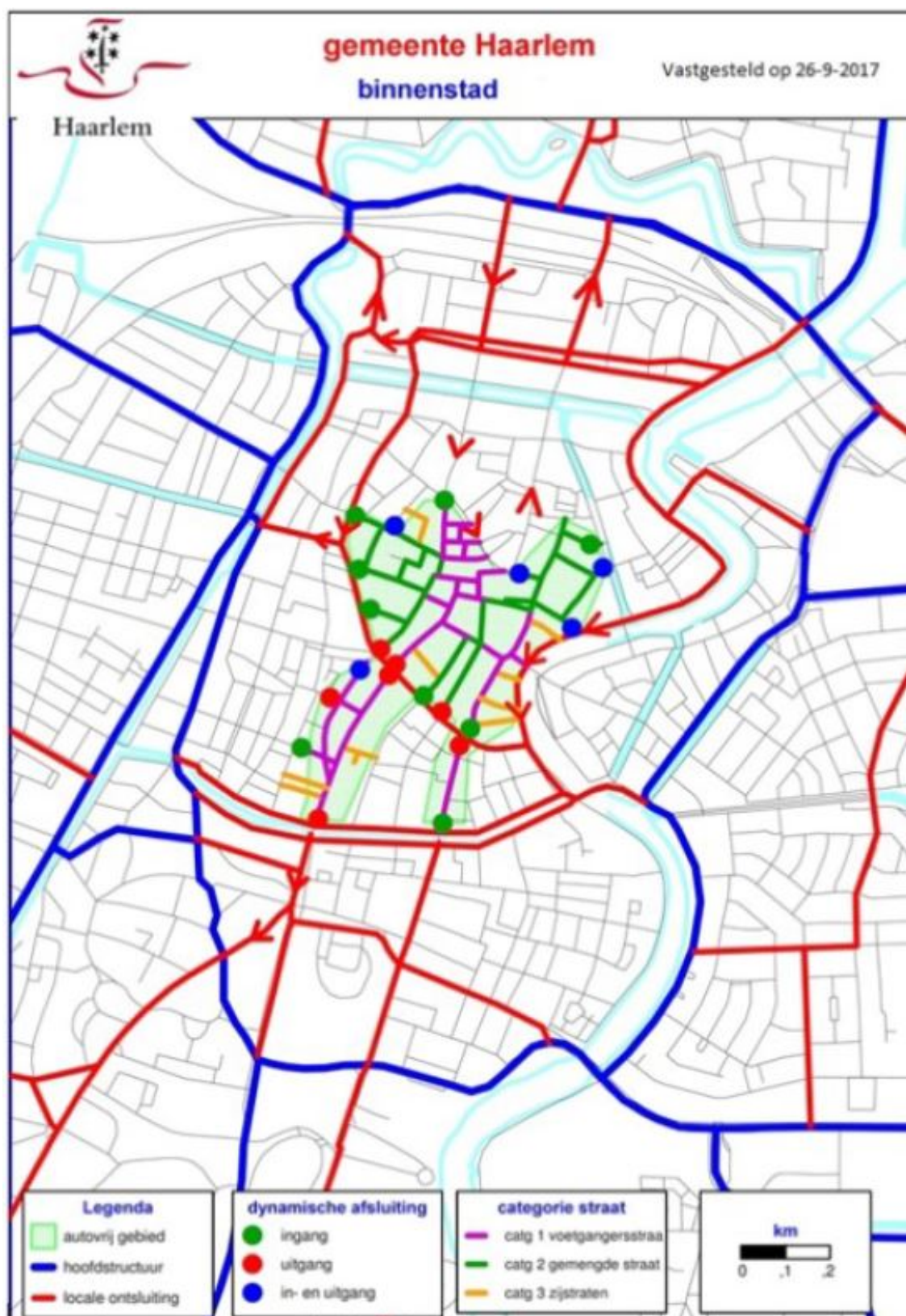
1) Mantelzorgers mogen gebruik maken van de bewonerspas t.b.v. vervoer van verzorgde.

3) Ondernemers in categorie 1 kunnen een toegangspas krijgen om hun onderneming te kunnen bevoorraden. Met deze toegangspas hebben zij toegang tot categorie 2 en 3 straten, daarom is er voor ondernemers een aparte categorie gemaakt.

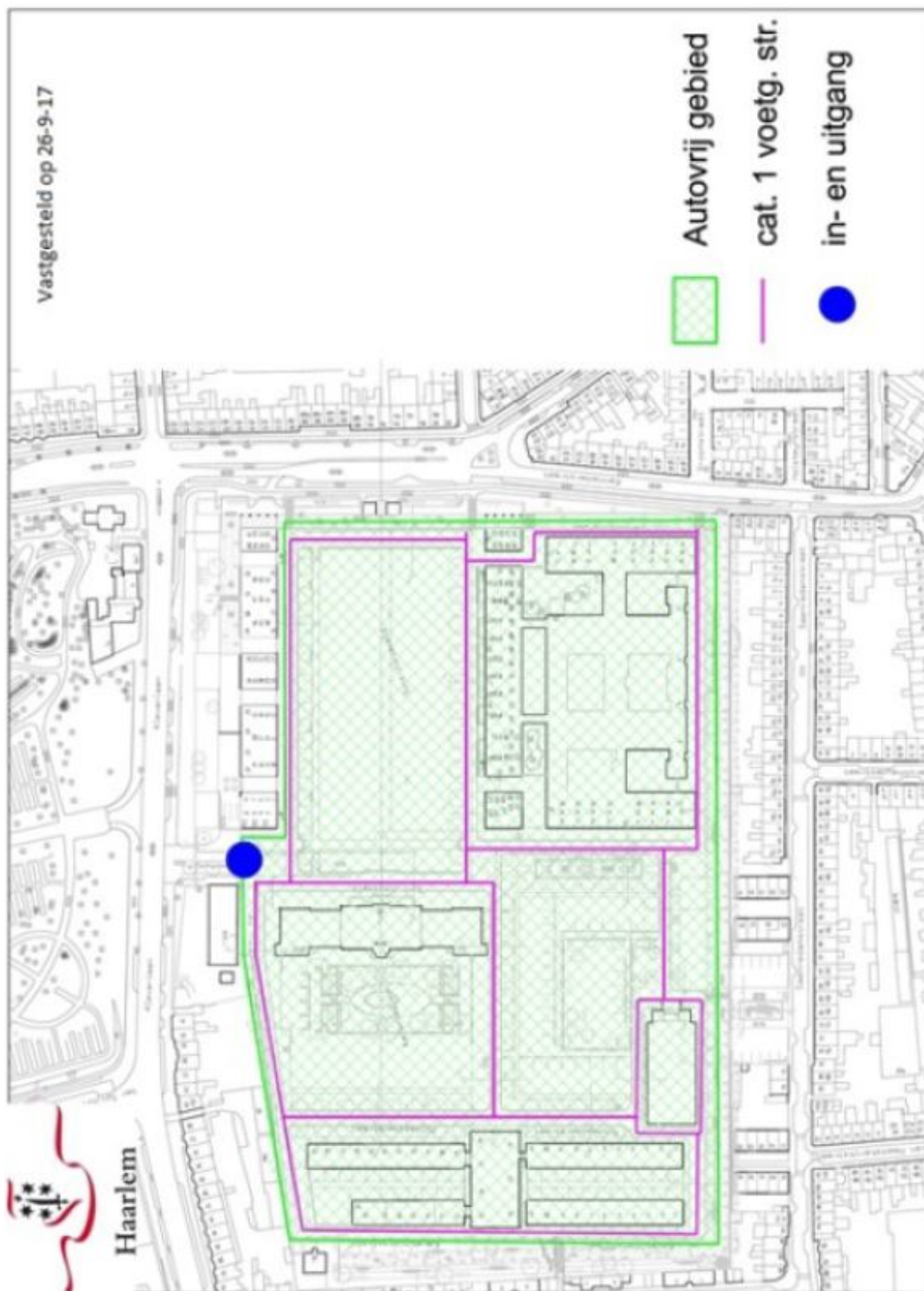
Bezoekers voetgangersgebied met Europese gehandicaptenparkeerkaart	24 uur per dag		Parkeerplaatsen op Krocht, Jansstraat, Smedestraat en Nieuwe Groenmarkt	Nee	Nee	In- en uitrijden via intercom. Parkeren op de aangewezen parkeerplaatsen is toegestaan.
Overige ontheffingsaanvragers incl. pakketdiensten etc.	24 uur per dag	60 min	Uitgezonderd: Categorie 1	Nee	Ja	Alleen met duurzaam voertuig of medische noodzaak en/of calamiteit
Structurele bevoorrading ⁴	Na 18:00 koopavond na 21:00	60 min	Gehele gebied	Nee	Ja	Alleen met duurzaam voertuig m.u.v. waarde transport
	12 – 18 uur	60 min	Uitgezonderd: categorie 1	Nee	Ja	Alleen met duurzaam voertuig ⁵ m.u.v. waarde transport
Incidentele bevoorrading bv. verhuizing	Na 18:00 koopavond na 21:00		Gehele gebied	Nee	Nee	
	24 uur per dag		Uitgezonderd: Categorie 1	Nee	Nee	
Taxi's	21 – 6 uur	30 min	Uitgezonderd: Categorie 1	Nee	Ja	Kort parkeren voor stadhuis toegestaan.
WMO taxi's	24 uur per dag	15 min	Uitgezonderd: Categorie 1	Nee	Ja	
	21 – 6 uur	30 min	Gehele gebied	Nee	Ja	
Duurzame bevoorrading	6 – 12 uur		Uitgezonderd: Categorie 1	Nee	Ja	Alleen met duurzaam voertuig.
Markthandelaren	Maandag en zaterdag		Uitrijden Koningstraat	Nee	Ja (uitrijpas)	

4) Die aantoonbaar niet tussen 6 en 11 uur kan plaatsvinden.

5) Bovendien geluidarm conform wettelijke bepalingen.



Zie ook de uitbreiding van het voetgangersgebied met verkeersbesluit nr. 2018/550276 op overheid.nl (gepubliceerd op 10 december 2018).



Straten in categorie 1

Voetgangersstraten

Anegang

Barteljorisstraat

Doelstraat (gedeelte Gierstraat tot kruising met Lange Annastraat)

Gierstraat

Grote Houtstraat

Grote Markt

Kleine Houtstraat (gedeelte Lange Veerstraat – Gedempte Oude Gracht)

Korte Veerstraat

Lange Veerstraat

Lepelstraat

Nieuwstraat

Paarlaarsteeg

Schoutensteeg

Spekstraat

Straten in categorie 2

Gemengde straten

Begijnesteeg

Ceciliasteeg

Damstraat

Frankestraat

Jacobijnestraat

Jansstraat (gedeelte Grote Markt tot Donkere Begijnhof)

Kleine Houtstraat (gedeelte Gedempte Oude Gracht – Gasthuisvest)

Klokhuisplein

Koningstraat

Korte Begijnestraat

Korte Margarethastraat

Korte Wijngaardstraat

Krocht

Kruisstraat

Lange Begijnestraat

Lange Margarethastraat

Lange Wijngaardstraat

Lombardsteeg

Morinnesteeg

Nassaustraat

Nauwe Appelaarssteeg

Nieuwe Groenmarkt

Nieuwe Kruisstraat

Nobelstraat

Noorder Schoolsteeg

Oude Groenmarkt

't Pand

Pieterstraat

Prinsenhof

Ridderstraat (gedeelte Kruisstraat – Korte Wijngaardstraat)

Riviersvischmarkt

Schagchelstraat

Schapeplein

Slagerspoort

Smedestraat

Stoofsteeg

Ursulastraat

Warmoesstraat

Wijde Appelaarsteeg

Wijngaardtuin

Zijlstraat (gedeelte Gedempte Oude Gracht/Nassaulaan – Grote Markt)

Zoetestraat

Zuider Schoolsteeg

Straten in categorie 3

Zijstraten

Berkenrodesteeg

Cornelissteeg

Gravinnesteeg

Helmbrekersteeg

Het Zakje

Kerkstraat

Korte Houtstraat

Kromme Elleboogsteeg

Peuzelaarssteeg
Turfsteeg

Ripperdatterrein
Huzarenstraat
Karabiniersstraat
Kazerneplein
Kurassierstraat
Lansiersstraat
Nieuwe Manegeplein
Ritmeesterstraat
St. Joriseveld
Stormbaanstraat
Wachtmeesterstraat

de secretaris,

de burgemeester,



BIJLAGE: BELEIDSSCAN

1. DOEL BELEIDSSCAN

De gemeente kiest voor een autoluwe binnenstad om meer ruimte te geven aan de fietser en de voetganger. Zo wordt de stad groener, gezonder en klimaatbestendiger. Bovendien verminderd ook de hoeveelheid fijnstof in de binnenstad. De binnenstad wordt aantrekkelijker en veiliger voor bewoners, ondernemers en het winkelend publiek.

Het doel van deze beleidsscan is een om inzicht te krijgen in het beleid dat raakt aan de autoluwe binnenstad van Haarlem. Deze beleidsscan gaat in op de raakvlakken met gemeentelijk beleid, provinciaal beleid en nationaal beleid.

Inhoud

Gemeentelijk

- a) Mobiliteitsbeleid (concept) 2021;
- b) Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem (2040): Groen en Bereikbaar;
- c) Coalitieakkoord Duurzaam-Doen 2018 - 2022;
- d) Economische visie (2020);
- e) Actieplan Detailhandel & Horeca;
- f) Convenant Binnenstad Haarlem 2018 - 2022;
- g) Beleidsregels parkeernormen 2015.

Provinciaal

- a) Omgevingsvisie NH2050;
- b) Agenda Mobiliteit.

Nationaal

- a) Nationale Omgevingsvisie (NOVI);
- b) De Green Deal Zero Emission 2015.

2. GEMEENTELIJK BELEID

a. Mobiliteitsbeleid (concept) 2021

Op het moment van schrijven (april 2021) van deze evaluatie is het mobiliteitsbeleid nog niet vastgesteld. Het beleidsstuk ligt van 12 maart tot 23 april ter inzage.

In de stad wordt zichtbaar dat mobiliteit in de loop der jaren een steeds groter deel van de openbare ruimte heeft ingenomen. Zo komt er, bijvoorbeeld, naar voren dat er overlast is van geparkeerde auto's en fietsen. Daarnaast zijn er conflicten tussen fietsers en voetgangers in de binnenstad. In de binnenstad is op een aantal plaatsen de fiets te gast, maar dit zorgt wel voor conflicten met voetgangers. Fietsers rijden door de winkelstraten, wat zorgt voor onveilige situaties met voetgangers. De Gierstraat is hier een goed voorbeeld van.

Andere belangrijke functies, zoals ruimte voor groen, speelruimte voor kinderen en voetgangers zijn in verdrrukking gekomen. Met de groei van de stad neemt deze claim alleen nog maar toe. Voor een goede kwaliteit en beleving van de openbare ruimte (en dus Haarlem) is het nodig om prioriteiten te stellen en keuzes te maken over welke functie op welke plek de ruimte krijgt. Deze ambitie is uitgewerkt in vier doelen voor de Structuurvisie Openbare Ruimte:

- 1 aantrekkelijke stad;
- 2 gezonde/sociale stad;
- 3 metropolitane economie;
- 4 bereikbare stad.

De gemeente Haarlem heeft de ambitie om in de toekomst het gehele centrumgebied autoluw te maken om zo meer ruimte voor de voetganger te creëren. Hiervoor is gedragsverandering noodzakelijk. Dit is gericht op

verbetering voor voetgangers en fietsers, en vermindering van autobezit en autogebruik. Met behulp van **monitoring en evaluatie** kan tussentijds gekeken worden hoe de mobiliteitstransitie zich ontwikkelt.

Corona

Bij het opstellen van het Haarlemse mobiliteitsbeleid is aandacht uitgegaan naar de (gevolgen van) Corona. Het is onduidelijk in welke mate de effecten van Corona op het gedrag van mensen blijvend is. We hebben een afname van het woon-werkverkeer gezien ten gunste van het thuiswerken maar tegelijkertijd ook een forse afname van het gebruik van het openbaar vervoer. Het mobiliteitsbeleid speelt in op het (deels) vasthouden van het verminderen van mobiliteit en het (later weer) faciliteren van het veranderen naar fiets en OV.

b. Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem 2040: Groen en bereikbaar

Duurzaamheid

Duurzame mobiliteit is belangrijk voor een bereikbare en leefbare stad. Landelijk wordt rekening gehouden met een autonome mobiliteitsgroei. In de binnenstad en het centraal stedelijk gebied wordt de auto steeds minder gebruikt. De ambitie is deze tendens door te trekken. Het streven is een **reductie van vijftien procent ten opzichte van de autonome mobiliteitsgroei**. De afname van het autogebruik betekent meer voetgangers, fietsers en meer gebruik van het openbaar vervoer. Duurzame mobiliteit kan worden bereikt door directe, aangename en comfortabele routes voor voetgangers en fietsers in de stad en een verbetering van het fiets- en OV-netwerk binnen de MRA. Daarnaast wordt ingezet op een programma van schonere mobiliteit. Zoals het bevorderen van rijden op groen gas en elektriciteit, **zero emission in het openbaar vervoer en de Landelijke Green Deal voor zero-emission bij stedelijke distributie**.

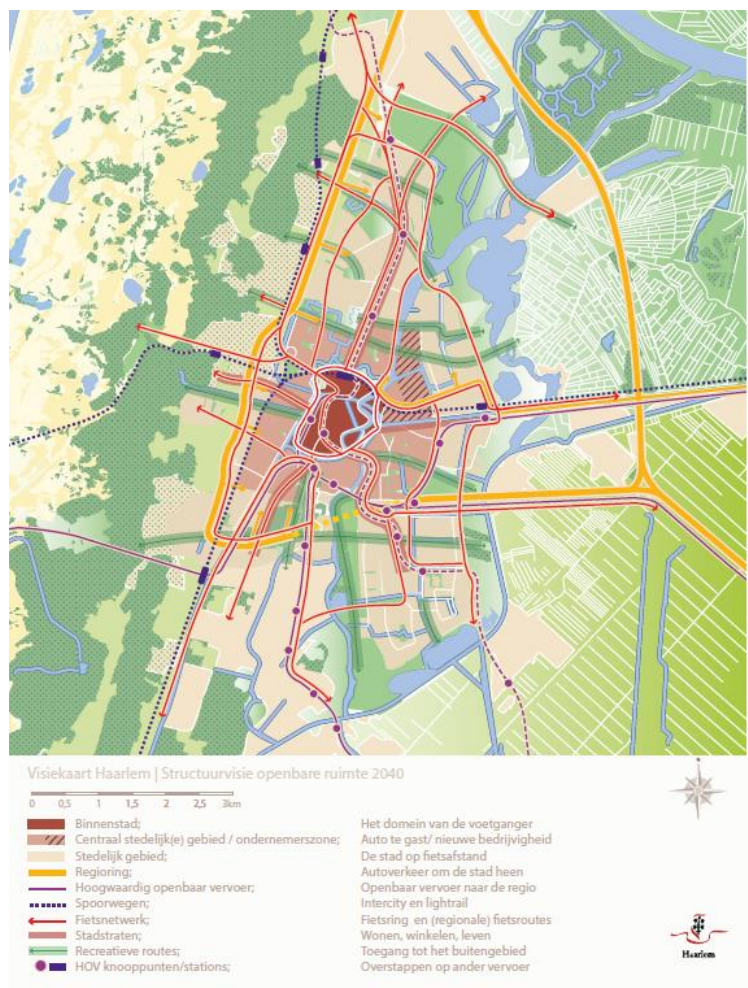
Verkeer & vervoer

In de stad wordt zichtbaar dat mobiliteit in de loop der jaren een steeds groter deel van de openbare ruimte heeft ingenomen. Andere belangrijke functies, zoals ruimte voor groen, speelruimte voor kinderen en voetgangers zijn daardoor in de verdrukking gekomen. Voor een goede kwaliteit en beleving van de openbare ruimte is het nodig om prioriteiten te stellen en keuzes te maken over welke functie op welke plek de ruimte krijgt. Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare stad zijn, binnen een metropolitane economie. De openbare ruimte speelt daarin een belangrijke rol. Met de Structuurvisie openbare ruimte wil Haarlem de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verbeteren. Omdat (auto)mobiliteit en bereikbaarheid een groot beslag op de beschikbare openbare ruimte leggen, is voor de bereikbare stad die Haarlem wil zijn uitgebreid aandacht besteed aan de vraag hoe mobiliteit anders en beter kan worden georganiseerd. **Haarlem wil een mobiliteitsmodel dat de stad bereikbaar houdt en tegelijkertijd minder beslag legt op de openbare ruimte. De ruimte die daarmee wordt 'vrijgespeeld' kan worden ingezet voor de aantrekkelijke en gezonde stad.**

Aandachtspunten voor de bereikbare stad zijn:

- groeiende fietsers- en voetgangersstromen accommoderen;
- regionaal autoverkeer oost – west om de stad geleiden;
- parkeerdruk binnenstad en omliggende wijken in goede banen leiden;
- bereikbaarheid binnenstad garanderen;
- metropolitane verbindingen verbeteren.

Afbeelding 1 Visiekaart Haarlem (SOR 2040)



Een belangrijk doel van de Structuurvisie openbare ruimte is **om de voetganger meer ruimte toe te bedelen**. Dit betekent meer ruimte en aandacht voor de voetganger. De binnenstad is vooral voor de voetganger, in het centraal stedelijk gebied komen looproutes naar de binnenstad. **Stadsstraten, zones rondom maatschappelijke en economische centra en parken en plantsoenen worden meer aantrekkelijk en toegankelijk gemaakt voor voetgangers.**

Binnenstad

In de binnenstad staat de **verblijfskwaliteit voor de voetganger centraal**. Het streven is een gemengd voetgangersgebied waarbij andere verkeersdeelnemers te gast zijn. Terrassen dragen bij aan een levendige binnenstad. Maar voorkomen moet worden dat ze de voetgangers hinderen.

Looproutes tussen het centraal stedelijk gebied en de binnenstad

Belangrijke looproutes van en naar de binnenstad krijgen meer aandacht. Ze verbinden de wijken en belangrijke knooppunten met de binnenstad. Denk aan looproutes van ov-knooppunten en Park & Walks. Looproutes zijn sociaal veilig, goed verlicht en leiden langs aantrekkelijke plekken. Waar mogelijk worden ze gecombineerd met een recreatieve route. In enkele gevallen moet een ontbrekende schakel in het voetgangersnetwerk worden opgelost. Deze vallen vrijwel altijd samen met ontbrekende fietsschakels, zoals een tunnel of een brug, en zijn daarom op de themakaart fiets weergegeven.

Fietsnetwerk

De fiets wordt het belangrijkste vervoermiddel in Haarlem. Alleen zo kunnen we met een groeiend

aantal inwoners de bereikbaarheid van Haarlem en van de voorzieningen garanderen. Daarom wordt het fietsnetwerk de komende jaren geoptimaliseerd. Dat gebeurt door het beter integreren van het lokale netwerk en het regionale fietsnetwerk, door het realiseren van ontbrekende schakels, door het geven van ruimte en 'comfort' op de hoofdfietsroutes en door meer plekken om fietsen te kunnen parkeren. **Centraal in het fietsnetwerk ligt de fietsring.** Fietsers krijgen hier de ruimte waardoor ze verleid worden om de binnenstad heen te fietsen. Nabij de fietsring komen meer voorzieningen om fietsen te parkeren. De fietspaden en fietsstroken langs hoofdwegen worden steeds drukker. De elektrische fiets, de bakfiets, de speed pedelec, de snorfiets, meer ouderen en meer kinderen gaan op de fiets. Om de drukke fietspaden in het hoofd- en regionale fietsnetwerk te ontlasten worden alternatieve routes die niet langs hoofdwegen lopen steeds belangrijker. **Omdat woonstraten autoluwer zijn dan hoofdwegen kunnen dit uitstekende alternatieve fietsroutes zijn.** Woonstraten hebben een verblijfskarakter en hebben daarom een inrichting die ervoor zorgt dat voetgangers, fietsers en auto's goed samen gaan. Een fietsstraat kan in woonstraten worden overwogen als dat de duidelijker en veiliger is voor fietsers.

Haarlem kiest voor zonering van de stad

Er worden drie zones onderscheiden: de binnenstad, het centraal stedelijk gebied/ondernemerszone en het stedelijk gebied.

Binnenstad

De binnenstad is door haar centrale positie goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers, het autobezit van binnenstadbewoners is laag.

Ontwikkelrichting: Centraal in de binnenstad staat de **verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers**. Het streven is een **gemengd voetgangersgebied** te creëren waarbij andere verkeersdeelnemers te gast zijn. Het gebruik van de fiets heeft een dusdanige vlucht genomen dat de openbare ruimte het aantal geparkeerde fietsen amper aankan. Openbare fietsenstallingen halende bezoekersfietsen van de straat. Ook bij woningbouwprojecten zullen veel meer dan in het verleden worden voorzien van een fietsstalling. Voor de verkeersdoorstroming worden in deze zone, bij herinrichtingen, tenzij noodzakelijk, geen verkeerslichten meer geplaatst. Bij kruispunten met verkeerslichten is het uitgangspunt dat er, vanwege de schaarse ruimte in de binnenstad, **één opstelstrook voor het autoverkeer** is. Om dit te bereiken is het streven om op wegvakken **maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal te passeren**. Op momenten van grote drukte (winkelopeningstijden en evenementen), krijgenvoetgangers ruimer baan in de straten in de binnenstad

Om in 2040 tot een groene en bereikbare stad te komen, maakt Haarlem **twalf hoofdkeuzes**.

- 1 Verblijfskwaliteit;
- 2 recreatieve mogelijkheden en routes;
- 3 ruimte voor stadsnatuur;
- 4 gezonde straatbomen;
- 5 klimaatadaptatie;
- 6 ruimte voor de voetganger en kwaliteit van de looproutes;
- 7 de fiets binnen de stad;
- 8 duurzame mobiliteit;
- 9 de auto te gast in het centraal stedelijk gebied;
- 10 het versterken van de HOV-corridor;
- 11 ketenmobiliteit;
- 12 bundelen op de grote ring.



Parkeren

Een van de aandachtspunten voor de bereikbare stad is: de parkeerdruk in binnenstad en omliggende wijken in goede banen leiden.

Parkeerdruk binnenstad en omliggende wijken in goede banen leiden

Stilstaande auto's leggen een groot beslag op de openbare ruimte in de stad. Het gaat niet alleen om de eigen auto, maar ook om deelauto's en elektrische laadpunten, laad- en losruimten en parkeren voor bezoekers. Dit vraagt om een beleidskader waarin heldere keuzes kunnen worden gemaakt, **met als doel een goed afgewogen ruimtetoedeling in de openbare ruimte voor alle functies: parkeren, groen, voetgangers, fietsers, spelen etc.**

Het parkeren van fietsen verdient speciale aandacht. Steeds meer fietsers betekent dat er ook meer ruimte moet komen voor het parkeren van fietsen. **Niet alleen daar waar mensen wonen, maar ook op de plaats van bestemming.** Met name in de binnenstad, bij HOV-haltes en in de buurt van winkels. Voor de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte is het belangrijk dat fietsparkeren goed wordt geregeld. **Bij grote vraag naar fietsparkeren gaat de voorkeur uit dit niet op straat op te lossen.**

Effect afwegingsmethodiek openbare ruimte

De afwegingsmethodiek laat zien dat met het inpassen van meer noodzakelijke of gewenste functies er minder ruimte overblijft voor andere functies, bijvoorbeeld voor parkeren op straat. Met de Structuurvisie openbare ruimte slaat Haarlem een duidelijke richting in, waarbij **functies die nu nog regelmatig in het gedrang komen, zoals bomen, spelen, voetgangers, water en fietsers, meer ruimte zullen krijgen.**

c. Coalitieakkoord Duurzaam-Doen 2018 - 2022

Duurzaamheid

De gemeente Haarlem kiest voor schone en duurzame mobiliteit en geeft prioriteit aan voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer. Die nemen ook minder ruimte in beslag, ruimte die goed kan worden gebruikt voor bijvoorbeeld groen en water.

Verkeer en vervoer

Een goede bereikbaarheid is van essentieel belang voor het bedrijfsleven. Door ondernemers en bewoners worden goede suggesties gedaan, zoals een autoluwe binnenstad, voldoende fietsenstallingen en betere bewegwijzering naar parkeergarages. De gemeente Haarlem investeert de komende periode fors en structureel in **een deltaplan voor de fiets.** Routes met weinig oponthoud en goede mogelijkheden om de fiets te stallen. Bijvoorbeeld als mensen gaan winkelen, maar vooral als fietsers hun reis willen vervolgen met het openbaar vervoer. **De gemeente Haarlem stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer.**

Actiepunten:

- de gemeente Haarlem zet in op gedragsverandering van de Haarlemmer; de keuze voor lopen, fietsen en openbaar vervoer wordt meer vanzelfsprekend. Er wordt onderrkent dat een auto voor veel mensen noodzaak is;
- trottoirs en fietspaden worden verbreed (waar dat kan);
- de gemeente Haarlem wil regionale fietsroutes verbeteren en uitbreiden, zoals naar Amsterdam, Schiphol en Velsen;
- het autoluwe centrum wordt uitgebreid.

Parkeren

De gemeente Haarlem maken een begin met een fietsboulevard rond het centrum van Haarlem en er komen veel fietsparkeerplaatsen bij. Fietsenstallingen maken de stad en buurten minder rommelig en beter toegankelijk; fietsparkeren is één van onze topprioriteiten. De geparkeerde auto wordt minder dominant in het straatbeeld (bijvoorbeeld door ondergronds te parkeren), en dat levert een mooiere en leefbaarder stad op.

d. Economische visie (2020)

Duurzaamheid

De gemeente Haarlem wil een duurzame en circulaire economie. Dit vraagt om versnelling en innovatie op alle gebieden en in alle sectoren.

Verkeer, vervoer en parkeren

Ondernemers geven aan dat **deze snel en makkelijk toegankelijk moeten zijn voor klanten, leveranciers en werknemers**. Ook blijken **OV-knooppunten** essentieel voor aantrekkelijke werklocaties en economische clusters.

Bereikbaarheid vormt één van de belangrijkste randvoorwaarden voor een goed ondernemings- en vestigingsklimaat, economische ontwikkelingen en het behouden en aantrekken van talent.

e. Actieplan Detailhandel & Horeca

Het Actieplan Detailhandel & Horeca valt onder de paraplu van de Economische visie. Het Actieplan Detailhandel en Horeca 2020-2022 formuleert acties die nodig zijn om de leefbaarheid en economische vitaliteit te verbeteren of in stand te houden.

Duurzaamheid/groen in de stad

Er is behoefte aan **meer groen in de stad en in het straatbeeld**.

Verkeer en vervoer

Voor een aantrekkelijke en vitale binnenstad zijn **er 2 aandachtspunten** die raken aan de autoluwe binnenstad:

- bereikbaarheid per auto en fiets;
- de inrichting en onderhoud openbare ruimte.

De tevredenheid over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer is opvallend hoog. Interessant om te zien is dat geen enkele geënquêteerde bewoner met de auto naar de binnenstad komt. Er wordt door zowel ondernemers als bezoekers gesproken over het verder vergroten van het autoluwe gebied in de binnenstad (dat in 2019 al is vergroot).

Parkeren

Inzetten op het verbeteren van het parkeren van fietsen. Men is blij met het voetgangersgebied, maar de **beleving op straat wordt verstoord door (verkeerd) gestalde fietsen**, weesfietsen en wildfietsers. Dit zorgt voor een rommelig straatbeeld en onveilige situaties. Ook bemoeilijken fietsen en andere obstakels op straat bezoekers om 1,5 meter afstand te houden. Door de coronacrisis is daarom de urgentie van de aanpak van dit probleem nog hoger geworden.

De aantrekkelijkheid van de Haarlemse binnenstad hangt ook samen met de bereikbaarheid met de auto van (de rand van) de binnenstad en parkeergelegenheid. Vooral bezoekers van buiten de stad geven aan dat hier aandacht voor moet blijven. Veel van de stakeholders geven **een hoge prioriteit aan parkeren van auto's in de binnenstad**. Dit uit zich vooral in oplossingen **over de bewegwijzering en informatievoorziening voor automobilisten**. Dit voor het beter benutten van **de bestaande parkeercapaciteit voor auto's**.

Voor bezoekers van buiten de stad (inclusief buitenlandse toeristen) is het niet altijd duidelijk waar er mag of kan worden geparkeerd. De wens is om te bekijken op welke manieren **de communicatie met betrekking tot parkeren kan worden verbeterd (zowel offline als online)**. Dit komt de gastvrijheid van Haarlem ten goede, zorgt voor minder opstoppingen in het verkeer, en leidt tot een betere verdeling van auto's over de verschillende parkeergarages in de stad.

f. Convenant Binnenstad Haarlem 2018 - 2022

Duurzaamheid

Haarlem staat aan het begin van een transitie naar een circulaire economie. De gemeente heeft stevige ambities als het gaat om duurzaamheid en circulaire economie. **De Green deal zero emissie 2015 is de leidraad**. De binnenstad sluit aan op de programma's rond duurzaamheid die op stedelijk niveau zijn ontwikkeld: stedelijke distributie, circulaire economie, energietransitie, klimaatneutraal. De binnenstad wil door concrete maatregelen een flinke bijdrage leveren aan de duurzaamheid doelstellingen van de gemeente Haarlem. Ook de ondernemers van de Haarlemse binnenstad zijn ervan overtuigd dat een circulaire binnenstad kansen biedt. 'Circulair handelen' draagt bij aan innovatie, nieuwe arbeidsplaatsen en bedrijvigheid, een positieve economische impact en een duurzame samenleving.

Afspraken:

- duurzaamheid en circulaire economie zijn vaste onderleggers bij acties ten behoeve van de binnenstad;
- het aantal auto's en vervoerbewegingen in de binnenstad zelf wordt teruggedrongen door een nieuw toegangsbeleid en de bundeling van vervoersstromen. Het autovrij gebied wordt waar mogelijk vergroot. Stadsdistributie wordt slimmer aangepakt, collectiever en CO2 neutraler.

Verkeer en vervoer

- het gebruik van de fiets en van het OV wordt gestimuleerd;
- het kernwinkelgebied wordt, zeker bij grote drukte, het domein van de voetganger;
- vanaf het station en de zuidelijke parkeergarages en de Cronjégarage worden aantrekkelijke looproutes gerealiseerd;
- de mogelijkheid voor een transferium wordt onderzocht;
- Haarlem blijft een belangrijke plek innemen in de dienstregeling van NS en Connexion;
- de looproute van de Rode Loper en de vormgeving van het busstation Stationsplein worden verbeterd;
- fietsverkeer wordt gestimuleerd. Daarbij zijn de uitbreiding van parkeervoorzieningen en handhaving in de openbare ruimte noodzakelijke randvoorwaarden;
- er komen aantrekkelijke fietsroutes om het centrum zodat er minder doorgaand fietsverkeer door de binnenstad gaat;
- het beleid om bij grote evenementen in of nabij de binnenstad aparte bereikbaarheidsplannen te maken, wordt gecontinueerd;
- er wordt ingespeeld op de komst van de elektrische auto's en fietsen. Het aantal laadpalen neemt gefaseerd toe;
- toeristisch vervoer (zoals Hop on Hop of en Segway vervoer) wordt gedoseerd toegestaan;
- toegankelijkheid van de binnenstad en instellingen en organisaties voor minder valide doelgroepen wordt gegarandeerd.

Parkeren

- de gemeente Haarlem zet zich in om een groter aantal fietsen in inbandige voorzieningen te plaatsen, zodat het aantal in de openbare ruimte geparkeerde fietsen wordt teruggedrongen;
- het promoten van de autoluwe binnenstad komt ten goede aan het verblijfsklimaat;

- parkeren in parkeergarages is prijstechnisch aantrekkelijk dan parkeren langs de straat. Daarnaast wordt onderzocht op wat voor manier de servicegraad in de garages verhoogd kan worden verbeterd, zodat meer bezoekers verleid worden in de garages te parkeren;
- parkeren in parkeergarages is prijstechnisch aantrekkelijk dan parkeren langs de straat. Daarnaast wordt onderzocht op wat voor manier de servicegraad in de garages verhoogd kan worden verbeterd, zodat meer bezoekers verleid worden in de garages te parkeren;
- binnenstadgarages worden meer toegankelijk gemaakt voor bewoners;
- de parkeertarieven zijn passend bij de positie van Haarlem als aantrekkelijke binnenstad;
- er komen betere afzet en parkeerplaatsen voor de touringcarbedrijven.

g. Beleidsregels parkeernormen 2015

Binnenstad

Dit gebied valt samen met het gebied waar sprake is van betaald parkeren in de binnenstad. Het valt niet precies samen met de historische binnenstad: Houtplein e.o. valt er wel, de Burgwal e.o. niet onder. Het gaat om het gebied met de grootste functiemenging en de hoogste dichtheid. **Het gebied kent de minst ruime parkeernorm van de stad.** Het vroegere onderscheid waarbij het echte centrum nog krappere parkeernormen voor het wonen (nieuwbouw) kende, is vervallen.

Parkeernormen

Gebruik is gemaakt van de CROW-normen (ASVV-2004). Gekozen is voor de categorie "**zeer sterk stedelijk**" en voor de **minimumnormen binnen de bandbreedte van de CROW-normen**. De normen gelden voor de hele stad maar uitsluitend voor nieuwe, na het van kracht worden van de aangepaste HBV ingediende bouwinitiatieven. De -krappere- normen uit "Parkeren in Balans" zoals deze voor een deel van de binnenstad (het centrum) gelden, vervallen hiermee. Conform de CROW-normen wordt onderscheid gemaakt tussen de binnenstad, de schil daaromheen en de rest van de stad. Verder wordt het onderscheid tussen de diverse functies aangehouden zoals dat in de CROW-normen gehanteerd wordt. **Dit met twee uitzonderingen: omdat in de binnenstad de beperkte ruimte de bepalende factor is, wordt daar geen onderscheid tussen dure, middeldure of goedkope woningen gemaakt, maar wordt er één gemiddelde norm gehanteerd.** Benadrukt wordt tenslotte dat de normen nooit absoluut kunnen zijn. Per bouwplan moeten maatwerk en individuele beoordeling mogelijk zijn.

3. BELEIDSSTUKKEN PROVINCIAAL:

a. Omgevingsvisie NH2050

Ons doel is dat in het jaar 2050 **de fiets een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit** van Noord-Holland. Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen gemeenten, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden. Er wordt ingezet op een vergroting van de capaciteit van het OV-, weg- en fietsnetwerk.

b. Agenda Mobiliteit

Historische binnensteden in de gehele provincie kenmerken zich door **een beperkte ruimte**. De steden zijn immers niet gebouwd met het oog op veel en grote voertuigen. Zo kunnen grote vrachtwagens veel plekken in deze binnensteden niet bereiken en is vaak ook sprake van een tekort aan parkeerruimte (meestal voor bewoners). De vele functies van deze binnensteden zorgen voor diffuse stromen en menging van verkeer. **De druk op deze binnensteden gaat ten koste van de beleving en kwaliteit.** Een efficiënt mobiliteitssysteem is dan ook onontbeerlijk. De keuzevrijheid kent hier zijn grenzen. Veel gemeenten maken dan ook met een autovrije of autoluwe binnenstad de keuze om **de auto minder ruimte te gunnen ten gunste van de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer.**

Een van de ambities geformuleerd door de Provincie Noord-Holland ten behoeve van het OV Toekomstbeeld luidt:

Zorgen voor een goede basisbereikbaarheid met het OV, waarbij ingegaan wordt op de karakteristieken van gebieden (autoluwe binnensteden, gebieden waar de auto een primaire rol inneemt ed.) en de (dikke) reizigersstromen het uitgangspunt vormen (verschillende daily urban systems binnen de regio). Hierbij rechtvaardigt een dikkere reizigersstroom een ambitieuzer doel en bij minder rendabele lijnen wordt gezocht naar alternatieve (nieuwe) vormen van OV.

4. BELEIDSTUKKEN NATIONAAL

a. Nationale omgevingsvisie (NOVI)

De bereikbaarheid voor personen en goederen komt steeds meer onder druk te staan. In, om en tussen de steden gebeurt dit omdat de vraag op bepaalde delen van de dag de capaciteit van de verschillende netwerken overstijgt

Een van de prioriteiten van de NOVI is om: **onze steden en regio's sterker en leefbaarder te maken**
Dit wordt gedaan door een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem te waarborgen en te realiseren. Het verkeer en het vervoer van personen en goederen moeten veilig en betaalbaar zijn, betrouwbare, acceptabele reistijden en reisalternatieven bieden en **zo min mogelijk negatieve effecten op de omgeving veroorzaken.**

b. De Green deal Zero Emission 2015

Partijen van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek willen dat in 2025 de stadskernen emissievrij worden beleverd. Daarmee lopen partijen vooruit op de Europese wetgeving die stelt dat in 2050 alleen emissievrije voertuigen de stad in mogen. Doel is de emissie van CO₂, NOx en fijnstof als gevolg van stadslogistiek te reduceren tot nul. D

Daarnaast willen partijen het geluid te beperken. Op 13 Oktober 2015 heeft het college besloten om de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek aan te gaan om samen met het Rijk, verlader organisaties en partijen, verenigd in de Centrum Management Groep, te komen tot haalbare maatregelen rond de verduurzaming van de stedelijke distributie in de binnenstad van Haarlem

IV

BIJLAGE: VERKENNING STADSLOGISTIEK (ONDERZOEK IN RELATIE TOT ADVIES ONTHEFFING HURBY)

Onderstaande analyse is tot stand gekomen als een deel-opdracht van een stage vanuit TU-Delft - studie Civiele Techniek.

1. INLEIDING

Hurby is een partij die zich richt op duurzame logistiek, en sinds maart 2020 actief in Haarlem en omliggende gebieden. Hier verbindt Hurby de winkeliers en lokale MKB-ers met hun klanten door pakketjes 's middags op te halen bij winkels en bedrijven, en 's avonds af te leveren bij de klanten in de regio Haarlem. Klanten kunnen daarnaast ook via een app retourzendingen plaatsen of een pakketje op laten halen om deze vervolgens te laten bezorgen bij een andere klant. Door het aanbieden van deze services ziet Hurby zichzelf als een verbindende factor in de regio Haarlem. In 2020 waren er 73 bedrijven in de regio Haarlem aangesloten bij Hurby, waarvan 61 in Haarlem gevestigd zijn. Per dag werden er in de binnenstad van Haarlem gemiddeld 45 pakketjes opgehaald. Hurby ondersteunt zo de lokale economie. Ondernemers en personeel hoeven bijvoorbeeld niet meer de deur uit voor het ophalen en afleveren van pakketjes bij een afleverpunt. De combinatie van lokale aanwezigheid, online bestellen via de app, en de bezorgservice geven Hurby een competitieve positie tussen platformen zoals Bol.com of Amazon.

Duurzaamheid speelt ook een belangrijke rol bij Hurby. Voor het ophalen en bezorgen van pakketjes gebruikt Hurby de Goupil G4 als voertuig. Dit is een licht elektrisch vrachtvoertuig (LEV) met een maximum snelheid van 50 km/h. De Goupil is slechts 1,20 meter breed en heeft een korte draaicirkel waardoor het ideaal is voor gebruik in woonwijken en binnensteden. Het opladen van de Goupil gebeurt met groene stroom. Daarnaast worden producten bij ondernemers opgehaald en vervolgens in standaard dozen of tassen gedaan. Hierdoor is er minder verpakkingsmateriaal en tape nodig voor de verzending van producten.

Hurby gebruikt tijdelijk een ontheffing om de winkels in de binnenstad van Haarlem buiten de venstertijden te kunnen bereiken. Medio april 2021 wordt de evaluatie verwacht van de autoluwe binnenstad, waarin ook aandacht is voor de uitgifte van ontheffingen voor het toestaan van verkeer buiten venstertijden.

Deze notitie heeft als doel om te adviseren in het proces rondom de ontheffing waar Hurby gebruik van maakt. In hoofdstuk 2 zal er meer context gegeven worden over het concept LEV's. Hoofdstuk 3 benoemt een aantal pilots en onderzoeken met LEV's en wat hieruit geconcludeerd kan worden. Vervolgens zal hoofdstuk 4 ingaan op de succesfactoren die verbonden zijn met de inpassing van LEV's. Tenslotte geeft hoofdstuk 5 een advies omtrent het besluit voor de verlenging van de ontheffing voor Hurby in de binnenstad van Haarlem. Verder worden er een aantal aanbevelingen gedaan die meegenomen kunnen worden naar aanleiding van dit besluit.

2. CONTEXT LICHT ELEKTRISCHE VRACHTVOERTUIGEN

De doelstelling om stadslogistiek uitstootvrij te maken wordt steeds concreter. Vanaf 1 januari 2025 is het mogelijk voor gemeenten om een zero-emissiezone in te stellen voor vrachtauto's én traditionele bestelauto's. Naar verwachting zullen 30 tot 40 van de grootste gemeenten in Nederland zich aansluiten bij de invoering van zero-emissiezones in stadscentra en omliggende wijken (ZES, z.j.). De logistieke sector staat voor de uitdaging om distributieoplossingen te zoeken die uitstootvrij zijn en weinig ruimte nodig hebben om te kunnen opereren in drukke gebieden. Het gebruik van LEV's zou bij kunnen dragen aan de oplossing voor deze uitdaging (Moolenburgh et al., 2020).

Zoals vermeld in hoofdstuk 1 is de Goupil, waar Hurby gebruik van maakt, slechts één van de typen LEV's. Een LEV is breder begrip waaronder fietsen, bromvoertuigen, of compacte voertuigen met elektrische ondersteuning/aandrijving vallen, die ontworpen zijn voor de distributie van goederen in de openbare ruimte met een beperkte snelheid. Het LEV-LOGIC-project, een onderzoek naar de inzet van LEV's in stadslogistiek, maakt onderscheid in drie typen LEV's (Balm & Ploos van Amstel, 2018):

- **Elektrische vrachtfiets** - dit is een wendbare en actieve transport vorm met een laadgewicht tot 350 kg. Het gevaar bij dit type LEVV is dat er ontworpen wordt naar maximaal laadvermogen, wat een negatieve invloed kan hebben op het vriendelijke karakter en de wendbaarheid;
- **Elektrisch bromvoertuig** - een meer robuuste transportvorm met een laadgewicht tot 500 kg. In tegenstelling tot de elektrische vrachtfiets hoeft de bestuurder zich bij dit type LEVV niet in te spannen. Daarnaast kan de bestuurder contact maken met de omgeving, in tegenstelling tot het compacte elektrische distributievoertuig;
- **Compact elektrisch distributievoertuig** - dit is het type LEVV waar de Goupil van Hurby onder valt. De minibestelauto heeft een laadgewicht tot 750 kg, en is minder wendbaar dan de vrachtfiets en het bromvoertuig. In vergelijking met de traditionele bestelauto is een compact elektrisch distributievoertuig wel vriendelijker voor het gebruik in drukke gebieden, makkelijker te manoeuvreren en makkelijker te parkeren.

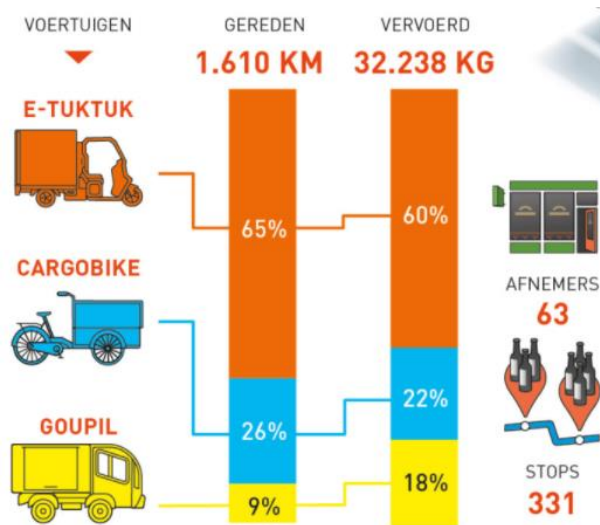
Afbeelding 1 Voorbeelden LEVV's. Van links naar rechts: elektrische vrachtfiets, elektrisch bromvoertuig, compact elektrisch distributievoertuig (Balm & Ploos van Amstel, 2018)



3. ONDERZOEKEN EN PILOTS MET LICHT ELEKTRISCHE VRACHTVOERTUIGEN

Naast Haarlem zijn er ook diverse andere Nederlandse steden waar experimenten en pilots zijn uitgevoerd of in uitvoering zijn met LEVV's. Zo was er in Rotterdam tot 1 april 2021 een pilot waarin emissievrije voertuigen een ontheffing konden krijgen om buiten de laad- en lostijden bepaalde aangewezen voetgangersgebieden te betreden. De evaluatie van de pilot laat op dit moment nog op zich wachten, maar mochten de uitkomsten positief zijn kan er gedacht worden aan een verlenging van de ontheffing (Gemeente Rotterdam, z.j.). In een andere pilot die liep van september 2019 tot januari 2020 hebben een aantal studenten vanuit een hub de last-mile service verzorgd voor horecagelegenheden in de binnenstad van Rotterdam en Schiedam, onder de naam "HR Cargo" (CityLogistics, 2020). Figuur 2 laat enkele statistieken van de pilot zien. Wat opvalt is dat van de drie gebruikte LEVV's, de Goupil operationeel het meest efficiënt is geweest. Deze heeft ten opzichte van de andere LEVV's relatief meer gewicht vervoerd per gereden kilometer.

Afbeelding 2 Statistieken pilot HR Cargo (CityLogistics 2020)



Verder werkt Logistiek Bereikbaar in Maastricht samen met logistieke partners, ondernemers, kennis- en belangorganisaties aan het verbeteren en vergroenen van logistiek in de stad. Stromen worden gebundeld om het aantal vervoersbewegingen te verminderen. Er zijn ook een aantal probeeracties gehouden met e-cargobikes en elektrische bezorgfietsen, waaruit bleek dat deze LEVV's voor een veel grotere groep ondernemers interessant zijn dan initieel gedacht (Logistiek Bereikbaar, z.j.).

Landelijke pakketdistributeurs nemen naast gemeenten ook het voortouw. Zo heeft PostNL het initiatief Stadslogistiek opgezet om voorop te lopen in duurzame logistiek, waarin bestelwagens in 2025 uitstootvrij zullen zijn in 25 binnensteden. Voor de distributie van zakelijke post en pakketten zet PostNL ook in op LEVV's zoals cargobikes. Stadslogistiek maakt gebruik van een zestal stadshubs (Amersfoort, Tilburg, Den Haag, Utrecht, Nijmegen, Zuid-Limburg) om een duurzame last-mile aan te bieden, en verzenders en ontvangers te verbinden (Stadslogistiek, z.j.).

Er zijn ook een aantal artikelen en rapporten gepubliceerd met betrekking tot onderzoeken naar LEVV's. Zo hebben Moolenburgh et al. (2020) onderzocht wat nodig is voor een succesvolle implementatie van LEVV's in stedelijke logistiek op basis van zeven case studies. In het eerder genoemde LEVV-LOGIC-project zijn er via workshops, praktijkonderzoeken en experimenten, businessmodellen en nieuwe kennis voor logistieke concepten ontwikkeld voor de inzet van LEVV's (Balm & Ploos van Amstel, 2018). In opdracht van de Gemeente Amsterdam hebben Koolstra & Balm (2017) onderzoek gedaan naar de rol van de gemeente als wegbeheerder bij het faciliteren van LEVV's. Als input hebben zij twee experimenten met elektrisch ondersteunde vrachtfietsen in Amersfoort en Utrecht, interviews met stadslogistieke gebruikers van LEVV's, en literatuur over de huidige regelgeving omtrent LEVV's gebruikt.

Wat uit de pilots en onderzoeken naar voren komt is dat er nog geen eenduidige categorisering gemaakt kan worden voor LEVV's. Hoewel er in het LEVV-LOGIC-project onderscheid is gemaakt tussen drie typen LEVV's, blijft het lastig om op dit moment een duidelijke hiërarchie te maken. LEVV's zijn nog relatief nieuwe modaliteiten en volop in ontwikkeling, waarbij bestaande typen continu worden doorontwikkeld en er ook nieuwe (sub-)typen LEVV's bijkomen. Er zit dus nog veel flexibiliteit in het concept LEVV. Het voordeel van deze flexibiliteit is dat de samenstelling en typen LEVV's afgestemd kunnen worden op de distributievraag en het netwerk van een stad. De verschillende pilots die zijn uitgevoerd kunnen gezien worden als een eerste verkenning naar de toepassing van LEVV's. Welke LEVV's het meest geschikt zijn voor een specifieke stad en wat de modal share is naast andere vrachtvoertuigen, is nog onbekend. Wat wel geconcludeerd kan worden is dat LEVV's in het algemeen een aantrekkelijk alternatief kunnen zijn voor verschillende stadslogistieke toepassingen. Een succesvolle implementatie van LEVV's hangt samen met een aantal succesfactoren. Deze zullen in hoofdstuk 4 worden toegelicht.

4. SUCCESFACTOREN VOOR LICHT ELEKTRISCHE VRACHTVOERTUIGEN

Het is alleen zinvol om LEVV's te gebruiken voor logistieke processen in steden wanneer deze competitief zijn met de huidige (traditionele) of andere logistieke modaliteiten. Dit kan bepaald worden op basis van verschillende soorten succesfactoren.

Allereerst blijkt uit een praktijkonderzoek door Moolenburgh et al. (2020) dat LEVV's vooral geschikt zijn voor logistieke stromen met een vijftal karakteristieken: (1) tijd-kritische zendingen, (2) relatief kleine zendingen die licht in gewicht zijn, (3) een hoge netwerkdichtheid, (4), drukke gebieden met relatief lage autosnelheden, en (5) gebieden met restricties voor traditionele voertuigen of privilèges voor LEVV's. Verder vragen LEVV's om goede hub locaties binnen het operationele netwerk, robuuste systemen, samenwerkingen tussen verschillende partijen, en inzicht in de kosten die meespelen bij logistieke processen.

Onderzoekers schatten dat LEVV's voor 10 tot 15 procent van het aantal bestelautoritten in steden een efficiënt alternatief kunnen zijn (Balm & Ploos van Amstel, 2018). Zo gelden voor bepaalde logistieke stromen namelijk andere eisen, zoals gekoeld transport of retourstromen. Gegeven de aanwezigheid van verschillende typen voertuigen kan met datasystemen bepaald worden wat het meest geschikte voertuig is voor een bepaalde trip. Opvallend is dat uit praktijkonderzoek blijkt dat de kosten voor LEVV's tot 20 à 30 procent goedkoper zijn dan die van traditionele bestelauto's. Door het gebruik van fietspaden kunnen de routes voor LEVV's 15 tot 20 procent korter gemaakt worden dan voor traditionele bestelauto's. Samen met de mogelijkheid om te laden en lossen op voetpaden, kan dit voor LEVV's een voordeel opleveren tot 30% in totale triptijd (Moolenburgh et al., 2020). De wendbaarheid van LEVV's en eigenschap om in alle wegvakken te kunnen opereren speelt hierin een belangrijke rol. Opgemerkt moet worden dat deze eigenschappen verschillen per type LEVV. Zo is een elektrische vrachtfiets bijvoorbeeld wendbaarder dan een Goupil.

Naast factoren m.b.t. kosten en efficiëntie speelt duurzaamheid ook een belangrijk rol. Zo volgde uit de pilot HR Cargo dat er in totaal 1.349 kg CO₂ was bespaard ten opzichte van traditionele vervoerswijzen (CityLogistics, 2020). Het is wel de vraag of dit op termijn echt een competitief voordeel oplevert voor LEVV's, omdat ook voor traditionele bestelauto's de transitie naar elektrisch rijden is ingezet.

Hoewel bovenstaande factoren voor de hand liggen, kan de waardering van LEVV's ook een belangrijke succesfactor zijn. Uit het LEVV-LOGIC-project volgde dat voor ondernemers het gebruik van LEVV's voordelen oplevert door het onderscheidende imago, dat ook wordt geassocieerd met maatschappelijk verantwoord ondernemen (Balm & Ploos van Amstel, 2018). Verder krijgen de bestuurders van LEVV's positieve reacties vanuit de omgeving, in tegenstelling tot de negatieve reacties tegen vrachtwagenbestuurders wanneer zij aan het laden en lossen zijn. LEVV's zijn kleiner dan vrachtwagens, ze zijn relatief nieuw, ze maken minder geluid, en stoten geen emissies uit tijdens het rijden. Dit alles draagt bij aan het vriendelijke imago van LEVV's.

Uit het onderzoek van Koolstra & Balm (2017) volgde dat het nog wel onduidelijkheid is over de precieze plek van LEVV's in de openbare ruimte. Daarnaast werd onduidelijkheid over regelgeving rondom LEVV's gezien als een probleem voor de inpassing van deze vervoersmiddelen. Één van de voordelen voor LEVV's is dat zij kunnen opereren op fietspaden en in voetgangersgebieden, echter zijn er hiervoor nog geen eenduidige regels. Voor een succesvolle inpassing van LEVV's is er dus behoefte aan een stimulerend en regulerend beleid van LEVV's. Hierbij kan gedacht worden aan het bieden van veilige en comfortabele routes voor LEVV's door de weginrichting in stadscentra hier op aan te passen (Moolenburgh et al., 2020). Daarnaast is laden en lossen dichtbij het afleveradres een belangrijke reden is om te kiezen voor LEVV's. Er zouden speciale laad- en losplaatsen kunnen worden ingericht bij bedrijven die door LEVV's worden bevoorrad. Ook zouden LEVV's toegelaten kunnen worden op parkeerplekken voor betaald- en vergunningparkeren om zo fietsers en voetgangers in de openbare ruimte zo min mogelijk te hinderen.

5. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Met het gebruik van de Goupil als LEVV heeft Hurby een positieve invloed op de ontwikkeling van het logistieke systeem in en rondom Haarlem. Dit doet Hurby door in te zetten op duurzaamheid en een verbindende factor te zijn in de regio Haarlem. Op basis van de positieve evaluatie van Hurby, en het scala aan voordelen voor LEVV's uit recente pilots en onderzoeken, wordt aanbevolen om de ontheffing voor Hurby te verlengen. Wel wordt geadviseerd om deze verlening te gebruiken als leermiddel voor de inpassing van LEVV's in binnensteden. Er is op dit moment nog veel onduidelijkheid over de hiërarchie tussen LEVV's en andere modaliteiten in de openbare ruimte. Eenduidigheid is nodig over wegvakken waar LEVV's gebruik van mogen maken tijdens het rijden en tijdens het laden en lossen. Daarnaast is het gebruik van LEVV's één van de oplossingen naast andere oplossingen voor logistieke processen. Niet alle typen zendingen zijn geschikt om te vervoeren met de Goupil van Hurby. Meer kennis is dus nodig over hoe de Goupil van Hurby het meest effectief ingezet kan worden naast andere logistieke vervoersmiddelen. De pilot zou zo meer inzichten in deze vraagstukken kunnen opleveren, en wat dit betekent voor de



BIJLAGE: VERKENNING BELEID SNORFIETSEN

Verkenning beleid snorfietsen

Onderstaande verkenning is deel-opdracht voor een stage van uit Hogeschool Saxion - studie Ruimtelijke Ontwikkeling.

In een artikel gepubliceerd door het financieel dagblad op 19 december 2018 wordt de verscheidenheid aan regels voor kleine voertuigen beschreven. Daarnaast gaat het artikel in op het beleid van de gemeente Utrecht en de gemeente Amsterdam. Originele link van het artikel: <https://fd.nl/achtergrond/1280776/grote-gemeenten-niet-opgewassen-tegen-wirwar-aan-scooters-stepjes-en-snelle-e-bikes>).

In het artikel worden (onder andere) onderstaande zaken beschreven:

- in tien jaar tijd is het aantal snorfietsen in Nederland meer dan verdubbeld naar zo'n 720.000;
- door de snelle groei raken de fietspaden in het centrum van grote steden overvol. De irritatie van fietsers over luid toeterende en lomp inhalende scooters is groot;
- de snelle opkomst van veel verschillende kleine voertuigen zoals stepjes, snelle e-bikes en elektrische bakfietsen groeit veel gemeenten boven het hoofd. Dit zorgt voor een wirwar aan regels, wat voor de politie niet te handhaven is.

Verskillende (grote) steden nemen maatregelen met betrekking tot snorfietsers en/of bromfietsers. Onderstaand zijn de situatie in Amsterdam, Utrecht, Enschede, Nijmegen en Alphen aan de Rijn beschreven.

Amsterdam

Sinds maandag 8 april 2019, moeten snorfietser in het gebied binnen de Amsterdamse ring A10, met uitzondering van enkele verkeersaders, op de rijbaan rijden. Snorfietsers en hun passagiers zijn nu ook verplicht om een helm te dragen. Aan de maximumsnelheid van de snorfiets verandert niets – deze blijft maximaal 25 kilometer per uur.

In de eerste acht weken helpen verkeersregelaars snorfietsers te wennen aan de nieuwe plaats op de weg. Daarna kunnen snorfietsers een boete krijgen. De boete voor het rijden op de verkeerde plaats op de weg of voor het rijden zonder helm bedraagt 95 euro, exclusief administratiekosten.

In Amsterdam moeten alle snorfietsen op de rijbaan rijden. Snorfietsers, bromfietsers en scooterrijders rijden het veiligst zo veel mogelijk rechts van het midden. Naast elkaar rijden en inhalen is niet toegestaan. Op sommige drukke straten waar een hoge maximumsnelheid geldt rijden snorfietsers nog wel op het fietspad. Dit wordt dan met nieuwe verkeersborden en wegmarkeringen aangegeven (bron: <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeersveiligheid/snorfietsen-op-de-rijbaan-in-amsterdam>).

Uitvoeringsfase:

- de maatregel trad op 8 april 2019 in werking. De inrichting van de openbare ruimte is in de nacht van 7 op 8 april geëindigd met het aanbrengen van wegmarkeringen en het ontstickeren van de afgeplakte onderborden die in maart en de eerste week van april bij vrijliggende fietspaden opgehangen zijn onder de ronde blauwe fietspadborden (G11 borden);
- gedurende 8 weken worden op belangrijke plekken in de stad verkeersregelaars ingezet gedurende een wenperiode;
- in de periode rond 8 april 2019 stond een speciaal emailadres open voor vragen, meldingen en opmerkingen over de maatregel. Daarnaast heeft de gemeente signalen van verkeersregelaars op straat, (social) media en eigen bevindingen op straat gebruikt om de invoering verder te optimaliseren waar nodig. Denk daarbij bijvoorbeeld aan aanvullende, verduidelijkende bebording die is aangebracht op de fietspaden die zijn uitgezonderd van de maatregel. En aan aanvullende wegmarkeringen die op enkele locaties zijn aangebracht om de snorfietser op weg te helpen;
- de communicatiecampagne is vlak voor en na de invoering van de maatregel gepiekt met de inzet van vele middelen zowel online, in geschreven media als buiten op straat;
- Vanaf 3 juni is er gestart met handhaving en beboeting.

(bron: bijlage-06-evaluatierapportage-snorfiets-naar-de-rijbaan-gemeente-amsterdam.pdf)

Evaluatie

Amsterdam publiceerde in december een evaluatie. Hieruit blijkt dat 'de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de drukte op de fietspaden. De naleving van de maatregel is hoog en vooral fietsers zijn zeer positief over de teruggekeerde ruimte op de fietspaden. Verder is een afname van het aantal snorfietzen zichtbaar.' (bron: <https://www.dvhn.nl/groningen/Met-deze-nieuwe-regels-moet-rijden-op-de-snorfiets-veiliger-worden-25213509.html>)

Samenvatting effecten maatregel op hoofdlijnen:

- verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming en drukte op de fietspaden;
- sterke daling van het aantal geregistreerde ongevallen met letsel waar een snorfietser bij betrokken is. De cijfers betreffen de periode april 2016 tot oktober 2019. In 2019 is het aantal gedaald naar 29. Ook het aantal ongevallen waar een fietser bij betrokken is fors gedaald naar 114;

Periode april-okt		
<i>jaar</i>	<i>snor</i>	<i>fiets</i>
2016	106	142
2017	112	155
2018	94	186
2019	29	114

- het totaal aantal conflicten tussen snorfietzers en andere weggebruikers is flink afgenomen;
- het aantal geregistreerde snorfietzers (bezit) in Amsterdam is gedaald van ongeveer 37.000 (januari 2018) naar ongeveer 26.000 (oktober 2019);
- het aantal verplaatsingen van snorfietzers is met circa 50 % gedaald;
- uit een reistijdanalyse blijkt dat snorfietzers op de rijbaan geen negatieve invloed hebben op de doorstroming van het autoverkeer en op de doorstroming van het openbaar vervoer;
- de houding van fietsers is sinds de invoering van de maatregel niet of nauwelijks veranderd. Zij zijn onverminderd positief;
- 52 % van de snorfietzers blijft negatief over de maatregel, al is dat aandeel wel met een kwart afgenomen (het was 72 %);
- bij de overige rijbaangebruikers blijft de verdeling gelijk ten opzicht van de 0 meting (51 % negatief, 24 % positief en 25 % is neutraal over de maatregel). Het aantal mensen dat de verkeerssituatie gevaarlijk vindt is wel afgenomen;
- sinds de start van handhaving op de maatregel per 3 juni jl. wordt de positie op de rijbaan en de helmplicht goed nageleefd. Sinds juli is de naleving licht gedaald. Extra steekproeven in juli, september en oktober laten een daling zien van circa 90 naar 80 %. Uit deze steekproeven komen ook specifieke locaties en tijdstippen naar voren waar notoir niet goed wordt nageleefd. Eind oktober hield 81 % van de snorfietzers zich aan de positie op de rijbaan en ook 85 % hield zich aan de helmplicht. 74 % van de snorfietzers hield zich aan zowel de positie op de rijbaan als de helmplicht;
- na een wenperiode van 8 weken is per 3 juni 2019 gestart met handhaving (sanctionering). Zowel door gemeentelijke boa's als door politie.nl totaal zijn tussen april en oktober 2019 4.270 boetes opgelegd door gemeentelijke handhavers voor het niet rijden op de rijbaan of het dragen van de helm waar dit verplicht is;
- het aantal vragen, klachten en meldingen over de maatregel neemt gedurende de tijd af.

Kosten: de gemeente heeft de maatregel uitgevoerd met een budget van in totaal circa 6 miljoen euro.

Bron:

<https://www.amsterdam.nl/snorfietsrijbaan/evaluatie/#:~:text=Het%20aantal%20verplaatsingen%20van%20snorfietzers,doorstroming%20van%20het%20openbaar%20vervoer>

Bron:

bijlage-06-evaluatierapportage-snorfiets-naar-de-rijbaan-gemeente-amsterdam.pdf

De uitgebreide evaluatie inclusief getallen is te vinden op: Bijlage 06 Evaluatierapportage snorfiets naar de rijbaan
Gemeente Amsterdam | Rapport | Rijksoverheid.nl

Utrecht:

Snorfietsers gaan later dit jaar (2021) op een aantal wegen in Utrecht op de rijbaan rijden. Hiermee pakt de gemeente Utrecht de drukte op de fietspaden aan en het verbetert de luchtkwaliteit voor fietsers. Voor snorfietsers wordt het gebruik van een helm op deze wegen verplicht.

Door de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen komt er meer ruimte voor de fietser op de vaak smalle en drukke fietspaden. De doorstroming voor de fietser zal er dus ook op vooruit gaan.

Snorfietsers moeten hierdoor op de rijbaan, wat kan zorgen voor een behoorlijk snelheidsverschil tussen deze modaliteiten en bijvoorbeeld auto's en bromfietsers. Maar volgens de gemeente zorgt dit verkeersbesluit alsnog voor een veiligere situatie voor snorfietsers, aangezien zij nu soms over het hoofd worden gezien als automobilisten afslaan. Op de rijbaan zien automobilisten snorfietsers beter.

Het draagt verder bij aan een betere luchtkwaliteit voor fietsers. "Fietsers en snorfietsers zitten nu dicht op elkaar op het fietspad, waardoor de fietser onvermijdelijk de uitlaatgassen inademt als er bijvoorbeeld net een snorfiets voor je stilstaat voor een verkeerslicht", aldus de wethouder. "Ik denk dat iedereen die fietst het erover eens is dat dit niet prettig is. Dat is straks ook verleden tijd op de fietspaden waar de snorfiets naar de rijbaan gaat."

De nieuwe regels gelden op wegen met een vrijliggend (verplicht) fietspad. Als fietspaden daar niet langs een rijbaan liggen, rijden snorfietsers om, net als bromfietsers.

Bron: <https://www.verkeersnet.nl/verkeersveiligheid/36626/snorfiets-later-dit-jaar-in-utrecht-naar-rijbaan/>

Enschede:

In Enschede zijn brom- en snorfietsers de grootste ergernis voor inwoners en voor bezoekers van de stad. Het gaat vaak om roekeloos rijden, maar ook om geluidsoverlast. En dat past niet bij de ambitie van de gemeente om de binnenstad een aantrekkelijke plek te laten zijn voor iedereen die er loopt en rustig fietst. Daarom geldt vanaf 1 september 2020 een brom- en snorfietsers verbod in de binnenstad van Enschede.

Een overtreder krijgt voor het rijden in de binnenstad een boete van 104 euro. In eerste instantie worden boea's ingezet om het verbod te handhaven, maar de gemeente werkt aan camera's die kentekens registreren.

Fietsen blijft wel gewoon toegestaan. Dit omdat de gemeente dit vervoer graag wil stimuleren en fietsen over het algemeen minder overlast leveren.

Bron: <https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/34454/enschede-weert-na-autos-ook-brom-en-snorfietsen-uit-binnenstad/>

Evaluatie

Maand na ingaan verbod:

Niet meer rijden, niet parkeren in de binnenstad, was de boodschap voor de brom- en snorfietsers. De eerste twee weken werden 170 waarschuwingen en negen boetes uitgedeeld aan scooterrijders die het verbod trotseerden. De hardnekkigen kregen een boete van 104 (rijden) of 74 euro (parkeren). Na ruim een maand staat de teller op 50 boetes. 'Maar het aantal loopt hard terug', zegt Wolbrink. 'We delen er nu twee tot vier per dag uit.'

Bron: <https://www.ad.nl/enschede/scooterverbod-enschede-zet-nijmegen-aan-denken-dit-willen-wij-ook~ae65b20e/>

Nijmegen:

Dat Nijmegen-centrum vanaf 2025 taboe is voor brom- en snorfietsen van voor 2011, heeft het stadsbestuur onlangs al bekend gemaakt. Dat moet helpen de luchtkwaliteit te verbeteren.

De Nijmeegse gemeenteraad gaat echter nog een stap verder. Woensdagavond stemde een kleine meerderheid voor een GroenLinks-motie om niet alleen exemplaren van vóór 2011, maar alle brom- en snorfietsen in de toekomst in de ban te doen.

Bron: <https://www.gelderlander.nl/nijmegen/alle-brommers-in-stadscentrum-nijmegen-straks-taboe-ook-fietspaden-mogelijk-bromvrij~adb4988f/>

'Alle brommers in stadscentrum Nijmegen straks taboe' schreef De Gelderlander 28-10-20. Nieuw is dat het niet alleen gaat om exemplaren van vóór 2011, maar alle brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor.

Bron: <https://www.fietspadterug.nl/nieuws/stand-van-zaken-lokale-maatregelen/>

Alphen aan den Rijn:

Er mogen vanaf heden (2018) geen scooters en brommers meer door het centrum van Alphen aan den Rijn rijden. De gemeente Alphen wil met deze maatregel het winkelgebied aantrekkelijker en veiliger maken.

Brom- en snorfietsers die zich toch begeven in straten waar dat niet mag, kunnen volgens de gemeente voor 'honderd procent' op een boete rekenen. Via de zogeheten Automatic Number Plate Recognition-camera's (kortweg ANPR) worden de kentekens geregistreerd als zij op plekken rijden waar dat niet mag. „De pakkans is honderd procent“, aldus de gemeente.

Ook vrachtverkeer, voor bijvoorbeeld de bevoorrading van winkels, dat geen ontheffing heeft of buiten de ervoor afgesproken tijden het centrum inrijdt, wordt geregistreerd via deze camera's. Datzelfde geldt voor de normale automobilist. Het betekent dat de zakpalen in de ban worden gedaan.

De zakpalen hebben tot de nodige problemen geleid, is de motivatie. „Voertuigen rijden er tegenaan, de palen komen op een verkeerd moment omhoog waardoor auto's er tegenaan rijden of klem komen te zitten.“ Volgens Alphen heeft dat te vaak tot gewonden en schade geleid. Bovendien zijn illegaal verkregen sleutels snel in de handel, zijn de kosten aan het onderhoud hoog en staan de palen vaker omlaag dan omhoog.

Bron: <https://www.ad.nl/alphen/brommers-en-scooters-niet-meer-welkom-in-stadshart-alphen-camera-s-registreren-kentekens~ac58031a/>

Bron: <https://www.studioalphen.nl/nieuws/scooters-en-brommers-verboden-in-bijna-heel-het-centrum-van-alphen-aan-den-rijn/#:~:text=ALPHEN%20AAN%20DEN%20RIJN%20%2D%20Er,centrum%20gaat%2C%20krijgt%20een%20boete>

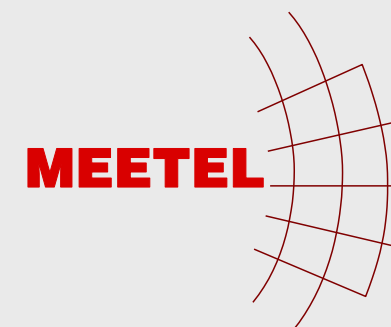
VI

BIJLAGE: ONDERZOEK LANGZAAM VERKEER (MEETEL)

Rapportage

Visuele doorsnedetellingen langzaam verkeer

Haarlem



Inhoud

Dataverzameling _____ 3

Dataverwerking _____ 4

Resultaten _____ 5

Verantwoording

Onderzoek: Visuele doorsnedetellingen langzaam verkeer, Haarlem

Periode: December 2019

Versie: Concept
8-1-2020

Opdrachtgever: Gemeente Haarlem

Opdrachtnemer: Meetel
Joost Meerbeek
joost.meerbeek@meetel.nl

Contact: Meetel
Velperengh 40
3941BZ Doorn
0343 415 000
www.meetel.nl

Dataverzameling

In opdracht van gemeente Haarlem zijn er op twee dagen in december visuele doorsnedetellingen uitgevoerd in het centrum van Haarlem.

Meetlocaties

De tellingen zijn uitgevoerd op de volgende locaties:

1. Doorsnede Kruisstraat tussen Ridderstraat en Smedestraat
2. doorsnede Smedestraat tussen Lange Wijngaardstraat en Jansstraat
3. doorsnede Jansstraat tussen Donkere Begijnhof en Grote Markt

Methode

De doorsnedetellingen zijn uitgevoerd door waarnemers op locatie. De doorsnedetellingen zijn met een tijdsinterval van 15 minuten uitgevoerd gedurende de perioden: 06:30 – 09:30 uur en 15:30 – 18:30 uur.

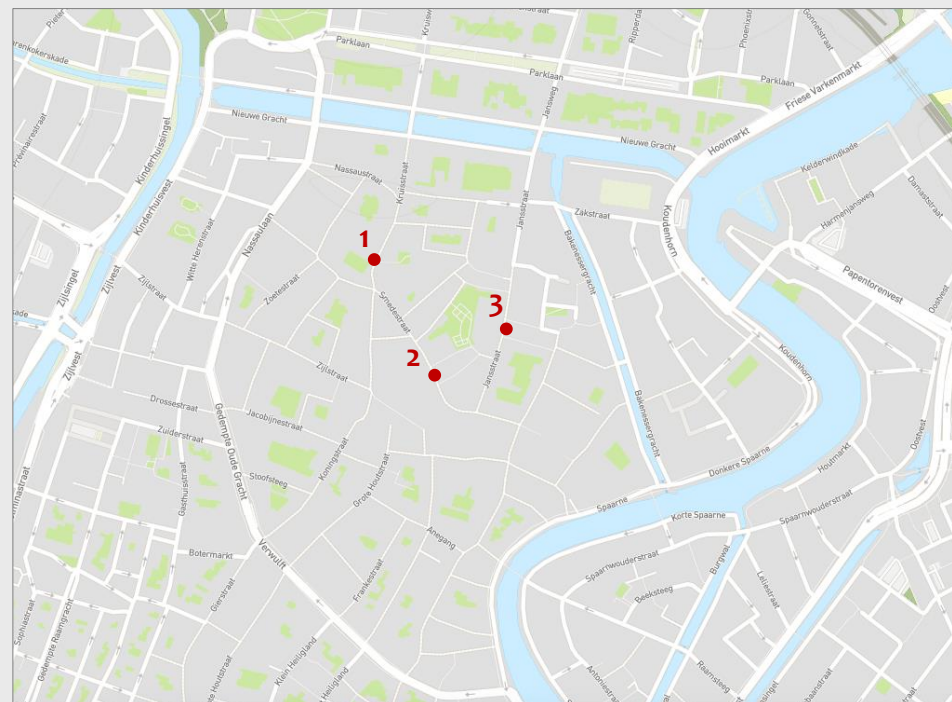
Er is onderscheid gemaakt naar de volgende categorieën verkeersdeelnemers:

- Langzaam verkeer: bromfietzers, snorfietzers en fietsers.
- Motorvoertuigen en voetgangers zijn buiten beschouwing gelaten

De doorsnedetellingen zijn op de volgende dagen uitgevoerd:

- Donderdag 12 december 2019
- Zaterdag 14 december 2019

Ligging meetlocaties



Weersomstandigheden en bijzonderheden

De weersomstandigheden tijdens de metingen:

- Donderdag 12 december 2019: regenachtig (2.5mm, 3.2 uur), bewolkt, max. 7.2 °C
- Zaterdag 14 december 2019: regenachtig (4.3 mm, 3.5 uur), bewolkt, max. 8.7 °C

(KNMI weerstation Wijk aan Zee)

Er waren geen bijzonderheden tijdens de onderzoeksdagen.

Dataverwerking

De dataverwerking bestaat uit verificatie, validatie en analyse. Tijdens de eerste stap is gekeken of de data van de verkeerstellingen compleet is. Zijn tellingen uitgevoerd tijdens alle tijdsintervallen, in alle richtingen en categorieën?

Vervolgens zijn de volgende controles uitgevoerd:

- Is het intensiteitenverloop logisch?
- Is de spitsrichting logisch?
- Spiegelen de verkeersstromen in de spitsen?
- Is de voertuigverdeling conform verwachting?

De drukste uren zijn per dag per locatie berekend op basis van alle passerende fietsers op het kruispunt.

De resultaten zijn opgenomen in de bijlage met daarbij:

- Intensiteiten per uur/periode, per richting/kruispunttak en per categorie/modaliteit
- Informatie over de locatie en meting

Resultaten

DOORSNEDETELLING

Langzaam verkeer

Meetlocatie

Doorsnedetellingen

Haarlem

1. Doorsnede Kruisstraat

2. Doorsnede Smedestraat

3. Doorsnede Jansstraat

Meting

Meetdagen: 12 en 14 december 2019

Methodiek: Waarnemers op locatie

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Situatie



Algemeen

Provincie: Noord-Holland

Gemeente: Haarlem

Plaats: Haarlem

DOORSNEDETELLINGEN, HAARLEM

Totaal

1. DOORSNEDE KRUISSTRAAT											
Kwartieren	Do 12 dec				Za 14 dec				Bf	Sf	F
	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot			
06:30 - 06:45	1	21	22				6	6			
06:45 - 07:00	1	44	45		2	14	16				
07:00 - 07:15	1	58	59				6	6			
07:15 - 07:30	3	94	97				9	9			
07:30 - 07:45		123	123				13	13			
07:45 - 08:00	5	160	165				13	13			
08:00 - 08:15	1	263	264		1	12	13				
08:15 - 08:30	1	1	149	151	1	27	28				
08:30 - 08:45	2	168	170		2		45	47			
08:45 - 09:00	3	188	191		1	4	82	87			
09:00 - 09:15	1	100	101		3	77	80				
09:15 - 09:30		68	68		5	80	85				
15:30 - 15:45	1	2	215	218	5	1	99	105			
15:45 - 16:00	2	164	166		4	1	144	149			
16:00 - 16:15	1	7	196	204	2	1	184	187			
16:15 - 16:30	8	207	215		3		153	156			
16:30 - 16:45	1	5	197	203	2		117	119			
16:45 - 17:00	8	234	242		2	1	124	127			
17:00 - 17:15	6	250	256		5		160	165			
17:15 - 17:30	2	8	228	238	3		96	99			
17:30 - 17:45	1	7	251	259	1		144	145			
17:45 - 18:00	2	4	287	293	5		128	133			
18:00 - 18:15		5	235	240	1		110	111			
18:15 - 18:30		8	263	271	5		99	104			
Uren											
07:00 - 08:00		9	435	444			41	41			
08:00 - 09:00	1	7	768	776	3	6	166	175			
16:00 - 17:00	2	28	834	864	9	2	578	589			
17:00 - 18:00	5	25	1016	1046	14		528	542			
Perioden											
06:30 - 09:30	1	19	1436	1456	3	16	384	403			
15:30 - 18:30	8	70	2727	2805	38	4	1558	1600			

2. DOORSNEDE SMEDESTRAAT											
Kwartieren	Do 12 dec				Za 14 dec				Bf	Sf	F
	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot			
06:30 - 06:45			10	10			2	2			
06:45 - 07:00			19	19		2	6	8			
07:00 - 07:15			23	23			4	4			
07:15 - 07:30		2	32	34		1	3	4			
07:30 - 07:45		1	41	42			4	4			
07:45 - 08:00	5		56	61			3	3			
08:00 - 08:15			115	115			1	1			
08:15 - 08:30	1	1	80	82		1	10	11			
08:30 - 08:45	1		72	73			5	5			
08:45 - 09:00			51	51		3	23	26			
09:00 - 09:15			50	50		1	23	24			
09:15 - 09:30		2	40	42		1	18	19			
15:30 - 15:45		2	80	82		2	42	44			
15:45 - 16:00		1	85	86		1	59	61			
16:00 - 16:15			65	65		1	67	68			
16:15 - 16:30		1	80	81		1	56	57			
16:30 - 16:45	1	1	84	86		3	65	68			
16:45 - 17:00			78	78		5	63	68			
17:00 - 17:15			110	110		1	52	53			
17:15 - 17:30		2	110	112		2	50	52			
17:30 - 17:45	1	2	96	99		1	56	57			
17:45 - 18:00			99	99		3	45	48			
18:00 - 18:15			91	91		4	45	49			
18:15 - 18:30		2	104	106		3	62	65			
Uren											
07:00 - 08:00	5	3	152	160		1	14	15			
08:00 - 09:00	2	1	318	321		4	39	43			
16:00 - 17:00	1	2	307	310		1	9	251	261		
17:00 - 18:00	1	4	415	420		7	203	210			
Perioden											
06:30 - 09:30	7	6	589	602		9	102	111			
15:30 - 18:30	2	11	1082	1095		2	26	662	690		

3. DOORSNEDE JANSSTRAAT											
Kwartieren	Do 12 dec				Za 14 dec				Bf	Sf	F
	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot			
06:30 - 06:45			9	9			1	6			7
06:45 - 07:00			20	20				5			5
07:00 - 07:15	1		24	25			1	2			3
07:15 - 07:30		1	41	42				2			2
07:30 - 07:45	2		47	49				5			5
07:45 - 08:00			97	97				7			7
08:00 - 08:15		1	202	203			1	6			7
08:15 - 08:30		1	265	266				9			9
08:30 - 08:45		2	345	347	1	1	20	22			
08:45 - 09:00			90	90			1	12			13
09:00 - 09:15			35	35			1	23			24
09:15 - 09:30			52	52			2	19			21
15:30 - 15:45			41	41				20			20
15:45 - 16:00		2	38	40				25			25
16:00 - 16:15			41	41				32			32
16:15 - 16:30			57	57			1	18			19
16:30 - 16:45		3	71	74			1	27			28
16:45 - 17:00	1		29	30			1	17			18
17:00 - 17:15		1	32	33		1		36			37
17:15 - 17:30	1		79	80		2		30			32
17:30 - 17:45			62	62		1		31			32
17:45 - 18:00			91	91			1	38			39
18:00 - 18:15	1	1	60	62			1	29			30
18:15 - 18:30		1	60	61				23			23
Uren											
07:00 - 08:00	3	1	209	213			1	16			17
08:00 - 09:00		4	902	906		1	3	47			51
16:00 - 17:00	1	3	198	202			3	94			97
17:00 - 18:00	1	1	264	266		4	1	135			140
Perioden											
06:30 - 09:30	3	5	1227	1235		1	8	116			125
15:30 - 18:30	3	8	661	672		4	5	326			335

DOORSNEDETELLING

Langzaam verkeer

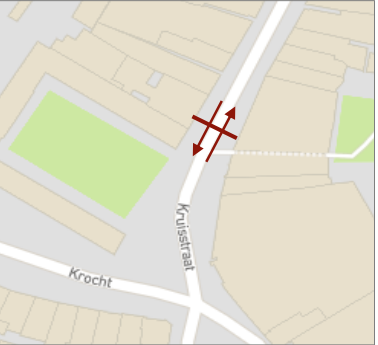
Meetlocatie

Kruisstraat
Haarlem
Noord = Kruisstraat richting Nieuwe Kruisstraat
Zuid = Kruisstraat richting Smedestraat

Meting

Meetdagen: 12 en 14 december 2019
Methodiek: Waarnemers op locatie
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Situatie



Legenda

Bf = Bromfietzers
Sf = Snorfietzers
F = Fietzers
Tot = Totaal brom-/snorfietzers en fietsers

KRUISSTRAAT, HAARLEM

Brom-/snorfietzers en fietsers

DONDERDAG 12 DECEMBER												
	Richting Noord				Richting Zuid				Doorsnede			
	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot
Kwartieren												
06:30 - 06:45		1	12	13			9	9		1	21	22
06:45 - 07:00		1	22	23			22	22		1	44	45
07:00 - 07:15		1	25	26			33	33		1	58	59
07:15 - 07:30		3	40	43			54	54		3	94	97
07:30 - 07:45			60	60			63	63			123	123
07:45 - 08:00		3	83	86		2	77	79		5	160	165
08:00 - 08:15		1	205	206			58	58		1	263	264
08:15 - 08:30	1	1	82	84			67	67	1	1	149	151
08:30 - 08:45		2	101	103			67	67		2	168	170
08:45 - 09:00		3	133	136			55	55		3	188	191
09:00 - 09:15			61	61		1	39	40		1	100	101
09:15 - 09:30			31	31			37	37			68	68
15:30 - 15:45	1		139	140		2	76	78	1	2	215	218
15:45 - 16:00			105	105		2	59	61		2	164	166
16:00 - 16:15	1	4	105	110		3	91	94	1	7	196	204
16:15 - 16:30		5	112	117		3	95	98		8	207	215
16:30 - 16:45		4	123	127	1	1	74	76	1	5	197	203
16:45 - 17:00		8	146	154			88	88		8	234	242
17:00 - 17:15		4	149	153		2	101	103		6	250	256
17:15 - 17:30	2	5	138	145		3	90	93	2	8	228	238
17:30 - 17:45	1	5	154	160		2	97	99	1	7	251	259
17:45 - 18:00	1	3	188	192	1	1	99	101	2	4	287	293
18:00 - 18:15		3	158	161		2	77	79		5	235	240
18:15 - 18:30		3	188	191		5	75	80		8	263	271
Uren												
07:00 - 08:00		7	208	215		2	227	229		9	435	444
08:00 - 09:00	1	7	521	529			247	247	1	7	768	776
16:00 - 17:00	1	21	486	508	1	7	348	356	2	28	834	864
17:00 - 18:00	4	17	629	650	1	8	387	396	5	25	1016	1046
Perioden												
06:30 - 09:30	1	16	855	872		3	581	584	1	19	1436	1456
15:30 - 18:30	6	44	1705	1755	2	26	1022	1050	8	70	2727	2805
Drukste uren												
08:00 - 09:00	1	7	521	529			247	247	1	7	768	776
17:30 - 18:30	2	14	688	704	1	10	348	359	3	24	1036	1063

ZATERDAG 14 DECEMBER												
	Richting Noord				Richting Zuid				Doorsnede			
	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot
Kwartieren												
06:30 - 06:45			3	3			3	3			6	6
06:45 - 07:00			7	7		2	7	9		2	14	16
07:00 - 07:15			4	4		2	2	2			6	6
07:15 - 07:30			6	6			3	3			9	9
07:30 - 07:45			6	6			7	7			13	13
07:45 - 08:00			8	8			5	5			13	13
08:00 - 08:15		1	6	7			6	6		1	12	13
08:15 - 08:30		1	18	19			9	9		1	27	28
08:30 - 08:45	1		31	32	1		14	15	2		45	47
08:45 - 09:00	1	4	65	70			17	17	1	4	82	87
09:00 - 09:15		2	53	55		1	24	25		3	77	80
09:15 - 09:30		3	52	55		2	28	30		5	80	85
15:30 - 15:45	4		57	61	1	1	42	44	5	1	99	105
15:45 - 16:00	4	1	79	84			65	65	4	1	144	149
16:00 - 16:15	1	1	101	103	1		83	84	2	1	184	187
16:15 - 16:30	2		74	76	1		79	80	3		153	156
16:30 - 16:45	2		65	67			52	52	2		117	119
16:45 - 17:00	2	1	62	65			62	62	2	1	124	127
17:00 - 17:15	1		80	81	4		80	84	5		160	165
17:15 - 17:30	2		49	51	1		47	48	3		96	99
17:30 - 17:45	1		69	70			75	75	1		144	145
17:45 - 18:00	3		74	77	2		54	56	5		128	133
18:00 - 18:15			69	69	1		41	42	1		110	111
18:15 - 18:30	3		53	56	2		46	48	5		99	104
Uren												
07:00 - 08:00			24	24			17	17			41	41
08:00 - 09:00	2	6	120	128	1		46	47	3	6	166	175
16:00 - 17:00	7	2	302	311	2		276	278	9	2	578	589
17:00 - 18:00	7		272	279	7		256	263	14		528	542
Perioden												
06:30 - 09:30	2	11	259	272	1	5	125	131	3	16	384	403
15:30 - 18:30	25	3	832	860	13	1	726	740	38	4	1558	1600
Drukste uren												
08:30 - 09:30	2	9	201	212	1	3	83	87	3	12	284	299
15:45 - 16:45	9	2	319	330	2		279	281	11	2	598	611

DOORSNEDETELLING

Langzaam verkeer

Meetlocatie

Smedestraat

Haarlem

Noord = Smedestraat richting Noorder Schoolsteeg

Zuid = Smedestraat richting Zuider Schoolsteeg

Meting

Meetdagen: 12 en 14 december 2019

Methodiek: Waarnemers op locatie

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Situatie



Legenda

Bf = Bromfietzers

Sf = Snorfietzers

F = Fietzers

Tot = Totaal brom-/snorfietzers en fietsers

SMEDESTRAAT, HAARLEM

Brom-/snorfietzers en fietsers

DONDERDAG 12 DECEMBER												
Kwartieren	Richting Noord				Richting Zuid				Doorsnede			
	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot
06:30 - 06:45			7	7			3	3			10	10
06:45 - 07:00			14	14			5	5			19	19
07:00 - 07:15			15	15			8	8			23	23
07:15 - 07:30			25	25		2	7	9		2	32	34
07:30 - 07:45			23	23		1	18	19		1	41	42
07:45 - 08:00			34	34	5		22	27	5		56	61
08:00 - 08:15			29	29			86	86			115	115
08:15 - 08:30	1		34	35		1	46	47	1	1	80	82
08:30 - 08:45			31	31	1		41	42	1		72	73
08:45 - 09:00			18	18			33	33			51	51
09:00 - 09:15			25	25			25	25			50	50
09:15 - 09:30			19	19		2	21	23		2	40	42
15:30 - 15:45		2	26	28			54	54		2	80	82
15:45 - 16:00			36	36		1	49	50		1	85	86
16:00 - 16:15			21	21			44	44			65	65
16:15 - 16:30		1	30	31			50	50		1	80	81
16:30 - 16:45			31	31	1	1	53	55	1	1	84	86
16:45 - 17:00			37	37			41	41			78	78
17:00 - 17:15			44	44			66	66			110	110
17:15 - 17:30		1	53	54		1	57	58		2	110	112
17:30 - 17:45			36	36	1	2	60	63	1	2	96	99
17:45 - 18:00			46	46			53	53			99	99
18:00 - 18:15			42	42			49	49			91	91
18:15 - 18:30		2	42	44			62	62		2	104	106
Uren												
07:00 - 08:00			97	97	5	3	55	63	5	3	152	160
08:00 - 09:00	1		112	113	1	1	206	208	2	1	318	321
16:00 - 17:00		1	119	120	1	1	188	190	1	2	307	310
17:00 - 18:00		1	179	180	1	3	236	240	1	4	415	420
Perioden												
06:30 - 09:30	1		274	275	6	6	315	327	7	6	589	602
15:30 - 18:30		6	444	450	2	5	638	645	2	11	1082	1095
Drukste uren												
07:45 - 08:45	1		128	129	6	1	195	202	7	1	323	331
17:00 - 18:00		1	179	180	1	3	236	240	1	4	415	420

ZATERDAG 14 DECEMBER												
Kwartieren	Richting Noord				Richting Zuid				Doorsnede			
	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot
06:30 - 06:45			2	2							2	2
06:45 - 07:00		2	3	5			3	3		2	6	8
07:00 - 07:15							4	4			4	4
07:15 - 07:30			1	1		1	2	3		1	3	4
07:30 - 07:45			2	2			2	2			4	4
07:45 - 08:00							3	3			3	3
08:00 - 08:15			1	1							1	1
08:15 - 08:30			4	4		1	6	7		1	10	11
08:30 - 08:45			4	4			1	1			5	5
08:45 - 09:00		1	9	10		2	14	16		3	23	26
09:00 - 09:15		1	10	11			13	13		1	23	24
09:15 - 09:30			8	8		1	10	11		1	18	19
15:30 - 15:45		1	25	26		1	17	18		2	42	44
15:45 - 16:00	1	1	34	36			25	25	1	1	59	61
16:00 - 16:15			30	30		1	37	38		1	67	68
16:15 - 16:30	1		24	25			32	32	1		56	57
16:30 - 16:45		2	30	32		1	35	36		3	65	68
16:45 - 17:00		3	40	43		2	23	25		5	63	68
17:00 - 17:15			34	34		1	18	19		1	52	53
17:15 - 17:30		2	36	38			14	14		2	50	52
17:30 - 17:45			33	33		1	23	24		1	56	57
17:45 - 18:00		3	32	35			13	13		3	45	48
18:00 - 18:15		4	35	39			10	10		4	45	49
18:15 - 18:30		2	34	36		1	28	29		3	62	65
Uren												
07:00 - 08:00			3	3		1	11	12		1	14	15
08:00 - 09:00		1	18	19		3	21	24		4	39	43
16:00 - 17:00	1	5	124	130		4	127	131	1	9	251	261
17:00 - 18:00		5	135	140		2	68	70		7	203	210
Perioden												
06:30 - 09:30		4	44	48		5	58	63		9	102	111
15:30 - 18:30	2	18	387	407		8	275	283	2	26	662	690
Drukste uren												
08:30 - 09:30		2	31	33		3	38	41		5	69	74
16:00 - 17:00	1	5	124	130		4	127	131	1	9	251	261

DOORSNEDETELLING

Langzaam verkeer

JANSSTRAAT, HAARLEM

Brom-/snorfietsers en fietsers

Meetlocatie

Jansstraat
Haarlem
Noord = Jansstraat richting Begijnesteeg
Zuid = Jansstraat richting Lombardsteeg

Meting

Meetdagen: 12 en 14 december 2019
Methodiek: Waarnemers op locatie
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Situatie



Legenda

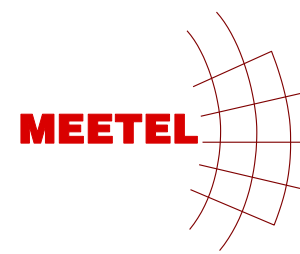
Bf = Bromfietsers
Sf = Snorfietsers
F = Fietsers
Tot = Totaal brom-/snorfietsers en fietsers

DONDERDAG 12 DECEMBER												
Kwartieren	Richting Noord				Richting Zuid				Doorsnede			
	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot
06:30 - 06:45			8	8			1	1			9	9
06:45 - 07:00			15	15			5	5			20	20
07:00 - 07:15	1		21	22			3	3	1		24	25
07:15 - 07:30		1	37	38			4	4		1	41	42
07:30 - 07:45	1		40	41	1		7	8	2		47	49
07:45 - 08:00			91	91			6	6			97	97
08:00 - 08:15	1		180	181			22	22	1		202	203
08:15 - 08:30	1		254	255			11	11	1		265	266
08:30 - 08:45	1		323	324	1		22	23	2		345	347
08:45 - 09:00			68	68			22	22			90	90
09:00 - 09:15			25	25			10	10			35	35
09:15 - 09:30			27	27			25	25			52	52
15:30 - 15:45			24	24			17	17			41	41
15:45 - 16:00		2	20	22			18	18	2		38	40
16:00 - 16:15			28	28			13	13			41	41
16:15 - 16:30			39	39			18	18			57	57
16:30 - 16:45		2	48	50	1		23	24	3		71	74
16:45 - 17:00	1		20	21			9	9	1		29	30
17:00 - 17:15		1	22	23			10	10		1	32	33
17:15 - 17:30	1		41	42			38	38	1		79	80
17:30 - 17:45			32	32			30	30			62	62
17:45 - 18:00			43	43			48	48			91	91
18:00 - 18:15			37	37	1	1	23	25	1	1	60	62
18:15 - 18:30			36	36		1	24	25		1	60	61
Uren												
07:00 - 08:00	2	1	189	192	1		20	21	3	1	209	213
08:00 - 09:00		3	825	828		1	77	78		4	902	906
16:00 - 17:00	1	2	135	138		1	63	64	1	3	198	202
17:00 - 18:00	1	1	138	140			126	126	1	1	264	266
Perioden												
06:30 - 09:30	2	4	1089	1095	1	1	138	140	3	5	1227	1235
15:30 - 18:30	2	5	390	397	1	3	271	275	3	8	661	672
Drukste uren												
07:45 - 08:45		3	848	851		1	61	62		4	909	913
16:00 - 17:00	1	2	135	138		1	63	64	1	3	198	202

ZATERDAG 14 DECEMBER												
Kwartieren	Richting Noord				Richting Zuid				Doorsnede			
	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot	Bf	Sf	F	Tot
06:30 - 06:45			6	6		1		1		1	6	7
06:45 - 07:00			2	2			3	3			5	5
07:00 - 07:15			1	1		1	1	2		1	2	3
07:15 - 07:30			2	2							2	2
07:30 - 07:45			3	3			2	2			5	5
07:45 - 08:00			6	6			1	1			7	7
08:00 - 08:15		1	4	5			2	2		1	6	7
08:15 - 08:30			8	8			1	1			9	9
08:30 - 08:45	1		12	13		1	8	9	1	1	20	22
08:45 - 09:00		1	9	10			3	3		1	12	13
09:00 - 09:15		1	19	20			4	4		1	23	24
09:15 - 09:30		1	13	14		1	6	7		2	19	21
15:30 - 15:45			9	9			11	11			20	20
15:45 - 16:00			16	16			9	9			25	25
16:00 - 16:15			14	14			18	18			32	32
16:15 - 16:30		1	15	16			3	3		1	18	19
16:30 - 16:45			21	21		1	6	7		1	27	28
16:45 - 17:00		1	11	12			6	6		1	17	18
17:00 - 17:15	1		21	22			15	15	1		36	37
17:15 - 17:30	1		18	19	1		12	13	2		30	32
17:30 - 17:45	1		20	21			11	11	1		31	32
17:45 - 18:00			23	23		1	15	16		1	38	39
18:00 - 18:15		1	16	17			13	13		1	29	30
18:15 - 18:30			9	9			14	14			23	23
Uren												
07:00 - 08:00			12	12		1	4	5		1	16	17
08:00 - 09:00	1	2	33	36		1	14	15	1	3	47	51
16:00 - 17:00		2	61	63		1	33	34		3	94	97
17:00 - 18:00	3		82	85	1	1	53	55	4	1	135	140
Perioden												
06:30 - 09:30	1	4	85	90		4	31	35	1	8	116	125
15:30 - 18:30	3	3	193	199	1	2	133	136	4	5	326	335
Drukste uren												
08:30 - 09:30	1	3	53	57		2	21	23	1	5	74	80
17:00 - 18:00	3		82	85	1	1	53	55	4	1	135	140

VII

BIJLAGE: FIETSPARKEERONDERZOEK (MEETEL)



Dataverzameling	3
Dataverwerking	5
Resultaten	6
Haarlem Centrum	6
Haarlem Centraal Station(binnen)	62
Haarlem Centraal Station (buiten)	68
Station Spaarnwoude	73
Bushaltes	78
Visualisaties	84

Onderzoek: Fietsparkeeronderzoek Haarlem

Periode: September 2019

Versie: Concept
17102019

Opdrachtgever: Gemeente Haarlem

Opdrachtnemer: Meetel
Joost Meerbeek
joost.meerbeek@meetel.nl

Contact: Meetel
Velperengh 40
3941BZ Doorn
0343 415 000
www.meetel.nl

Door dit onderzoek krijgt de gemeente Haarlem inzicht in de huidige capaciteit en parkeerdruk in het onderzoeksgebied. Het onderzoek is uitgevoerd door Meetel op zaterdag 21, zondag 22 en dinsdag 24 september 2019.

Onderzoeksgebied

Het fietsparkeeronderzoek is uitgevoerd in het centrum van Haarlem, bij Centraal Station Haarlem, bij Station Spaarnwoude en bij een aantal bushaltes.

MEETPERIODEN						
Gebied	Za 21-9		Zo 22-9		Di 24-9	
	09-11u	14-16u	06-08u	10-12u	14-16u	20-22u
Haarlem CS						
Spaarnwoude Station						
Haarlem Centrum						
Bushaltes						

Methode

De parkeercapaciteit is voorafgaand aan de metingen geïnventariseerd. Hiervoor is een sectieindeling gemaakt. Een sectie is doorgaans een wegvak van hoek tot hoek of een afzonderlijke parkeervoorziening of stalling. In de bijlage is een kaart met de sectieindeling opgenomen.

Binnen een sectie is de capaciteit per de volgende categorieën voorziening afzonderlijk geïnventariseerd:

- Klem (ook wel fietsklem genoemd)
- Standaard (voor twee fietsen, o.a. de tulip en de nietjes)
- Rek (voor meer dan twee fietsen)
- Vak (capaciteit verschilt per vak)
- Stalling (capaciteit verschilt per stalling)

Een stalling is een aaneenschakeling van voorzieningen. Een stalling kan bestaan uit verschillende voorzieningen (bijv. Tulips of klemmen) die aan elkaar bevestigd zijn. Zie onderstaande voorbeelden.

Aaneengeschakelde voorzieningen (l. tulips, r. klemmen)



Tijdens de eerder genoemde meetmomenten zijn de geparkeerde fietsen geteld met onderscheid naar de volgende categorieën:

- Fietsgoed geparkeerd in een voorziening
- Fietsfout geparkeerd in voorziening
- Fiets buiten voorziening (en) geparkeerd

Er is onderscheid gemaakt naar de volgende typen fiets: fiets, bromfiets, bakfiets (of andere buitenmaatse fietsen o.a. transportfiets, lowrider etc.).

Een fiets geparkeerd buiten een voorziening is een fiets die op een andere plaats geparkeerd staat dan op de daarvoor aangewezen plaatsen. Een fiets die fout in een voorziening staat is een fiets die wel in een voorziening geparkeerd is maar niet op de juiste wijze. Bijvoorbeeld niet in de fietsen maar ervoor.

Weersomstandigheden

De weersomstandigheden tijdens het onderzoek:

Zaterdag 21 september 2019: droog, onbewolkt en max. 23.3°C

Zondag 22 september 2019: regenachtig (5.2mm in 1.6 uur), bewolkt en max. 26.8°C

Dinsdag 24 september 2019: regenachtig (4.2mm in 4.9 uur), bewolkt en max. 18.4°C

(KNMI-weerstation Schiphol)

Wanneer straten of parkeervoorzieningen tijdens een meetmoment helemaal niet bereikbaar waren, is er tijdens dit meetmoment geen beschikbare capaciteit opgenomen in de resultaten. Hierdoor kan de capaciteit per meetmoment verschillen. De metingen hebben niet plaatsgevonden tijdens evenementen of andere versturende momenten.

Bijzonderheden

Zondag 22 september 2019 was een koopzondag in Haarlem

De dataverwerking bestaat uit verificatie, validatie en analyse. Tijdens de eerste stap is gekeken of de data van de metingen compleet is. Zijn metingen uitgevoerd tijdens alle meetmomenten en in alle secties?

Vervolgens zijn de volgende controles uitgevoerd

Is de parkeerbezetting hoger dan de capaciteit? Zo ja, is dat verklaarbaar?

Is het verloop van de parkeerbezetting logisch?

Liggen de resultaten in lijn met eerdere tellingen (indien beschikbaar)?

De parkeerdruk is berekend door het totaal aantal geparkeerde fietsen, bakfietsen en bromfietsen in een sectie te delen door de capaciteit van de voorzieningen in de sectie. De vrije plaatsen zijn gebaseerd op de totale capaciteit minus het totaal aantal geparkeerde fietsen, bakfietsen en bromfietsen.

De resultaten zijn opgenomen in de bijlage met daarbij:

Capaciteit per meetmoment, per sectie/gebied en per categorie

Parkeerbezetting/parkeerdruk/vrije plaatsen per meetmoment

Informatie over het onderzoeksgebied en de meting

Kaarten met sectieïndeling

Visualisaties van de parkeerdruk per meetmoment

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Onderzoeksgebied

Centrum Haarlem

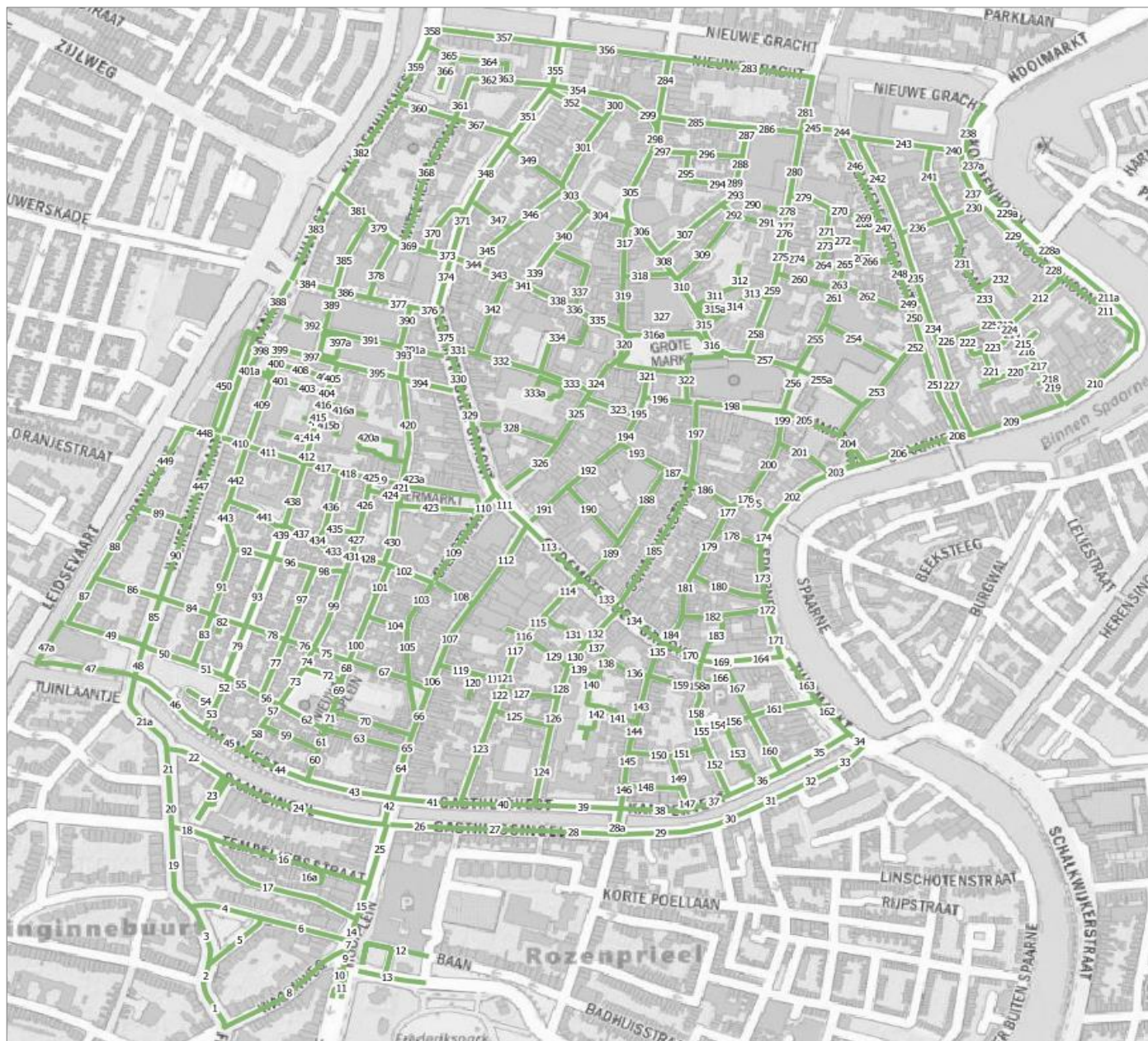
Meting

Meetperiode: 21, 22 en 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel



PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

Onderzoeksgebied
Centrum Haarlem

Meting
Meetperiode: 21, 22 en 24 september 2019
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting
De capaciteit verschilt per voorziening:
Klem = Fietsklem (voor 1 fiets)
Stan = Fietsstandaard (voor 2 fietsen)
Rek = Fietsrek (voor meer als 2 fietsen)
Vak - Fietsvak (blauwe lijnen)
Stal = Fietsenstalling

De totale capaciteit is het totaal aantal fietsen dat
geparkeerd kan worden o.b.v. de (verschillende)
op dat moment beschikbare voorzieningen in een
bepaalde sectie.

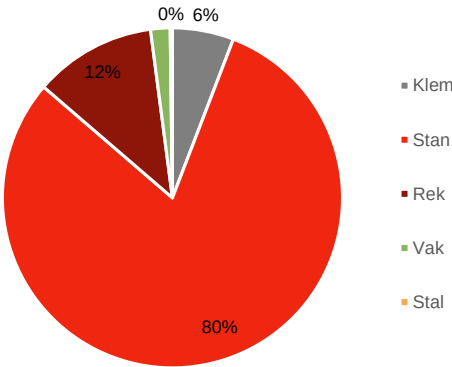
In = In voorziening geplaatst
Fout = Fout in de voorziening geplaatst
Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst
%2019 = Parkeerdruk in 2019
%2017 = Parkeerdruk in 2017

CENTRUM HAARLEM

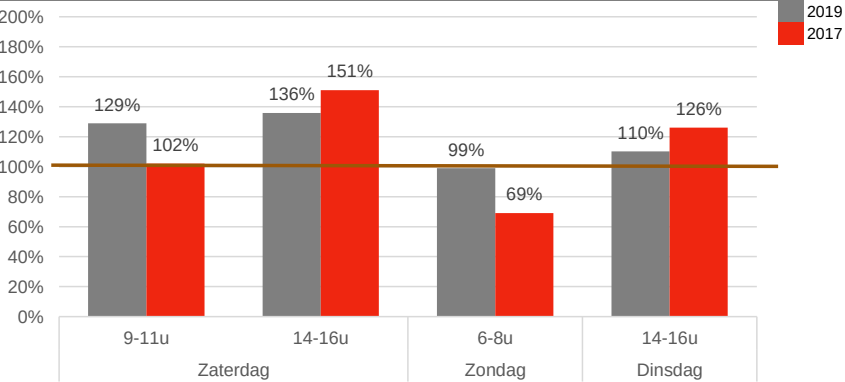
Gehele onderzoeksgebied - Totaal per meetmoment

MEETMOMENT			CAPACITEIT						BEZETTING DETAIL						BEZETTING TYPE					
			Aantal plaatsen																	
Meetmoment			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	In	Fout	Buiten	Totaal	%2019	%2017	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	%	
Zaterdag	21-sep	09:00 - 11:00u	110	1517	219	35	4	5959	2582	445	4653	7680	129%	102%	7283	80	317	7680	129%	
		14:00 - 16:00u	110	1517	219	35	4	6597	3081	533	5344	8958	136%	151%	8419	168	391	8978	136%	
Zondag	22-sep	06:00 - 08:00u	110	1517	219	35	4	6128	2261	372	3429	6062	99%	69%	5718	128	216	6062	99%	
Dinsdag	24-sep	14:00 - 16:00u	110	1517	219	35	4	6597	2724	756	3787	7267	110%	126%	6914	67	286	7267	110%	

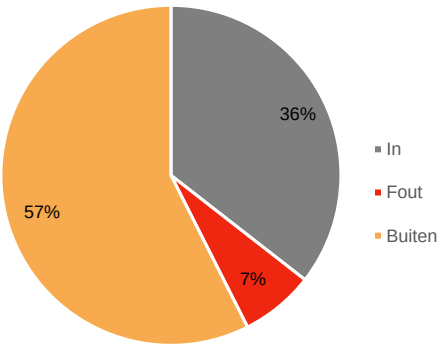
VERDELING CAPACITEIT



VERLOOP PARKEERDRUK



VERDELING GEBRUIK



PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Secties

Onderzoeksgebied

Centrum Haarlem

Meting

Meetperiode: 21, 22 en 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

Parkeerdruk

= 0 - 70%

= 70 - 85%

= 85 - 100%

= geen capaciteit

= geen capaciteit, wel bezetting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal voertuigen per sectie en de capaciteit van het betreffende meetmoment.

De weergegeven capaciteit is de capaciteit wanneer er in geen enkele sectie calamiteiten zijn.

SECTIES			BEZETTING				PARKEERDRUK				VRIJE PLAATSEN			
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di
			9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u
1	Lordensstraat	0	7	5	8	0	x	x	x	-	0	0	0	0
2	Lorentzplein	0	7	2	1	9	x	x	x	x	0	0	0	0
3	Lorentzplein	0	0	0	1	4	-	-	x	x	0	0	0	0
4	Lorentzplein	0	16	6	19	2	x	x	x	x	0	0	0	0
5	Lorentzplein	16	21	20	19	11	131%	125%	119%	69%	-5	-4	-3	5
6	Lorentzplein	13	24	14	14	9	185%	108%	108%	69%	-11	-1	-1	4
7	Houtplein	8	21	22	7	7	263%	275%	88%	88%	-13	-14	1	1
8	Wagenweg	12	49	62	45	7	408%	517%	375%	58%	-37	-50	-33	5
9	Houtplein	0	0	7	0	0	-	x	-	-	0	0	0	0
10	Dreef	0	10	18	1	3	x	x	x	x	0	0	0	0
11	Dreef	0	1	1	7	5	x	x	x	x	0	0	0	0
12	Dreef	20	19	49	9	19	95%	245%	45%	95%	1	-29	11	1
13	Frederikspark	0	8	7	0	9	x	x	-	x	0	0	0	0
14	Houtplein	54	48	57	29	44	89%	106%	54%	81%	6	-3	25	10
15	Houtplein	12	27	46	16	22	225%	383%	133%	183%	-15	-34	-4	-10
16	Tempeliersstraat	0	83	92	42	18	x	x	x	x	0	0	0	0
16a	Bew. Fietsenstalling Tempeliersstraat	199	15	38	0	129	8%	19%	-	65%	184	161	0	70
17	Wijde Geldelozepad	1	12	54	47	30	1200%	5400%	4700%	3000%	-11	-53	-46	-29
18	Tempeliersstraat	30	19	48	31	34	63%	160%	103%	113%	11	-18	-1	-4
19	Van Eedenstraat	0	11	13	2	4	x	x	x	x	0	0	0	0
20	Van Eedenstraat	0	11	10	1	3	x	x	x	x	0	0	0	0
21	Van Eedenstraat	0	2	2	0	7	x	x	-	x	0	0	0	0
21a	Raamsingel	0	2	3	7	0	x	x	x	-	0	0	0	0
22a	Raamsingel	0	1	0	0	4	x	-	-	x	0	0	0	0
23	Raamsingel	26	40	7	7	19	154%	27%	27%	73%	-14	19	19	7
24	Raamsingel	16	47	42	32	16	294%	263%	200%	100%	-31	-26	-16	0
25	Houtplein	12	31	41	21	11	258%	342%	175%	92%	-19	-29	-9	1
26	Gasthuissingel	60	74	78	18	42	123%	130%	30%	70%	-14	-18	42	18
27	Gasthuissingel	0	18	20	19	27	x	x	x	x	0	0	0	0
28	Gasthuissingel	0	20	18	24	12	x	x	x	x	0	0	0	0
28a	Gasthuissingel	0	6	2	3	2	x	x	x	x	0	0	0	0
29	Kampersingel	0	7	5	7	2	x	x	x	x	0	0	0	0
30	Kampersingel	0	3	2	0	2	x	x	-	x	0	0	0	0
31	Kampersingel	0	3	2	0	6	x	x	-	x	0	0	0	0
32	Kampersingel	0	2	1	4	0	x	x	x	-	0	0	0	0
33	Kampersingel	0	10	10	10	10	x	x	x	x	0	0	0	0
34	Turfmarkt	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
35	Kampervest	16	6	5	9	8	38%	31%	56%	50%	10	11	7	8
36	Kampervest	0	9	8	0	4	x	x	-	x	0	0	0	0
37	Kampervest	0	10	7	13	0	x	x	x	-	0	0	0	0
38	Kampervest	0	12	9	8	15	x	x	x	x	0	0	0	0
39	Gasthuisvest	79	23	48	5	18	29%	61%	6%	23%	56	31	74	61
40	Gasthuisvest	0	4	4	0	2	x	x	-	x	0	0	0	0
41	Gasthuisvest	20	23	21	14	18	115%	105%	70%	90%	-3	-1	6	2
42	Kleine Houtbrug	0	5	30	0	1	x	x	-	x	0	0	0	0
43	Raamvest	32	8	16	4	35	25%	50%	13%	109%	24	16	28	-3
44	Raamvest	10	23	17	26	11	230%	170%	260%	110%	-13	-7	-16	-1
45	Raamvest	0	11	8	7	6	x	x	x	x	0	0	0	0
46	Raamvest	0	0	4	0	8	-	x	-	x	0	0	0	0
47	Raamvest	114	4	10	4	8	4%	9%	4%	7%	110	104	110	106
47a	Raamvest	60	1	1	1	0	2%	2%	2%	0%	59	59	59	60
48	Wilhelminastraat	28	2	2	1	5	7%	7%	4%	18%	26	26	27	23
49	Wilsonplein	54	13	8	17	14	24%	15%	31%	26%	41	46	37	40
50	Wilsonplein	22	17	22	19	16	77%	100%	86%	73%	5	0	3	6

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM
Secties

SECTIES			BEZETTING				PARKEERDRUK				VRIJE PLAATSEN			
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di
			9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u
Vervolg	51 Wilsonplein	4	6	8	7	8	150%	200%	175%	200%	-2	-4	-3	-4
	52 Gedempte Raamgracht	22	42	41	48	33	191%	186%	218%	150%	-20	-19	-26	-11
	53 Gedempte Raamgracht	0	2	2	3	2	x	x	x	x	0	0	0	0
	54 Wilsonplein	10	14	19	15	13	140%	190%	150%	130%	-4	-9	-5	-3
	55 Nieuwe Raamstraat	0	3	3	3	2	x	x	x	x	0	0	0	0
	56 Nieuwe Raamstraat	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
	57 Oude Raamstraat	0	8	12	0	4	x	x	-	x	0	0	0	0
	58 Oude Raamstraat	0	3	6	3	8	x	x	x	x	0	0	0	0
	59 Popelingstraat	0	21	19	27	8	x	x	x	x	0	0	0	0
	60 Korte Annastraat	0	1	9	8	5	x	x	x	x	0	0	0	0
	61 Korte Annastraat	0	3	3	3	1	x	x	x	x	0	0	0	0
	62 Nieuwe Kerksplein	14	19	18	23	16	136%	129%	164%	114%	-5	-4	-9	-2
	63 Korte Houtstraat	0	4	10	11	8	x	x	x	x	0	0	0	0
	64 Grote Houtstraat	154	50	54	21	59	32%	35%	14%	38%	104	100	133	95
	65 Grote Houtstraat	36	26	25	26	23	72%	69%	72%	64%	10	11	10	13
	66 Grote Houtstraat	36	56	47	27	40	156%	131%	75%	111%	-20	-11	9	-4
	67 Doelstraat	44	91	100	65	41	207%	227%	148%	93%	-47	-56	-21	3
	68 Lange Annastraat	0	3	4	9	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	69 Nieuwe Kerksplein	0	2	1	2	1	x	x	x	x	0	0	0	0
	70 Kerkstraat	0	23	39	29	16	x	x	x	x	0	0	0	0
	71 Nieuwe Kerksplein	0	4	6	4	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	72 Nieuwe Kerksplein	0	15	22	13	12	x	x	x	x	0	0	0	0
	73 Nieuwe Kerksplein	20	31	25	31	26	155%	125%	155%	130%	-11	-5	-11	-6
	74 Nieuwe Kerksplein	0	1	5	3	6	x	x	x	x	0	0	0	0
	75 Doelstraat	0	9	14	14	11	x	x	x	x	0	0	0	0
	76 Doelstraat	5	3	4	4	4	60%	80%	80%	80%	2	1	1	1
	77 Korte Lakenstraat	0	9	12	7	10	x	x	x	x	0	0	0	0
	78 Doelstraat	0	7	5	5	5	x	x	x	x	0	0	0	0
	79 Gedempte Raamgracht	14	16	22	24	22	114%	157%	171%	157%	-2	-8	-10	-8
	82 Korte Doelstraat	0	7	5	9	7	x	x	x	x	0	0	0	0
	83 Sophiastreet	6	28	30	24	18	467%	500%	400%	300%	-22	-24	-18	-12
	84 Alexanderstraat	4	21	22	22	18	525%	550%	550%	450%	-17	-18	-18	-14
	85 Wilhelminastraat	30	7	7	8	13	23%	23%	27%	43%	23	23	22	17
	86 Alexanderstraat	4	12	9	10	11	300%	225%	250%	275%	-8	-5	-6	-7
	87 Oranjekade	0	0	2	5	3	-	x	x	x	0	0	0	0
	88 Oranjekade	2	5	9	3	2	250%	450%	150%	100%	-3	-7	-1	0
	89 Mauritsstraat	0	3	4	6	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	90 Wilhelminastraat	30	28	29	44	27	93%	97%	147%	90%	2	1	-14	3
	91 Sophiastreet	16	44	46	39	35	275%	288%	244%	219%	-28	-30	-23	-19
	92 Korte Wolstraat	0	6	4	6	5	x	x	x	x	0	0	0	0
	93 Gedempte Raamgracht	31	62	55	58	55	200%	177%	187%	177%	-31	-24	-27	-24
	96 Wolstraat	23	22	14	20	19	96%	61%	87%	83%	1	9	3	4
	97 Lange Lakenstraat	7	7	7	33	15	100%	100%	471%	214%	0	0	-26	-8
	98 Wolstraat	0	7	10	9	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	99 Lange Raamstraat	10	15	17	23	13	150%	170%	230%	130%	-5	-7	-13	-3
	100 Lange Annastraat	0	6	11	13	7	x	x	x	x	0	0	0	0

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM
Secties

SECTIES			BEZETTING				PARKEERDRUK				VRIJE PLAATSEN			
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di
			9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u
Vervolg	101 Lange Annastraat	0	7	12	8	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	102 Breestraat	14	32	30	23	14	229%	214%	164%	100%	-18	-16	-9	0
	103 Gierstraat	0	45	41	5	24	x	x	x	x	0	0	0	0
	104 Korte Gierstraat	0	17	14	16	13	x	x	x	x	0	0	0	0
	105 Gierstraat	0	32	30	8	20	x	x	x	x	0	0	0	0
	106 Grote Houtstraat	0	17	21	4	6	x	x	x	x	0	0	0	0
	107 Grote Houtstraat	0	19	18	15	37	x	x	x	x	0	0	0	0
	108 Nieuwstraat	20	83	35	39	56	415%	175%	195%	280%	-63	-15	-19	-36
	109 Gierstraat	44	56	90	18	45	127%	205%	41%	102%	-12	-46	26	-1
	110 Gierstraat	18	46	14	14	26	256%	78%	78%	144%	-28	4	4	-8
	111 Gedempte oude gracht	34	91	54	15	50	268%	159%	44%	147%	-57	-20	19	-16
	112 Grote Houtstraat	40	93	86	12	74	233%	215%	30%	185%	-53	-46	28	-34
	113 Gedempte oude gracht	58	102	56	82	76	176%		1,413793		-44	2	-24	-18
	114 Klein Heiligland	0	6	12	0	4	x	x	-	x	0	0	0	0
	115 Klein Heiligland	0	5	3	4	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	116 Klein Heiligland	0	7	8	0	7	x	x	-	x	0	0	0	0
	117 Klein Heiligland	0	4	11	3	7	x	x	x	x	0	0	0	0
	118 Cornelissteeg	0	9	17	3	3	x	x	x	x	0	0	0	0
	119 Cornelissteeg	0	7	3	7	13	x	x	x	x	0	0	0	0
	120 't Zakje	0	3	11	9	8	x	x	x	x	0	0	0	0
	121 Klein Heiligland	0	8	17	2	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	122 Klein Heiligland	0	7	6	3	2	x	x	x	x	0	0	0	0
	123 Klein Heiligland	60	13	100	54	42	22%	167%	90%	70%	47	-40	6	18
	124 Groot Heiligland	6	10	6	6	39	167%	100%	100%	650%	-4	0	0	-33
	125 Nieuw Heiligland	0	18	15	19	16	x	x	x	x	0	0	0	0
	126 Groot Heiligland	0	3	11	9	32	x	x	x	x	0	0	0	0
	127 Ravelingsteeg	9	28	19	30	14	311%	211%	333%	156%	-19	-10	-21	-5
	128 Groot Heiligland	0	12	4	37	5	x	x	x	x	0	0	0	0
	129 Omvalspoort	0	2	7	0	1	x	x	-	x	0	0	0	0
	130 Groot Heiligland	0	17	6	8	5	x	x	x	x	0	0	0	0
	131 Friesepoort	0	22	17	13	9	x	x	x	x	0	0	0	0
	132 Groot Heiligland	0	8	5	6	5	x	x	x	x	0	0	0	0
	133 Gedempte oude gracht	48	42	46	51	35	88%	96%	106%	73%	6	2	-3	13
	134 Gedempte oude gracht	28	49	46	67	29	175%	164%	239%	104%	-21	-18	-39	-1
	135 Kleine Houtstraat	0	9	26	22	28	x	x	x	x	0	0	0	0
	136 Gortestraat	8	22	22	9	6	275%	275%	113%	75%	-14	-14	-1	2
	137 Gortestraat	0	5	6	18	8	x	x	x	x	0	0	0	0
	138 Zonnesteeg	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
	139 Zonnesteeg	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
	140 Zonnesteeg	0	0	0	0	4	-	-	-	x	0	0	0	0
	141 Gasthuispoort	0	0	2	0	0	-	x	-	-	0	0	0	0
	142 Gasthuispoort	0	1	0	0	2	x	-	-	x	0	0	0	0
	143 Kleine Houtstraat	0	28	9	17	34	x	x	x	x	0	0	0	0
	144 Kleine Houtstraat	0	23	13	4	9	x	x	x	x	0	0	0	0
	145 Kleine Houtstraat	0	9	7	20	16	x	x	x	x	0	0	0	0
	146 Kleine Houtstraat	0	5	3	1	13	x	x	x	x	0	0	0	0
	147 Korte Hofstraat	0	3	6	0	4	x	x	-	x	0	0	0	0
	148 Patiëntiestraat	0	4	16	13	14	x	x	x	x	0	0	0	0
	149 Korte Hofstraat	0	1	10	7	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	150 Lange Hofstraat	0	6	6	4	0	x	x	x	-	0	0	0	0

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM
Secties

SECTIES			BEZETTING				PARKEERDRUK				VRIJE PLAATSEN			
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di
			9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u
Vervolg	151 Lange Hofstraat	0	2	2	7	3	x	x	x	x	0	0	0	0
	152 De Witstraat	0	17	13	1	2	x	x	x	x	0	0	0	0
	153 Rozemarijnsteeg	18	26	23	8	21	144%	128%	44%	117%	-8	-5	10	-3
	154 De Haasstraat	0	3	12	3	8	x	x	x	x	0	0	0	0
	155 De Witstraat	0	17	16	0	4	x	x	-	x	0	0	0	0
	156 De Haasstraat	16	19	10	11	11	119%	63%	69%	69%	-3	6	5	5
	158 De Witstraat	40	65	45	12	21	163%	113%	30%	53%	-25	-5	28	19
	158,1 De Witstraat	36	33	16	21	35	92%	44%	58%	97%	3	20	15	1
	159 Groendaalsteeg	0	4	2	2	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	160 Essenstraat	0	7	9	11	10	x	x	x	x	0	0	0	0
	161 Burretstraat	1	10	14	11	9	1000%	1400%	1100%	900%	-9	-13	-10	-8
	162 Turfmarkt	40	20	7	34	23	50%	18%	85%	58%	20	33	6	17
	163 Turfmarkt	4	11	8	14	14	275%	200%	350%	350%	-7	-4	-10	-10
	164 Gedempte oude gracht	0	7	4	13	7	x	x	x	x	0	0	0	0
	165 Essenstraat	6	9	4	11	7	150%	67%	183%	117%	-3	2	-5	-1
	166 Krullebolspoort	0	0	16	0	0	-	x	-	-	0	0	0	0
	167 Essenstraat	0	10	24	14	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	169 Gedempte oude gracht	0	5	2	2	6	x	x	x	x	0	0	0	0
	170 Gedempte oude gracht	0	15	14	0	9	x	x	-	x	0	0	0	0
	171 Spaarne	30	25	6	20	11	83%	20%	67%	37%	5	24	10	19
	172 Spaarne	0	28	6	22	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	173 Spaarne	10	27	2	10	11	270%	20%	100%	110%	-17	8	0	-1
	174 Spaarne	10	27	6	13	8	270%	60%	130%	80%	-17	4	-3	2
	175 Korte Veerstraat	0	15	36	12	21	x	x	x	x	0	0	0	0
	176 Lange Veerstraat	0	18	33	5	21	x	x	x	x	0	0	0	0
	177 Kleine Houtstraat	0	7	9	1	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	178 Turfsteeg	0	33	23	51	22	x	x	x	x	0	0	0	0
	179 Kleine Houtstraat	0	9	9	4	10	x	x	x	x	0	0	0	0
	180 Helmbrekersteeg	0	32	3	10	13	x	x	x	x	0	0	0	0
	181 Kleine Houtstraat	0	10	13	12	14	x	x	x	x	0	0	0	0
	182 Gravinnensteeg	0	37	22	18	15	x	x	x	x	0	0	0	0
	183 Justine de Gouwerhof	30	24	25	0	22	80%	83%	-	73%	6	5	0	8
	184 Kleine Houtstraat	0	17	14	12	15	x	x	x	x	0	0	0	0
	185 Schagchelstraat	0	64	14	45	27	x	x	x	x	0	0	0	0
	186 Anegang	0	54	48	16	18	x	x	x	x	0	0	0	0
	187 Anegang	0	12	11	4	2	x	x	x	x	0	0	0	0
	188 Frankestraat	0	35	34	25	12	x	x	x	x	0	0	0	0
	189 Frankestraat	0	9	10	4	13	x	x	x	x	0	0	0	0
	190 Peuzelaarsteeg	0	67	29	5	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	191 Grote Houtstraat	0	1	10	0	3	x	x	-	x	0	0	0	0
	192 Grote Houtstraat	0	7	7	0	0	x	x	-	-	0	0	0	0
	193 Anegang	30	26	39	29	38	87%	130%	97%	127%	4	-9	1	-8
	194 Grote Houtstraat	0	24	45	1	8	x	x	x	x	0	0	0	0
	195 Grote Houtstraat	0	21	26	6	8	x	x	x	x	0	0	0	0
	196 Spekstraat	0	7	35	15	9	x	x	x	x	0	0	0	0
	197 Warmoesstraat	0	109	80	60	37	x	x	x	x	0	0	0	0
	198 Oude Groenmarkt	0	34	42	18	38	x	x	x	x	0	0	0	0
	199 Lange Veerstraat	0	0	19	7	15	-	x	x	x	0	0	0	0
	200 Lange Veerstraat	0	5	23	11	18	x	x	x	x	0	0	0	0

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM
Secties

SECTIES			BEZETTING				PARKEERDRUK				VRIJE PLAATSEN				
	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di
				9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u
Vervolg	201	Berkenrodesteeg	0	46	40	4	11	x	x	x	x	0	0	0	0
	202	Spaarne	0	10	15	5	9	x	x	x	x	0	0	0	0
	203	Spaarne	0	9	11	0	1	x	x	-	x	0	0	0	0
	204	Damstraat	0	0	37	3	0	-	x	x	-	0	0	0	0
	205	Damstraat	76	64	81	39	96	84%	107%	51%	126%	12	-5	37	-20
	206	Spaarne	40	17	34	19	28	43%	85%	48%	70%	23	6	21	12
	208	Spaarne	8	5	14	11	8	63%	175%	138%	100%	3	-6	-3	0
	209	Donkere Spaarne	21	45	10	19	22	214%	48%	90%	105%	-24	11	2	-1
	210	Donkere Spaarne	8	7	4	8	7	88%	50%	100%	88%	1	4	0	1
	211	Koudenhorn	0	4	3	8	3	x	x	x	x	0	0	0	0
	211a	Koudenhorn	0	8	11	7	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	212	Valkestraat	7	18	26	13	14	257%	371%	186%	200%	-11	-19	-6	-7
	213	Bakenesserstraat	6	15	22	3	0	250%	367%	50%	0%	-9	-16	3	6
	214	Bakenesserstraat	0	0	8	12	0	-	x	x	-	0	0	0	0
	215	Teylershofjestraat	0	0	10	6	0	-	x	x	-	0	0	0	0
	216	Bakenesserstraat	10	6	11	24	16	60%	110%	240%	160%	4	-1	-14	-6
	217	Bakenesserstraat	4	0	11	7	9	0%	275%	175%	225%	4	-7	-3	-5
	218	Bakenesserstraat	7	0	9	13	2	0%	129%	186%	29%	7	-2	-6	5
	219	Bakenesserstraat	3	0	10	3	0	0%	333%	100%	0%	3	-7	0	3
	220	Vroonhof	0	0	0	14	0	-	-	x	-	0	0	0	0
	221	Vroonhof	4	0	14	8	2	0%	350%	200%	50%	4	-10	-4	2
	222	Vroonhof	16	14	0	17	6	88%	0%	106%	38%	2	16	-1	10
	223	Vroonhof	0	2	5	5	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	224	Bakenesserstraat	6	5	5	25	8	83%	83%	417%	133%	1	1	-19	-2
	225	Vrouwestraat	0	3	4	7	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	226	Vrouwestraat	0	7	6	8	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	227	Bakenessergracht	4	8	8	6	20	200%	200%	150%	500%	-4	-4	-2	-16
	228	Koudenhorn	14	29	3	15	18	207%	21%	107%	129%	-15	11	-1	-4
	228a	Koudenhorn	0	5	9	4	3	x	x	x	x	0	0	0	0
	229	Koudenhorn	4	0	9	2	25	0%	225%	50%	625%	4	-5	2	-21
	229a	Koudenhorn	0	17	0	2	0	x	-	x	-	0	0	0	0
	230	Kokstraat	0	0	0	10	9	-	-	x	x	0	0	0	0
	231	't Krom	0	11	4	3	20	x	x	x	x	0	0	0	0
	232	't Krom	0	9	12	3	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	233	't Krom	10	8	10	4	5	80%	100%	40%	50%	2	0	6	5
	234	Bakenessergracht	0	23	11	15	13	x	x	x	x	0	0	0	0
	235	Bakenessergracht	10	32	20	10	11	320%	200%	100%	110%	-22	-10	0	-1
	236	Kokstraat	0	17	24	8	6	x	x	x	x	0	0	0	0
	237	Koudehorn	8	3	2	15	10	38%	25%	188%	125%	5	6	-7	-2
	237a	Koudehorn	0	8	8	0	10	x	x	-	x	0	0	0	0
	238	Koudehorn	24	0	0	2	32	0%	0%	8%	133%	24	24	22	-8
	240	Zakstraat	0	3	4	0	0	x	x	-	-	0	0	0	0
	241	Bloemertstraat	10	26	23	17	29	260%	230%	170%	290%	-16	-13	-7	-19
	242	Bakenessergracht	16	5	8	23	16	31%	50%	144%	100%	11	8	-7	0
	243	Zakstraat	10	6	2	17	15	60%	20%	170%	150%	4	8	-7	-5
	244	Korte Jansstraat	0	14	19	3	13	x	x	x	x	0	0	0	0
	245	Korte Jansstraat	0	0	1	11	3	-	x	x	x	0	0	0	0
	246	Bakenessergracht	14	10	14	28	8	71%	100%	200%	57%	4	0	-14	6
	247	Bakenessergracht	0	6	7	6	5	x	x	x	x	0	0	0	0
	248	Bakenessergracht	18	22	30	20	28	122%	167%	111%	156%	-4	-12	-2	-10
	249	Korte Begijnestraat	0	18	24	0	6	x	x	-	x	0	0	0	0
	250	Bakenessergracht	10	12	15	9	11	120%	150%	90%	110%	-2	-5	1	-1

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Secties

SECTIES			BEZETTING				PARKEERDRUK				VRIJE PLAATSEN				
	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di
				9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u
Vervolg	251	Bakenessergracht	0	10	15	4	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	252	Nauwe Appelaarsteeg	0	9	11	14	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	253	Nauwe Appelaarsteeg	0	13	14	5	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	254	Wijde Appelaarsteeg	0	22	14	5	8	x	x	x	x	0	0	0	0
	255	Lange Begijnestraat	0	0	6	9	3	-	x	x	x	0	0	0	0
	255a	Lange Begijnestraat	0	0	6	9	0	-	x	x	-	0	0	0	0
	256	Klokhuisplein	42	2	52	34	68	5%	124%	81%	162%	40	-10	8	-26
	257	Riviervismarkt	60	76	84	45	78	127%	140%	75%	130%	-16	-24	15	-18
	258	Jansstraat	0	6	6	8	16	x	x	x	x	0	0	0	0
	259	Jansstraat	0	13	17	9	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	260	Lombardsteeg	0	5	7	14	6	x	x	x	x	0	0	0	0
	261	Lange Begijnestraat	50	50	86	32	62	100%	172%	64%	124%	0	-36	18	-12
	262	Korte Begijnestraat	0	9	8	5	14	x	x	x	x	0	0	0	0
	263	Lange Begijnestraat	0	0	14	7	5	-	x	x	x	0	0	0	0
	264	Begijnhof	0	1	4	18	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	265	Begijnhof	0	2	7	8	5	x	x	x	x	0	0	0	0
	266	Groene Buurt	0	0	2	10	4	-	x	x	x	0	0	0	0
	267	Begijnhof	0	3	3	6	2	x	x	x	x	0	0	0	0
	268	Kalversteeg	0	0	2	15	2	-	x	x	x	0	0	0	0
	269	Goudsmitleintje	0	0	10	0	1	-	x	-	x	0	0	0	0
	270	Goudsmitleintje	0	0	1	9	1	-	x	x	x	0	0	0	0
	271	Begijnhof	0	1	3	15	2	x	x	x	x	0	0	0	0
	272	Begijnhof	0	0	1	3	3	-	x	x	x	0	0	0	0
	273	Begijnhof	0	2	3	13	1	x	x	x	x	0	0	0	0
	274	Begijnesteeg	0	3	2	15	1	x	x	x	x	0	0	0	0
	275	Jansstraat	0	0	3	15	2	-	x	x	x	0	0	0	0
	276	Jansstraat	0	0	0	6	0	-	-	x	-	0	0	0	0
	277	Jansstraat	0	1	5	6	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	278	Jansstraat	0	4	0	5	0	x	-	x	-	0	0	0	0
	279	Donkere Begijnhof	0	0	8	7	7	-	x	x	x	0	0	0	0
280	Jansstraat	26	9	11	22	31	35%	42%	85%	119%	17	15	4	-5	
281	Jansstraat	0	7	6	9	11	x	x	x	x	0	0	0	0	
283	Nieuwe Gracht	20	20	42	18	40	100%	210%	90%	200%	0	-22	2	-20	
284	Kruisstraat	32	58	98	20	35	181%	306%	63%	109%	-26	-66	12	-3	
285	Ridderstraat	0	5	4	19	43	x	x	x	x	0	0	0	0	
286	Ridderstraat	25	36	27	26	42	144%	108%	104%	168%	-11	-2	-1	-17	
287	Korte Wijngaardstraat	0	3	4	4	4	x	x	x	x	0	0	0	0	
288	Korte Wijngaardstraat	0	11	9	4	7	x	x	x	x	0	0	0	0	
289	Pieterstraat	24	7	5	23	6	29%	21%	96%	25%	17	19	1	18	
290	Schapenplein	30	9	0	22	36	30%	0%	73%	120%	21	30	8	-6	
291	Ceciliasteeg	0	13	15	20	7	x	x	x	x	0	0	0	0	
292	Ceciliasteeg	0	15	15	18	0	x	x	x	-	0	0	0	0	
293	Lange Wijngaardstraat	0	0	11	3	1	-	x	x	x	0	0	0	0	
294	Pieterstraat	7	9	11	24	16	129%	157%	343%	229%	-2	-4	-17	-9	
295	Pieterstraat	4	4	0	8	9	100%	0%	200%	225%	0	4	-4	-5	
296	Nieuwe Kruisstraat	0	18	18	10	21	x	x	x	x	0	0	0	0	
297	Nieuwe Kruisstraat	2	5	7	10	23	250%	350%	500%	1150%	-3	-5	-8	-21	
298	Kruisstraat	0	1	3	4	18	x	x	x	x	0	0	0	0	
299	Nassaustraat	26	47	74	56	52	181%	285%	215%	200%	-21	-48	-30	-26	
300	Lange Margarethastraat	0	10	2	5	4	x	x	x	x	0	0	0	0	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Secities

SECTIES				BEZETTING				PARKEERDRUK				VRIJE PLAATSEN			
Vervolg	Secitie	Straatnaam	Capaciteit	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di
				9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u
	301	Lange Margarethastraat	0	15	18	12	20	x	x	x	x	0	0	0	0
	303	Krocht	30	24	30	22	22	80%	100%	73%	73%	6	0	8	8
	304	Krocht	96	43	139	30	34	45%	145%	31%	35%	53	-43	66	62
	305	Kruisstraat	54	45	87	35	36	83%	161%	65%	67%	9	-33	19	18
	306	Smedestraat	18	8	18	23	23	44%	100%	128%	128%	10	0	-5	-5
	307	Lange Wijngaardstraat	0	20	2	27	11	x	x	x	x	0	0	0	0
	308	Smedestraat	0	4	7	22	10	x	x	x	x	0	0	0	0
	309	Morinnesteeg	0	3	0	2	25	x	-	x	x	0	0	0	0
	310	Smedestraat	0	18	13	2	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	311	Noorder Schoolsteeg	0	27	33	18	1	x	x	x	x	0	0	0	0
	312	Wijngaardtuin	0	2	4	12	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	313	Noorder Schoolsteeg	0	5	7	8	1	x	x	x	x	0	0	0	0
	314	Zuider Schoolsteeg	0	10	14	16	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	315	Smedestraat	0	0	0	9	13	-	-	x	x	0	0	0	0
	315a	Bew. Fietsenstalling Smedestraat	756	132	308	127	56	17%	41%	17%	7%	624	448	629	700
	316	Grote Markt	24	23	31	51	43	96%	129%	213%	179%	1	-7	-27	-19
	316a	Grote Markt	34	80	75	27	88	235%	221%	79%	259%	-46	-41	7	-54
	317	Barteljorisstraat	0	67	57	21	9	x	x	x	x	0	0	0	0
	318	Schoutensteeg	0	56	61	8	19	x	x	x	x	0	0	0	0
	319	Barteljorisstraat	0	4	8	8	6	x	x	x	x	0	0	0	0
	320	Grote Markt	10	24	22	13	12	240%	220%	130%	120%	-14	-12	-3	-2
	321	Grote Markt	0	27	67	30	2	x	x	x	x	0	0	0	0
	322	Grote Markt	0	28	48	25	2	x	x	x	x	0	0	0	0
	323	Jacobijnestraat	0	49	28	0	21	x	x	-	x	0	0	0	0
	324	Koningstraat	44	36	65	57	45	82%	148%	130%	102%	8	-21	-13	-1
	325	Koningstraat	0	58	43	15	47	x	x	x	x	0	0	0	0
	326	Koningstraat	0	28	30	20	17	x	x	x	x	0	0	0	0
	327	Gedempte oude gracht	72	104	159	58	122	144%	221%	81%	169%	-32	-87	14	-50
	328	Stoofsteeg	0	7	20	4	9	x	x	x	x	0	0	0	0
	329	Gedempte oude gracht	112	94	138	71	118	84%	123%	63%	105%	18	-26	41	-6
	330	Gedempte oude gracht	38	25	40	25	29	66%	105%	66%	76%	13	-2	13	9
	331	Jacobijnestraat	0	1	13	7	1	x	x	x	x	0	0	0	0
	332	Jacobijnestraat	0	4	7	0	9	x	x	-	x	0	0	0	0
	333	Jacobijnestraat	0	10	29	3	16	x	x	x	x	0	0	0	0
	333a	Bew. Fietsenstalling Jacobijnestraat	638	0	18	0	38	-	3%	0%	6%	0	620	638	600
	334	Prinsenhof	0	2	23	3	6	x	x	x	x	0	0	0	0
	335	Zijlstraat	0	8	57	6	14	x	x	x	x	0	0	0	0
	336	Zijlstraat	16	15	27	10	13	94%	169%	63%	81%	1	-11	6	3
	337	Kromme Elleboogsteeg	0	21	19	5	6	x	x	x	x	0	0	0	0
	338	Zijlstraat	40	19	45	12	37	48%	113%	30%	93%	21	-5	28	3
	339	Nieuwe Groenmarkt	123	60	103	21	75	49%	84%	17%	61%	63	20	102	48
	340	Nieuwe Groenmarkt	105	45	43	68	53	43%	41%	65%	50%	60	62	37	52
	341	Zijlstraat	0	0	18	3	3	-	x	x	x	0	0	0	0
	342	Nobelstraat	0	20	20	0	15	x	x	-	x	0	0	0	0
	343	Zijlstraat	0	5	5	9	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	344	Zijlstraat	0	2	0	3	0	x	-	x	-	0	0	0	0
	345	Zoetestraat	0	19	31	26	19	x	x	x	x	0	0	0	0
	346	Zoetestraat	0	17	16	20	22	x	x	x	x	0	0	0	0
	347	Slagerspoort	0	6	7	2	7	x	x	x	x	0	0	0	0
	348	Nassaulaan	86	48	83	43	54	56%	97%	50%	63%	38	3	43	32
	349	Ursulastraat	0	4	7	0	5	x	x	-	x	0	0	0	0

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM
Secties

SECTIES			BEZETTING				PARKEERDRUK				VRIJE PLAATSEN			
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di
			9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u
Vervolg	351 Nassaulaan	6	13	15	2	11	217%	250%	33%	183%	-7	-9	4	-5
	352 Korte Margarethastraat	0	9	8	2	8	x	x	x	x	0	0	0	0
	354 Nassaustraat	6	26	28	5	0	433%	467%	83%	0%	-20	-22	1	6
	355 Nassauplein	8	12	11	0	20	150%	138%	0%	250%	-4	-3	8	-12
	356 Nieuwe Gracht	10	24	27	6	20	240%	270%	60%	200%	-14	-17	4	-10
	357 Nieuwe Gracht	12	4	5	12	12	33%	42%	100%	100%	8	7	0	0
	358 Kinderhuisvest	0	0	0	2	0	-	-	x	-	0	0	0	0
	359 Kinderhuisvest	0	1	1	0	6	x	x	-	x	0	0	0	0
	360 Magdalenstraat	0	6	14	4	7	x	x	x	x	0	0	0	0
	361 Kraaienhorst	0	2	1	1	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	362 Kraaienhorst	0	18	16	1	22	x	x	x	x	0	0	0	0
	363 Magdalenahof	0	0	0	2	0	-	-	x	-	0	0	0	0
	364 Magdalenahof	0	0	0	1	1	-	-	x	x	0	0	0	0
	365 Magdalenahof	0	0	0	2	0	-	-	x	-	0	0	0	0
	366 Magdalenahof	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
	367 Magdalenstraat	0	2	3	2	1	x	x	x	x	0	0	0	0
	368 Witte Herenstraat	0	37	33	22	38	x	x	x	x	0	0	0	0
	369 Zijlstraat	0	1	6	1	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	370 Vogelkoopsteeg	0	10	11	6	12	x	x	x	x	0	0	0	0
	371 Nassaulaan	0	8	10	0	0	x	x	-	-	0	0	0	0
	373 Zijlstraat	8	17	16	13	17	213%	200%	163%	213%	-9	-8	-5	-9
	374 Gedempte oude gracht	24	13	31	18	41	54%	129%	75%	171%	11	-7	6	-17
	375 Gedempte oude gracht	24	9	16	15	20	38%	67%	63%	83%	15	8	9	4
	376 Raaks	69	43	20	26	78	62%	29%	38%	113%	26	49	43	-9
	377 Raaks	138	91	70	79	113	66%	51%	57%	82%	47	68	59	25
	378 Korte Zijlstraat	0	1	0	3	2	x	-	x	x	0	0	0	0
	379 Zijlstraat	16	21	29	11	23	131%	181%	69%	144%	-5	-13	5	-7
	381 Zijlstraat	20	48	56	11	53	240%	280%	55%	265%	-28	-36	9	-33
	382 Kinderhuisvest	0	0	26	3	19	-	x	x	x	0	0	0	0
	383 Zijlvest	0	3	9	4	10	x	x	x	x	0	0	0	0
	384 Raaks	86	38	50	51	170	44%	58%	59%	198%	48	36	35	-84
	385 Bakkumstraat	0	4	2	1	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	386 Raaks	46	51	62	49	61	111%	135%	107%	133%	-5	-16	-3	-15
	388 Zijlvest	52	28	57	41	74	54%	110%	79%	142%	24	-5	11	-22
	389 Jacobstraat	40	34	46	37	52	85%	115%	93%	130%	6	-6	3	-12
	390 Achterlangs	38	30	43	26	47	79%	113%	68%	124%	8	-5	12	-9
	391 Drossestraat	50	20	48	28	31	40%	96%	56%	62%	30	2	22	19
	391a Drossestraat	8	4	9	11	10	50%	113%	138%	125%	4	-1	-3	-2
	392 Drossestraat	86	29	83	46	87	34%	97%	53%	101%	57	3	40	-1
	393 Achterlangs	34	28	32	28	35	82%	94%	82%	103%	6	2	6	-1
	394 Zuiderstraat	0	4	2	5	1	x	x	x	x	0	0	0	0
	395 Zuiderstraat	0	2	6	3	1	x	x	x	x	0	0	0	0
	397 Zuiderstraat	0	0	3	3	0	-	x	x	-	0	0	0	0
	397a Hortusplein	20	32	59	12	41	160%	295%	60%	205%	-12	-39	8	-21
	398 Zuiderstraat		0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
	399 Oude Zijlvest	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
	400 Oude Zijlvest	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Secties

SECTIES			BEZETTING				PARKEERDRUK				VRIJE PLAATSEN				
	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di	Za		Zo	Di
				9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u	9-11u	14-16u	6-8u	14-16u
Vervolg	401	Vestestraat	0	11	21	2	20	x	x	x	x	0	0	0	0
	401a	Vestestraat	0	0	0	2	0	-	-	x	-	0	0	0	0
	403	Vestestraat	0	0	0	1	0	-	-	x	-	0	0	0	0
	404	Gedempte Voldersgracht	0	4	4	3	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	405	Gedempte Voldersgracht	0	2	7	0	10	x	x	-	x	0	0	0	0
	406	Boereplein	0	0	9	3	11	-	x	x	x	0	0	0	0
	408	Boereplein	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
	409	Oude Zijlvest	0	5	4	0	12	x	x	-	x	0	0	0	0
	410	Keizerstraat	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0
	411	Keizerstraat	0	7	2	0	0	x	x	-	-	0	0	0	0
	412	Gedempte Voldersgracht	20	30	23	41	33	150%	115%	205%	165%	-10	-3	-21	-13
	413	Gedempte Voldersgracht	0	11	12	2	5	x	x	x	x	0	0	0	0
	414	Gedempte Voldersgracht	0	0	0	2	5	-	-	x	x	0	0	0	0
	415	Gedempte Voldersgracht	0	0	0	1	3	-	-	x	x	0	0	0	0
	415a	Gedempte Voldersgracht	0	0	0	2	7	-	-	x	x	0	0	0	0
	415b	Doelenplein	24	1	2	16	14	4%	8%	67%	58%	23	22	8	10
	416	Gedempte Voldersgracht	20	16	14	17	17	80%	70%	85%	85%	4	6	3	3
	416a	Doelenplein	36	10	0	0	21	28%	0%	-	58%	26	36	0	15
	417	Barrevoetestraat	0	3	1	0	1	x	x	-	x	0	0	0	0
	418	Barrevoetestraat	0	16	13	1	7	x	x	x	x	0	0	0	0
	419	Barrevoetestraat	0	10	4	2	6	x	x	x	x	0	0	0	0
	420	Gasthuisstraat	0	19	34	21	31	x	x	x	x	0	0	0	0
	420a	Gasthuisstraat	168	45	86	79	105	27%	51%	47%	63%	123	82	89	63
	421	Gasthuisstraat	0	3	1	0	4	x	x	-	x	0	0	0	0
	423	Botermarkt	86	163	141	97	113	190%	164%	113%	131%	-77	-55	-11	-27
	423a	Bew. Fietsenstalling Botermarkt	204	121	47	0	108	59%	23%	-	53%	83	157	0	96
	424	Korte Bogaardstraat	0	14	16	2	4	x	x	x	x	0	0	0	0
	425	Lange Bogaardstraat	0	22	14	21	6	x	x	x	x	0	0	0	0
	426	Lange Bogaardstraat	0	22	4	26	26	x	x	x	x	0	0	0	0
	427	Lange Bogaardstraat	0	6	19	5	0	x	x	x	-	0	0	0	0
	428	Breestraat	0	18	16	18	10	x	x	x	x	0	0	0	0
	430	Tuchthuisstraat	0	16	8	7	9	x	x	x	x	0	0	0	0
	431	Lange Bogaardstraat	4	11	12	2	4	275%	300%	50%	100%	-7	-8	2	0
	433	Drapenierstraat	0	7	8	11	8	x	x	x	x	0	0	0	0
	434	Vlamingstraat	3	5	4	9	8	167%	133%	300%	267%	-2	-1	-6	-5
	435	Wester Bogaardstraat	0	12	13	18	3	x	x	x	x	0	0	0	0
	436	Vlamingstraat	0	25	23	29	29	x	x	x	x	0	0	0	0
	437	Drapenierstraat	0	13	14	7	12	x	x	x	x	0	0	0	0
	438	Gedempte Voldersgracht	40	43	32	40	30	108%	80%	100%	75%	-3	8	0	10
	439	Gedempte Raamgracht	4	20	11	9	5	500%	275%	225%	125%	-16	-7	-5	-1
	441	Sophiaplein	28	56	38	42	48	200%	136%	150%	171%	-28	-10	-14	-20
	442	Oude Zijlvest	2	5	1	2	8	250%	50%	100%	400%	-3	1	0	-6
	443	Sophiastraat	7	5	12	13	11	71%	171%	186%	157%	2	-5	-6	-4
	447	Wilhelminastraat	44	13	17	14	20	30%	39%	32%	45%	31	27	30	24
	448	Prins Hendrikstraat	0	0	0	0	6	-	-	-	x	0	0	0	0
	449	Oranjekade	0	1	3	2	2	x	x	x	x	0	0	0	0
		Totaal	6597	7680	8978	6062	7267	129%	136%	99%	110%				

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 09:00 UUR TOT 11:00 UUR

Onderzoeksgebied

Centrum Haarlem

Meting

Meetperiode: 21, 22 en 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal geparkeerde voertuigen per sectie.

In = In voorziening geplaatst

Fout = Fout in de voorziening geplaatst

Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst

%2019 = Parkeerdruk in 2019

%2017 = Parkeerdruk in 2017

Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
			Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
1	Lordensstraat	0	6	1	7	0			7	x	x	
2	Lorentzplein	0	7		7	0			7	x	x	
3	Lorentzplein	0			0	0				x	-	
4	Lorentzplein	0	16		16	0			16	x	x	
5	Lorentzplein	16	21		21	-5	9	1	11	131%	38%	
6	Lorentzplein	13	24		24	-11	7		17	185%	169%	
7	Houtplein	8	21		21	-13	8	9	4	263%	150%	
8	Wagenweg	12	43	3	3	49	12	1	36	408%	308%	
9	Houtplein	0			0	0				x	-	
10	Dreef	0	9		1	10			10	x	-	
11	Dreef	0		1	1	0			1	x	x	
12	Dreef	20	18		1	19	4		15	95%	180%	
13	Frederikspark	0	7		1	8			8	x	-	
14	Houtplein	54	44	4	48	6	28	9	11	89%	54%	
15	Houtplein	12	26		1	27	10	2	15	225%	225%	
16	Tempeliersstraat	0	75		8	83			83	x	x	
16a	Bew. Fietsenstalling Tempeliersstraat	199	15		15	184	15			8%	11%	
17	Wijde Geldelozeapad	1	6	2	4	12			12	1200%	2700%	
18	Tempeliersstraat	30	18		1	19	13	2	4	63%	103%	
19	Van Eedenstraat	0	11		11	0			11	x	x	
20	Van Eedenstraat	0	10	1	11	0			11	x	x	
21	Van Eedenstraat	0	2		2	0			2	x	x	
21a	Raamsingel	0	2		2	0			2	x	x	
22	Raamsingel	0	1		1	0			1	x	-	
23	Raamsingel	26	40		40	-14	26	5	9	154%	0%	
24	Raamsingel	16	46		1	47	12	2	33	294%	206%	
25	Houtplein	12	30		1	31	10	1	20	258%	183%	
26	Gasthuissingel	60	74		74	-14	36	12	26	123%	28%	
27	Gasthuissingel	0	18		18	0			18	x	x	
28	Gasthuissingel	0	20		20	0			20	x	x	
28a	Gasthuissingel	0	6		6	0			6	x	-	
29	Kampersingel	0	7		7	0			7	x	x	
30	Kampersingel	0	3		3	0			3	x	x	
31	Kampersingel	0	3		3	0			3	x	x	
32	Kampersingel	0	2		2	0			2	x	-	
33	Kampersingel	0	10		10	0			10	x	x	
34	Turfmarkt	0			0	0				x	-	
35	Kampervest	16	6		6	10			6	38%	200%	
36	Kampervest	0	9		9	0			9	x	-	
37	Kampervest	0	10		10	0			10	x	-	
38	Kampervest	0	12		12	0			12	x	x	
39	Gasthuisvest	79	23		23	56	12		11	29%	15%	
40	Gasthuisvest	0	4		4	0			4	x	x	
41	Gasthuisvest	20	22	1	23	-3	10	6	7	115%	110%	
42	Kleine Houtbrug	0	2		3	5			5	x	x	
43	Raamvest	32	8		8	24	4	3	1	25%	25%	
44	Raamvest	10	18	2	3	23	7		16	230%	x	
45	Raamvest	0	10	1	11	0			11	x	x	
46	Raamvest	0			0	0				x	x	
47	Raamvest	114	4		4	110	3	1		4%	1%	
47a	Raamvest	60	1		1	59	1			2%	7%	
48	Wilhelminastraat	28	2		2	26	2			7%	x	
49	Wilsonplein	54	12		1	13	6	3	4	24%	21%	
50	Wilsonplein	22	16		1	17	15	1	1	77%	23%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 09:00 UUR TOT 11:00 UUR

			Bezetting Type				Bezetting Detail			Bezetting				
	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	Vrij	In	Fout	Buiten	%2019	%2017	Opmerkingen
Vervolg	51	Wilsonplein	4	5	1		6	-2	2	2	2	150%	125%	
	52	Gedempte Raamgracht	22	37		5	42	-20	15	5	22	191%	127%	
	53	Gedempte Raamgracht	0	1		1	2	0			2	x	x	
	54	Wilsonplein	10	14			14	-4	6	1	7	140%	90%	
	55	Nieuwe Raamstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	56	Nieuwe Raamstraat	0				0	0				x	x	
	57	Oude Raamstraat	0	8			8	0			8	x	x	
	58	Oude Raamstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	59	Popelingstraat	0	18	2	1	21	0			21	x	x	
	60	Korte Annastraat	0	1			1	0			1	x	x	
	61	Korte Annastraat	0	2	1		3	0			3	x	x	
	62	Nieuwe Kerksplein	14	17	1	1	19	-5	11	3	5	136%	164%	
	63	Korte Houtstraat	0	3	1		4	0			4	x	x	
	64	Grote Houtstraat	154	50			50	104	40	10		32%	45%	
	65	Grote Houtstraat	36	26			26	10	10	16		72%	47%	
	66	Grote Houtstraat	36	54		2	56	-20	36	15	5	156%	106%	
	67	Doelstraat	44	90	1		91	-47	41	6	44	207%	186%	
	68	Lange Annastraat	0	3			3	0			3	x	x	
	69	Nieuwe Kerksplein	0	2			2	0			2	x	x	
	70	Kerkstraat	0	20		3	23	0			23	x	x	
	71	Nieuwe Kerksplein	0	4			4	0			4	x	-	
	72	Nieuwe Kerksplein	0	8		7	15	0			15	x	x	
	73	Nieuwe Kerksplein	20	31			31	-11	20	5	6	155%	135%	
	74	Nieuwe Kerksplein	0	1			1	0			1	x	x	
	75	Doelstraat	0	8		1	9	0			9	x	x	
	76	Doelstraat	5	3			3	2	2		1	60%	x	
77	Korte Lakenstraat	0	9			9	0			9	x	x		
78	Doelstraat	0	6	1		7	0			7	x	x		
79	Gedempte Raamgracht	14	14		2	16	-2	3		13	114%	121%		
82	Korte Doelstraat	0	7			7	0			7	x	x		
83	Sophiastraat	6	24	2	2	28	-22	3		25	467%	x		
84	Alexanderstraat	4	18	1	2	21	-17	4		17	525%	225%		
85	Wilhelminastraat	30	7			7	23	6	1		23%	13%		
86	Alexanderstraat	4	12			12	-8	4	2	6	300%	100%		
87	Oranjekade	0				0	0				x	x		
88	Oranjekade	2	5			5	-3			5	250%	100%		
89	Mauritsstraat	0	3			3	0			3	x	-		
90	Wilhelminastraat	30	28			28	2	4		24	93%	63%		
91	Sophiastraat	16	44			44	-28	9	8	27	275%	288%		
92	Korte Wolstraat	0	5		1	6	0			6	x	x		
93	Gedempte Raamgracht	31	61	1		62	-31	24	8	30	200%	152%		
96	Wolstraat	23	22			22	1	9	2	11	96%	52%		
97	Lange Lakenstraat	7	7			7	0			7	100%	x		
98	Wolstraat	0	7			7	0			7	x	x		
99	Lange Raamstraat	10	15			15	-5	4		11	150%	290%		
100	Lange Annastraat	0	5		1	6	0			6	x	x		

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 09:00 UUR TOT 11:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	101	Lange Annastraat	0	4	1	2	7	0		7	x	x	
	102	Breestraat	14	31		1	32	-18	13	8	11	229%	125%
	103	Gierstraat	0	43	1	1	45	0		45	x	x	
	104	Korte Gierstraat	0	17			17	0		17	x	x	
	105	Gierstraat	0	30		2	32	0		32	x	x	
	106	Grote Houtstraat	0	16		1	17	0		17	x	x	
	107	Grote Houtstraat	0	17		2	19	0		19	x	x	
	108	Nieuwstraat	20	83			83	-63	20		63	415%	310%
	109	Gierstraat	44	56			56	-12	40	16		127%	86%
	110	Gierstraat	18	43	1	2	46	-28	18	16	12	256%	139%
	111	Gedempte oude gracht	34	91			91	-57	28		63	268%	76%
	112	Grote Houtstraat	40	93			93	-53	36		57	233%	144%
	113	Gedempte oude gracht	58	99		3	102	-44	52		50	176%	86%
	114	Klein Heiligland	0	6			6	0		6	x	x	
	115	Klein Heiligland	0	5			5	0		5	x	x	
	116	Klein Heiligland	0	7			7	0		7	x	-	
	117	Klein Heiligland	0	4			4	0		4	x	x	
	118	Cornelissteeg	0	9			9	0		9	x	x	
	119	Cornelissteeg	0	7			7	0		7	x	x	
	120	't Zakje	0	3			3	0		3	x	x	
	121	Klein Heiligland	0	8			8	0		8	x	-	
	122	Klein Heiligland	0	7			7	0		7	x	x	
	123	Klein Heiligland	60	12		1	13	47	12		1	22%	118%
	124	Groot Heiligland	6	10			10	-4	6		4	167%	300%
	125	Nieuw Heiligland	0	18			18	0		18	x	x	
	126	Groot Heiligland	0	2		1	3	0		3	x	x	
	127	Ravelingsteeg	9	26		2	28	-19	7	1	20	311%	825%
	128	Groot Heiligland	0	12			12	0		12	x	x	
	129	Omvalspoort	0	2			2	0		2	x	x	
	130	Groot Heiligland	0	16		1	17	0		17	x	x	
	131	Friesepoort	0	21	1		22	0		22	x	x	
	132	Groot Heiligland	0	6		2	8	0		8	x	x	
	133	Gedempte oude gracht	48	42			42	6	39	3		88%	181%
	134	Gedempte oude gracht	28	49			49	-21	19	5	25	175%	254%
	135	Kleine Houtstraat	0	5		4	9	0		9	x	x	
	136	Gortestraat	8	19		3	22	-14	5	1	16	275%	238%
	137	Gortestraat	0	4		1	5	0		5	x	-	
	138	Zonnesteeg	0				0	0			x	x	
	139	Zonnesteeg	0				0	0			x	-	
	140	Zonnesteeg	0				0	0			x	x	
	141	Gasthuispoort	0				0	0			x	x	
	142	Gasthuispoort	0	1			1	0		1	x	x	
	143	Kleine Houtstraat	0	27		1	28	0		28	x	x	
	144	Kleine Houtstraat	0	22		1	23	0		23	x	-	
	145	Kleine Houtstraat	0	9			9	0		9	x	x	
	146	Kleine Houtstraat	0	5			5	0		5	x	x	
	147	Korte Hofstraat	0	3			3	0		3	x	x	
	148	Patiëntiestraat	0	4			4	0		4	x	x	
	149	Korte Hofstraat	0	1			1	0		1	x	x	
	150	Lange Hofstraat	0	6			6	0		6	x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 09:00 UUR TOT 11:00 UUR

	Sectie		Bezetting Type				Bezetting Detail			Bezetting				
		Straatnaam	Capaciteit	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	Vrij	In	Fout	Buiten	%2019	%2017	Opmerkingen
Vervolg	151	Lange Hofstraat	0	2			2	0			2	x	x	
	152	De Witstraat	0	17			17	0			17	x	x	
	153	Rozemarijnsteeg	18	24		2	26	-8	18		8	144%	117%	
	154	De Haasstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	155	De Witstraat	0	17			17	0			17	x	-	
	156	De Haasstraat	16	19			19	-3	12	2	5	119%	50%	
	158	De Witstraat	40	65			65	-25	40	2	23	163%	23%	
	158,1	De Witstraat	36	33			33	3	30		3	92%	67%	
	159	Groendaalsteeg	0	3		1	4	0			4	x	x	
	160	Essenstraat	0	6		1	7	0			7	x	x	
	161	Burretstraat	1	10			10	-9			10	1000%	x	
	162	Turfmarkt	40	17		3	20	20	17		3	50%	90%	
	163	Turfmarkt	4	9		2	11	-7	4		7	275%	425%	
	164	Gedempte oude gracht	0	7			7	0			7	x	x	
	165	Essenstraat	6	9			9	-3	6		3	150%	133%	
	166	Krullebolspoort	0				0	0				x	x	
	167	Essenstraat	0	10			10	0			10	x	-	
	169	Gedempte oude gracht	0	4		1	5	0			5	x	x	
	170	Gedempte oude gracht	0	15			15	0			15	x	x	
	171	Spaarne	30	25			25	5	10		15	83%	27%	
	172	Spaarne	0	28			28	0			28	x	x	
	173	Spaarne	10	23		4	27	-17	8		19	270%	0%	
	174	Spaarne	10	24		3	27	-17	4		23	270%	260%	
	175	Korte Veerstraat	0	14		1	15	0			15	x	x	
	176	Lange Veerstraat	0	17	1		18	0			18	x	x	
	177	Kleine Houtstraat	0	7			7	0			7	x	x	
	178	Turfsteeg	0	33			33	0			33	x	x	
	179	Kleine Houtstraat	0	9			9	0			9	x	x	
	180	Helmbrekersteeg	0	32			32	0			32	x	x	
	181	Kleine Houtstraat	0	10			10	0			10	x	x	
	182	Gravinnensteeg	0	37			37	0			37	x	x	
	183	Justine de Gouwerhof	30	24			24	6	9	3	12	80%	138%	
	184	Kleine Houtstraat	0	15	2		17	0			17	x	x	
	185	Schagchelstraat	0	64			64	0			64	x	x	
	186	Anegang	0	53		1	54	0			54	x	x	
	187	Anegang	0	12			12	0			12	x	x	
	188	Frankestraat	0	34		1	35	0			35	x	x	
	189	Frankestraat	0	8	1		9	0			9	x	x	
	190	Peuzelaarsteeg	0	67			67	0			67	x	x	
	191	Grote Houtstraat	0	1			1	0			1	x	x	
	192	Grote Houtstraat	0	7			7	0			7	x	-	
	193	Anegang	30	26			26	4	18	3	5	87%	123%	
	194	Grote Houtstraat	0	24			24	0			24	x	x	
	195	Grote Houtstraat	0	18	1	2	21	0			21	x	x	
	196	Spekstraat	0	6		1	7	0			7	x	x	
	197	Warmoesstraat	0	108		1	109	0			109	x	x	
	198	Oude Groenmarkt	0	33		1	34	0			34	x	x	
	199	Lange Veerstraat	0				0	0				x	x	
	200	Lange Veerstraat	0	4		1	5	0			5	x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 09:00 UUR TOT 11:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	201	Berkenrodesteeg	0	46			0			46	x	x	
	202	Spaarne	0	7		3	10	0		10	x	x	
	203	Spaarne	0	8		1	9	0		9	x	x	
	204	Damstraat	0				0				x	x	
	205	Damstraat	76	61		3	64	12	47	6	11	84%	82%
	206	Spaarne	40	16		1	17	23	13	3	1	43%	58%
	208	Spaarne	8	5			5	3	5			63%	425%
	209	Donkere Spaarne	21	17		28	45	-24	7	11	27	214%	81%
	210	Donkere Spaarne	8	6		1	7	1	6		1	88%	200%
	211	Koudenhorn	0	3		1	4	0			4	x	x
	211a	Koudenhorn	0	6	1	1	8	0			8	x	x
	212	Valkestraat	7	18			18	-11			18	257%	275%
	213	Bakenesserstraat	6	13		2	15	-9	1		14	250%	133%
	214	Bakenesserstraat	0				0	0				x	-
	215	Teylershofjestraat	0				0	0				x	x
	216	Bakenesserstraat	10	4		2	6	4	1	4	1	60%	120%
	217	Bakenesserstraat	4				0	4				0%	100%
	218	Bakenesserstraat	7				0	7				0%	-
	219	Bakenesserstraat	3				0	3				0%	x
	220	Vroonhof	0				0	0				x	x
	221	Vroonhof	4				0	4				0%	50%
	222	Vroonhof	16	13		1	14	2		13	1	88%	56%
	223	Vroonhof	0	2			2	0			2	x	-
	224	Bakenesserstraat	6	4		1	5	1		4	1	83%	133%
	225	Vrouwestraat	0	2		1	3	0			3	x	-
	226	Vrouwestraat	0	6		1	7	0			7	x	x
	227	Bakenessergracht	4	8			8	-4	2		6	200%	300%
	228	Koudenhorn	14	29			29	-15	8		21	207%	79%
	228a	Koudenhorn	0	5			5	0			5	x	-
	229	Koudenhorn	4				0	4				0%	600%
	229a	Koudenhorn	0	17			17	0			17	x	-
	230	Kokstraat	0				0	0				x	x
	231	't Krom	0	10		1	11	0			11	x	x
	232	't Krom	0	9			9	0			9	x	x
	233	't Krom	10	8			8	2	8			80%	140%
	234	Bakenessergracht	0	23			23	0			23	x	x
	235	Bakenessergracht	10	31		1	32	-22			32	320%	71%
	236	Kokstraat	0	17			17	0			17	x	x
	237	Koudehorn	8	3			3	5	3			38%	138%
	237a	Koudehorn	0	8			8	0			8	x	19%
	238	Koudehorn	24				0	24				0%	67%
	240	Zakstraat	0	3			3	0			3	x	-
	241	Bloemertstraat	10	26			26	-16	8		18	260%	260%
	242	Bakenessergracht	16	4	1		5	11			5	31%	x
	243	Zakstraat	10	6			6	4	6			60%	50%
	244	Korte Jansstraat	0	13	1		14	0			14	x	-
	245	Korte Jansstraat	0				0	0				x	x
	246	Bakenessergracht	14	9		1	10	4	3		7	71%	36%
	247	Bakenessergracht	0	6			6	0			6	x	x
	248	Bakenessergracht	18	22			22	-4	12		10	122%	106%
	249	Korte Begijnestraat	0	16	1	1	18	0			18	x	x
	250	Bakenessergracht	10	12			12	-2	8	4		120%	100%

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 09:00 UUR TOT 11:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	251	Bakenessergracht	0	10			10			10	x	x	
	252	Nauwe Appelaarsteeg	0	8		1	9			9	x	-	
	253	Nauwe Appelaarsteeg	0	12	1		13			13	x	-	
	254	Wijde Appelaarsteeg	0	22			22			22	x	-	
	255	Lange Begijnestraat	0				0				x	x	
	255a	Lange Begijnestraat	0				0				x	-	
	256	Klokhuisplein	42	2			2			2	5%	76%	
	257	Riviermarkt	60	71	1	4	76	-16	44	32	127%	117%	
	258	Jansstraat	0	4	1	1	6			6	x	x	
	259	Jansstraat	0	12		1	13			13	x	x	
	260	Lombardsteeg	0	4		1	5			5	x	x	
	261	Lange Begijnestraat	50	46	1	3	50		36	4	100%	24%	
	262	Korte Begijnestraat	0	7	1	1	9			9	x	x	
	263	Lange Begijnestraat	0				0				x	x	
	264	Begijnhof	0	1			1			1	x	x	
	265	Begijnhof	0			2	2			2	x	-	
	266	Groene Buurt	0				0				x	x	
	267	Begijnhof	0	3			3			3	x	x	
	268	Kalversteeg	0				0				x	x	
	269	Goudsmitpleintje	0				0				x	x	
	270	Goudsmitpleintje	0				0				x	x	
	271	Begijnhof	0	1			1			1	x	x	
	272	Begijnhof	0				0				x	x	
	273	Begijnhof	0	2			2			2	x	x	
	274	Begijnsteeg	0	2		1	3			3	x	-	
	275	Jansstraat	0				0				x	x	
	276	Jansstraat	0				0				x	x	
	277	Jansstraat	0			1	1			1	x	x	
	278	Jansstraat	0	4			4			4	x	x	
	279	Donkere Begijnhof	0				0				x	x	
	280	Jansstraat	26	8		1	9	17	8	1	35%	111%	
	281	Jansstraat	0	7			7			7	x	x	
	283	Nieuwe Gracht	20	20			20		8	3	100%	100%	
	284	Kruisstraat	32	47		11	58	-26	24	2	181%	78%	
	285	Ridderstraat	0	4		1	5			5	x	x	
	286	Ridderstraat	25	34	1	1	36	-11	16	18	144%	103%	
	287	Korte Wijngaardstraat	0	3			3			3	x	x	
	288	Korte Wijngaardstraat	0	11			11			11	x	x	
	289	Pieterstraat	24	7			7	17		7	29%	54%	Werkzaamheden
	290	Schapenplein	30	8		1	9	21		9	30%	40%	
	291	Ceciliasteeg	0	13			13			13	x	x	
	292	Ceciliasteeg	0	14	1		15			15	x	-	
	293	Lange Wijngaardstraat	0				0				x	x	
	294	Pieterstraat	7	9			9	-2	2	7	129%	200%	
	295	Pieterstraat	4	4			4	0	3	1	100%	175%	
	296	Nieuwe Kruisstraat	0	17		1	18			18	x	x	
	297	Nieuwe Kruisstraat	2	5			5	-3		5	250%	x	
	298	Kruisstraat	0	1			1			1	x	x	
	299	Nassastraat	26	43	1	3	47	-21	25	8	181%	194%	
	300	Lange Margarethastraat	0	9	1		10	0		10	x	100%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 09:00 UUR TOT 11:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	301	Lange Margarethastraat	0	11		4	15	0		15	x	x	
	303	Krocht	30	23		1	24	6	21	2	80%	103%	
	304	Krocht	96	42		1	43	53	29	3	45%	79%	
	305	Kruisstraat	54	43		2	45	9	32	2	83%	90%	
	306	Smedestraat	18	6	1	1	8	10		8	44%	322%	
	307	Lange Wijngaardstraat	0	19		1	20	0		20	x	x	
	308	Smedestraat	0	4			4	0		4	x	x	
	309	Morinnesteeg	0	3			3	0		3	x	x	
	310	Smedestraat	0	18			18	0		18	x	x	
	311	Noorder Schoolsteeg	0	26		1	27	0		27	x	-	
	312	Wijngaardtuin	0	2			2	0		2	x	-	
	313	Noorder Schoolsteeg	0	4		1	5	0		5	x	-	
	314	Zuider Schoolsteeg	0	9	1		10	0		10	x	x	
	315	Smedestraat	0				0	0			x	x	
	315a	Bew. Fietsenstalling Smedestraat	756	132			132	624	128	4	17%	21%	
	316	Grote Markt	24	22		1	23	1		23	96%	150%	
	316a	Grote Markt	34	75	2	3	80	-46	5	75	235%	143%	Markt
	317	Barteljorisstraat	0	61	3	3	67	0		67	x	-	
	318	Schoutensteeg	0	51	1	4	56	0		56	x	x	
	319	Barteljorisstraat	0	4			4	0		4	x	x	
	320	Grote Markt	10	22		2	24	-14	8	16	240%	290%	Markt
	321	Grote Markt	0	26		1	27	0		27	x	-	
	322	Grote Markt	0	23	1	4	28	0		28	x	x	
	323	Jacobijnestraat	0	48		1	49	0		49	x	x	
	324	Koningstraat	44	36			36	8	21	3	82%	98%	
	325	Koningstraat	0	57	1		58	0		58	x	x	
	326	Koningstraat	0	27		1	28	0		28	x	x	
	327	Gedempte oude gracht	72	101	1	2	104	-32	49	24	144%	208%	
	328	Stoofsteeg	0	6		1	7	0		7	x	x	
	329	Gedempte oude gracht	112	91		3	94	18	73	12	84%	96%	
	330	Gedempte oude gracht	38	24		1	25	13	24	1	66%	79%	
	331	Jacobijnestraat	0	1			1	0		1	x	-	
	332	Jacobijnestraat	0	2	1	1	4	0		4	x	x	
	333	Jacobijnestraat	0	10			10	0		10	x	x	
	333a	Bew. Fietsenstalling Jacobijnestraat					0	0			x	0%	Open tussen 11-19u
	334	Prinsenhof	0	2			2	0		2	x	x	
	335	Zijlstraat	0	8			8	0		8	x	x	
	336	Zijlstraat	16	15			15	1	14	1	94%	44%	
	337	Kromme Elleboogsteeg	0	21			21	0		21	x	x	
	338	Zijlstraat	40	18	1		19	21	16	2	48%	53%	
	339	Nieuwe Groenmarkt	123	52	2	6	60	63	52	3	49%	198%	
	340	Nieuwe Groenmarkt	105	44		1	45	60	39	2	43%	58%	
	341	Zijlstraat	0				0	0			x	x	
	342	Nobelstraat	0	19		1	20	0		20	x	x	
	343	Zijlstraat	0	5			5	0		5	x	x	
	344	Zijlstraat	0	2			2	0		2	x	x	
	345	Zoetestraat	0	17	1	1	19	0		19	x	x	
	346	Zoetestraat	0	13	1	3	17	0		17	x	x	
	347	Slagerspoort	0	6			6	0		6	x	x	
	348	Nassaulaan	86	48			48	38	38	6	56%	46%	
	349	Ursulastraat	0	4			4	0		4	x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 09:00 UUR TOT 11:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	351	Nassaulaan	6	12		1	13	-7	5	8	217%	83%	.
	352	Korte Margarethastraat	0	9			9	0			x	x	.
	354	Nassaustraat	6	25		1	26	-20	4	22	433%	167%	.
	355	Nassauplein	8	11		1	12	-4		12	150%	25%	.
	356	Nieuwe Gracht	10	23		1	24	-14	6	1	240%	150%	.
	357	Nieuwe Gracht	12	4			4	8	4		33%	42%	.
	358	Kinderhuisvest	0				0	0			x	-	.
	359	Kinderhuisvest	0	1			1	0		1	x	-	.
	360	Magdalenastraat	0	6			6	0		6	x	x	.
	361	Kraaijenhorst	0	2			2	0		2	x	x	.
	362	Kraaijenhorst	0	15		3	18	0		18	x	x	.
	363	Magdalenahof	0				0	0			x	-	.
	364	Magdalenahof	0				0	0			x	-	.
	365	Magdalenahof	0				0	0			x	-	.
	366	Magdalenahof	0				0	0			x	-	.
	367	Magdalenastraat	0	2			2	0		2	x	x	.
	368	Witte Herenstraat	0	35	2		37	0		37	x	x	.
	369	Zijlstraat	0	1			1	0		1	x	x	.
	370	Vogelkoopsteeg	0	9		1	10	0		10	x	x	.
	371	Nassaulaan	0	8			8	0		8	x	x	.
	373	Zijlstraat	8	17			17	-9	7	10	213%	113%	.
	374	Gedempte oude gracht	24	13			13	11	11	2	54%	104%	.
	375	Gedempte oude gracht	24	9			9	15	7	2	38%	71%	.
	376	Raaks	69	43			43	26	27	2	62%	56%	.
	377	Raaks	138	86	2	3	91	47	90	1	66%	52%	.
	378	Korte Zijlstraat	0	1			1	0		1	x	x	.
	379	Zijlstraat	16	20	1		21	-5	14	2	131%	169%	.
	381	Zijlstraat	20	43	1	4	48	-28	19	6	240%	255%	.
	382	Kinderhuisvest	0				0	0			x	x	.
	383	Zijlvest	0	3			3	0		3	x	x	.
	384	Raaks	86	38			38	48	30	2	44%	30%	.
	385	Bakkumstraat	0	4			4	0		4	x	x	.
	386	Raaks	46	51			51	-5	32	6	111%	105%	.
	388	Zijlvest	52	27		1	28	24	19	6	54%	77%	.
	389	Jacobstraat	40	31		3	34	6	32	2	85%	120%	.
	390	Achterlangs	38	29		1	30	8	30		79%	74%	.
	391	Drossestraat	50	20			20	30	19	1	40%	65%	.
	391a	Drossestraat	8	2		2	4	4	2	2	50%	38%	.
	392	Drossestraat	86	29			29	57	28	1	34%	23%	.
	393	Achterlangs	34	27	1		28	6	24	2	82%	75%	.
	394	Zuiderstraat	0	4			4	0		4	x	x	.
	395	Zuiderstraat	0	2			2	0		2	x	x	.
	397	Zuiderstraat	0				0	0			x	x	.
	397a	Hortusplein	20	32			32	-12	20	12	160%	x	.
	398	Zuiderstraat					0	0			x	38%	Niet bereikbaar
	399	Oude Zijlvest	0				0	0			x	-	.
	400	Oude Zijlvest	0				0	0			x	-	.

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 09:00 UUR TOT 11:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Bezetting Detail			Bezetting			
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	Vrij	In	Fout	Buiten	%2019	%2017	Opmerkingen
Vervolg	401	Vestestraat	0	11			11	0			11	x	-	
	401a	Vestestraat	0				0	0				x	-	
	403	Vestestraat	0				0	0				x	-	
	404	Gedempte Voldersgracht	0	3	1		4	0			4	x	x	
	405	Gedempte Voldersgracht	0	2			2	0			2	x	x	
	406	Boereplein	0				0	0				x	-	
	408	Boereplein	0				0	0				x	-	
	409	Oude Zijlvest	0	5			5	0			5	x	x	
	410	Keizerstraat	0				0	0				x	-	
	411	Keizerstraat	0	5		2	7	0			7	x	x	
	412	Gedempte Voldersgracht	20	28		2	30	-10	17	3	10	150%	140%	
	413	Gedempte Voldersgracht	0	11			11	0			11	x	x	
	414	Gedempte Voldersgracht	0				0	0				x	x	
	415	Gedempte Voldersgracht	0				0	0				x	-	
	415a	Gedempte Voldersgracht	0				0	0				x	-	
	415b	Doelenplein	24	1			1	23	1			4%		
	416	Gedempte Voldersgracht	20	16			16	4	16			80%	90%	
	416a	Doelenplein	36	10			10	26			10	28%	3%	
	417	Barrevoetestraat	0	3			3	0			3	x	x	
	418	Barrevoetestraat	0	16			16	0			16	x	x	
	419	Barrevoetestraat	0	9		1	10	0			10	x	x	
	420	Gasthuisstraat	0	18		1	19	0			19	x	x	
	420a	Gasthuisstraat	168	45			45	123	42		3	27%	43%	
	421	Gasthuisstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	423	Botermarkt	86	152	2	9	163	-77	62	37	64	190%	155%	Markt
	423a	Bew. Fietsenstalling Botermarkt	204	113	2	6	121	83	121			59%	39%	
	424	Korte Bogaardstraat	0	12		2	14	0			14	x	x	
	425	Lange Bogaardstraat	0	21		1	22	0			22	x	x	
	426	Lange Bogaardstraat	0	19		3	22	0			22	x	450%	
	427	Lange Bogaardstraat	0	5		1	6	0			6	x	x	
	428	Breestraat	0	18			18	0			18	x	x	
	430	Tuchhuisstraat	0	13		3	16	0			16	x	x	
	431	Lange Bogaardstraat	4	11			11	-7	1		10	275%	175%	
	433	Drapenierstraat	0	6	1		7	0			7	x	x	
	434	Vlamingsstraat	3	5			5	-2			5	167%	x	
	435	Wester Bogaardstraat	0	11		1	12	0			12	x	x	
	436	Vlamingsstraat	0	25			25	0			25	x	x	
	437	Drapenierstraat	0	13			13	0			13	x	x	
	438	Gedempte Voldersgracht	40	42		1	43	-3	25	8	10	108%	119%	
	439	Gedempte Raamgracht	4	19		1	20	-16	3		17	500%	350%	
	441	Sophiaplein	28	49		7	56	-28	24	10	22	200%	111%	
	442	Oude Zijlvest	2	5			5	-3	2		3	250%	300%	
	443	Sophiastraat	7	5			5	2	3		2	71%	325%	
	447	Wilhelminastraat	44	13			13	31	11		2	30%	27%	
	448	Prins Hendrikstraat	0				0	0				x	x	
	449	Oranjekade	0	1			1	0			1	x	x	
		Totaal		5959	7283	80	317	7680	0	2582	445	4653	129%	102%

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

Onderzoeksgebied

Centrum Haarlem

Meting

Meetperiode: 21, 22 en 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal geparkeerde voertuigen per sectie.

In = In voorziening geplaatst

Fout = Fout in de voorziening geplaatst

Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst

%2019 = Parkeerdruk in 2019

%2017 = Parkeerdruk in 2017

Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
			Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
1	Lordensstraat	0	4	1		5	0			5	x	x	
2	Lorentzplein	0	2			2	0			2	x	x	
3	Lorentzplein	0				0	0				x	-	
4	Lorentzplein	0	6			6	0			6	x	x	
5	Lorentzplein	16	20			20	-4	8	2	10	125%	75%	
6	Lorentzplein	13	14			14	-1	6		8	108%	177%	
7	Houtplein	8	21		1	22	-14	6	1	15	275%	213%	
8	Wagenweg	12	59	1	2	62	-50	12	2	48	517%	350%	
9	Houtplein	0	6		1	7	0			7	x	x	
10	Dreef	0	16		2	18	0			18	x	x	
11	Dreef	0		1		1	0			1	x	x	
12	Dreef	20	48		1	49	-29	12	16	21	245%	165%	
13	Frederikspark	0	7			7	0			7	x	x	
14	Houtplein	54	54	1	2	57	-3	39	10	8	106%	148%	
15	Houtplein	12	46			46	-34	12	11	23	383%	325%	
16	Tempeliersstraat	0	84		8	92	0			92	x	x	
16a	Bew. Fietsenstalling Tempeliersstr	199	38			38	161	38			19%	18%	
17	Wijde Geldelozeapad	1	46	4	4	54	-53			54	5400%	6900%	
18	Tempeliersstraat	30	48			48	-18	26	17	5	160%	127%	
19	Van Eedenstraat	0	13			13	0			13	x	-	
20	Van Eedenstraat	0	9	1		10	0			10	x	x	
21	Van Eedenstraat	0	2			2	0			2	x	-	
21a	Raamsingel	0	3			3	0			3	x	x	
22	Raamsingel	0				0	0				x	-	
23	Raamsingel	26	7			7	19	4	2	1	27%	12%	
24	Raamsingel	16	41		1	42	-26	11	7	24	263%	194%	
25	Houtplein	12	39		2	41	-29	10	2	29	342%	325%	
26	Gasthuissingel	60	78			78	-18	38	16	24	130%	83%	
27	Gasthuissingel	0	20			20	0			20	x	x	
28	Gasthuissingel	0	18			18	0			18	x	x	
28a	Gasthuissingel	0	2			2	0			2	x	x	
29	Kampersingel	0	5			5	0			5	x	x	
30	Kampersingel	0	2			2	0			2	x	x	
31	Kampersingel	0	2			2	0			2	x	x	
32	Kampersingel	0	1			1	0			1	x	x	
33	Kampersingel	0	8		2	10	0			10	x	x	
34	Turfmarkt	0				0	0				x	-	
35	Kampervest	16	5			5	11			5	31%	225%	
36	Kampervest	0	8			8	0			8	x	-	
37	Kampervest	0	7			7	0			7	x	-	
38	Kampervest	0	9			9	0			9	x	x	
39	Gasthuisvest	79	48			48	31	19		29	61%	31%	
40	Gasthuisvest	0	3	1		4	0			4	x	x	
41	Gasthuisvest	20	20	1		21	-1	10	4	7	105%	170%	
42	Kleine Houtbrug	0	21	1	8	30	0			30	x	x	
43	Raamvest	32	15		1	16	16	15		1	50%	63%	
44	Raamvest	10	14	2	1	17	-7	7		10	170%	x	
45	Raamvest	0	8			8	0			8	x	x	
46	Raamvest	0	4			4	0			4	x	x	
47	Raamvest	114	10			10	104	6		4	9%	4%	
47a	Raamvest	60	1			1	59	1			2%	13%	
48	Wilhelminastraat	28	2			2	26	1		1	7%	-	
49	Wilsonplein	54	8			8	46	6		2	15%	19%	
50	Wilsonplein	22	21		1	22	0	18	3	1	100%	45%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

			Bezetting Type					Bezetting Detail			Bezetting			
	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	Vrij	In	Fout	Buiten	%2019	%2017	Opmerkingen
Vervolg	51	Wilsonplein	4	7	1		8	-4	3	2	3	200%	150%	
	52	Gedempte Raamgracht	22	37		4	41	-19	20	3	18	186%	159%	
	53	Gedempte Raamgracht	0	1		1	2	0			2	x	x	
	54	Wilsonplein	10	19			19	-9	6	1	12	190%	70%	
	55	Nieuwe Raamstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	56	Nieuwe Raamstraat	0				0	0				x	x	
	57	Oude Raamstraat	0	12			12	0			12	x	x	
	58	Oude Raamstraat	0	5		1	6	0			6	x	x	
	59	Popelingstraat	0	16	1	2	19	0			19	x	x	
	60	Korte Annastraat	0	9			9	0			9	x	x	
	61	Korte Annastraat	0	2	1		3	0			3	x	x	
	62	Nieuwe Kerksplein	14	15	1	2	18	-4	11	3	4	129%	271%	
	63	Korte Houtstraat	0	10			10	0			10	x	x	
	64	Grote Houtstraat	154	52		2	54	100	42	10	2	35%	121%	
	65	Grote Houtstraat	36	25			25	11	9	16		69%	139%	
	66	Grote Houtstraat	36	46		1	47	-11	36	9	2	131%	153%	
	67	Doelstraat	44	94		6	100	-56	42	4	54	227%	245%	
	68	Lange Annastraat	0	4			4	0			4	x	x	
	69	Nieuwe Kerksplein	0	1			1	0			1	x	x	
	70	Kerkstraat	0	36	1	2	39	0			39	x	x	
	71	Nieuwe Kerksplein	0	6			6	0			6	x	x	
	72	Nieuwe Kerksplein	0	14		8	22	0			22	x	x	
	73	Nieuwe Kerksplein	20	24		1	25	-5	19	5	1	125%	150%	
	74	Nieuwe Kerksplein	0	5			5	0			5	x	x	
	75	Doelstraat	0	12		2	14	0			14	x	x	
	76	Doelstraat	5	4			4	1	2		2	80%	x	
	77	Korte Lakenstraat	0	12			12	0			12	x	x	
	78	Doelstraat	0	4	1		5	0			5	x	x	
	79	Gedempte Raamgracht	14	20		2	22	-8	13	2	7	157%	207%	
	82	Korte Doelstraat	0	5			5	0			5	x	x	
83	Sophiastraat	6	21	2	7	30	-24	4		26	500%	x		
84	Alexanderstraat	4	19	1	2	22	-18	4	2	16	550%	475%		
85	Wilhelminastraat	30	7			7	23	7			23%	38%		
86	Alexanderstraat	4	9			9	-5	4	1	4	225%	111%		
87	Oranjekade	0	1	1		2	0			2	x	x		
88	Oranjekade	2	9			9	-7	2		7	450%	150%		
89	Mauritsstraat	0	4			4	0			4	x	-		
90	Wilhelminastraat	30	28		1	29	1	7		22	97%	67%		
91	Sophiastraat	16	46			46	-30	12	7	27	288%	225%		
92	Korte Wolstraat	0	4			4	0			4	x	x		
93	Gedempte Raamgracht	31	54	1		55	-24	27	3	25	177%	182%		
96	Wolstraat	23	12	2		14	9	6		8	61%	48%		
97	Lange Lakenstraat	7	5		2	7	0	2		5	100%	x		
98	Wolstraat	0	10			10	0			10	x	x		
99	Lange Raamstraat	10	17			17	-7			17	170%	140%		
100	Lange Annastraat	0	10		1	11	0			11	x	x		

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	101	Lange Annastraat	0	12			12			12	x	x	
	102	Breestraat	14	30			30	-16	9	11	214%	458%	
	103	Gierstraat	0	41			41			41	x	x	
	104	Korte Gierstraat	0	14			14			14	x	x	
	105	Gierstraat	0	28	1	1	30			30	x	x	
	106	Grote Houtstraat	0	18		3	21			21	x	x	
	107	Grote Houtstraat	0	17		1	18			18	x	x	
	108	Nieuwstraat	20	30	2	3	35	-15	20	3	175%	335%	
	109	Gierstraat	44	88	1	1	90	-46	42	26	205%	256%	
	110	Gierstraat	18	14			14	4	8	5	78%	217%	
	111	Gedempte oude gracht	34	52		2	54	-20	32	4	159%	518%	
	112	Grote Houtstraat	40	84	2		86	-46	26	12	215%	263%	
	113	Gedempte oude gracht	58	56			56	2	42	6	97%	179%	
	114	Klein Heiligland	0	12			12			12	x	x	
	115	Klein Heiligland	0	3			3			3	x	x	
	116	Klein Heiligland	0	7	1		8			8	x	-	
	117	Klein Heiligland	0	9	2		11			11	x	x	
	118	Cornelissteeg	0	14	1	2	17			17	x	x	
	119	Cornelissteeg	0	3			3			3	x	x	
	120	't Zakje	0	11			11			11	x	x	
	121	Klein Heiligland	0	17			17			17	x	-	
	122	Klein Heiligland	0	6			6			6	x	x	
	123	Klein Heiligland	60	96	4		100	-40	44	8	167%	95%	
	124	Groot Heiligland	6	5	1		6		4		100%	433%	
	125	Nieuw Heiligland	0	15			15			15	x	x	
	126	Groot Heiligland	0	11			11			11	x	x	
	127	Ravelingsteeg	9	19			19	-10	5		211%	700%	
	128	Groot Heiligland	0	4			4			4	x	x	
	129	Omvalspoort	0	7			7			7	x	x	
	130	Groot Heiligland	0	5	1		6			6	x	x	
	131	Frieseport	0	17			17			17	x	x	
	132	Groot Heiligland	0	3		2	5			5	x	x	
	133	Gedempte oude gracht	48	46			46	2	34	4	96%	185%	
	134	Gedempte oude gracht	28	44	2		46	-18	26	4	164%	343%	
	135	Kleine Houtstraat	0	25		1	26			26	x	x	
	136	Gortestraat	8	21		1	22	-14	4		275%	288%	
	137	Gortestraat	0	6			6			6	x	x	
	138	Zonnesteeg	0				0				x	x	
	139	Zonnesteeg	0				0				x	x	
	140	Zonnesteeg	0				0				x	-	
	141	Gasthuispoort	0	2			2			2	x	x	
	142	Gasthuispoort	0				0				x	x	
	143	Kleine Houtstraat	0	8		1	9			9	x	x	
	144	Kleine Houtstraat	0	10		3	13			13	x	x	
	145	Kleine Houtstraat	0	7			7			7	x	x	
	146	Kleine Houtstraat	0	3			3			3	x	x	
	147	Korte Hofstraat	0	6			6			6	x	x	
	148	Patiëntiestraat	0	15		1	16			16	x	x	
	149	Korte Hofstraat	0	10			10			10	x	x	
	150	Lange Hofstraat	0	6			6			6	x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	151	Lange Hofstraat	0	2			2	0			2	x	x	
	152	De Witstraat	0	8	5		13	0			13	x	x	
	153	Rozemarijnsteeg	18	17	3	3	23	-5	18		5	128%	139%	
	154	De Haasstraat	0	12			12	0			12	x	x	
	155	De Witstraat	0	16			16	0			16	x	-	
	156	De Haasstraat	16	10			10	6	1		9	63%	60%	
	158	De Witstraat	40	42		3	45	-5	31		14	113%	13%	
	158,1	De Witstraat	36	13		3	16	20	9	4	3	44%	67%	
	159	Groendaalsteeg	0	2			2	0			2	x	x	
	160	Essenstraat	0	7		2	9	0			9	x	x	
	161	Burretstraat	1	14			14	-13			14	1400%	x	
	162	Turfmarkt	40	7			7	33	7			18%	90%	
	163	Turfmarkt	4	8			8	-4			8	200%	550%	
	164	Gedempte oude gracht	0	4			4	0			4	x	x	
	165	Essenstraat	6	4			4	2			4	67%	100%	
	166	Krullebolspoor	0	16			16	0			16	x	x	
	167	Essenstraat	0	24			24	0			24	x	x	
	169	Gedempte oude gracht	0	2			2	0			2	x	x	
	170	Gedempte oude gracht	0	14			14	0			14	x	x	
	171	Spaarne	30	6			6	24	3	3		20%	13%	
	172	Spaarne	0	6			6	0			6	x	x	
	173	Spaarne	10	2			2	8			2	20%	20%	
	174	Spaarne	10	6			6	4			6	60%	280%	
	175	Korte Veerstraat	0	36			36	0			36	x	x	
	176	Lange Veerstraat	0	31	1	1	33	0			33	x	x	
	177	Kleine Houtstraat	0	9			9	0			9	x	x	
	178	Turfsteeg	0	23			23	0			23	x	x	
	179	Kleine Houtstraat	0	9			9	0			9	x	x	
	180	Helmbrekersteeg	0	3			3	0			3	x	x	
	181	Kleine Houtstraat	0	13			13	0			13	x	x	
	182	Gravinnensteeg	0	22			22	0			22	x	x	
	183	Justine de Gouwerhof	30	25			25	5	9	2	14	83%	113%	
	184	Kleine Houtstraat	0	13	1		14	0			14	x	x	
	185	Schagchelstraat	0	14			14	0			14	x	x	
	186	Anegang	0	48			48	0			48	x	x	
	187	Anegang	0	10		1	11	0			11	x	x	
	188	Frankestraat	0	34			34	0			34	x	x	
	189	Frankestraat	0	7	3		10	0			10	x	x	
	190	Peuzelaarsteeg	0	27		2	29	0			29	x	x	
	191	Grote Houtstraat	0	9		1	10	0			10	x	x	
	192	Grote Houtstraat	0	7			7	0			7	x	x	
	193	Anegang	30	39			39	-9	16	5	18	130%	338%	
	194	Grote Houtstraat	0	43		2	45	0			45	x	x	
	195	Grote Houtstraat	0	24	1	1	26	0			26	x	x	
	196	Spekstraat	0	34		1	35	0			35	x	x	
	197	Warmoesstraat	0	80			80	0			80	x	x	
	198	Oude Groenmarkt	0	41		1	42	0			42	x	x	
	199	Lange Veerstraat	0	12	1	6	19	0			19	x	x	
	200	Lange Veerstraat	0	21		2	23	0			23	x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	201	Berkenrodesteeg	0	37	1	2	40	0			40	x	x	
	202	Spaarne	0	9		6	15	0			15	x	x	
	203	Spaarne	0	8	1	2	11	0			11	x	x	
	204	Damstraat	0	37			37	0			37	x	x	
	205	Damstraat	76	77	1	3	81	-5	45	9	27	107%	128%	
	206	Spaarne	40	33		1	34	6	25		9	85%	38%	
	208	Spaarne	8	11	1	2	14	-6	6	5	3	175%	425%	
	209	Donkere Spaarne	21	7	1	2	10	11	7		3	48%	85%	
	210	Donkere Spaarne	8	1	3		4	4	1		3	50%	188%	
	211	Koudenhorn	0	2		1	3	0			3	x	x	
	211a	Koudenhorn	0	8	1	2	11	0			11	x	x	
	212	Valkestraat	7	26			26	-19			26	371%	475%	
	213	Bakenesserstraat	6	20		2	22	-16	6		16	367%	200%	
	214	Bakenesserstraat	0	6	1	1	8	0			8	x	-	
	215	Teylershofjestraat	0	9		1	10	0			10	x	x	
	216	Bakenesserstraat	10	7	1	3	11	-1	7		4	110%	120%	
	217	Bakenesserstraat	4	10	1		11	-7	2		9	275%	200%	
	218	Bakenesserstraat	7	9			9	-2	7		2	129%	-	
	219	Bakenesserstraat	3	7	2	1	10	-7			10	333%	x	
	220	Vroonhof	0				0	0				x	x	
	221	Vroonhof	4	14			14	-10			14	350%	50%	
	222	Vroonhof	16				0	16				0%	50%	
	223	Vroonhof	0	2	1	2	5	0			5	x	-	
	224	Bakenesserstraat	6	1	1	3	5	1		1	4	83%	167%	
	225	Vrouwestraat	0	2		2	4	0			4	x	-	
	226	Vrouwestraat	0	4	1	1	6	0			6	x	x	
	227	Bakenessergracht	4	8			8	-4	3	1	4	200%	225%	
	228	Koudenhorn	14	2		1	3	11			3	21%	114%	
	228a	Koudenhorn	0	8	1		9	0			9	x	-	
	229	Koudenhorn	4	7		2	9	-5	4	3	2	225%	550%	
	229a	Koudenhorn	0				0	0				x	-	
	230	Kokstraat	0				0	0				x	x	
	231	't Krom	0	2	1	1	4	0			4	x	x	
	232	't Krom	0	11		1	12	0			12	x	-	
	233	't Krom	10	7	1	2	10	0	7		3	100%	190%	
	234	Bakenessergracht	0	11			11	0			11	x	x	
	235	Bakenessergracht	10	19		1	20	-10			20	200%	64%	
	236	Kokstraat	0	23	1		24	0			24	x	x	
	237	Koudehorn	8	1		1	2	6	1		1	25%	129%	
	237a	Koudehorn	0	8			8	0			8	x	6%	
	238	Koudehorn	24				0	24				0%	46%	
	240	Zakstraat	0	2		2	4	0			4	x	-	
	241	Bloemertstraat	10	23			23	-13	7		16	230%	320%	
	242	Bakenessergracht	16	5	1	2	8	8			8	50%	-	
	243	Zakstraat	10	2			2	8	2			20%	30%	
	244	Korte Jansstraat	0	13	6		19	0			19	x	-	
	245	Korte Jansstraat	0	1			1	0			1	x	x	
	246	Bakenessergracht	14	13		1	14	0		2	12	100%	0%	
	247	Bakenessergracht	0	7			7	0			7	x	-	
	248	Bakenessergracht	18	30			30	-12	14		16	167%	111%	
	249	Korte Begijnestraat	0	21	2	1	24	0			24	x	x	
	250	Bakenessergracht	10	13		2	15	-5	10	3	2	150%	80%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	251	Bakenessergracht	0	14		1	15	0			15	x	x	
	252	Nauwe Appelaarsteeg	0	11			11	0			11	x	x	
	253	Nauwe Appelaarsteeg	0	13	1		14	0			14	x	x	
	254	Wijde Appelaarsteeg	0	14			14	0			14	x	x	
	255	Lange Begijnestraat	0	2	1	3	6	0			6	x	x	
	255a	Lange Begijnestraat	0	6			6	0			6	x	x	
	256	Klokhuisplein	42	51		1	52	-10	41		11	124%	255%	
	257	Riviermarkt	60	84			84	-24	48		36	140%	142%	
	258	Jansstraat	0	2	1	3	6	0			6	x	x	
	259	Jansstraat	0	16		1	17	0			17	x	x	
	260	Lombardsteeg	0	7			7	0			7	x	x	
	261	Lange Begijnestraat	50	85	1		86	-36	50	18	18	172%	98%	
	262	Korte Begijnestraat	0	7		1	8	0			8	x	x	
	263	Lange Begijnestraat	0	13		1	14	0			14	x	-	
	264	Begijnhof	0	4			4	0			4	x	x	
	265	Begijnhof	0	7			7	0			7	x	-	
	266	Groene Buurt	0	1	1		2	0			2	x	x	
	267	Begijnhof	0	3			3	0			3	x	x	
	268	Kalversteeg	0	1		1	2	0			2	x	-	
	269	Goudsmitleintje	0	7		3	10	0			10	x	x	
	270	Goudsmitleintje	0	1			1	0			1	x	x	
	271	Begijnhof	0	2		1	3	0			3	x	x	
	272	Begijnhof	0	1			1	0			1	x	-	
	273	Begijnhof	0	3			3	0			3	x	x	
	274	Begijnsteeg	0	1		1	2	0			2	x	-	
	275	Jansstraat	0	2	1		3	0			3	x	x	
	276	Jansstraat	0				0	0				x	-	
	277	Jansstraat	0	4		1	5	0			5	x	x	
	278	Jansstraat	0				0	0				x	x	
	279	Donkere Begijnhof	0	8			8	0			8	x	x	
	280	Jansstraat	26	8	2	1	11	15	2	1	8	42%	116%	
	281	Jansstraat	0	6			6	0			6	x	x	
	283	Nieuwe Gracht	20	41		1	42	-22	20	2	20	210%	40%	
	284	Kruisstraat	32	80		18	98	-66	28	4	66	306%	209%	
	285	Ridderstraat	0	3		1	4	0			4	x	x	
	286	Ridderstraat	25	24	1	2	27	-2	17	5	5	108%	109%	
	287	Korte Wijngaardstraat	0	4			4	0			4	x	x	
	288	Korte Wijngaardstraat	0	8	1		9	0			9	x	x	
	289	Pieterstraat	24	4		1	5	19		4	1	21%	75%	Werkzaamheden
	290	Schapeplein	30				0	30				0%	37%	
	291	Ceciliasteeg	0	15			15	0			15	x	x	
	292	Ceciliasteeg	0	12	1	2	15	0			15	x	-	
	293	Lange Wijngaardstraat	0	8	1	2	11	0			11	x	x	
	294	Pieterstraat	7	10	1		11	-4	2		9	157%	300%	
	295	Pieterstraat	4				0	4				0%	150%	
	296	Nieuwe Kruisstraat	0	18			18	0			18	x	x	
	297	Nieuwe Kruisstraat	2	7			7	-5			7	350%	x	
	298	Kruisstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	299	Nassastraat	26	71		3	74	-48	25	6	43	285%	431%	
	300	Lange Margarethastraat	0	1	1		2	0			2	x	125%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	301	Lange Margarethastraat	0	14		4	18	0			18	x	x	
	303	Krocht	30	29		1	30	0	28	1	1	100%	153%	
	304	Krocht	96	136	1	2	139	-43	96	7	36	145%	123%	
	305	Kruisstraat	54	79	3	5	87	-33	53	11	23	161%	143%	
	306	Smedestraat	18	16		2	18	0			18	100%	389%	
	307	Lange Wijngaardstraat	0	2			2	0			2	x	x	
	308	Smedestraat	0	6	1		7	0			7	x	x	
	309	Morinnesteeg	0				0	0				x	x	
	310	Smedestraat	0	12		1	13	0			13	x	x	
	311	Noorder Schoolsteeg	0	31	1	1	33	0			33	x	x	
	312	Wijngaardtuin	0	4			4	0			4	x	-	
	313	Noorder Schoolsteeg	0	6	1		7	0			7	x	-	
	314	Zuider Schoolsteeg	0	13		1	14	0			14	x	x	
	315	Smedestraat	0				0	0				x	x	
	315a	Bew. Fietsenstalling Smedestraat	756	307	1		308	448	305		3	41%	47%	
	316	Grote Markt	24	21	4	6	31	-7			31	129%	162%	
	316a	Grote Markt	34	67	7	1	75	-41	6		69	221%	533%	Markt
	317	Barteljorisstraat	0	54	1	2	57	0			57	x	x	
	318	Schoutensteeg	0	56	2	3	61	0			61	x	x	
	319	Barteljorisstraat	0	8			8	0			8	x	x	
	320	Grote Markt	10	20	1	1	22	-12	7		15	220%	1140%	Markt
	321	Grote Markt	0	64	1	2	67	0			67	x	x	
	322	Grote Markt	0	43	2	3	48	0			48	x	x	
	323	Jacobijnestraat	0	28			28	0			28	x	x	
	324	Koningstraat	44	65			65	-21	44	8	13	148%	186%	
	325	Koningstraat	0	43			43	0			43	x	x	
	326	Koningstraat	0	26		4	30	0			30	x	x	
	327	Gedempte oude gracht	72	154		5	159	-87	67	16	76	221%	225%	
	328	Stoofsteeg	0	17		3	20	0			20	x	x	
	329	Gedempte oude gracht	112	131	2	5	138	-26	95	9	34	123%	90%	
	330	Gedempte oude gracht	38	38		2	40	-2	24	3	13	105%	74%	
	331	Jacobijnestraat	0	13			13	0			13	x	x	
	332	Jacobijnestraat	0	6		1	7	0			7	x	x	
	333	Jacobijnestraat	0	28		1	29	0			29	x	x	
	333a	Bew. Fietsenstalling Jacobijnestraat	638	18			18	620	18			3%	3%	Open tussen 11-19u
	334	Prinsenhof	0	22		1	23	0			23	x	x	
	335	Zijlstraat	0	55	2		57	0			57	x	x	
	336	Zijlstraat	16	27			27	-11	16	3	8	169%	181%	
	337	Kromme Elleboogsteeg	0	19			19	0			19	x	x	
	338	Zijlstraat	40	45			45	-5	36	5	4	113%	163%	
	339	Nieuwe Groenmarkt	123	93	1	9	103	20	84	4	15	84%	338%	
	340	Nieuwe Groenmarkt	105	42		1	43	62	38	2	3	41%	150%	
	341	Zijlstraat	0	16	2		18	0			18	x	x	
	342	Nobelstraat	0	19		1	20	0			20	x	x	
	343	Zijlstraat	0	5			5	0			5	x	x	
	344	Zijlstraat	0				0	0				x	x	
	345	Zoetestraat	0	24	2	5	31	0			31	x	x	
	346	Zoetestraat	0	14		2	16	0			16	x	x	
	347	Slagerspoort	0	7			7	0			7	x	x	
	348	Nassaulaan	86	81		2	83	3	68	4	11	97%	70%	
	349	Ursulastraat	0	7			7	0			7	x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	351	Nassaulaan	6	13		2	15	-9	5		10	250%	233%	
	352	Korte Margarethastraat	0	8			8	0			8	x	x	
	354	Nassaustraat	6	25		3	28	-22	5	1	22	467%	183%	
	355	Nassauplein	8	11			11	-3	1	3	7	138%	100%	
	356	Nieuwe Gracht	10	26		1	27	-17	7	2	18	270%	240%	
	357	Nieuwe Gracht	12	4		1	5	7	4		1	42%	83%	
	358	Kinderhuisvest	0				0	0				x	-	
	359	Kinderhuisvest	0	1			1	0			1	x	-	
	360	Magdalenastraat	0	14			14	0			14	x	x	
	361	Kraaijenhorst	0	1			1	0			1	x	x	
	362	Kraaijenhorst	0	15		1	16	0			16	x	x	
	363	Magdalenahof	0				0	0				x	-	
	364	Magdalenahof	0				0	0				x	-	
	365	Magdalenahof	0				0	0				x	-	
	366	Magdalenahof	0				0	0				x	-	
	367	Magdalenastraat	0	3			3	0			3	x	x	
	368	Witte Herenstraat	0	32	1		33	0			33	x	x	
	369	Zijlstraat	0	6			6	0			6	x	x	
	370	Vogelkoopsteeg	0	9		2	11	0			11	x	x	
	371	Nassaulaan	0	10			10	0			10	x	x	
	373	Zijlstraat	8	16			16	-8	5		11	200%	388%	
	374	Gedempte oude gracht	24	29		2	31	-7	23	4	4	129%	125%	
	375	Gedempte oude gracht	24	16			16	8	11	1	4	67%	121%	
	376	Raaks	69	19		1	20	49	17		3	29%	43%	
	377	Raaks	138	65		5	70	68	54	6	10	51%	54%	
	378	Korte Zijlstraat	0				0	0				x	x	
	379	Zijlstraat	16	27	2		29	-13	13	2	14	181%	244%	
	381	Zijlstraat	20	54	1	1	56	-36	19	6	31	280%	277%	
	382	Kinderhuisvest	0	23	1	2	26	0			26	x	x	
	383	Zijlvest	0	8		1	9	0			9	x	x	
	384	Raaks	86	49		1	50	36	38		12	58%	53%	
	385	Bakkumstraat	0	2			2	0			2	x	x	
	386	Raaks	46	62			62	-16	44	2	16	135%	100%	
	388	Zijlvest	52	55		2	57	-5	29	19	9	110%	131%	
	389	Jacobstraat	40	38	2	6	46	-6	26	4	16	115%	215%	
	390	Achterlangs	38	42		1	43	-5	38		5	113%	111%	
	391	Drossestraat	50	47		1	48	2	40		8	96%	140%	
	391a	Drossestraat	8	7		2	9	-1	5		4	113%	113%	
	392	Drossestraat	86	82	1		83	3	52	21	10	97%	64%	
	393	Achterlangs	34	32			32	2	29	2	1	94%	121%	
	394	Zuiderstraat	0	2			2	0			2	x	x	
	395	Zuiderstraat	0	6			6	0			6	x	x	
	397	Zuiderstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	397a	Hortusplein	20	51		8	59	-39	20		39	295%	x	
	398	Zuiderstraat					0	0				x	44%	Niet bereikbaar
	399	Oude Zijlvest	0				0	0				x	x	
	400	Oude Zijlvest	0				0	0				x	-	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zaterdag 21 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	401	Vestestraat	0	21			21	0			21	x	-	
	401a	Vestestraat	0				0	0				x	-	
	403	Vestestraat	0				0	0				x	-	
	404	Gedempte Voldersgracht	0	2	1	1	4	0			4	x	-	
	405	Gedempte Voldersgracht	0	7			7	0			7	x	x	
	406	Boereplein	0	9			9	0			9	x	x	
	408	Boereplein	0				0	0				x	-	
	409	Oude Zijlvest	0	3	1		4	0			4	x	x	
	410	Keizerstraat	0				0	0				x	-	
	411	Keizerstraat	0	2			2	0			2	x	x	
	412	Gedempte Voldersgracht	20	21		2	23	-3	15	3	5	115%	130%	
	413	Gedempte Voldersgracht	0	10	1	1	12	0			12	x	x	
	414	Gedempte Voldersgracht	0				0	0				x	x	
	415	Gedempte Voldersgracht	0				0	0				x	x	
	415a	Gedempte Voldersgracht	0				0	0				x	-	
	415b	Doelenplein	24	2			2	22	2			8%		
	416	Gedempte Voldersgracht	20	14			14	6	13		1	70%	90%	
	416a	Doelenplein	36				0	36				0%	3%	
	417	Barrevoetstraat	0	1			1	0			1	x	x	
	418	Barrevoetstraat	0	13			13	0			13	x	x	
	419	Barrevoetstraat	0	4			4	0			4	x	x	
	420	Gasthuisstraat	0	33		1	34	0			34	x	x	
	420a	Gasthuisstraat	168	82	1	3	86	82	62	12	12	51%	30%	
	421	Gasthuisstraat	0	1			1	0			1	x	x	
	423	Botermarkt	86	118	9	14	141	-55	69	37	35	164%	180%	Markt
	423a	Bew. Fietsenstalling Botermarkt	204	40	3	4	47	157	47			23%	42%	
	424	Korte Bogaardstraat	0	15		1	16	0			16	x	x	
	425	Lange Bogaardstraat	0	14			14	0			14	x	x	
	426	Lange Bogaardstraat	0	4			4	0			4	x	750%	
	427	Lange Bogaardstraat	0	19			19	0			19	x	x	
	428	Breestraat	0	16			16	0			16	x	x	
	430	Tuchthuisstraat	0	7		1	8	0			8	x	x	
	431	Lange Bogaardstraat	4	12			12	-8	4		8	300%	175%	
	433	Drapenierstraat	0	8			8	0			8	x	x	
	434	Vlamingstraat	3	4			4	-1	3		1	133%	x	
	435	Wester Bogaardstraat	0	13			13	0			13	x	x	
	436	Vlamingstraat	0	21	2		23	0			23	x	x	
	437	Drapenierstraat	0	14			14	0			14	x	x	
	438	Gedempte Voldersgracht	40	32			32	8	20	8	4	80%	125%	
	439	Gedempte Raamgracht	4	10	1		11	-7	1		10	275%	375%	
	441	Sophiaplein	28	32	1	5	38	-10	17	5	16	136%	129%	
	442	Oude Zijlvest	2	1			1	1			1	50%	200%	
	443	Sophiastraat	7	12			12	-5	4		8	171%	400%	
	447	Wilhelminastraat	44	16	1		17	27	14		3	39%	34%	
	448	Prins Hendrikstraat	0				0	0				x	-	
	449	Oranjekade	0	3			3	0			3	x	-	
	Totaal		6597	8419	168	391	8978	0	3101	533	5344	136%	151%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zondag 22 september 2019

VAN 06:00 UUR TOT 08:00 UUR

Onderzoeksgebied

Centrum Haarlem

Meting

Meetperiode: 21, 22 en 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal geparkeerde voertuigen per sectie.

In = In voorziening geplaatst

Fout = Fout in de voorziening geplaatst

Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst

%2019 = Parkeerdruk in 2019

%2017 = Parkeerdruk in 2017

Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
			Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
1	Lordensstraat	0	7	1		8	0			8	x	x	
2	Lorentzplein	0	1			1	0			1	x	x	
3	Lorentzplein	0	1			1	0			1	x	-	
4	Lorentzplein	0	19			19	0			19	x	x	
5	Lorentzplein	16	19			19	-3	13		6	119%	69%	
6	Lorentzplein	13	13	1		14	-1	5		9	108%	154%	
7	Houtplein	8	7			7	1	4	1	2	88%	150%	
8	Wagenweg	12	43	2		45	-33	12		33	375%	308%	
9	Houtplein	0				0	0				x	-	
10	Dreef	0	1			1	0			1	x	x	
11	Dreef	0	6		1	7	0			7	x	x	
12	Dreef	20	9			9	11	6	2	1	45%	60%	
13	Frederikspark	0				0	0				x	x	
14	Houtplein	54	28		1	29	25	20	3	6	54%	22%	
15	Houtplein	12	16			16	-4	4	3	9	133%	242%	
16	Tempeliersstraat	0	37		5	42	0			42	x	x	
16a	Bew. Fietsenstalling Tempeliersstraat					0	0				x	0%	Stalling gesloten
17	Wijde Geldelozeapad	1	40	6	1	47	-46			47	4700%	700%	
18	Tempeliersstraat	30	30		1	31	-1	12	12	7	103%	107%	
19	Van Eedenstraat	0	2			2	0			2	x	x	
20	Van Eedenstraat	0	1			1	0			1	x	x	
21	Van Eedenstraat	0				0	0				x	-	
21a	Raamsingel	0	7			7	0			7	x	x	
22	Raamsingel	0				0	0				x	-	
23	Raamsingel	26	7			7	19	4	1	2	27%	0%	
24	Raamsingel	16	31		1	32	-16	12		20	200%	200%	
25	Houtplein	12	21			21	-9	8	3	10	175%	175%	
26	Gasthuissingel	60	18			18	42	16	2		30%	7%	
27	Gasthuissingel	0	19			19	0			19	x	x	
28	Gasthuissingel	0	23		1	24	0			24	x	-	
28a	Gasthuissingel	0	3			3	0			3	x	-	
29	Kampersingel	0	6		1	7	0			7	x	x	
30	Kampersingel	0				0	0				x	x	
31	Kampersingel	0				0	0				x	x	
32	Kampersingel	0	4			4	0			4	x	x	
33	Kampersingel	0	9		1	10	0			10	x	x	
34	Turfmarkt	0				0	0				x	x	
35	Kampervest	16	8		1	9	7	4		5	56%	100%	
36	Kampervest	0				0	0				x	x	
37	Kampervest	0	13			13	0			13	x	x	
38	Kampervest	0	8			8	0			8	x	x	
39	Gasthuisvest	79	5			5	74	2		3	6%	33%	
40	Gasthuisvest	0				0	0				x	x	
41	Gasthuisvest	20	14			14	6	10	1	3	70%	85%	
42	Kleine Houtbrug	0				0	0				x	-	
43	Raamvest	32	4			4	28	4			13%	19%	
44	Raamvest	10	22	2	2	26	-16	8	2	16	260%	x	
45	Raamvest	0	7			7	0			7	x	x	
46	Raamvest	0				0	0				x	x	
47	Raamvest	114	3		1	4	110	4			4%	0%	
47a	Raamvest	60	1			1	59	1			2%	5%	
48	Wilhelminastraat	28	1			1	27	1			4%	-	
49	Wilsonplein	54	17			17	37	7	1	9	31%	22%	
50	Wilsonplein	22	19			19	3	13	5	1	86%	32%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zondag 22 september 2019

VAN 06:00 UUR TOT 08:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	51	Wilsonplein	4	6	1		7	-3	3		4	175%	200%	
	52	Gedempte Raamgracht	22	43		5	48	-26	17	6	25	218%	145%	
	53	Gedempte Raamgracht	0	2		1	3	0			3	x	x	
	54	Wilsonplein	10	15			15	-5	4	3	8	150%	80%	
	55	Nieuwe Raamstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	56	Nieuwe Raamstraat	0				0	0				x	-	
	57	Oude Raamstraat	0				0	0				x	x	
	58	Oude Raamstraat	0	2		1	3	0			3	x	x	
	59	Popelingstraat	0	22	3	2	27	0			27	x	x	
	60	Korte Annastraat	0	8			8	0			8	x	x	
	61	Korte Annastraat	0	2	1		3	0			3	x	x	
	62	Nieuwe Kerksplein	14	21	1	1	23	-9	12	3	8	164%	136%	
	63	Korte Houtstraat	0	10	1		11	0			11	x	x	
	64	Grote Houtstraat	154	21			21	133	14	4	3	14%	13%	
	65	Grote Houtstraat	36	26			26	10	18	8		72%	19%	
	66	Grote Houtstraat	36	26		1	27	9	24	2	1	75%	53%	
	67	Doelstraat	44	64		1	65	-21	30	8	27	148%	148%	
	68	Lange Annastraat	0	9			9	0			9	x	x	
	69	Nieuwe Kerksplein	0	1		1	2	0			2	x	x	
	70	Kerkstraat	0	26		3	29	0			29	x	x	
	71	Nieuwe Kerksplein	0	4			4	0			4	x	x	
	72	Nieuwe Kerksplein	0	12		1	13	0			13	x	x	
	73	Nieuwe Kerksplein	20	29		2	31	-11	14	7	10	155%	165%	
	74	Nieuwe Kerksplein	0	3			3	0			3	x	-	
	75	Doelstraat	0	14			14	0			14	x	x	
	76	Doelstraat	5	4			4	1	2		2	80%	x	
	77	Korte Lakenstraat	0	7			7	0			7	x	x	
	78	Doelstraat	0	4	1		5	0			5	x	x	
	79	Gedempte Raamgracht	14	20	1	3	24	-10	9	3	12	171%	193%	
	82	Korte Doelstraat	0	9			9	0			9	x	x	
	83	Sophiastraat	6	19	1	4	24	-18	4		20	400%	x	
	84	Alexanderstraat	4	19	1	2	22	-18			22	550%	550%	
	85	Wilhelminastraat	30	8			8	22	8			27%	31%	
	86	Alexanderstraat	4	10			10	-6	2	2	6	250%	89%	
	87	Oranjekade	0	4	1		5	0			5	x	x	
	88	Oranjekade	2	3			3	-1			3	150%	50%	
	89	Mauritsstraat	0	6			6	0			6	x	-	
	90	Wilhelminastraat	30	42		2	44	-14	7		37	147%	72%	
	91	Sophiastraat	16	39			39	-23	12		27	244%	313%	
	92	Korte Wolstraat	0	6			6	0			6	x	x	
	93	Gedempte Raamgracht	31	56	2		58	-27	22	9	27	187%	158%	
	96	Wolstraat	23	18	2		20	3	11	3	6	87%	48%	
	97	Lange Lakenstraat	7	31		2	33	-26	1	3	29	471%	x	
	98	Wolstraat	0	9			9	0			9	x	x	
	99	Lange Raamstraat	10	20		3	23	-13			23	230%	280%	
	100	Lange Annastraat	0	12		1	13	0			13	x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zondag 22 september 2019

VAN 06:00 UUR TOT 08:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	101	Lange Annastraat	0	8		8	0			8	x	x	
	102	Breestraat	14	22		1	23	-9	7	4	12	164%	33%
	103	Gierstraat	0	4		1	5	0		5	x	x	
	104	Korte Gierstraat	0	16			16	0		16	x	x	
	105	Gierstraat	0	8			8	0		8	x	x	
	106	Grote Houtstraat	0	4			4	0		4	x	-	
	107	Grote Houtstraat	0	14		1	15	0		15	x	x	
	108	Nieuwstraat	20	38		1	39	-19	20	6	13	195%	165%
	109	Gierstraat	44	18			18	26	10	2	6	41%	94%
	110	Gierstraat	18	14			14	4	10	4		78%	56%
	111	Gedempte oude gracht	34	15			15	19	10	3	2	44%	65%
	112	Grote Houtstraat	40	12			12	28	9	2	1	30%	29%
	113	Gedempte oude gracht	58	82			82	-24	58	6	18	141%	47%
	114	Klein Heiligland	0				0	0				x	x
	115	Klein Heiligland	0	4			4	0		4		x	x
	116	Klein Heiligland	0				0	0				x	x
	117	Klein Heiligland	0	3			3	0		3		x	x
	118	Cornelissteeg	0	2		1	3	0		3		x	x
	119	Cornelissteeg	0	6		1	7	0		7		x	x
	120	't Zakje	0	9			9	0		9		x	x
	121	Klein Heiligland	0	2			2	0		2		x	x
	122	Klein Heiligland	0	3			3	0		3		x	x
	123	Klein Heiligland	60	54			54	6	43	11		90%	80%
	124	Groot Heiligland	6	6			6	0		6		100%	67%
	125	Nieuw Heiligland	0	19			19	0		19		x	x
	126	Groot Heiligland	0	9			9	0		9		x	x
	127	Ravelingsteeg	9	29		1	30	-21	3	2	25	333%	100%
	128	Groot Heiligland	0	37			37	0		37		x	x
	129	Omvalspoort	0				0	0				x	-
	130	Groot Heiligland	0	7	1		8	0		8		x	x
	131	Frieseport	0	13			13	0		13		x	x
	132	Groot Heiligland	0	4		2	6	0		6		x	x
	133	Gedempte oude gracht	48	50		1	51	-3	44		7	106%	29%
	134	Gedempte oude gracht	28	61		6	67	-39	28	15	24	239%	64%
	135	Kleine Houtstraat	0	20		2	22	0		22		x	x
	136	Gortestraat	8	9			9	-1	1		8	113%	88%
	137	Gortestraat	0	17		1	18	0		18		x	x
	138	Zonnesteeg	0				0	0				x	x
	139	Zonnesteeg	0				0	0				x	x
	140	Zonnesteeg	0				0	0				x	x
	141	Gasthuispoort	0				0	0				x	x
	142	Gasthuispoort	0				0	0				x	x
	143	Kleine Houtstraat	0	17			17	0		17		x	x
	144	Kleine Houtstraat	0	4			4	0		4		x	x
	145	Kleine Houtstraat	0	20			20	0		20		x	x
	146	Kleine Houtstraat	0	1			1	0		1		x	x
	147	Korte Hofstraat	0				0	0				x	x
	148	Patiëntiestraat	0	12		1	13	0		13		x	x
	149	Korte Hofstraat	0	6		1	7	0		7		x	x
	150	Lange Hofstraat	0	4			4	0		4		x	x

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zondag 22 september 2019

VAN 06:00 UUR TOT 08:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	151	Lange Hofstraat	0	7			7			7	x	x	
	152	De Witstraat	0	1			1			1	x	-	
	153	Rozemarijnsteeg	18	6		2	8	6		2	44%	72%	
	154	De Haasstraat	0	3			3			3	x	x	
	155	De Witstraat	0				0				x	x	
	156	De Haasstraat	16	11			11	1		10	69%	60%	
	158	De Witstraat	40	10		2	12	2		10	30%	83%	
	158,1	De Witstraat	36	17		4	21	15	2	4	58%	92%	
	159	Groendaalsteeg	0	2			2			2	x	x	
	160	Essenstraat	0	9		2	11			11	x	x	
	161	Burretstraat	1	11			11			11	1100%	-	
	162	Turfmarkt	40	32		2	34	22		12	85%	48%	
	163	Turfmarkt	4	12		2	14	2		12	350%	75%	
	164	Gedempte oude gracht	0	11		2	13			13	x	x	
	165	Essenstraat	6	8		3	11	2		9	183%	0%	
	166	Krullebolspoort	0				0				x	x	
	167	Essenstraat	0	14			14			14	x	x	
	169	Gedempte oude gracht	0	2			2			2	x	x	
	170	Gedempte oude gracht	0				0				x	x	
	171	Spaarne	30	20			20	10	4	6	67%	63%	
	172	Spaarne	0	11		11	22			22	x	x	
	173	Spaarne	10	10			10	4		6	100%	90%	
	174	Spaarne	10	9		4	13	4		9	130%	60%	
	175	Korte Veerstraat	0	12			12			12	x	x	
	176	Lange Veerstraat	0	4		1	5			5	x	x	
	177	Kleine Houtstraat	0	1			1			1	x	x	
	178	Turfsteeg	0	49		2	51			51	x	x	
	179	Kleine Houtstraat	0	4			4			4	x	x	
	180	Helmbrekersteeg	0	10			10			10	x	x	
	181	Kleine Houtstraat	0	12			12			12	x	x	
	182	Gravinnensteeg	0	18			18			18	x	x	
	183	Justine de Gouwerhof					0				x	25%	Gesloten
	184	Kleine Houtstraat	0	12			12			12	x	x	
	185	Schagchelstraat	0	40	2	3	45			45	x	x	
	186	Anegang	0	15	1		16			16	x	x	
	187	Anegang	0	4			4			4	x	x	
	188	Frankestraat	0	25			25			25	x	x	
	189	Frankestraat	0	3		1	4			4	x	x	
	190	Peuzelaarsteeg	0	5			5			5	x	x	
	191	Grote Houtstraat	0				0				x	x	
	192	Grote Houtstraat	0				0				x	x	
	193	Anegang	30	29			29	15	10	4	97%	92%	
	194	Grote Houtstraat	0	1			1			1	x	x	
	195	Grote Houtstraat	0	6			6			6	x	x	
	196	Spekstraat	0	15			15			15	x	x	
	197	Warmoesstraat	0	58		2	60			60	x	x	
	198	Oude Groenmarkt	0	17		1	18			18	x	x	
	199	Lange Veerstraat	0	7			7			7	x	-	
	200	Lange Veerstraat	0	11			11			11	x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zondag 22 september 2019

VAN 06:00 UUR TOT 08:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	201	Berkenrodesteeg	0	4			4			4	x	x	
	202	Spaarne	0	5			5			5	x	x	
	203	Spaarne	0				0				x	x	
	204	Damstraat	0	3			3			3	x	x	
	205	Damstraat	76	36		3	39	15	7	17	51%	39%	
	206	Spaarne	40	17		2	19	9		10	48%	21%	
	208	Spaarne	8	8		3	11	1	2	8	138%	175%	
	209	Donkere Spaarne	21	18		1	19	10	3	6	90%	59%	
	210	Donkere Spaarne	8	8			8	3	2	3	100%	63%	
	211	Koudenhorn	0	7	1		8			8	x	x	
	211a	Koudenhorn	0	7			7				x	x	
	212	Valkestraat	7	11	2		13	7		6	186%	125%	
	213	Bakenesserstraat	6	3			3		3		50%	50%	
	214	Bakenesserstraat	0	8	3	1	12			12	x	-	
	215	Teylershofjestraat	0	6			6			6	x	x	
	216	Bakenesserstraat	10	24			24	10	7	7	240%	30%	
	217	Bakenesserstraat	4	6	1		7	3		4	175%	125%	
	218	Bakenesserstraat	7	11		2	13	3		10	186%	x	
	219	Bakenesserstraat	3	3			3			3	100%	x	
	220	Vroonhof	0	11		3	14			14	x	x	
	221	Vroonhof	4	8			8	3		5	200%	0%	
	222	Vroonhof	16	11	3	3	17	9		8	106%	75%	
	223	Vroonhof	0	5			5			5	x	x	
	224	Bakenesserstraat	6	18	7		25	6	12	7	417%	83%	
	225	Vrouwestraat	0	3		4	7			7	x	x	
	226	Vrouwestraat	0	8			8			8	x	x	
	227	Bakenessergracht	4	5		1	6	3		3	150%	50%	
	228	Koudenhorn	14	14		1	15	12		3	107%	21%	
	228a	Koudenhorn	0	3	1		4			4	x	x	
	229	Koudenhorn	4	2			2	2			50%	25%	
	229a	Koudenhorn	0	2			2			2	x	x	
	230	Kokstraat	0	10			10			10	x	x	
	231	't Krom	0		3		3			3	x	-	
	232	't Krom	0	3			3			3	x	x	
	233	't Krom	10	4			4	4			40%	40%	
	234	Bakenessergracht	0	15			15			15	x	x	
	235	Bakenessergracht	10	7		3	10			10	100%	64%	
	236	Kokstraat	0	8			8			8	x	x	
	237	Koudehorn	8	15			15	8	2	5	188%	92%	
	237a	Koudehorn	0				0				x	50%	
	238	Koudehorn	24	2			2	2			8%	75%	
	240	Zakstraat	0				0				x	x	
	241	Bloemertstraat	10	17			17	7		10	170%	80%	
	242	Bakenessergracht	16	23			23	10		13	144%	x	
	243	Zakstraat	10	17			17	9	2	6	170%	40%	
	244	Korte Jansstraat	0	3			3			3	x	-	
	245	Korte Jansstraat	0	4	4	3	11			11	x	x	
	246	Bakenessergracht	14	27		1	28	13	6	9	200%	18%	
	247	Bakenessergracht	0	5		1	6			6	x	x	
	248	Bakenessergracht	18	17		3	20	12	1	7	111%	61%	
	249	Korte Begijnestraat	0				0				x	x	
	250	Bakenessergracht	10	9			9	3	6		90%	30%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zondag 22 september 2019

VAN 06:00 UUR TOT 08:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	251	Bakenessergracht	0	4			4	0			4	x	x	
	252	Nauwe Appelaarsteeg	0	13		1	14	0			14	x	-	
	253	Nauwe Appelaarsteeg	0	3	2		5	0			5	x	x	
	254	Wijde Appelaarsteeg	0	5			5	0			5	x	x	
	255	Lange Begijnestraat	0	9			9	0			9	x	x	
	255a	Lange Begijnestraat	0	9			9	0			9	x	x	
	256	Klokhuisplein	42	32		2	34	8	25		9	81%	33%	
	257	Riviermarkt	60	45			45	15	24	5	16	75%	27%	
	258	Jansstraat	0	8			8	0			8	x	x	
	259	Jansstraat	0	9			9	0			9	x	x	
	260	Lombardsteeg	0	10	3	1	14	0			14	x	-	
	261	Lange Begijnestraat	50	30	2		32	18	11		21	64%	40%	
	262	Korte Begijnestraat	0	5			5	0			5	x	x	
	263	Lange Begijnestraat	0	7			7	0			7	x	x	
	264	Begijnhof	0	18			18	0			18	x	x	
	265	Begijnhof	0	8			8	0			8	x	x	
	266	Groene Buurt	0	7	3		10	0			10	x	-	
	267	Begijnhof	0	6			6	0			6	x	x	
	268	Kalversteeg	0	15			15	0			15	x	x	
	269	Goudsmitpleintje	0				0	0				x	-	
	270	Goudsmitpleintje	0	9			9	0			9	x	x	
	271	Begijnhof	0	15			15	0			15	x	x	
	272	Begijnhof	0	3			3	0			3	x	x	
	273	Begijnhof	0	8	5		13	0			13	x	x	
	274	Begijnsteeg	0	15			15	0			15	x	x	
	275	Jansstraat	0	10	5		15	0			15	x	x	
	276	Jansstraat	0	6			6	0			6	x	x	
	277	Jansstraat	0	3	3		6	0			6	x	x	
	278	Jansstraat	0	5			5	0			5	x	x	
	279	Donkere Begijnhof	0	7			7	0			7	x	x	
	280	Jansstraat	26	22			22	4	5	5	12	85%	63%	
	281	Jansstraat	0	4	3	2	9	0			9	x	x	
	283	Nieuwe Gracht	20	18			18	2	11	4	3	90%	35%	
	284	Kruisstraat	32	20			20	12	12		8	63%	66%	
	285	Ridderstraat	0	19			19	0			19	x	x	
	286	Ridderstraat	25	25		1	26	-1	16	5	5	104%	103%	
	287	Korte Wijngaardstraat	0	4			4	0			4	x	x	
	288	Korte Wijngaardstraat	0	4			4	0			4	x	x	
	289	Pieterstraat	24	23			23	1	15	3	5	96%	67%	Werkzaamheden
	290	Schapenplein	30	21		1	22	8	16	3	3	73%	53%	
	291	Ceciliasteeg	0	19		1	20	0			20	x	x	
	292	Ceciliasteeg	0	18			18	0			18	x	x	
	293	Lange Wijngaardstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	294	Pieterstraat	7	24			24	-17	7	8	9	343%	71%	
	295	Pieterstraat	4	5		3	8	-4	3	2	3	200%	225%	
	296	Nieuwe Kruisstraat	0	7	3		10	0			10	x	x	
	297	Nieuwe Kruisstraat	2	5	3	2	10	-8			10	500%	x	
	298	Kruisstraat	0	3		1	4	0			4	x	x	
	299	Nassastraat	26	56			56	-30	26	10	20	215%	294%	
	300	Lange Margarethastraat	0	4	1		5	0			5	x	250%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zondag 22 september 2019

VAN 06:00 UUR TOT 08:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	301	Lange Margarethastraat	0	10		2	12	0		12	x	x	
	303	Krocht	30	21		1	22	8	16	3	73%	97%	
	304	Krocht	96	30			30	66	30		31%	44%	
	305	Kruisstraat	54	35			35	19	26	3	65%	63%	
	306	Smedestraat	18	20		3	23	-5	6	5	128%	133%	
	307	Lange Wijngaardstraat	0	27			27	0		27	x	x	
	308	Smedestraat	0	19	3		22	0		22	x	x	
	309	Morinnesteeg	0	2			2	0		2	x	x	
	310	Smedestraat	0	2			2	0		2	x	x	
	311	Noorder Schoolsteeg	0	18			18	0		18	x	x	
	312	Wijngaardtuin	0	10	2		12	0		12	x	-	
	313	Noorder Schoolsteeg	0	8			8	0		8	x	x	
	314	Zuider Schoolsteeg	0	13		3	16	0		16	x	x	
	315	Smedestraat	0	9			9	0		9	x	x	
	315a	Bew. Fietsenstalling Smedestraat	756	125		2	127	629	75	30	17%	0%	
	316	Grote Markt	24	31	20		51	-27	15	4	213%	58%	
	316a	Grote Markt	34	27			27	7	18	7	79%	23%	
	317	Barteljorisstraat	0	15	3	3	21	0		21	x	-	
	318	Schoutensteeg	0	8			8	0		8	x	x	
	319	Barteljorisstraat	0	8			8	0		8	x	-	
	320	Grote Markt	10	12		1	13	-3	7	6	130%	140%	
	321	Grote Markt	0	30			30	0		30	x	x	
	322	Grote Markt	0	21	3	1	25	0		25	x	x	
	323	Jacobijnestraat	0				0	0			x	x	
	324	Koningstraat	44	57			57	-13	36	9	130%	55%	
	325	Koningstraat	0	14	1		15	0		15	x	-	
	326	Koningstraat	0	18		2	20	0		20	x	x	
	327	Gedempte oude gracht	72	56		2	58	14	51	7	81%	254%	
	328	Stoofsteeg	0	2	2		4	0		4	x	x	
	329	Gedempte oude gracht	112	71			71	41	67	4	63%	45%	
	330	Gedempte oude gracht	38	25			25	13	25		66%	32%	
	331	Jacobijnestraat	0	6	1		7	0		7	x	-	
	332	Jacobijnestraat	0				0	0			x	x	
	333	Jacobijnestraat	0	3			3	0		3	x	x	
	333a	Bew. Fietsenstalling Jacobijnestraat	638				0	638			0%	0%	
	334	Prinsenhof	0	3			3	0		3	x	-	
	335	Zijlstraat	0	5		1	6	0		6	x	x	
	336	Zijlstraat	16	8		2	10	6	8	2	63%	44%	
	337	Kromme Elleboogsteeg	0	5			5	0		5	x	x	
	338	Zijlstraat	40	12			12	28	12		30%	33%	
	339	Nieuwe Groenmarkt	123	21			21	102	20	1	17%	68%	
	340	Nieuwe Groenmarkt	105	67		1	68	37	67	1	65%	40%	
	341	Zijlstraat	0	3			3	0		3	x	-	
	342	Nobelstraat	0				0	0			x	x	
	343	Zijlstraat	0	9			9	0		9	x	x	
	344	Zijlstraat	0	3			3	0		3	x	-	
	345	Zoetestraat	0	22		4	26	0		26	x	x	
	346	Zoetestraat	0	18		2	20	0		20	x	x	
	347	Slagerspoort	0	2			2	0		2	x	x	
	348	Nassaulaan	86	42		1	43	43	35	7	50%	51%	
	349	Ursulastraat	0				0	0			x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zondag 22 september 2019

VAN 06:00 UUR TOT 08:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	351	Nassaulaan	6	2		2	4	2			33%	167%	
	352	Korte Margarethastraat	0	2		2	0			2	x	x	
	354	Nassaustraat	6	5		5	1	3		2	83%	167%	
	355	Nassauplein	8			0	8				0%	25%	
	356	Nieuwe Gracht	10	6		6	4	5		1	60%	140%	
	357	Nieuwe Gracht	12	12		12	0	11		1	100%	100%	
	358	Kinderhuisvest	0	2		2	0			2	x	-	
	359	Kinderhuisvest	0			0	0				x	-	
	360	Magdalenastraat	0	3		1	4			4	x	x	
	361	Kraaijenhorst	0	1		1	0			1	x	x	
	362	Kraaijenhorst	0	1		1	0			1	x	x	
	363	Magdalenahof	0	2		2	0			2	x	-	
	364	Magdalenahof	0	1		1	0			1	x	-	
	365	Magdalenahof	0	2		2	0			2	x	-	
	366	Magdalenahof	0			0	0				x	-	
	367	Magdalenastraat	0	1		1	2			2	x	x	
	368	Witte Herenstraat	0	22		22	0			22	x	x	
	369	Zijlstraat	0	1		1	0			1	x	x	
	370	Vogelkoopsteeg	0	6		6	0			6	x	x	
	371	Nassaulaan	0			0	0				x	x	
	373	Zijlstraat	8	13		13	-5	6		7	163%	50%	
	374	Gedempte oude gracht	24	17		1	18	13		5	75%	42%	
	375	Gedempte oude gracht	24	15		15	9	9		6	63%	33%	
	376	Raaks	69	26		26	43	26			38%	5%	
	377	Raaks	138	79		79	59	79			57%	32%	
	378	Korte Zijlstraat	0	3		3	0			3	x	-	
	379	Zijlstraat	16	10		1	11	7		4	69%	156%	
	381	Zijlstraat	20	11		11	9	9		2	55%	223%	
	382	Kinderhuisvest	0	3		3	0			3	x	x	
	383	Zijlvest	0	4		4	0			4	x	x	
	384	Raaks	86	51		51	35	43	2	6	59%	27%	
	385	Bakkumstraat	0	1		1	0			1	x	x	
	386	Raaks	46	49		49	-3	39	2	8	107%	45%	
	388	Zijlvest	52	41		41	11	41			79%	46%	
	389	Jacobstraat	40	37		37	3	37			93%	60%	
	390	Achterlangs	38	26		26	12	26			68%	42%	
	391	Drossestraat	50	28		28	22	28			56%	25%	
	391a	Drossestraat	8	11		11	-3	6	1	4	138%	0%	
	392	Drossestraat	86	46		46	40	46			53%	10%	
	393	Achterlangs	34	28		28	6	28			82%	50%	
	394	Zuiderstraat	0	5		5	0			5	x	x	
	395	Zuiderstraat	0	3		3	0			3	x	x	
	397	Zuiderstraat	0	2		1	3			3	x	-	
	397a	Hortusplein	20	12		12	8	12			60%	x	
	398	Zuiderstraat				0	0				x	36%	Gesloten
	399	Oude Zijlvest				0	0				x	-	Gesloten
	400	Oude Zijlvest				0	0				x	-	Gesloten

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Zondag 22 september 2019

VAN 06:00 UUR TOT 08:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type					Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	Vrij	In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	401	Vestestraat	0	2			2	0			2	x	-	
	401a	Vestestraat	0	2			2	0			2	x	-	
	403	Vestestraat	0			1	1	0			1	x	-	
	404	Gedempte Voldersgracht	0	3			3	0			3	x	x	
	405	Gedempte Voldersgracht	0				0	0				x	x	
	406	Boereplein	0	2		1	3	0			3	x	x	
	408	Boereplein	0				0	0				x	-	Gesloten
	409	Oude Zijlvest	0				0	0				x	x	
	410	Keizerstraat	0				0	0				x	-	
	411	Keizerstraat	0				0	0				x	-	
	412	Gedempte Voldersgracht	20	39		2	41	-21	13	6	22	205%	115%	
	413	Gedempte Voldersgracht	0	2			2	0			2	x	x	
	414	Gedempte Voldersgracht	0	2			2	0			2	x	x	
	415	Gedempte Voldersgracht	0	1			1	0			1	x	-	
	415a	Gedempte Voldersgracht	0	2			2	0			2	x	-	
	415b	Doelenplein	24	16			16	8	13		3	67%	-	
	416	Gedempte Voldersgracht	20	17			17	3	12		5	85%	75%	
	416a	Doelenplein					0	0				x	31%	Gesloten
	417	Barrevoetestraat	0				0	0				x	-	
	418	Barrevoetestraat	0	1			1	0			1	x	-	
	419	Barrevoetestraat	0	2			2	0			2	x	x	
	420	Gasthuisstraat	0	21			21	0			21	x	x	
	420a	Gasthuisstraat	168	78		1	79	89	72	6	1	47%	0%	
	421	Gasthuisstraat	0				0	0				x	x	
	423	Botermarkt	86	91	1	5	97	-11	53	11	33	113%	87%	
	423a	Bew. Fietsenstalling Botermarkt					0	0				x	0%	Stalling gesloten
	424	Korte Bogaardstraat	0	1		1	2	0			2	x	x	
	425	Lange Bogaardstraat	0	21			21	0			21	x	x	
	426	Lange Bogaardstraat	0	26			26	0			26	x	600%	
	427	Lange Bogaardstraat	0	5			5	0			5	x	x	
	428	Breestraat	0	18			18	0			18	x	x	
	430	Tuchthuisstraat	0	7			7	0			7	x	x	
	431	Lange Bogaardstraat	4	2			2	2	2			50%	175%	
	433	Drapenierstraat	0	10	1		11	0			11	x	x	
	434	Vlamingstraat	3	9			9	-6	3		6	300%	x	
	435	Wester Bogaardstraat	0	18			18	0			18	x	x	
	436	Vlamingstraat	0	28	1		29	0			29	x	x	
	437	Drapenierstraat	0	7			7	0			7	x	x	
	438	Gedempte Voldersgracht	40	40			40	0	27	8	5	100%	94%	
	439	Gedempte Raamgracht	4	9			9	-5	1	1	7	225%	275%	
	441	Sophiaplein	28	42			42	-14	15	8	19	150%	64%	
	442	Oude Zijlvest	2	1		1	2	0	1		1	100%	250%	
	443	Sophiastraat	7	13			13	-6	3		10	186%	425%	
	447	Wilhelminastraat	44	14			14	30	11		3	32%	30%	
	448	Prins Hendrikstraat	0				0	0				x	-	
	449	Oranjekade	0	2			2	0			2	x	-	
	Totaal		6128	5718	128	216	6062	66	2261	372	3429	99%	69%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

Onderzoeksgebied

Centrum Haarlem

Meting

Meetperiode: 21, 22 en 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal geparkeerde voertuigen per sectie.

In = In voorziening geplaatst

Fout = Fout in de voorziening geplaatst

Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst

%2019 = Parkeerdruk in 2019

%2017 = Parkeerdruk in 2017

Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
			Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
1	Lordensstraat	0				0	0				x	x	
2	Lorentzplein	0	6	1	2	9	0			9	x	x	
3	Lorentzplein	0	3		1	4	0			4	x	x	
4	Lorentzplein	0	2			2	0			2	x	x	
5	Lorentzplein	16	11			11	5	11			69%	100%	
6	Lorentzplein	13	8		1	9	4	8		1	69%	123%	
7	Houtplein	8	7			7	1	4		3	88%	50%	
8	Wagenweg	12	7			7	5	7			58%	158%	
9	Houtplein	0				0	0				x	x	
10	Dreef	0	2		1	3	0			3	x	x	
11	Dreef	0	4		1	5	0			5	x	x	
12	Dreef	20	19			19	1	16	1	2	95%	150%	
13	Frederikspark	0	9			9	0			9	x	x	
14	Houtplein	54	39	1	4	44	10	37		7	81%	106%	
15	Houtplein	12	21	1		22	-10	9	2	11	183%	450%	
16	Tempeliersstraat	0	18			18	0			18	x	x	
16a	Bew. Fietsenstalling Tempeliersstr	199	129			129	70	123		6	65%	66%	
17	Wijde Geldelozeapad	1	29		1	30	-29	1		29	3000%	6400%	
18	Tempeliersstraat	30	34			34	-4	21	2	11	113%	117%	
19	Van Eedenstraat	0	3		1	4	0			4	x	x	
20	Van Eedenstraat	0	3			3	0			3	x	x	
21	Van Eedenstraat	0	6		1	7	0			7	x	x	
21a	Raamsingel	0				0	0				x	-	
22	Raamsingel	0	4			4	0			4	x	x	
23	Raamsingel	26	19			19	7	18		1	73%	100%	
24	Raamsingel	16	14		2	16	0	6	2	8	100%	125%	
25	Houtplein	12	9	1	1	11	1	10		1	92%	225%	
26	Gasthuissingel	60	40	2		42	18	31	8	3	70%	73%	
27	Gasthuissingel	0	26		1	27	0			27	x	x	
28	Gasthuissingel	0	11	1		12	0			12	x	x	
28a	Gasthuissingel	0	1		1	2	0			2	x	x	
29	Kampersingel	0	2			2	0			2	x	x	
30	Kampersingel	0	2			2	0			2	x	x	
31	Kampersingel	0	6			6	0			6	x	x	
32	Kampersingel	0				0	0				x	x	
33	Kampersingel	0	9		1	10	0			10	x	x	
34	Turfmarkt	0				0	0				x	x	
35	Kampervest	16	7		1	8	8	4		4	50%	175%	
36	Kampervest	0	4			4	0			4	x	x	
37	Kampervest	0				0	0				x	-	
38	Kampervest	0	13	2		15	0			15	x	x	
39	Gasthuisvest	79	18			18	61	7	3	8	23%	13%	
40	Gasthuisvest	0	2			2	0			2	x	x	
41	Gasthuisvest	20	16		2	18	2	11		7	90%	105%	
42	Kleine Houtbrug	0	1			1	0			1	x	x	
43	Raamvest	32	33	1	1	35	-3	27		8	109%	69%	
44	Raamvest	10	11			11	-1	8		3	110%	-	
45	Raamvest	0	6			6	0			6	x	x	
46	Raamvest	0	8			8	0			8	x	-	
47	Raamvest	114	7	1		8	106	7		1	7%	39%	
47a	Raamvest	60				0	60				0%	72%	
48	Wilhelminastraat	28	5			5	23	5			18%	-	
49	Wilsonplein	54	13	1		14	40	10		4	26%	49%	
50	Wilsonplein	22	14	1	1	16	6	14		2	73%	77%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

			Bezetting Type					Bezetting Detail			Bezetting			
	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	Vrij	In	Fout	Buiten	%2019	%2017	Opmerkingen
Vervolg	51	Wilsonplein	4	8			8	-4	3		5	200%	175%	
	52	Gedempte Raamgracht	22	30		3	33	-11	19		14	150%	127%	
	53	Gedempte Raamgracht	0	1		1	2	0			2	x	x	
	54	Wilsonplein	10	13			13	-3	7		6	130%	80%	
	55	Nieuwe Raamstraat	0	2			2	0			2	x	-	
	56	Nieuwe Raamstraat	0				0	0				x	x	
	57	Oude Raamstraat	0	4			4	0			4	x	x	
	58	Oude Raamstraat	0	8			8	0			8	x	x	
	59	Popelingstraat	0	6		2	8	0			8	x	x	
	60	Korte Annastraat	0	5			5	0			5	x	x	
	61	Korte Annastraat	0	1			1	0			1	x	x	
	62	Nieuwe Kerksplein	14	15		1	16	-2	6	3	7	114%	164%	
	63	Korte Houtstraat	0	6	2		8	0			8	x	x	
	64	Grote Houtstraat	154	57	1	1	59	95	50	7	2	38%	51%	
	65	Grote Houtstraat	36	22	1		23	13	18	4	1	64%	53%	
	66	Grote Houtstraat	36	40			40	-4	30	4	6	111%	100%	
	67	Doelstraat	44	41			41	3	23	7	11	93%	130%	
	68	Lange Annastraat	0	4			4	0			4	x	x	
	69	Nieuwe Kerksplein	0	1			1	0			1	x	-	
	70	Kerkstraat	0	15		1	16	0			16	x	x	
	71	Nieuwe Kerksplein	0				0	0				x	x	
	72	Nieuwe Kerksplein	0	9		3	12	0			12	x	x	
	73	Nieuwe Kerksplein	20	24		2	26	-6	18		8	130%	105%	
	74	Nieuwe Kerksplein	0	6			6	0			6	x	-	
	75	Doelstraat	0	11			11	0			11	x	x	
	76	Doelstraat	5	4			4	1	2		2	80%	x	
	77	Korte Lakenstraat	0	9		1	10	0			10	x	x	
	78	Doelstraat	0	4	1		5	0			5	x	-	
	79	Gedempte Raamgracht	14	21		1	22	-8	9		13	157%	150%	
	82	Korte Doelstraat	0	7			7	0			7	x	x	
83	Sophiastraat	6	15	1	2	18	-12	3		15	300%	x		
84	Alexanderstraat	4	18			18	-14	4		14	450%	350%		
85	Wilhelminastraat	30	13			13	17	7		6	43%	88%		
86	Alexanderstraat	4	11			11	-7	4		7	275%	133%		
87	Oranjekade	0	2	1		3	0			3	x	x		
88	Oranjekade	2	2			2	0			2	100%	250%		
89	Mauritsstraat	0	4			4	0			4	x	x		
90	Wilhelminastraat	30	27			27	3	6		21	90%	103%		
91	Sophiastraat	16	35			35	-19	16		19	219%	144%		
92	Korte Wolstraat	0	5			5	0			5	x	x		
93	Gedempte Raamgracht	31	54	1		55	-24	26	6	23	177%	109%		
96	Wolstraat	23	19			19	4	12		7	83%	104%		
97	Lange Lakenstraat	7	15			15	-8	7		8	214%	x		
98	Wolstraat	0				0	0				x	x		
99	Lange Raamstraat	10	11	1	1	13	-3	7		6	130%	230%		
100	Lange Annastraat	0	6		1	7	0			7	x	x		

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	101	Lange Annastraat	0	4			4	0			4	x	x	
	102	Breestraat	14	12	1	1	14	0	8		6	100%	283%	
	103	Gierstraat	0	22	2		24	0			24	x	x	
	104	Korte Gierstraat	0	13			13	0			13	x	x	
	105	Gierstraat	0	18	2		20	0			20	x	x	
	106	Grote Houtstraat	0	4		2	6	0			6	x	x	
	107	Grote Houtstraat	0	37			37	0			37	x	x	
	108	Nieuwstraat	20	53	1	2	56	-36	18		38	280%	195%	
	109	Gierstraat	44	45			45	-1	42	3		102%	122%	
	110	Gierstraat	18	26			26	-8	8	4	14	144%	89%	
	111	Gedempte oude gracht	34	50			50	-16	34	12	4	147%	112%	
	112	Grote Houtstraat	40	73		1	74	-34	21	9	44	185%	5%	
	113	Gedempte oude gracht	58	74		2	76	-18	52	17	7	131%	97%	
	114	Klein Heiligland	0	2		2	4	0			4	x	x	
	115	Klein Heiligland	0				0	0				x	x	
	116	Klein Heiligland	0	6		1	7	0			7	x	x	
	117	Klein Heiligland	0	6		1	7	0			7	x	x	
	118	Cornelissteeg	0	3			3	0			3	x	-	
	119	Cornelissteeg	0	11		2	13	0			13	x	x	
	120	't Zakje	0	8			8	0			8	x	x	
	121	Klein Heiligland	0				0	0				x	x	
	122	Klein Heiligland	0	2			2	0			2	x	x	
	123	Klein Heiligland	60	42			42	18	27	2	13	70%	75%	
	124	Groot Heiligland	6	37		2	39	-33	6		33	650%	633%	
	125	Nieuw Heiligland	0	14		2	16	0			16	x	x	
	126	Groot Heiligland	0	32			32	0			32	x	x	
	127	Ravelingsteeg	9	14			14	-5	3		11	156%	375%	
	128	Groot Heiligland	0	3		2	5	0			5	x	x	
	129	Omvalspoort	0	1			1	0			1	x	-	
	130	Groot Heiligland	0	5			5	0			5	x	x	
	131	Frieseport	0	9			9	0			9	x	x	
	132	Groot Heiligland	0	3		2	5	0			5	x	x	
	133	Gedempte oude gracht	48	32		3	35	13	20	4	11	73%	96%	
	134	Gedempte oude gracht	28	23		6	29	-1	10	4	15	104%	175%	
	135	Kleine Houtstraat	0	27		1	28	0			28	x	x	
	136	Gortestraat	8	4		2	6	2	4		2	75%	263%	
	137	Gortestraat	0	6		2	8	0			8	x	x	
	138	Zonnesteeg	0				0	0				x	x	
	139	Zonnesteeg	0				0	0				x	-	
	140	Zonnesteeg	0	4			4	0			4	x	x	
	141	Gasthuispoort	0				0	0				x	x	
	142	Gasthuispoort	0	2			2	0			2	x	x	
	143	Kleine Houtstraat	0	34			34	0			34	x	x	
	144	Kleine Houtstraat	0	9			9	0			9	x	x	
	145	Kleine Houtstraat	0	16			16	0			16	x	x	
	146	Kleine Houtstraat	0	11	1	1	13	0			13	x	x	
	147	Korte Hofstraat	0	4			4	0			4	x	x	
	148	Patiëntiestraat	0	12		2	14	0			14	x	-	
	149	Korte Hofstraat	0				0	0				x	x	
	150	Lange Hofstraat	0				0	0				x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	151	Lange Hofstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	152	De Witstraat	0	2			2	0			2	x	x	
	153	Rozemarijnsteeg	18	18	1	2	21	-3	12		9	117%	111%	
	154	De Haasstraat	0	8			8	0			8	x	x	
	155	De Witstraat	0	4			4	0			4	x	x	
	156	De Haasstraat	16	11			11	5	6		5	69%	60%	
	158	De Witstraat	40	19		2	21	19	18		3	53%	48%	
	158,1	De Witstraat	36	33		2	35	1	26	4	5	97%	86%	
	159	Groendaalsteeg	0	4			4	0			4	x	x	
	160	Essenstraat	0	8		2	10	0			10	x	x	
	161	Burretstraat	1	9			9	-8			9	900%	x	
	162	Turfmarkt	40	21		2	23	17	18	3	2	58%	75%	
	163	Turfmarkt	4	11		3	14	-10			14	350%	450%	
	164	Gedempte oude gracht	0	4		3	7	0			7	x	x	
	165	Essenstraat	6	7			7	-1	4	2	1	117%	83%	
	166	Krullebolspoort	0				0	0				x	-	
	167	Essenstraat	0				0	0				x	x	
	169	Gedempte oude gracht	0	5		1	6	0			6	x	x	
	170	Gedempte oude gracht	0	5		4	9	0			9	x	x	
	171	Spaarne	30	11			11	19	4	2	5	37%	10%	
	172	Spaarne	0	3		1	4	0			4	x	x	
	173	Spaarne	10	11			11	-1	7		4	110%	40%	
	174	Spaarne	10	6		2	8	2	3		5	80%	120%	
	175	Korte Veerstraat	0	20		1	21	0			21	x	x	
	176	Lange Veerstraat	0	18		3	21	0			21	x	x	
	177	Kleine Houtstraat	0				0	0				x	x	
	178	Turfsteeg	0	22			22	0			22	x	x	
	179	Kleine Houtstraat	0	9		1	10	0			10	x	x	
	180	Helmbrekersteeg	0	12		1	13	0			13	x	x	
	181	Kleine Houtstraat	0	14			14	0			14	x	x	
	182	Gravinnensteeg	0	15			15	0			15	x	x	
	183	Justine de Gouwerhof	30	17	2	3	22	8	9	2	11	73%	108%	
	184	Kleine Houtstraat	0	15			15	0			15	x	x	
	185	Schagchelstraat	0	27			27	0			27	x	x	
	186	Anegang	0	17		1	18	0			18	x	x	
	187	Anegang	0	2			2	0			2	x	x	
	188	Frankestraat	0	10		2	12	0			12	x	x	
	189	Frankestraat	0	13			13	0			13	x	x	
	190	Peuzelaarsteeg	0	4			4	0			4	x	x	
	191	Grote Houtstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	192	Grote Houtstraat	0				0	0				x	x	
	193	Anegang	30	38			38	-8	27	3	8	127%	177%	
	194	Grote Houtstraat	0	8			8	0			8	x	x	
	195	Grote Houtstraat	0	8			8	0			8	x	x	
	196	Spekstraat	0	9			9	0			9	x	x	
	197	Warmoesstraat	0	36		1	37	0			37	x	x	
	198	Oude Groenmarkt	0	35		3	38	0			38	x	x	
	199	Lange Veerstraat	0	14		1	15	0			15	x	x	
	200	Lange Veerstraat	0	17		1	18	0			18	x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	201	Berkenrodesteeg	0	11			11	0			11	x	x	
	202	Spaarne	0	5	2	2	9	0			9	x	x	
	203	Spaarne	0			1	1	0			1	x	-	
	204	Damstraat	0				0	0				x	x	
	205	Damstraat	76	94		2	96	-20	69	11	16	126%	103%	
	206	Spaarne	40	28			28	12	21		7	70%	23%	
	208	Spaarne	8	6	1	1	8	0	3		5	100%	300%	
	209	Donkere Spaarne	21	22			22	-1	12	5	5	105%	56%	
	210	Donkere Spaarne	8	7			7	1	7			88%	125%	
	211	Koudenhorn	0	3			3	0			3	x	x	
	211a	Koudenhorn	0				0	0				x	-	
	212	Valkestraat	7	14			14	-7	3		11	200%	475%	
	213	Bakenesserstraat	6				0	6				0%	0%	
	214	Bakenesserstraat	0				0	0				x	x	
	215	Teylershofjestraat	0				0	0				x	x	
	216	Bakenesserstraat	10	15		1	16	-6	8	5	3	160%	180%	
	217	Bakenesserstraat	4	9			9	-5	4		5	225%	150%	
	218	Bakenesserstraat	7	2			2	5			2	29%	-	
	219	Bakenesserstraat	3				0	3				0%	x	
	220	Vroonhof	0				0	0				x	x	
	221	Vroonhof	4	2			2	2	2			50%	50%	
	222	Vroonhof	16	6			6	10	6			38%	50%	
	223	Vroonhof	0				0	0				x	-	
	224	Bakenesserstraat	6	7		1	8	-2	4	3	1	133%	100%	
	225	Vrouwestraat	0				0	0				x	x	
	226	Vrouwestraat	0				0	0				x	-	
	227	Bakenessergracht	4	19		1	20	-16	4		16	500%	300%	
	228	Koudenhorn	14	17		1	18	-4	4	3	11	129%	136%	
	228a	Koudenhorn	0	2		1	3	0			3	x	-	
	229	Koudenhorn	4	22		3	25	-21	3	1	21	625%	475%	
	229a	Koudenhorn	0				0	0				x	-	
	230	Kokstraat	0	9			9	0			9	x	x	
	231	't Krom	0	19		1	20	0			20	x	x	
	232	't Krom	0	2		2	4	0			4	x	-	
	233	't Krom	10	5			5	5	5			50%	110%	
	234	Bakenessergracht	0	13			13	0			13	x	x	
	235	Bakenessergracht	10	11			11	-1			11	110%	50%	
	236	Kokstraat	0	6			6	0			6	x	x	
	237	Koudehorn	8	10			10	-2	8	2		125%	100%	
	237a	Koudehorn	0	9		1	10	0			10	x	31%	
	238	Koudehorn	24	32			32	-8	16	2	14	133%	113%	
	240	Zakstraat	0				0	0				x	-	
	241	Bloemertstraat	10	25	2	2	29	-19	5	1	23	290%	400%	
	242	Bakenessergracht	16	16			16	0	8		8	100%	x	
	243	Zakstraat	10	15			15	-5	7	6	2	150%	130%	
	244	Korte Jansstraat	0	13			13	0			13	x	x	
	245	Korte Jansstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	246	Bakenessergracht	14	8			8	6	1		7	57%	64%	
	247	Bakenessergracht	0	5			5	0			5	x	x	
	248	Bakenessergracht	18	28			28	-10	15	4	9	156%	117%	
	249	Korte Begijnestraat	0	6			6	0			6	x	x	
	250	Bakenessergracht	10	10		1	11	-1	7		4	110%	90%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Vervolg	251	Bakenessergracht	0	4			4	0			4	x	x	
	252	Nauwe Appelaarsteeg	0				0	0				x	-	
	253	Nauwe Appelaarsteeg	0				0	0				x	x	
	254	Wijde Appelaarsteeg	0	8			8	0			8	x	x	
	255	Lange Begijnestraat	0	2		1	3	0			3	x	x	
	255a	Lange Begijnestraat	0				0	0				x	x	
	256	Klokhuisplein	42	66		2	68	-26	35		33	162%	119%	
	257	Riviermarkt	60	76		2	78	-18	54	12	12	130%	95%	
	258	Jansstraat	0	16			16	0			16	x	x	
	259	Jansstraat	0	4			4	0			4	x	x	
	260	Lombardsteeg	0	4		2	6	0			6	x	x	
	261	Lange Begijnestraat	50	61		1	62	-12	36		26	124%	72%	
	262	Korte Begijnestraat	0	14			14	0			14	x	x	
	263	Lange Begijnestraat	0	4		1	5	0			5	x	x	
	264	Begijnhof	0				0	0				x	x	
	265	Begijnhof	0	4		1	5	0			5	x	-	
	266	Groene Buurt	0	4			4	0			4	x	-	
	267	Begijnhof	0	2			2	0			2	x	x	
	268	Kalversteeg	0	2			2	0			2	x	x	
	269	Goudsmitleintje	0	1			1	0			1	x	x	
	270	Goudsmitleintje	0	1			1	0			1	x	x	
	271	Begijnhof	0	2			2	0			2	x	x	
	272	Begijnhof	0	3			3	0			3	x	-	
	273	Begijnhof	0	1			1	0			1	x	x	
	274	Begijnsteeg	0	1			1	0			1	x	x	
	275	Jansstraat	0	1	1		2	0			2	x	x	
	276	Jansstraat	0				0	0				x	x	
	277	Jansstraat	0				0	0				x	-	
	278	Jansstraat	0				0	0				x	-	
	279	Donkere Begijnhof	0	7			7	0			7	x	x	
	280	Jansstraat	26	26	2	3	31	-5	17	2	12	119%	158%	
	281	Jansstraat	0	7	2	2	11	0			11	x	x	
	283	Nieuwe Gracht	20	38	2		40	-20	12	2	26	200%	230%	
	284	Kruisstraat	32	35			35	-3	16	15	4	109%	172%	
	285	Ridderstraat	0	41		2	43	0			43	x	x	
	286	Ridderstraat	25	39	1	2	42	-17	23	4	15	168%	185%	
	287	Korte Wijngaardstraat	0	3		1	4	0			4	x	x	
	288	Korte Wijngaardstraat	0	7			7	0			7	x	x	
	289	Pieterstraat	24	6			6	18		1	5	25%	63%	Werkzaamheden
	290	Schapenplein	30	36			36	-6	19	1	16	120%	20%	
	291	Ceciliasteeg	0	7			7	0			7	x	x	
	292	Ceciliasteeg	0				0	0				x	-	
	293	Lange Wijngaardstraat	0	1			1	0			1	x	x	
	294	Pieterstraat	7	16			16	-9	4		12	229%	314%	
	295	Pieterstraat	4	9			9	-5	3		6	225%	225%	
	296	Nieuwe Kruisstraat	0	18	2	1	21	0			21	x	x	
	297	Nieuwe Kruisstraat	2	23			23	-21	2		21	1150%	x	
	298	Kruisstraat	0	18			18	0			18	x	x	
	299	Nassastraat	26	47		5	52	-26	14	20	18	200%	63%	
	300	Lange Margarethastraat	0	3	1		4	0			4	x	225%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type			Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	301	Lange Margarethastraat	0	20			20			20	x	x	
	303	Krocht	30	22			22	8	15	7	73%	97%	
	304	Krocht	96	33		1	34	62	18	6	35%	79%	
	305	Kruisstraat	54	32		4	36	18	16	6	67%	100%	
	306	Smedestraat	18	23			23	-5	7	3	128%	161%	
	307	Lange Wijngaardstraat	0	11			11	0		11	x	x	
	308	Smedestraat	0	10			10	0		10	x	x	
	309	Morinnesteeg	0	24		1	25	0		25	x	x	
	310	Smedestraat	0				0	0			x	x	
	311	Noorder Schoolsteeg	0	1			1	0		1	x	x	
	312	Wijngaardtuin	0				0	0			x	-	
	313	Noorder Schoolsteeg	0	1			1	0		1	x	-	
	314	Zuider Schoolsteeg	0				0	0			x	x	
	315	Smedestraat	0	13			13	0		13	x	x	
	315a	Bew. Fietsenstalling Smedestraat	756	56			56	700	37	3	7%	21%	
	316	Grote Markt	24	43			43	-19	21	10	179%	85%	
	316a	Grote Markt	34	83		5	88	-54	18	70	259%	298%	
	317	Barteljorisstraat	0	9			9	0		9	x	x	
	318	Schoutensteeg	0	19			19	0		19	x	x	
	319	Barteljorisstraat	0	6			6	0		6	x	x	
	320	Grote Markt	10	12			12	-2	8	2	120%	330%	
	321	Grote Markt	0	2			2	0		2	x	x	
	322	Grote Markt	0	2			2	0		2	x	x	
	323	Jacobijnestraat	0	21			21	0		21	x	x	
	324	Koningstraat	44	43		2	45	-1	31	2	102%	141%	
	325	Koningstraat	0	43	2		47	0		47	x	x	
	326	Koningstraat	0	14		3	17	0		17	x	x	
	327	Gedempte oude gracht	72	120		2	122	-50	31	45	169%	115%	
	328	Stoofsteeg	0	8		1	9	0		9	x	x	
	329	Gedempte oude gracht	112	114		4	118	-6	50	52	105%	69%	
	330	Gedempte oude gracht	38	28		1	29	9	10	8	76%	71%	
	331	Jacobijnestraat	0	1			1	0		1	x	x	
	332	Jacobijnestraat	0	8		1	9	0		9	x	x	
	333	Jacobijnestraat	0	15		1	16	0		16	x	x	
	333a	Bew. Fietsenstalling Jacobijnestraat	638	38			38	600	8	28	6%	54%	
	334	Prinsenhof	0	3		3	6	0		6	x	x	
	335	Zijlstraat	0	14			14	0		14	x	x	
	336	Zijlstraat	16	13			13	3	10	2	81%	113%	
	337	Kromme Elleboogsteeg	0	6			6	0		6	x	x	
	338	Zijlstraat	40	37			37	3	26	10	93%	98%	
	339	Nieuwe Groenmarkt	123	72		3	75	48	21	34	61%	98%	
	340	Nieuwe Groenmarkt	105	53			53	52	29	15	50%	81%	
	341	Zijlstraat	0	3			3	0		3	x	x	
	342	Nobelstraat	0	15			15	0		15	x	x	
	343	Zijlstraat	0	4			4	0		4	x	x	
	344	Zijlstraat	0				0	0			x	x	
	345	Zoetestraat	0	15		4	19	0		19	x	x	
	346	Zoetestraat	0	22			22	0		22	x	x	
	347	Slagerspoort	0	7			7	0		7	x	x	
	348	Nassaulaan	86	52		2	54	32	28	14	63%	78%	
	349	Ursulastraat	0	5			5	0		5	x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	351	Nassaulaan	6	9		2	11	-5	3	1	7	183%	350%	
	352	Korte Margarethastraat	0	8			8	0			8	x	x	
	354	Nassaustraat	6				0	6				0%	250%	
	355	Nassauplein	8	20			20	-12			20	250%	163%	
	356	Nieuwe Gracht	10	20			20	-10	8	4	8	200%	490%	
	357	Nieuwe Gracht	12	12			12	0	6	1	5	100%	400%	
	358	Kinderhuisvest	0				0	0				x	x	
	359	Kinderhuisvest	0	6			6	0			6	x	x	
	360	Magdalenastraat	0	7			7	0			7	x	x	
	361	Kraaijenhorst	0				0	0				x	x	
	362	Kraaijenhorst	0	20		2	22	0			22	x	x	
	363	Magdalenahof	0				0	0				x	x	
	364	Magdalenahof	0	1			1	0			1	x	x	
	365	Magdalenahof	0				0	0				x	x	
	366	Magdalenahof	0				0	0				x	x	
	367	Magdalenastraat	0	1			1	0			1	x	x	
	368	Witte Herenstraat	0	37	1		38	0			38	x	x	
	369	Zijlstraat	0				0	0				x	x	
	370	Vogelkoopsteeg	0	8		4	12	0			12	x	x	
	371	Nassaulaan	0				0	0				x	x	
	373	Zijlstraat	8	17			17	-9	7		10	213%	175%	
	374	Gedempte oude gracht	24	40	1		41	-17	18	10	13	171%	129%	
	375	Gedempte oude gracht	24	19	1		20	4	9	4	7	83%	104%	
	376	Raaks	69	78			78	-9	33	35	10	113%	70%	
	377	Raaks	138	99	4	10	113	25	54	25	34	82%	76%	
	378	Korte Zijlstraat	0	2			2	0			2	x	x	
	379	Zijlstraat	16	23			23	-7	13	5	5	144%	150%	
	381	Zijlstraat	20	53			53	-33	20	9	24	265%	100%	
	382	Kinderhuisvest	0	18		1	19	0			19	x	x	
	383	Zijlvest	0	10			10	0			10	x	x	
	384	Raaks	86	160		10	170	-84	55	20	95	198%	115%	
	385	Bakkumstraat	0	4			4	0			4	x	x	
	386	Raaks	46	61			61	-15	36	15	10	133%	114%	
	388	Zijlvest	52	71		3	74	-22	25	36	13	142%	88%	
	389	Jacobstraat	40	45	1	6	52	-12	21	30	1	130%	105%	
	390	Achterlangs	38	47			47	-9	38	6	3	124%	121%	
	391	Drossestraat	50	31			31	19	26		5	62%	170%	
	391a	Drossestraat	8	10			10	-2	4	4	2	125%	163%	
	392	Drossestraat	86	87			87	-1	52	30	5	101%	25%	
	393	Achterlangs	34	35			35	-1	16	17	2	103%	163%	
	394	Zuiderstraat	0	1			1	0			1	x	x	
	395	Zuiderstraat	0	1			1	0			1	x	x	
	397	Zuiderstraat	0				0	0				x	x	
	397a	Hortusplein	20	37		4	41	-21	20		21	205%	-	
	398	Zuiderstraat					0	0				x	62%	Gesloten
	399	Oude Zijlvest	0				0	0				x	x	
	400	Oude Zijlvest	0				0	0				x	x	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
	401	Vestestraat	0	20			20	0			20	x	x	
	401a	Vestestraat	0				0	0				x	x	
	403	Vestestraat	0				0	0				x	x	
	404	Gedempte Voldersgracht	0	4			4	0			4	x	x	
	405	Gedempte Voldersgracht	0	10			10	0			10	x	x	
	406	Boereplein	0	11			11	0			11	x	x	
	408	Boereplein	0				0	0				x	x	
	409	Oude Zijlvest	0	11		1	12	0			12	x	x	
	410	Keizerstraat	0				0	0				x	x	
	411	Keizerstraat	0				0	0				x	x	
	412	Gedempte Voldersgracht	20	32		1	33	-13	16	4	13	165%	125%	
	413	Gedempte Voldersgracht	0	5			5	0			5	x	x	
	414	Gedempte Voldersgracht	0	5			5	0			5	x	x	
	415	Gedempte Voldersgracht	0	3			3	0			3	x	x	
	415a	Gedempte Voldersgracht	0	6		1	7	0			7	x	-	
	415b	Doelenplein	24	14			0	10	11	1	2	0%	-	
	416	Gedempte Voldersgracht	20	17			17	3	13		4	85%	115%	
	416a	Doelenplein	36	21			21	15	15	4	2	58%	153%	
	417	Barrevoetstraat	0	1			1	0			1	x	x	
	418	Barrevoetstraat	0	7			7	0			7	x	x	
	419	Barrevoetstraat	0	6			6	0			6	x	x	
	420	Gasthuisstraat	0	30		1	31	0			31	x	x	
	420a	Gasthuisstraat	168	100		5	105	63	62	28	15	63%	90%	
	421	Gasthuisstraat	0	4			4	0			4	x	x	
	423	Botermarkt	86	102		11	113	-27	72		41	131%	119%	
	423a	Bew. Fietsenstalling Botermarkt	204	104		4	108	96	94		14	53%	13%	
	424	Korte Bogaardstraat	0	4			4	0			4	x	x	
	425	Lange Bogaardstraat	0	6			6	0			6	x	-	
	426	Lange Bogaardstraat	0	24		1	26	0			26	x	300%	
	427	Lange Bogaardstraat	0				0	0				x	x	
	428	Breestraat	0	10			10	0			10	x	x	
	430	Tuchthuisstraat	0	9			9	0			9	x	x	
	431	Lange Bogaardstraat	4	4			4	0			4	100%	300%	
	433	Drapenierstraat	0	7		1	8	0			8	x	x	
	434	Vlamingstraat	3	8			8	-5			8	267%	x	
	435	Wester Bogaardstraat	0	3			3	0			3	x	x	
	436	Vlamingstraat	0	29			29	0			29	x	x	
	437	Drapenierstraat	0	11		1	12	0			12	x	x	
	438	Gedempte Voldersgracht	40	29		1	30	10	27		3	75%	119%	
	439	Gedempte Raamgracht	4	5			5	-1	4		1	125%	100%	
	441	Sophiaplein	28	43		1	48	-20	26		22	171%	96%	
	442	Oude Zijlvest	2	7		1	8	-6	2		6	400%	500%	
	443	Sophiastraat	7	11			11	-4	4		7	157%	175%	
	447	Wilhelminastraat	44	19		1	20	24	14		6	45%	98%	
	448	Prins Hendrikstraat	0	1		3	6	0			6	x	x	
	449	Oranjekade	0	2			2	0			2	x	x	
	Totaal		6597	6914	67	286	7253	0	2724	756	3787	110%	126%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Capaciteit

ALGEMEEN

Onderzoeksgebied

Centrum Haarlem

Meting

Meetperiode: 21, 22 en 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

De capaciteit verschilt per voorziening:

Klem = Fietsklem (voor 1 fiets)

Stan = Fietsstandaard (voor 2 fietsen)

Rek = Fietsrek (voor meer als 2 fietsen)

Vak - Fietsvak (blauwe lijnen)

Stal = Fietsenstalling

De totale capaciteit is het aantal fietsen dat in totaal geparkeerd kan worden in een bepaalde sectie o.b.v. de (verschillende) aanwezige voorzieningen.

Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)						Opmerkingen
		Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	
1	Lordensstraat						0	
2	Lorentzplein						0	
3	Lorentzplein						0	
4	Lorentzplein						0	
5	Lorentzplein	4	6				16	
6	Lorentzplein		5	1			13	
7	Houtplein			1			8	
8	Wagenweg		6				12	
9	Houtplein						0	
10	Dreef						0	
11	Dreef						0	
12	Dreef		10				20	
13	Frederikspark						0	
14	Houtplein		3	3			54	
15	Houtplein		6				12	
16	Tempeliersstraat						0	
16a	Bew. Fietsenstalling Tempeliersstraat					1	199	Openingstijden: Di 07.00-22.00u, Za 09.00-22.00u en Zo gesloten
17	Wijde Geldelozeapad	1					1	
18	Tempeliersstraat			5			30	
19	Van Eedenstraat						0	
20	Van Eedenstraat						0	
21	Van Eedenstraat						0	
21a	Raamsingel						0	
22	Raamsingel						0	
23	Raamsingel	6		2			26	
24	Raamsingel		8				16	
25	Houtplein		6				12	
26	Gasthuissingel		30				60	
27	Gasthuissingel						0	
28	Gasthuissingel						0	
28a	Gasthuissingel						0	
29	Kampersingel						0	
30	Kampersingel						0	
31	Kampersingel						0	
32	Kampersingel						0	
33	Kampersingel						0	
34	Turfmarkt						0	
35	Kampervest		2		1		16	
36	Kampervest						0	
37	Kampervest						0	
38	Kampervest						0	
39	Gasthuisvest		2	12			79	
40	Gasthuisvest						0	
41	Gasthuisvest		10				20	
42	Kleine Houtbrug						0	
43	Raamvest		16				32	
44	Raamvest			1			10	
45	Raamvest						0	
46	Raamvest						0	
47	Raamvest		57				114	
47a	Raamvest		30				60	
48	Wilhelminastraat			7			28	
49	Wilsonplein		27				54	
50	Wilsonplein		11				22	

ALGEMEEN									
	Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)						Opmerkingen
			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	
Vervolg	51	Wilsonplein		2				4	
	52	Gedempte Raamgracht		11				22	
	53	Gedempte Raamgracht						0	
	54	Wilsonplein		5				10	
	55	Nieuwe Raamstraat						0	
	56	Nieuwe Raamstraat						0	
	57	Oude Raamstraat						0	
	58	Oude Raamstraat						0	
	59	Popelingstraat						0	
	60	Korte Annastraat						0	
	61	Korte Annastraat						0	
	62	Nieuwe Kerksplein		7				14	
	63	Korte Houtstraat						0	
	64	Grote Houtstraat		7	30	2		154	
	65	Grote Houtstraat			9			36	
	66	Grote Houtstraat			9			36	
	67	Doelstraat		22				44	
	68	Lange Annastraat						0	
	69	Nieuwe Kerksplein						0	
	70	Kerkstraat						0	
	71	Nieuwe Kerksplein						0	
	72	Nieuwe Kerksplein						0	
	73	Nieuwe Kerksplein		10				20	
	74	Nieuwe Kerksplein						0	
	75	Doelstraat						0	
	76	Doelstraat			1			5	
	77	Korte Lakenstraat						0	
	78	Doelstraat						0	
	79	Gedempte Raamgracht		5	1			14	
	82	Korte Doelstraat						0	
	83	Sophiastraat		3				6	
	84	Alexanderstraat		2				4	
	85	Wilhelminastraat		1	7			30	
	86	Alexanderstraat		2				4	
	87	Oranjekade						0	
	88	Oranjekade	2					2	
	89	Mauritsstraat						0	
	90	Wilhelminastraat	30					30	
	91	Sophiastraat			4			16	
	92	Korte Wolstraat						0	
	93	Gedempte Raamgracht		6	4			31	
	96	Wolstraat	3		4			23	
	97	Lange Lakenstraat	7					7	
	98	Wolstraat						0	
	99	Lange Raamstraat	8	1				10	
	100	Lange Annastraat						0	

ALGEMEEN

Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)						Opmerkingen
			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	
	101	Lange Annastraat						0	
	102	Breestraat		7				14	
	103	Gierstraat						0	
	104	Korte Gierstraat						0	
	105	Gierstraat						0	
	106	Grote Houtstraat						0	
	107	Grote Houtstraat						0	
	108	Nieuwstraat		10				20	
	109	Gierstraat		22				44	
	110	Gierstraat		9				18	
	111	Gedempte oude gracht		17				34	
	112	Grote Houtstraat		20				40	
	113	Gedempte oude gracht		29				58	
	114	Klein Heiligland						0	
	115	Klein Heiligland						0	
	116	Klein Heiligland						0	
	117	Klein Heiligland						0	
	118	Cornelissteeg						0	
	119	Cornelissteeg						0	
	120	't Zakje						0	
	121	Klein Heiligland						0	
	122	Klein Heiligland						0	
	123	Klein Heiligland		8	6			60	
	124	Groot Heiligland		3				6	
	125	Nieuw Heiligland						0	
	126	Groot Heiligland						0	
	127	Ravelingsteeg	3		2			9	
	128	Groot Heiligland						0	
	129	Omvalspoort						0	
	130	Groot Heiligland						0	
	131	Frieseport						0	
	132	Groot Heiligland						0	
	133	Gedempte oude gracht		24				48	
	134	Gedempte oude gracht		14				28	
	135	Kleine Houtstraat						0	
	136	Gortestraat			1			8	
	137	Gortestraat						0	
	138	Zonnesteeg						0	
	139	Zonnesteeg						0	
	140	Zonnesteeg						0	
	141	Gasthuispoort						0	
	142	Gasthuispoort						0	
	143	Kleine Houtstraat						0	
	144	Kleine Houtstraat						0	
	145	Kleine Houtstraat						0	
	146	Kleine Houtstraat						0	
	147	Korte Hofstraat						0	
	148	Patiëntiestraat						0	
	149	Korte Hofstraat						0	
	150	Lange Hofstraat						0	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM

Capaciteit

ALGEMEEN

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)						Opmerkingen
			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	
Vervolg	151	Lange Hofstraat						0	
	152	De Witstraat						0	
	153	Rozemarijnsteeg			4			18	
	154	De Haasstraat						0	
	155	De Witstraat						0	
	156	De Haasstraat			2			16	
	158	De Witstraat				2		40	
	158,1	De Witstraat		18				36	
	159	Groendaalsteeg						0	
	160	Essenstraat						0	
	161	Burretstraat	1					1	
	162	Turfmarkt		20				40	
	163	Turfmarkt		2				4	
	164	Gedempte oude gracht						0	
	165	Essenstraat		3				6	
	166	Krullebolspoort						0	
	167	Essenstraat						0	
	169	Gedempte oude gracht						0	
	170	Gedempte oude gracht						0	
	171	Spaarne		5		2		30	
	172	Spaarne						0	
	173	Spaarne				1		10	
	174	Spaarne				1		10	
	175	Korte Veerstraat						0	
	176	Lange Veerstraat						0	
	177	Kleine Houtstraat						0	
	178	Turfsteeg						0	
	179	Kleine Houtstraat						0	
	180	Helmbrekersteeg						0	
	181	Kleine Houtstraat						0	
	182	Gravinnensteeg						0	
	183	Justine de Gouwerhof			5			30	
	184	Kleine Houtstraat						0	
	185	Schagchelstraat						0	
	186	Anegang						0	
	187	Anegang						0	
	188	Frankestraat						0	
	189	Frankestraat						0	
	190	Peuzelaarsteeg						0	
	191	Grote Houtstraat						0	
	192	Grote Houtstraat						0	
	193	Anegang		15				30	
	194	Grote Houtstraat						0	
	195	Grote Houtstraat						0	
	196	Spekstraat						0	
	197	Warmoesstraat						0	
	198	Oude Groenmarkt						0	
	199	Lange Veerstraat						0	
	200	Lange Veerstraat						0	

ALGEMEEN									
Vervolg	Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)						Opmerkingen
			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	
	201	Berkenrodesteeg						0	
	202	Spaarne						0	
	203	Spaarne						0	
	204	Damstraat						0	
	205	Damstraat		38				76	
	206	Spaarne			5			40	
	208	Spaarne			1			8	
	209	Donkere Spaarne		6	2			21	
	210	Donkere Spaarne		4				8	
	211	Koudenhorn						0	
	211a	Koudenhorn						0	
	212	Valkestraat			2			7	
	213	Bakenesserstraat		3				6	
	214	Bakenesserstraat						0	
	215	Teylershofjestraat						0	
	216	Bakenesserstraat		5				10	
	217	Bakenesserstraat		2				4	
	218	Bakenesserstraat			1			7	
	219	Bakenesserstraat			1			3	
	220	Vroonhof						0	
	221	Vroonhof			1			4	
	222	Vroonhof		8				16	
	223	Vroonhof						0	
	224	Bakenesserstraat		3				6	
	225	Vrouwestraat						0	
	226	Vrouwestraat						0	
	227	Bakenessergracht		2				4	
	228	Koudenhorn		7				14	
	228a	Koudenhorn						0	
	229	Koudenhorn		2				4	
	229a	Koudenhorn						0	
	230	Kokstraat						0	
	231	't Krom						0	
	232	't Krom						0	
	233	't Krom		5				10	
	234	Bakenessergracht						0	
	235	Bakenessergracht			2			10	
	236	Kokstraat						0	
	237	Koudehorn		4				8	
	237a	Koudehorn		8				0	
	238	Koudehorn		5	2			24	
	240	Zakstraat						0	
	241	Bloemertstraat		5				10	
	242	Bakenessergracht		8				16	
	243	Zakstraat		5				10	
	244	Korte Jansstraat						0	
	245	Korte Jansstraat						0	
	246	Bakenessergracht		2				14	
	247	Bakenessergracht						0	
	248	Bakenessergracht		9				18	
	249	Korte Begijnestraat						0	
	250	Bakenessergracht		5				10	

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM
Capaciteit

ALGEMEEN

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)						Opmerkingen
			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	
Vervolg	251	Bakenessergracht						0	
	252	Nauwe Appelaarsteeg						0	
	253	Nauwe Appelaarsteeg						0	
	254	Wijde Appelaarsteeg						0	
	255	Lange Begijnestraat						0	
	255a	Lange Begijnestraat						0	
	256	Klokhuisplein		21				42	
	257	Riviermarkt		30				60	
	258	Jansstraat						0	
	259	Jansstraat						0	
	260	Lombardsteeg						0	
	261	Lange Begijnestraat		25				50	
	262	Korte Begijnestraat						0	
	263	Lange Begijnestraat						0	
	264	Begijnhof						0	
	265	Begijnhof						0	
	266	Groene Buurt						0	
	267	Begijnhof						0	
	268	Kalversteeg						0	
	269	Goudsmitpleintje						0	
	270	Goudsmitpleintje						0	
	271	Begijnhof						0	
	272	Begijnhof						0	
	273	Begijnhof						0	
	274	Begijnsteeg						0	
	275	Jansstraat						0	
	276	Jansstraat						0	
	277	Jansstraat						0	
	278	Jansstraat						0	
	279	Donkere Begijnhof						0	
	280	Jansstraat		7	3			26	
	281	Jansstraat						0	
	283	Nieuwe Gracht		10				20	
	284	Kruisstraat		16				32	
	285	Ridderstraat						0	
	286	Ridderstraat	10	6		1		25	
	287	Korte Wijngaardstraat						0	
	288	Korte Wijngaardstraat						0	
	289	Pieterstraat		12				24	Werkzaamheden: niet alle voorzieningen continue beschikbaar
	290	Schapeplein		10	1			30	
	291	Ceciliasteeg						0	
	292	Ceciliasteeg						0	
	293	Lange Wijngaardstraat						0	
	294	Pieterstraat			2			7	
	295	Pieterstraat		2				4	
	296	Nieuwe Kruisstraat						0	
	297	Nieuwe Kruisstraat		1				2	
	298	Kruisstraat						0	
	299	Nassastraat		7	3			26	
	300	Lange Margarethastraat						0	

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

CENTRUM HAARLEM
Capaciteit

ALGEMEEN

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)						Opmerkingen
			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	
Vervolg	301	Lange Margarethastraat						0	
	303	Krocht		15				30	
	304	Krocht		31		2		96	
	305	Kruisstraat		20		1		54	
	306	Smedestraat		9				18	
	307	Lange Wijngaardstraat						0	
	308	Smedestraat						0	
	309	Morinnesteeg						0	
	310	Smedestraat						0	
	311	Noorder Schoolsteeg						0	
	312	Wijngaardtuin						0	
	313	Noorder Schoolsteeg						0	
	314	Zuider Schoolsteeg						0	
	315	Smedestraat						0	
	315a	Bew. Fietsenstalling Smedestraat					1	756	Openingstijden: Di 07.30-24.00u, Za 08.30-05.00 en Zo 12.00-18.00u
	316	Grote Markt		12				24	
	316a	Grote Markt		17				34	Markt op Za 09:00 - 16:00u
	317	Barteljorisstraat						0	
	318	Schoutensteeg						0	
	319	Barteljorisstraat						0	
	320	Grote Markt		5				10	Markt op Za 09:00 - 16:00u
	321	Grote Markt						0	
	322	Grote Markt						0	
	323	Jacobijnestraat						0	
	324	Koningstraat		22				44	
	325	Koningstraat						0	
	326	Koningstraat						0	
	327	Gedempte oude gracht		36				72	
	328	Stoofsteeg						0	
	329	Gedempte oude gracht		56				112	
	330	Gedempte oude gracht		19				38	
	331	Jacobijnestraat						0	
	332	Jacobijnestraat						0	
	333	Jacobijnestraat						0	
	333a	Bew. Fietsenstalling Jacobijnestraat					1	638	
	334	Prinsenhof						0	
	335	Zijlstraat						0	
	336	Zijlstraat			4			16	
	337	Kromme Elleboogsteeg						0	
	338	Zijlstraat			10			40	
	339	Nieuwe Groenmarkt		26	3	4		123	
	340	Nieuwe Groenmarkt		26		5		105	
	341	Zijlstraat						0	
	342	Nobelstraat						0	
	343	Zijlstraat						0	
	344	Zijlstraat						0	
	345	Zoetestraat						0	
	346	Zoetestraat						0	
	347	Slagerspoort						0	
	348	Nassaulaan		34	1	1		86	
	349	Ursulastraat						0	

ALGEMEEN								
	Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)					Opmerkingen
			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	
Vervolg	351	Nassaulaan		3				6
	352	Korte Margarethastraat						0
	354	Nassaustraat		3				6
	355	Nassauplein	3		1			8
	356	Nieuwe Gracht		5				10
	357	Nieuwe Gracht		6				12
	358	Kinderhuisvest						0
	359	Kinderhuisvest						0
	360	Magdalenastraat						0
	361	Kraaijenhorst						0
	362	Kraaijenhorst						0
	363	Magdalenahof						0
	364	Magdalenahof						0
	365	Magdalenahof						0
	366	Magdalenahof						0
	367	Magdalenastraat						0
	368	Witte Herenstraat						0
	369	Zijlstraat						0
	370	Vogelkoopsteeg						0
	371	Nassaulaan						0
	373	Zijlstraat			2			8
	374	Gedempte oude gracht		12				24
	375	Gedempte oude gracht		12				24
	376	Raaks		32	1			69
	377	Raaks		40		2		138
	378	Korte Zijlstraat						0
	379	Zijlstraat		8				16
	381	Zijlstraat		10				20
	382	Kinderhuisvest						0
	383	Zijlvest						0
	384	Raaks		33		1		86
	385	Bakkumstraat						0
	386	Raaks		18		1		46
	388	Zijlvest		22	1			52
	389	Jacobstraat		10		1		40
	390	Achterlangs		19				38
	391	Drossestraat				4		50
	391a	Drossestraat			1			8
	392	Drossestraat			11			86
	393	Achterlangs		12		1		34
	394	Zuiderstraat						0
	395	Zuiderstraat						0
	397	Zuiderstraat						0
	397a	Hortusplein				2		20
	398	Zuiderstraat						
	399	Oude Zijlvest						0
	400	Oude Zijlvest						0

ALGEMEEN									
	Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)						Opmerkingen
			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	
Vervolg	401	Vestestraat						0	
	401a	Vestestraat						0	
	403	Vestestraat						0	
	404	Gedempte Voldersgracht						0	
	405	Gedempte Voldersgracht						0	
	406	Boereplein						0	
	408	Boereplein						0	
	409	Oude Zijlvest						0	
	410	Keizerstraat						0	
	411	Keizerstraat						0	
	412	Gedempte Voldersgracht		10				20	
	413	Gedempte Voldersgracht						0	
	414	Gedempte Voldersgracht						0	
	415	Gedempte Voldersgracht						0	
	415a	Gedempte Voldersgracht						0	
	415b	Doelenplein		12				24	
	416	Gedempte Voldersgracht		10				20	
	416a	Doelenplein		6	6			36	
	417	Barrevoetestraat						0	
	418	Barrevoetestraat						0	
	419	Barrevoetestraat						0	
	420	Gasthuisstraat						0	
	420a	Gasthuisstraat			24			168	Openingstijden: Di 10.00-18.00u, Za 10.00-18.00u en Zo 12.00-16.00u
	421	Gasthuisstraat						0	
	423	Botermarkt		43				86	Markt op Za 09:00 - 16:00u
	423a	Bew. Fietsenstalling Botermarkt					1	204	Openingstijden: Di en Za 08.00 - 24:00u en (koop) Zo 11.00-18.00u
	424	Korte Bogaardstraat						0	
	425	Lange Bogaardstraat						0	
	426	Lange Bogaardstraat						0	
	427	Lange Bogaardstraat						0	
	428	Breestraat						0	
	430	Tuchthuisstraat						0	
	431	Lange Bogaardstraat			1			4	
	433	Drapenierstraat						0	
	434	Vlamingstraat			1			3	
	435	Wester Bogaardstraat						0	
	436	Vlamingstraat						0	
	437	Drapenierstraat						0	
	438	Gedempte Voldersgracht		20				40	
	439	Gedempte Raamgracht			1			4	
	441	Sophiaplein		14				28	
	442	Oude Zijlvest		1				2	
	443	Sophiastraat			1			7	
	447	Wilhelminastraat	32		3			44	
	448	Prins Hendrikstraat						0	
	449	Oranjekade						0	
		Totaal		110	1517	219	35	4	6597

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

CENTRAAL STATION HAARLEM (BINNEN VERBODSGEBIED)

Onderzoeksgebied

Haarlem CS (binnen verbodsgebied)

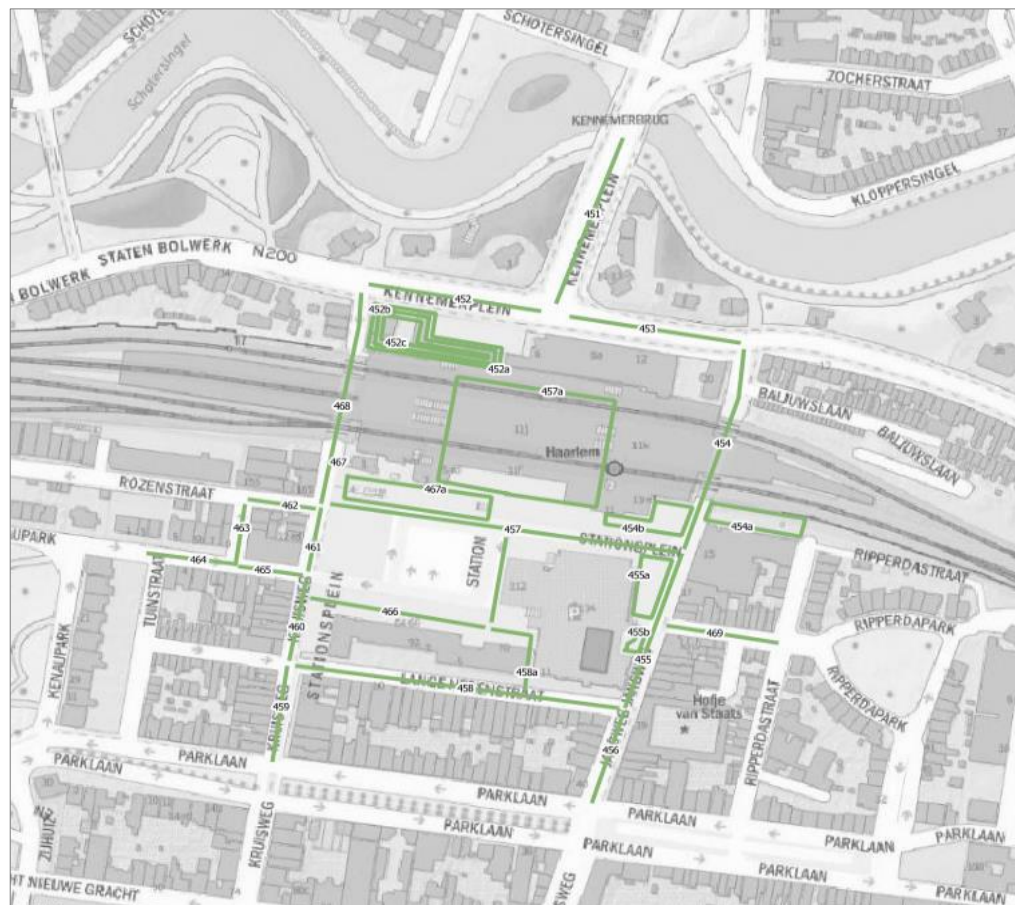
Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel



PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

Onderzoeksgebied
Haarlem CS (binnen verbodsgebied)

Meting
Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting
De capaciteit verschilt per voorziening:
Klem = Fietsklem (voor 1 fiets)
Stan = Fietsstandaard (voor 2 fietsen)
Rek = Fietsrek (voor meer als 2 fietsen)
Vak = Fietsvak (blauwe lijnen)
Stal = Fietsenstalling

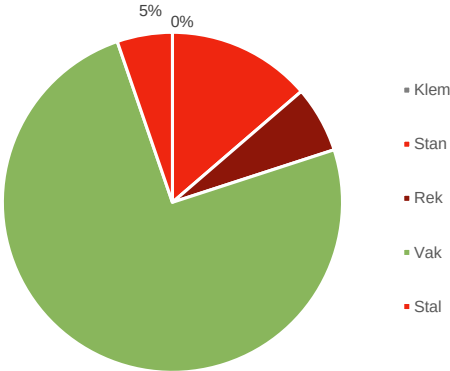
De totale capaciteit is het totaal aantal fietsen dat
geparkeerd kan worden o.b.v. de (verschillende)
op dat moment beschikbare voorzieningen in een
bepaalde sectie.

In = In voorziening geplaatst
Fout = Fout in de voorziening geplaatst
Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst
%2019 = Parkeerdruk in 2019
%2017 = Parkeerdruk in 2017

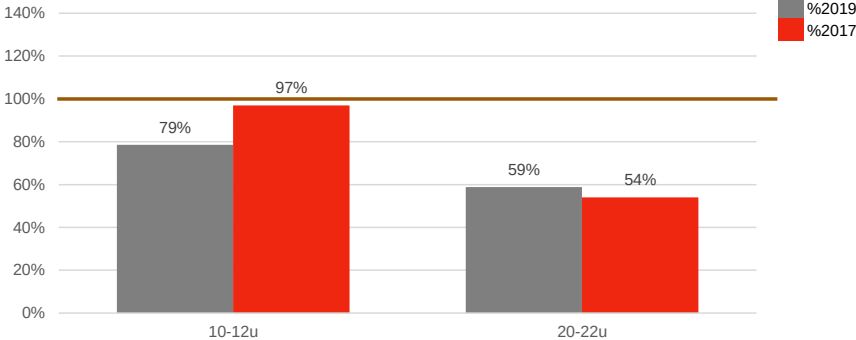
CENTRAAL STATION HAARLEM (BINNEN VERBODSGEBIED)
Gehele onderzoeksgebied - Totaal per meetmoment

MEETMOMENT			CAPACITEIT					BEZETTING DETAIL					BEZETTING TYPE						
			Aantal plaatsen																
Meetmoment			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	In	Fout	Buiten	Totaal	%2019	%2017	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	%
Dinsdag	24-sep	10:00 - 12:00u	0	13	6	71	5	3362	2429	116	98	2643	79%	97%	2635	5	3	2643	79%
		20:00 - 22:00u	0	13	6	71	5	8627	5055	19	0	5074	59%	54%	5058	0	16	5074	59%

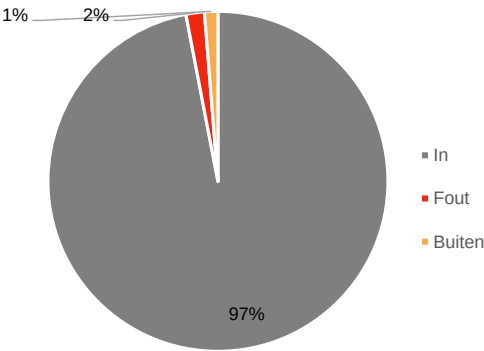
VERDELING CAPACITEIT



VERLOOP PARKEERDRUK



VERDELING GEBRUIK



PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

CENTRAAL STATION HAARLEM (BINNEN VERBODSGEBIED)
Secties

Onderzoeksgebied
Haarlem CS (binnen verbodsgebied)

Meting
Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting
Parkeerdruk
■ = 0 - 70%
■ = 70 - 85%
■ = 85 - 100%
■ = geen capaciteit
■ = geen capaciteit, wel bezetting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal voertuigen per sectie en de capaciteit van het betreffende meetmoment.
De weergegeven capaciteit is de capaciteit wanneer er in geen enkele sectie calamiteiten zijn.

SECTIES			BEZETTING		PARKEERDRUK		VRIJE PLAATSEN	
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Di 24 sep		Di 24 sep		Di 24 sep	
			10-12u	20-22u	10-12u	20-22u	10-12u	20-22u
451	Kennerplein	0	0	0	-	-	0	0
452	Kennerplein	0	0	0	-	-	0	0
452a	Kennerplein	635	430	437	68%	69%	205	198
452b	Kennerplein	600	401	256	67%	43%	199	344
452c	Kennerplein	540	396	132	73%	24%	144	408
453	Kennerplein	0	0	0	-	-	0	0
454	Jansweg	0	0	0	-	-	0	0
454b	Jansweg	155	186	136	120%	88%	-31	19
455	Jansweg	0	0	0	-	-	0	0
455a	Jansweg	250	245	136	98%	54%	5	114
455b	Jansweg	10	13	6	130%	60%	-3	4
456	Jansweg	0	0	0	-	-	0	0
457	Stationsplein	0	3	0	x	-	0	0
457a	Stationsplein	1058	827	639	78%	60%	231	419
458	Lange Herenstraat	100	116	81	116%	81%	-16	19
458a	Lange Herenstraat	0	0	0	-	-	0	0
459	Kruisweg	0	2	0	x	-	0	0
460	Kruisweg	0	0	0	-	-	0	0
461	Kruisweg	0	0	0	-	-	0	0
466	Stationsplein	14	24	12	171%	86%	-10	2
467	Stationsplein	0	0	0	-	-	0	0
467a	Stationsplein	5265	0	3239	-	62%	0	2026
468	Kruisweg	0	0	0	-	-	0	0
Totaal			8627	5074	79%	59%		

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

CENTRAAL STATION HAARLEM (BINNEN VERBODSGEBIED)
Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 10:00 UUR TOT 12:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Onderzoeksgebied	451	Kennemerplein	0				0	0				-	x	
Haarlem CS (binnen verbodsgebied)	452	Kennemerplein	0				0	0				-	x	
	452a	Kennemerplein	635	430			430	205	405	25		68%	94%	
Meting	452b	Kennemerplein	600	401			401	199	401			67%	89%	
Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019	452c	Kennemerplein	540	396			396	144	396			73%	94%	
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers	453	Kennemerplein	0				0	0				-	x	
In opdracht van: Gemeente Haarlem	454	Jansweg	0				0	0				-	x	
Uitgevoerd door: Meetel	454b	Jansweg	155	186			186	-31	128	42	16	120%	70%	
	455	Jansweg	0				0	0				-	x	
Toelichting	455a	Jansweg	250	243		2	245	5	180	41	24	98%	79%	
De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal geparkeerde voertuigen per sectie.	455b	Jansweg	10	13			13	-3	8	2	3	130%	87%	
	456	Jansweg	0				0	0				-	x	
	457	Stationsplein	0	3			3	0			3	x	x	
In = In voorziening geplaatst	457a	Stationsplein	1058	827			827	231	827			78%	82%	
Fout = Fout in de voorziening geplaatst	458	Lange Herenstraat	100	110	5	1	116	-16	70		46	116%	102%	
Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst	458a	Lange Herenstraat	0				0	0				-	x	
%2019 = Parkeerdruk in 2019	459	Kruisweg	0	2			2	0			2	x	x	
%2017 = Parkeerdruk in 2017	460	Kruisweg	0				0	0				-	x	
	461	Kruisweg	0				0	0				-	x	
	466	Stationsplein	14	24			24	-10	14	6	4	171%	100%	
	467	Stationsplein	0				0	0				-	x	
	467a	Stationsplein					0	0				-	101%	Niet toegankelijk
	468	Kruisweg	0				0	0				-	x	
	Totaal		3362	2635	5	3	2643	719	2429	116	98	79%	97%	

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

CENTRAAL STATION HAARLEM (BINNEN VERBODSGEBIED)
Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 20:00 UUR TOT 22:00 UUR

	Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
				Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
Onderzoeksgebied	451	Kennermerplein	0				0	0				-	x	
Haarlem CS (binnen verbodsgebied)	452	Kennermerplein	0				0	0				-	-	
	452a	Kennermerplein	635	437			437	198	437			69%	102%	
Meting	452b	Kennermerplein	600	256			256	344	244	12		43%	46%	
Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019	452c	Kennermerplein	540	132			132	408	125	7		24%	25%	
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers	453	Kennermerplein	0				0	0				-	-	
In opdracht van: Gemeente Haarlem	454	Jansweg	0				0	0				-	-	
Uitgevoerd door: Meetel	454b	Jansweg	155	127	9		136	19	136			88%	119%	
	455	Jansweg	0				0	0				-	x	
Toelichting	455a	Jansweg	250	136			136	114	136			54%	79%	
De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal geparkeerde voertuigen per sectie.	455b	Jansweg	10	6			6	4	6			60%	40%	
	456	Jansweg	0				0	0				-	x	
	457	Stationsplein	0				0	0				-	x	
In = In voorziening geplaatst	457a	Stationsplein	1058	639			639	419	639			60%	35%	
Fout = Fout in de voorziening geplaatst	458	Lange Herenstraat	100	74	7		81	19	81			81%	103%	
Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst	458a	Lange Herenstraat	0				0	0				-	x	
%2019 = Parkeerdruk in 2019	459	Kruisweg	0				0	0				-	x	
%2017 = Parkeerdruk in 2017	460	Kruisweg	0				0	0				-	x	
	461	Kruisweg	0				0	0				-	-	
	466	Stationsplein	14	12			12	2	12			86%	133%	
	467	Stationsplein	0				0	0				-	-	
	467a	Stationsplein	5265	3239			3239	2026	3239			62%	50%	
	468	Kruisweg	0				0	0				-	x	
Totaal			8627	5058	0	16	5074	3553	5055	19	0	59%	54%	

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

CENTRAAL STATION HAARLEM (BINNEN VERBODSGEBIED)
Capaciteit

Onderzoeksgebied
Haarlem CS (binnen verbodsgebied)

Meting
Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting
De capaciteit verschilt per voorziening:
Klem = Fietsklem (voor 1 fiets)
Stan = Fietsstandaard (voor 2 fietsen)
Rek = Fietsrek (voor meer als 2 fietsen)
Vak = Fietsvak (blauwe lijnen)
Stal = Fietsenstalling

De totale capaciteit is het aantal fietsen dat in totaal
geparkeerd kan worden in een bepaalde sectie o.b.v.
de (verschillende) aanwezige voorzieningen.

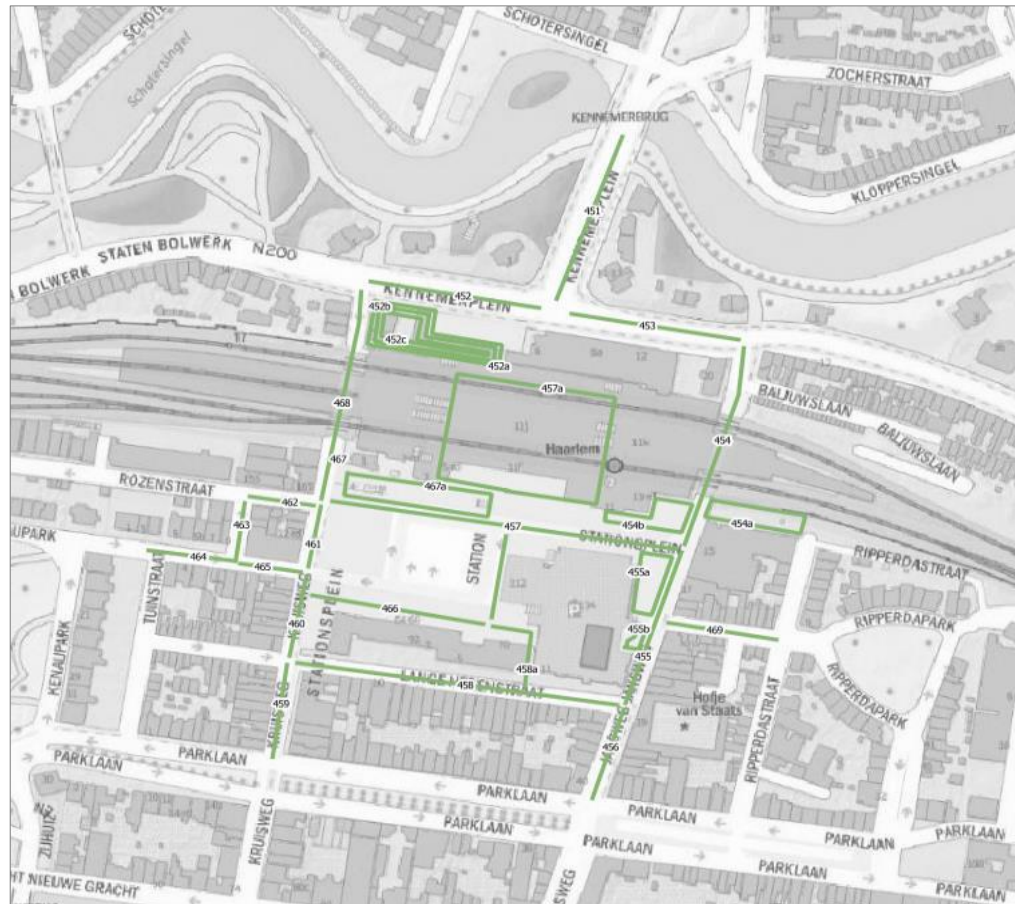
ALGEMEEN							
Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)					Opmerkingen
		Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal
451	Kennemerplein						
452	Kennemerplein						
452a	Kennemerplein				43	1	635
452b	Kennemerplein				2	1	600
452c	Kennemerplein				2	1	540
453	Kennemerplein						
454	Jansweg						
454b	Jansweg				10		155
455	Jansweg						
455a	Jansweg				12		250
455b	Jansweg				2		10
456	Jansweg						
457	Stationsplein						
457a	Stationsplein					1	1058
458	Lange Herenstraat		6	6			100
458a	Lange Herenstraat						
459	Kruisweg						
460	Kruisweg						
461	Kruisweg						
466	Stationsplein		7				14
467	Stationsplein						
467a	Stationsplein					1	5265
468	Kruisweg						Stalling niet toegankelijk tijdens eerste meetmoment
Totaal		0	13	6	71	5	8627

PARKEERONDERZOEK Fietsers

CENTRAAL STATION HAARLEM (BUITEN VERBODSGEBIED)

Onderzoeksgebied
Haarlem CS (buiten verbodsgebied)

Meting
Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel



PARKEERONDERZOEK

Fietsers

CENTRAAL STATION HAARLEM (BUITEN VERBODSGEBIED)

Gehele onderzoeksgebied - Totaal per meetmoment

Onderzoeksgebied
Haarlem CS (buiten verbodsgebied)

Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

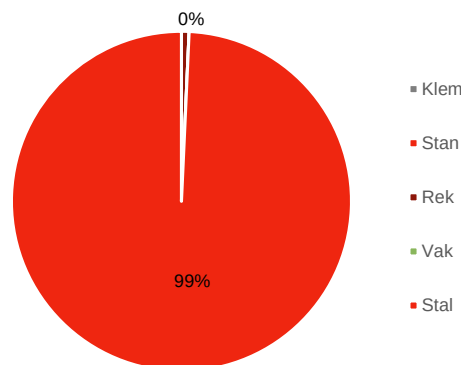
De capaciteit verschilt per voorziening:
Klem = Fietsklem (voor 1 fiets)
Stan = Fietsstandaard (voor 2 fietsen)
Rek = Fietsrek (voor meer als 2 fietsen)
Vak = Fietsvak (blauwe lijnen)
Stal = Fietsenstalling

De totale capaciteit is het totaal aantal fietsen dat geparkeerd kan worden o.b.v. de (verschillende) op dat moment beschikbare voorzieningen in een bepaalde sectie.

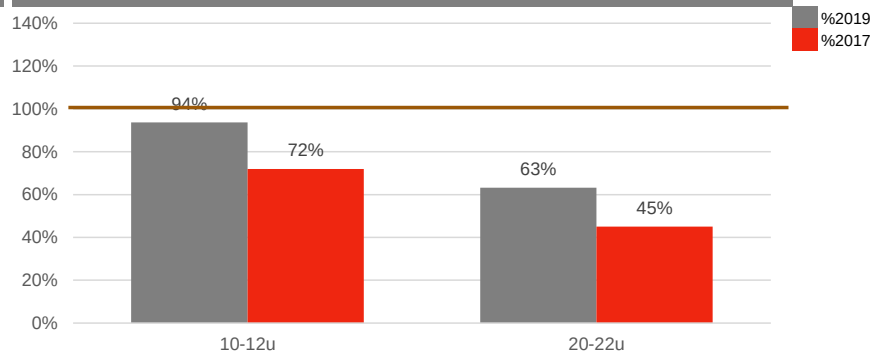
In = In voorziening geplaatst
Fout = Fout in de voorziening geplaatst
Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst
%2019 = Parkeerdruk in 2019
%2017 = Parkeerdruk in 2017

MEETMOMENT		CAPACITEIT						BEZETTING DETAIL						BEZETTING TYPE					
		Aantal plaatsen																	
Meetmoment		Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	In	Fout	Buiten	Totaal	%2019	%2017	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	%	
Dinsdag	24-sep	10:00 - 12:00u	0	0	1	0	1	554	416	36	67	519	94%	72%	519	0	0	519	94%
		20:00 - 22:00u	0	0	1	0	1	554	350	0	0	350	63%	45%	338	0	12	350	63%

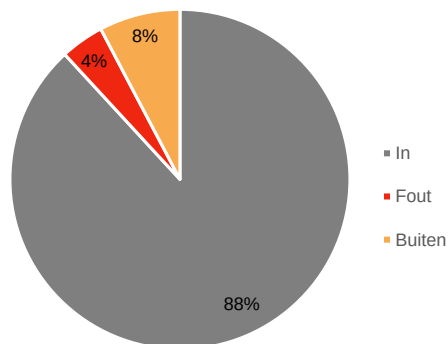
VERDELING CAPACITEIT



VERLOOP PARKEERDRUK



VERDELING GEBRUIK



PARKEERONDERZOEK
Fietsers

Onderzoeksgebied
Haarlem CS (buiten verbodsgebied)

Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

Parkeerdruk

- = 0 - 70%
- = 70 - 85%
- = 85 - 100%
- = geen capaciteit
- = geen capaciteit, wel bezetting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal voertuigen per sectie en de capaciteit van het betreffende meetmoment.

De weergegeven capaciteit is de capaciteit wanneer er in geen enkele sectie calamiteiten zijn.

CENTRAAL STATION HAARLEM (BUITEN VERBODSGEBIED)
Secties

SECTIES			BEZETTING		PARKEERDRUK		VRIJE PLAATSEN	
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Di 24 sep		Di 24 sep		Di 24 sep	
			10-12u	20-22u	10-12u	20-22u	10-12u	20-22u
454a	Jansweg	550	509	349	93%	63%	41	201
462	Rozenstraat	0	3	0	x	-	0	0
463	Korte Rozenstraat	0	0	0	-	-	0	0
464	Kenaustra	0	0	0	-	-	0	0
465	Kenaustra	0	0	0	-	-	0	0
469	Parkstraat	4	7	1	175%	25%	-3	3
Totaal		554	519	350	94%	63%		

PARKEERONDERZOEK

Fietsers

CENTRAAL STATION HAARLEM (BUITEN VERBODSGEBIED)

Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 10:00 UUR TOT 12:00 UUR

Onderzoeksgebied

Haarlem CS (buiten verbodsgebied)

Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
			Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
454a	Jansweg	550	509			509	41	412	35	62	93%	67%	
462	Rozenstraat	0	3			3	0			3	x	x	
463	Korte Rozenstraat	0				0	0				-	x	
464	Kenastraat	0				0	0				-	x	
465	Kenastraat	0				0	0				-	x	
469	Parkstraat	4	7			7	-3	4	1	2	175%	125%	
Totaal		554	519	0	0	519	35	416	36	67	94%	72%	

Toelichting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal geparkeerde voertuigen per sectie.

In = In voorziening geplaatst

Fout = Fout in de voorziening geplaatst

Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst

%2019 = Parkeerdruk in 2019

%2017 = Parkeerdruk in 2017

VAN 20:00 UUR TOT 22:00 UUR

Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
			Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
454a	Jansweg	550	337		12	349	201	349			63%	23%	
462	Rozenstraat	0				0	0				-	x	
463	Korte Rozenstraat	0				0	0				-	x	
464	Kenastraat	0				0	0				-	x	
465	Kenastraat	0				0	0				-	x	
469	Parkstraat	4	1			1	3	1			25%	650%	
Totaal		554	338	0	12	350	204	350	0	0	63%	45%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsers

CENTRAAL STATION HAARLEM (BUITEN VERBODSGEBIED)

Capaciteit

Onderzoeksgebied

Haarlem CS (buiten verbodsgebied)

Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

De capaciteit verschilt per voorziening:

Klem = Fietsklem (voor 1 fiets)

Stan = Fietsstandaard (voor 2 fietsen)

Rek = Fietsrek (voor meer als 2 fietsen)

Vak = Fietsvak (blauwe lijnen)

Stal = Fietsenstalling

De totale capaciteit is het aantal fietsen dat in totaal geparkeerd kan worden in een bepaalde sectie o.b.v. de (verschillende) aanwezige voorzieningen.

ALGEMEEN

Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)						Opmerkingen
		Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	
454a	Jansweg					1	550	
462	Rozenstraat						0	
463	Korte Rozenstraat						0	
464	Kenastraat						0	
465	Kenastraat						0	
469	Parkstraat			1			4	
Totaal		0	0	1	0	1	554	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

STATIONSGBIED SPAARNWOUDE, HAARLEM

Onderzoeksgebied

Stationsgebied Spaarnwoude, Haarlem

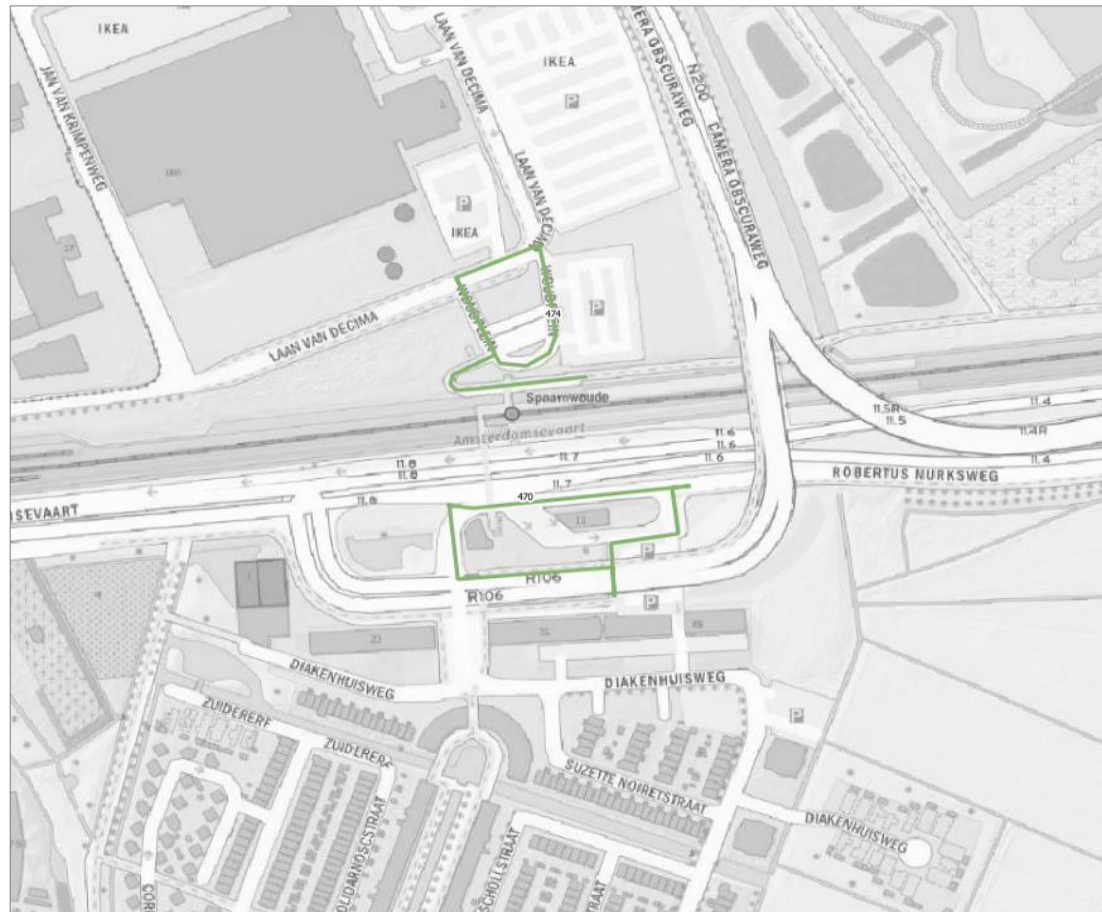
Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel



PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

STATIONSGBIED SPAARNWOUDE, HAARLEM

Gehele onderzoeksgebied - Totaal per meetmoment

Onderzoeksgebied

Stationsgebied Spaarnwoude, Haarlem

Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

De capaciteit verschilt per voorziening:

Klem = Fietsklem (voor 1 fiets)

Stan = Fietsstandaard (voor 2 fietsen)

Rek = Fietsrek (voor meer als 2 fietsen)

Vak = Fietsvak (blauwe lijnen)

Stal = Fietsenstalling

De totale capaciteit is het totaal aantal fietsen dat geparkeerd kan worden o.b.v. de (verschillende) op dat moment beschikbare voorzieningen in een bepaalde sectie.

In = In voorziening geplaatst

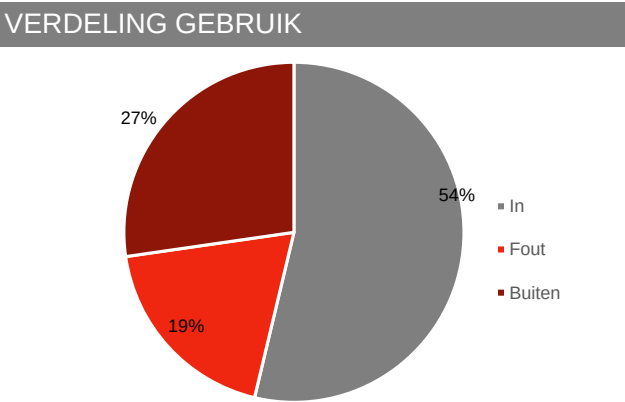
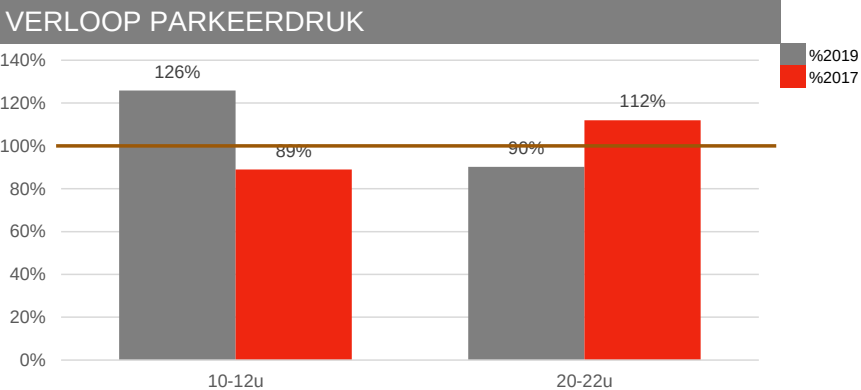
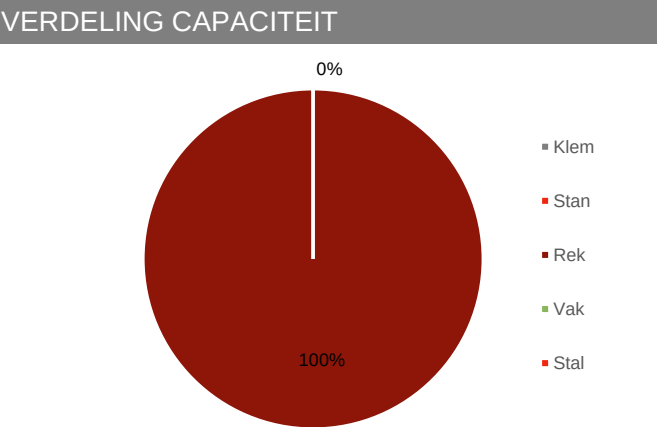
Fout = Fout in de voorziening geplaatst

Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst

%2019 = Parkeerdruk in 2019

%2017 = Parkeerdruk in 2017

MEETMOMENT			CAPACITEIT					BEZETTING DETAIL						BEZETTING TYPE					
			Aantal plaatsen																
Meetmoment			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	In	Fout	Buiten	Totaal	%2019	%2017	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	%
Dinsdag	24-sep	10:00 - 12:00u			28			329	208	105	101	414	126%	89%	394	0	20	414	126%
		20:00 - 22:00u			28			329	174	30	93	297	90%	112%	296	0	1	297	90%



PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

Onderzoeksgebied
Stationsgebied Spaarnwoude, Haarlem

Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

Parkeerdruk

- = 0 - 70%
- = 70 - 85%
- = 85 - 100%
- = geen capaciteit
- = geen capaciteit, wel bezetting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal voertuigen per sectie en de capaciteit van het betreffende meetmoment.

De weergegeven capaciteit is de capaciteit wanneer er in geen enkele sectie calamiteiten zijn.

STATIONSGBIED SPAARNWOUE, HAARLEM
Secties

SECTIES			BEZETTING		PARKEERDRUK		VRIJE PLAATSEN	
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Di 24 sep		Di 24 sep		Di 24 sep	
			10-12u	20-22u	10-12u	20-22u	10-12u	20-22u
470	Robertus Nurksweg	208	349	150	168%	72%	-141	58
474	Woudplein	121	65	147	54%	121%	56	-26
Totaal		329	414	297	126%	90%		

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

STATIONSGBIED SPAARNWOUE, HAARLEM

Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 10:00 UUR TOT 12:00 UUR

Onderzoeksgebied

Stationsgebied Spaarnwoude, Haarlem

Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal
geparkeerde voertuigen per sectie.

In = In voorziening geplaatst

Fout = Fout in de voorziening geplaatst

Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst

%2019 = Parkeerdruk in 2019

%2017 = Parkeerdruk in 2017

		Bezetting Type						Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	Vrij	In	Fout	Buiten	%		
470	Robertus Nurksweg	208	334	0	15	349	-141	168	93	88	81%	93%	
474	Woudplein	121	60	0	5	65	56	40	12	13	33%	79%	
Totaal		329	394	0	20	414	-85	208	105	101	63%	89%	

VAN 20:00 UUR TOT 22:00 UUR

		Bezetting Type						Bezetting Detail			Bezetting		Opmerkingen
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	Vrij	In	Fout	Buiten	%		
470	Robertus Nurksweg	208	149	0	1	150	58	104	10	36	50%	126%	
474	Woudplein	121	147	0	0	147	-26	70	20	57	58%	81%	
Totaal		329	296	0	1	297	32	174	30	93	53%	112%	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

Onderzoeksgebied

Stationsgebied Spaarnwoude, Haarlem

Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

De capaciteit verschilt per voorziening:

Klem = Fietsklem (voor 1 fiets)

Stan = Fietsstandaard (voor 2 fietsen)

Rek = Fietsrek (voor meer als 2 fietsen)

Vak = Fietsvak (blauwe lijnen)

Stal = Fietsenstalling

Het totaal is het totaal aantal fietsen dat in totaal
geparkeerd kan worden in een bepaalde sectie.

In een sectie kunnen verschillende voorzieningen
aanwezig zijn.

STATIONSGBIED SPAARNWOUE, HAARLEM

Capaciteit

ALGEMEEN

Sectie	Straatnaam	Capaciteit (aantal fietsen)						Opmerkingen
		Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	
470	Robertus Nurksweg			15			208	Exclusief fietskluisjes
474	Woudplein			13			121	Exclusief fietskluisjes
Totaal		0	0	28	0	0	329	

PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

BUSHALTES HAARLEM

OVERZICHT BUSHALTES

Onderzoeksgebied

Bushaltes Haarlem:
 Bushalte Raaksbrug Westzijde
 Bushalte Julianapark
 Bushalte Minahassastraat
 Bushalte Delftplein
 Bushalte Reinaldapark
 Bushalte Rustenburgerlaan
 Bushalte Europaweg-Schipholpoort
 Bushalte Europaweg-Schipholweg
 Bushalte Schipholweg

Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019
 Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
 In opdracht van: Gemeente Haarlem
 Uitgevoerd door: Meetel

Sectie 450 - Bushalte Raaksbrug Westzijde



Sectie 480 - Bushalte Julianapark



Sectie 481 - Bushalte Minahassastraat



Sectie 482 - Bushalte Delftplein



Sectie 483 - Bushalte Reinaldapark



Sectie 484 - Bushalte Rustenburgerlaan



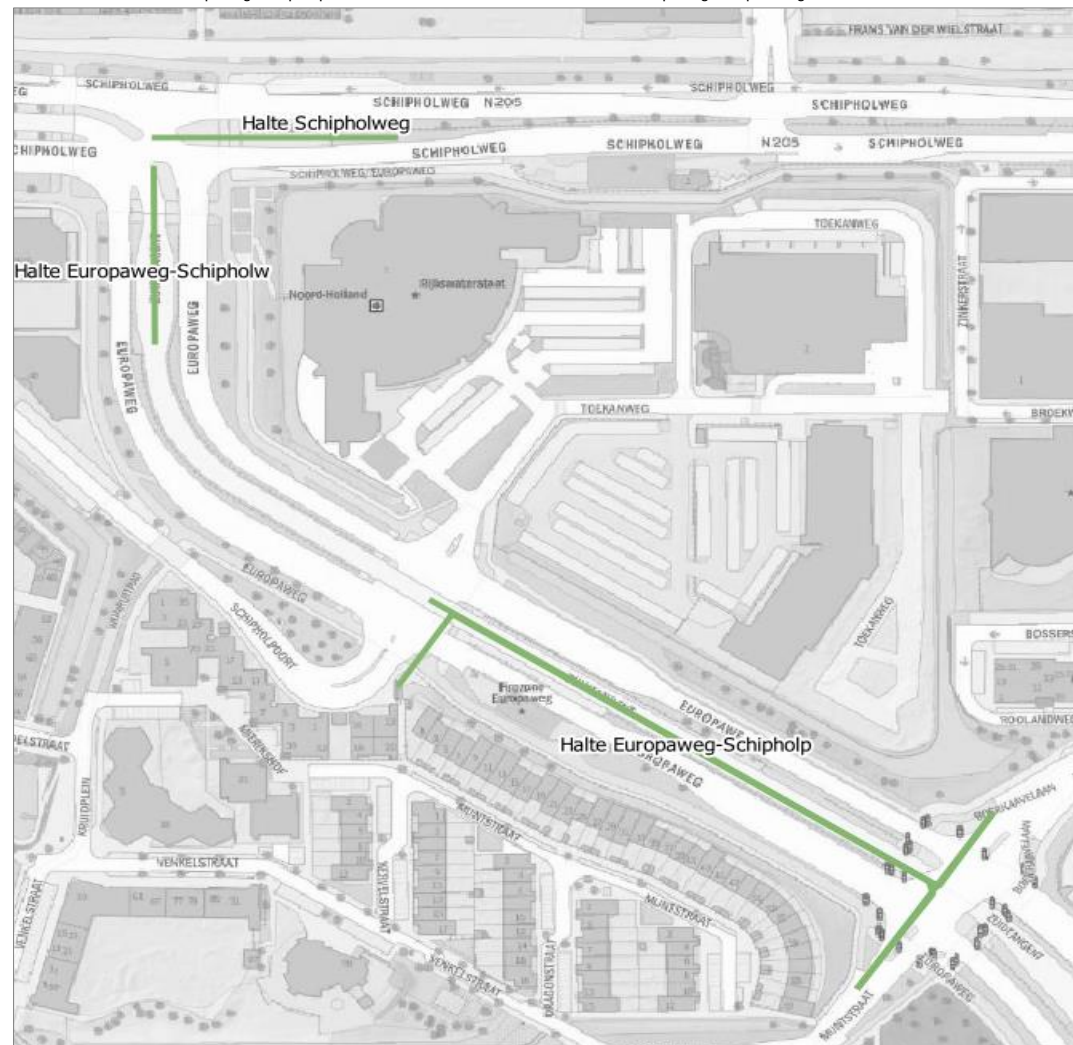
OVERZICHT BUSHALTES

Vervolg

Sectie 485 - Bushalte Europaweg-Schipholpoort

Sectie 486 - Bushalte Europaweg-Schipholweg

Sectie 487 - Bushalte Schipholweg



PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

Onderzoeksgebied

Bushaltes Haarlem

Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019

Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers

In opdracht van: Gemeente Haarlem

Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

De capaciteit verschilt per voorziening:

Klem = Fietsklem (voor 1 fiets)

Stan = Fietsstandaard (voor 2 fietsen)

Rek = Fietsrek (voor meer als 2 fietsen)

Vak = Fietsvak (blauwe lijnen)

Stal = Fietsenstalling

De totale capaciteit is het totaal aantal fietsen dat geparkeerd kan worden o.b.v. de (verschillende) op dat moment beschikbare voorzieningen in een bepaalde sectie.

In = In voorziening geplaatst

Fout = Fout in de voorziening geplaatst

Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst

%2019 = Parkeerdruk in 2019

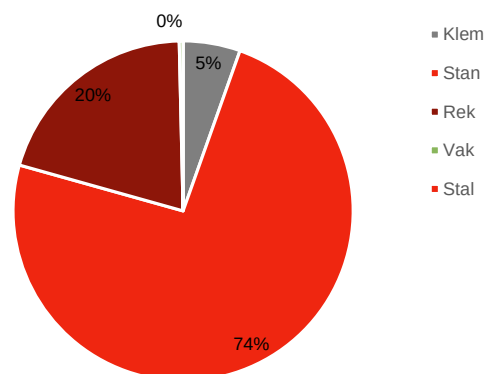
%2017 = Parkeerdruk in 2017

BUSHALTES HAARLEM

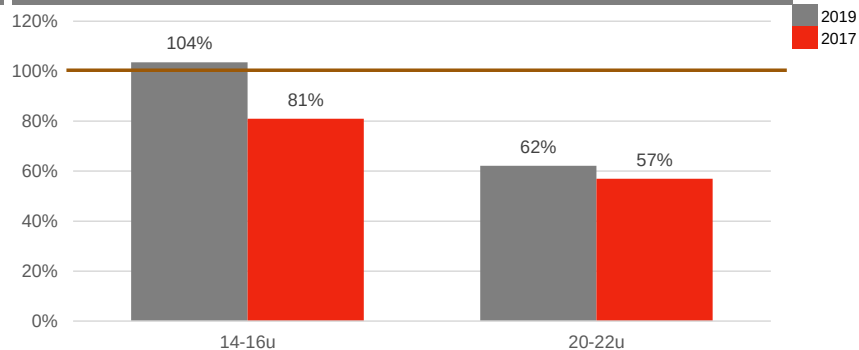
Alle Bushaltes - Totaal per meetmoment

MEETMOMENT			CAPACITEIT					BEZETTING DETAIL					BEZETTING TYPE						
			Aantal plaatsen																
Meetmoment			Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	In	Fout	Buiten	Totaal	%2019	%2017	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	%
Dinsdag	24-sep	14:00 - 16:00u	15	204	56	1	0	730	538	25	193	756	104%	81%	729	9	18	756	104%
		20:00 - 22:00u	15	204	56	1	0	730	324	27	103	454	62%	57%	443	2	9	454	62%

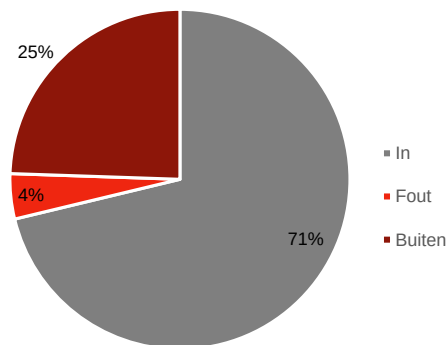
VERDELING CAPACITEIT



VERLOOP PARKEERDRUK



VERDELING GEBRUIK



PARKEERONDERZOEK

Fietsverkeer

BUSHALTES HAARLEM

Secties

Onderzoeksgebied
Bushaltes Haarlem:
Bushalte Raaksbrug Westzijde
Bushalte Julianapark
Bushalte Minahassastraat
Bushalte Delftplein
Bushalte Reinaldapark
Bushalte Rustenburgerlaan
Bushalte Europaweg-Schipholpoort
Bushalte Europaweg-Schipholweg
Bushalte Schipholweg

Meting
Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting
Parkeerdruk
= 0 - 70% = 70 - 85% = 85 - 100% = geen capaciteit = geen capaciteit, wel bezetting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal voertuigen per sectie en de capaciteit van het betreffende meetmoment.

De weergegeven capaciteit is de capaciteit wanneer er in geen enkele sectie calamiteiten zijn.

SECTIES			BEZETTING		PARKEERDRUK		VRIJE PLAATSEN	
Sectie	Halte	Capaciteit	Di 24 sep		Di 24 sep		Di 24 sep	
			14-16u	20-22u	14-16u	20-22u	14-16u	20-22u
450	Raaksbrug westzijde	46	67	38	146%	83%	0	0
480	Julianapark	32	41	30	128%	94%	-9	2
481	Minahassastraat	42	103	65	245%	155%	-61	-23
482	Delftplein	218	155	117	71%	54%	63	101
483	Reinaldapark	102	98	34	96%	33%	4	68
484	Rustenburgerlaan	76	77	81	101%	107%	-1	-5
485	Europaweg-Schipholpoort	84	83	34	99%	40%	1	50
486	Europaweg-Schipholweg	100	108	50	108%	50%	-8	50
487	Schipholweg	30	24	5	80%	17%	6	25
Totaal		730	756	454	104%	62%	-26	276

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

BUSHALTES HAARLEM
Details - Dinsdag 24 september 2019

VAN 14:00 UUR TOT 16:00 UUR													
Sectie	Halte	Capaciteit	Bezetting Type				Vrij	Bezetting Detail					Opmerkingen
			Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal		In	Fout	Buiten	%2019	%2017	
450	Raaksbrug westzijde	46	56	3	8	67	0	20	7	40	146%	203%	
480	Julianapark	32	40	1	0	41	-9	12	2	27	128%	93%	
481	Minahassastraat	42	95	2	6	103	-61	34	14	55	245%	83%	
482	Delftplein	218	153	1	1	155	63	112	0	43	71%	42%	
483	Reinaldapark	102	98	0	0	98	4	90	2	6	96%	82%	
484	Rustenburgerlaan	76	72	2	3	77	-1	70	0	7	101%	83%	
485	Europaweg-Schipholpoort	84	83	0	0	83	1	80	0	3	99%	90%	
486	Europaweg-Schipholweg	100	108	0	0	108	-8	100	0	8	108%	95%	
487	Schipholweg	30	24	0	0	24	6	20	0	4	80%	65%	
Totaal		730	729	9	18	756	-5	538	25	193	104%	81%	

Meting

Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting

De parkeerdruk is gebaseerd op het totaal aantal geparkeerde voertuigen per sectie.

In = In voorziening geplaatst
Fout = Fout in de voorziening geplaatst
Buiten = Buiten de voorziening(en) geplaatst
%2019 = Parkeerdruk in 2019
%2017 = Parkeerdruk in 2017

VAN 20:00 UUR TOT 22:00 UUR													
Sectie	Halte	Bezetting Type					Bezetting Detail				%2019	%2017	Opmerkingen
		Capaciteit	Fiets	Bakfiets	Bromfiets	Totaal	Vrij	In	Naast	Buiten			
451	Raaksbrug westzijde	46	38	0	0	38	0	27	5	6	83%	141%	
452	Julianapark	32	30	0	0	30	2	12	1	17	94%	50%	
452a	Minahassastraat	42	61	1	3	65	-23	21	7	37	155%	71%	
452b	Delftplein	218	114	1	2	117	101	86	3	28	54%	11%	
452c	Reinaldapark	102	34	0	0	34	68	29	5	0	33%	59%	
453	Rustenburgerlaan	76	77	0	4	81	-5	73	3	5	107%	66%	
454	Europaweg-Schipholpoort	84	34	0	0	34	50	21	3	10	40%	86%	
454a	Europaweg-Schipholweg	100	50	0	0	50	50	50	0	0	50%	67%	
454b	Schipholweg	30	5	0	0	5	25	5	0	0	17%	65%	
Totaal		730	443	2	9	454	268	324	27	103	62%	57%	

PARKEERONDERZOEK
Fietsverkeer

Onderzoeksgebied
Bushaltes Haarlem:
Halte Raaksbrug westzijde
Halte Julianapark
Halte Minahassastraat
Halte Delftplein
Halte Reinaldapark
Halte Rustenburgerlaan
Halte Europaweg-Schipholpoort
Halte Schipholweg
Halte Europaweg-Schipholweg

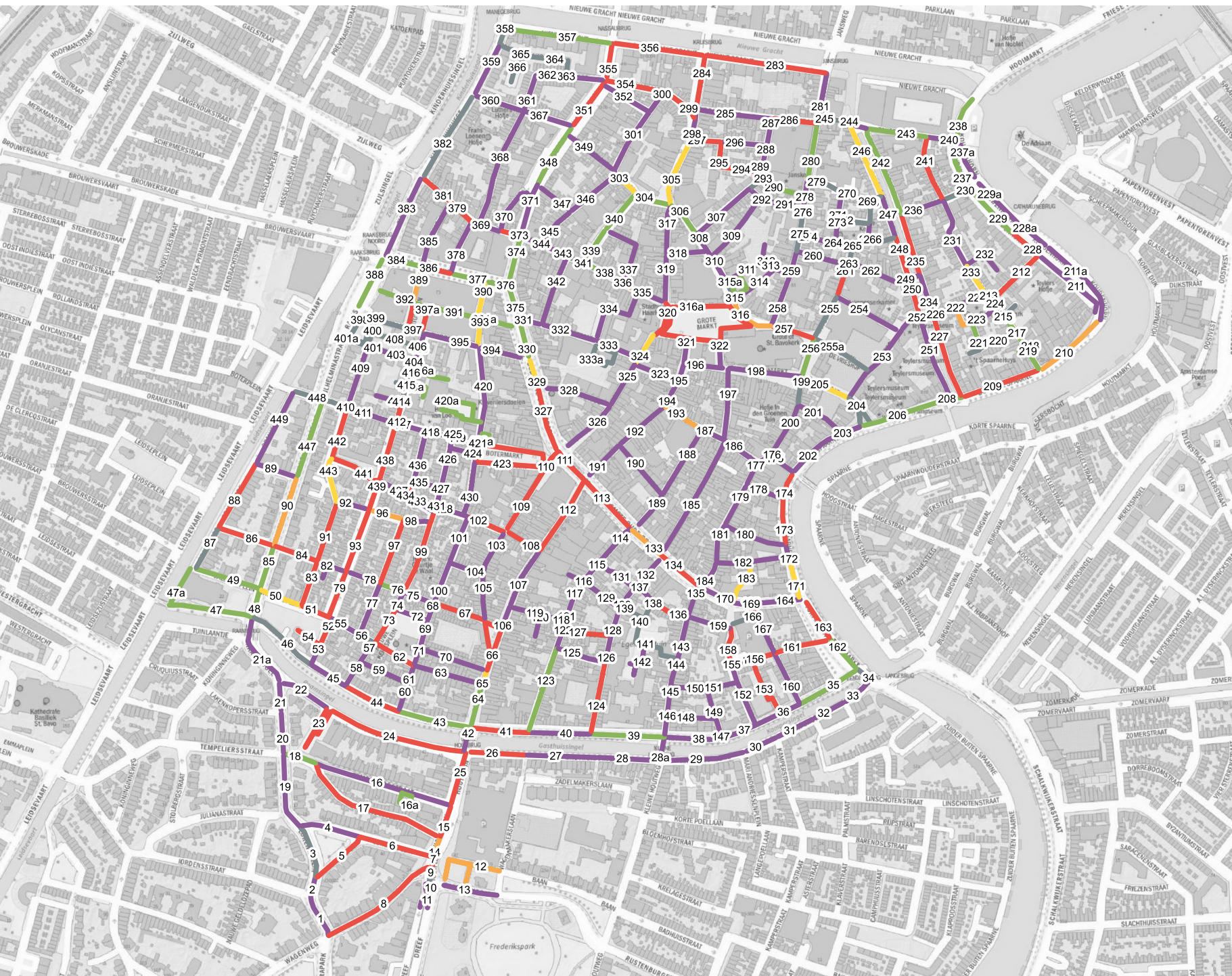
Meting
Meetperiode: Dinsdag 24 september 2019
Methodiek: Parkeerdrukmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Haarlem
Uitgevoerd door: Meetel

Toelichting
De capaciteit verschilt per voorziening:
Klem = Fietsklem (voor 1 fiets)
Stan = Fietsstandaard (voor 2 fietsen)
Rek = Fietsrek (voor meer als 2 fietsen)
Vak = Fietsvak (blauwe lijnen)
Stal = Fietsenstalling

De totale capaciteit is het aantal fietsen dat in totaal
geparkeerd kan worden in een bepaalde sectie o.b.v.
de (verschillende) aanwezige voorzieningen.

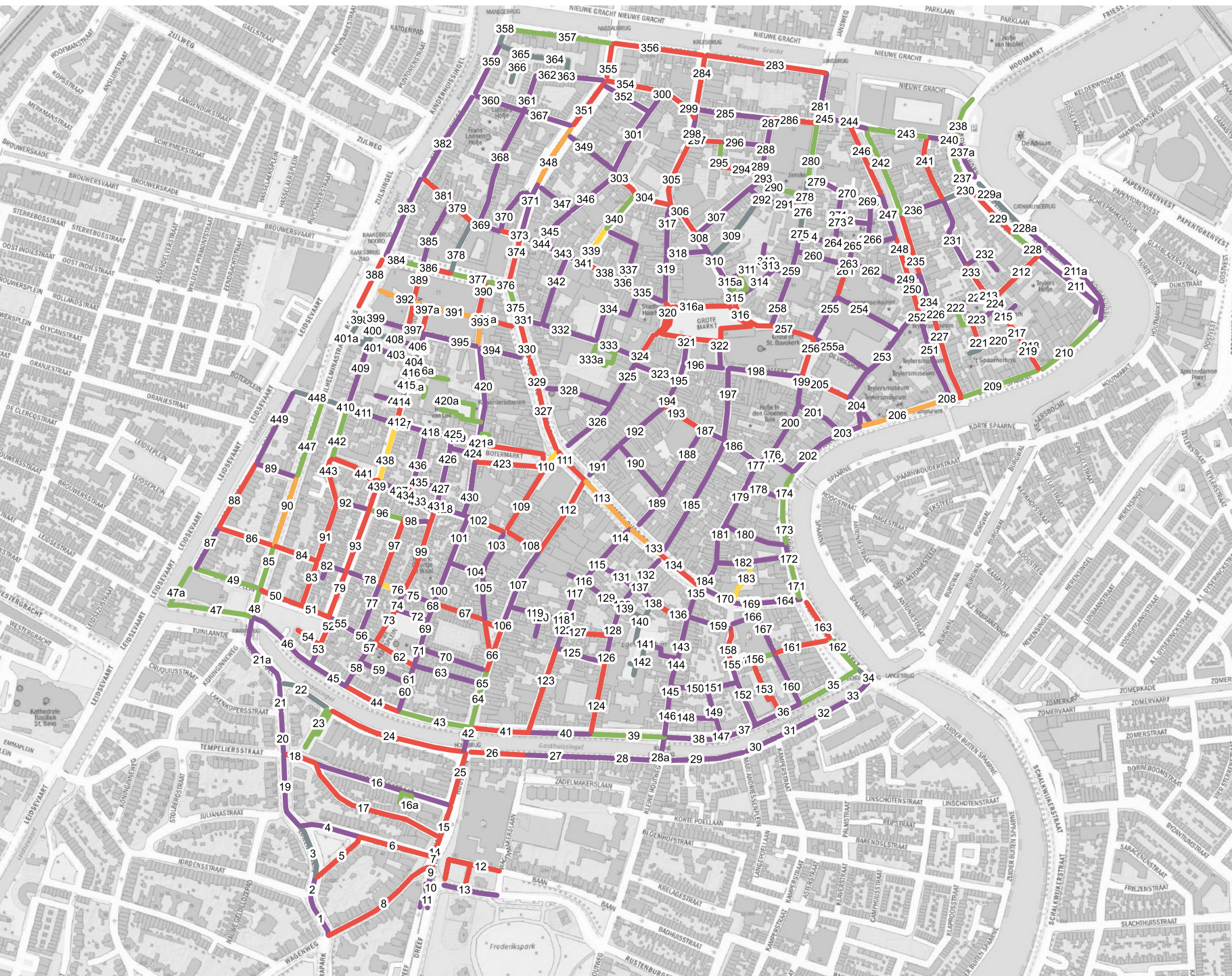
BUSHALTES HAARLEM
Capaciteit

ALGEMEEN								
Sectie	Halte	Capaciteit (aantal fietsen)						Opmerkingen
		Klem	Stan	Rek	Vak	Stal	Totaal	
450	Raaksbrug westzijde	17			1		46	
480	Julianapark	16					32	
481	Minahassastraat	21					42	
482	Delftplein	93		6			218	
483	Reinaldapark	7	12				102	
484	Rustenburgerlaan	15	16	6			76	
485	Europaweg-Schipholpoort		34	2			84	
486	Europaweg-Schipholweg			25			100	Fietskluisjes zijn niet meegenomen in het onderzoek
487	Schipholweg			5			30	
Totaal		15	204	56	1	0	730	



! " # ! \$
\$% % &&

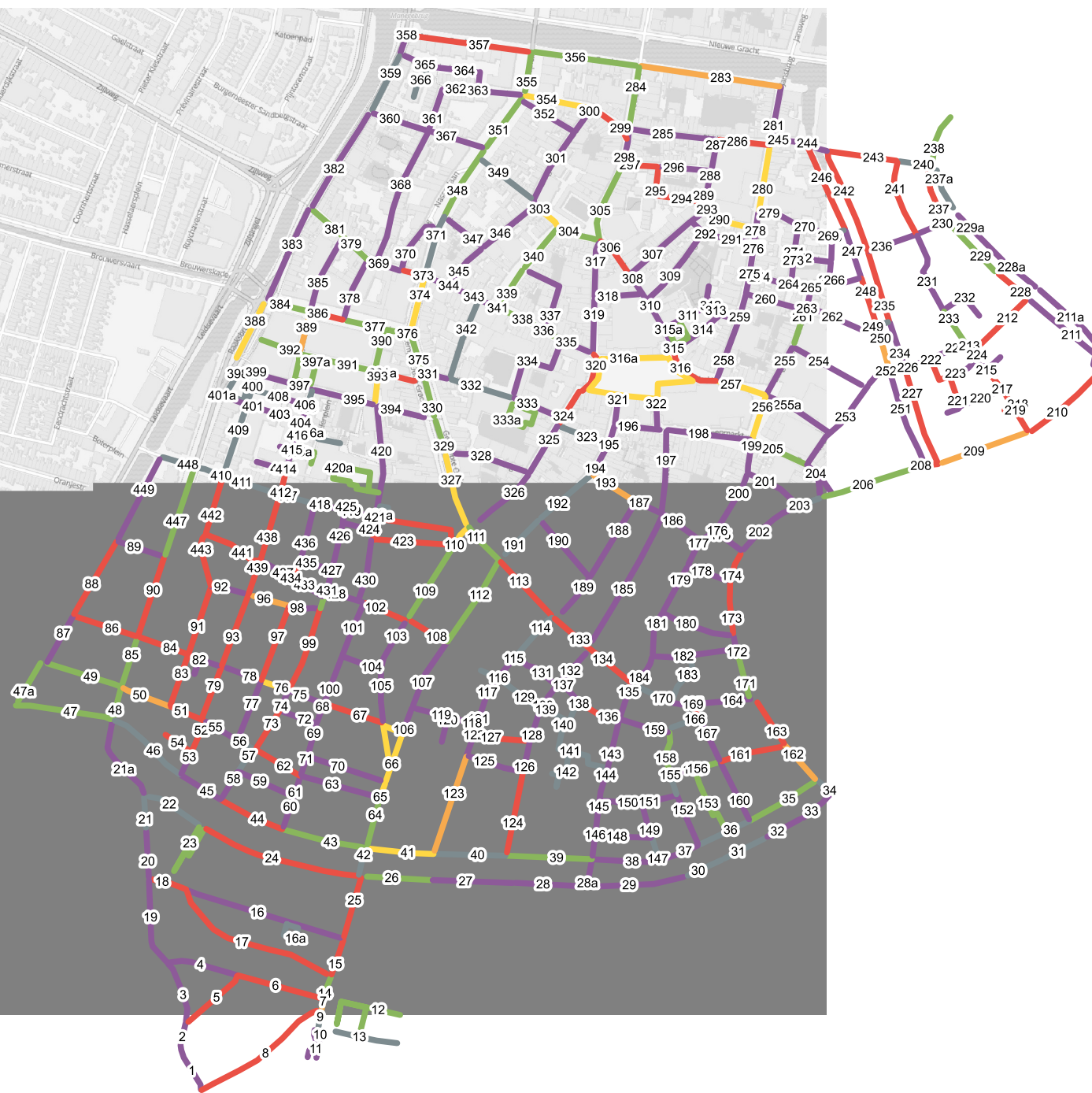
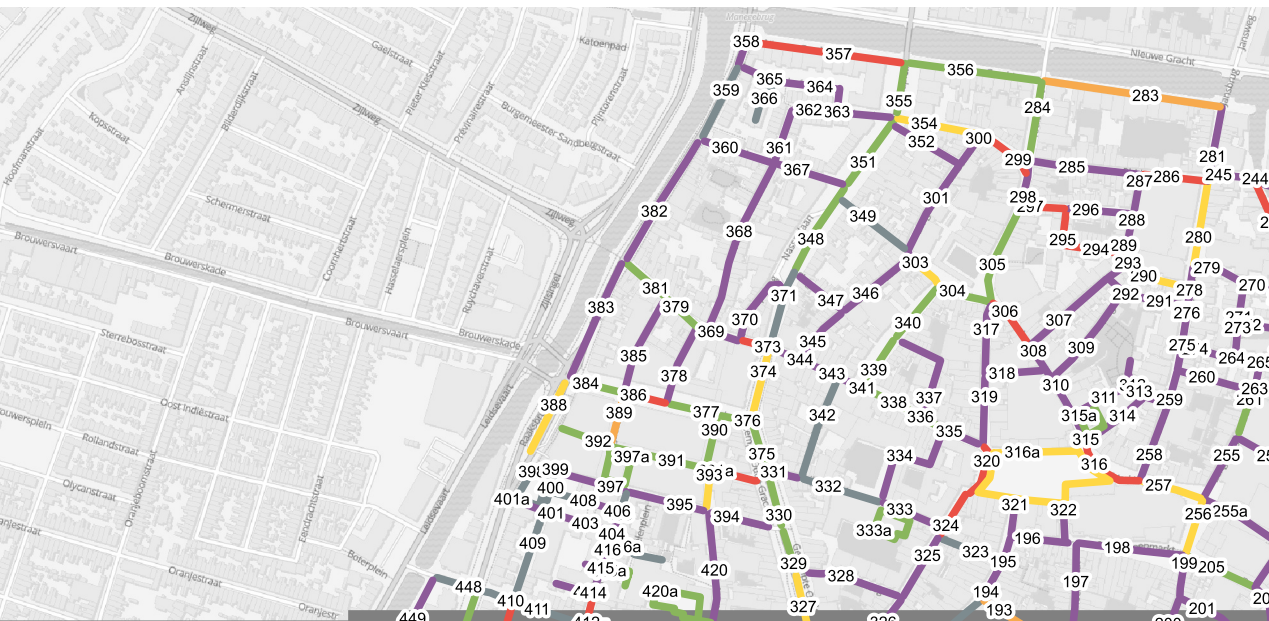




! " # ! \$

%& ' & ((





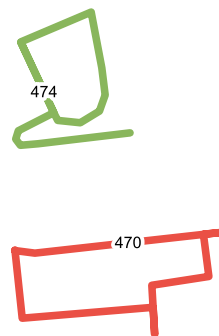
!! " # \$! %

& ' ((\$





! " # \$
! % & % ' ' #
— — — — —



! " # \$
% % &&#



482

450

481

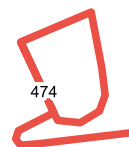
484

487
486

483

485

480



! " # \$
% % &&#



482

450

481

484

487
486

483

485

VIII

BIJLAGE: BOLLARD PASSAGES MAART 2021

Naam van Passages	Kolombaren	Dumstrat	2	415	Dumstrat	Frankenstrat	Grootstrat	Grootstrat - Gasthuisweg	Grootstrat - N-Grootstrat	N-Grootstrat - 2-Grootstrat	Jacobswegstrat	141	Jamsestrat	K-Bogelwegstrat	K-Houtstrat	2-Grootstrat	N-Houtstrat	2-Grootstrat	K-Houtstrat-Gasthuisweg	Kongelingsstrat	141	Vonstrat	N-Appelstrat	Nassaustrat	Korte Margarethestrat	P-Denderstrat	(Boswijk, niet meer actief)	Ruuk - GOS (jongelieden)	Ruuk - Willemsstrat	Riddastrat	Rijpstrat	Schaghenstrat	Stoofstrat	Zijlstrat	Nassaustrat	son	Zijlstrat	Zijlweg		
14-05-15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
16-03-15-00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16	2	0	0	1	112	6	11	26	52	130	16	16	166	16	166	166	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202	178	202
15-05-16																																								

[illegible][illegible]

