



Gemeente
Haarlem

Fietsbeleid 2023

De fiets als vanzelfsprekende keuze



juni 2023

Beheer en Beleid Openbare Ruimte (BBOR)

Inhoud

1. Over dit Fietsbeleid	3	3. Fietsparkeren	17
1.1 Raakvlakken met ander beleid	3	3.1 Voldoende parkeerplaatsen voor iedere doelgroep.....	17
1.2 Ontwikkelingen	4	3.2 Modernisering openbare stallingen	20
1.3 Ambitie en doelstellingen Fietsbeleid.....	5	3.3 Communicatie en handhaving	21
1.4 Behaalde resultaten tot nu toe	6		
2. Fietsinfrastructuur.....	7	4. Fietsstimulering en -gedrag	22
2.1 Fietsnetwerk op orde.....	7	4.1 Fietsstimulering.....	22
2.2 Fietsen in de binnenstad	13	4.2 Gedrag op de fiets, verkeersveiligheid	23
2.3 Verschillende soorten fietsen op het fietspad.....	16		
		Bijlage 1. Aanpassingen fietsnetwerk	24
		Bijlage 2. Fietsring.....	25

2. Over dit Fietsbeleid

2.1 Raakvlakken met ander beleid

Het nieuwe Fietsbeleid heeft raakvlakken met de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsbeleid. De komende jaren neemt de rol van de auto af, en neemt die van de fiets en het openbaar vervoer toe. Dit noemen we de mobiliteitstransitie. Door onder andere meer gebruik te maken van de fiets blijft Haarlem ondanks de groei van de stad leefbaar en bereikbaar. Met dit Fietsbeleid geven we uitvoering aan het mobiliteitsbeleid. Daarnaast geven we antwoord op vragen met betrekking tot de fiets vanuit de raad, belangenorganisaties, inwoners en ondernemers.

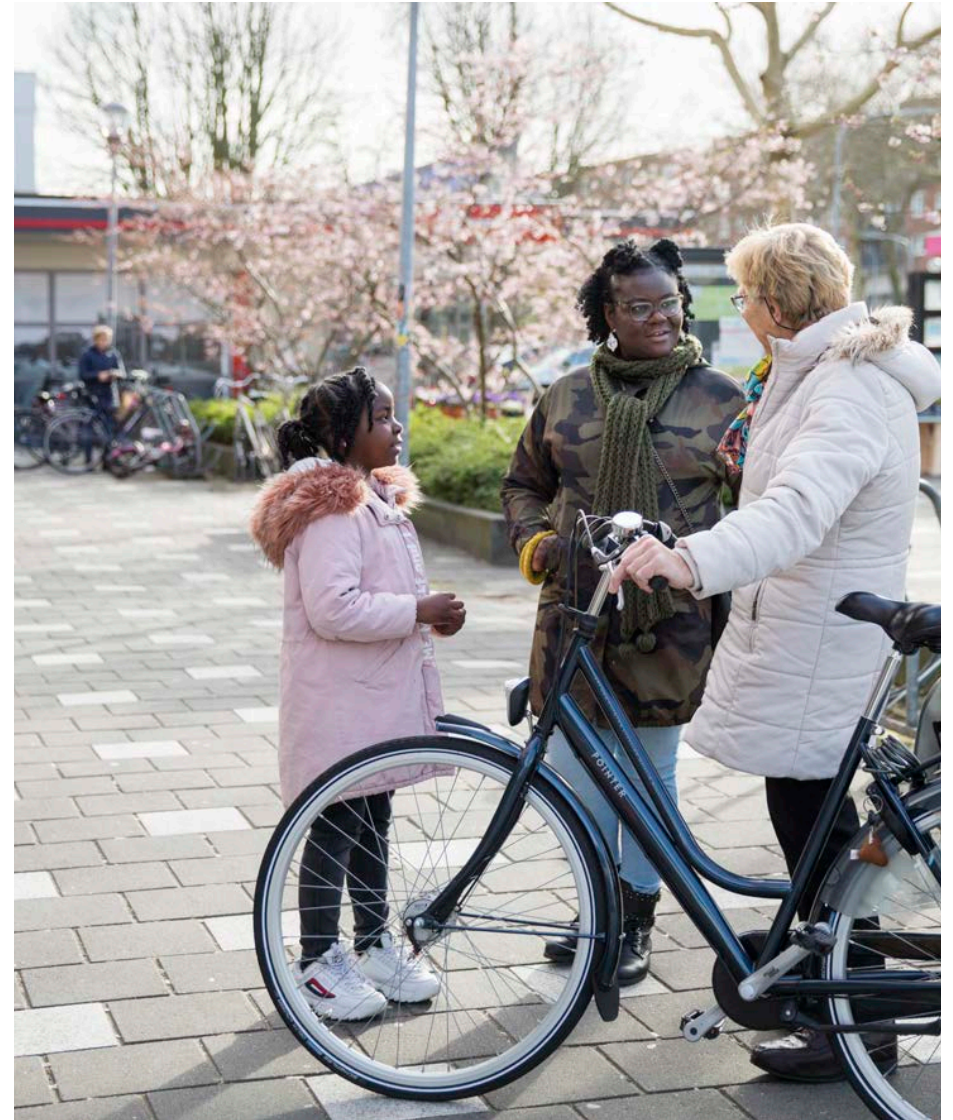
Omgevingsvisie

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

Mobiliteitsbeleid

Een van de zes strategische keuzes is inzetten op de mobiliteitstransitie, waarbij de rol van de auto afneemt en die van fietsen en het openbaar vervoer 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. Dit Fietsbeleid draagt bij aan die mobiliteitstransitie.

Deltaplan fiets

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 afspraken in MRA-verband, zoals de 'MRA Intentieovereenkomst Metropolitane Fietsroutes'. Bij dit Fietsbeleid is een uitvoeringsagenda gemaakt: het Actieplan Fiets 2023-2027.

Rekenkameronderzoek

Op 18 augustus 2020 heeft de Rekenkamercommissie Haarlem (RKC) een kritisch rapport uitgebracht over het fietsbeleid van de gemeente Haarlem. We hebben dit Fietsbeleid aan de tien elementen uit de BYPAD-analyse getoetst.

Ander beleid

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.

2.2 Ontwikkelingen

De fiets als vervoersmiddel wordt steeds belangrijker. Dat is een positieve ontwikkeling, omdat de stad hiermee leefbaar en bereikbaar blijft. De keten fiets en openbaar vervoer wordt steeds beter, waardoor deze steeds vaker kan concurreren met de auto. Daar tegenover staat dat wij ons zorgen maken over de toenemende fietsparkeerdruk, de verkeersveiligheid van fietsers en het feit dat steeds minder kinderen zelf fietsen.

Woningbouw- en verdichtingsopgave

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 is het uitgangspunt.

Ketenreis

De fiets wordt steeds belangrijker als voor- en natransportmiddel voor OV-reizigers. Zo'n ketenreis is een belangrijk alternatief voor een autorit. 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 leggen¹. We spelen hierop in door bijvoorbeeld bij Knooppunt Nieuw Zuid en bij de NS stallingen aan te sluiten met goede fietsroutes en stallingen.

Fietsparkeerdruk

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.

Soorten fietsen

Ook de fiets zelf verandert. Er komen steeds meer verschillende: verschillen in afmetingen (bakfietsen, licht elektrische voertuigen) en in snelheid (gewone e-bikes, fatbikes 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.

¹ NS 2019

Verkeersveiligheid

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.

2.3 Ambitie en doelstellingen Fietsbeleid

Met dit Fietsbeleid streven we naar een stad waarin het vanzelfsprekend is om de fiets te pakken, omdat dit gemakkelijk, veilig en snel is. We willen het fietsgebruik, het fietsparkeren, de fietscultuur en de waardering voor de fietsvoorzieningen in de stad verbeteren. Dit doen we door in te zetten op drie pijlers: fietsinfrastructuur, fietsparkeren, en fietsstimulering en -gedrag.

Ambitie

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.

Doelstelling

In 2030 vinden bijna alle korte verplaatsingen (tot 2,5 kilometer) binnen de stad met de fiets of te voet plaats en meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets.

Investerings

Vergeleken met investeringen in auto en het openbaar vervoer 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.

Drie pijlers

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. Dit betekent onder andere dat we de fietsparkeernormen uit de Nota Parkeernormen toepassen bij nieuwbouw en herontwikkeling;
3. Er is een fietscultuur waar inwoners als vanzelfsprekend de fiets kiezen.

Monitoring

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. Het behalen van de resultaten wordt gemonitord in de P&C cyclus.

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%)².

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 gebruikt².

Fietsparkeren

Voor fietsparkeren is het doel dat het oordeel van Haarlemmers over de kwaliteit van de parkeerplekken voor fietsers stijgt van 6,2 in 2022 naar een 7,0 in 2030.

Daarnaast werken we aan 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 werken naar een afname van de parkeerdruk van fietsparkeerplekken in de binnenstad van 144% in 2021 naar 125% 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 willen dat Haarlemmers in 2030 onze fietsvoorzieningen net als de kwaliteit voor fietsparkeren met een 7,0 waarderen. In 2022 werden de fietsvoorzieningen met een 6,6 beoordeeld. Daarnaast willen we in de fietsstadverkiezing niet meer onder, maar boven het gemiddelde komen van alle gemeenten.

² OViN/ODiN 2021.

2.4 Behaalde resultaten tot nu toe

Met het vorige Actieplan Fiets zijn met name extra fietsparkeerplekken in het centrum gerealiseerd. Daarnaast zijn de afgelopen jaren in combinatie met groot onderhoud een aantal verbeteringen aan het netwerk gerealiseerd. Met dit Fietsbeleid wordt de ingezet op de fiets geïntensiveerd.

Actieplan Fiets

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.

Verbeteringen fietsnetwerk

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.

3. 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. 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 aantrekkelijker.

3.1 Fietsnetwerk op orde

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

Om het regionale, plus- en hoofd fietsnetwerk op orde te krijgen moeten er ontbrekende schakels worden aangelegd en kruispunten worden verbeterd. Daarnaast moet de kwaliteit van de fietsroutes worden aangepakt. We kijken daarbij naar soort fietsvoorziening, de breedte en soort verharding. De CROW-richtlijnen daarvoor zijn leidend. We koppelen verbeteringen aan het fietsnetwerk waar mogelijk aan onderhoudsprojecten (werk-met-werk maken), aan werkzaamheden ten behoeve van de ontwikkelzones en spelen in op kansen die geboden worden door hogere overheden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de doorfietsroutes, die we samen met de provincie en buurgemeenten verbeteren.

3.1.1 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 het openbaar vervoer en de fiets tot een geheel: 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. Zo dragen we bij aan een stad waarin voorzieningen binnen 10 minuten met de fiets of lopend te bereiken zijn.

De fietshoofdstructuur is onderverdeeld in:

Regionale doorfietsroutes verbinden over langere afstanden de belangrijkste woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, ov-knooppunten en recreatiegebieden. 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.



Regionale doorfietsroutes

In heel Nederland wordt gewerkt aan een netwerk van doorfietsroutes. We werken in Haarlem aan de volgende routes. Dit doen we samen met provincie en buurgemeenten.

- De F200 en G200 zijn de regionale doorfietsroutes van station Sloterdijk via station Spaarnwoude en de Bolwerken naar de kust: de groene G200 aan de noordkant van het spoor, de F200 langs de zuidkant van de N200.
- De F9 loopt gelijk aan de N9/ A9 helemaal vanuit Noord-Holland Noord, en komt via de pont bij Velsen vanuit Santpoort in Haarlem. Via de Verspronckweg en de Langebrug loopt de route langs de Boerhaavelaan naar Badhoevedorp, Amsterdam-west, Schiphol en Amstelveen.
- De F208 loopt parallel aan de Westelijke Randweg vanaf Velsen naar Heemstede. Het eerste deel valt samen met de F9.
- De F205 is de regionale doorfietsroute van Velsen via station Spaarnwoude naar Hoofddorp.
- De noord-zuidroute aan de westkant van het Spaarne heeft nog geen F-nummer. Vanaf Pont Buitenhuizen en Spaarndam loopt deze langs het Spaarne naar beneden. Ook de route over de Spanjaardslaan naar Heemstede heeft nog geen F-nummer.
- De Fietsring is onderdeel van het netwerk van regionale doorfietsroutes en verbindt bovenstaande routes. Zie ook bijlage 1

Op regionale doorfietsroutes hoef je niet per se 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. Fietsers hebben op deze routes zoveel mogelijk voorrang. Bij grote barrières heeft een ongelijkvloerse oplossing de voorkeur. Dat betekent een brug of tunnel. De eisen vanuit de 'Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027' van de provincie zijn leidend.

Stedelijke plusroutes verbinden de belangrijkste stedelijke bestemmingen. Samen met de regionale doorfietsroutes vormen ze het Haarlemse plusnet. Op deze routes moeten grote aantallen en verschillende soorten fietsers veilig kunnen samengaan. Net als bij regionale doorfietsroutes 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 50 km/uur en 70 km/uur wegen zijn dit vrijliggende fietspaden. Bij moeilijk oversteekbare wegen met 2x2 rijstroken liggen deze fietspaden aan weerszijden in twee richtingen.
- Bij plusroutes over 30 km/uur 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 30 km/uur 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 zijn alle andere belangrijke fietsroutes. Deze routes worden gebruikt door alle soorten fietsers, maar zijn vooral bedoeld voor lokale fietsers van alle leeftijden. Ook in het hoofdnet horen bij 50 km/uur wegen altijd vrijliggende fietspaden. We maken alle routes in het hoofdnet voor



fietsers extra comfortabel. Denk aan een fietsstraat of rijlopers in asfalt, in plaats van een standaard 30 km/uur woonstraatprofiel.

Recreatieve routes. Naast het doelmatig fietsen om bij een bestemming te komen, is ook het recreatieve fietsen van belang. Deze twee verschillende soorten 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

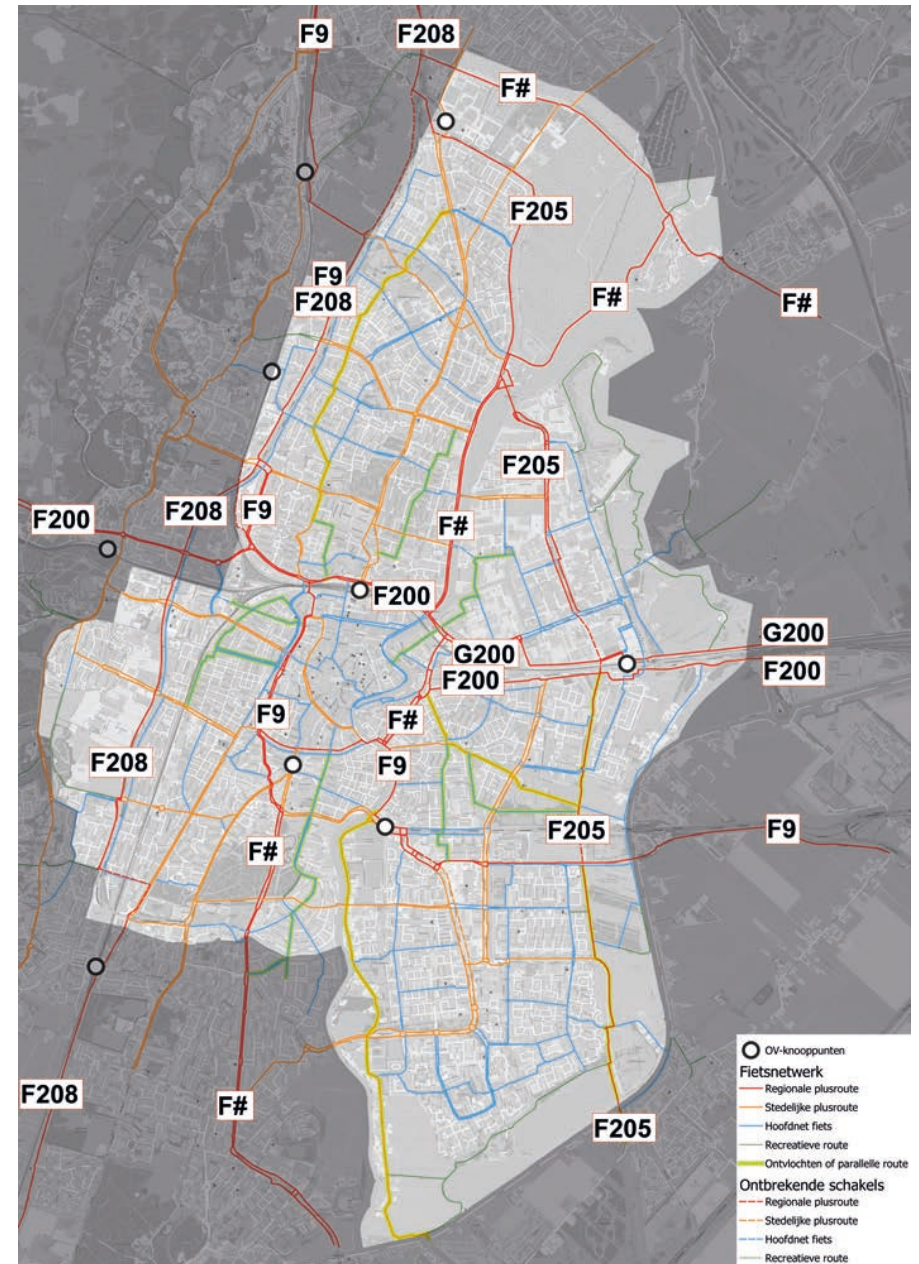
Door het vastleggen van de hoofdstructuur kunnen we stapsgewijs werken aan een samenhangend fietsnetwerk. Het helpt om te bepalen welke routes het belangrijkste zijn om in te investeren. Tenslotte maakt het vastleggen van het fietsnetwerk het gemakkelijker om bij hogere overheden subsidie te verkrijgen.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

Waar kiezen we voor fietsstraten?

In een fietsstraat zijn fietsers maatgevend en auto's te gast. Een fietsstraat is een middel om fietsers op een hoofdfietsroute door een autoluwe straat de 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- en uitparkeren, laden en lossen, vrachtverkeer of openbaar vervoer rijden. Voor de inrichting van de fietsstraten volgen we de CROW-richtlijnen.

Om te bepalen waar we een fietsstraat toepassen gebruiken we daarnaast het CROW-keuzeschema voor een fietspad of fietsstraat. Samengevat betekent dat we bij 50 km/uur straten en bij drukke 30 km/uur straten kiezen voor vrijliggende fietspaden. Bij regionale, plus- en hoofd fietsroutes door rustige 30 km/uur straten ligt de keuze voor een fietsstraat voor de hand. Soms kiezen we ondanks de drukte toch voor een fietsstraat. Bijvoorbeeld als geplande circulatiemaatregelen elders in de buurt niet direct uitgevoerd kunnen worden, maar de fietsstraat wel past in ons eindbeeld voor de desbetreffende route.

Figuur 1 Fietsnetwerk met ontbrekende schakels ►



3.1.2 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 of waar schakels helemaal ontbreken (figuur 3).

Ontbrekende schakels

Een ontbrekende schakel is een deel van een route waar nu niet gefietst kan worden. De regionale doorfietsroutes kennen een aantal ontbrekende schakels. Het aanleggen van ontbrekende schakels draagt onder andere bij aan de bereikbaarheid van de ontwikkelzones. We werken samen met de provincie aan de planvorming en de realisatie van de ontbrekende schakels. We geven prioriteit aan het realiseren van ontbrekende schakels in de regionale doorfietsroutes en ontbrekende schakels in de ontwikkelzones. Voor onder andere de ontbrekende schakel op de Paul Krugerkade richting de Waarderpolder is de financiering vervallen. Deze, en andere ontbrekende schakels waarvoor nu nog geen financiering beschikbaar is, blijven op de kaart staan totdat ze op een later moment gefinancierd worden of definitief vervallen

Ongelijkvloerse oversteken

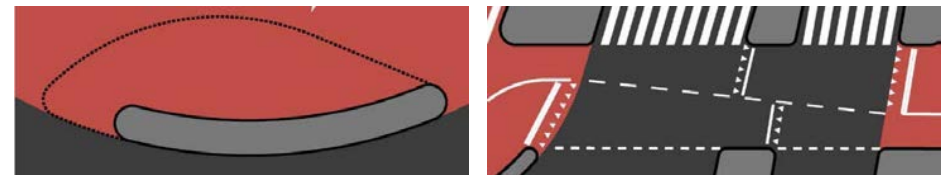
Daarnaast zijn voor fietsers de hoofdaders voor het autoverkeer, zoals de N208, grote barrières. De wachttijden zijn er vaak lang en de oversteken zijn vaak onaantrekkelijk om lang te moeten wachten. Dit kan opgelost worden door het realiseren van ongelijkvloerse oversteken. Dat zijn fietstunnels of -bruggen. Dan hoeven fietsers niet meer voor het verkeerslicht te wachten, maar kunnen ze doorfietsen. In dit Fietsbeleid nemen we de geplande fietstunnels of -bruggen uit de Structuurvisie Openbare Ruimte en het Mobiliteitsbeleid over (zie het kaartje in figuur 3).

Prioritering fietstunnels uit de Structuurvisie Openbare Ruimte

In de Structuurvisie Openbare Ruimte zijn verschillende fietstunnels onder de N208 opgenomen. Die kunnen we niet allemaal de komende tien jaar realiseren. De regionale doorfietsroutes krijgen prioriteit. Daar waar we kansen zien om aan te haken bij ontwikkelingen, zoals in Oostpoort, doen we dat. Bij de Kleverlaan is een fietstunnel denkbaar, maar ook een fietspad langs de spoorbrug tussen Kleverlaan en Sterrenpad is een optie. De haalbaarheid zullen we onderzoeken. Dit zijn de verbindingen uit de Structuurvisie waar we prioriteit aan geven.

Betere doorstroming en voldoende opstelruimte

Op sommige kruispunten is de oversteekbaarheid voor fietsers slecht of is er sprake van een onduidelijke inrichting. Bij verkeerslichten is de wachttijd soms te lang en/of is er te weinig opstelruimte. Waar nodig - en te beginnen bij het regionale, plus- en hoofdnet fiets - vergroten we de opstelruimte en verbeteren we de doorstroming van fietsers 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. Bij de 'banaan' (links) wordt het vluchtheuveltje op de hoek tussen fietspad en rijbaan verkleind tot een 'banaan'-vorm, zodat extra opstelruimte voor fietsers ontstaat. Bij 'de frietzak' (rechts) wordt de middenlijn op de fietsoversteek diagonaal gelegd, waardoor fietsers sneller kunnen oversteken.

Ontbrekende fietsvoorzieningen

Er zijn regionale- en plusroutes waar nog geen fietspad, fietsstrook of een fietsstraat ligt. Ook zijn er onderdelen van het hoofdnet fiets nog onder de maat. Deze zijn weergegeven in figuur 3.



Kwaliteit

Voor al onze fietsroutes zijn de richtlijnen van het CROW leidend. Dit is overgenomen in het Haarlemse Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Voor de regionale doorfietsroutes zijn daarnaast de richtlijnen vanuit de 'Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027' 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 rood asfalt of beton, ook op regionale, plus- en hoofdroutes in het beschermd stadsgezicht. Alleen als de lokale situatie daarom vraagt, kan op het hoofdnet fiets in beschermd stadsgezicht hiervan af worden geweken.

Onderhoud

Veilige fietsroutes zijn goed onderhouden. Een slecht onderhouden weg of fietspad kan valpartijen veroorzaken. Daarom kunnen beschadigingen aan de weg, een fietspad of stoep direct online, via onze website, gemeld worden. In onze onderhoudscontracten zijn afspraken gemaakt over de kwaliteitseisen die we voor onze fietspaden hanteren.

Verlichting

Veilige fietsroutes zijn goed verlicht. Soms botst dit met andere uitgangspunten, bijvoorbeeld de ecologische waarden in groengebieden. Bij de eerstvolgende herziening van het beleidsplan openbare verlichting nemen we een paragraaf op hoe we in groengebieden omgaan met verlichting van fietsroutes. Op plus- of hoofdnet passen we aangepaste verlichting en/of reflecterende belijning toe. Hiermee verbeteren we de veiligheid voor fietsers in groengebieden.

Gladheidsbestrijding

Voor veiligheid bij winters weer is het van belang dat er op het gehele fietsnetwerk (plus- en hoofdnet) gladheidsbestrijding plaatsvindt. Dat is nu nog niet het geval, met name in de groengebieden, waar zout het groen aantast. Aanpassingen in de strooiroutes voeren we door in het gladheidsbestrijdingsplan 2023. Het uitgangspunt daarbij is dat het plus- en hoofdnet gestrooid wordt.

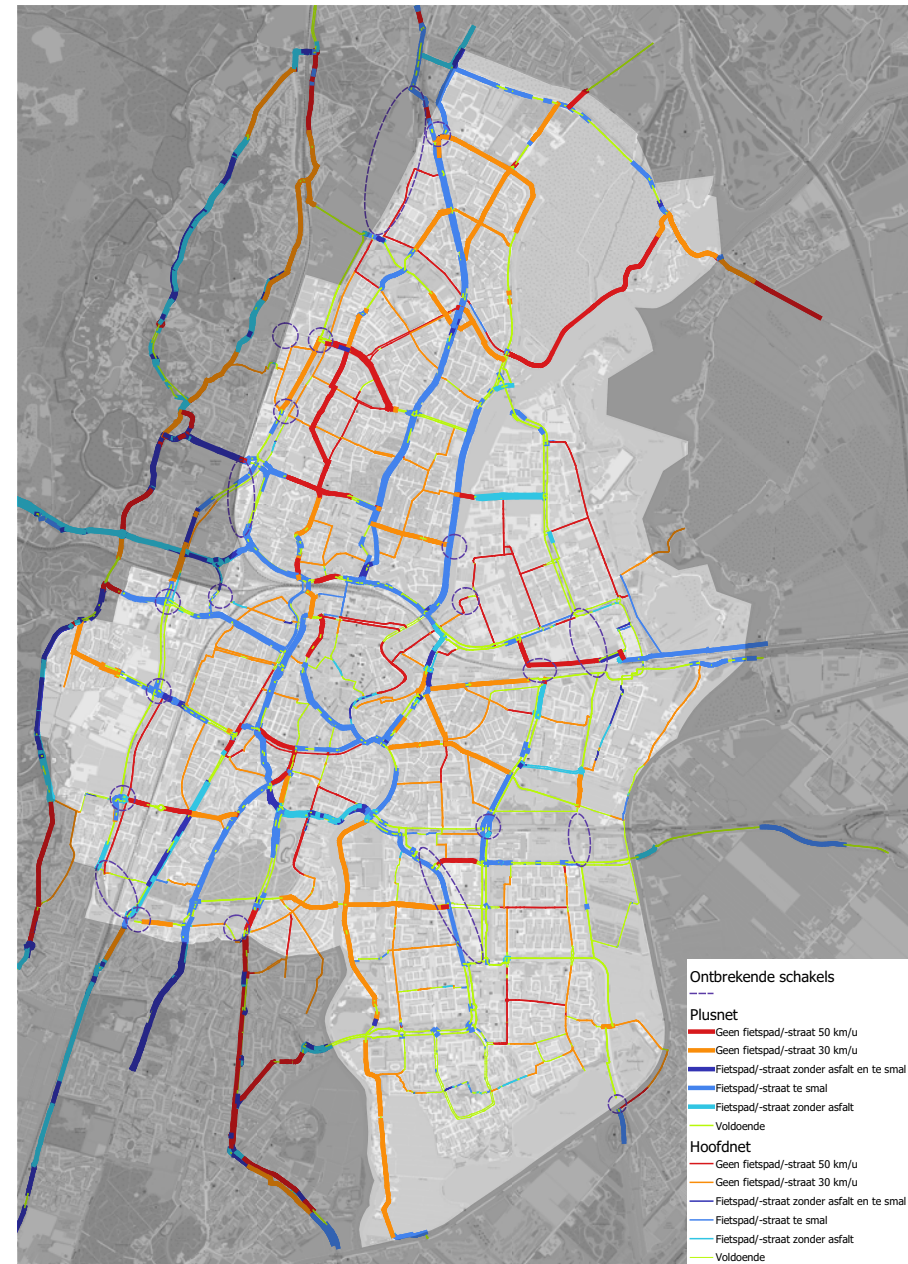
Obstakels op fietspaden

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 op en langs de randen van de fietsvoorziening.

Omleidingen en evenementen

Bij werkzaamheden worden voor langzaam verkeer alternatieve routes vastgelegd in het zogenaamde BLVC-plan³. De verkeerspolitie toetst deze plannen op basis van landelijke richtlijnen en let erop dat de omleidingen kort, logisch en veilig zijn. Het uitgangspunt is dat omleidingen voor de voetganger en de fietser net zo goed zijn als die voor de auto. Bij grote evenementen is een evenementenvergunning vereist. Daarbij hoort een verkeersplan, dat de gemeente en de verkeerspolitie op dezelfde wijze beoordelen als de BLVC-plannen.

³ BLVC staat voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie



Figuur 3 Knelpunten op het fietsnetwerk ▶

3.1.3 Prioritering

Om het regionale, plus- en hoofdnet op orde te krijgen, moet er nog veel gebeuren. Dat gaat niet in één keer. In het Actieplan Fiets 2023–2027 geven we een overzicht van de maatregelen die we de komende jaren willen uitvoeren. We koppelen zoveel mogelijk maatregelen aan onderhoudsprojecten, projecten in ontwikkelzones en koppelen waar mogelijk de fietsambitie aan projecten van de Provincie of buurgemeenten. Regionale en plusroutes zonder voorzieningen zoals een fietspad of fietsstraat krijgen voorrang.

Werk met werk maken

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 nastreven. Voor de ontbrekende schakels in het netwerk is deze aanpak geen oplossing.

Koppeling onderhoudsplanning

De koppeling aan onderhoudsplannen gaan we meer planmatig oppakken. Daarvoor leggen we de grootste prioriteiten voor de fiets naast de onderhoudsplanning. Waar nodig halen we bepaalde onderhoudsprojecten naar voren. Daarnaast liften we mee met de plannen van ontwikkelzones en projecten van hogere overheden. Zo realiseren we een versnelling van de fietsprojecten.

Prioritering

De maatregelen in het actieplan hebben we volgens onderstaande criteria geprioriteerd:

- Projecten reeds in uitvoering of in voorbereiding.
- Werk-met-werk maken: aansluiten op onderhoudsprojecten.
- Koppelkansen: aansluiten op projecten (met medefinanciering) van provincie of buurgemeente, projecten in ontwikkelzones of projecten met andere doeleinden in de openbare ruimte (verkeersveiligheid, Structuurvisie Openbare Ruimte).

- Kleine maatregelen waar dat kan, zoals doorsteekjes of extra opstelruimte.
- Regionale en 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 knooppunten openbaar vervoer en ontwikkelzones verbeteren.
- Verbeteringen overig regionale- en plusnet (bijvoorbeeld te smal of geen asfalt)

Later

Er zijn maatregelen die weliswaar passen in bovenstaand rijtje, maar toch niet zijn opgenomen in het Actieplan Fiets 2023–2027. Bijvoorbeeld omdat er nu nog sprake is van een hoge autoparkeerdruk, waardoor de benodigde ruimte voor een fietsvoorziening nog niet aanwezig is. Het parkeerbeleid voor auto's kan helpen om op de langere termijn die ruimte te creëren.

3.2 Fietsen in de binnenstad

Op belangrijke fietsroutes door de binnenstad kan de fietser doorfietsen. Buiten deze routes past de fietser zich aan door ruimte te geven aan voetgangers. Dat betekent dat fietsers soms beter een andere route kunnen kiezen, of anders snelheid moeten minderen of op drukke tijden en locaties even afstappen. We maken onderscheid tussen belangrijke fietsroutes en andere straten door duidelijk te kiezen voor een inrichting die past bij het gebruik. We maken het voetpad zoveel mogelijk obstakelvrij, zodat voetgangers niet op het fietspad hoeven te lopen. We halen daarnaast de onduidelijke bordjes met waar je wel, niet of soms mag fietsen weg.

Fietsroutes binnenstad

In het centrum staan levendigheid, ontmoeten, winkelen en verblijven centraal. Daarom kiest het Haarlemse Mobiliteitsbeleid voor de voetganger als de belangrijkste gebruiker van de binnenstad. Tegelijk komen veel bezoekers van de binnenstad op de fiets. Een goede fietsbereikbaarheid en goede bereikbare fietsparkeervoorzieningen zijn een voorwaarde voor het economisch functioneren van de binnenstad. Verschillende straten in de

binnenstad zijn belangrijke routes van en naar het station, van noord naar zuid of van oost naar west. Bij de vaststelling van het mobiliteitsbeleid is het behoud van de bestaande fietsroutes door de binnenstad bevestigd. Deze zijn op onderstaande kaart vastgelegd, zie kaart 4. Buiten deze routes past de fietser zich in de binnenstad aan door ruimte te geven aan voetgangers. Dat betekent dat fietsers soms beter een andere route kunnen kiezen, of anders snelheid moeten minderen of op drukke tijden en locaties even afstappen.

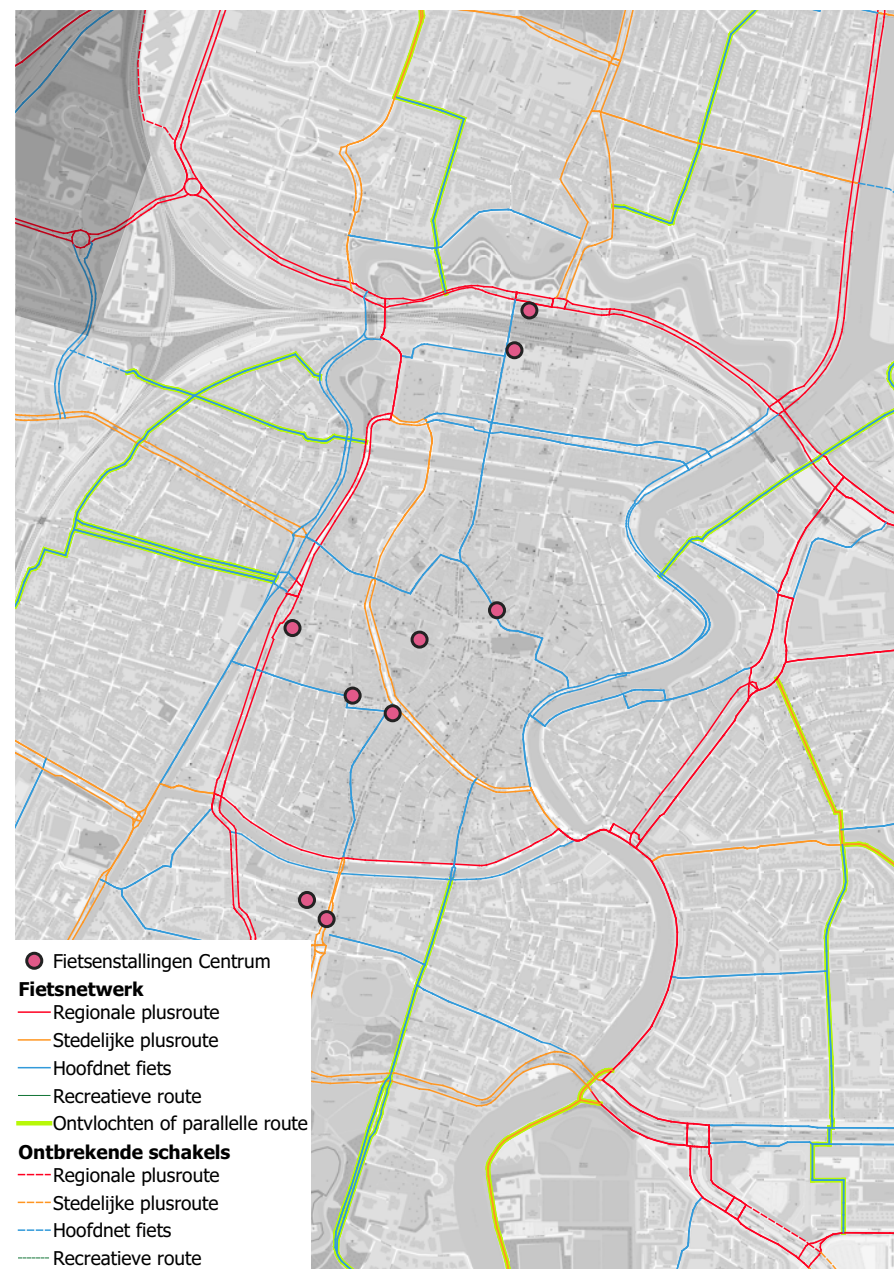
Fietsers en voetgangers

In veel gevallen gaan fietsers en voetgangers goed samen. De spits voor fietsers heeft weinig overlap met de grootste drukte van (winkelende) voetgangers. Soms wordt er toch onderling hinder ervaren, met name in smalle straten waar grote aantallen fietsers en voetgangers gebruik maken van dezelfde beperkte ruimte. Momenteel is dat gereguleerd door in het voetgangersgebied van de binnenstad per straat met onderbordjes aan te geven welke regels er voor fietsers gelden. In sommige straten mag er wel gefietst worden, in andere niet, of alleen buiten winkeltijden. Deze bepalingen zijn onduidelijk en niet altijd logisch, waardoor fietsers zich vaak niet aan de regels houden. Hoe de straat is ingericht zou duidelijk moeten maken wat de bedoeling is. Dat werkt beter dan onduidelijke of onlogische bordjes. Dat betekent dat er in sommige straten een duidelijk onderscheid is tussen het voetpad en de rijbaan voor fietsers. Daar kunnen fietsers doorfietsen. In andere straten is er geen duidelijk onderscheid tussen het voet- en fietspad. Daar past de fietser zich aan. Dat betekent op drukke tijden of locaties snelheid minderen of eventjes afstappen. Soms zijn daarvoor extra snelheidsbeperkende maatregelen nodig, zoals in de Gierstraat en de Lange Veerstraat.

Voldoende ruimte voor voetgangers

Om langs de belangrijke fietsroutes door de binnenstad te voorkomen dat voetgangers uitwijken naar de rijbaan voor fietsers, zal voldoende voetgangersruimte (inclusief geleidelijnen) vrij moeten blijven van terrassen, uitstal-lingen en geparkeerde fietsen. Op de andere routes door de binnenstad kunnen deze objecten gebruikt worden om (snel) fietsen te ontmoedigen.

Figuur 4 Kaart van fietsnetwerk binnenstad ►



De gebruik van de beperkte ruimte in de binnenstad is een samenspel van belangen van fietsers, voetgangers, bewoners, ondernemers en bezoekers. We kunnen niet voorkomen dat het soms blijft schuren tussen voetgangers en fietsers.



Fietsring

We verleiden doorgaande fietsers op drukke momenten een andere route te kiezen door het aanbieden van goede, logische en alternatieve routes. Het realiseren van een aantrekkelijke en comfortabele fietsring waarop je door kunt fietsen draagt daaraan bij.

Fietsring

De fietsring wordt een belangrijk onderdeel van het regionale fietsnetwerk. Het verbindt regionale fietsroutes uit alle windrichtingen en alle wijken rondom de binnenstad. 'Omfietsen' via de bestaande ring rondom het binnenstad 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 in rood asfalt kan doorgaande fietsers verleiden om vooral tijdens drukke winkeltijden de route dwars door het centrum te mijden. Daarom willen we de ring rond het centrum 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 fietsboulevard leggen we aan de binnenzijde van de ring, zodat maar weinig autoverkeer de fietsroute hoeft te kruisen. Soms wordt die ingericht als vrijliggend tweerichtingsfietspad, soms als fietsstraat. Waar de fietsring langs de hoofd-autostructuur loopt kan ook aan de overzijde een vrijliggend fietspad noodzakelijk blijven. De verbindingen tussen de fietsring en de routes de binnenstad uit maken we vanzelfsprekend zo comfortabel en veilig mogelijk.

Bij de herinrichting van de Wilhelminastraat starten we met de aanleg van het eerste deel van de fietsring. De planning van de volgende tracédelen leggen we vast in het actieplan fiets 2023-2027, waarbij we zoveel mogelijk 'meeliften' op andere projecten. Een nadere uitwerking van de fietsring is opgenomen in bijlage 2.



3.3 Verschillende soorten fietsen op het fietspad

Waar het kan en nodig is maken we met bredere fietspaden en fietsstraten meer ruimte voor fietsers. Landelijke regelgeving bepaalt de plek op de weg van verschillende soorten fietsers. Snelle elektrische (bak)fietsen moeten op het fietspad fietsen, terwijl het in sommige Haarlemse straten met een smal fietspad beter zou zijn als ze op de rijbaan rijden. Daarnaast kan het invoeren van een gewenste maximumsnelheid op de Haarlemse fietspaden pas als landelijke regelgeving dit mogelijk maakt. We zetten ons samen met andere fietssteden in voor betere landelijke regelgeving.

Smalle fietspaden in kaart

Drukke en smalle 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 kaart gebracht, zie figuur 3.



Druktegevoel

Druktegevoel neemt verder toe als er meer snelheidsverschillen en inhaalbewegingen zijn. Door de komst van meer brede en snelle voertuigen op het fietspad ontstaat er meer druk. Tweerichtingsfietspaden en fietspaden met veel spookfietsers worden als extra druk ervaren. 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.

Landelijke regelgeving

Dit is een probleem in alle grotere steden. Daarnaast loopt de landelijke regelgeving voor eisen aan nieuwe voertuigen achter op de praktijk. Denk aan de plek van nieuwe voertuigen (op het fietspad of op de rijbaan), aan een maximumsnelheid op het fietspad en aan de handhaafbaarheid daarvan door de politie. Wij zetten ons daarom samen met andere fietssteden in voor betere landelijke regelgeving, die nodig is om lokaal regels op te stellen.

Lokale maatregelen

Daarnaast is het lokaal belangrijk om meer ruimte te creëren. Daarom realiseren we brede doorfietsroutes voor zowel de snelle als minder snelle fietsers, bieden we alternatieve en ontvlochten routes en werken we aan fietsstraten. We beperken obstakels, opstaande randen en scherpe bochten, zodat de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk gebruikt kan worden.

Snorfiets naar de rijbaan

In het kader van de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid is onderzocht of en waar snorfietsers beter naar de rijbaan zouden kunnen. Daaruit is gebleken dat Haarlemse fietspaden zo druk zijn dat het gewenst is om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Dit zal naar verwachting, net zoals eerder in Amsterdam en Utrecht, leiden tot minder ongevallen voor (snor) fietsers. Daarom zetten we ons in om de snorfiets - waar mogelijk - zo snel mogelijk naar de rijbaan te verplaatsen.

4. 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 handavingsketen. We zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen, zodat de stoepen in de stad toegankelijk zijn voor mensen met kinderwagens of rollators, mensen die slecht ter been zijn, blinden en slechtzienden. Ook in de wijken buiten de binnenstad. Op hotspotlocaties waar voldoende parkeervoorzieningen zijn, maar fietsen toch hinderlijk geparkeerd worden, stellen we een handavingsplan op. En parkeerverbod op het parkeren buiten de parkeervoorzieningen maakt onderdeel uit van zo'n handavingsplan.

4.1 Voldoende parkeerplaatsen voor iedere doelgroep

Verschillende groepen fietsers hebben verschillende wensen bij het parkeren van hun fiets. Vooral de parkeerduur, maar ook het soort fiets (een barrel of een dure elektrische fiets) speelt daarbij een rol. Deze omstandigheden hebben invloed op hoe ver fietsers bereid zijn te lopen naar hun bestemming en of zij hun fiets in een bewaakte fietsenstalling willen stallen. We zorgen voor voldoende parkeerplekken en zorgen voor fietsparkeervoorzieningen passend bij de verschillende doelgroepen. Daarmee zijn fietsers eerder geneigd de voor hen bestemde parkeervoorzieningen te gebruiken en hoeft er zo min mogelijk gehandhaafd te worden.

4.1.1 Bezoekers

Onder bezoekers verstaan we fietsers die bijvoorbeeld naar winkels gaan, 's avonds of 's nachts 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 van het type fiets. We maken daarom onderscheid in:

-
- Bezoekers die kort parkeren, bijvoorbeeld om snel 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 fietsnietjes:
 - Vakken zijn bedoeld voor fietsers die slechts één winkel bezoeken, een fiets hebben met standaard, en die geen behoefte hebben om hun fiets met een extra slot vast te zetten,
 - Rekken voorzien in een compacte stalling voor fietsen met een standaard maat, waarbij de fiets aan het rek kan worden vastgemaakt. Rekken staan redelijk dicht bij de bestemming,
 - Fietsnietjes zijn geschikt voor vrijwel alle typen fietsen en bieden ook een mogelijkheid om aan te binden. Er kunnen daarentegen minder fietsen in dezelfde ruimte gestald worden als bij een rek.
- Bezoekers die langer parkeren. De loopafstand van de parkeervoorziening tot de bestemming mag dan iets groter zijn, maar daar moet dan wel een veilige en comfortabele voorziening 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.

Brom- en snorfietsen

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

Fietsparkeervakken

Fietsparkeervakken kunnen behalve voor kortparkeren bij uitzondering ook worden toegepast in situaties waar we vanwege ruimtegebrek tijdens piek-drukke dubbelgebruik (bijv. laden/lossen of markt) toestaan of tijdelijke

voorzieningen willen creëren. Bij het gebruik van vakken streven we altijd naar het aanbieden van een alternatieve voorziening met aanbindmogelijkheid binnen 100 meter van het desbetreffende vak.

4.1.2 Ketenreizigers (ook wel bus-/treinfietsers)

Werknemers die met de fiets naar het openbaar vervoer (ov) rijden zijn een aparte categorie. Om de openbaar vervoer-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 na aankomst met het ov gebruik maken van een ov-fiets of andere (deel)fiets om naar hun eindbestemming te fietsen.

4.1.3 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 stellen we de voorwaarde dat bij nieuwbouw of herontwikkeling voldoende fietsparkeerplaatsen voor bewoners, werknemers en bezoekers worden 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. Hier creëren we ruimte, door bijvoorbeeld autoparkeerplekken om te zetten naar fietsparkeerplekken (zie ook maatregelen in het afwegingskader). Dit maken we mogelijk door de actie groenplek/fietsrek. Door gereguleerd parkeren in te voeren komt er extra ruimte vrij. In wijken waar bewoners niet op eigen terrein kunnen parkeren, gebruiken we (een deel van) die ruimte voor het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen.

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 tegen betaling een veilige en beschutte stalling voor hun fiets. 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 uitbreiden niet lukt, is het plaatsen van fietskluizen/trommels/boxen in de openbare ruimte een mogelijkheid. Daarnaast kan het openen van een buurtstalling in een openbare stalling een uitkomst bieden. We kijken bijvoorbeeld of we in de nieuwe stalling Gierstraat ruimte kunnen creëren voor een buurtfietsenstalling.

Beheer en exploitatie buurtfietsenstallingen

Het huidige beheer en de exploitatie van de buurtfietsenstallingen is ondergebracht bij Haarlem Fietsstad. We evalueren het huidige beheer en werken aan een toekomstbestendig beheer- en exploitatiemodel. Een voorstel hiervoor wordt in 2024 uitgewerkt en aan de gemeenteraad voorgelegd. Onderdeel van dit voorstel is een mogelijke financiële bijdrage van de gemeente in de exploitatie van de buurtfietsenstallingen. We investeren nu in de inrichting van nieuwe buurtfietsenstallingen. Het rondkrijgen van de exploitatie wordt echter steeds lastiger door stijgende kosten.

4.1.4 Fietsen met afwijkende maat

Afwijkende maat

Veel fietsen hebben tegenwoordig een breder stuur, dikkere banden of wijken af qua formaat van de originele stadsfiets, zoals fietsen met krat of



bak. 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). Bezitters van een fiets met een afwijkende maat moeten soms verder van hun bestemming af parkeren, maar we zorgen dat er een geschikte stalling is voor ieder type fiets.

Passende voorzieningen

We beginnen met het plaatsen van toekomstbestendige 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 capaciteit, want 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 buiten de stallingen geparkeerde fietsen af.

Afwegingskader nieuwe fietsparkeervoorzieningen

Voor zowel de buurtfietsenstallingen als nieuwe openbare fietsenstallingen geldt dat de 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 in de openbare ruimte.

Wat betreft nieuwe stallingen hanteren we het volgende uitgangspunten:

- We gaan de huidige capaciteit beter benutten door middel van opruimen en zorgen voor een goede verwijzing naar stallingen. We maken afspraken over het handhaven op de maximale parkeerduur;
- We breiden de huidige capaciteit in de openbare ruimte uit door het plaatsen van vakken voor kort parkeren en nietjes en rekken voor lang(er) parkeren,
- Bij overlast op specifieke tijden en/of dagen/evenementen kiezen we voor tijdelijke maatregelen zoals een pop-up stalling, spitsstalling of dubbelgebruik,
- Bij weinig ruimte kiezen we voor gebieds-specifieke maatregelen, zoals het opheffen van autoparkeerplaatsen, het combineren van functies zoals

groen/fiets of water/fiets of een parkeerverbod voor parkeren buiten de daarvoor aangewezen voorzieningen,

- Waar nodig investeren we in inpandig fietsparkeren. Bijvoorbeeld op grote hotspotlocaties of in buurtfietsenstallingen voor bewoners. Dit werkt alleen als de locatie van de stalling perfect gekozen is: een goede aansluiting op fietsroutes, een goede vind- en zichtbaarheid, makkelijk toegankelijk (weinig deuren, bij voorkeur op begane grond) en vooral: dicht bij de bestemming.

Voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar

Wij streven naar een vrije fietsparkeerplaats voor iedere fietser. De afstand waarop en het type voorziening is afhankelijk van de doelgroep en de omgeving:

- Voor bezoekers van winkels en voorzieningen is er binnen 100 meter een fietsparkeerplek met aanbindmogelijkheid beschikbaar. Dichtbij de bestemming kan kortparkeren in vakken gefaciliteerd worden,
- Voor treinreizigers is er altijd een voorziening binnen 200 meter beschikbaar. Voor busreizigers binnen 100 meter,
- Voor iedere inwoner van Haarlem die privé geen mogelijkheid heeft om de fiets te stallen, is een voorziening met aanbindmogelijkheid 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, is binnen 200 meter van zijn/haar huis een plek in een buurtstalling of vergelijkbare voorziening (trommel, kluis),
- Alle fietsparkeervoorzieningen hebben een mogelijkheid om de fiets aan te binden om fietsendiefstal te voorkomen. Met uitzondering van de fietsvakken,
- Er wordt gekozen voor fietsparkeervoorzieningen waar alle soorten en maten fietsen in of aan passen. 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.

4.2 Modernisering openbare stallingen

We verbeteren de openbare fietsenstallingen door te investeren in service, vindbaarheid, en technologie. Hiermee wordt het gebruik gestimuleerd.

Kosten

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 fietsenstallingen niet altijd goed benut. Er zijn locaties in de stad waar (te) veel fietsen in de openbare ruimte staan, terwijl er nog voldoende ruimte in de openbare stalling is.

Maatregelen

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 daarmee het gebruik daarvan aantrekkelijker te maken (pakketkluisen, kluisjes voor opladen accu of telefoon, openbare toiletten, kindwagenuitleen, 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 onderzoek naar chipparkeren. Chipparkeren is 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 fietsenstallingen scherp in de gaten: kloppen de openingstijden daarbij? Moet het een tandje meer? Of kan het ook een tandje minder?



4.3 Communicatie en handhaving

We willen het gebruik van de fiets maximaal stimuleren. Om fout parkeren tegen te gaan creëren we extra fietsparkeerplekken en communiceren we over de regels. Voor hotspotlocaties waar voldoende parkeerplekken zijn, stellen we een handhavingsplan op. Een parkeerverbod in een bepaald gebied hoort bij een dergelijk handhavingsplan.

Parkeren voor doelgroepen

We willen 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, geven we de fietsers met verwijzingen en campagnes een extra zetje in de goede richting.

Fietswrakken en weesfietsen

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

Communicatie

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 gedaan met voorstellen voor verbetering. 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 bewegwijzering richten we ons zoveel mogelijk op grondcommunicatie (streetprints, tegels, belijning et cetera) en plaatsen alleen waar nodig bebording.

Fietsstewards

Bij de opening van nieuwe stallingen zetten we de eerste maand fietsstewards in die de fietsers naar de nieuwe stalling begeleiden. We herhalen dit na een aantal weken nog een keer. Daarnaast werken we samen met ondernemers in de binnenstad om de nieuwe fietsenstallingen te promoten.

Handhaving

Voor locaties waar fietsen doorgangen en uitgangen blijven blokkeren, stellen we een handhavingsplan op. In dit plan staat ook een werkinstructie voor onze handhavers. Vooraf wordt een uitvoeringstoets uitgevoerd om er zeker van te zijn dat wat we bedenken haalbaar is. Het invoeren van een parkeerverbod buiten de voorzieningen of een strengere parkeerduurbepanking hoort daar bij. Zo'n parkeerverbod is bedoeld om ruimte voor voetgangers te creëren of vrij te houden wanneer die beperkt wordt door hinderlijk geparkeerde fietsen. De stoepen in de stad moeten toegankelijk blijven voor mensen met kinderwagens of rollators, mensen die slecht ter been zijn, blinden en slechtzienden. Een verbod wordt niet ingevoerd om lege plekken in een openbare fietsenstalling te vullen.

Parkeerverboden

Op dit moment geldt een parkeerverbod voor stallingen buiten de fietsparkeervoorzieningen rond station Haarlem. In andere gebieden waar voldoende stallingsruimte in de omgeving is en waar sprake is van overlast doen we een voorstel om een parkeerverbod in te voeren. Om daar op te kunnen handhaven is een uitbreiding van de handhavingscapaciteit en ruimte in het depot noodzakelijk. Dit betrekken we bij het handhavingsplan. We zijn zo'n verbod bijvoorbeeld voor de omgeving van Hortusplein aan het voorbereiden. Na opening van de nieuwe fietsenstallingen op Houtplein en aan de Gierstraat (oude V&D), wordt ook een verbod ingevoerd rondom de Botermarkt en Houtplein.



5. Fietsstimulering en -gedrag

Het stimuleren van fietsen doen we niet alleen door fietspaden en fietsstallingen veiliger en aantrekkelijker te maken. Het gaat ook over de keuzes van de Haarlemmers zelf, voor wie het gebruik van de auto als gewoonte is ingesleten of wie het gebruik van de fiets niet van kinds af aan heeft meegekregen. We vergroten de kennis en vaardigheden van fietsende kinderen. Ook richten we ons op het verbeteren van onveilig gedrag op de fiets. 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 educatie op het gebied van verkeersveiligheid.

5.1 Fietsstimulering

Minder kinderen fietsen

Steeds minder kinderen en jongeren gebruiken de fiets om naar huis, school, sport of vrienden te gaan. Tegelijk zien we veel ouders hun kind met de auto naar school brengen, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. 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. Ook zien we dat steeds meer kinderen, soms door geldgebrek, niet over een fiets beschikken.



Bij het stimuleren van de fiets hebben kinderen, jongeren en gezinnen zonder fietsachtergrond voor ons prioriteit. Dat doen we ook als MRA-gemeente en ondertekenaar van de MRA Green Deal Fiets (onderdeel kind en fiets). Om die trend te keren heeft de MRA 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 in samenwerking met MRA, provincie, scholen en partijen als VVN. Zo willen we kennis bundelen, de afstemming met verkeerseducatieprojecten verbeteren en dwarsverbanden leggen met projecten gezondheid, sport en beweging en tegengaan van vervoersarmoede.

Initiatieven voor kinderen

Nu al kunnen in het kader van armoedebeleid schoolkinderen in aanmerking komen voor een fiets van de stichting Leergeld en zijn er een aantal initiatieven voor fietslessen voor volwassenen. Op een aantal kinderdagverblijven in Schalkwijk hebben peuters leren fietsen op een loopfiets of op een fietsje met trappers. Dat laatste initiatief heeft in 2022 de Tour de Force innovatieprijs gewonnen. We gaan initiatieven die helpen om kinderen, jongeren en gezinnen te gaan fietsen stimuleren met een fietsstimuleringsfonds. Het kan gaan om fietslessen, projecten die het imago van de fiets verbeteren, projecten op scholen, kinderdagverblijven en het betrekken van de ouders hierbij.

Werkgeversaanpak en andere projecten

Daarnaast zetten we ons in voor:

- Stimuleren van fietsen door werknemers (via werkgeversaanpak). De gemeente geeft daarbij het goede voorbeeld. Denk ook aan het opnemen van spelelementen bijvoorbeeld met competitieve apps en aan vervoersplannen bij bedrijven. We doen dit in samenwerking in het kader van de Green Deal Fietswerkgeversaanpak van de MRA.

- Stimuleren van 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.

5.2 Gedrag op de fiets, verkeersveiligheid

Veilig fietsgedrag

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.

Verkeersveiligheid

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.

Verkeersexamen

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.

Samenhang tussen projecten

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.



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, Barrevoetstraat, 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.
- In overleg met de provincie zijn de Spaarndammerweg en de Amsterdamsevaart toegevoegd als regionale doorfietsroute (was al stedelijke plusroute)
- De fietsring (Vestenzijde) is opgenomen als regionale doorfietsroute, 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 Sinneveltunnel 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 routing van de regionale doorfietsroute F208 is opgenomen via de Munterslaantunnel en Munterslaan naar de Leidsevaart in plaats van via de 's Gravesandeweg. Dit wordt binnen de ontwikkelzone zuidwest uitgewerkt.
- 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 Zuidschalkwijkweg is vanwege het toegenomen belang door de woningbouw in de omgeving opgenomen als stedelijke plusroute in plaats van hoofdnet.
- Europaweg: tweerichting fietspad aan beide kanten, ontbrekend deel toevoegen
- Delftplein tussen Vondelweg en gemeentegrens is reg. doorfietsroute. De oversteek over de Rijksstraatweg toevoegen als ontbrekende schakel
- N208: westzijde is, zoals op de kaart staat, de regionale doorfietsroute F208. De oostzijde is hoofdnet fiets, inclusief de Lorentzkade
- Boerhaavelaan: noordzijde Boerhaavelaan is regionale doorfietsroute F232; de zuidzijde is hoofdnet
- Leidsebrug en fietspad langs schouwborg: aangeven als regionaal plusnet
- Hommeldijk: aangeven als stedelijk plusnet,
- Verbinding tussen Krekelpad en Slakkenpad in F205 aangeven als regionale doorfietsroute
- Plusnet loopt niet door via Zomerkade, maar via Zomerveert (als in SOR)
- Schouwtjeslaan/vd Boslaan plusnet i.p.v. hoofdnet (als in SOR)
- Ontvlochten routes aangeven: Maerten van Heemskerckstraat + stukje Saenredamstraat, Krekelpad + Fuikvaartweg + Meerspoorpad, Richard Holkade, Amsterdamstraat (als in SOR)
- Lusje op de Figeeweg schrappen als hoofdnet
- Route langs oostkant Spaarne is hoofdnet inclusief de Melkbrug, route langs zuidelijke stukje weghalen.
- Ankaraplantsoen loopt door als hoofdnet
- Tunnel kinderhuissingel is hoofdnet i.p.v. regionale doorfietsroute
- Schipholweg is hoofdnet tot Amerikaweg
- Tunnel Liewegje: schrappen als ontbrekende schakel; er is 200 meter oostelijker een alternatief
- Brug Leidsevaart tegenover Westergracht: schrappen als ontbrekende schakel
- Brug in Schoterpark is gerealiseerd; schrappen als ontbrekende schakel
- Fietsbrug Ringvaart naar Liniepad (F205): toevoegen als ontbrekende schakel
- Doorsteek tussen Sint Jacob en sportvelden HFC: toevoegen als ontbrekende schakel

Bijlage 2. Fietsring

Zowel in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) als in het vastgestelde mobiliteitsbeleid is de realisatie van de Fietsring een essentieel project voor de mobiliteitstransitie. De fietsring is er vooral om doorgaand fietsverkeer om de stad te geleiden. De fietsring bestaat uit vier losse tracédelen: de oost, zuid, west en noordtak (zie bijgaand kaartje)



gebruiken meestal één à twee tracédelen om op hun plaats van bestemming te komen. De fietsring functioneert daarmee als een soort afvangstructuur 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 tracédelen

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 (zie pagina 14), 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. Uitgangspunten voor de uitwerking van de fietsring:

Fietspaden:

- bij drukke kruisingen worden voorsorteevakken aangelegd voor links afslaand fietsverkeer
- verkeerslichten worden op elkaar afgestemd en de fietsers krijgen twee keer groen per cyclus
- Fietspaden en fietsstraten in rood asfalt.

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,
juni 2023

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl