

Retouradres Stadhuis Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum	13 februari 2014
Ons kenmerk	2014/58380
Contactpersoon	F.R. Kool
Doorkiesnummer	(023) 511 3378
E-mail adres	fkool@haarlem.nl
Bijlage	Discussiebijeenkomst fietsparkeren
Onderwerp	

Geachte leden van de commissie Beheer,

In de commissie van 30 januari jl. heb ik u geïnformeerd over het uitwerkingsplan fietsparkeren en u toegezegd u op korte termijn een inventarisatie te doen toekomen.

Bijgaand discussiedocument is een inventarisatie van de geformuleerde Quick-Wins waarom u heeft gevraagd. Ook de mogelijke acties voor de langere termijn worden in het document genoemd. Het document zal tevens onderlegger zijn voor de discussie in de werkgroep Fiets van het OOC (Operationeel Overleg Centrum), waarvoor u van harte bent uitgenodigd.

In onderstaande opsomming schets ik een aantal dilemma's die zich voordoen binnen het fietsparkeren.

- Om op het drukste moment van de week voldoende fietsparkeerplekken te hebben in het centrum (excl. Stationsgebied) moet het aantal stallingsplekken worden vergroot met ca. 6.000 plekken (2 x oppervlak Grote Markt). Dat is meer dan een verdubbeling van het huidige aantal rekken.
- Voorzieningen in de vorm van nieuwe overdekte fietsenstallingen vraagt om een enorme investering.
- Over fietsparkeeroverlast wordt zeer verschillend gedacht. Toeristen vinden zo veel fietsen prachtig. Maar als winkelier kan het soms knap lastig zijn als er elke dag fietsen tegen je etalage staan.
- Handhaving is kostbaar. Als we handhaving in eigen beheer willen houden en willen intensiveren, kan dat mogelijk honderdduizenden euro's per jaar gaan kosten.
- Er is steeds meer behoefte aan fietsparkeerplaatsen op straat. Ten opzichte van 1997 is het aantal mensen dat zijn fiets op straat stalt verdrievoudigd.

Dit is een aantal dilemma's waar we op dit moment mee te maken hebben. Deze willen we graag met de werkgroep Fiets bespreken.



Haarlem

2

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en nodig u van harte uit om deel te nemen aan de maatschappelijke discussie. De eerste werkgroepvergadering is gepland op 25 februari a.s. van 14.00-16.00 uur in het stadhuis in de Fabriciuskamer.

Indien u bij deze bijeenkomst aanwezig wilt zijn verzoek ik u dit per mail door te geven aan de gebiedsassistente van stadsdeel Centrum, mevrouw Carla Jonk cjonk@haarlem.nl

Met vriendelijke groet,

Drs. Lukas J. Mulder

Discussiedocument Fietsparkeren

Inleiding

De stedelijke dichtheid van Haarlem met zijn korte afstanden leent zich uitstekend om je per fiets te verplaatsen naar allerlei bestemmingen. De fiets is het ideale vervoermiddel in de stad. De fiets is niet alleen snel, stil en schoon, fietsen is ook gezond, en het verplaatsen per fiets levert weinig gevaar op voor andere verkeersdeelnemers. De toegenomen populariteit van de fiets heeft al veel voor de stad betekend. Naast dat het gebruik goed is voor de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de gezondheid van mensen, is het ook goed voor het milieu en de dynamiek in de stad.

Het gebruik van de fiets op de korte afstanden is in 10 jaar tijd sterk gestegen. Een steeds grotere groep fietsers verplaatst zich dagelijks door de stad. Uit elke verplaatsing volgt de behoefte je fiets ergens te stallen. Zowel thuis als op de plek van de activiteit.

Het stimuleren van fietsgebruik blijft een voorname doelstelling van het verkeersbeleid. Doordat we steeds meer gaan fietsen, en steeds vaker beschikken over meer fietsen, kan de openbare ruimte echter overvol raken met grote aantallen geparkeerde fietsen. Er is meer behoefte en noodzaak om te reguleren en een betere organisatie van het fietsparkeren in brede zin. Daarbij gaat het niet alleen om voorzieningen, maar ook om toezicht en handhaving op excessen en gedragsbeïnvloeding ten positieve. We willen voorkomen dat de fietsparkeerproblematiek het fietsgebruik negatief gaat beïnvloeden. We willen het fietsgebruik blijven stimuleren en de kwaliteit en kwantiteit van de voorzieningen voor fietsparkeren vergroten. We willen graag dat Haarlem aantrekkelijk blijft voor bewoners en bezoekers.

Het discussiestuk fietsparkeren is een uitwerking van de Parkeervisie Haarlem (vastgesteld juni 2013). Het huidige economisch tijdsgewricht is een beperking voor de snelheid waarmee we onze ambities kunnen bereiken. Niet alle wensen kunnen direct worden uitgevoerd. Het is daarom belangrijk om te weten welke problemen er worden ervaren in de stad. Zowel onder ondernemers en bezoekers als onder bewoners. Er zal meer samenwerking met maatschappelijke partijen worden gezocht. Dit discussiestuk beperkt zich tot het stationsgebied, het R-net en het centrum. Dit betekent niet dat er elders geen tekort aan voorzieningen is. Het heeft tot doel om meer focus aan te brengen in de uitvoering.

Dit discussiedocument beschrijft 6 pijlers voor verbetering van het fietsparkeren in Haarlem.

De 6 pijlers zijn:

- 1: Voldoende fietsparkeerplaatsen in het kernwinkelgebied
- 2: Voldoende fietsenstallingen bij OV knooppunten en haltes
- 3: Voldoende en kwalitatief betere buurtstallingen
- 4: Opruimen van wees-/afvalfietsen
- 5: Gedragsverandering
- 6: Handhaving

De pijlers geven kort aan wat de achtergrond is en een aantal stellingen waarover we graag in discussie gaan.

De uitgangspositie

Binnen opeenvolgende beleidsprogramma's en collegeperiodes is consequent aandacht geweest voor het stimuleren van fietsgebruik door de Haarlemmers.

Dit beleid heeft er voor gezorgd dat Haarlem inmiddels beschikt over een spraakmakende reeks van fietsvoorzieningen, zoals de fietsonderdoorgang Buitenrustbruggen, de grootste ondergrondse fietsenstalling van Europa, een comfortabele "Rode Loper" tussen het centrum en het station.

Steeds meer fietsen

Het fietsparkeeronderzoek centrum van februari/mei 2011 toont aan dat er een groot tekort is aan fietsparkeerplaatsen. In de eerste helft van 2011 bleek uit tellingen in het centrum, dat er op een moment zelfs een tekort was van 5748 stallingsplaatsen. Het fietsparkeeronderzoek laat behalve een groot tekort aan fietsparkeerplaatsen ook zien dat men vaak buiten de aangeboden voorziening parkeert. Bijlage 1 geeft een overzicht van fietsparkeeronderzoeken en andere fietsparkeerdata.

In het stationsgebied van Haarlem CS wordt eveneens het beeldesignaleerd van een enorme toename van het aantal fietsen. Het aantal fietsrekken is sinds 2000 toegenomen van 2.300 naar 6.200 stuks in 2012 (+ 269%). Het aantal fietsen neemt in dezelfde periode toe met van ca. 3.000 naar ca. 7.400 stuks in 2012 (+246%). Deze gegevens bevestigen het beeld dat het aantal fietsen in de loop der jaren veel harder is gegroeid dan verwacht.

De opgave

Het tekort aan fietsparkeerplaatsen ten behoeve van het OV wordt in totaal geschat op ca. 4.000 plekken. Alleen al in het centrum is er een opgave van 2.600 buurtstallingsplaatsen en ca. 3.600 openbare stallingsplekken voor het kernwinkelgebied. Op sommige lokaties is sprake van een elkaar overlappende opgave (dubbelgebruik op verschillend tijdstip).

1: Voldoende fietsparkeerplaatsen in kernwinkelgebied

Achtergrond

Sommige locaties hebben door hun ligging en voorzieningenniveau een extreem grote aantrekkingskracht op fietsers. Deze “magneten” trekken op piekmomenten zoveel fietsers aan dat het gebruik van de openbare ruimte er op een onprettige manier door wordt beïnvloed. Ook het bijplaatsen van voorzieningen kan niet altijd zorgen voor de noodzakelijke orde, omdat het aantal gestalde fietsen gewoonweg te groot is. De doorgang wordt versperd. De straat oversteken is niet meer mogelijk. De veiligheid rond evenementen (zoals markten) komt in gevaar of wordt onprettig gehinderd. Het kernwinkelgebied is zo’n magneet, maar ook ander winkelcentra en publieke voorzieningen leveren problemen op in het ruimtegebruik. Het aantal klachten van ondernemers, binnenstadbewoners en winkelend publiek is de laatste jaren stijgend. Er zijn op termijn zo’n 3.600 fietsparkeerplaatsen extra nodig. De fysieke en financiële ruimte om dit te realiseren is echter beperkt.

Overwegingen/discussiepunten

1. Hoewel hier en daar nog wel een traditioneel fietsenrek op straat bijgeplaatst kan worden zal dit de toegankelijkheid en de kwaliteit van het kernwinkelgebieden niet verbeteren. Vanwege de beperkte ruimte en de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte wordt daarom ingezet op het zoveel mogelijk inpandig realiseren van fietsparkeergelegenheid.
2. In het kernwinkelgebied worden fietsen niet meer op straat, buiten de rekken/vakken geparkeerd. De APV geeft het college aanwijzingsbevoegdheid om nadere regels te stellen ten aanzien van de tijdsduur en het gebruik van de stallingslocatie.
3. Samen met het bedrijfsleven wordt naar mogelijkheden gezocht voor extra stallingsruimte voor de buurt en voor werknemers. Een fietsparkeerverbod in de winkelstraten wordt gehandhaafd, en dit wordt duidelijk gecommuniceerd.

Mogelijke acties korte termijn:

- Op verzoek omvormen van autoparkeerplaatsen tot fietsparkeerplaats. Deze maatregel kan soms soelaas bieden in de wijken rond het centrum. Inpandige openbare fietsstallingen genieten wel de voorkeur, omdat in deze wijken ruimte voor groen, spelen, parkeerruimte, vuilcontainers en ander straatmeubilair ook schaars is. Omvorming van parkeerplaatsen is maatwerk en altijd onderwerp van participatie en inspraak.
- Inventariseren waar fietsparkeervakken zelfstandig als dubbelgebruik op laad-/loshavens en taxistandplaatsen gerealiseerd kunnen worden (bv. HEMA-Krocht).

Mogelijke acties voor de lange termijn:

- Stallingsverbodszones introduceren in het kernwinkelgebied. Voldoende beschikbare stallingsplekken voor bewoners en bezoekers zijn hieraan voorwaardelijk.
- Opstellen vlekkenplan voor de realisatie van inpandige openbare stallingen in de omgeving van de Zijlstraat, Anegang, Kruisstraat/Krocht, Raaksgebied, Grote Houtbrug inclusief investeringsplan
- Ontwikkelen goed alternatief voor fietsenstalling Botermarkt. Deze is sterk verouderd. Het aanbod van fietsen in de omgeving is 5 tot 6 keer groter dan het aanbod van voorzieningen. Wij stellen voor om niet meer in bestaande stalling te investeren.

2: Voldoende fietsstallingen bij OV knooppunten en haltes

Achtergrond

Voor het regionale busvervoer en de trein vervult de fiets een steeds belangrijkere plaats in de ketenmobiliteit. In relatie tot treingebruik was dat al vanzelfsprekend, in relatie tot het busvervoer is die vanzelfsprekendheid groeiende. Vooral bij de haltes van het R-net (bijvoorbeeld langs de Schipholweg) is dat goed te zien. Van lang niet alle haltes is de feitelijke bezettingsgraad bekend, maar het beeld is dat de bezettingsgraad hoog is. Bij een hogere kwaliteit van het openbaar vervoer, zal het fietsverkeer richting deze haltes eveneens toenemen. De fietsstallingscapaciteit zal met deze ontwikkeling mee moeten groeien. Het tekort aan fietsparkeerplaatsen ten behoeve van het OV wordt in totaal geschat op ca. 4.000 plekken.

Overwegingen/discussiepunten:

1. De gemeente stimuleert het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto door fietsparkeergelegenheden aan te leggen bij veel gebruikte haltes.
2. Stallingscapaciteit wordt uitgebreid waar dat haalbaar en betaalbaar is. De knelpunten liggen bij het Kennemerplein, Houtplein, oostzijde van het station en bij het R-net.

Mogelijke acties korte termijn:

- Realisatie van de fietsgevel met 1.700 plekken aan het Kennemerplein (besluit is al genomen; dekking via grondexploitatie)
- Instellen van een maximum stallingsduur in de stationsfietsenstallingen om de gebouwde capaciteit efficiënt te benutten en beschikbaar te houden voor trein- en busreizigers.
- Verrichten haalbaarheidsonderzoek naar verruiming fietsstallingscapaciteit stationsplein.
- Introductie van plaatsverwijzingssystemen (Led's/HBF) in zowel de fietskelder onder het Stationsplein als de fietsgevel aan het Kennemerplein. Dit moet zorgen voor een betere bezetting en hierdoor is een maximale stallingsduur handhaafbaar. De gemeente is hierover in gesprek met Prorail. Indien het systeem zonder extra investeringskosten voor de gemeente geïntroduceerd kan worden, wordt dit toegepast in zowel Fiets-In als de fietsgevel.

Mogelijke acties lange termijn:

- Vlekkenplan opstellen "vergroting fietsstallingscapaciteit bij OV knooppunten en regionale haltes R-net". Op basis van dit plan subsidie verwerven.
- Nieuwe fietsenstalling aan het Houtplein (ca. 600 plekken), voor bezoekers aan de binnenstad. Deze stalling kan in de toekomst ook gebruikt worden als de bussen uit de Tempeliersstraat mogelijk gaan stoppen op het Houtplein.
- Realiseren van meer fietsstallingscapaciteit aan het Stationsplein-Zuid in de stationsgarage (ca. 1100 plekken).
- Realiseren van nog eens 600 extra stallingsplekken aan het Kennemerplein in aansluiting op de al geplande fietsgevel.

3: Voldoende en kwalitatief betere buurtstallingen

Achtergrond

Omdat sommige woningen niet over een eigen fietsenberging kunnen beschikken stallen bewoners de fiets vaak op het trapportaal en soms ook op straat. In het centrum of andere door fietsers intensief bezochte plekken ontstaat hierdoor een grote ruimteclaim op de openbare ruimte door losstaande fietsen of fietsrekken. Op straat gestalde fietsen zijn ook kwetsbaar voor beschadiging. De kans op diefstal is ook groter. Voldoende buurtstallingen worden vooral gemist in het centrum en wijken daar omheen. Alleen al in het centrum is er een opgave van 2.600 buurtstallingsplaatsen. Ter indicatie: dit is een oppervlak van ca. 1 tot 2 keer de Grote Markt. De huidige buurtstallingen hebben een sterk uiteenlopend kwaliteitsniveau.

Overweging/discussiepunten

1. In de binnenstad worden in de toekomst fietsen voor langere tijd geparkeerd in stallingen, voor kortere tijd in klemmen.
2. De mogelijkheden voor extra buurtstallingen en het nachtelijk openstellen van de openbare fietsstallingen voor fietsen van bewoners kan een oplossing zijn.
3. Alle stallingen hebben een vergelijkbaar kwaliteitsniveau.
4. Rektype, oplaadvoorzieningen, tariefstructuur, dubbelgebruik, brom-/snor-/bakfietsen en afwijkende fietsen zijn aandachtspunten.
5. Het huidige tarief voor een stallingsplaats is niet marktconform en is zelfs zeer laag. Een geleidelijke verhoging van de tarieven wordt voorgesteld tot NS-tarief. Het NS-tarief bedraagt anno 2013 € 99,- per jaar. Het gemeentelijk tarief bedraagt nu € 36,- per jaar. De tariefstructuur wordt vereenvoudigd tot een en hetzelfde tarief per fiets.
6. Andere organisatievormen kunnen zorgen voor een betere exploitatie van de buurtstallingen. Hierbij kan gedacht worden aan verkopen/overdragen van buurtstallingen, leerwerkplaats en crowdfunding zijn voorbeelden hiervan.

Het langzaamaan terugtrekken van de overheid op dit speelveld is de gemeenschappelijke factor in de genoemde voorstellen.

Mogelijke acties korte termijn:

- Onderzoek of bij digitaal toegangsbeheer het gebruik van de openbare fietsenstallingen als buurtstalling in de nachtelijke uren veilig kan plaatsvinden.
- Vergroting verhuurinkomsten buurtstallingsplekken.
- Harmoniseren tariefstructuur
- Als nachtelijk gebruik van openbare fietsenstallingen als buurtstalling tot een uitvoerbare oplossing leidt, worden 1 of 2 proeflocaties gerealiseerd.

Mogelijke acties lange termijn:

- Een proef houden met beheer buurtfietsenstalling onder regie van bewonersgroep(en).
- Proef (of proeven) met beheer buurtfietsenstalling onder regie van bewonersgroep(en) evalueren en vervolgstrategie bepalen voor meer overdracht en verdere realisatie.
- Schouw van bestaande buurtstallingen om te inventariseren met welke aanpassingen de bestaande ruimtes geoptimaliseerd kunnen worden. Resultaat hiervan is een uitvoeringsplan met kostenopgave.
- Doorlopende actie: Er komen steeds meer elektrische fietsen. De mogelijkheden voor oplaadpunten worden vergroot.
- Instellen cofinancieringsfonds € 150.000,- per jaar ten behoeve van ondersteuning zelforganisatie buurtstallingen. De gemeente kan hiermee investeren in de (verbeterde) inrichting van buurtstallingen. Uitgangspunt hierbij is dat bewoners zich in een koop- of huurdersvereniging organiseren en het beheer overnemen. Geldt niet voor sloop-/nieuwbouw projecten van de corporaties/ontwikkelaars. Dit investeringsbudget verdient zich terug wanneer de beheerskosten voor de gemeente gaan dalen door afname van het te beheren areaal.

- Realiseren van ca. 900 buurtstallingsplekken rond het kernwinkelgebied in samenwerking met de ondernemers en bewoners ter plaatse. Deze buurtstallingen kunnen ook dienen als berging voor werknemersfietsen.

4: Opruimen van wees-/afvalfietsen

Achtergrond

Fietsparkeervoorzieningen kosten vanwege het grote aantal fietsen veel geld en ruimte. Het is zonde wanneer de voorzieningen vol staan met achtergelaten fietsen en wrakken. Wanneer deze niet met regelmaat uit de rekken worden verwijderd staan de rekken na verloop van tijd zo vol dat er voor de reguliere gebruiker geen ruimte meer is. Het is een verschijnsel dat al zolang bestaat als de fiets gemeengoed is. Jaarlijks worden er in Haarlem ca. 12.000 fietsen afgedankt. Volgens schattingen van het fietsberaad belandt ca. 10-15% van deze fietsen als afdanker op straat (ca. 1.500 stuks).

Omdat de eigenaar onbekend is dient de gemeente er als een gevonden voorwerp mee om te gaan. De bewaarplicht voor weesfietsen is 3 maanden. De kosten voor vaststelling, inzameling, bewaarplicht en afhandeling zijn hoog. Haarlem zamelt jaarlijks ongeveer 3.600 verwijderde fietsen in. Dit is ongeveer de maximale logistieke capaciteit van de huidige organisatie. Deze capaciteit moet gedeeld worden met verwijderingscapaciteit voor fietsen die hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd staan. Continuering is onvermijdelijk, omdat de schaarse capaciteit in het openbare gebied anders vol komt te staan met achtergelaten fietsen. In vergelijking met andere gemeenten is dit een erg kleine capaciteit.

Kosten voor handhaving bestaan uit de componenten handhaving, ruiming, transport, opslag, naheffen, herbestemmen en afvalverwerking. Handhaven en naheffen zijn taken die door bevoegde gemeentelijke medewerkers moeten worden uitgevoerd. Op de aspecten ruimen, transport, opslag en (duurzame) afvalverwerking is mogelijk zowel capaciteits- als kostenvoordeel te behalen door deze activiteiten uit te besteden aan WSW-bedrijven. Deze bedrijven ontvangen een vergoeding om werkgelegenheid te creëren.

Overwegingen/discussiepunten

1. Er liggen kansen voor een betere samenwerking en taakverdeling met maatschappelijke partijen.
2. Er wordt voor zoveel mogelijk niet opgehaalde fietsen een duurzame herbestemming gezocht.
3. Op het oog waardevolle fietsen worden altijd de volle 3 maanden bewaard.

Mogelijke acties korte termijn:

- Verruimen “afzet” mogelijkheden niet opgehaalde fietsen. Een groot deel van de verwijderde fietsen wordt nooit opgehaald. Ca. 10-15% is in goede staat en herbruikbaar. Er wordt gezocht naar nieuwe afzetkanalen voor de nog goed bruikbare niet-opgehaalde fietsen.
- De openbare fietsenstallingen worden een standaard inleverpunt voor afgedankte fietsen. Deze fietsen worden niet bewaard en kunnen direct afgevoerd worden naar de afvalverwerking. Dit scheelt afhandelingstijd, opslagcapaciteit en transportkosten.
- Onderzoeken of opslag bij eindafnemer kan worden ondergebracht

5: Gedragsverandering

Achtergrond

Het realiseren van stallingsvoorzieningen betekent niet automatisch dat ze door iedereen (op bedoelde wijze) gebruikt zullen worden. De fiets wordt nu eenmaal het liefst zo dicht mogelijk bij de bestemming geparkeerd. Alleen een goed en gedifferentieerd aanbod van voorzieningen kan daarom verleiden. Een opgeruimde omgeving lokt gedisciplineerder stallingsgedrag uit, waardoor de ruimte vanzelf opgeruimder zal blijven. Andersom geldt dit ook. Met gedragsverandering bedoelen we hier: vrijwillig doen wat goed is voor de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Overwegingen/ discussiepunten

1. Gedragsbeïnvloeding begint met laten weten wat de gebruiksregels zijn en daarover helder te communiceren. Een toelichting op de website volstaat niet. Op stallingslocaties zal daarom goede informatie beschikbaar moeten zijn op affiches of borden.
2. Handhaving is een kostbare bezigheid en niet erg klantvriendelijk. Door een betere stallingsdiscipline van de fietser moet dit tot een minimum beperkt worden. De meerderheid (95%) van de Haarlemmers parkeert zijn fiets in een voorziening.
3. Een goede oriëntatie van de toegangen op de hoofdfietsroutes, voorlichting, plaats geleidingssystemen en een beloningssysteem verleiden de fietser het gewenste gedrag te vertonen, zodat een collectief gedragen gedragsnorm ontstaat.

Naast informeren aan we ook investeren in belonen van gewenst gedrag. De mogelijkheid tot het winnen van prijzen voor het gebruik van de stalling kan een deel van de fietsers mogelijk verleiden tot gebruik.

Mogelijke acties korte termijn:

- Opstarten beloningsprogramma. Het gebruik van de bestaande inpandige fietsenstallingen kan beter. Ondanks de grote tekorten op straat is de bezetting in verhouding soms laag. Beloning kan gebruik stimuleren. Mede ontwikkelen in samenspraak met bedrijfsleven.

Mogelijke acties lange termijn:

- Aansluiting op/aanschaf van landelijk fietsregistratiesysteem. Gevonden fietsen zijn via deze landelijke database opvraagbaar. De opsporingskans van gestolen fietsen wordt vergroot.
- Communicatie campagne: Doe gek! Zet je fiets in een rek
- Nieuwe openbare fietsenstallingen worden vindbaar gemaakt door opname in de fietsbewegwijzering.

6: Handhaving

Achtergrond

In de parkeervisie is opgenomen dat in het kernwinkelgebied stallingsverbodzones kunnen worden ingesteld. In het stationsgebied is een dergelijk verbod al van kracht voor het Stationsplein-Zuid. De Fiets-In biedt voldoende stallingsruimte. Aan het Kennemerplein geldt een dergelijk verbod ook, maar hier wordt alleen in geval van extreme overlast tegen opgetreden vanwege het gebrek aan voldoende stallingsvoorzieningen. Stallingsverbodzones met extra toezicht en handhaving kunnen ondersteunend zijn om het gebruik van de voorzieningen te bevorderen, maar zijn uitsluitend effectief als ze als sluitstuk op de keten wordt ingezet. Dat is niet alleen publieksvriendelijker, maar ook kostenefficiënter. Handhaving van de stallingsverbodzone kan alleen als er voldoende voorzieningen beschikbaar zijn. De juridische grondslag is vastgelegd in de Algemene Plaatselijke verordening (APV) met bijbehorende aanwijzingsbesluiten.

De APV biedt ook de mogelijkheid om op echt hinderlijk of (potentieel) gevaarlijk geplaatste fietsen te handhaven. De situatie wordt vastgelegd in het procesverbaal. Op een acuut gevaarlijke situatie (noodweer) mag iedere burger tot verplaatsing van een fiets besluiten.

Als ondanks de genomen maatregelen voor fietsparkeren er toch buiten de voorzieningen fietsen geplaatst blijven worden, is een capaciteitsuitbreiding voor toezicht en handhaving onvermijdelijk. Het op grote schaal verwijderen van fietsen verlangt een logistiek apparaat dat fietsen verplaatst, transporteert naar en bewaart op een opslagplaats. De kosten hiervoor zijn fors en afhankelijk van de omvang. Er liggen kansen voor kostenreductie op het gebied van regionale samenwerking en een meer bedrijfsmatige aanpak van de logistiek, administratie en opslag door een betere samenwerking met en taakverdeling tussen overheid en bedrijfsleven en afnemers van niet opgehaalde fietsen.

De bereidheid tot het ophalen van de fiets wordt bepaald door de hoogte van de boete, de bereikbaarheid van de opslagplaats en de waarde van de fiets. Landelijk is bekend dat gemiddeld slechts ca. 20% van de fietsen wordt opgehaald. Voor een goede pakkansbeleving dient er dagelijks gehandhaafd te worden. De kwaliteit van de fietsen in de categorie verkeerd/gevaarlijk geplaatst varieert en is afhankelijk van de handhavingsbron en frequentie. In de huidige praktijk is ca. 10-15% kwalitatief goed genoeg om op te knappen en/of opnieuw in omloop te brengen. Het overige deel is op onderdelen herbruikbaar of uitsluitend geschikt voor de sloop.

Overwegingen/ discussiepunten

1. We willen een opgeruimde, veilige en goed toegankelijke openbare ruimte voor iedereen (inclusief gehandicapten, nood- en hulpdiensten) met hoge belevingskwaliteit.
2. Waar dat vanuit fietsparkeeroverlast of kwaliteit van de openbare ruimte gewenst is, is een vorm van regulering noodzakelijk. Hierdoor wordt de capaciteit beter benut en verloopt de handhaving efficiënt, effectief en klantvriendelijk. Handhaving is het sluitstuk op de keten.
3. Op individuele gevaarlijke situaties wordt snel gereageerd en gehandeld. Bij melding van overlast wordt gehandeld op basis van urgentie en naarmate van de beschikbaarheid van menskracht. De dienst handhaving werkt vraaggericht.
4. Daarom wordt in overleg met de gebiedsteams de frequentie en omvang van de handhavingsinzet op de ingestelde stallingsgebiedszones bepaald. Op deze wijze kan het best worden aangesloten op de maatschappelijke behoefte aan handhaving en kan de beschikbare capaciteit evenwichtig en vraagafhankelijk en aansluitend op de gebiedsbehoefte gestuurd worden.

Mogelijke acties korte termijn:

- Doorgaan met het op basis van concrete klachten verwijderen van overlastgevende fietsen
- Doorgaan met het opruimen wees-/afvalfietsen en langdurig gestalde fietsen (die langer dan een maand ergens staan).

Mogelijke acties lange termijn:

- Vergroten van de logistieke capaciteiten voor handhaving, transport en opslag van verkeerd/hinderlijk geplaatste fietsen. In eerste instantie voor de stationsomgeving (verwacht aantal 5000 - 6000 fietsen jaarlijks extra).
- Vergroten logistieke capaciteiten voor handhaving, transport en opslag van verkeerd geplaatste fietsen in het kernwinkelgebied (verwacht aantal 2000 - 3000 fietsen jaarlijks).
- Duurzame samenwerking opzetten met bedrijfsleven en maatschappelijke partijen die de kosten of werkzaamheden in de logistieke keten volgend op de handhaving van de gemeente over kunnen nemen.

Bijlage 1: Uitkomsten fietsparkeeronderzoeken en andere fietsdata

Vergelijking aantal fietsen/auto's in Haarlem

Aantal auto's: ca. 69.000 ruimteclaim 69.000 parkeerplaatsen: 75,9 ha
Aantal fietsen: ca. 180.000 ruimteclaim 180.000 stallingsplekken: 21,6 ha

Uitkomst fietsparkeeronderzoek Centrum (febr-mei 2011)

Formele stallingscapaciteit (incl. openbare stallingen): ca. 3.594 (rekken)
Aantal getelde tweewielers op za: 7.453
Aantal getelde tweewielers op di: 5.823
Aantal getelde tweewielers 's-nacht: 3.238
Aandeel getelde brom-/snor-/bakfietsen 5%

Uitkomst fietsparkeeronderzoek Winkelcentrum Cronjé (febr. 2011)

Formele stallingscapaciteit (openbaar) 300 (rekken)
Aantal getelde tweewielers op donderdagmiddag: 520

Ontwikkeling fietsen - fietsenrekken Stationsgebied Kennemerplein en Stationsplein-Zuid

2000: 3000 fietsen / 2300 rekken

2004: 3700 fietsen / 2300 rekken (stijging aantal fietsen + 23% in 4 jaar)

2005: 5080 fietsen / 4314 rekken (stijging aantal fietsen + 37 % in 1 jaar)

2006: 5158 fietsen / 4314 rekken (stijging aantal fietsen + 1,5 % in 1 jaar)

2011: 6290 fietsen / 6195 rekken (stijging aantal fietsen + 22% in 5 jaar)

2012: 7383 fietsen / 6209 rekken (stijging aantal fietsen + 17% in 1 jaar)

2022: ????

Aandeel brom-/snor-/bakfietsen ca. 1%

(NB: de sterke stijgingen in 2005 en 2012 houden vermoedelijk verband met ontwikkelingen in het aanbod en gebruik van openbaar vervoer in deze jaren)

Station Haarlemmerliede-Spaarnwoude

Februari 2011: 310 fietsen / 289 rekken

Fietsparkeerduuronderzoek Fiets In (fietskelder Stationsplein) juni 2012

Capaciteit: 5020 plekken

Drukste bezetting: dinsdag 4102 fietsen gelijktijdig geparkeerd (82% bezet)

Drukste ochtendspits (7:00-9:00): **2.214** fietsen (1.948 ink. ; 266 uitg.)

Drukste dag (uitwisseling) **7.363** fietsen (3.641 ink. ; 3.722 uitg.)

In beide spitsen vindt ca. **60%** fietsverkeer plaats

Langstallers: Na 2 weken is ca. **8%** (309 f.) niet van zijn plaats geweest

Ontwikkeling bezetting fietskelder na handhavingsacties stationsplein-Zuid

Datum	bez.%	omschrijving actie
30-3-2011	69%	fietskelder 3,5 mnd open (13 dec. 2010)
10-5-2011	83%	Na 1 ^e keer handhaving (14 dagen achtereen)
15-6-2011	83%	herhalingsmeting (effect handhaving = blijvend)
13-9-2011	82%	effectmeting nieuw schooljaar
17-1-2012	87%	werkzaamheden langs voorzijde stationsplein-Z.
12-6-2012	86%	Busplein + voorzijde trav.west klaar!

Uitkomsten fietsparkeerenquête Centrum (oktober 2011)

Bekendheid bewaakte openbare fietsenstallingen:

- Botermarkt: 78% is bekend
- Smedestraat: 80% is bekend
- Tempelierstraat: 55% is bekend

60% zegt max. 1 uur te verblijven

56% stalt op 1 locatie

Weinig tot geen verschil tussen mannen en vrouwen

Belangrijkste doel is winkelen 78%

Meest genoemde reden voor niet gebruiken openb. Fietsenstal.: "Te ver lopen", "Te veel moeite"

Intensiteit Fietsverwijdering uit openbare ruimte vergeleken (cijfers: 2010/11)

Amsterdam	790.000 inw.	verwijdert jaarlijks 55.000 fietsen	= 1 fiets per 14,4 inwoner
Utrecht	316.000 inw.	verwijdert jaarlijks 7.500 fietsen	= 1 fiets per 42,1 inwoner
Nijmegen	165.000 inw.	verwijdert jaarlijks 7.000 fietsen	= 1 fiets per 23,6 inwoner
Leiden	119.000 inw.	verwijdert jaarlijks 7.000 fietsen	= 1 fiets per 17,0 inwoner
Delft	98.500 inw.	verwijdert jaarlijks 3.100 fietsen	= 1 fiets per 31,8 inwoner
Den Haag	502.000 inw.	verwijdert jaarlijks 20.000 fietsen	= 1 fiets per 25,1 inwoner
Haarlem	152.000 inw.	verwijdert jaarlijks 3.600 fietsen	= 1 fiets per 42,2 inwoner

Waardering fietsklimaat volgens Omnibus 2011:

Kwaliteit bestrating fietsroutes:	6,6
Verkeerveiligheid op fietsroutes	6,4
Wachttijd op kruispunten langs fietsroutes	5,9
Voldoende fietsparkeerplaatsen	5,9
Kwaliteit fietsparkeerplekken	6,1

Gebruik fiets in woon-werk verkeer volgens omnibus 2011:

Binnen Haarlem: 59% (aandeel auto: 24% en bus 3%)

Buiten Haarlem: 13% (aandeel auto: 51% en bus 9%)

Vervoerswijze bij Centrumbezoek volgens O&S onderzoek "Winkelen in Haarlem" (2009):

1. Fiets: 30%
2. Auto: 22%
3. Trein: 16%
4. Lopend: 15%
5. Bus: 14%
6. Overig: 3%

Regelmatig of dagelijks gebruik fiets per stadsdeel volgens omnibus 2011

Centrum:	83%
Schalkwijk:	71%
Zuid-West:	87%
Noord:	81%
Oost:	77%

Meldingen fietsoverlast op Meldpunt Openbare ruimte

2011: 438 meldingen waarvan 53 in het centrum

2012: 451 meldingen waarvan 41 in het centrum, 27 in de stationsbuurt

Top 5 verbeteruggesties uit O&S onderzoek “Winkelen in Haarlem” (2009)

Verbetersuggesties bezoekers **Centrum**:

1. Parkeren
2. Overlast fietsers
3. Verkeer algemeen
4. Gezelliger
5. Meer fietsparkeerplaatsen

Verbetersuggesties **Cronjé**:

1. Overlast fietsers
2. Meer fietsparkeerplaatsen
3. Verkeer algemeen
4. Terras
5. Meer groen/bloemen

Verbetersuggesties **Schalkwijk**:

Niet gerelateerd aan verkeer

Ergernissen top 15 Haarlemmers:

	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
Hondenpoep	1	1	1
Afval/Vuil op straat	2	2	2
Auto (gedrag en snelheid)	3	4	3
Scooter/Brommers	4	3	4
Jongeren overlast	5	5	5
Verkeerd geparkeerde auto's	6	6	6
Vernieling	7	7	7
Geluidsoverlast	8	8	8
Woning inbraken	9	9	9
Fietsendiefstal	10	10	10
Bedreigingen en geweld	11	11	11
Fietsers(gedrag)	12	12	12
Aanhangers/caravans	13	13	13
Enge plekke	14	14	14
Graffiti/bekladding	15	15	15

Aantal (geregistreerde) fietsdiefstallen in Haarlem:

Bron: CBS-statline

2005:	9,4 fietsdiefstallen per 1000 inwoners
2006:	8,4
2007:	8,8
2008:	8,3
2009:	11,2
2010:	11,2
2011:	8,8
2012:	7,8

Bijlage 2 Definitielijst

Afwijkende fietstypes:

Met afwijkend wordt bedoeld een fiets met een krat voorop of kinderzitjes achterop die het gebruik van de naast- of bovenliggende plekken bemoeilijkt. Transport-/moederfietsen beschikken soms over (te) dikke banden om in het rek te passen. Sommige ouderen en chronische zieken hebben een probleem met tillen, wat vergroot wordt door het vaak hogere gewicht van trapondersteunde fietsen.

Een **stallingsvoorziening** is een fietsenrek, nietje of beugel, fietsparkeervak of gebouw op fietsen in te plaatsen.

Een **fietsparkeervak** is een aangewezen weggedeelte waarop fietsen gedurende een vastgelegde periode gestald kunnen worden.



Het fietsparkeervak dient samenvattend derhalve meerdere doelen:

- Een plek voor brom-/snor- en bakfietsen
- Een plek voor opvang piekwaarden
- Een plek ter overbrugging tot realisatie definitieve voorziening
- Een plek voor afwijkende niet goed in rekpassende fietsen
- Een plek voor mensen met tilhandicap

Een **fietswraak** is een fiets met meerdere gebreken die langdurig niet is gebruikt.

Een **weesfiets** is een fiets die langer dan 1 maand niet gebruikt is en gestald staan in de openbare ruimte.

Onder **centrum** verstaan we het gebied tussen de singels, Leidsevaart, Nieuwe Gracht, Bakenessergracht en Spaarne.

Onder het **Stationsgebied** verstaan wij het gebied tussen de Kruisweg, Jansweg, Kennemerplein en Parklaan.

Kernwinkelgebied is het voetgangersgebied in het centrum.