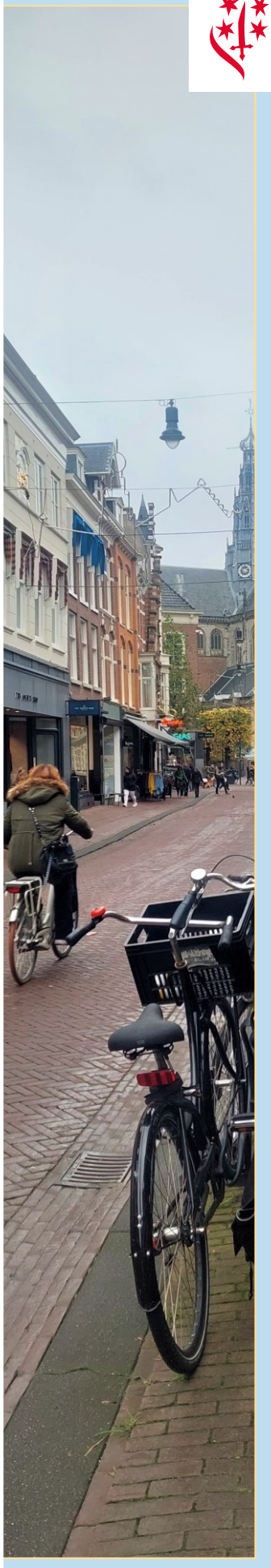
Gemeente Haarlem



Concept Fietsbeleid 2023

De fiets als vanzelfsprekende keuze binnen de stad

13 december 2022
Beheer en Beleid Openbare Ruimte (BBOR)

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

1.1 Context 3

1.2 Trends 3

1.3 Ambitie en doelstellingen 4

1.4 Behaalde resultaten en stand van zaken 5

2. Fietsinfrastructuur 6

2.1 Fietsnetwerk op orde 6

2.1.1 Hoofdstructuur van het fietsnetwerk 6

2.1.2 Wat er nodig is voor de gewenste kwaliteit van het fietsnetwerk 9

2.1.3 Prioritering 12

2.2 Opgave samengaan fietser en voetganger in de binnenstad 13

2.3 Omgaan met snelheidsverschillen en verschillende afmetingen op het fietspad 16

3. Fietsparkeren 17

3.1 Voldoende parkeerplaatsen voor iedere doelgroep 17

3.1.1 Bezoekers 17

3.1.2 Forenzen/ ketenreizigers (ook wel bus/treinfietsers) 17

3.1.3 Bewoners, scholieren en werknemers 18

3.1.4 Fietsen met afwijkende maat 18

3.2 Modernisering openbare stallingen 20

3.3 Communicatie en handhaving 21

4. Fietsstimulering en -gedrag 22

4.1 Fietsstimulering 22

4.2 Gedrag op de fiets, verkeersveiligheid 22

Bijlage 1 aanpassingen fietsnetwerk 24

Bijlage 2 Fietsring 25

1. Inleiding

1.1 Context

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. Om ook in de toekomst een aantrekkelijke stad te blijven, is in de Omgevingsvisie Haarlem 2045 een hoofdlijn neergezet die richting geeft aan de ontwikkeling van de stad tot 2045. De visie benoemt de zes grote opgaven voor de stad en maakt zes strategische keuzes die in sterk onderlinge samenhang bijdragen aan deze grote opgaven. De zes strategische keuzes uit de Omgevingsvisie Haarlem 2045 zijn:

- Mobiliteitstransitie
- Mengen & Verdichten
- Buurtgericht ontwikkelen
- Vergroenen & Vernatten
- Bevorderen gezonde leefomgeving
- Ruimte voor de Energietransitie

Een van de zes strategische keuzes is inzetten op de mobiliteitstransitie, waarbij de rol van de auto afneemt en die van fietsen en OV toeneemt, terwijl het aantal woningen in Haarlem de komende jaren naar verwachting met 10.000 groeit. In het Mobiliteitsbeleid is de mobiliteitstransitie vormgegeven. Daarin staat dat we de groeiende stad leefbaar en bereikbaar houden door het aantal auto's (ondanks de toename van het aantal woningen) niet te laten groeien . De transitie is erop gericht dat in 2030 het grootste deel van de korte verplaatsingen (tot 2,5 kilometer) binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvindt en meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets. Dit fietsbeleid draagt bij aan die mobiliteitstransitie. Daarnaast geeft dit beleid antwoord op eerder gestelde vragen vanuit de raad, belangenorganisaties en de stad (inwoners en ondernemers) over de fiets, zoals de motie over fietsstraten. Het fietsbeleid 2023 maakt deel uit van wat in de vorige coalitieperiode het 'deltaplan fiets' werd genoemd. De Quick-wins voor de fiets (2019) en Actieplan Fiets (2020-2022) waren onderdeel daarvan. Dit fietsbeleid 2023 is het sluitstuk. Het sluit aan op het fietsbeleid van de provincie en de MRA. Bij dit fietsbeleid wordt een uitvoeringsagenda gemaakt: het Actieplan Fiets 2023-2033.

Op 18 augustus 2020 heeft de Rekenkamercommissie Haarlem (RKC) een kritisch rapport uitgebracht over het fietsbeleid van de gemeente Haarlem. We gebruiken de tien elementen uit de BYPAD-analyse als toetssteen voor dit fietsbeleid.

Een aantal onderwerpen die voor de fiets heel relevant zijn, behandelen we niet in dit fietsbeleid, omdat ze een eigen plek hebben in ander beleid. De vraagstukken rondom deelfietsen en -scooters worden opgenomen in het deelmobiliteitsbeleid en verkeersveiligheidsvraagstukken in het verkeersveiligheidsbeleid en bijbehorende uitvoeringsagenda.

1.2 Trends

We hebben een belangrijke woningbouw- en verdichtingsopgave. Daarin komt de komende jaren een versnelling. Dit zijn bij uitstek ontwikkelingen waar extra aandacht moet zijn voor de mobiliteitstransitie. Dat betekent ruimte en aandacht voor enerzijds het verschonen van het gemotoriseerd verkeer,

anderzijds voor alternatieve modaliteiten zoals de fiets. De ‘tien minutenstad’ (alle soorten voorzieningen op 10 minuten lopen of fietsen bereikbaar) zoals beschreven in de Omgevingsvisie wordt het uitgangspunt.

De fiets wordt steeds belangrijker als voor- en natransportmiddel voor OV-reizigers. Nu al komt vrijwel de helft van de treinreizigers op de fiets naar het station en dat percentage groeit. Na de treinreis nemen veel mensen – 15 procent - een fiets of OV-fiets om het laatste stukje tot de bestemming af te leggen.

De meest recente fietsparkeertellingen (2021) laten zien dat de fietsparkeerdruk in Haarlem is gestegen. Eigenlijk mogen we blij zijn met dit “probleem”, omdat veel geparkeerde fietsen betekent dat er in Haarlem veel gefietst wordt. De gebouwde stallingen sluiten nog onvoldoende aan bij de behoeften voor bezoekers van winkels die kort parkeren en bieden geen oplossing voor bewoners die niet over eigen stallingsruimte beschikken, zowel in het centrum als daarbuiten.

Ook de fiets zelf verandert. Er komen steeds meer verschillende: verschillen in afmetingen (bakfietsen, licht elektrische voertuigen) en in snelheid (gewone e-bikes, fat-bikes en speedpedelecs). De e-bike verkoop stijgt explosief ten opzichte van de reguliere stadsfiets. Deze nieuwe soorten helpen om forenzen uit de auto te krijgen, bieden jongeren een alternatief voor de scooter en dragen bij aan een schonere en veiligere bevoorrading dan met busjes. Maar er is ook een keerzijde. De nieuwe brede en snelle fietsen passen niet goed op de smalle fietspaden; de drukte weerhoudt onzekere fietsers ervan hun fiets te pakken.

Verkeersveiligheid blijft een zorgpunt. Het aantal ongevallen met vooral oudere fietsers neemt toe, terwijl het aantal ouderen dat fietst stijgt. Ook zijn er steeds minder kinderen die zelf fietsen, omdat ze niet kunnen fietsen, of veel verplaatsingen op de achterbank of in de bakfiets maken. Over de kinderen en jongeren die wel zelf fietsen, nemen de zorgen over hun verkeersveiligheid toe.

1.3 Ambitie en doelstellingen

Haarlem ambieert een mobiliteitstransitie. Dat staat centraal in ons Mobiliteitsbeleid. De fiets heeft daarbij een cruciale rol. Ze is herontdekt als vervoermiddel (want: gezond, duurzaam, relatief gezien goedkope investering en draagt bij aan een leefbare stad). De bijbehorende keuzes voor een andere inrichting van de openbare ruimte, zoals omgekeerd ontwerpen, 30 km/u en gereguleerd parkeren, veroorzaken hierbij ook transitiepijn omdat autoverkeer op veel plaatsen een stapje terug moet doen.

Vergeleken met investeringen in auto en ov zijn investeringen in fiets relatief bescheiden. Toch is er een forse investering nodig om Haarlem op het investeringsniveau te brengen van een aantal vergelijkbare steden en om de waardering voor de fietsvoorzieningen in Haarlem te vergroten.

Met dit fietsbeleid streven we naar een stad waarin het vanzelfsprekend is om de fiets te pakken, omdat dit gemakkelijk, veilig en snel is.

Om zo’n stad te worden, moet de fiets op alle aspecten aantrekkelijk zijn. Een ketting is immers zo sterk als de zwakste schakel. Daarom behandelen we in het fietsbeleid al deze aspecten.
De drie pijlers van ons fietsbeleid:

1. Het fietsnetwerk is op orde, draagt bij aan de 10 minuten stad en zorgt dat de fiets-ov-keten kan concurreren met de auto. Deze fietsinfrastructuur is veilig en comfortabel;
2. Fietsen kunnen gemakkelijk gestald worden;
3. Er is een fietscultuur waar inwoners als vanzelfsprekend de fiets kiezen.

In dit fietsbeleid schetsen we onze visie: een streefbeeld in drie pijlers van de fiets en de fietser in Haarlem. Dat streefbeeld bereiken kost veel tijd. We beschrijven ook wat daarvoor nodig is en waarmee we een belangrijke bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie. Bij dit streefbeeld horen streefcijfers, zodat we tussentijds kunnen meten of we al op de goede weg zijn.

Streefcijfers
Fietsgebruik
In het mobiliteitsbeleid is opgenomen dat in 2030 bijna alle (90%) korte verplaatsingen met een afstand van minder dan 2,5 km plaatsvinden met de fiets of te voet (nu 75%).

Voor langere verplaatsingen (2,5 - 10km) streven we naar 50% fietsgebruik, nu is dat nog slechts 35%, terwijl ook nog voor bijna 60% de auto wordt gebruikt.

Fietsparkeren
Voor fietsparkeren is het doel dat het oordeel van Haarlemmers over de parkeerplekken voor fietsers stijgt van 6,5 in 2021 naar 7,0 in 2030.

Daarnaast streven we naar een afname van de parkeerdruk van fietsparkeerplekken bij ov-knooppunten naar 80% in 2025 . In 2021 was de parkeerdruk bij ov-knooppunten slechts 69%, maar dit getal is niet representatief vanwege de corona pandemie (verminderd ov gebruik, meer thuiswerken). We streven naar een afname van de parkeerdruk van fietsparkeerplekken in de binnenstad van 144% in 2021 naar 90% in 2025. De fietsparkeerdruk wordt iedere twee jaar gemeten, de laatste telling dateert van 2021.

Fietscultuur
Er is een samenhangend programma voor fietsstimulering en veilig fietsgedrag.

Waardering
We streven er naar dat Haarlemmers in 2040 onze fietsvoorzieningen in hun rapportcijfer een volle punt hoger waarderen dan nu. En dat we in de fietsstadverkiezing niet meer onder, maar boven het gemiddelde komen van alle gemeenten.

1.4 Behaalde resultaten en stand van zaken

In de vorige raadsperiode is met het ‘Actieplan Fiets’ voornamelijk vooruitgang geboekt in het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen in het centrum:
- Stalling Hortusplein geopend;
- Stallingen voormalig V&D en Houtplein in voorbereiding;
- Uitbreidingen van capaciteit bij station gerealiseerd.

De afgelopen jaren zijn verbeteringen aan het fietsnetwerk vooral gerealiseerd als er groot onderhoud nodig was (‘werk met werk’), soms aangevuld met subsidie van de provincie of in combinatie met een ander project. Zo zijn de nieuwe fietsroutes en -bruggen in het Schoterbos aangelegd, zijn de fietspaden langs de Rijksstraatweg opgeknapt en is de Generaal Spoorlaan heringericht met asfaltlopers voor de fiets.

2. Fietsinfrastructuur

In een stad waar fietsen vanzelfsprekend is, is allereerst de fietsinfrastructuur op orde. Dat betekent een logisch fietsnetwerk dat aantrekkelijk, comfortabel en veilig is. Daarnaast geven we aandacht aan twee actuele speerpunten: fietsers en voetgangers in de binnenstad zo goed mogelijk samen laten gaan en omgaan met snelheidsverschillen op het fietspad.

2.1 Fietsnetwerk op orde

2.1.1 Hoofdstructuur van het fietsnetwerk

Zoals in het Mobiliteitsbeleid opgenomen kiezen we voor een duidelijke hoofdstructuur van rechtstreekse, veilige fietsverbindingen zonder oponthoud. De routes lopen zo veel mogelijk door een aantrekkelijke omgeving; dat vergroot het fietsplezier en verkleint de gevoelsmatige reistijd. Belangrijk onderdeel van het netwerk zijn de ov-knooppunten (station Haarlem, station Spaarnwoude en knooppunt Nieuw-Zuid). Deze maken ov en fiets tot een geheel: tot een mobiliteitsketen die voor de langere afstand de concurrentie met de auto aan kan. Het fietsnetwerk moet goed aansluiten op deze knooppunten. Ook voor de ontwikkelzones is een goede aansluiting op het fietsnetwerk van levensbelang. Bij nieuwe ontwikkelingen en bij locatiekeuzes van voorzieningen moet de bereikbaarheid per fiets in het allereerste stadium ingepland worden. Met deze 'bicycle oriented development' dragen we bij aan de '10-minutenstad'.

De fietshoofdstructuur is onderverdeeld in:

Regionale plusroutes (ook wel doorfietsroutes), die over langere afstanden de belangrijkste woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, ov-knooppunten en recreatiegebieden verbinden. Ze moeten veilig en aantrekkelijk zijn voor alle doelgroepen, maar in het bijzonder auto-forenzen verleiden om ook voor wat langere afstanden over te stappen op fiets of e-bike. Dit regionale netwerk is afgestemd met Provincie en MRA en is onderdeel van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF). De realisatie is een gezamenlijke ambitie.

Stand van zaken Regionale Plusroutes
In heel Nederland wordt gewerkt aan een netwerk van doorfietsroutes. Met subsidie van de Provincie realiseren we die stap voor stap. Aan een viertal routes werken we met provincie en buurgemeenten samen:

- Amsterdam-Sloterdijk - Haarlem (F200 langs de N200; De groene G200 door Brettenzone en langs het spoor). Haarlemmermeer is bezig met haar laatste schakels in de F200; Bij de realisatie van de ontwikkelzone Oostpoort wordt het laatste Haarlems deel afgerond.

- Velsen- Heemstede (F208 of Kennemerlandroute langs de N208). De provincie bereidt de ontbrekende schakel tussen Santpoort Zuid en het Schoterkerkpad voor en studeert samen met Haarlem op onder andere een fietstunnel onder de N208 bij de Leidsevaart.

- Haarlem-Noord- station Spaarnwoude- Hoofddorp (F205). Er wordt gekeken hoe de route bij Oostpoort het spoor kan kruisen, goed kan aansluiten op de andere routes en de ontwikkelzone voor fietsers goed ontsluit.

- Haarlem- Schiphol (F232). Een nieuw fietspad dat we aanleggen aan de noordkant van de Boerhaavelaan zal daar onderdeel van zijn.

Op Regionale plusroutes hoef je niet persé heel snel te kunnen fietsen, het is vooral belangrijk dat je barrièrevrij kunt doorfietsen. Ze lopen over vrijliggende fietspaden van voldoende breedte of door een fietsstraat, waar fietsers zoveel als mogelijk voorrang hebben. Bij grote barrières heeft een ongelijkvloerse oplossing de voorkeur. De eisen vanuit het 'Perspectief fiets' van de provincie zijn leidend.

Stedelijke plusroutes, verbinden de belangrijkste stedelijke bestemmingen en zijn de toeleidingsroutes van de regionale routes. Op deze routes moeten grote aantallen en verschillende soorten fietsers veilig kunnen samengaan. Net als bij regionale plusroutes is het doel om barrièrevrij te kunnen doorfietsen, zodat binnenstedelijk de reistijd per fiets kan concurreren met de auto.

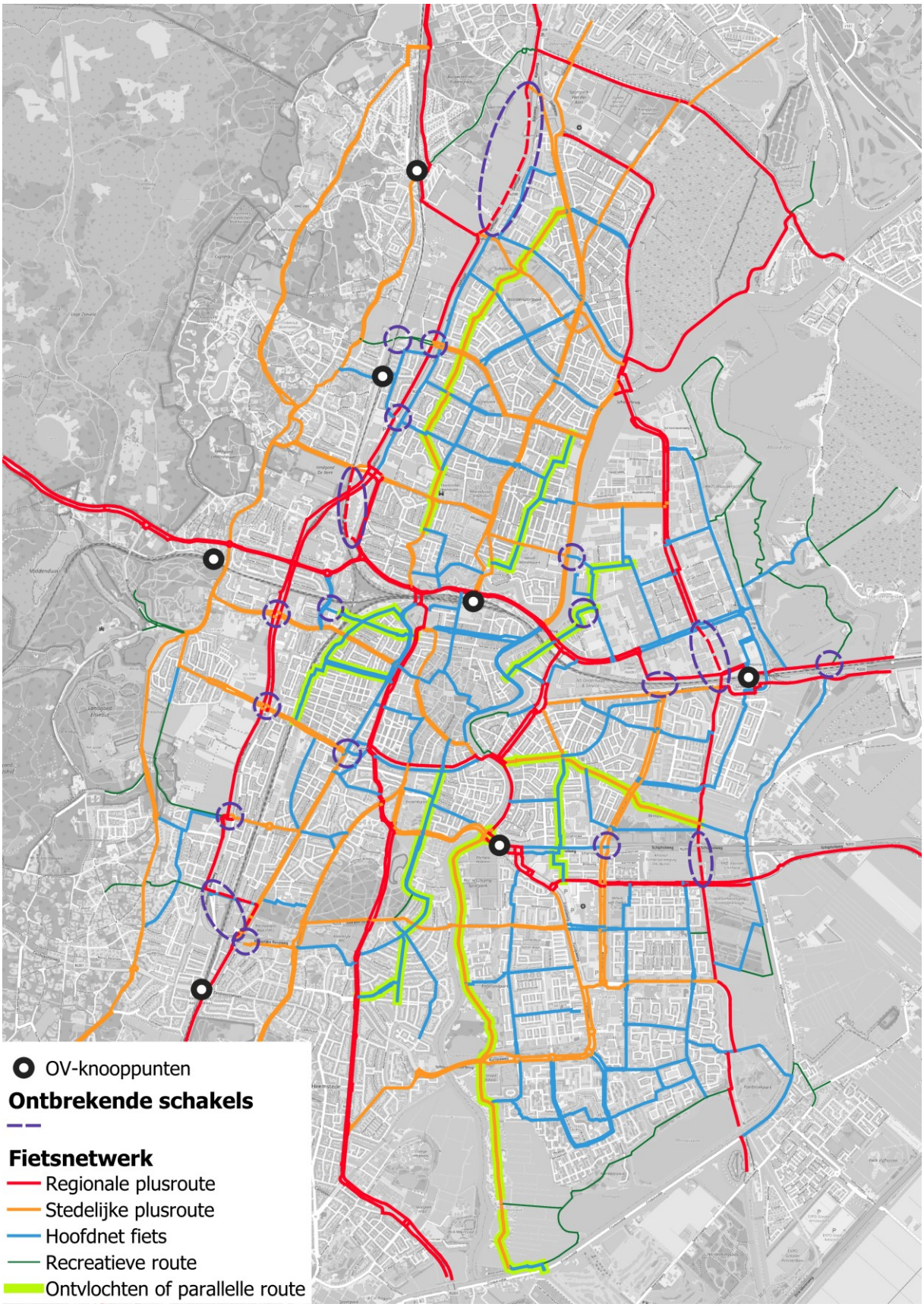
Stedelijke plusroutes krijgen altijd fietsvoorzieningen. Bij 50km wegen zijn dit vrijliggende fietspaden; bij moeilijk oversteekbare wegen met 2x2 rijstroken liggen deze fietspaden aan weerszijden in twee richtingen. Als vrijliggende fietspaden niet passen, wordt de weg afgewaardeerd tot een 30km weg. Bij plusroutes over 30km wegen wordt, afhankelijk van de situatie, gekozen voor een fietsstraat of voor een andere fietsvoorziening die voor fietsers minimaal zo veilig en aantrekkelijk is. Bij drukke 30km straten (de zogenaamde gebiedsontsluitingswegen (GOW) 30) krijgen plusroutes altijd fietsvoorzieningen, bij voorkeur een fietspad. De verharding is van asfalt of beton, de routes liggen zoveel als mogelijk in de voorrang. Bij kruispunten met verkeerslichten beperken we de vertraging voor fietsers.

Hoofdnet fiets, dit zijn alle andere belangrijke fietsroutes, te gebruiken door alle fietsers, maar meer gefocust op lokale fietsers van alle leeftijden. Ook in het hoofdnet horen bij 50km wegen altijd vrijliggende fietspaden. We maken ook de overige routes in het hoofdnet voor fietsers extra comfortabel. Denk aan een fietsstraat of rijlopers in asfalt, in plaats van een standaard 30km-woonstraat-profiel.

Recreatieve routes
Naast het (‘utilitair’) fietsen om bij een bestemming te komen, is ook het recreatieve fietsen, voor een ontspannen (of juist snel) rondje van belang. Recreatieve en utilitaire fietsers maken vaak gebruik van hetzelfde netwerk. Toch hebben sommige routes duidelijk meer een recreatieve functie. Om recreatief fietsen aan te moedigen hebben recreatieve routes hun eigen bewegwijzering.

Het netwerk op de kaart
Door het vastleggen van de hoofdstructuur kunnen we stapsgewijs werken aan een samenhangend fietsnetwerk. Het helpt om te bepalen welke routes het belangrijkste zijn om te investeren voor de fiets. Tenslotte maak het vastleggen van het fietsnetwerk het gemakkelijker om bij hogere overheden subsidie te verkrijgen. De kaart uit het mobiliteitsbeleid met het fietsnetwerk hebben we geactualiseerd**.** Een overzicht van de aanpassingen is opgenomen in bijlage 1.

Fietsen is niet alleen efficiënt van a naar b. Fietsen moet ook leuk en ontspannend zijn; aantrekkelijke groene routes dragen daar aan bij. Ontvlochten fietsroutes, dat zijn routes los van drukke autoroutes, zijn niet alleen veiliger, maar maken fietsen ook nog aantrekkelijker.



Figuur 1 Fietsnetwerk met ontbrekende schakels

Waar kiezen we voor fietsstraten?
Om te bepalen waar we een fietsstraat toepassen gebruiken we het CROW-keuzeschema voor een fietspad of fietsstraat. Samengevat betekent dat we bij 50km straten en bij drukke 30km straten kiezen voor vrijliggende fietspaden. Een volgens deze richtlijnen te drukke fietsstraat kan tijdelijk voorkomen, als bijvoorbeeld geplande circulatiemaatregelen elders in de buurt niet tegelijkertijd uitgevoerd kunnen worden, maar de fietsstraat wel past in ons eindbeeld voor de desbetreffende route.
Voor plus- en hoofdfietsroutes door rustige 30km straten ligt een fietsstraat voor de hand.

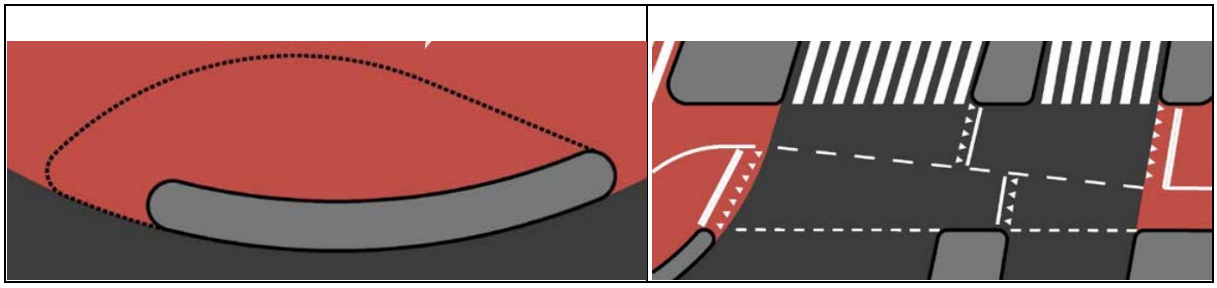
De fietsstraat is een wegtype, waar fietsers maatgevend zijn en auto's te gast. Een fietsstraat is nooit een doel op zich, maar een middel om fietsers op een hoofdfietsroute door een autoluwe straat ruimte te geven om veilig en comfortabel door te kunnen fietsen. Daarom mag in een fietsstraat geen sprake zijn van druk autoverkeer of teveel in/uitparkeren, laden/lossen, vrachtverkeer en ov. Ook hier volgen we de CROW-richtlijnen voor de profielen.

2.1.2 Wat er nodig is voor de gewenste kwaliteit van het fietsnetwerk

Op alle wegen hanteren we de CROW-richtlijnen. Met behulp van de fietsmonitor hebben we voor het gehele fietsnetwerk in kaart gebracht waar nog knelpunten zitten (figuur 3) of waar schakels helemaal ontbreken (figuur 2). Waar we ontbrekende schakels aanleggen en welke knelpunten we aanpakken nemen we op in het actieplan.

Aanleggen van ontbrekende schakels en ongelijkvloerse oversteken.
Een ontbrekende schakel is een deel van een route waar nu niet gefietst kan worden. De regionale plusroutes kennen een aantal ontbrekende schakels, zoals al in het kader bij 2.1.1. benoemd. Daarnaast zijn voor fietsers de hoofdaders voor autoverkeer, zoals de N208, grote barrières. De wachttijden zijn er vaak lang, de plekken zijn onaantrekkelijk en er zijn grote risico's als een auto of fietser door rood rijdt. Daarom zetten we met dit Fietsbeleid nog steeds in op de in SOR en Mobiliteitsbeleid geprojecteerde fietstunnels of bruggen (zie ook het kaartje met het fietsnetwerk). Sommige dragen ook bij aan de bereikbaarheid van de ontwikkelzones. Voor de aanleg ervan hebben we de provincie nodig; met hen werken we aan de planvorming en de realisatie.

Betere doorstroming en voldoende opstelruimte voor fietsers bij kruisingen
Daarnaast is nog op meer kruispunten de oversteekbaarheid voor fietsers slecht, ontstaan soms gevaarlijke situaties of is er een onduidelijke inrichting/routering. Bij verkeerslichten is de wachttijd soms te lang en/of is er te weinig opstelruimte. Waar nodig - en te beginnen bij het plus- en hoofdnet fiets - vergroten we de opstelruimte en verbeteren we de doorstroming door een andere instelling van de verkeerslichten. Denk hierbij aan het invoeren van twee keer groen per cyclus en betere detectie van aankomende fietsers.



Figuur 2 Oplossingen om fietsers meer opstelruimte te geven: 'de banaan en de frietzak'

In de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) zijn verschillende fietstunnels onder de N208 opgenomen. Die kunnen we niet allemaal de komende tien jaar realiseren. De regionale plusroutes krijgen prioriteit en daar waar we kansen zien om aan te haken bij ontwikkelingen, zoals in Oostpoort, haken we natuurlijk aan. Bij de Kleverlaan is een fietstunnel denkbaar, maar ook een fietspad langs de spoorbrug tussen Kleverlaan en Sterrenpad zou een optie kunnen zijn om zonder barrière de N208 te kruisen. De haalbaarheid zullen we onderzoeken. Ook de haalbaarheid van een fietstunnel onder de F208 bij de Leidsevaart gaan we samen met de provincie verder onderzoeken. Dit onderzoek moet uitwijzen hoe de ontwikkelzone zuidwest in de toekomst met station Heemstede verbonden kan worden. Dit zijn de verbindingen uit de SOR waar we prioriteit aan geven.

Ontbrekende fietsvoorzieningen aanleggen
Er zijn plusroutes waar nog geen fietsvoorziening ligt, dus nog geen fietspaden, fietsstroken of een fietsstraat. Ook zijn er onderdelen van het hoofdnet fiets nog onder de maat. Deze zijn weergegeven in figuur 3.

Voldoende kwaliteit van de fietsroute
Voor al onze fietsroutes zijn de richtlijnen van het CROW leidend. Daarom zal ook het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) bij de herziening (2022-2023) in overeenstemming worden gebracht met deze richtlijnen. Voor de regionale doorfietsroutes zijn daarnaast de richtlijnen vanuit het 'Perspectief fiets' van de Provincie leidend. Voor fietspaden en fietsstroken geldt in die richtlijnen een minimum breedte, afhankelijk van de intensiteit. Nog niet alle bestaande paden en stroken voldoen hier aan.

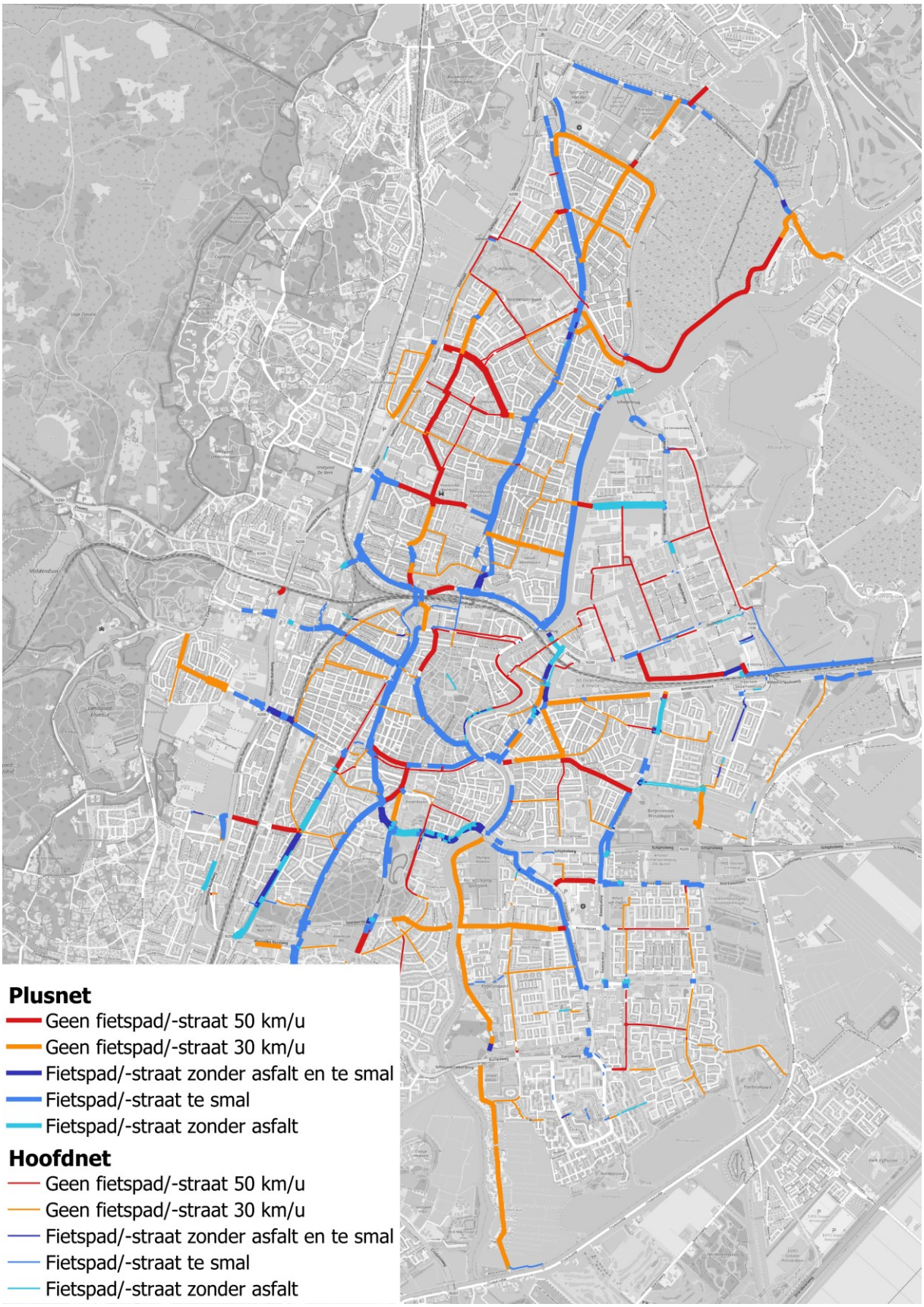
Fietspaden, fietsstroken en fietsstraten voeren we in principe uit in een gesloten verharding zonder oneffenheden (asfalt of beton). Alleen in het centrum en in het beschermd stadgezicht kan daarvan worden afgeweken. Veilige fietsroutes zijn goed onderhouden. Een slecht onderhouden weg of fietspad kan valpartijen veroorzaken.

Veilige fietsroutes zijn goed verlicht. Soms botst dit uitgangspunt met andere domeinen, bijvoorbeeld in groengebieden. Voor die routes zoeken we naar mogelijkheden waarbij de route wel beter zichtbaar wordt in de duisternis, maar er zo min mogelijk verstoring voor de omgeving optreedt.

Voor veilige fietsroutes tijdens winters weer is het van belang dat er op het gehele fietsnetwerk gladheidsbestrijding plaatsvindt. Alle plusroutes zijn opgenomen in het gladheidsbestrijdingsplan.

Overbodige en slecht zichtbare paaltjes zijn de oorzaak van veel eenzijdige fietsongevallen. Dat geldt ook voor rechte stoepranden en andere onlogisch vormgegeven en niet vergevingsgezinde details. We streven naar fietsroutes met zo min mogelijk obstakels en hoogteverschillen langs de randen van de fietsvoorziening.

Tot slot speelt dat er niet altijd voldoende uitzicht is, bijvoorbeeld omdat te hoge begroeiing het zicht op een kruispunt beperken. We hebben hier geen systematische inventarisatie voor en deze zijn daarom niet opgenomen op de kaart in figuur 3. Ze worden echter bij de aanpak van routes wel meegenomen.



Figuur 3 Knelpunten op het fietsnetwerk

2.1.3 Prioritering

Om het plus- en hoofdnet op orde te krijgen, moet dus nog veel gebeuren. Dat gaat niet in één keer. In het actieplan geven we een overzicht van de maatregelen die we de komende tien jaar willen uitvoeren. Hieronder geven we aan hoe we dit willen prioriteren.

Fietsroutes worden nu vooral aangepakt wanneer ze aan de beurt zijn voor groot onderhoud of als de riolering moet worden aangepakt. We noemen dat ook wel 'werk met werk' maken. Dat heeft vooral een financiële achtergrond: op deze manier kunnen we routes voor de fiets beter en veiliger maken zonder veel extra kosten. Wanneer we dat op de huidige manier blijven doen, zal het nog vele jaren duren voordat het fietsroutenetwerk op het niveau is dat we beogen. Voor de ontbrekende schakels in het netwerk is deze aanpak geen oplossing. Daarvoor is een meer planmatige aanpak nodig.

Daarvoor leggen we de grootste prioriteiten voor de fiets naast de onderhoudsplanning en halen waar nodig onderhoud naar voren. Daarnaast liften we mee met de plannen van ontwikkelzones en projecten van hogere overheden. Zo realiseren we een versnelling van de fietsprojecten en dragen we bij met cofinanciering waar dat nodig is.

De maatregelen in het actieplan gaan we volgens onderstaande criteria prioriteren:

- Projecten reeds in uitvoering of in voorbereiding.
- Werk-met-werk maken: aansluiten op onderhoudsprojecten.
- Meekoppelkansen: aansluiten op projecten (met medefinanciering) van provincie of buurgemeente, projecten in ontwikkelzones of projecten met andere doeleinden in de openbare ruimte (verkeersveiligheid, SOR).
- Kleine maatregelen waar dat kan, zoals doorsteekjes of extra opstelruimte.
- Plus-fietsroutes waarbij fietsvoorzieningen (zoals fietspad of fietsstraat) nog ontbreken.
- Maatregelen die bijdragen aan het netwerk van doorfietsroutes, met name de fietsring.
- Routes die fietsbereikbaarheid van de ov-knooppunten en ontwikkelzones verbeteren.
- Verbeteringen overig plusnet (bijvoorbeeld te smal of geen asfalt)

Voor de meeste trajecten in het fietsnetwerk zullen we wachten tot het aan de beurt is met de werk-met-werk-aanpak.

Er zijn maatregelen die weliswaar voldoen aan veel van bovenstaande criteria maar toch niet worden opgenomen in het actieplan. Bijvoorbeeld doordat er nu nog sprake is van een hoge parkeerdruk waardoor de benodigde ruimte voor een fietsvoorziening nog niet aanwezig is. Het nieuwe parkeerbeleid kan helpen om op wat langere termijn die ruimte te creëren.

Kader 1 De structuur, de aanpak en de kwaliteit van het netwerk

Op de kaart in figuur 2 leggen we de hoofdstructuur van het fietsnetwerk in regionale en lokale plusroutes en in hoofdroutes vast. Daarmee leggen we ook vast aan welke kwaliteitseisen deze globaal moeten voldoen en dat we deze met voorrang, vaak samen met de provincie, gaan aanpakken.

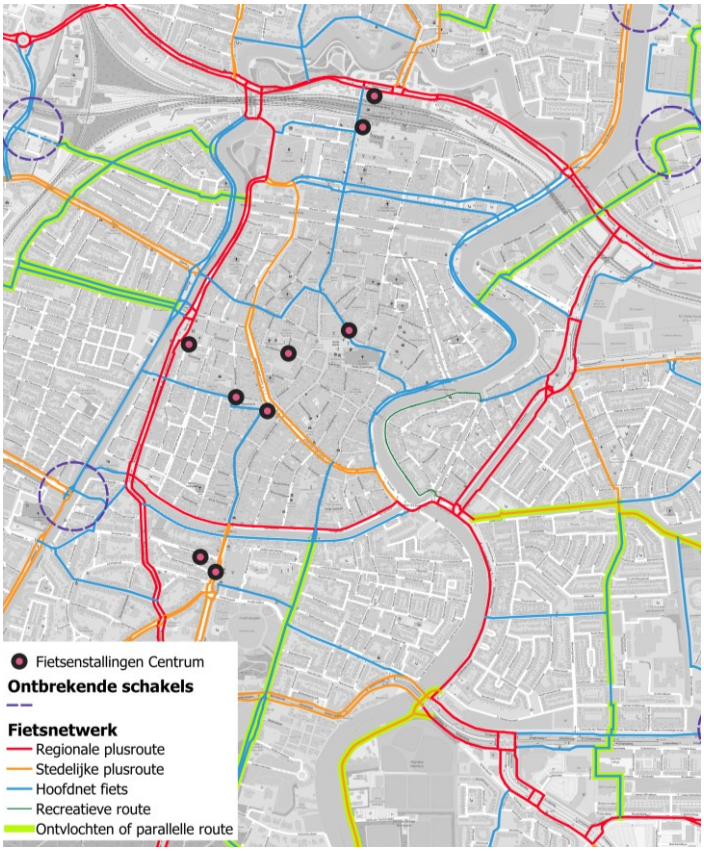
Om het plus- en hoofdfietsnetwerk op orde te krijgen moeten er ontbrekende schakels worden aangelegd, kruispunten (doorstroming en veiligheid) worden verbeterd en de kwaliteit van de fietsroutes worden aangepakt qua fietsvoorziening, breedte en verharding. De CROW-richtlijnen zijn daarbij leidend. De aanpak komt terug in het actieplan fiets op basis van de prioritering die uitgaat van een systematische koppeling aan onderhoudsprojecten (werk met werk maken), aan werkzaamheden ten behoeve van duurzaam bereikbare ontwikkelzones en het inspelen op kansen die geboden worden door hogere overheden, bijvoorbeeld voor de doorfietsroutes.

Welke delen van ons plusnet gaan we in 2023 -2025 realiseren?

- Fietsring: oversteek Raaksbrug en reconstructie Wilhelminastraat
- F205 (Velsen-Hoofddorp): Verbeteren Meerspoorpad langs Zuiderpolder
- F208: (Velsen- Heemstede) Fietsstraat Van Deysellaan
- F232: (Haarlem- Schiphol) Fietspad Boerhaavelaan
- Regionale route Slaperdijkweg
- Regionale route Spaarndamseweg buiten de bebouwde kom
- Plusroute Prins Berhardlaan (noordelijk deel)
- Plusroute Zuidschalkwijkerweg

2.2 Opgave samengaan fietser en voetganger in de binnenstad

In het centrum staan levendigheid, ontmoeten, winkelen en verblijven centraal. Daarom kiest het Haarlems Mobiliteitsbeleid voor de voetganger als belangrijkste gebruiker van de binnenstad. Tegelijk komen veel bezoekers van de binnenstad op de fiets. Een goede fietsbereikbaarheid en goede bereikbare fietsparkeervoorzieningen zijn voorwaarde voor het economisch functioneren van het centrum. Verschillende straten zijn belangrijke routes van en naar het station, van Haarlem Noord naar Zuid of van Haarlem Oost naar West. Conform het Mobiliteitsbeleid blijven de bestaande fietsroutes in het centrum behouden.

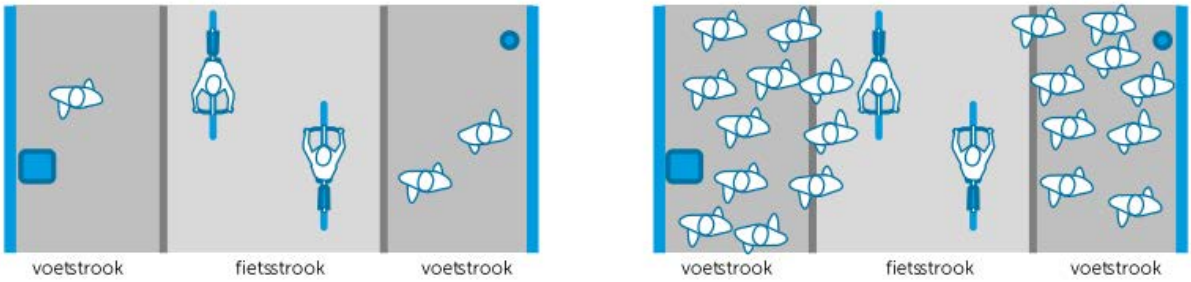


Figuur 4 Kaart van fietsnetwerk centrum

In veel gevallen gaan fietsers en voetgangers goed samen. De spits voor fietsers heeft weinig overlap met de grootste drukte van (winkelende) voetgangers. Wanneer in een smalle winkelstraat veel voetgangers lopen kom je er fietsend niet meer door. Dat reguleert zich grotendeels zelf: fietsers passen zich in het algemeen aan en zullen afstappen of een andere route kiezen. Zo gaat het meestal goed.

Soms wordt er toch onderling hinder ervaren, bijvoorbeeld als een groot aandeel aan doorgaande en snellere fietsers samengaat met veel voetgangers. Momenteel is dat gereguleerd door in het voetgangersgebied van de binnenstad, per straat met onderbordjes aan te geven of fietsers niet, alleen buiten winkeltijden of wel (al dan niet samen met snorfietsers) zijn toegestaan. Maar waar dat tegen logisch gedrag ingaat zijn verbodsbepalingen meestal weinig effectief. We zetten daarom in om te sturen op logisch gedrag; het nemen van fysieke maatregelen, die de voorwaarden scheppen voor een goede zelfregulering in plaats van verschillende regimes (bordjes) voor verschillende straten en tijden.

Dit doen we door op netwerkniveau doorgaande fietsers te verleiden op drukke momenten een andere route te kiezen door het aanbieden van goede, logische en alternatieve routes. Het realiseren van de fietsring, belangrijk onderdeel van het plusnet fiets, draagt daar aan bij omdat doorgaande fietsers op drukke momenten eerder de fietsring zullen kiezen dan een route dwars door de drukke binnenstad. Daarnaast sturen we op straatniveau niet met bordjes, maar met een heldere inrichting van straten aan wat er van fietsers en voetgangers verwacht wordt. Dat kan met een inrichting die meer ‘verblijf’ uitstraalt dan ‘snelheid’. En die duidelijk suggereert waar wordt gefietst en waar wordt gelopen. Deze ruimte kan zo nodig flexibel gebruikt worden, bijvoorbeeld met een ‘hybride zone’, wanneer de drukte van voetgangers en van fietsers op verschillende tijden valt.



Figuur 5 Hybride ruimtegebruik

Het sturen van logisch gedrag kan ook door de positie van terrassen, uitstallingen, kramen en laad/ losplekken. Daarmee kun je enerzijds voorkomen dat voetgangers uitwijken naar de fietsstrook, anderzijds bepaalde routes voor fietsers ontmoedigen op de momenten dat het van toepassing is. Een eenduidig regime voor het hele autoluwe deel van de binnenstad is duidelijk en kan helder worden uitgelegd. Dit regime gaat niet alleen over het gebruik door fietsers, maar over alle modaliteiten die van de binnenstad gebruik maken. Voor de fietsers geldt dat 'sturen op logisch gedrag' het uitgangspunt is bij de bredere discussies waar we met de binnenstad naar toe willen.

De inrichting van straten in de binnenstad is een samenspel van belangen van fietsers, voetgangers en verblijvers, van bewoners, ondernemers en bezoekers. Dat het soms blijft schuren tussen voetgangers en fietsers, kunnen we niet voorkomen.

Kader 2 Fietsen in het centrum

We leggen de fietsroutes in het centrum vast, zoals dat in bijgaande kaart is getekend. Daarbij hoort de fietsring, die doorgaande fietsers moet verleiden bij drukte om de binnenstad heen te fietsen. Voor het overig zijn fietsers te gast in het voetgangersgebied.
Daar waar fietsers en voetgangers mixen, sturen we niet met bordjes en handhavers, maar op logisch gedrag. Binnen het autoluwe gebied halen we zoveel als mogelijk bordjes weg, maar richten we de straten zo in, dat fietsers en voetgangers zich logisch aanpassen aan de verschillende omstandigheden.

Fietsring

De fietsring is een belangrijk onderdeel van het te realiseren plusnet fiets. Het verbindt regionale fietsroutes uit alle windrichtingen en alle wijken rondom het centrum. Maar ‘omfietsen’ via de ring rondom het centrum is nu niet aantrekkelijk vanwege het drukke autoverkeer, de onaantrekkelijke omgeving, de vele oversteken en de wachttijden bij verkeerslichten. Daarom nemen nu veel doorgaande fietsers liever een route door de binnenstad met drukte door voetgangers op de koop toe. Een fietsvriendelijke en verkeersveilige fietsring rond het centrum kan doorgaande fietsers helpen om vooral tijdens drukke winkeltijden de route dwars door het centrum te mijden. Daarom willen we de ring rond het centrum, nu een barrière tussen centrum en de omliggende wijken transformeren tot een autoluwe, aantrekkelijke en meer groene fietsring.

Met de aanleg van een brede fietsboulevard ontstaan aaneengesloten veilige fietsroutes van noord naar zuid en van oost naar west. Deze leggen we aan de binnenzijde van de ring, soms als vrijliggend tweerichtingsfietspad, soms als fietsstraat, rondom het autoluwe centrum, zodat maar weinig autoverkeer de fietsroute hoeft te kruisen. De fietsring komt aan de binnenzijde, maar zeker daar waar de fietsring langs de hoofdautostructuur loopt kan ook aan de overzijde een vrijliggend fietspad noodzakelijk blijven. De verbindingen tussen de fietsring en de routes het centrum uit maken we vanzelfsprekend zo comfortabel en veilig mogelijk.

Bij de herinrichting van de Wilhelminatraat starten we met de aanleg van het eerste deel van de fietsring. De planning van de volgende tracédelen leggen we vast in het actieplan, waarbij we zoveel mogelijk ‘meeliften’ op andere projecten. In deze projecten zal de realisatie van de fietsring uitgangspunt zijn. Een nadere uitwerking van de fietsring is opgenomen in bijlage 2.

2.3 Omgaan met snelheidsverschillen en verschillende afmetingen op het fietspad

Te drukke fietspaden zijn minder veilig en ontmoedigen onder andere ouderen om te gaan fietsen. Op basis van het gemiddelde aantal fietsers per uur en de breedte van het fietspad zijn met de fietsmonitor de te smalle fietspaden in figuur 3 bepaald.

Druktegevoel neemt echter ook toe als er meer snelheidsverschillen en inhaalbewegingen zijn. Als veel fietsers naast elkaar fietsen worden snelheidsverschillen nog meer ervaren. Door de komst van steeds meer brede en snelle voertuigen op het fietspad ontstaat er meer druk. Tweerichtingsfietspaden en fietspaden met veel spookfietsers worden als extra druk gevoeld. Zo'n 20% van de fietsers kiest er soms voor om vanwege drukte te lopen of het openbaar vervoer te nemen en 30% kiest om die reden soms een andere route. In het kader van de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid onderzoeken we of en waar snorfietsers wellicht beter naar de rijbaan kunnen. Daarnaast wordt er landelijk gediscussieerd over de plek van nieuwe voertuigen (op het fietspad of op de rijbaan) en over een mogelijk maximumsnelheid op het fietspad van 25 km/u. Deze keuzes horen op landelijk niveau. Tot die tijd is het lokaal belangrijk om meer ruimte te creëren.

Daarom realiseren we brede doorfietsroutes zowel voor de snelle als minder snelle fietsers. Daarnaast bieden we alternatieve parallelle en ontvlochten routes en beperken we obstakels, opstaande randen en scherpe bochten zodat de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk gebruik kan worden. Tot slot kan er een meer flexibele inrichting toegepast worden door bijvoorbeeld het gebruik van overrijdbare loopstroken.

Kader 3
Verschillende snelheden. Waar kan en nodig maken we meer ruimte voor fietsers (zie actieplan). Voor de plek op de weg van verschillende soorten fietsers en eventuele maximumsnelheden op fietspaden sluiten we aan op landelijk beleid.

3. Fietsparkeren

Om het gebruik van de fiets maximaal te stimuleren is het belangrijk dat fietsers hun fiets gemakkelijk, veilig en snel kunnen parkeren. Er moet voldoende kwalitatief goede fietsparkeercapaciteit zijn die aansluit bij de behoeften van de verschillende doelgroepen. Om deze doelen te bereiken zetten we in op het bieden van de juiste voorziening per doelgroep, het aantrekkelijker maken van de openbare stallingen en het verbeteren van de handhavingsketen.

3.1 Voldoende parkeerplaatsen voor iedere doelgroep

Verschillende groepen fietsers hebben verschillende wensen bij het parkeren van hun fiets. Vooral de parkeerduur, maar ook de soort fiets (een barrel of een dure fiets) speelt daarbij een rol: hoe ver is het nog lopen naar je bestemming? Is de voorziening bewaakt? Door te zorgen voor voldoende capaciteit en door aan te sluiten op het logisch gedrag van verschillende doelgroepen faciliteren we hun wensen, gebruiken fietsers eerder de voor hen bestemde parkeervoorzieningen en hoeft er zo min mogelijk gehandhaafd te worden.

3.1.1 Bezoekers

Onder bezoekers verstaan we fietsers die bijvoorbeeld naar winkels gaan, 's avonds uitgaan of vrienden bezoeken. Dit speelt vooral in en rond het centrum, bij winkelgebieden en bij voorzieningen. Het type fietsparkeerplaats waar deze bezoekers behoefte aan hebben is sterk afhankelijk van de tijdsduur dat de fiets op één plek gestald staat en daarnaast van het type fiets. We maken daarom onderscheid in:

- bezoekers die kort parkeren, bijvoorbeeld om een boodschap te doen. Hiervoor is een laagdrempelige voorziening dicht bij de bestemming nodig. De voorzieningen bestaan uit een combinatie van fietsvakken (dicht bij de ingang), rekken met aanbindmogelijkheid en nietjes. De vakken zijn bedoeld voor de fietsers die slechts één winkel bezoeken, voorzien zijn van een standaard en geen behoefte hebben om hun fiets met een extra slot vast te zetten. De rekken voorzien in een compacte stalling voor alle reguliere fietsen waarbij de fiets aan het rek kan worden vastgemaakt redelijk dicht bij de bestemming. Nietjes zijn geschikt voor vrijwel alle typen fietsen en bieden ook een mogelijkheid om aan te binden, maar er kunnen minder fietsen gestald worden in dezelfde ruimte als bij een rek.
- bezoekers die langer parkeren. De loopafstand tot de bestemming kan dan iets groter zijn, maar daar moet dan wel een veilige en comfortabele faciliteit tegenover staan. Waar veel bezoekers komen kan dat een gratis en bewaakte voorziening zijn. Bij zo'n voorziening zijn een goede kwaliteit (veilig en toegankelijk), een goed gekozen locatie en vindbaarheid belangrijk om te kunnen concurreren met stallen in de openbare ruimte.

In het centrum worden brom- en snorfietsen aan de randen van het voetgangersgebied geparkeerd, deze parkeerplaatsen worden aangegeven met belijning en tegels.

Fietsparkeervakken kunnen behalve voor kortparkeren bij uitzondering ook worden toegepast in situaties waar we vanwege ruimtegebrek of piek-drukte dubbelgebruik (bijv. laden/lossen of markt) of tijdelijke voorzieningen willen creëren. Bij gebruik van vakken streven we altijd naar een alternatief met aanbindmogelijkheid binnen 100 meter om fietsendiefstal terug te dringen.

3.1.2 Forenzen/ ketenreizigers (ook wel bus/treinfietsers)

Forenzen die met de fiets naar het ov rijden zijn een aparte categorie. Om de ov-fietsketen goed te laten concurreren met de auto zijn goede fietsenstallingen en een makkelijke overstap bij ov-knooppunten erg

belangrijk. Juist hier zijn hoog kwalitatieve geclusterde voorzieningen nodig en haalbaar. Denk aan extra stallingen bij station Haarlem, een overstappunt bij de nieuwe knoop Haarlem-Zuid en stallingen bij HOV-haltes, zoals Houtplein. Dit is niet alleen voor Haarlemse uitgaande forenzen, maar ook voor inkomende forenzen die bij aankomst met het ov gebruik maken van een ov-fiets of andere deelfiets.

3.1.3 Bewoners, scholieren en werknemers

Fietsparkeernormen bij ver- en nieuwbouw

Het realiseren van voldoende fietsparkeercapaciteit is niet alleen een opgave voor de gemeente, maar ook voor ontwikkelaars, schoolbesturen en andere initiatiefnemers. Via de Nota Parkeernormen 2022 stellen we de voorwaarde dat bij nieuwbouw of herontwikkeling voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Niet alleen voor bewoners en werknemers, maar door de nieuwe fietsparkeernormen worden ook op eigen terrein of inpandig voldoende plekken voor bezoekers gerealiseerd.

Omgaan met schaarse ruimte in de bestaande stad

Er zijn buurten waar de druk op de openbare ruimte erg hoog is, daar zijn scherpe keuzes nodig. Bijvoorbeeld door het omzetten van autoparkeerplekken naar fietsparkeerplekken (zie ook maatregelen in het afwegingskader). Dit maken we mogelijk door de actie groenplek/fietsrek door te zetten en het uitbreiden van gereguleerd autoparkeren waarbij een vergunningenplafond wordt ingevoerd.

Buurtfietsenstallingen

In situaties waar bewoners niet inpandig of op eigen terrein kunnen parkeren, zijn buurtfietsenstallingen een oplossing om de openbare ruimte te ontlasten. Gebruikers van de buurtstallingen krijgen een veilige en beschutte stalling voor hun vaak dure fiets tegen een financiële bijdrage. De huidige buurtfietsenstallingen zijn een succes: veel staan vol en er is sprake van wachtlijsten. We zetten in op uitbreiding van het aantal buurtfietsenstallingen, maar lopen tegen grenzen aan omdat nieuwe panden moeilijk te vinden zijn. Waar dat niet lukt, is het realiseren van fietskluizen/trommels/boxen in de openbare ruimte een mogelijkheid. Daarnaast kan het realiseren van een buurtstalling in een openbare stalling soelaas bieden.

Het huidig beheer en de exploitatie van de buurtfietsenstallingen is ondergebracht bij Haarlem Fietsstad. Het beheer wordt nu goed uitgevoerd, maar we hebben zorgen over de toekomstbestendigheid van het huidige beheer- en exploitatiemodel. We evalueren het huidige beheer en streven naar een robuuster systeem. Daarbij zal duidelijk worden hoeveel we moeten ondersteunen in de exploitatie van buurtfietsenstallingen. We investeren nu alleen in de inrichting, terwijl het rondkrijgen van de exploitatie lastig is geworden door stijgende kosten.

3.1.4 Fietsen met afwijkende maat

Veel fietsen hebben een breder stuur, dikkere banden of wijken af qua formaat -zoals fietsen met krat of bak- van de originele stadsfiets. Met als gevolg dat een steeds groter aandeel van de fietsen niet meer in de huidige rekken past. Om het fietsparkeren goed te kunnen faciliteren plaatsen we toekomstbestendige voorzieningen en variëren we in het type voorziening (vak, klem, nietje). Dat kan wel betekenen dat bezitters van een afwijkende fiets verder van hun bestemming af moeten parkeren, maar we zorgen wel dat er een geschikte stalling voor ieder type fiets beschikbaar is. We beginnen met het plaatsen van nieuwe voorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen/projecten, daarnaast vernieuwen we de oude voorzieningen wanneer deze aan vervanging toe zijn. Hiermee vervangen we langzamerhand het huidige bestand. De keuze voor andere voorzieningen heeft gevolgen voor de huidige capaciteit, er passen minder fietsparkeerplaatsen in dezelfde ruimte. Door het aanpassen van de voorzieningen kunnen echter wel alle plaatsen daadwerkelijk gevuld worden en neemt het aantal wildgeparkeerde fietsen af.

Afwegingskader nieuwe fietsparkeervoorzieningen
Voor zowel de buurtfietsenstallingen als nieuwe openbare fietsenstallingen geldt dat de hoge investeringskosten, kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud en handhaving op moeten wegen tegen het aantal fietsparkeerplekken dat ermee gecreëerd wordt, het te verwachten gebruik van deze stallingen en het alternatief op maaiveld in de openbare ruimte.

Wat betreft nieuwe stallingscapaciteit hanteren we het volgende afwegingskader:

- 1. Huidige capaciteit beter benutten door middel van opruimen, handhaven op de maximale parkeerduur en een goede verwijzing naar stallingen met ruimte;
- 2. Capaciteit in de openbare ruimte uitbreiden door middel van vakken voor kort parkeren en nietjes en rekken voor lang(er) parkeren;
- 3. Bij overlast op specifieke tijden en/of dagen/evenementen kiezen we voor tijdelijke maatregelen zoals een pop-up stalling, spitsstalling of dubbelgebruik;
- 4. Gebiedsspecifieke maatregelen bij weinig ruimte zoals het opheffen van autoparkeerplaatsen, combineren van functies zoals groen/fiets of water/fiets of een parkeerverbod voor parkeren buiten de daarvoor aangewezen voorzieningen*;
- 5. Inpandig fietsparkeren (op grote hotspotlocaties en soms voor bewonersparkeren - buurtfietsenstallingen). Deze laatste maatregel werkt overigens alleen als de locatie perfect gekozen is: een goede aansluiting op fietsroutes, een goede vind- en zichtbaarheid, makkelijk toegankelijk (weinig deuren) en vooral: dicht bij de bestemming.

*Een fietsparkeerverbod en het verwijderen van fietsen is het sluitstuk als andere maatregelen niet (blijken te) werken en geen doel of uitgangspunt op zich. We willen immers het fietsgebruik stimuleren.

Kader 4 Fietsparkeerplaatsen beschikbaar
Wij streven naar een vrije fietsparkeerplaats voor iedere fietser. De afstand waarop en het type voorziening is passend bij de doelgroep en de omgeving:
-Voor bezoekers van winkels en voorzieningen is het streven dat er altijd een voorziening binnen 100 meter beschikbaar is om de fiets aan vast te binden, dichterbij de bestemming kan kortparkeren in vakken gefaciliteerd worden
-Voor treinreizigers is het streven dat er altijd een voorziening binnen 200 meter beschikbaar is, voor busreizigers binnen 100 meter
-Voor iedere inwoner van Haarlem die privé geen mogelijkheid heeft om de fiets te stallen, streven we naar een voorziening met aanbindmogelijkheid in de openbare ruimte binnen 100 meter van zijn/haar huis.
-Voor iedere inwoner van Haarlem die privé geen mogelijkheid heeft om de fiets te stallen en behoefte heeft aan een overdekte stalling, streven we naar het beschikbaar stellen van een plek in een buurtstalling binnen 200 meter van zijn/haar huis.
-Alle fietsparkeervoorzieningen met uitzondering van de vakken bieden een mogelijkheid om de fiets aan te binden om fietsendiefstal terug te dringen.
-Bij de plaatsing van nieuwe fietsparkeervoorzieningen wordt gekozen voor voorzieningen waar alle soorten en maten fietsen in- of aanpassen. Op locaties waar compacte stallingen nodig zijn omdat anders niet voldoende capaciteit gerealiseerd kan worden, zorgen we dat minimaal 30% van de voorzieningen geschikt moet zijn voor fietsen met een afwijkende maat.

In het centrum worden brom- en snorfietsen aan de randen van het voetgangersgebied geparkeerd, deze parkeerplaatsen worden aangegeven met belijning en tegels.

3.2 Modernisering openbare stallingen

De kosten voor de aanleg, het beheer en onderhoud van de openbare fietsenstallingen stijgen hard. Die kosten zitten met name in personeel, maar ook in stijgende grond- en huurprijzen. Daarnaast wordt de capaciteit van de openbare stallingen niet altijd goed benut: er zijn locaties waar er (te) veel fietsen in de openbare ruimte staan terwijl er nog voldoende ruimte in de openbare stalling is. Om de kosten beheersbaar te houden en het gebruik van de stallingen te stimuleren kijken we naar modernisering van de stallingen:

- We experimenteren met welke services waarde toevoegen aan de openbare fietsenstallingen om het gebruik daarvan aantrekkelijker te maken (pakketkluizen, kluisjes voor opladen accu of telefoon, openbare toiletten, kinderwagenuitleen, paraplu's, fietslampjes etc.).
- We vergroten de vindbaarheid van bestaande inpandige stallingen, zoals Hortusplein. In eerste instantie met statische verwijzingen. Als het gebruik van de inpandige stallingen toegenomen is en er stallingen zijn die op piekmomenten vol staan, gaan we over op een dynamisch verwijssysteem. Bij de realisatie van nieuwe stallingen bereiden we de stalling wel alvast voor op de toekomstige aansluiting op een dynamisch verwijssysteem.
- We doen een pilot met chipparkeren. In de nieuwe stallingen gaan we de huidige bonnetjes vervangen door een systeem waarmee er automatisch ingecheckt kan worden.
- We onderzoeken de mogelijkheid en de gevolgen voor het gebruik om de fietsenstallingen met een geautomatiseerd systeem 24/7 toegankelijk te maken.
- We houden het gebruik van de stallingen scherp in de gaten: kloppen de openingstijden daarbij? Moet het een tandje meer? Of kan het ook een tandje minder?

Kader 5 Verbeteren bestaande stallingen
We verbeteren de openbare stallingen door te focussen op service, vindbaarheid, technologie en gebruik.

3.3 Communicatie en handhaving

We willen het gebruik van de fiets en het juist stallen van fietsen zoveel mogelijk stimuleren door aan te sluiten op het logisch gedrag van verschillende doelgroepen, zogenaamd intuïtief parkeren. Daar waar dit onvoldoende lukt, proberen we met verwijzingen en campagnes de fietsers een extra zetje in de goede richting te geven.

We halen fietswrakken en weesfietsen met enige regelmaat weg. Door middel van de bestaande parkeerduurbeperking in de openbare ruimte van één maand weren we 'superlangparkeerders', zodat de plekken beschikbaar blijven voor diegenen die hun fiets regelmatig gebruiken.

Uit onderzoek blijkt dat veel Haarlemmers de gemeentelijke fietsenstallingen niet altijd weten te vinden, of de voorwaarden of openingstijden niet kennen. Vanuit Actieplan Fiets 2020-2022 zijn hiertoe een aantal onderzoeken met voorstellen voor verbetering gedaan. De conclusies daarvan passen we toe in een structurele communicatieaanpak inclusief campagne. Hierin is extra aandacht voor de fietsparkeerregels en -stallingen. We gebruiken de hiervoor ontwikkelde huisstijl, zodat overal in de stad dezelfde beelden terugkomen en bezoekers en inwoners de fietsparkeercommunicatie gaan herkennen. Voor communicatie, verwijzing en wayfinding richten we ons zoveel mogelijk op grondcommunicatie (streetprints, tegels, belijning etc.) en plaatsen alleen waar nodig bebording.

Voor situaties waar zowel intuïtief parkeren, de maximale parkeerduur als aanvullende communicatie niet afdoende helpt en fietsen doorgangen en uitgangen blokkeren, stellen we een handhavingsplan op. Deze maatregel nemen we op in het actieplan fiets. Het invoeren van een parkeerverbod buiten de voorzieningen of een strengere parkeerduurbeperking en daarbij behorende handhaving is een sluitstuk. Zo'n parkeerverbod is bedoeld om ruimte voor voetgangers te creëren of vrij te houden wanneer die beperkt wordt door hinderlijk geparkeerde fietsen. Een verbod wordt niet ingevoerd om lege plekken in een openbare stalling te vullen.

Op dit moment geldt een parkeerverbod voor stallen buiten de voorzieningen rond station Haarlem. In andere gebieden waar voldoende stallingsruimte in de omgeving is en er sprake is van overlast doen we een voorstel om een verbod op stallen buiten de voorzieningen in te voeren. Om daar op te kunnen handhaven is een uitbreiding van de handhavingscapaciteit en ruimte in het depot noodzakelijk, dat betrekken we bij het handhavingsplan. We overwegen zo'n verbod bijvoorbeeld voor de omgeving van Hortusplein.

Kader 6 Handhaving is sluitstuk
We willen het gebruik van de fiets maximaal stimuleren. Om fout parkeren tegen te gaan richten we ons in eerste instantie op intuïtief parkeren, dan op communicatie en als sluitstuk op handhaving.

4. Fietsstimulering en -gedrag

Het stimuleren van fietsen doen we niet alleen door veiliger en aantrekkelijker 'hardware' zoals fietspaden en stallingen. Het gaat ook over de keuzes van de Haarlemmers zelf, voor wie bijvoorbeeld het gebruik van de auto als gewoonte is ingesleten of wie het gebruik van de fiets niet van kinds af aan heeft meegekregen. Ook richten we ons op het verbeteren van onveilig gedrag van sommige Haarlemmers op de fiets en het vergroten van kennis en vaardigheden bij kinderen over veilig fietsen.

4.1 Fietsstimulering

Steeds minder kinderen en jongeren gebruiken de fiets om naar huis, school, sport of vrienden te gaan. Tegelijk zien we gevaarlijke situaties waar veel ouders hun kind met de auto naar school brengen. De green deal fiets (onderdeel kind en fiets) van de MRA wil die trend keren en Haarlem werkt daaraan mee. Daarvoor zijn de 'op- en afstapmomenten' van kinderen en jongeren (leeftijden waar ze doorgaans beginnen met fietsen, of er juist weer mee stoppen) in een tijdlijn gezet zodat gewerkt kan worden aan een doorlopende serie van projecten die kinderen op de fiets moet krijgen en houden. Dit gebeurt zoveel mogelijk met andere overheden, zoals MRA en provincie, scholen en partijen als VVN.

We ondersteunen initiatieven die bijdragen aan het stimuleren van fietsen. Als ouders niet fietsen, er geen plek is om het fietsen te leren of de omgeving te onveilig wordt gevonden leren kinderen vaker niet fietsen. De volgende doelgroepen hebben voor ons prioriteit:

- Kinderen en jongeren (loopfietsjes op kinderdagverblijven, projecten van VVN/Team Alert op scholen). We richten ons op de op- en afstapmomenten, stimuleren samenwerking en afstemming met verkeerseducatieprojecten, projecten gezondheid, armoedebeleid (fietsen verstrekken via stichting leergeld), sport en beweging. Het kan gaan om fietslessen, imago van de fiets verbeteren en communicatie.
- Gezinnen zonder fietsachtergrond. Hierbij gaat het om ouders te betrekken bij het fietsstimuleren van hun kinderen, maar ook om bv fietslessen en andere projecten om knelpunten om te gaan fietsen op te lossen.

Daarnaast zetten we ons in voor:

- Stimuleren van fietsen door werknemers (via werkgeversaanpak). De gemeente geeft daarbij het goede voorbeeld. Denk ook aan gamificatie (competitieve apps) en vervoersplannen bij bedrijven. We doen dit in samenwerking in het kader van de green deal fiets MRA onderdeel werkgeversaanpak.
- Stimuleren van fietsen voor bedrijven, inspelen op initiatieven waarbij de fiets wordt ingezet voor stedelijke distributie.
- Het stimuleren van de fiets als vervoersmiddel bij evenementen, ook door te zorgen voor tijdelijke extra parkeerplekken.
- Het stimuleren van fietsen door goede fietsbewegwijzering.

4.2 Gedrag op de fiets, verkeersveiligheid

Naast het stimuleren van fietsen voeren we gerichte acties uit om fietsers veilig door het verkeer te leiden. De provincie financiert projecten voor verkeerseducatie, die kinderen voorbereiden op het verkeersexamen en projecten als 'doortrappen' die ouderen helpen veilig hun fiets of e-bike te gebruiken en andere campagnes zoals de fietsverlichtingscampagne. Ook kunnen middelbare scholen met de

provinciale verkeerseducatiesubsidie projecten uit laten voeren voor veiliger fietsgedrag van hun scholieren.

In de Haarlemse uitvoeringsagenda verkeersveiligheid is veilig (fiets)gedrag een belangrijk issue en is er budget waarmee scholen met VVN kunnen werken aan een veilige schoolomgeving en veilig haal- en brenggedrag.

De Haarlemse afdeling van VVN organiseert jaarlijks het praktisch verkeersexamen, een activiteit die stimuleert dat leerlingen die bijna de basisschool verlaten oefenen met fietsen. Bijna alle Haarlemse basisscholen doen hier aan mee. Dit initiatief blijven wij ondersteunen door de kosten te subsidiëren.

Er zou echter meer samenhang moeten komen tussen alle activiteiten om kinderen en oudere leerlingen meer en veiliger te laten fietsen. We gaan in gesprek met scholen, aanbieders van activiteiten en de provincie om te komen tot een meer doorlopende aanbodlijn voor projecten van fietsstimulering en verkeerseducatie. Daarnaast bieden we financiële ondersteuning om daar waar het provinciale aanbod onvoldoende is meer projecten uit te kunnen voeren, zowel voor fietsstimulering als voor veilig fietsgedrag.

Kader 7 Ondersteunen initiatieven om te fietsen
We ondersteunen initiatieven die bijdragen aan het kunnen en gaan fietsen van kinderen en hun gezinnen, van werknemers en ondernemers. We dragen eraan bij dat er een meer samenhangend aanbod wordt ontwikkeld voor fietsstimulering en verkeers(veiligheid)educatie.

Bijlage 1 aanpassingen fietsnetwerk

Hieronder is aangegeven welke aanpassingen in het fietsnetwerk in dit beleidsplan worden voorgesteld ten opzichte van het vastgestelde fietsnetwerk in het mobiliteitsbeleid.

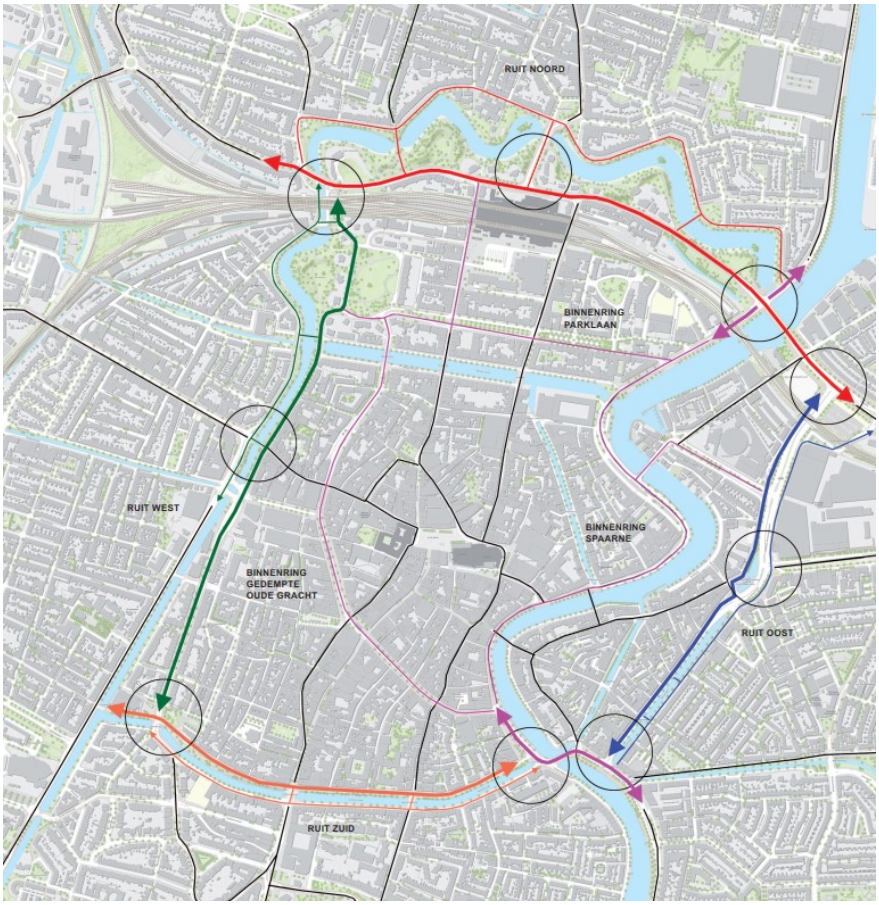
- In het mobiliteitsbeleid waren de routes door de binnenstad niet weergegeven. In dit beleidsplan zijn alle routes die in de Structuurvisie Openbare Ruimte stonden overgenomen. Daarnaast is de route Prins Hendrikbrug/-straat, Keizerstraat, Barrevoetestraat, Botermarkt Zuidzijde extra opgenomen als hoofdnet. Deze route wordt op dit moment al (deels) ingericht als fietsstraat. Tot slot is de route Krocht, Nieuwe Groenmarkt, Zijlstraat toegevoegd aan het hoofdnet.
- De fietsring (Vestenzijde) is opgenomen als regionaal plusnet, fietsroutes aan de buitenzijde van de fietsring als hoofdnet.
- Fietsroute Jan Gijzenkade staat onduidelijk in mobiliteitsbeleid. In dit beleid is daar duidelijkheid in gebracht, de stedelijke plusroute loopt vanaf de Sinnevelttunnel over de nieuwe fietsbrug en fietspad door het Schoterbos, en sluit aan via Sportpad en Sportweg op de Jan Gijzenkade zuidzijde.
  De route langs de Jan Gijzenkade noordzijde is opgenomen als hoofdnet.
- De stedelijke plusroute Plesmanlaan- Noorderhoutpad is verlegd naar Willem Klooslaan, het nieuwe fietspad Kloospad en de nieuwe fietsbrug die uitkomt bij Generaal Spoorlaan.
- De routering van de regionale plusroute F208 is opgenomen via de Munterslaantunnel en Munterslaan naar de Leidsevaart in plaats van via de ’s Gravesandeweg.
- De ontbrekende schakel over N208 bij de Kleverlaan krijgt een breder zoekgebied, waarbij ook een brug langs de oostzijde van het spoor en het Sterrenpad een optie is.
- De stedelijke plusroute vanaf de Zaanenstraat loopt niet meer door op de Zaanenlaan, maar loopt over de Orionweg zodat deze aansluit op de Orionbrug. De Zaanenlaan wordt hoofdnet.
- Noord- en Zuidschalkwijkerweg is vanwege het toegenomen belang door de woningbouw in de omgeving opgenomen als stedelijke plusroute in plaats van hoofdnet.

Bijlage 2 Fietsring

De fietsring is er vooral om doorgaand fietsverkeer om de stad te geleiden. De fietsring bestaat uit vier losse tracédelen (rood groen, oranje blauw in onderstaande kaart). Fietsers gebruiken meestal één à twee tracédelen om op hun plaats van bestemming te komen. De fietsring functioneert daarmee als een soort afvang-structuur voor fietsers, die vanuit alle windrichtingen naar een bestemming in of rondom het centrum van Haarlem fietsen. Of visa versa, vanuit het centrumgebied naar een bestemming in de wijken rondom het centrum. De verschillende tracédelen van de fietsring sluiten aan op de doorgaande regionale fietsroutes. We zien dat met name het gebruik aan de westzijde (Wilhelminastraat, Zijlvest) en noordzijde (Kennemerplein) hoog is. Dit zijn ook de meest logische routes tussen oost- en west en tussen noord- en zuid (uiteraard afhankelijk van waar men vandaan komt en heen gaat). De zuidelijke- en oostelijke tracé-delen worden deels door de wat langere afstand fietsers gebruikt, maar bieden daarnaast ook potentie om meer gebruikt te worden voor bestemmingen in het centrum.

Daarnaast is er nog een binnenring (weergegeven in paars in onderstaande kaart), die bestaat uit fietsroutes over de Gedempte Oude Gracht, de Parklaan en het Spaarne. De Kruisweg en de Papentorenvest vormen de verbinding tussen beide fietsroutes. Het Spaarne is niet alleen een onderdeel van de binnering, maar ook een belangrijke doorgaande fietsroute in noord-zuidrichting.

Momenteel ontbreken op delen van de fietsring en de binnenring vrijliggende fietspaden. Daarnaast zijn de aanwezige fietspaden vaak te smal voor de aanwezige fietsintensiteit.



Voor de aanleg van de fietsring wordt aan de binnenzijde (centrumzijde) een vrijliggend tweerichtingsfietspad of een fietsstraat voorgesteld. De benodigde ruimte voor het verbreden van het fietspad gaat ten koste van de breedte van de rijweg of van parkeerplaatsen langs de weg. Aan de buitenzijde (singelzijde) ligt in de huidige situatie een eenrichtingsfietspad. Bij de singels aan de zuid- en de oostzijde en de Wilhelminastraat blijven deze fietspaden gehandhaafd. Deze fietspaden zijn van belang om de woningen en voorzieningen aan de buitenzijde voor fietsers bereikbaar te houden. De fietsroute is onderdeel van de centruminrichting. De materialen voor de fietspaden en trottoirs sluiten hierbij aan.

Uitgangspunten voor de uitwerking van de fietsring:

Fietspaden:
• bij drukke kruisingen worden voorsorteervakken aangelegd voor links afslaand fietsverkeer
• verkeerslichten worden op elkaar afgestemd en de fietsers krijgen twee keer groen per cyclus

Trottoirs en margestroken:
• de trottoirs langs de fietsring worden niet versmald

Rijweg:
• de rijweg wordt waar mogelijk als 30 km weg ingericht
• de rijweg wordt versmald tot de benodigde minimale rijbreedte

Parkeerplaatsen:
• bij singels komen geen parkeervakken langs het water. Als er ruimte is, worden parkeerplaatsen tussen de rijweg en het fietspad gerealiseerd
• bij grachten (met harde kades) worden de parkeerplaatsen gesitueerd tussen de bomen langs de kade

Bomen:
• waar mogelijk worden nieuwe bomen langs de fietsring geplaatst
• bomen die voor de verbreding van het fietspad verdwijnen, worden gecompenseerd

Hieronder twee afbeeldingen ter illustratie hoe tracédelen van de fietsring vormgegeven kunnen worden.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
20 december 2022

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl