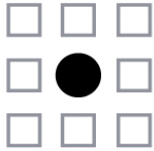


# Analyse fietsparkeren NS station Halfweg

- uitbreiding noodzakelijk? -

20 mei 2016





## Documentbeschrijving

Titel	Analyse fietsparkeren NS station Halfweg
Ondertitel	- uitbreiding noodzakelijk? -
Pagina's	20
Publicatienr.	1547
Verschijningsdatum	20 mei 2016
Auteurs	Jan Haveman
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Contactpersoon	Michiel Otto

BVA Verkeersadviezen - Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle, Postbus 40089, 8004 DB Zwolle, (038) 460 67 47  
Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligtermoet & Partners) en Leuven (Timenco).



# Analyse fietsparkeren NS station Halfweg

- uitbreiding noodzakelijk? -

20 mei 2016

in opdracht van:  
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude  
Michiel Otto



# Inhoudsopgave

1.	Inleiding	- 5 -
2.	Huidige situatie	- 6 -
2.1	Bereikbaarheid	- 6 -
2.2	Parkeer- en stallingsmogelijkheden	- 7 -
2.3	Het gebruik	- 9 -
3.	Oplossingsrichtingen	- 12 -
3.1	Beter benutten	- 12 -
3.2	Verplaatsen/uitbreiding stallingscapaciteit	- 14 -
4.	Conclusies en aanbevelingen	- 17 -



# 1. Inleiding

---

- *Aanleiding*

Rondom het NS station Halfweg-Zwanenburg worden problemen ervaren met het stallen van fietsen. De knelpunten doen zich vooral voor aan de zuidzijde van het NS station. Hier lijkt de stallingscapaciteit niet voldoende om te kunnen voldoen aan de vraag naar stallingsplaatsen voor fietsen.

Het station bevindt zich aan de westzijde van de kern Halfweg en ligt ten noorden van de N200. Het station wordt als het ware ingeklemd tussen de N200 en de Houtrakkerweg en ligt ten oosten van de Wethouder Van Essenweg. Dit station, waarvan de oorspronkelijke versie in 1927 is gesloten, is in december 2012 geopend.

Ter hoogte van het NS station is er sprake van een tweesporig traject met aan beide zijden een perron. De perrons zijn met elkaar verbonden door een voetgangersbrug. Deze brug vormt ook de verbinding tussen de perrons en de Oude Haarlemmerstraatweg, de Haarlemmerstraatweg en de Houtrakkerweg. Op diverse plaatsen zijn stallingsmogelijkheden voor fietsen aanwezig, maar zoals gezegd naar verwachting in onvoldoende mate om te kunnen voorzien in de vraag.

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd de huidige situatie in kaart te brengen en suggesties te doen om eventuele knelpunten op te lossen. In voorliggende notitie doen wij verslag van de stappen die zijn gezet om te komen tot een oplossing voor de stallingsproblemen in de omgeving van het NS station Halfweg-Zwanenburg.

- *Leeswijzer*

In het vervolg van deze rapportage gaan wij in hoofdstuk 2 in op de huidige situatie. In dit hoofdstuk komen zowel de aanwezige stallingsvoorzieningen als het gebruik hiervan aan de orde. In hoofdstuk 3 geven wij oplossingsrichtingen voor de geconstateerde problematiek aan en in hoofdstuk 4 ten slotte vatten wij de bevindingen nog eens samen en doen wij aanbevelingen ter verbetering van de situatie.



## 2. Huidige situatie

---

### 2.1 Bereikbaarheid algemeen

Het station Halfweg-Zwanenburg ligt zoals al aangegeven ten noorden van de N200 ten westen van de kern Halfweg en bevindt zich ook enigszins buiten de kern. Dit station kan door de verschillende modaliteiten op verschillende manieren worden bereikt.

#### ● *Autoverkeer*

Voor het autoverkeer zijn er in principe drie mogelijkheden om het station te bereiken. De eerste is de route via de Oude Haarlemmerstraatweg. Als via deze weg naar het station wordt gereden dan ligt de bestemming aan de zuidzijde van het station. Het betreft hier een doodlopende weg die eindigt voor het station. Op deze locatie zijn geen parkeermogelijkheden, afgezien van plaatsen gereserveerd voor taxi's en een tweetal algemene invalidenparkeerplaatsen. Deze weg leent zich voor het reguliere verkeer dan ook alleen om reizigers af te zetten of op te halen en niet om hier te parkeren. De tweede toegangsweg is de Houtrakkerweg. Deze weg, die aan de noordzijde van het station ligt, is feitelijk de hoofdtoegangsweg naar het station, omdat deze de verbinding vormt naar het ruim 170 parkeerplaatsen grote P+R terrein. De derde optie is het bereiken van het station via de Haarlemmerstraatweg. Echter hiervoor geldt min of meer hetzelfde als voor de Oude Haarlemmerstraatweg, hier zijn nauwelijks parkeerplaatsen beschikbaar. Voor zowel de Houtrakkerweg als voor de Haarlemmerstraatweg geldt dat het station vervolgens kan worden bereikt via een loopbrug, vanaf de Houtrakkerweg over het water en vanaf de Haarlemmerstraatweg over de N200.

#### ● *Fietsverkeer*

Het fietsverkeer heeft naast de hiervoor genoemde mogelijkheden nog een aantal opties. Voor het fietsverkeer loopt de Haarlemmerstraatweg namelijk niet dood voor het station, maar gaat deze weg over in een fiets/bromfietspad. Hierdoor is het station voor (brom)fietsers ook vanuit oostelijke richting via de oude Haarlemmerstraatweg te bereiken. Daarnaast is een van de meest aangewezen routes voor het fietsverkeer de route vanuit Zwanenburg, over de langzaamverkeer verbinding over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder en het terrein van Sugar City naar de Haarlemmerstraatweg.

#### ● *Voetgangers*

Zoals in de inleiding al is aangegeven kunnen de voetgangers het NS station bereiken via de aanwezige langzaamverkeer bruggen over het water en over de N200. In principe kunnen de voetgangers gebruik maken van de wegen die ook voor het auto- en fietsverkeer open staan. Gezien de afstanden die voetgangers over het algemeen maximaal afleggen, mag worden aangenomen dat voetgangers vanuit Halfweg, Zwanenburg of het direct omliggende buitengebied komen. Voetgangers uit Halfweg zullen via de Oude Haarlemmerstraatweg (oost) komen en de voetgangers uit Zwanenburg komen waarschijnlijk via het Sugar City ter-



rein en dus via de Haarlemmerstraatweg. Voetgangers uit het buitengebied komen via de Houtrakkerweg of de Oude Haarlemmerstraatweg (west).

Wij merken op dat de langzaam verkeer bruggen nabij het station de mogelijkheid bieden om de fiets (aan de hand) mee te nemen. De verwachting is echter dat dit (mede gezien de hoogte van de bruggen) niet of nauwelijks gebeurt.

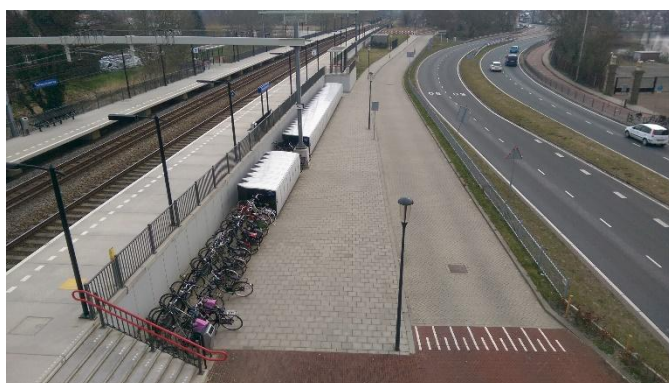
## 2.2 Parkeer- en stallingsmogelijkheden

### ● *Parkeermogelijkheden*

Voor het autoverkeer is al aangegeven dat hiervoor een P+R parkeerplaats aan de noordzijde van het station langs de Houtrakkerweg aanwezig is. Deze parkeerplaats bevat ruim 170 plaatsen. Aan de noordzijde van de Houtrakkerweg is een deel van een weiland opengesteld, dat in de praktijk functioneert als een overloopterrein van de P+R parkeerplaats en waar circa 30 voertuigen kunnen worden geparkeerd. Aan de zuidzijde van het station zijn de parkeermogelijkheden beperkt. Dit geldt zowel voor de Oude Haarlemmerstraatweg als de Haarlemmerstraatweg.

### ● *Stallingsmogelijkheden*

Voor het fietsverkeer is op meerdere locaties een mogelijkheid om de fiets te stallen. Aan de noordzijde van het station is op het P+R terrein een fietsstalling beschikbaar. Deze stalling bestaat uit 8 fietskluisen en 32 fietsenrekken. Deze bevinden zich aan de zuidzijde van het parkeerterrein tegen het talud aan net ten oosten van de loopbrug naar het station.



Op het deel ter hoogte van de Oude Haarlemmerstraatweg zijn ook stallingsmogelijkheden beschikbaar. Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt in ten oosten en ten westen van de loopbrug. Direct ten oosten van deze brug zijn 64 stallingsmogelijkheden, onder

te verdelen in 40 kluisen en 24 rekken. Deze bevinden zich tegen het zuidelijke perron aan, aan de noordzijde van de Oude Haarlemmerstraatweg. De fietskluisen liggen hierbij ten oosten van de reguliere stallingsplaatsen.



Meer ten westen van het station, ter hoogte van de taxistandplaatsen is ook nog een groot aantal stallingsplaatsen gerealiseerd. In een pleinachtige omgeving zijn zes rijen fietsenstallingen gerealiseerd met in totaal 208 stallingsplaatsen.

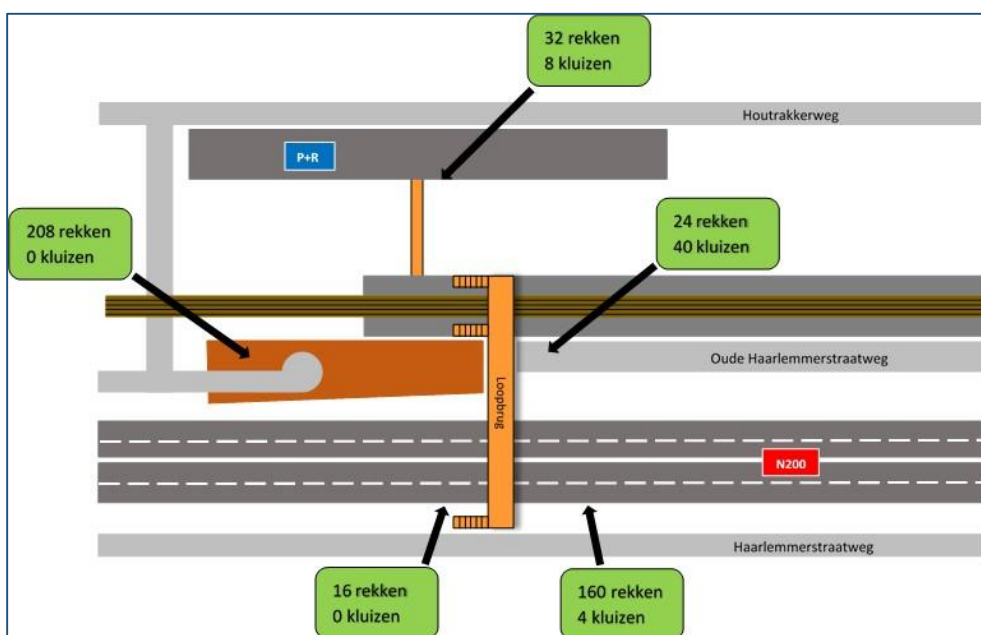


Langs de Haarlemmerstraatweg is ook een groot aantal stallingsplaatsen beschikbaar. Aan deze zijde van het station zijn aan de oostzijde van de liftschacht 4 kluisen aanwezig en een groot aantal reguliere stallingsplaatsen. Deze stallingsplaatsen bevinden zich tegen de N200 aan. Ten oosten van de liftschacht zijn 160 stallingsplaatsen beschikbaar. Deze 160 plaatsen zijn verdeeld in twee rijen. De eerste rij, met 88 plaatsen, bevindt zich tegen de N200 aan en de tweede rij stallingsplaatsen ligt hier tegenover en grenst aan de Haarlemmerstraatweg (72 plaatsen). Ten westen van de liftschacht, ongeveer onder de trap naar het station, liggen nog eens 16 reguliere stallingsplaatsen tegen de N200 aan.



Hiermee komt het totale aantal stallingsplaatsen rondom het station op 492, waarvan 52 kluisen en 440 reguliere plaatsen (zie figuur 1). Hierbij merken wij op

Hiermee komt het totale aantal stallingsplaatsen rondom het station op 492, waarvan 52 kluisen en 440 reguliere plaatsen (zie figuur 1). Hierbij merken wij op



Figuur 1: Ligging stallingslocaties en omvang





dat met uitzondering van de fietskluizen de stallingsplaatsen voor fietsen niet overdekt zijn.

Alle fietsenrekken in de omgeving van het station zijn van het type TuliP. Dit rek heeft een hoge en een lage stallingsmogelijkheid en heeft een aanbindlus aan de bovenzijde, waaraan de fiets bevestigd kan worden.



### 2.3 Het gebruik

Om enig inzicht te krijgen in het gebruik van de stallingen is op donderdag 31 maart een schouw uitgevoerd, waarbij indicatief is bepaald wat de bezetting van de stallingen is en of er ook buiten de stallingsplaatsen geparkeerd wordt.

Bij de beschrijving van de resultaten wordt dezelfde indeling aangehouden als bij de beschrijving van de stallingslocaties.

#### ● *P+R*

De noordzijde van het station is voorzien van 40 stallingsplaatsen waarvan 8 kluizen. Van de kluizen is de bezetting niet geïnventariseerd. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat het aantal kluizen is afgestemd op de behoefte hieraan. De stallingen aan de noord-



zijde worden goed gebruikt. Nagenoeg alle rekken worden gebruikt en er staat een enkele fiets naast de rekken (tussen de rekken en de kluizen in) gestald. Het aantal stallingsplaatsen lijkt hier dus redelijk goed overeen te komen met de vraag, maar een beperkte toename van het aantal stallingsplaatsen zou, in verband met de naast de rekken gestalde fietsen, welkom zijn.

#### ● *Plein Oude Haarlemmerstraatweg*

Op het plein voor het station (Oude Haarlemmerstraatweg-west) zijn 208 fietsenrekken beschikbaar. De meest nabij de ingang van het station gelegen rekken, worden redelijk tot goed gebruikt. Het gaat hierbij om de eerste 80 stallingsplaatsen. De overige circa





130 stallingsplaatsen staan nagenoeg leeg. Mogelijk dat de fietsers van mening zijn dat deze stallingsplaatsen te ver van het station af liggen.

- **Oude Haarlemmerstraatweg-oost**

Op het oostelijke deel van de Oude Haarlemmerstraatweg zijn 64 stallingsmogelijkheden, waarvan een groot deel (40) kluisen. De bezetting van de kluisen is onbekend, maar de rekken worden allemaal gebruikt. Daarnaast staan er tussen de twee kluisenclusters ook nog fietsen gestald, het betreft hier circa 6 fietsen die buiten de rekken gestald staan.



Tussen het plein en de stallingsmogelijkheden aan de oostzijde staan veel fietsen wild gestald. Deze staan in de buurt van de trap naar de loopbrug en tegen de muur langs het perron. In dit deel staan circa 30 fietsen wild gestald. Hierbij valt op dat de circa 5 brom- en snorfietsen zich concentreren en onder de trap naar de loopbrug worden neergezet.



- **Haarlemmerstraatweg**

Ten oosten van de liftschacht van loopbrug zijn op de Haarlemmerstraatweg 164 stallingsplaatsen aanwezig. Deze worden nagenoeg allemaal gebruikt, waarbij wij weer opmerken dat het gebruik van de 4 kluisen niet is vastgesteld. Er staan enkele fietsen buiten de rekken gestald. Aan de westzijde van de liftschacht zijn 16 stallingsplaatsen beschikbaar, waarbij ook hier geldt dat deze goed worden gebruikt. Aan deze zijde staan daarnaast nog circa 60 fietsen wild gestald. Deze staan overwegend onder de trap naar de loopbrug.





- **Conclusie**

Geconcludeerd kan worden dat het noordelijke deel (P+R) een licht tekort aan stallingsplaatsen heeft. Op het middendeel is er geen sprake van een stallingstekort, maar wordt de beschikbare stallingscapaciteit niet (volledig) gebruikt en worden fietsen veelvuldig wild geparkeerd. Hier is er sprake van een overschot van ruim 100 plaatsen, terwijl er circa 30 fietsen 'wild' worden gestald. Wel merken wij op dat er voor brom- en snorfietsen geen stallingscapaciteit beschikbaar is.

De zuidzijde (Haarlemmerstraatweg) is een ander verhaal. Hier is vrijwel alle beschikbare stallingscapaciteit in gebruik, maar staan daarnaast nog ruim 60 fietsen wild gestald. De stallingscapaciteit in dit deel is dus ruimschoots ontoereikend.

Overigens is het op alle locaties verboden om de fiets buiten de rekken te stallen. Dit is juridisch verankerd in artikel 5.1.2. lid 1 van de APV en wordt door middel van bebording op alle locaties aangegeven. Op basis van het feit dat er veelvuldig buiten de rekken wordt geparkeerd concluderen wij dat er van enige handhaving geen sprake zal zijn.





## 3. Oplossingsrichtingen

---

In het vorige hoofdstuk is geconstateerd waar in de huidige situatie de problemen liggen rondom het station Halfweg-Zwanenburg. Geconcludeerd is dat de problematiek rondom het station verschilt per stallingslocatie en de problematiek daarmee sterk afhankelijk is van de exacte locatie.

Aan de noordzijde is er slechts een licht tekort aan stallingsplaatsen, in het midden is er sprake van ruim voldoende stallingsplaatsen, maar desondanks veel wild gestalde fietsen en aan de zuidzijde is de stallingscapaciteit onvoldoende, waardoor er ook veel wild wordt gestald. Er kan echter ook worden geconcludeerd dat de totaal aanwezige stallingscapaciteit voldoende is om de huidige parkeervraag van fietsers te faciliteren.

Er zijn dan ook twee voor de hand liggende oplossingsrichtingen, te weten het beter benutten van de bestaande stallingscapaciteit of het verplaatsen/uitbreiden van de bestaande stallingscapaciteit. In de volgende paragrafen gaan wij op deze oplossingsrichtingen in.

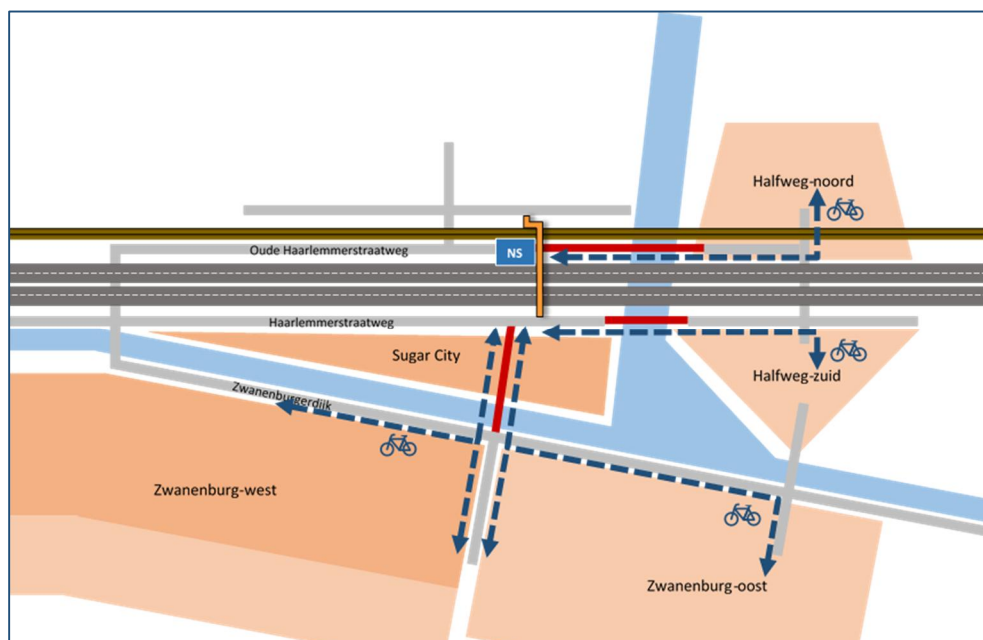
### 3.1 Beter benutten

Zoals aangegeven is de huidige stallingscapaciteit voldoende om het aantal rond het station gestalde fietsen te kunnen stallen. Logischerwijs zou het streven er dan ook op gericht moeten zijn om deze stallingsvoorzieningen optimaal te benutten. In de situatie rondom het station betekent dit dat fietsverkeer via andere wegen het station zou moeten benaderen en het fietsverkeer meer via de Oude Haarlemmerstraatweg zou moeten komen. Op deze locatie is immers een groot overschot aan stallingsplaatsen. Een overschot dat voldoende groot is om de in de huidige situatie buiten de rekken geplaatste fietsen te kunnen herbergen.

In paragraaf 2.1 is al aangegeven dat het fietsverkeer het station op verschillende manieren kan benaderen. Fietsverkeer uit Halfweg-noord zal het station overwegend benaderen via de Oude Haarlemmerstraatweg uit oostelijke richting. Voor dit verkeer bestaat ook nog een mogelijkheid de Haarlemmerstraatweg te gebruiken, maar dan moet de N200 worden overgestoken ter hoogte van de Oranje Nassastraat/Dubbele Buurt. Omdat de N200 moet worden gekruist en de route enig omrijden met zich meebrengt, lijkt het niet waarschijnlijk dat fietsverkeer uit Halfweg-noord gebruik maakt van de Haarlemmerstraatweg.

Verkeer uit het zuidelijke deel van Halfweg zal via de Haarlemmerstraatweg uit oostelijke richting komen. Hiervoor geldt dezelfde redenering als voor fietsverkeer uit het noordelijke deel van de kern, maar dan omgekeerd. Ook dit fietsverkeer zal naar verwachting de N200 niet kruisen om via de Oude Haarlemmerstraatweg naar het station te fietsen. Met andere woorden, het is niet aannemelijk dat verkeer uit een van beide delen van Halfweg de N200 zal kruisen om naar het NS station te gaan.

Vanuit het oostelijke deel van Zwanenburg zijn er in beginsel twee routes naar het station. De meest voor de hand liggende route, en naar verwachting ook de meest gebruikte route is de route via de Zwanenburgerdijk, de langzaam verkeer brug over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder en dan via het terrein van Sugar City naar de Haarlemmerstraatweg. Ook kan de route via Halfweg-zuid worden gevolgd en dan via de Haarlemmerstraatweg naar het station. In beide gevallen wordt het station benaderd vanaf de Haarlemmerstraatweg. Het westelijke deel van Zwanenburg heeft ook twee routes, waarbij de route via de langzaam verkeerverbinding ook hier de meest voor de hand liggende route is. Voor fietsverkeer uit het meest westelijke deel van Zwanenburg is wellicht ook de route via de Weerenweg en de Haarlemmerstraatweg nog een optie. Maar ook voor verkeer uit Zwanenburg geldt dat dit fietsverkeer overwegend via de Haarlemmerstraatweg het station zal benaderen. De meest voor de hand liggende routes voor de hiervoor beschreven delen van kernen zijn in figuur 2 aangegeven.



Figuur 2: Aanrijdroutes fietsverkeer NS station Halfweg-Zwanenburg

In de praktijk blijkt dat de grootse aantallen fietsen gestald staan aan de Oude Haarlemmerstraatweg, maar toch vooral aan de Haarlemmerstraatweg zijde. Om de stallingscapaciteit beter te benutten zal een deel van het fietsverkeer van de Haarlemmerstraatweg zijde naar de Oude Haarlemmerstraatweg zijde verplaatst moeten worden. In theorie is het mogelijk de fiets mee te nemen naar de andere zijde door gebruik te maken van de loopbrug. De fiets kan aan de hand meegenomen worden, hiervoor zijn goten op de trappen aan gebracht. De hoogte van de brug en de steilheid van de trappen maken echter dat dit geen reële optie is.

Dit betekent dat de route van het fietsverkeer beïnvloed zal moeten worden om een andere spreiding te bewerkstelligen. Ook bij deze optie hebben wij grote twijfels. Naar verwachting komen de grootste aantallen fietsers uit Zwanenburg (vooral oostelijke deel) en uit Halfweg. Deze verdelen zich nu al over de Oude Haarlemmerstraatweg en de Haarlemmerstraatweg, waarschijnlijk op basis van



de meest aantrekkelijke (snelste route). Het wijzigen van de route zal voor dit fietsverkeer vaak leiden tot omrijden en een minder aantrekkelijke route.

Een groot deel van de fietsers zal door de 'gewenste' routewijziging de N200 moeten gaan kruisen. In de huidige situatie is deze oversteek voor fietsverkeer niet aantrekkelijk. De prioriteit in de verkeersregeling, het kruispunt wordt met verkeerslichten geregeld, ligt niet bij het fietsverkeer, maar vooral bij de doorstroming van het autoverkeer op de N200. Om het voor fietsverkeer aantrekkelijker te maken dient deze regeling te worden aangepast. Dat zal ontegenzeggelijk ten koste gaan van de doorstroming op het hoofdwegennet. De realiteitswaarde van deze oplossing is dan ook twijfelachtig. Bovendien zal het fietsverkeer dan gelijkvloers een drukke autoroute moeten kruisen. Ondanks dat de oversteek geregeld is, brengt dit een extra onveiligheidsrisico voor het fietsverkeer met zich mee. Dit terwijl de in de huidige situatie gebruikte routes voor het grootste deel over verkeersluwe wegen en vrijliggende fietsvoorzieningen verlopen. Ook deze optie is daarmee ongewenst. De enige groep fietsers die relatief eenvoudig hun route zou kunnen wijzigen, zijn de fietsers uit het meest westelijke deel van Zwanenburg. Deze fietsers kunnen de Weerenweg gaan gebruiken en daarna via de Oude Haarlemmerstraatweg naar het station fietsen. Het gaat hierbij naar verwachting om een beperkt aantal fietsers.

Geconcludeerd kan worden dat het op een andere wijze sturen van het fietsverkeer niet eenvoudig is en dat dit stuit op afwikkelings- en verkeersveiligheidsbezwaren. Deze oplossingsrichting lijkt daarmee niet haalbaar en effectief.

Wij merken op dat wij geen gegevens hebben over de exacte herkomst en bestemming van het fietsverkeer en dat de hiervoor gepresenteerde routes en verdeling van het fietsverkeer hierover is gebaseerd op de meest logische aarjdroutes van het fietsverkeer en het huidige stallingsgedrag. Meer zekerheid kan worden verkregen door onderzoek te doen naar herkomsten en bestemmingen en de routekeuze. Deze gegevens zijn echter nu niet beschikbaar en zullen naar verwachting ook geen wezenlijk ander beeld opleveren.

### 3.2 Verplaatsen/uitbreiding stallingscapaciteit

Een tweede oplossingsrichting is het verplaatsen/uitbreiden van het aantal stallingsvoorzieningen. Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen het noordelijke deel (P+R), het middendeel (Oude Haarlemmerstraatweg) en het zuidelijke deel (Haarlemmerstraatweg).

#### ● *P+R*

OP het P+R deel is er een beperkt tekort aan stallingsplaatsen. De oplossing hier is even voor de hand liggend als eenvoudig. Er kan een aantal stallingsplaatsen worden toegevoegd aan de bestaande locatie. Ten westen van de bestaande stalling is nog beperkt ruimte voor een aantal stallingsplaatsen (circa 4). Indien er meerdere plaatsen worden toegevoegd zal dit ten koste gaan van parkeerplaatsen, tenzij er wordt gekozen voor stallingen in twee lagen. Vooral nog lijkt een beperkte aanvulling echter te volstaan.

- **Oude Haarlemmerstraatweg**

Voor de Oude Haarlemmerstraatweg geldt dat hier in principe voldoende stallingscapaciteit voorhanden is, maar dat deze niet wordt benut. Om deze benutting te verbeteren kunnen twee sporen worden gevolgd. Door middel van handhaving kan worden afgedwongen dat de stallingen die aanwezig zijn beter worden benut en het wild stallen wordt tegengegaan. Dit brengt een aanzienlijke handhavingsinspanning met zich mee, terwijl het gedrag van de fietsers uitwijst dat er behoefte is aan stallingsplaatsen dicht bij de ingang van het station. Een betere optie lijkt dan ook het door de fietser ten toon gespreide gedrag te faciliteren en een deel van de stallingscapaciteit van het westelijke gelegen plein te verplaatsen naar meer centraal ten opzichte van het station. De meest aangewezen locatie hiervoor lijkt de noordzijde tegen het zuidelijke perron aan ter hoogte van de trap naar de loopbrug. Hier is circa 20 meter beschikbaar voor het toevoegen van stallingsvoorzieningen. Dit betekent dat hier ruim 50 stallingsplaatsen kunnen worden toegevoegd. Dit aantal is voldoende om de wild gestalde fietsen (circa 40 fietsen) een plaats te kunnen bieden. De aantasting van het plein voor het station zal hierdoor beperkt zijn. Indien nodig kunnen als aanvulling hierop stallingsplaatsen worden toegevoegd aan de zuidzijde van het plein tegen de haag aan die de scheiding vormt met de N200. De meest voor de hand liggende locatie is dan ten westen van de trapopgang. Ook voor deze locatie geldt dat de aantasting van het plein beperkt is, maar wat groter dan bij de stallingsvoorziening aan de noordzijde van het plein. Wij merken op dat het fysiek niet mogelijk is om een deel van de aanwezige stallingsvoorzieningen op het westelijke plein te verplaatsen naar het plein aan de noordzijde. Dit omdat het hier gaat om tweezijdige stallingsrekken, terwijl ter hoogte van het plein aan de noordzijde enkelzijdige rekken moeten worden geplaatst. Het is wel mogelijk de stallingsvoorzieningen die momenteel op de Haarlemmerstraatweg staan hiervoor te benutten, maar hierover later meer. De stallingscapaciteit aan de westzijde kan met de genoemde maatregelen worden verkleind, maar kan uiteraard ook in stand worden gelaten.

Naast het toevoegen van stallingsplaatsen voor fietsen verdient het aanbeveling ook voor brom- en snorfietsen stallingsplekken aan te geven. Voor deze gebruikersgroep is in de huidige situatie geen stallingsvoorziening aanwezig, omdat zij geen gebruik kunnen maken van de reguliere fietsenstallingen. Wij stellen voor de locatie waar de bromfietsen nu al gestald worden, onder de zuidelijke trap naar de loopbrug, te legaliseren door vakken aan te brengen waarin de bromfietsen gestald mogen worden en deze aan te geven met het bord Eo8e bijlage 1 RVV 1990



- **Haarlemmerstraatweg**

De problematiek rondom de Haarlemmerstraatweg is het minst eenvoudig op te lossen. Hier is sprake van een aanzienlijk tekort aan stallingsplaatsen en is de ruimte beperkt. Er zijn nagenoeg geen mogelijkheden de stallingscapaciteit uit te breiden op maaiveldniveau. Zowel aan de oost- als aan de westzijde van de bestaande stallingsvoorzieningen zijn redelijkerwijs geen mogelijkheden om stallingen toe te voegen. Het aanbrengen van stallingsvoorzieningen op grotere afstand is, als hiervoor de mogelijkheden al voorhanden zijn, niet gewenst omdat



deze waarschijnlijk niet of onvoldoende gebruikt gaan worden. Deze veronderstelling is aannemelijk op basis van het gedrag van de fietser op de Oude Haarlemmerstraatweg.



Dat betekent dat op deze locatie alleen het stallen van fietsen in meerdere lagen een oplossing biedt. Handhaving is in deze situatie geen optie, omdat fietsers feitelijk geen alternatief hebben om hun fiets te stallen en zij hun fiets dus wel op deze locatie moeten stallen. Met het stallen in twee lagen kan de huidige stalingscapaciteit (176 stallingsplaatsen) grosso modo verdubbeld worden. Dit is echter niet nodig. Indien de 88 stallingsplaatsen tegen de N200 aan verdubbeld worden, is er vooralsnog voldoende stallingscapaciteit aanwezig om te voorzien in de huidige behoefte. In de huidige situatie staan circa 60 fietsen buiten de rekken en worden de beschikbare rekken goed gebruikt. Verdubbelen kan met een systeem zoals op nevenstaande figuur is aangegeven.

Dergelijke stallingsmogelijkheden zijn in veel overdekte stallingen (vooral bij stations) aanwezig, maar ook buiten deze overdekte stallingsvoorzieningen worden dit soort systemen toegepast. Een voorbeeld hiervan is de stallingslocatie aan het Mathijs Vermeulenpad in Amsterdam nabij station Amsterdam zuid. Hier blijkt dat ook de tweede laag van de stallingsvoorziening goed wordt gebruikt.



Voor de Haarlemmerstraatweg betekent dit dat de aanwezige fietsenrekken tegen de N200 aan verwijderd moeten worden en moeten worden vervangen door een nieuwe (dubbele) stallingsvoorziening. Deze maatregel brengt wel de nodige kosten met zich mee. Voor de aanschaf en plaatsing van de nieuwe stallingsvoorziening bedragen de kosten circa € 35.000,00. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de afschrijving van de bestaande stallingen. Een deel van de bestaande stallingen zou in dit geval echter wel kunnen worden geplaatst op de Oude Haarlemmerstraatweg, omdat het enkelzijdige stallingen betreft.





## 4. Conclusies en aanbevelingen

---

Uit een inventarisatie ter plaatste blijkt dat er rondom het NS station Halfweg-Zwanenburg knelpunten zijn met betrekking tot het stallen van fietsen. In totaliteit is er voldoende stallingscapaciteit aanwezig, maar de locaties van deze stallingen sluit niet aan bij de behoefte. Ten noorden van het station, nabij het P+R terrein zijn er geen grote problemen, zij het dat een beperkte uitbreiding van de stallingscapaciteit hier wenselijk is.

De problemen manifesteren zich vooral ten zuiden van het station op de Oude Haarlemmerstraatweg en de Haarlemmerstraatweg, hoewel de problematiek op beide locaties wel verschillend is. Op de Oude Haarlemmerstraatweg is er sprake van ruim voldoende capaciteit, maar een slechte benutting van de capaciteit en relatief veel wild gestalde fietsen. Op de Haarlemmerstraatweg daarentegen zijn er (veel) te weinig stallingsplaatsen. Hier wordt eveneens veelvuldig wild gestald.

Naast handhaving (op de Oude Haarlemmerstraatweg) lijkt herverdeling van het fietsverkeer een voor de hand liggende oplossing. Concreet gaat het dan vooral om het verplaatsen van de route van het fietsverkeer van de Haarlemmerstraatweg naar de Oude Haarlemmerstraatweg. Hiervoor dient de N200 door dit fietsverkeer te worden gekruist. In de omgeving van het station zijn er drie mogelijkheden om de kruising plaats te laten vinden. De meest westelijk gelegen mogelijkheid ligt nabij het Zwetteviaduct en is dus een ongelijkvloerse kruising. De centraal gelegen optie is de langzaam verkeerbrug bij het NS station en de oostelijke mogelijkheid is het met een VRI geregeld kruispunt ter hoogte van de Oranje Nassaustraat.

Het Zwetteviaduct lijkt een reële optie, maar ligt excentrisch ten opzichte van de meeste herkomsten (Halfweg en Zwanenburg) en leidt daarmee tot omrijden voor fietsverkeer. De optie om gebruik te maken van de langzaam verkeerbrug nabij het station lijkt niet reëel. Het te overbruggen hoogteverschil en de steilheid van de trappen maken dit nagenoeg onmogelijk. De oostelijke kruising is een gelijkvloerse kruising. Naast het feit dat hier een drukke weg gelijkvloers moet worden gekruist (vertraging), betekent gebruik maken van deze oversteek ook voor veel fietsers weer een omrijdafstand en een toename van de verkeersonveiligheid. Met andere woorden er zijn nagenoeg geen mogelijkheden het fietsverkeer op een acceptabele wijze her te verdelen over de stallingslocaties.

Uitbreiding van stallingscapaciteit is dan ook de enige reële mogelijkheid, uiteraard in combinatie met handhaving. Handhaving is echter 'het laatste redmiddel' en dient alleen te worden toegepast als er voldoende stallingsmogelijkheden (op de juiste locatie) voorhanden zijn. Wij stellen voor op de Oude Haarlemmerstraatweg stallingsplaatsen voor fietsers toe te voegen ter hoogte van de trap aan de noordzijde van de Oude Haarlemmerstraatweg. Op deze locatie kunnen circa 50 stallingsplaatsen worden gerealiseerd. Dat is voldoende om het aantal wild gestalde fietsen te kunnen stallen. Daarnaast adviseren wij onder de zuidelijke trap stallingsplaatsen (vakken) voor brom- en snorfietsen te realiseren. Met deze maatregelen worden stallingen gerealiseerd waaraan behoefte is. De kans op wild stallen wordt hiermee aanzienlijk verkleind en de handhavingsinspanning zal

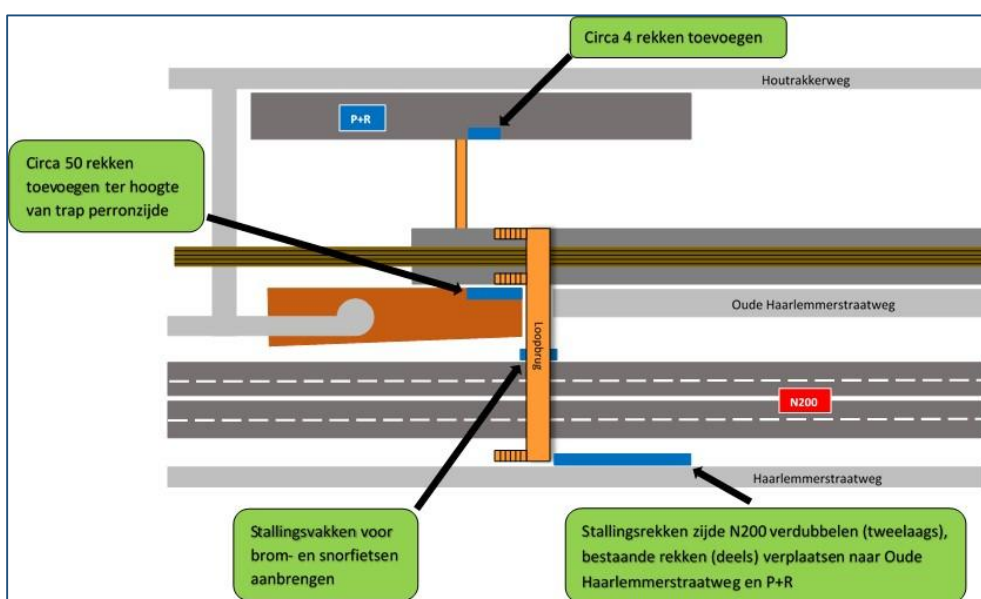


hiermee ook veel kleiner zijn. De aantasting van de ruimtelijke omgeving door deze maatregel is naar onze mening beperkt. Overwogen kan worden de stallingscapaciteit op het westelijk gelegen plein te verkleinen, maar dit is niet noodzakelijk. Het verplaatsen van deze stallingen naar de nieuwe locatie is echter niet mogelijk vanwege het dubbelzijdige type stalling dat op het westelijke plein is toegepast.

Op de Haarlemmerstraatweg stellen wij voor de noordelijke stallingsrij (88 plaatsen) te vervangen door een tweelaags stallingvoorziening. Hiermee kan voldoende stallingsruimte worden gerealiseerd om de wild gestalde fietsen te kunnen plaatsen in de stalling.

Samenvattend stellen wij de volgende maatregelen voor (zie ook figuur 3):

- Uitbreiden stallingscapaciteit P+R met beperkt aantal plaatsen;
- Uitbreiden stallingscapaciteit Oude Haarlemmerstraatweg met circa 50 plaatsen aan de noordzijde van de Oude Haarlemmerstraatweg ter hoogte van de trap naar de langzaam verkeerbrug;
- Aanbrengen parkeervakken voor brom- en snorfietsen onder de zuidelijke trap op de Oude Haarlemmerstraatweg;
- Uitbreiden stallingscapaciteit (circa 90 plaatsen) Haarlemmerstraatweg door aanbrengen tweelaags stallingvoorziening ter plaatse van noordelijke rij stallingsplaatsen (tegen de N200 aan);
- Handhaving na realisatie voornoemde maatregelen.



Figuur 3: Maatregelen m.b.t. toevoegen en verplaatsen stallingvoorzieningen

### • **Kanttekeningen**

Wij merken op dat onze bevindingen zijn gebaseerd op een schouw op één moment en aannames met betrekking tot de herkomsten en bestemming van fietsverkeer. Hoewel het niet de verwachting is dat de aannames met betrekking tot de routes sterk zullen afwijken van de werkelijkheid, is dit niet met zekerheid te zeggen. Onderzoek naar herkomsten en bestemmingen van fietsverkeer kan hier een beter inzicht in geven, maar deze gegevens zijn op dit moment niet voorhan-



den. Dit geldt ook voor het aantal gestalde fietsen. Ook hiervoor geldt dat tellingen van het aantal gestalde fietsen op meerdere momenten een betrouwbaardere indicatie kunnen geven van het benodigde aantal stallingsplaatsen. Daarnaast merken wij op dat de maatregelen gebaseerd zijn op de bevindingen uit de huidige situatie. Er is dus geen rekening gehouden met een eventuele groei van reizigers die met de (brom)fiets naar het station komen.

Het verdient wel aanbeveling om onderzoek te doen naar het aantal aanwezige weesfietsen. Deze kunnen namelijk aanzienlijke invloed hebben op de benodigde uitbreiding van stallingscapaciteit. Ook hierin bestaat geen inzicht.

Het gebruik van de fietskluizen is niet onderzocht. Indien mocht blijken dat deze kluizen niet of slecht worden gebruikt, kan worden overwogen deze te vervangen door reguliere stallingen. Hiermee kan de ruimtelijke impact als gevolg van de genoemde stallingsuitbreiding wellicht worden beperkt.



 **BVA**  
verkeersadviezen

vormgevers van mobiliteit

Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle  
Postbus 40089, 8004 DB Zwolle  
(038) 460 67 47  
[www.bvaverkeer.nl](http://www.bvaverkeer.nl) | [info@bvaverkeer.nl](mailto:info@bvaverkeer.nl)  
KvK 0507 5530

Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligtermoet & Partners) en Leuven (Timenco)