MOBYCON

RAPPORT

**In opdracht van:**
**Gemeente Gouda**

**Projectnummer:**
**7430**

**Datum:**
23 maart **2022**

# Fietsparkeerplan binnenstad Gouda

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

**1. WAAROM EEN FIETSPARKEERPLAN VOOR DE BINNENSTAD VAN GOUDA? 5**

**2. HET VERTREKPUNT IN 2021 7**

2.1 Huidig beleid en organisatie van het fietsparkeren 7

2.2 Capaciteit en variëteit van fietsparkeervoorzieningen 9

2.3 Parkeerdruk 11

2.4 Verschillende typen fietsen 12

2.5 De verschillende fietsers in de binnenstad 13

2.6 Huidige knelpunten in fietsparkeren Gouda 16

**3. FIETSPARKEREN IN 2030 18**

3.1 Ontwikkelingen naar 2030 18

3.2 De fietsparkeeropgave 19

3.3 Parkeeropgave voor brom- en snorfietsen 21

3.4 Parkeeropgave voor deelmobiliteit 22

3.5 Afwegingskader maatregelen 23

**4. MAATREGELEN VOOR EEN TOEKOMSTBESTENDIGE INRICHTING 27**

**5. ACTIEPROGRAMMA TOT 2030 33**

5.1 Aandachtspunten bij implementatie 37

**6. MONITORINGSPLAN 38**

**7. BIJLAGEN 40**

**BIJLAGE 1: DE FIETSPARKEERDERS IN DE BINNENSTAD 41**

**BIJLAGE 2: FIETSPARKEERBEHOEFTE VAN DE DOELGROEPEN 43**

**BIJLAGE 3: FIETSPARKEERVOORZIENINGEN GOUDA 2021 46**

**BIJLAGE 4: DE BANDBREEDTES VAN DE FIETSPARKEEROPGAVE TOT 2030 47**

**BIJLAGE 5: TYPE FIETSPARKEERVOORZIENINGEN 50**

**BIJLAGE 6: SOORTEN POP-UP FIETSPARKEERLOCATIES 52**

**BIJLAGE 7 ENQUETE FIETSPARKEREN 53**



*Colofon*
*Auteurs: Wim van Tilburg en Moniek Jansen*



*Copyright*
*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.*


VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

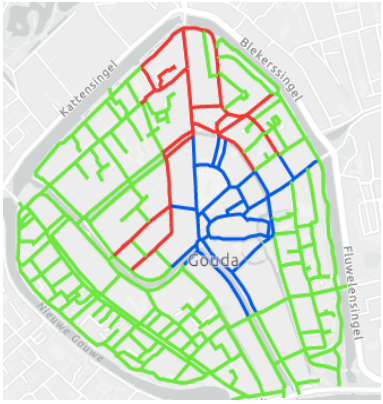
## SAMENVATTING FIETSPARKEERPLAN BINNENSTAD GOUDA

De gemeente Gouda heeft in het Verkeerscirculatieplan (VCP, juni 2021) besloten te streven naar een autoluwe binnenstad en stimuleert de transitie naar duurzame mobiliteit, gericht op een groter aandeel van lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen zijn van belang om het fietsgebruik te stimuleren en het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren. Dit fietsparkeerplan brengt knelpunten en oplossingsrichtingen in beeld en is onderdeel van het wijkmobiliteitsplan binnenstad.

Knelpunten

Uit tellingen in de binnenstad blijkt dat vooral in deelgebied 2 het huidige aantal voorzieningen onvoldoende is. Verwacht wordt dat er in 2030 voor de gehele binnenstad het huidige aantal van 2.838 met minimaal 735 fietsparkeervoorzieningen oftewel 26% moet worden uitgebreid. Hoe belangrijk het is om goede en veilige fietsparkeervoorzieningen te hebben blijkt ook uit dat van de politie; in 2021 zijn 335 fietsdiefstallen geregistreerd over heel Gouda; een stijging van 14% ten opzichte van 2020. 146 vallen in de binnenstad.

*Figuur 1: Onderzoeksgebied*




*Rood: deelgebied 1, blauw: deelgebied 2, groen: overig gebied binnen de singels*

Vanuit het bewonersplatform binnenstad, de Fietsersbond en de Samenwerkende binnenstadondernemers Gouda (SBG) wordt het rommelig straatbeeld, de vele verschillende voorzieningen, foutgeparkeerde fietsen en het ontbreken van één of meer volledig bewaakte stalling(en) genoemd. Dit wordt bevestigd door de deelnemers van de enquête op de Gouda Denkt Mee-app en de reacties op de website

Oplossingsrichtingen

*Uitbreiding geconcentreerde fietsparkeerlocaties*

Aan de randen van het kernwinkelgebied is uitbreiding nodig. Hierbij wordt gedacht aan:

- Noord; Kop van de Kleiweg
- Oost; Nieuwe markt en Klein Amerika/Leo Vromanpark
- Zuid; Oosthaven en Hoge Gouwe door opheffen autoparkeerplaatsen en de Markt nabij de Albert Heijn
- West; Turfmarkt / Blauwstraat en beter gebruik Herpstraat op piekmomenten.

De ruimte is beperkt. Een nadere uitwerking is nodig in samenhang met keuzes omtrent omvang voetgangersgebied, het terrassenbeleid, marktvoorzieningen, autoparkeerplaatsen en ruimte voor evenementen.

*Uitbreiden, verplaatsen en vervangen huidige fietsparkeervoorzieningen*

Uit de tellingen blijkt dat er op de maatgevende zaterdagmiddag een tekort is aan ca. 500 fietsparkeerplekken in deelgebied 2, maar dat deelgebied 1 een overcapaciteit heeft van ca. 350 plekken. Goede communicatie en het verleiden van de juiste doelgroepen is hierbij essentieel. Op piekmomenten en bij evenementen kunnen plekken worden aangewezen voor pop-up stallingen met toepassen van tijdelijke belijning, aangezien dit geen extra ruimte in beslag neemt. De huidige verschillende type voorzieningen worden vervangen door in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) toegestane type klemmen en nietjes.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

*Inpandig, buiten, gratis of bewaakt stallen*
De respondenten van de Gouda Denkt Mee app zijn voorstander van gratis, bewaakte fietsenstallingen. Daarbij wordt verwezen naar andere steden waar het 'zo goed geregeld is', zoals Dordrecht, Den Haag en Utrecht. Tegenwoordig zijn in veel Nederlandse stadscentra gratis bewaakte fietsparkeerplekken te vinden. In Gouda is dit (nog) niet het geval. Een bewaakte fietsenstalling brengt enerzijds investeringskosten met zich mee, maar zal anderzijds het fietsgebruik én het fietsparkeergedrag in positieve zin stimuleren. Ook is het wenselijk om het gebruik te stimuleren van de huidige en enige particuliere bewaakte stalling aan de Agnietenstraat (Pet26).

*Communicatie en promotie*
Vanuit het VCP zal het fietsgebruik nader gestimuleerd en gecommuniceerd worden. De vindbaarheid van makkelijk toegankelijke fietsparkeervoorzieningen voor de verschillende doelgroepen (bewoners, winkelend publiek, uitgaans- en horecapubliek, bezoekers en werknemers) is van belang met inzet van betere bewegwijzering en gebruik van de juiste communicatiekanalen. Ook een anti-fietsdiefstalcampagne is nodig. Hiertoe zal een communicatieplan worden opgesteld.

*Handhaving*
In het wijkmobiliteitsplan en het kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad zullen keuzes gemaakt worden in de uitbreiding van voetgangersgebieden in combinatie met het al dan niet toestaan van fietsers en fietsparkeerders. Door dit te combineren met aanwijzen van fietsparkeerverbodzones kan betere handhaving plaatsvinden. Hinderlijk en gevaarlijk geparkeerde fietsen moeten frequent verwijderd worden. Dit vraagt om uitbreiding van inzeturen Stadstoezicht en ruimte in het fietsdepot.

*Monitoring en evaluatie*
Momenteel is een tekort van minimaal 735 fietsparkeerplekken voor 2030 voorzien. Door de ontwikkeling van Westergouwe, de Spoorzone en de aanleg van doorfietsroutes kan de fietsparkeeropgave verder groeien. Daarnaast zal de samenstelling van de fietsen (elektrisch, bakfietsen, deelfietsen ed.) en scooters veranderen. In het monitorings- en evaluatieplan van het VCP wordt de ontwikkeling van de vraag en het aanbod gevolgd en waar nodig het actieprogramma fietsparkeren bijgesteld.

# 1. WAAROM EEN FIETSPARKEERPLAN VOOR DE BINNENSTAD VAN GOUDA?

De gemeente Gouda heeft in het Mobiliteitsplan Gouda 2017 – 2026 en het Verkeerscirculatieplan besloten te streven naar een autoluwe binnenstad. De gemeente wil de transitie naar duurzame mobiliteit verder stimuleren, gericht op een groter aandeel van lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. In het Verkeerscirculatieplan, dat in juni 2021 is vastgesteld, is één van de doelen om het gebruik van de fiets te vergroten door een uitstekend fietsklimaat in Gouda te creëren. Hierbij is nadrukkelijk genoemd dat goede hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen gebruikers zullen verleiden tot goed gedrag.
Op dit moment worden fietsen in de binnenstad op meerdere plekken hinderlijk en buiten de fietsparkeervoorzieningen geparkeerd. Het gebrek aan goede voorzieningen voor het fietsparkeren in de binnenstad is daar mede debet aan. Het bieden van goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen stimuleert het fietsgebruik en draagt bij aan het streven naar een autoluwe binnenstad. Omdat de beschikbare ruimte in de binnenstad beperkt is en er meerdere ruimteclaims zijn is afstemming met het kwaliteitsplan openbare ruimte essentieel.

De laatste jaren zien we steeds vaker innovatieve oplossingen om fietsparkeercapaciteit te realiseren, zoals het inruilen van autoparkeerplaatsen voor fietsparkeerplekken, fietsvlonders of met pop-up fietsenstallingen bij evenementen. De keuze voor de meest effectieve oplossing vraagt om meer inzicht in het huidige fietsparkeergedrag, de verschillende doelgroepen en hun wensen en behoeftes voor fietsparkeren. Een doelgroepgerichte benadering is nodig om het fietsparkeren nu en in de toekomst op juiste wijze te organiseren.

Ondanks dat wij in Nederland veel fietsen, is niet de hele fietsketen optimaal georganiseerd. Fietsparkeren is het begin- of slotstuk van de fietsketen en de vraag naar fietsparkeren is veranderd en toegenomen. Fietsparkeren is dan ook een voorwaarde is voor blijvende fietsstimulering, ook in Gouda. De afgelopen jaren is het concept van de fiets uitgebreid, verdiept en vernieuwd. We hebben in het huidige straatbeeld te maken met gewone en elektrische fietsen, speed pedelecs, bakfietsen, driewielers, een diversiteit aan aangepaste fietsen en deelfietsen. Dit wordt de komende jaren aangevuld met elektrische steps en andere innovaties die hun plek nog moeten verwerven in het mobiliteitslandschap. Voor veel van deze nieuwe fietsconcepten zijn op dit moment geen geschikte fietsparkeervoorzieningen. Dit vraagt om een gedifferentieerde aanpak met oog voor de verschillende typen fietsers in het centrum. Voor u ligt deze aanpak: het Fietsparkeerplan voor de binnenstad van Gouda.

Hoofddoel van de gemeente Gouda voor het fietsparkeren in de binnenstad is voldoende ruimte bieden voor het juist parkeren van fietsen en het oplossen van knelpunten. Dit betekent concreet:

1. De fietsparkeervoorzieningen worden zo goed mogelijk benut. Bij een bezetting van meer dan 85% wordt aanvullende capaciteit gerealiseerd,
2. Het aantal foutgeparkeerde fietsen is in 2030 met minimaal 50% verminderd ten opzichte van 2021,
3. Het fietsparkeren draagt bij aan het verbeteren van het kwaliteitsniveau van het kernwinkelgebied en de rest van de binnenstad.

We spreken in dit rapport over ‘fietsparkeervoorzieningen’ als verzamelterm voor alle mogelijkheden om de fiets in de openbare ruimte te parkeren, dat kunnen klemmen, rekken, nietjes, etc. zijn. Voor inpandige en/of bewaakte opties spreken we over ‘stallingen’. Voor fietsen die buiten een afstand van 5 meter van een fietsparkeervoorziening worden geparkeerd spreken we over ‘foutparkeren’.

## Aanpak en leeswijzer

*Figuur 1: Onderzoeksgebied Fietsparkeerplan*

Het Fietsparkeerplan richt zich op de openbare fiets-parkeervoorzieningen in de binnenstad van Gouda. Het onderzoeksgebied omvat twee deelgebieden waar de grootste opgaven zijn voor het fietsparkeren: het kernwinkelgebied en het gebied rond de Markt, en het overige gebied binnen de singels (zie figuur 1). In hoofdstuk 2 schetsen we het vertrekpunt in 2021. Hoofdstuk 3 kijkt vooruit naar 2030: wat zijn de verwachte ontwikkelingen en hoe borgen we een toekomstbestendige inrichting? Vervolgens gaat hoofdstuk 4 in op de concrete acties om het fietsparkeren in de toekomst te faciliteren. Monitoring van het gebruik is daarbij essentieel, evenals de wijze waarop de gemeente in samenwerking met de diverse stakeholders nieuwe ontwikkelingen wil faciliteren. In hoofdstuk 6 is daarom een monitoringsplan opgenomen. Alle onderdelen zijn nader uitgewerkt in de bijgevoegde bijlagen.

Er is gekozen om de binnenstad op te delen in deze deelgebieden (zie figuur 1), omdat we hier verschillende fietsparkeerpatronen verwachten. Deelgebied 1 (rood) is een combinatie van wonen, winkels en horeca, deelgebied 2 (blauw) bestaat vooral uit winkels en horeca en deelgebied 3 (groen) met name uit woonstraten.

# 2. HET VERTREKPUNT IN 2021

Voordat de strategie tot 2030 wordt toegelicht is het daarom zaak om de huidige situatie in beeld te hebben. Dit vertrekpunt bestaat uit meerdere elementen: het huidige beleid en de organisatie van het fietsparkeren (§2.1), de huidige stallingcapaciteit en de verschillende type voorzieningen (§2.2), de parkeerdruk (§2.3) en de verschillende fietsers in de binnenstad (§2.4). De slotparagraaf gaat in op de huidige fietsparkeerknelpunten die bewoners, bezoekers en ondernemers ervaren.

## 2.1 Huidig beleid en organisatie van het fietsparkeren

Eén van de doelstellingen die in het Mobiliteitsplan 2017-2026, het coalitieakkoord 2018-2022 en het programma Binnenstad zijn genoemd, is het aantrekkelijker maken van de binnenstad voor fietsers en 'verrommeling' van fietsparkeren tegen te gaan. Het Parkeerplan van 2020 en het Mobiliteitsplan 2017-2026 gaan in op het fietsparkeermaatregelen in de binnenstad (zie tabel 1). Hier zijn echter nog geen eisen aan verbonden.

*Tabel 1: fietsparkeermaatregelen genoemd in het Mobiliteitsplan en het Parkeerplan van Gouda*

| **Mobiliteitsplan 2017-2026** | **Parkeerplan (kortetermijnmaatregelen)** |
|---|---|
| • De openbare parkeerruimte evenwichtiger tussen auto's en tweewielers verdelen<br>• Bestaande parkeerterreinen en parkeergarages benutten<br>• Fietsvoorzieningen meenemen in de systematiek voor de parkeernormen | • Verwijderen van fietswrakken<br>• Plaatsen van meer fietsnietjes<br>• Rekken bij de voormalige bioscoop, Agnietenstraat, de Herpstraat aantrekkelijker maken<br>• Nieuwe inrichting met belijning, herkenning in het straatwerk en bebording<br>• Inzet van fietscoaches<br>• Pilots achter de Hema/Marktpassage/Achter de Waag |

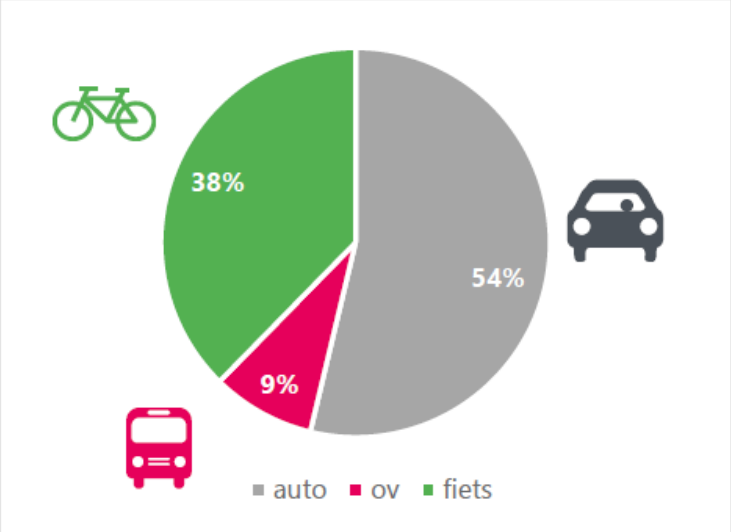
Op dit moment is fietsparkeren in Gouda in beleidsmatig opzicht ondergebracht bij de afdeling Ruimtelijk Beleid en Advies en integraal onderdeel van het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Hier worden de beleidsmatige kaders voor het fietsparkeren vertaald in richtlijnen en projecten waar andere afdelingen van de gemeente verantwoordelijk voor zijn voor de uitvoering en beheer. Ook de monitoring van het fietsgebruik is onderdeel van het takenpakket.

Bij de uitvoering van het fietsparkeren zijn meerdere afdelingen betrokken. De afdeling Beheer Openbare Ruimte (BOR) draagt zorg voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van de fietsparkeervoorzieningen op straat . De afdeling Projecten Openbare Ruimte (POR) is betrokken vanwege de riolerings- en herinrichtingsprojecten zoals De Nieuwe Markt en de Agnietenstraat. De afdeling Stadstoezicht is verantwoordelijk voor de handhaving en het ruimen van weesfietsen en fietswrakken. Daarnaast vindt er handhaving plaats op verkeerd en te lang gestalde fietsen aan het begin van de Kleiweg en rondom het station. Deze fietsen worden naar het fietsdepot gebracht. Er is in de binnenstad één bewaakte particuliere fietsenstalling: in de Kazernestraat, nabij de Agnietenstraat, waar voldoende ruimte is. Pet26 is de exploitant. De eisen voor de inrichting staat beschreven in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). Er wordt gewerkt aan een kwaliteitsplan openbare ruimte voor de binnenstad. Hierin wordt ook het gewenste kwaliteitsniveau van de fietsparkeervoorzieningen vastgesteld.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

### Verkeerscirculatieplan 2021

In het verkeerscirculatieplan (VCP) dat in juni 2021 is vastgesteld is één van de doelen om het gebruik van de fiets te vergroten door een uitstekend fietsklimaat in Gouda te creëren. Het VCP geeft een nadere uitwerking van het Mobiliteitsplan 2017-2026. Hierbij is nadrukkelijk genoemd dat goede hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen het aantrekkelijker zal maken om de fiets te gebruiken en fietsers zullen verleiden tot goed (stallings)gedrag. Gouda heeft al een hoog fietsaandeel maar kan in vergelijking met andere steden verder groeien.




*Figuur 2: Vervoerskeuze van alle verplaatsingen in Gouda (excl. Voetgangers), Achtergrondrapportage VCP 2021*

Daarnaast heeft de gemeente Gouda in samenwerking met de Fietsersbond een 'wensbeeld fiets' opgesteld, waarin onder andere alle (gewenste) regionale fietsroutes, hoofdfietsroutes en stedelijke fietsroutes zijn opgenomen (zie ook §3.1). De hoofdfietsroutes leiden de fietsers vanuit alle richtingen naar de binnenstad en ov-locaties. De stedelijke fietsroutes zorgen voor een goede ontsluiting in en tussen de wijken. Verder moeten er volgens het wensbeeld voldoende hoogwaardige fietsenstallingen zijn, bij ov-knopen en parkeervoorzieningen zijn transferhubs om makkelijk over te stappen op een andere modaliteit en in de woonwijken komen wijkhubs met deelmobiliteit en voorzieningen voor inwoners (o.a. bakfietsen en een pakketmuur).

In het verkeerscirculatieplan zijn de volgende maatregelen met betrekking tot fietsparkeren opgenomen:

- Hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen rondom het winkelgebied om wildparkeren te verminderen.
- Fietsenstallingen in of bij de collectieve parkeerlocaties, zoals Bolwerk, Klein Amerika en Vossenburchkade.
- Fietsparkeervoorzieningen als onderdeel van (wijk)hubs.

Verder beschrijft het VCP dat de historische structuren van de binnenstad geschikt zijn als hoofdfietsroutes vanuit de randen naar de binnenstad en stationszone (autoluwe structuren). De wens is om het autoverkeer te temperen en de fiets meer ruimte te geven, zodat de fiets een hoogwaardiger alternatief wordt voor de auto.

## 2.2 Capaciteit en variëteit van fietsparkeervoorzieningen

In november 2021 zijn tellingen uitgevoerd in de binnenstad. De invloed van COVID-maatregelen op het aantal fietsers dat in deze periode naar de binnenstad reisde is niet eenduidig te bepalen, daarom wordt aanbevolen periodiek de tellingen te herhalen. In totaal heeft het gebied binnen de singels een capaciteit van 2838 fietsparkeervoorzieningen. Meer dan de helft staan in deelgebied 1 (zie figuur 3). De verdeling van de capaciteit over de drie deelgebieden is weergegeven in tabel 2.

*Tabel 2: stallingscapaciteit per deelgebied*

| Deelgebied | **Capaciteit** |
|---|---|
| Deelgebied 1 | 1546* |
| Deelgebied 2 | 415 |
| Overig binnen de singels | 877 |
| Totaal | 2838 |

* Excl. Fietsparkeervakken Achter de Waag

*Figuur 3: Onderzoeksgebied Fietsparkeerplan*

*Rood: deelgebied 1, blauw: deelgebied 2, groen: overig gebied binnen de singels*

In figuur 4 zijn de locaties van de huidige fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad per wegvak opgenomen. De grootte en kleur van de stippen geven de capaciteit van de betreffende voorziening weer. De grotere clusters in de binnenstad zijn weergegeven in tabel 3. In de tabel is Achter de Waag niet opgenomen omdat hier formeel gezien geen fietsparkeervoorzieningen zijn.

*Figuur 4: de grootte van de capaciteit per wegvak*

*Tabel 3: fietsparkeerclusters in de binnenstad*

| **Locatie** | **Capaciteit** |
|---|---|
| Nieuwe Markt | 408 |
| Agnietenstraat (hele straat) | 256 |
| Kop Kleiweg | 134 |
| Herpstraat | 163* |
| Nieuwstraat | 100 |
| Houtmanspad | 74 |
| Raoul Wallenbergplantsoen | 65 |

* door-de-weeks in gebruik door Casimirschool

In de praktijk worden niet alle voorzieningen voor 100% gebruikt. Zo worden de klemmen vaak niet gebruikt, omdat de fietsbanden te dik zijn of de fiets te breed is. Fietsen die niet in de klemmen passen en waarbij geen aanbindmogelijkheden zijn worden foutief in de voorziening geplaatst of op straat geparkeerd.

In figuur 5is met kleuren onderscheid gemaakt in het type fietsparkeervoorziening in de binnenstad. Met rood zijn de klemmen aangegeven, met blauw de beugels (in een rek), met groen de nietjes en met oranje een combinatie van klemmen en nietjes. Het is in één opslag duidelijk dat er in de binnenstad van Gouda een grote diversiteit aan fietsparkeervoorzieningen is ontstaan. Ruim de helft zijn klemmen. In tabel 4 zijn de tot heden voorgenomen uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken (fpp) en type fietsparkeerplekken voor de Agnietenstraat, Achter de Waag en de Nieuwe Haven opgenomen.

*Figuur 5: de huidige fietsparkeervoorzieningen binnen het centrum van Gouda*

*Tabel 4: voorgenomen aanpassing van fpp*

| | Aantal fietsparkeer-voorzieningen | Type fietsparkeer-voorzieningen |
|---|---|---|
| **Agnietenstraat** | 120* (huidig 327 fpp) | Fietsklemmen |
| **Achter de Waag** | Geen uitbreiding van het aantal fpp | Fietsparkeer-vakken en pop-up stalling bij evenementen |
| **Nieuwe Haven** | Geen uitbreiding van het aantal fpp | Fietsklemmen |

* Na herinrichting 2023

## 2.3 Parkeerdruk

Naast de capaciteitsmetingen is de fietsparkeerdruk in de deelgebieden 1 en 2 per wegvak gemeten. Uit de telling komt naar voren dat vooral deelgebied 2 te maken heeft met een hoge parkeerdruk. Op piekmomenten (zaterdagmiddag) wordt in bepaalde wegvakken een bezetting van meer dan 100% gehaald.

**KADER – Casus Achter de Waag**
Achter de Waag staan op de gemeten zaterdagmiddag ruim 90 fietsen maar geen rekken/nietjes. Op uitgaansavonden staan hier nog meer fietsen en scooters. Dit zorgt voor een rommelig beeld met kans op schade aan fietsen en overlast voor voetgangers. Het is zo'n plek in de binnenstad die aantrekkelijk is om je fiets te parkeren, maar ook een plek die van belang is voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Niet voor niets is er een plan ontwikkeld om deze locatie geheel opnieuw in te richten en een aantrekkelijke groene verblijfsfunctie te creëren. In verband met evenementen is er geen/nauwelijks ruimte voor fietsparkeervoorzieningen. Om het fietsparkeren tegen te gaan is een fietsparkeerverbod en handhaving nodig. Tevens is er nu geen alternatieve locatie. De Nieuwe Markt staat vol en zal na aanpassing van de Agnietenstraat in 2023 nog minder ruimte bieden.

Bovendien wordt er veel op straat geparkeerd. Ook deze fietsen zijn geteld. Fietsen die meer dan 5 meter van de fietsparkeervoorziening geparkeerd stonden, zijn meegeteld als "foutparkeren". Ook het overige gedeelte binnen de singels is in de nachttelling meegenomen, zodat we inzicht verkrijgen in het aantal fietsen in de woonstraten als de bewoners thuis zijn. In een aantal woonstraten stonden er 15-25 fietsen op straat geparkeerd. Overdag wordt er vooral in de omgeving van de Markt veel op straat (tegen een muur, lantaarnpaal of boom) geparkeerd.

Wanneer we verder inzoomen op de parkeerbezetting, zien we dat er een disbalans is tussen de aangeboden capaciteit en de vraag. Sommige fietsparkeervoorzieningen kennen een overcapaciteit, anderen een tekort. Voor die locaties met overcapaciteit geldt, dat ze ofwel niet aantrekkelijk zijn voor de gebruiker, ofwel op een verkeerde locatie staan, maar wellicht wel een verdere toename van de fietsparkeervraag kunnen opvangen. De voorzieningen met een tekort ervaren een grotere vraag dan de capaciteit. We spreken van een tekort wanneer de parkeerbezetting hoger is dan 85%. Bovenop het tekort is er op veel plekken sprake van een groot aantal fietsen die foutparkeren.

De parkeerdruk, tekorten en het aantal straatparkeerders per gebied zijn weergegeven in tabel 5 Tijdens de tellingen[1] waren er op zaterdagmiddag tussen 12.00 – 14.00 de meeste fietsen geparkeerd in de fietsparkeervoorzieningen (totaal 1537). Uitgaande van dit maatgevende moment is er in deelgebied 2 een tekort van 183 plaatsen. Bovendien stonden er op zaterdagmiddag tussen 12.00 – 14.00 totaal 630 fietsen buiten de rekken op straat geparkeerd. Het grote aantal foutparkeren wijst op een tekort van (goede) locaties voor juist parkeren van de fiets.

[1] *Tellingen zijn uitgevoerd met goede weersomstandigheden begin november 2021 vóór de corona-lockdown.*

*Tabel 5: de huidige tekorten aan fietsparkeervoorzieningen en aantal foutparkeren per gebied, op het drukst gemeten moment*

| | **Parkeerdruk (zaterdag 12.00-14.00)** | **Tekort (zaterdag 12.00-14.00)** | **Foutparkeren (zaterdag 12.00-14.00)** |
|---|---|---|---|
| **Deelgebied 1** | 939 (61%) | *Geen tekort* | 183 |
| **Deelgebied 2** | 598 (144%) | 183 | 447 |
| **Deelgebied 3** | *Geen data* | *Geen data* | *Geen data* |
| **Totaal** | 1537 (78%) | 183 | 630 |

Als we inzoomen op wegvakniveau wordt duidelijk dat er een aantal locaties zijn waar het tekort hoger is dan op andere locaties. De fietsparkeerdruk concentreert zich in een aantal 'hotspots' voor fietsparkeren. Hier zijn de tekorten aan capaciteit en de aanwezigheid van fout en hinderlijk geparkeerde fietsen dermate groot dat deze tot overlast voor de gebruikers van de openbare ruimte leiden. In het kernwinkelgebied wordt ook veel fout geparkeerd. De verdeling van capaciteit over de binnenstad komt niet overeen met de behoefte. Voor huidige knelpunten en richting 2030 verwachten we met de huidige capaciteit tekorten op de volgende hotspots:

- Achter de Waag
- De Markt
- Zeugstraat
- Lange Tiendeweg
- Kleiwegstraat
- Nieuwstraat/Agnietenstraat
- Achter de Kerk
- Achter de Vismarkt
- Wijdstraat
- Oosthaven
- Westhaven
- Nieuwe Markt

## 2.4 Verschillende typen fietsen

De fiets en 'fietsachtige' innovaties zijn in opkomst. Het ligt in de lijn der verwachting dat de e-bike en cargobikes meer gebruikt gaan worden. In het verlengde van het fietsparkeren hebben we daarom ook naar de invulling van het stallen van de overige fietstypes gekeken. Samen met de landelijke toename in e-bikes, het snorfietsbezit en de herinrichtingsopgave van de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad waar de gemeente Gouda voor staat, is het van belang dat ook het parkeren van overige fietstypes vorm krijgt in dit plan.

In onderstaande tabellen is de verdeling van typen fietsen per deelgebied weergegeven op een dinsdagnacht, zaterdagmiddag van 14.00-16.00 en zaterdagnacht. Zaterdagmiddag is geen telling uitgevoerd in deelgebied 3. Zaterdagnacht is er alleen een telling uitgevoerd in deelgebied 2.

*Tabel 6: verdeling van typen fietsen per deelgebied op zaterdagmiddag (14.00-16.00)*

| | Normaal | E-bike | Bakfiets | Wrak | Snorfiets (25 km/h) | Bromfiets (45 km/h) | Overig |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Deelgebied 1** | 806 | 62 | 17 | 1 | 6 | 16 | 0 |
| **Deelgebied 2** | 460 | 32 | 31 | 0 | 6 | 4 | 0 |
| **Deelgebied 3** | - | - | - | - | - | - | - |

*Tabel 7: verdeling van typen fietsen per deelgebied op zaterdagnacht (alleen deelgebied 2 geteld)*

| | Normaal | E-bike | Bakfiets | Wrak | Snorfiets (25 km/h) | Bromfiets (45 km/h) | Overig |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Deelgebied 1** | - | - | - | - | - | - | - |
| **Deelgebied 2** | 369 | 6 | 2 | 0 | 1 | 13 | 0 |
| **Deelgebied 3** | - | - | - | - | - | - | - |

*Tabel 8: verdeling van typen fietsen per deelgebied op een dinsdagnacht*

| | Normaal | E-bike | Bakfiets | Wrak | Snorfiets (25 km/h) | Bromfiets (45 km/h) | Overig |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Deelgebied 1** | 315 | 0 | 0 | 1 | 1 | 11 | 0 |
| **Deelgebied 2** | 144 | 2 | 2 | 0 | 2 | 16 | 0 |
| **Deelgebied 3** | 430 | 1 | 0 | 2 | 1 | 8 | 0 |

De resultaten van de tellingen laten zien dat er op zaterdagmiddag meerdere e-bikes en bakfietsen in de binnenstad staan. Dinsdag- en zaterdagnacht staan er meerdere bromfietsen. Voor de bakfietsen, snorfietsen en bromfietsen zijn er momenteel geen specifieke aanbindmogelijkheden die specifiek voor deze type fietsen zijn bedoeld, waardoor ze naast de fietsparkeervoorziening of elders op straat geparkeerd staan.

Er zijn geen specifieke locaties waar zich grote problemen voordoen door geparkeerde brom- en snorfietsen. Toch worden met name de scooters door ondernemers, bezoekers en bewoners van de binnenstad als storend ervaren omdat ze soms fietsparkeervoorzieningen of de doorgang voor voetgangers blokkeren.

## 2.5 De verschillende fietsers in de binnenstad

Gouda is een echte 'boodschappenstad' waarbij men de fiets het liefst voor de deur van de winkel parkeert. Dit blijkt ook uit de enquête die onder de Gouwenaren is uitgezet: ruim 80% (van de 430 respondenten) komt naar de binnenstad om te winkelen. In de binnenstad komen verschillende functies en doelgroepen samen. In dit plan houden we rekening met de fietsparkeerwensen en -behoeften van de diverse doelgroepen. We onderscheiden de volgende doelgroepen:

- Bewoners
- Winkelend publiek
  - Run shoppers (de doelgroep parkeert de fiets kort)
  - Fun shoppers (de doelgroep parkeert de fiets lang)
- Uitgaans- en horecapubliek
- Bezoekers
  - Recreanten en toeristen
  - Van bedrijven
  - Van voorzieningen (o.a. kapper, scholen, bibliotheek, kerken, exposities)
  - Van evenementen
- Werknemers

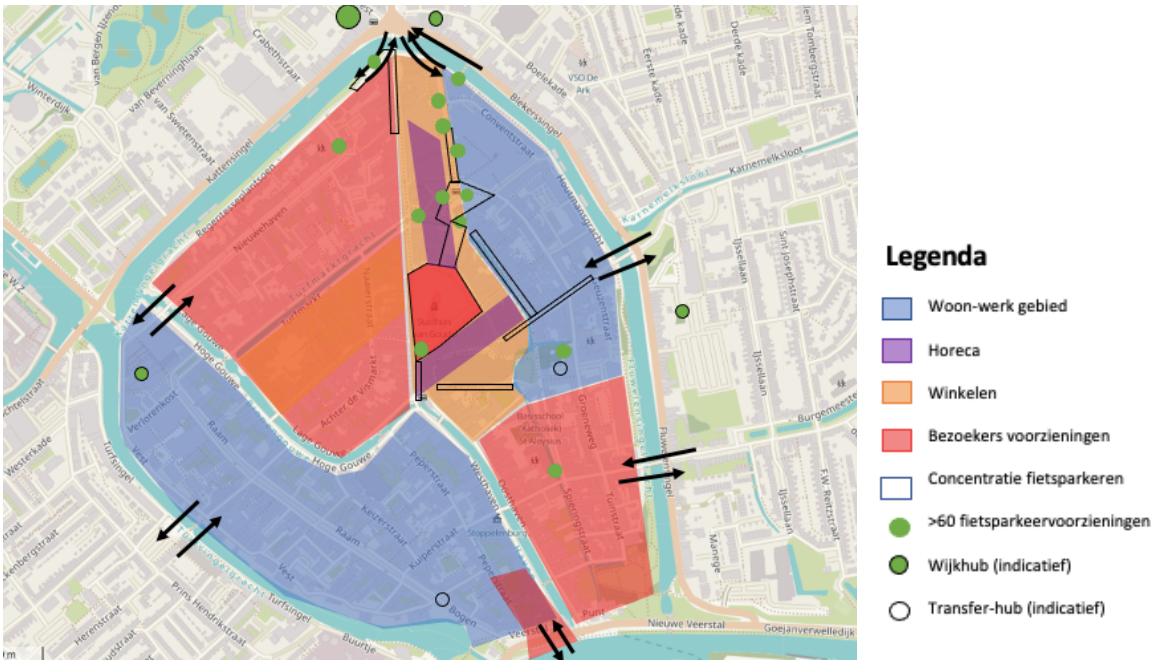
Het fietsparkeergedrag van de bovengenoemde doelgroepen en de communicatiekanalen waarmee zij bereikt kunnen worden zijn uiteengezet in tabel 9. Bijlage 2 gaat hier gedetailleerder op in.

*Tabel 9: de geïdentificeerde doelgroepen van fietsparkeren, hun algemeen theoretische gedrag en bestaande en potentiële communicatiekanalen 3*

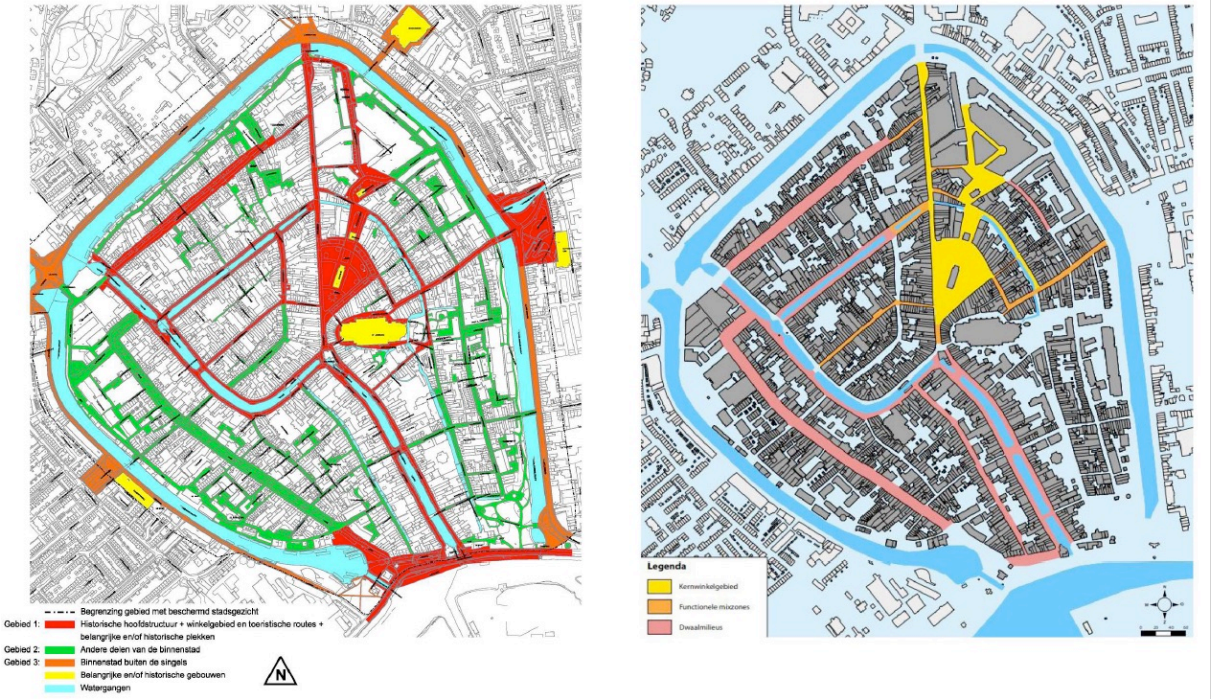
| | |
|---|---|
| **Bewoners** | |
| Fietsparkeergedrag | Stallen in de eigen berging |
| Bestaande communicatiekanalen | Gemeente Gouda |
| Kans voor communicatiekanalen | Bewonersvereniging |
| **Winkelend publiek (run shoppers)** | |
| Fietsparkeergedrag | Kort fietsparkeren. In een voorziening of fietsvak nabij de bestemming. |
| Bestaande communicatiekanalen | Bebording, winkeliers, ondernemersvereniging, gemeente Gouda (fiets stimulering) |
| Kans voor communicatiekanalen | Fietscoach (vanuit de sociale dienst) |
| **Winkelend publiek (fun shoppers)** | |
| Fietsparkeergedrag | Lang fietsparkeren. In een inpandige, bewaakte of pop-up fietsenstalling. |
| Bestaande communicatiekanalen | Bebording, winkeliers, ondernemersvereniging, gemeente Gouda (fiets stimulering) |
| Kans voor communicatiekanalen | Bewonersvereniging |
| **Uitgaans- en horecapubliek** | |
| Fietsparkeergedrag | Stallen in een (bewaakte) fietsenstalling of in een stalling in een fietsenrek op straat |
| Bestaande communicatiekanalen | Fietsveiligheidscampagnes, social media van de uitgaansgelegenheden en de horeca |
| Kans voor communicatiekanalen | Introductie van fietsenstallingen bij de start van het nieuwe schooljaar, via BOB campagnes, de horecazaken |
| **Bezoekers** | |
| Fietsparkeergedrag | Stallen in een (bewaakte) fietsenstalling of in een geschikt rek nabij de voorziening. |
| Bestaande communicatiekanalen | Ondernemersvereniging, VVV Gouda, social media |
| Kans voor communicatiekanalen | Sociale media van de gemeente, evenementen, Fietsersbond, VVV Gouda |
| **Werknemers** | |
| Fietsparkeergedrag | Stallen in een (bewaakte) fietsenstalling of inpandig bij de werkgever |
| Bestaande communicatiekanalen | Werkgevers, gemeente Gouda, beheerder van het pand |
| Kans voor communicatiekanalen | Ondernemersvereniging |

In figuur 6 staat weergegeven waar deze doelgroepen globaal hun bestemming hebben in de binnenstad van Gouda. Daarnaast zijn de fietserstroomrichtingen en de concentratiepunten van fietsparkeervoorzieningen weergegeven. Ook zijn de huidige fietsparkeervoorzieningen (klemmen/ rekken / nietjes) en de indicatieve fietsparkeerhubs (op basis van het VCP, 2021) toegevoegd. In bijlage 3 zijn de fietsintensiteiten van de fietsersstromen in aantallen weergegeven voor een werkdag, zaterdag en zondag (gebaseerd op telpunten die bekend zijn bij de gemeente Gouda). Dit fietsparkeerplan beperkt zich tot het gebied binnen de singels. Hierbij is wederom onderscheid gemaakt in 3 deelgebieden: de woonstraten, het kernwinkelgebied en rondom de markt.

*Figuur 6: gebiedsfuncties, fietsersstromen richting de binnenstad en de aanwezige en indicatieve fietsparkeerplekken*




*Figuur 7: indeling functies binnenstad (beeldkwaliteitsplan en winkelvisie Gouda)*



## 2.6 Huidige knelpunten in fietsparkeren Gouda

Op basis van een werksessie met ondernemers en bewonersvertegenwoordigers, enquêtes (430 respondenten), gesprekken met de gemeente en observaties zijn de volgende knel- en aandachtspunten aan het licht gekomen.

### Onvoldoende capaciteit met name in deelgebied 2

De fietsparkeerdruk in de binnenstad van Gouda concentreert zich op verschillende plekken in de stad. Een ruime meerderheid van de enquêterespondenten ervaart het tekort aan fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad daadwerkelijk als 'overlast', mede omdat er veel op straat wordt geparkeerd vanwege het gebrek aan fietsparkeervoorzieningen. Door de woningen boven winkels parkeren veel bewoners in de fietsparkeervoorzieningen bij winkels (oa. Zeugstraat, Lange Tiendeweg) waardoor winkelend publiek en bezoekers deze plekken niet kunnen gebruiken.
Het tekort aan capaciteit en het aandeel foutgeparkeerde fietsen (binnen en buiten de fietsparkeervoorzieningen) zijn rondom de markt dermate groot dat deze tot overlast leiden; doorgang wordt belemmerd, voetgangers ervaren onveiligheid en fietsers kunnen hun fiets niet kwijt. De capaciteit komt met name in deelgebied 2 niet overeen met de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen. In deelgebied 1 wordt daarentegen niet alle capaciteit benut.

### Ongeschikte fietsparkeervoorzieningen

Niet alle fietsen passen in de huidige fietsparkeervoorzieningen, deze zijn volgens de respondenten onduidelijk en rommelig ingericht. Over sommige wordt zelfs gesproken van 'voorwielmoordenaars'. Dit geldt met name voor de klemmen waar bakfietsen, transportfietsen, elektrische fietsen, fietsen met een mand of krat, scooters niet in passen. Respondent: *"Er komen steeds meer fietsen met afwijkende afmetingen, bijvoorbeeld door grote bagagedragers/manden boven het voorwiel. Mochten hier geschikte stallingen voor komen dan zou dat heel fijn zijn."*

Er is behoefte aan fietsnietjes. Alle type fietsen kunnen in of aan de nietjes gebonden worden. Op dit moment zetten bezoekers de fietsen soms expres niet in de fietsparkeervoorziening, omdat een lantaarnpaal of brugleuning een beter aanbindalternatief is. Respondenten: *"De huidige fietsklemmen zijn te compact voor e-bikes. Nietjes zoals bijvoorbeeld in Roosendaal zijn beter.", en: "De standaard klemmen zijn minder geschikt voor dubbel aanbinden dan lantaarnpalen, verkeersborden en brugleuningen."*

### Geen aanbindplekken voor snor- en bromfietsen in de binnenstad

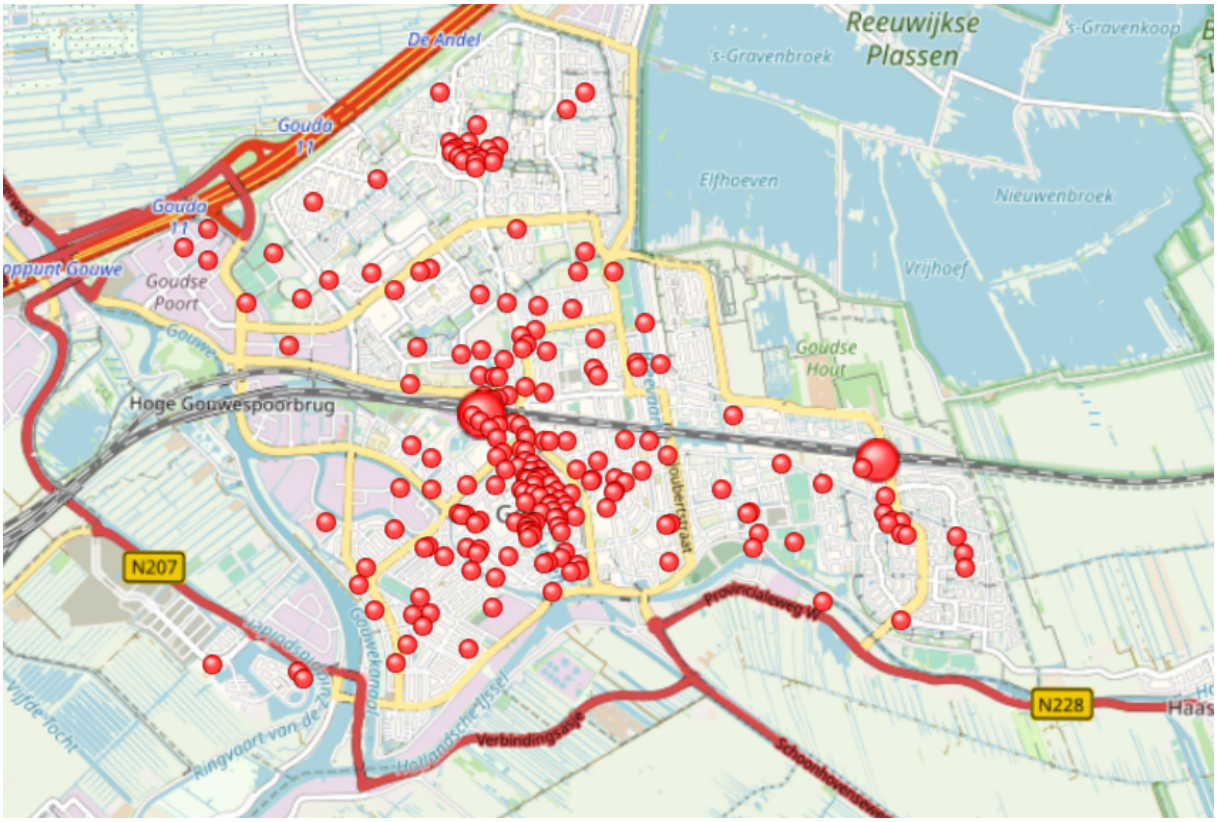
Er zijn geen specifieke aanbindplekken voor brom- en snorfietsen in de binnenstad van Gouda. Scooters staan meestal willekeurig op straat geparkeerd, omdat ze niet in de fietsparkeervoorziening passen. Dit zorgt voor een extra rommelig straatbeeld. De aanwezigen in de werksessie waren het erover eens dat (elektrische) scooters overlast geven in de binnenstad. Het rijgedrag wordt als onprettig en gevaarlijk ervaren en de geparkeerde scooters blokkeren vaak de doorgang voor voetgangers. Respondenten: *"Zorg voor scooterplekken, zodat deze niet tussen de fietsen staan.", en: "Laten we al die bromfietsen nu eens weren uit de binnenstad of alleen elektrische toelaten."* Een suggestie is om parkeren van snor- en bromfietsen binnen de singels te verbieden en specifieke parkeerplekken in te richten aan de randen van de binnenstad, zoals bij Klein Amerika.

### Fietsdiefstal en vandalisme

Er worden in de binnenstad veel fietsen gestolen. Daarnaast is er sprake van vandalisme, fietsen worden opzettelijk beschadigd of de drukte in de winkelstraten leidt tot beschadigingen. Sommige respondenten die niet

met de fiets naar de binnenstad gaan, zouden wel op de fiets komen als er meer veilige, bewaakte fietsparkeervoorzieningen zijn. Op dit moment is er één bewaakte (betaalde) fietsenstalling, bij Pet26. De fietsenstalling op het NS-station, wordt niet als veilig genoeg beschouwd en ligt te ver van het winkelgebied. Respondenten: *"Gezien de huidige situatie zou een beveiligde fietsenstalling een nieuwe norm moeten zijn",* en: *"Er vindt veel diefstal plaats, hierdoor zou een bewaakte maar gratis fietsenstalling hierdoor fietsen die wild geplaatst worden verminderen en meer mensen uitnodigen met de fiets te gaan."* De politie heeft in 2021 335 fietsdiefstallen geregistreerd over heel Gouda; een stijging van 14% ten opzichte van 2020. 146 vallen in de binnenstad. Zoals weergegeven op figuur 8 ziet de politie de gehele binnenstad als hotspot.

*Figuur 8: fietsdiefstal hotspots in Gouda*




## Fietsparkeren vs. andere ruimtelijke functies

Op sommige locaties passen de fietsparkeervoorzieningen niet in het ruimtelijke beeld, bijvoorbeeld aan de zuidkant van de Wijdstraat en Achter de Waag. Op dit moment is het project "herinrichting Achter de Waag" in de maak. In participatiebijeenkomsten is afgesproken om Achter de Waag 25 fietsnietjes te plaatsen. Met oog op de huidige parkeerdruk is dit onvoldoende en is er vraag naar alternatieve locaties. Ook in de smalle steegjes (o.a. Cappenerhof en Speldenmakerssteeg) knellen de geparkeerde fietsen met de openbare ruimte.

Tot slot is het openbare (invalide) toilet op de markt onlangs een kwartslag verplaatst, zodat de ingang beter bereikbaar is. Nog steeds staan er soms geparkeerde fietsen in de weg waardoor het toilet moeilijk te bereiken is, met name voor mindervaliden.

# 3. FIETSPARKEREN IN 2030

In de compacte stad Gouda wordt veel gefietst en de gemeente wil dit verder uitbreiden en stimuleren. De binnenstad kenmerkt zich door het feit dat de meeste locaties per fiets bereikbaar zijn en er niet streng wordt gehandhaafd op fiets- en fietsparkeerverboden. Om de weg naar een integraal kwaliteitsplan voor de binnenstad en een mobiliteitstransitie in goede banen te leiden, wil Gouda fietsers en voetgangers optimaal faciliteren. Dit betekent dat fietsers in 2030 bediend worden met een hoogwaardig fietsnetwerk en een fietsparkeersysteem dat aansluit bij de behoefte van de verschillende doelgroepen en type fietsers.

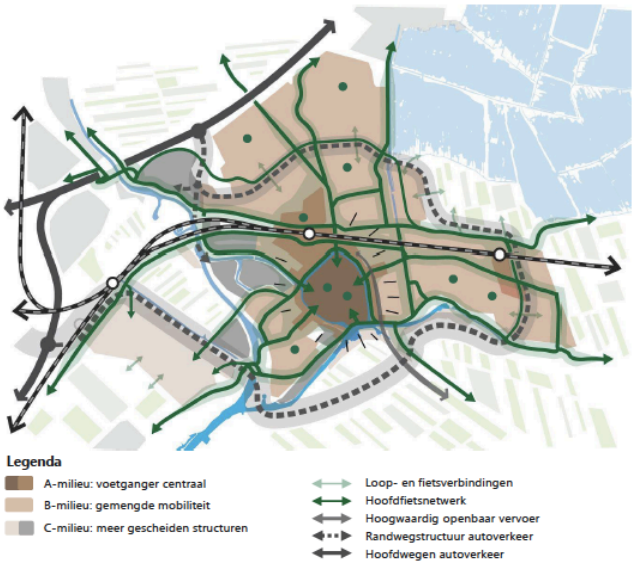
In dit hoofdstuk schetsen we een toekomstbeeld van de fietsparkeeropgave voor 2030 en gaan we in op de mogelijkheden in de openbare ruimte en de verwachte vraag. Alvorens we ingaan op de aanbevelingen voor de aanpak, lichten we beknopt toe hoe we tot deze aanbevelingen zijn gekomen. In §3.2 kijken we naar de mogelijkheden voor uitbreiding van de capaciteit en geschikte locaties voor fietsparkeren, de inrichting van de fietsparkeervoorzieningen, de rol van deelmobiliteit in de binnenstad en hoe het gewenste gedrag gestimuleerd kan worden. Tot slot bespreken bij elke aanbeveling voorbeelden en lessen van fietsparkeervraagstukken die in andere Nederlandse steden zijn toegepast.

## 3.1 Ontwikkelingen naar 2030

In het verkeerscirculatieplan dat in juni 2021 is vastgesteld is één van de doelen om het gebruik van de fiets te vergroten door een uitstekend fietsklimaat in Gouda te creëren. Hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen kunnen gebruikers verleiden tot het gewenste gedrag. Daarnaast heeft de gemeente Gouda in samenwerking met de Fietsersbond een wensbeeld fiets opgesteld, waarin onder andere alle toekomstige fietsroutes zijn opgenomen. Ook bevat het wensbeeld voldoende hoogwaardige fietsenstallingen en hubs waarbij men makkelijk overstapt op een andere modaliteit. In de woonwijken komen wijkhubs met deelmobiliteit en voorzieningen voor inwoners (o.a. bakfietsen en een pakketmuur).

Het wensbeeld voor de fietser en voetganger (zie figuur 9) ambieert om het autoverkeer te temperen om de voetganger en fietser meer ruimte te geven. Voetganger en fietser worden hoofgebruikers in de binnenstad van Gouda. Het gebied rondom de Markt is een A-milieu, waarbij de voetganger centraal staat. De fietser krijgt directe routes buiten het centrum om. De binnenstad is tot aan de Markt goed per fiets bereikbaar. Aan de randen van het kernwinkelgebied en de Markt kunnen fietsen geparkeerd worden in fietsparkeervoorzieningen.

*Figuur 9: wensbeeld binnenstad van Gouda (VCP) 2021)*




Het fietsverkeer wordt opgevangen in fietsenstallingen, wijkhubs (microhubs) of transferhubs. Een wijkhub is een plek waar bewoners gebruik kunnen maken van deelmobiliteit. Een transfer-hub is een grotere voorziening met meerdere modaliteiten (indien mogelijk ook openbaar vervoer) .

**KADER – Casus Uitbreiding voetgangersgebied**

De Samenwerkende Binnenstadondernemers Gouda (SBG) heeft de wens om het gehele kernwinkelgebied zo in te richten dat voetgangers centraal staan, met fietsparkeerplekken aan de rand. Het gaat hierbij om de Kleiweg, Tiendeweg, Groenendaal en de Agnietenstraat. De optie voor het al dan niet toestaan van fietsen en fietsparkeren in het kernwinkelgebied staat ter discussie voor het Wijkmobiliteitsplan binnenstad, omdat het invloed heeft op onder andere het fietsparkeren, de handhaving en het realiseren van opvang fietsparkeervoorzieningen aan de rand van het kernwinkelgebied. Er moet meer budget worden vrijgemaakt voor strengere handhaving en het verplaatsen van foutgeparkeerde fietsen naar een depot.

## 3.2 De fietsparkeeropgave

Voor de fietsparkeeropgave tot 2030 gaat dit plan uit van drie uitgangspunten:

- Voldoende ruimte in de fietsparkeervoorzieningen: de bezetting per deelgebied is < 85% van de capaciteit.
- Een vermindering van het foutparkeren op straat met 50% ten opzichte van de huidige situatie.
- In de prognose berekening gaan we uit van de verwachte autonome groei in het aantal fietsers per jaar volgens het VCP.

<u>Voldoende ruimte in de fietsparkeervoorzieningen (bezetting is <85% van de capaciteit)</u>

Allereerst nemen we als uitgangspunt dat de stallingscapaciteit in 2030 voldoende ruimte biedt op piekmomenten. Met voldoende ruimte bedoelen we dat de bezetting niet hoger is dan 85% van de capaciteit. Er is dus altijd voldoende ruimte in de fietsparkeervoorzieningen, zodat ook de fietsen die meer ruimte innemen de fiets kwijt kunnen. Onderstaand kader geeft aan hoe we dit berekenen in de prognose in bijlage 4.

**KADER – toelichting op de berekening van de gewenste capaciteit**

De berekeningen van de verwachte capaciteitsontwikkeling zijn opgenomen in bijlage 4. In deze prognose is de huidige bezettingsgraad per deelgebied 1 en 2 op het piekmoment (maatgevende zaterdagmiddag) gelijkgesteld aan 85%. Tabel 10 geeft een overzicht van het aantal benodigde fietsparkeerplekken om ervoor te zorgen dat de bezetting van het maatgevende piekmoment niet hoger is dan 85% van de capaciteit.

*Tabel 10: benodigde fietsparkeercapaciteit per deelgebied bij een bezetting van <85%, november 2021*

| | Huidige bezetting tijdens piekmoment (za 12:00-14:00) | Gelijkgesteld aan 85% | Gewenste capaciteit (100%) | Huidige capaciteit |
|---|---|---|---|---|
| **Deelgebied 1** | 939 | 939 | 1104 | 1546 |
| **Deelgebied 2** | 598 | 598 | 704 | 415 |

De huidige capaciteit van deelgebied 1 voldoet vooralsnog aan de gewenste capaciteit. Toch kan dit de komende jaren door de verwachte toename van het aantal fietsers veranderen. In deelgebied 2 waren er op het maatgevende piekmoment bijna 300 fietsparkeerplekken te weinig om de gewenste capaciteit te behalen.

<u>Het fietsparkeren op straat verminderen met 50%</u>

Het streven is dat 50% van het totaal aantal fietsen dat in 2021 op straat is geparkeerd in 2030 in fietsparkeervoorzieningen staat. Met 'op foutgeparkeerde fietsen' bedoelen we de fietsen die buiten de 5 meter cirkel van een fietsparkeervoorziening (fietsklemmen, nietjes, fietsparkeervakken ed.) vallen. De nadruk ligt hierbij op het verminderen van de fietsen op straat die overlast veroorzaken of als storend worden ervaren in de openbare ruimte. Dit betreffen de fietsen in en rondom voorzieningen, het kernwinkelgebied, smalle steegjes en rondom de horeca. Buiten deze gebieden staan er fietsen van bewoners van de binnenstad op straat geparkeerd

die geen fietsparkeervoorziening bij de woning hebben, of deze niet in de berging stallen. Deze fietsen in de woonstraten in deelgebied 3 worden over het algemeen niet als storend ervaren. Daarnaast kan het een keuze zijn dat fietsen in multifunctionele ruimten zoals Achter de Waag in fietsparkeervakken in plaats van – voorzieningen worden geplaatst.

Het is niet realistisch om te verwachten dat alle foutgeparkeerde fietsen in fietsparkeervoorzieningen worden geplaatst. Er blijven altijd runshoppers of bewoners die de fiets tegen een hek, lantaarnpaal, vuilnisbak of boom in de straat plaatsen. Daarom gaan we uit van een halvering van het aantal foutgeparkeerde fietsen in de binnenstad van Gouda in 2030.

*Tabel 11: halvering van het aantal op straat geparkeerde fietsen, november 2021*

| Piekmoment zaterdag 12:00-14:00 foutparkeren | | |
|---|---|---|
| **Deelgebied** | **Aantal** | **Gewenste reductie van 50%** |
| **Deelgebied 1** | 183 | 91 |
| **Deelgebied 2** | 447 | 224 |

Door de gewenste capaciteit en de gewenste halvering van het foutparkeren bij elkaar op te tellen, komen we uit bij de totaal benodigde capaciteit. Bovenstaande cijfers komen uit de tellingen die in november 2021 zijn uitgevoerd. In onderstaande tabel zijn deze cijfers samengevat:

*Tabel12: fietsparkeerbehoefte op basis van de gewenste capaciteit en halvering van fietsparkeren op straat*

| Gebied | Capaciteit | Piekmoment zaterdag 12:00-14:00 voorzieningen | Gewenste capaciteit (<85% bezetting) | Piekmoment zaterdag 12:00-14:00 foutparkeren | | Totale behoefte |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Aantal** | **Bezettingsaantal** | **Aantal** | **Aantal** | **Aandeel 50%** | **Aantal** |
| Deelgebied 1 | 1546 | 939 | 1104 | 183 | 91 | 1195 |
| Deelgebied 2 | 415 | 598 | 704 | 447 | 224 | 928 |
| Totaal | 1961 | 1537 | 1808 | 630 | 315 | 2123 |

In deze tabel is de verwachte groei van het aantal fietsers in de binnenstad van Gouda de komende jaren nog niet toegevoegd.

<u>Verwachte autonome groei</u>

Het VCP 2021 stelt dat *"meerjarige verkeerstellingen geven waardevol inzicht in de lange termijn trends in het mobiliteitsgedrag in Gouda. Het aantal fietsbewegingen in Gouda groeit sinds ca 20 jaar gestaag met gemiddeld 1 à 2% per jaar."* Aangezien de binnenstad de komende jaren niet te maken krijgt met een verdichtingsopgave, verwachten we tot 2030 geen extra toename van fietsparkeren door bewoners. In de Spoorzone en Westergouwe worden wel aanzienlijke hoeveelheden woningen voorzien in de komende jaren. Het mogelijke effect daarvan op de fietsparkeerdruk in de binnenstad is nog niet meegenomen in de berekeningen. Wel gaan we door deze ontwikkelingen uit van een gemiddelde groei van fietsbewegingen per jaar van 2%.

In de prognoseberekening in bijlage 4 houden we rekening met drie scenario's:

- Scenario 1: een lagere autonome groei van fietsers dan verwacht (1,5% per jaar).
- Scenario 2: een autonome groei van fietsers zoals verwacht (2% per jaar).
- Scenario 3: een hogere autonome groei van fietsers dan verwacht (2,5% per jaar).

Korte samenvatting: de totaal benodigde capaciteit in 2030

De benodigde capaciteit voor fietsparkeervoorzieningen is berekend met de situatie van november 2021 als uitgangspunt. De ontwikkeling van de benodigde capaciteit is bepaald op basis van de fietsparkeerdruk in bestaande fietsparkeervoorzieningen, het huidige aantal fietsen dat op straat is geparkeerd en de autonome groei op basis van de meerjarige fietstellingen. De binnenstad krijgt de komende jaren niet te maken met een verdichtingsopgave, waardoor we geen extra toename van fietsparkeren door bewoners verwachten. In de Spoorzone en Westergouwe worden wel aanzienlijke hoeveelheden woningen voorzien in de komende jaren. Het mogelijke effect daarvan op de fietsparkeerdruk in de binnenstad is nog niet meegenomen in de berekeningen.

Volgens de prognose zijn er in 2030 in totaal 735 extra openbare fietsparkeervoorzieningen nodig in de binnenstad om in de parkeerbehoefte te voorzien (zie tabel 13). Aangezien het effect van de nieuwbouwopgaven van de Spoorzone en Westergouwe nog niet zijn meegenomen, ligt dit aantal waarschijnlijk hoger. Daarnaast is het effect van corona, de realisatie van regionale doorfietsroutes en het seizoenseffect (in de lente – zomer meer fietsers dan op moment van de telling) nog onduidelijk.

In deelgebied 1 zijn er op dit moment meer fietsparkeervoorzieningen dan dat er fietsen geparkeerd worden, terwijl er in deelgebied 2 een hoge parkeerdruk is. Het is duidelijk dat er vooral in deelgebied 2 op korte termijn een grote inhaalslag nodig is om de huidige tekorten op te lossen.

Bijlage 4 geeft een verdere toelichting op de toegepaste methodiek om tot de parkeerbehoefte te komen en zijn de drie scenario's van autonome groei weergegeven voor de ontwikkeling tot 2030. Dit fietsparkeerplan gaat uit van de gemiddelde verwachte groei van het aantal fietsers van 2%.

*Tabel 13: Fietsparkeeropgave in 2030 in aantallen per deelgebied*

| | | Gewenste capaciteit volgens de prognose berekening | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **Huidige capaciteit** | **2024** | **2027** | **2030** | **Totaal** |
| **Deelgebied 1** | 1546 | -279 | +76 | +81 | -123 |
| **Deelgebied 2** | 415 | +569 | +59 | +63 | + 690 |
| **Deelgebied 3** | 877 | +53 | +56 | +59 | +168 |
| **Totaal** | 2838 | **+342** | **+191** | **+202** | **+735** |

* aangezien de huidige capaciteit in deelgebied 1 hoger is dan de gewenste capaciteit, is dit een mingetal

## 3.3 Parkeeropgave voor brom- en snorfietsen

Gouda is een gemeente met een gemiddeld aantal brom- en snorfietsen per 1.000 inwoners ten opzichte van de rest van Nederland. Een snorfiets rijdt maximaal 25 km/uur en een bromfiets maximum 45 km/uur. De gemeente telde in 2021, 19 bromfietsen per 1000 inwoners en 37 snorfietsen per 1000 inwoners (CBS). Waar het bezit van de bromfiets de afgelopen jaren een afnemende trend laat zien, laat het bezit van snorfietsen de laatste jaren juist een stijgende trend zien. Het aantal snorfietsen in Nederland is in de periode tussen 2009 en 2019 bijna verdubbeld. Daarnaast is op landelijk niveau te zien dat hoe hoger de stedelijkheidsgraad is, hoe hoger het snorfietsbezit in vergelijking met het bromfietsbezit. Daarnaast zijn de elektrische deelscooters in opkomst. De invoering van de helmplicht voor scooters / snorfietsen per 1 januari 2023 zal waarschijnlijk leiden tot een afname. De gemeente Gouda onderzoekt de potentie voor elektrische deelscooters van onder andere GoSharing.

Met oog op de reacties tijdens de werksessie met ondernemers en bewoners en de uitkomsten van de enquête lijkt de interesse voor deelscooters in de binnenstad niet groot. Bezoekers van de binnenstad en bezorgdiensten zullen per (deel)scooter) naar de binnenstad komen. De binnenstad scootervrij maken zal niet zondermeer mogelijk zijn. Wel kan het parkeren van (deel)scooters buiten de singels worden geconcentreerd. Deze optie zal nader moeten worden verkend en zal zeker een extra inspanning voor handhaving betekenen.

## 3.4 Parkeeropgave voor deelmobiliteit

Deelmobiliteit wordt door de gemeente (VCP) als kans gezien om binnenstadsbewoners een volwaardig alternatief te bieden voor de eigen auto. Denk hierbij aan e-bikes, e-scooters, deelbakfietsen en elektrische deelsteps in wijk- en transfershubs. Sinds 2020 is de gemeente Gouda ook partner in de City Deal, een organisatie van overheden en marktpartijen die het gebruik van elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebieden willen versnellen. Om het autoverkeer zo weinig mogelijk en zo schoon mogelijk te maken, wil de gemeente vraag en aanbod van deelmobiliteit stimuleren en in heel Gouda faciliteren. Denk hierbij aan de bovengenoemde microhubs en e-hubs met oplaadmogelijkheden bij voorzieningen.

Daarnaast heeft de gemeenteraad in het kader van het Verkeerscirculatieplan in juni 2021 besloten dat de binnenstad van Gouda vanaf 2025 autoluw is met een selectieve toegankelijkheid vanaf 2025 (in aanvulling op het bestaande autovrije winkelgebied). Daarmee krijgt vanaf 2025 alleen Zero Emission Stadslogistiek toegang tot de binnenstad. In het Verkeerscirculatieplan is één transfer-hub met deelfietsen opgenomen in de binnenstad, bij de parkeergarage Bolwerk. De overige hubs die in het plan zijn opgenomen, bevinden zich aan de rand van de binnenstad.

*Figuur 10: maatregelen voor de binnenstad tot 2030 (VCP Gouda , 2021)*

Anderzijds is er ook aandacht voor eventuele overlast die deelmobiliteit mogelijk met zich meebrengt, zoals ongewenst parkeren op straat. In de binnenstad zijn nog geen elektrische deelmobiliteitaanbieders actief. Het is daarom nog onduidelijk hoe de verdeling van toekomstige deelmobiliteit tussen het centrumgebied en de woonwijken/bedrijventerreinen gaat plaatsvinden. Met oog op de negatieve reacties uit de werksessie en enquête over deelscooters in de binnenstad, nemen we in dit plan als uitgangspunt dat er binnen de singels, geen deelscooterstallingen komen.

De opgave voor deelmobiliteit is daarmee als volgt: de gemeente faciliteert deelmobiliteitsaanbieders om microhubs te openen in bovenstaande parkeerlocaties, zodat binnenstadsbewoners een volwaardig alternatief krijgen voor de eigen auto (deelauto, -fiets, -cargobike, OV-abonnement). Het Bolwerk of de bestaande parkeergarage in de Agnietenstraat zijn interessante deelfietslocaties voor bewoners. Wat betreft deelfietsen voor bezoekers faciliteert het station voldoende deelfietsmogelijkheden met de ov-fiets.

## 3.5 Afwegingskader maatregelen

De verwachte ontwikkelingen raken diverse beleidsterreinen. Er dienen keuzes gemaakt te worden over de volgende onderwerpen om tot een concreet maatregelenaanpak te komen:

- Geconcentreerd of verspreid fietsparkeren in de binnenstad
- Uitbreiden of verplaatsen van huidige fietsparkeerplekken
- Het effect van fietsvrije straten op horeca-ondernemers en winkeliers
- Fietsvrije straten en aanvullende maatregelen en handhaving

<u>Geconcentreerd of verspreid fietsparkeren in de binnenstad</u>
Er is door meerdere partijen gepleit voor een fietsvrije binnenstad of een aantal fietsvrije straten in de binnenstad. Fietsers zouden in dat geval moeten parkeren op geconcentreerde locaties. De binnenstad biedt echter weinig ruimte voor (extra) geconcentreerde fietsparkeerlocaties binnen de singels.

*Geconcentreerde fietsparkeerlocaties*
De afweging om concentratiepunten in te richten als comfortabele parkeerlocaties voor fietsen en (deel)scooters, neemt een aantal aanvullende maatregelen met zich mee. Om fietsers daadwerkelijk ertoe te bewegen hun fietsen daar te parkeren is stevig flankerend beleid nodig, bijv. goede informatie en communicatie, aantrekkelijke looproutes naar de binnenstad, faciliteiten als een openbaar toilet en (camera)toezicht, maar ook fietsparkeerverboden op strategische locaties in de binnenstad inclusief de handhaving ervan. Aan de randen van het kernwinkelgebied is uitbreiding nodig. Hierbij wordt gedacht aan:

- Noord; Kop van de Kleiweg
- Oost; Nieuwe Markt en Klein Amerika/Leo Vromanpark
- Zuid; Oosthaven en Hoge Gouwe door opheffen autoparkeerplaatsen en de Markt nabij de Albert Heijn
- West; Turfmarkt / Blauwstraat en beter gebruik Herpstraat op piekmomenten.

De ruimte is beperkt. Een nadere uitwerking is nodig in samenhang met keuzes omtrent omvang voetgangersgebied, het terrassenbeleid, marktvoorzieningen, autoparkeerplaatsen en ruimte voor evenementen. Per potentiële fietsparkeerlocatie ligt een ontwikkelopgave wat nader moet worden uitgewerkt. Ook de mogelijkheden van een inpandige stalling bij de Nieuwe Markt of nabij de Markt moet verder worden verkend.

*Verspreid fietsparkeren in de binnenstad*
Het benodigde aantal fietsparkeerplekken in, met name deelgebied 2 van, de binnenstad kan moeilijk gedekt worden door verspreide fietsparkeerplekken in de binnenstad. Er zijn niet veel straten waar extra fietsparkeerplekken kunnen worden gecreëerd. Mogelijk kan er hier en daar slim worden ingezet op andere parkeervoorzieningen. Een voorstel is om fietsnietjes te plaatsen op locaties waar ruimte is, zoals aan de randen van de stad, en fietsenrekken te plaatsen op locaties waar de ruimte schaars is en de fietsparkeerdruk hoog is.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

**KADER – Fietsnietjes of fietsenrekken?**
Fietsnietjes zijn minder schadegevoelig. Ze zijn strak van vorm, duurzaam en de tussenruimte per fiets is bij nietjes 20% groter dan bij fietsenrekken. Daarnaast passen de grotere fietsen tussen de nietjes, zijn er aanbindmogelijkheden en kunnen de fietsen verder naar voren en achteren uitsteken. Wat betreft beeldvorming zijn nietjes het mooiste als er weinig fietsen staan. In gebieden waar de fietsparkeerdruk groot is, is de kans op een rommelig aanzicht bij nietjes groter dan bij fietsenrekken. We adviseren daarom om nietjes te plaatsen op locaties waar voldoende ruimte is en de fietsparkeerdruk minder hoog is. Op locaties met een hoge fietsparkeerdruk raden we rekken aan, omdat deze minder ruimte in beslag nemen. Daarnaast ziet een vol fietsenrek er beter uit dan een aantal fietsnietjes waar meerdere fietsen tussen zijn gepropt.

Uitbreiden of verplaatsen van huidige fietsparkeerplekken
Uit de tellingen blijkt dat er op de maatgevende zaterdagmiddag een tekort is aan ca. 500 fietsparkeerplekken in deelgebied 2, maar dat deelgebied 1 een overcapaciteit heeft van ca. 350 plekken.

*Verplaatsen van huidige fietsparkeerplekken*
Een afweging zou kunnen zijn om de fietsparkeerders in deelgebied 2 te verleiden om meer gebruik te maken van de plekken in deelgebied 1. Zo blijkt uit de telgegevens en uit de reacties van belangengroepen dat er vaak veel plek is in de fietsenrekken in de Herpstraat. Goede communicatie en het verleiden van de juiste doelgroepen is hierbij essentieel.

*Uitbreiden van huidige fietsparkeerplekken*
De binnenstad biedt weinig ruimte om de huidige fietsparkeerplekken uit te breiden. Er kan gedacht worden aan tijdelijke uitbreidingen ten tijde van evenementen, zoals de markt of de kermis. Hierbij is het echter belangrijk om te beseffen da de ruimte voor uitbreidingsmogelijkheden veelal op de Markt zelf liggen, terwijl de evenementen daar meestal ook plaatsvinden. Voor het tijdelijk uitbreiden van fietsparkeerplekken zijn popup-fietsenstallingen mogelijk. Mogelijk interessanter is het toepassen van tijdelijke belijning, aangezien dit geen extra ruimte in beslag neemt.

Inpandig, buiten, gratis of bewaakt stallen
De respondenten van de Gouda Denkt Mee app zijn voorstander van gratis, bewaakte fietsenstallingen. Daarbij wordt verwezen naar andere steden waar het 'zo goed geregeld is', zoals Dordrecht, Den Haag en Utrecht. Tegenwoordig zijn in veel Nederlandse stadscentra gratis bewaakte fietsparkeerplekken te vinden. In Gouda is dit (nog) niet het geval. Een bewaakte fietsenstalling neemt enerzijds investeringskosten met zich mee, maar zal anderzijds het fietsgebruik én het fietsparkeergedrag in positieve zin stimuleren.

Hierbij zijn verschillende opties mogelijk, denk aan:

- Een inpandige, bewaakte, gratis fietsenstalling in een bestaand (leegstaand) pand in de binnenstad. Dit zal enige investeringskosten vergen, zeker als deze 24/7 open is. Dit mogelijk combineren met laadvoorzieningen voor de elektrische fiets en een openbaar toilet
- Een bewaakte, gratis buiten fietsenstalling in de openbare ruimte (eventueel als pop-up fietsenstalling). Dit kost minder dan de inpandige fietsenstalling, maar zal naar alle waarschijnlijkheid ook minder lang open zijn.

Stallingen die de eerste 24 uur gratis (zoals Utrecht Jaarbeurs) zijn scoren uit onderzoek van het Fietsberaad uit 2019[2] significant beter op klanttevredenheid dan stallingen met een gratis regime (Delft) of een betaald regime (Hilversum). Bovendien blijkt dat stallingen die de eerste 24 uur gratis zijn vooral een positief effect hebben op de klanttevredenheid van fietsparkeerders die voorheen onbewaakt parkeerden. Het oordeel van

[2] *Fietsberaad, 2019: Onderzoek Fietsenstallingen Eerste 24 Uur Gratis.*

fietsparkeerders die al gebruik maakten van de fietsenstalling is gelijk gebleven. Ze zijn positiever over de kosten, maar vinden minder gemakkelijk een plek vanwege de hogere bezetting.

Effect fietsvrije straten op handhaving, winkeliers en horeca-ondernemers
Waar de één roept om een fietsvrij kernwinkelgebied, roept de ander om een binnenstad waarbij alle winkels per fiets bereikbaar zijn. De discussie zal in het Wijkmobiliteitsplan verder tot uiting komen. In paragraaf 2.1 is deze casus al aan het licht gekomen. Daarnaast dient er een keuze gemaakt te worden in de definitie van een fietsvrije straat. Is dit een straat waarin niet gefietst mag worden of een straat waar men geen fietsen mag parkeren, of geldt dat op bepaalde momenten van de week.

De gemeente Dordrecht heeft een concreet handhavingsbeleid omtrent fietsparkeren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:

- **Gevaarlijk geparkeerde fietsen:** de fiets is zodanig geparkeerd dat deze fiets direct moet worden verwijderd om de gevaarlijke of de zeer hinderlijke situatie op te heffen. Het verwijderen van deze fietsen is spoedeisend.
- **Fout geparkeerde fietsen:** fietsen die buiten de expliciet door het college aangewezen voorzieningen zijn geparkeerd. De fietsen geven overlast doordat ze bijvoorbeeld de doorgang van looproutes versperren of zorgen voor een rommelig straatbeeld. Dit beïnvloedt het aanzien van de stad.
- **Weesfietsen:** Fietsen die langer dan een door het college vastgestelde periode onafgebroken en ongebruikt in een door het college aangewezen gebied staan. Deze fietsen zijn door de eigenaar aan hun lot overgelaten en geven overlast in de openbare ruimte of beperken de stallingscapaciteit.
- **Fietswrakken:** fietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat zijn en uiterlijk verwaarloosd zijn. Of een fiets een fietswrak is, wordt door de handhaving beoordeeld op basis van deze twee criteria gezamenlijk. Fietswrakken zorgen net als weesfietsenvoor een rommelig straatbeeld en beinvloeden het aanzien van de stad.

De gemeente Dordrecht verwijdert weesfietsen en fietswrakken consequent, waardoor er direct meer stallingsruimte vrijkomen voor andere fietsen. Daarnaast communiceert de gemeente Dordrecht met diverse middelen over de fietsparkeerverbodzones: bebording, waarschuwingen door middel van labels aan het stuur (dit gebeurt ook in Den Haag en nu ook al beperkt in Gouda). Daarnaast wordt er op de borden vermeld waar de fietseigenaren terecht kunnen als de fiets is weggehaald door de handhaving. Hierbij dient te worden opgemerkt dat Dordrecht beschikt over meerdere stallingen waardoor er betere alternatieve locaties beschikbaar zijn dan nu in Gouda.

Bevindingen uit Den Haag laten zien dat een effectieve handhaving op foutgeparkeerde fietsen op straat alleen mogelijk is als er voldoende verwezen wordt naar fietsparkeerplekken. Daarnaast moet er binnen de gemeente overeenstemming zijn over wie er verantwoordelijk is voor de handhaving en over de manier van handhaving. De volgende vragen zouden gemeentes zich moeten afvragen:

- Welk gemeentelijke afdeling is er verantwoordelijk voor de handhaving?
- Hoe moet het straatbeeld er uit zien?
- Wanneer is de handhaving een succes?
- Wordt er voldaan aan de juridische voorwaarden om de fietsen weg te halen?
- Is er draagvlak bij de betrokken winkeliers en horeca-ondernemers voor het handhaven van foutgeparkeerde fietsen?

Dit laatste is een belangrijke afweging die we ook in Gouda zien. Sommige ondernemers zouden blij zijn met fietsvrije straten, terwijl anderen vrezen voor minder klandizie. In steden als Deventer en Groningen zijn fietsverboden onlangs teruggedraaid vanwege klachten van ondernemers dat er minder mensen kwamen. De

‘Groningen City Club’ was zelfs bang dat winkeliers als gevolg van het verbod zouden sneuvelen. Bij het instellen van een fietsverbod is het daarom verstandig om de ondernemers van de binnenstad te betrekken en mee te nemen in de communicatie. Zo geeft de gemeente Den Haag als tip om via winkeliers de klanten op de hoogte te stellen en mee te nemen in de planning van fietsparkeerlocaties.

# 4. MAATREGELEN VOOR EEN TOEKOMSTBESTENDIGE INRICHTING

De groei van de fietsparkeercapaciteit is het beste te realiseren met een programmatische aanpak, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen welke capaciteit er op dit moment en op welke locatie nodig zijn en wat er in de toekomst mogelijk nodig is. Door periodiek te monitoren is de gemeente in staat om de maatregelen in de toekomst aan te scherpen en keuzes te maken afhankelijk van hoe het fietsparkeren, het parkeren van brom- en snorfietsen en eventueel het parkeren van deelmobiliteit zich verder ontwikkelen. Om voldoende fietsparkeercapaciteit te faciliteren in 2030 doen we meerdere aanbevelingen waarmee de fietsparkeerbehoefte gefaciliteerd kan worden. Om flexibel in te kunnen spelen op de behoefte in de binnenstad adviseren we naast het uitbreiden en toevoegen van fietsparkeervoorzieningen ook gebruik te maken van innovatieve concepten, zoals fietsparkeervakken, tijdelijke pop-upstallingen en fietsvlonders op het water.

### Centrale locaties aan de randen van de binnenstad

Hoewel fietsers ook in de toekomst met de fiets tot aan de Markt kunnen fietsen, stellen we voor om de fietsers zoveel mogelijk af te vangen aan de randen van de binnenstad. Hiervoor zoekt de gemeente aansluiting met leegstaande panden, bestaande parkeergarages of al bestaande buitenruimtes, zoals bij Klein Amerika of het Bolwerk. Parkeren in de openbare ruimte op maaiveld faciliteren we enkel op noodzakelijke plekken, zoals nabij winkels (Kleiwegstraat, Nieuwe Markt, Turfmarkt/Blauwstraat, Klein Amerika) in de binnenstad voor de ‘runshoppers’. Zo voorzien we in de ambitie om de voetganger centraal te stellen in het kernwinkelcentrum en bieden we meer ruimte voor groen.

### Inrichting van de fietsparkeerplekken

Gezien de verdeling van de fietsparkeerbehoefte over het centrum voor de verschillende doelgroepen streven we er in samenhang met het Wijkmobiliteitsplan binnenstad voor om een deel van de benodigde plekken inpandig te realiseren. Locaties waar voldoende ruimte is en geen hoge parkeerdruk, zoals in deelgebied 1, adviseren we om fietsnietjes te plaatsen. Dit draagt bij aan een mooi aangezicht en alle type fietsen passen er in. Op locaties waar de ruimte schaars is en de parkeerdruk hoog, adviseren we fietsenrekken. Een vol rek is immers minder rommelig dan volgepropte fietsnietjes.

Daarnaast kunnen er gedurende de periode tot 2030 kunnen nieuwe kansen aan het licht komen waarbij leegstand van panden of nieuwe voorzieningen in het centrum gecombineerd kunnen worden met het realiseren van middelgrootschalige parkeervoorzieningen. We adviseren de gemeente daarom om vanuit het fietsparkeerbeleid alert te blijven op kansen die zich voordoen voor mogelijke invullingen van het fietsparkeertekort. Al met al maken we in deze strategie onderscheid tussen zes verschillende type stallingen:

1. Kleinschalig op maaiveld (< 100 plekken): fietsnietjes, rekken en parkeervakken
2. Middelgrootschalig op maaiveld (100 – 250 plekken): fietsnietjes en parkeervakken
3. Grootschalig op maaiveld (> 250 plekken): aan de rand en buiten de singels: fietsnietjes en parkeervakken
4. Kleinschalige buurtstallingen of wijkhubs
5. Grootschalig gebouwd (inpandig): leegstaande panden, bestaande parkeergarages en/of hubs
6. Tijdelijk: pop-up stallingen

### Fietsparkeren passend bij de ruimtelijke functies in de binnenstad

Door in te zetten op een mix van fietsparkeervoorzieningen zorgen we voor voldoende maatwerkoplossingen voor verschillende doelgroepen fietsers. De doelgroepen die we bedienen zijn: winkelend publiek (funshoppers en runshoppers), bezoekers (voorzieningen, cultuur en recreatie, horeca), werknemers en bewoners. Sommige fietsparkeervoorzieningen zijn kleinschalig en liggen dicht bij de bestemming. Andere fietsparkeervoorzieningen zijn beter geschikt voor het langer parkeren van de fiets en bieden meer kwaliteit, waardoor mensen bereid zijn een grotere afstand te lopen naar hun uiteindelijke bestemming, zoals de (inpandige) stallingen. Het type doelgroep bepaalt of er een tijdelijke of permanente voorziening nodig is en in welke vorm. In alle gevallen moet de fietsparkeervoorziening zo dicht mogelijk bij een fietsroute liggen. Het uitgangspunt is dat fietsparkeren voor fietsers gratis moet zijn.

*Tabel 14: geschikte fietsparkeervoorzieningen per gebiedsfunctie*

| Gebiedsfunctie<br>Parkeervoorziening | Winkelen | Cultuur, horeca en recreatie | Wonen | Werken |
|---|---|---|---|---|
| **Op straat** | | | | |
| Nietje | | | | |
| Parkeervak | | | | |
| Trommel | | | | |
| Vlonder | | | | |
| **Geclusterd** | | | | |
| Bewaakt buiten* | | | | |
| Bewaakt binnen* | | | | |
| Wijkhub | | | | |
| Pop-up stalling | | | | |

** Waarbij de eerste 24 uur gratis* | Legenda: Ideaal, geschikt, mogelijk, ongeschikt

De ruimtelijke inrichting van fietsparkeren en groen vormen ook vaak een conflict. Dit hoeft echter geen conflict te zijn, aangezien een combinatie vaak ook mogelijk is. Fietsparkeervoorzieningen in combinatie met groen verminderen tegelijkertijd het 'rommelige' gevoel dat men ervaart. Daarnaast wordt er nadrukkelijk gekeken naar de fietsparkeerplekken nabij cultuurhistorische voorzieningen. In de omgeving van monumenten mag geen rommelig beeld ontstaan doordat fietsen her en der worden geparkeerd. Er komen daarom voldoende fietsparkeerplekken nabij de cultuurhistorische voorzieningen.

**KADER - Het kernwinkelgebied**

Het kernwinkelgebied bestaat uit deelgebied 1 en 2: de Kleiweg, Kleiwegstraat, Agnietenstraat, Nieuwstraat, Nieuwe Markt, Sint Anthoniestraat, Achter de Waag, Zeugstraat, Hoogstraat, Markt, Wijdstraat, Korte Tiendeweg, Lange Tiendeweg, Stoofsteeg, Korte Groenendaal en Lange Groenendaal. Hier staan de kwaliteit van de openbare ruimte en het faciliteren van voetgangers centraal. Dit betekent niet dat er niet gefietst mag worden, maar dat de veiligheid en kwaliteit voor de voetganger prioriteit heeft. In het Wijkmobiliteitsplan moet een keuze gemaakt worden in hoeverre het lopen met de fiets aan de hand in combinatie met een volledig fietsparkeerverbod in het voetgangersgebied aan de orde is. Gekoppeld aan de belangrijkste fietsroutes die zijn opgenomen in het Wensbeeld Fiets realiseren we de komende jaren middelgrote openbare fietsparkeervoorzieningen aan de randen van het kernwinkelgebied.

## Fietsparkeren tijdens evenementen

In Gouda zijn er jaarlijks meerdere evenementen van verschillende omvang. Omdat deze evenementen ook veel fietsende bezoekers trekken is het ook van belang om te kijken hoe er rondom deze evenementen omgegaan moet worden met parkeren voor fietsers. Als het aankomt op fietsparkeren is er een belangrijk onderscheid te maken in het type evenementen:

1. Evenementen die op een specifieke locatie plaatsvinden: bij deze evenementen is er op een specifieke locatie een hoge fietsparkeerdruk te verwachten. Voorbeelden zijn de Kaasmarkt, Gouds Montmartre en de Goudse IJsbaan.
2. Evenementen die plaatsvinden door de hele (binnen)stad: bij deze evenementen zijn er door de hele (binnen)stad locaties die veel bekijks trekken. Er zijn hier dus ook niet direct 1 of 2 locaties aan te wijzen waar een hoge fietsparkeerdruk op gaat treden. Voorbeelden zijn Koningsdag, Gouda750, Gouda bij Kaarslicht, Zotte Zaterdag en Open Monumentendag.

**Pop-upstallingen**

De inzet van pop-upstallingen is het meest geschikt voor evenementen met een specifieke locatie. In tal van gemeenten worden deze tijdelijke fietsvoorzieningen op tactische locaties toegepast om de voornaamste parkeerdruk op te vangen wanneer het nodig is en vormt het de rest van de tijd geen obstakel in de openbare ruimte. Zo blijven ook de ingangen en hulpdienstroutes zo veel mogelijk toegankelijk voor hulpverleners. Pop-upstallingen kunnen op meerdere manieren worden ingericht, zoals met fietsparkeervakken van verfbelijning of lichtprojecties waarbij er fysiek niets aangelegd hoeft te worden, of door de inzet van grootschalige mobiele fietsenrekken. In de binnenstad van Gouda is er echter geen plaats voor pop-up stallingen.

**Openingstijden van bewaakte stallingen verruimen**

Er is in de binnenstad maar 1 bewaakte fietsenstalling. In andere steden van vergelijkbare omvang zijn vaak meerdere en gratis bewaakte stallingen beschikbaar. De openingstijden van de fietsenstalling Pet26 zijn van 09:00 – 17:30. Dit sluit niet aan op de eindtijden van de evenementen. Om de capaciteit in de (toekomstige) bewaakte stallingen zo goed mogelijk te benutten, moeten de openingstijden van de bewaakte stallingen worden aangepast op evenementen die op dat moment in de buurt plaatsvinden. Bij evenementen die plaatsvinden binnen de singels ligt de focus op het behalen van optimale benutting van de (op dat moment) bestaande bewaakte stallingen.

**Structurele aanpak**

We adviseren de gemeente om alle evenementenorganisaties als onderdeel van de aanvraag voor een evenementenvergunning te verplichten om invulling te geven aan een fietsparkeerplan, het parkeren van brom- en snorfietsen en voor het parkeren van deelmobiliteit rondom het evenement.

**Communicatie**

Het is van belang dat de tijdelijke stallingslocaties en de eventuele verruiming van de openingstijden van bestaande stallingen goed worden gecommuniceerd voor de bezoekers van de evenementen. Dit kan zowel online als fysiek, zoals de website en communicatiekanalen van het evenement, de gemeente(website) en overige (tijdelijke) bebording. Zo is het ook voor bezoekers die minder goed bekend zijn in Gouda duidelijk waar de fiets gestald kan worden.

### Autoparkeerplaatsen opheffen voor fietsparkeerplekken

In de woonstraten van het centrum worden fietsen op de autoparkeerplaatsen geparkeerd, vanwege de hoge parkeerdruk in de fietsparkeervoorzieningen. Met oog op de ambitie van een autoluwe binnenstad en aantrekkelijker maken van de fiets, is het opheffen van autoparkeerplaatsen voor fietsparkeervoorzieningen een grote kans. Eén autoparkeerplaats biedt ruimte voor 4 fietsnietjes, wat minimaal 8 fietsplekken zijn. De ruimte mag echter niet ten koste gaan van ruimte voor voetgangers en voor groen. Potentiële locaties waar autoparkeerplaatsen kunnen worden omgevormd voor fietsparkeerplekken (aansluitend op de groene-routestrategie uit het VCP en op verzoek van bewoners in andere straten) waarbij de voetganger genoeg ruimte heeft, zijn:

- Nieuwe Veerstal
- Westhaven
- Oosthaven
- Lage Gouwe
- Hoge Gouwe
- Turfmarkt
- Veerstal

*Figuur 11: de Frans Halsstraat in Amsterdam, waar autoparkeerplaatsen zijn ingeruild voor groen en fietsparkeerplekken*

Daarnaast kan er gekozen worden om het autoparkeren meer naar de randen van het centrum te leiden en vervolgens een grotere hoeveelheid fietsparkeerplekken te realiseren binnen de inpandige bewaakte stallingen in de binnenstad, bijvoorbeeld in de bestaande parkeergarages of leegstaande winkelpanden nabij het kernwinkelgebied (oa. omgeving Nieuwe Markt).

### Bewaakte stallingen

In de Agnietenstraat is een bewaakte particuliere fietsenstalling Pet26. We adviseren de gemeente om meer in deze fietsenstalling te investeren in een betere communicatie die de fietsers naar de stalling verwijst en/of de stalling gratis aan te bieden. Daarnaast wordt er de komende jaren (2022-2025) meer onderzoek gedaan naar (leegstaande) panden die mogelijk kunnen dienen als gratis, bewaakte fietsenstalling. Hierbij wordt tevens gekeken naar de mogelijkheid voor (gratis) openbare toiletten, kluisjes en elektrische oplaadpunten voor elektrische fietsen

*Figuur 12: gratis inpandige, bewaakte fietsenstalling in 's-Hertogenbosch met gratis toilet, kluisjes en stallingen voor scooters*

### Het stimuleren van gewenst parkeergedrag

Na de realisatie van het gewenste fietsparkeeraanbod is het zaak om een doelgroepgerichte communicatiestrategie op te zetten waarmee we de doelgroep informeren over de parkeerplekken en gestimuleerd wordt om daar daadwerkelijk parkeren. Op deze manier stemmen we vraag en aanbod op elkaar af. Ook bij tijdelijke evenementen is communicatie erg belangrijk om de bezoekers te verwijzen naar de tijdelijke (pop-up) stallingen. Ook kunnen fietscoaches en goede verwijzingsborden mensen tot het juiste parkeergedrag stimuleren. Een fietscoach zou kunnen worden ingezet op drukke zaterdagmiddagen om fietsers vanuit de Kop van de Kleiweg door te verwijzen naar de beschikbare fietsparkeervoorzieningen op de Herpstraat.

*Figuur 13: belijning, fietscoach en verwijzingsbord naar ruimere stalling bij de Grote Marktstraat in Den Haag*

### Organisatie en financiële middelen

Het advies om een deel van de benodigde capaciteit inpandig te realiseren, betekent dit dat de benodigde financiële middelen voor het fietsparkeren met zich meebrengt. Dit heeft ook gevolgen voor de organisatie en het beheer van de stallingen. Voor fietsparkeervoorzieningen op straat, zoals rekken en nietjes, geldt dat gemeenten eenmalige investeringen moeten doen om ze te realiseren. Hierbij is het ook van belang om de kosten van ruimtegebruik mee te nemen. Wanneer de gebruikte ruimte ook voor alternatieve doeleinden had kunnen worden gebruikt, zijn er mogelijk extra kosten. Voor inpandige fietsparkeervoorzieningen geldt dat sprake is van investeringskosten en dus afschrijvingskosten en dat sprake is van huurkosten (als de gemeente een pand niet in eigendom heeft). Daar komen de beheer- en onderhoudskosten bovenop. In tabel 15 zijn de verwachte kosten voor fietsparkeervoorzieningen en -stallingen (voor de gemeente) per jaar opgenomen. De kosten van andere steden zijn opgenomen in bijlage 5.

*Tabel 15: verwachte typen kosten in euro's per fietsparkeerplek per jaar (bron: Fietsberaad, 2020[3])*

| Gemeente | Jaarlijkse kosten per fpv € | Beheer en onderhoud in € | Exploitatie kosten in € | Openbare ruimte (handhaving) |
|---|---|---|---|---|
| Rek/nietje in openbare ruimte | 25 | 15 | n.v.t. | 20 |
| Inpandige stalling | 350 | 65 | 300 | n.v.t. |

Daarnaast is het belangrijk dat de stallingen op maaiveld op het juiste moment en op een nette manier gebruikt worden. Dit vraagt om zichtbare en effectieve handhaving Verordening fysieke leefomgeving. Onderdeel hiervan is ook een monitoringsaanpak (zie hoofdstuk 6).

[3] *CROW-Fietsberaad Kosten en Financiering Fietsparkeren, 2020, p. 37*

### De rol van (deel)scooters en deelfietsen in de binnenstad

Het VCP ziet deelmobiliteit als middel om een aantal overkoepelende ambities te bereiken voor de stad, waaronder de mobiliteitstransitie naar een groter aandeel van lopen, fietsen en openbaar vervoer, het autoluwer maken van de binnenstad en duurzamer verplaatsingsgedrag. De stad streeft ernaar deelmobiliteit de komende jaren verder te stimuleren, zoals wijkhubs met deelmobiliteit in de woonwijken, grote transferhubs en kleine transferhubs.

Op dit moment zijn er nog geen deelmobiliteitsaanbieders actief voor deelfietsen en (elektrische) scooters. Wat betreft deelfietsen is de ov-fiets het meest populair. Daarnaast zijn er particuliere fietsverhuurbedrijven actief in de binnenstad. Volgens het VCP faciliteert de gemeente deelmobiliteitsaanbieders om microhubs te openen, zodat binnenstadbewoners een volwaardig alternatief krijgen voor de privéauto (deelauto, fiets, cargobike en ov-abonnement). De gemeente is voornemens om markpartijen te ondersteunen bij de uitrol van deelmobiliteit en hubs. Het VCP maakt kort een koppeling met het thema fietsparkeren (*"fietsenstallingen moeten ook als hubs worden gezien"*), maar gaat hier niet uitgebreid op in.

Uit de werksessie met ondernemers en bewoners blijkt echter dat er geen behoefte is om deelscooters toe te laten in de binnenstad: *"Voor deelfietsen en deelscooters is de binnenstad veel te compact. Ik zou het liefste überhaupt geen scooters meer binnen de singels zien"* Het stimuleren van deelmobiliteit aan de randen de binnenstad, buiten de singels, is daarentegen wel een optie. Dit leidt ertoe dat centrumbezoekers de deelscooters of deelfietsen parkeren aan de randen van dit gebied (o.a. bij Klein Amerika) en de weg te voet vervolgen. Als de gemeente ervoor kiest om deelscooterpartijen toe te laten, zullen er eerst duidelijke parkeerplekken voor deze vervoermiddelen gedefinieerd moeten worden. Hiermee wordt voorkomen dat de scooters lukraak geparkeerd worden en daardoor in de weg staan voor voetgangers.

# 5. ACTIEPROGRAMMA TOT 2030

In dit hoofdstuk beschrijven we de maatregelen om de parkeeropgave tot 2030 te faciliteren voor de fiets, brom- en snorfietsen en deelmobiliteit. Daarna geven we een aantal aandachtspunten voor de implementatie. Vervolgens komt de monitoringsaanpak aan bod en een uitwerking van de organisatie en financiën van het fietsparkeerplan, die samen met de maatregelen bijdragen aan het in het vorige hoofdstuk geschetste toekomstbeeld.

De focus in de periode 2022–2025 ligt vooral op de realisatie van extra fietsparkeerplekken op concentratiepunten aan de randen van de binnenstad en het efficiënter benutten van (inpandige) stallingen. In de periode 2025-2030 ligt de focus vooral op efficiëntere spreiding van fietsparkeervoorzieningen, benutting ervan en het realiseren van de restopgave aan extra fietsparkeerlocaties.

De hoofdkeuzes die in het actieprogramma naar voren komen zijn:

- Herinrichting Nieuwe Markt met inpandige stalling (onderzoek)
- Klein Amerika/ Leo Vromanpark herinrichten met grote stalling (combinatie voetgangersgebied bij de Lange Tiendeweg en de transferhub)
- Uitbreiden fietsparkeervoorzieningen Kop van de Kleiweg
- Herinrichting Herpstraat / Nieuwehaven (combinatie fietsparkeren bij de school)
- Ruimte op de Markt maken (combinatie met het terrassenbeleid in de zomer)
- Op basis van de Parkeerstrategie en het Wijkmobiliteitsplan eventueel autoparkeerplaatsen opheffen bij de Hoge Gouwe en Lage Gouwe en Kop van de Turfmarkt/Blauwstraat
- Zoeken naar inpandige stalling

Daarnaast worden er de komende jaren maatregelen genomen met betrekking tot de meer kleinschalige fietsparkeerlocaties, de communicatie en de handhaving van het fietsparkeren.

In onderstaande tabel staan de maatregelen tot 2030 weergegeven, inclusief de betreffende doelgroep, het aantal verwachte fietsparkeerplaatsen door de maatregel, voor welke fietsrichting naar de binnenstad de maatregel geldt, de uitvoeringstermijn, de prioriteit en de geschatte (eenmalige) kosten.

*Tabel 16: actieprogramma tot 2030*

| Maatregel | Doelgroep | Uitbreiding | Richting | Termijn | Prioriteit | Kosten* € |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Agnietenstraat** | | | | | | |
| Realisatie ontwerp Agnietenstraat | n.v.t. | -207 | Noord | 2022-2025 | Midden | n.v.t. |
| **Herpstraat** | | | | | | |
| Verbeteren aantrekkelijkheid en bebording naar stalling in de Herpstraat (combi met herinrichting Nieuwehaven). Tijdelijke inzet fietscoach zaterdagmiddag. | Funshoppers | n.v.t. | Noord | 2022-2025 | Hoog | 5.000 |
| **Kleiwegstraat** | | | | | | |
| Uitbreiden Kop van het Kleiwegplein | Gemixt | +40 | Noord | 2022-2025 | Hoog | PM |
| Verwijzingsbord (informatie) naar de bewaakte fietsenstalling aan de Agnietenstraat | Funshoppers, uitgaanspubliek, recreanten | n.v.t. | Noord | 2022-2025 | Laag | 1.500 |
| **Nieuwe Markt** | | | | | | |
| Onderzoek naar een inpandige stalling bij de herinrichting van de Nieuwe Markt | Funshoppers, uitgaanspubliek, recreanten | PM | | 2022-2025 | Hoog | 12.500 |
| Onderzoek mogelijkheden uitbreiding Nieuwe Markt | Funshoppers, uitgaanspubliek, recreanten | +70 | Noord | 2022-2025 | Midden | PM |
| **Achter de Waag** | | | | | | |
| Verwijzingsborden naar de bewaakte fietsenstalling Agnietenstraat | Funshoppers, uitgaanspubliek, recreanten | n.v.t. | Alle | 2022-2025 | Hoog | 1.500 |
| Aanbrengen belijning fietsparkeervakken | Runshoppers, Funshoppers, uitgaanspubliek, recreanten | n.v.t. | Alle | 2022-2025 | Midden | 1.000 |
| Pop-up stalling tijdens evenementen | Uitgaanspubliek, recreanten | +50 | Alle | 2022-2025 | Laag | n.v.t. |
| **Zeugstraat** | | | | | | |
| Uitbreiding met rekken tussen alle zitplekken aan het water | Bezoekers | +50 | Alle | 2022-2025 | Hoog | 25.000 |
| **Markt** | | | | | | |
| Verwijzing naar de bewaakte fietsenstalling Agnietenstraat | Funshoppers, uitgaanspubliek, recreanten | +20 | Alle | 2022-2025 | Hoog | 1.500 |
| Parkeervakken met belijning tussen de terrassen tijdens evenementen, zoals Kaasmarkt. Instellen en handhaven fietsparkeerverbod op doorgang | Runshoppers, recreanten | +40 | Alle | 2022-2025 | Hoog | n.v.t. |
| Uitbreiding rekken nabij de Albert Heijn aan de terraszijde | Runshoppers | +20 | Alle | 2022-2025 | Midden | 10.000 |
| Onderzoeken of een deel van de Markt kan worden gebruikt voor tijdelijke voorziening op piekmomenten | Runshoppers, Funshoppers, uitgaanspubliek, recreanten | +50 | Alle | 2022-2025 | Midden | 5.000 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Sint Jansbrug** | | | | | | |
| Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor extra nietjes of rekken aan beide kanten (Westhaven en Oosthaven) | Runshoppers, funshoppers, recreanten, uitgaanspubliek | +20 | Alle | 2022-2025 | Midden | 2.500 |
| Huidige klemmen vervangen voor nietjes en extra nietjes plaatsen (Westhaven en Oosthaven) | Runshoppers, funshoppers, recreanten, uitgaanspubliek | +40 | Alle | 2022-2025 | Midden | 2.500 |
| **Hoge en Lage Gouwe** | | | | | | |
| Autoparkeerplaatsen opheffen en fietsnietjes plaatsen aan de weerzijden van de Visbanken (onderdeel parkeerstrategie) | Bewoners, funshoppers, uitgaanspubliek | +60 | Zuid | 2022-2025 | Hoog | 30.000 |
| **Veerstal** | | | | | | |
| Fietsparkeren bij het Tolhuis (Veerstal) aantrekkelijker maken voor fietsparkeren zonder dat het ten koste gaat aan het historische karakter van de straat (bijvoorbeeld 2 autoparkeerplaatsen opheffen voor 8 nietjes<br>Combi herinrichting Nieuwe Veerstal na pilot VCP) | Bewoners, recreanten | +15 | Zuid | 2025-2030 | Laag | 10.000 |
| **Overige maatregelen binnenstad** | | | | | | |
| Opstellen communicatiestrategie incl. uitvoering | Gemixt | n.v.t. | n.v.t. | 2022-2025 | Hoog | 25.000 |
| Formuleren anti-fietsdiefstalaanpak en campagne | Gemixt | n.v.t. | n.v.t. | 2022-2025 | Hoog | 5.000 |
| Uitbreiding inzet Stadstoezicht en fietsdepot | n.v.t. | n.v.t. | Alle | 2022-2025 | Hoog | 25.000 p.j. |
| Marktpartijen actief benaderen om wijk- en transferhubs te ontwikkelen | n.v.t. | n.v.t. | Alle | 2022-2025 | Midden | PM |
| Inzet fietsparkeercoaches | Gemixt | n.v.t. | Alle | 2022-2025 | Laag | 5.000 p.j. |
| Tevredenheidsonderzoek stallingen - Gouda Denkt Mee app | Gemixt | n.v.t. | n.v.t. | 2025-2030 | Midden | 600 |
| Parkeervakken met belijning voor (deel)scooters bij Klein Amerika | Funshoppers, recreanten | +10 | | 2025-2030 | Midden | 2.500 |
| **Geconcentreerde, bewaakte en/of inpandige stallingen** | | | | | | |
| Business case onderzoek naar bewaakte stallingen in bestaande parkeergarages, zoals Q-Park en Bolwerk of zelf elders exploiteren | Gemixt | n.v.t. | Alle | 2022-2025 | Midden | 10.000 |
| Bewaakte pop-up stallingen bij evenementen | Gemixt | +140 | Alle | 2022-2025 | Midden | 20.000 (i.s.m.) initiatiefnemers) |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Fietsvlonder op dekschuit St. Mariewal (bij Bolwerkgarage) achter de remwerken van de brug | Bewoners, werknemers, funshoppers | +50 | West | 2022-2025 | Midden | 25.000 + PM |
| Onderzoek naar:<br>- Bewaakte overdekte stalling bij Klein Amerika (herinrichting van Leo Vromanpark/Klein Amerika in combinatie met voetgangers gebied op de Lange Tiendeweg);<br>- Inpandige stalling nabij de Markt | Gemixt | +250 | Alle | 2025-2030 | Midden | 30.000 |
| Implementatie stalling Klein Amerika, stalling Markt en/of stalling Nieuwe markt | Gemixt | +500 | Alle | 2025-2030 | Midden | PM 500.000–1.500.000 (excl. Exploitatie) |
| | | | | | | |
| **Globale totale uitbreiding en kosten (excl. PM)** | | **1.218 fpp (exl. PM)** | | | | **€ 256.100 (excl. PM)** |
| *Totale eenmalige kosten* | | | | | | *€ 226.100* |
| *Totale jaarlijkse kosten t/m 2030* | | | | | | *€ 30.000* |

** Eenmalige kosten, mits anders aangegeven*

De in tabel 16 genoemde kosten zijn gebaseerd op kentallen en zijn dus niet gebaseerd op uitgewerkte plannen of ontwerpen. Ook is nog geen rekening gehouden met de kosten van eventuele inpandige bewaakte stallingen en met eventuele financiële gevolgen voor de parkeeropbrengsten (in het geval dat fietsenstallingscapaciteit wordt uitgebreid op bestaande betaalde autoparkeerplaatsen).

In totaal levert het actieprogramma naar schatting 1.068 extra fietsparkeerplekken op. Dit is inclusief de maatregelen voor de onderzoeken en implementatie van nieuwe fietsparkeergarages in de binnenstad (750 stallingen). Zonder deze maatregelen levert het actieprogramma naar schatting 398 extra fietsparkeerplekken op. Volgens de prognose voor 2030 zijn er minimaal 735 extra fietsparkeerplekken nodig in de binnenstad. Met oog op de toekomstige ontwikkelingen van de Spoorzone en Westergouwe is het benodigde aantal fietsparkeerplekken mogelijk hoger.

### Conclusie maatregelenpakket

Naast bovenstaande maatregelen adviseren we om de fietsparkeervoorzieningen aantrekkelijker te maken voor verschillende typen fietsen, zoals het toepassen van nietjes op locaties waar genoeg ruimte is en het toepassen van fietsenrekken op locaties waar de ruimte schaars en de parkeerdruk hoog is. Ook adviseren we om op verschillende plekken een aantal onderbezette locaties te stimuleren met communicatie en bebording. Het bovenstaande maatregelenpakket 2022-2025 behaalt ca. 50% van het verwachte tekort van 735 fietsparkeerplekken tot 2030. De overige 50% zal de komende jaren ingevuld moeten worden ingevuld met voorzieningen waarbinnen een combinatie gemaakt kan worden met fietsparkeervoorzieningen, zoals nieuwe inpandige fietsenstallingen of in combinatie met bestaande parkeergarages.

Naast de maatregelen voor het fietsparkeren omvat het maatregelenpakket een overzicht aan mogelijkheden om specifieke locaties voor brom- en snorfietsen en eventuele plekken voor deelmobiliteit in te vullen tot 2030. De maatregelen die zijn voorgesteld voor het fietsparkeren hebben prioriteit boven de maatregelen voor brom- en snorfietsen en deelmobiliteit, aangezien de schatting van de parkeerbehoefte voor brom- en snorfietsen en

deelmobiliteit onzekerder is en de invulling ervan minder urgent is. Daarnaast zorgen we er met de inzet van fietsnietjes voor dat de 'nieuwe' fietsen en brom- en snorfietsen hier ook in passen. Hiermee borgen we een toekomstbestendig en flexibel plan.

Rond 2025 is het van belang om het maatregelenpakket van de korte termijn (2022-2025) te evalueren. Hoe heeft de fietsparkeerbehoefte en -capaciteit zich de afgelopen jaren ontwikkeld? Voldoen de voorzieningen nog aan de wensen van de gebruikers? Is de groei die in deze strategie wordt aangenomen nog steeds aannemelijk? Is het foutparkeren afgenomen? Op basis van het monitoringsplan wordt bepaald in hoeverre de 735 plekken in 2030 nog steeds nodig zijn of dat er nog meer ofwel minder plekken gerealiseerd moeten worden. Daar komt bij dat er de komende jaren meerdere plannen voor de binnenstad worden opgesteld, waar in dit stadium nog veel onduidelijkheid over is. Ook hiervoor geldt dat het van belang is te monitoren hoeveel plekken er daadwerkelijk zijn gerealiseerd en hoe de behoefte en het gebruik zich ontwikkelt. Op basis van deze monitoring kan worden beoordeeld of er naar nieuwe locaties gezocht moet worden voor fietsparkeervoorzieningen

## 5.1 Aandachtspunten bij implementatie

Er zijn voor de binnenstad diverse ontwikkelingen vanuit verschillende beleidsterreinen die allen claims op de openbare ruimte hebben. Het combineren van die 'claims' en de onderlinge wisselwerking van beleidswensen zal in het Wijkmobiliteitsplan nader aan de orde komen. Voldoende ruimte voor fietsparkeren is daarbij een belangrijke randvoorwaarde om rekening mee te houden. Onlosmakelijk hoort bij ruimte voor fietsparkeren ook aangeven waar dat niet mag en daarop handhaven. Naast het fietsparkeren staan er in het Wijkmobiliteitsplan binnenstad meer ideeën en ontwikkelingen op de planning, zoals de hop-on-hop-off bus, en de zero emissie stadsdistributie.

# 6. MONITORINGSPLAN

Om na te kunnen gaan of het gevoerde beleid daadwerkelijk de doelen dient, is het noodzakelijk om goed in de gaten te houden hoe het fietsparkeergedrag zich ontwikkelt en welke sturing wel of niet goed werkt. Hierbij is een goed opgezette monitoring van groot belang. Dit hoofdstuk zet de voorgestelde monitoringsaanpak uiteen.

Ten eerste is het van belang dat de fietsparkeerdoelen van de gemeente duidelijk zijn gedefinieerd:

1. De fietsparkeervoorzieningen worden zo goed mogelijk benut. Bij een bezetting van meer dan 85% wordt aanvullende capaciteit gerealiseerd,
2. Het aantal foutgeparkeerde fietsen is in 2030 met minimaal 50% verminderd ten opzichte van 2021,
3. Het fietsparkeren draagt bij aan het kwaliteitsniveau van het kernwinkelgebied en de rest van de binnenstad.

De monitoringsaanpak die wij voorstellen is tweeledig. Voor de toekomstige bewaakte stallingen stellen wij een constante monitoring voor. Voor de fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte stellen we voor om in combinatie met het monitoringsplan van het VCP eens per 2 á 3 jaar een fietsparkeertelling te verrichten.

### Periodieke telling

Het is lastig om alle openbare stallingsvoorzieningen in Gouda constant te monitoren. Kennis over de mate van het gebruik van deze stallingen is echter van belang in het behalen van de doelstellingen en voor het eventueel bijsturen met aanvullende maatregelen.

In de tellingen wordt er onderscheid gemaakt in de wijze van parkeren van de fietsen:

| | |
|---|---|
| • Op juiste wijze in de voorziening<br>• Op de verkeerde wijze in de voorziening<br>• Binnen 5 meter nabij de voorziening | Parkeerdruk per voorziening |
| • Los op straat/stoep<br>• Tegen een gevel<br>• Tegen een boom/obstakel | Foutparkeren per wegvak |

Ook wordt er geïnventariseerd om welk type fietsen het gaat:

- Normaal
- E-bike
- Bakfiets
- Fietswrak
- Snorfiets
- Bromfiets
- Overig

Wij stellen voor dat deze selectie tot 2030 in stand wordt gehouden en wordt aangevuld met een aantal zaken:

- Het aantal deelfietsen/-scooters in de voorziening: de gemeente Gouda kijkt momenteel naar de potentie voor deelmobiliteit in de stad. Het tellen ervan geeft een beeld van het gebruik en parkeergedrag.
- Fietsparkeervakken meenemen: In deze strategie wordt op verschillende plaatsen het gebruik van fietsparkeervakken geadviseerd. Deze vakken moeten in vervolgtellingen worden meegenomen omdat het ook parkeervoorzieningen zijn. Hierbij dient ook te worden geïnventariseerd hoeveel fietsen rechtop in het vak staan en hoeveel fietsen zijn omgevallen.
- Fietsinnovaties: mogelijk komen er de komende jaren meer fietsinnovaties op de markt die nu nog niet bekend zijn. In de toekomstige tellingen moeten deze worden toegevoegd aan de lijst 'type fiets'.
- Bezetting oplaadpunten inventariseren: op dit moment zijn er in Gouda weinig oplaadpunten beschikbaar voor elektrische fietsen. Om te kijken wat het gebruik van deze oplaadpunten is, dient er bij de periodieke telling geïnventariseerd te worden wat de bezettingsgraad is van deze plekken.

Voor een representatief beeld van de verschillende doelgroepen die de fiets parkeren zijn de tijdstippen van de telmomenten van belang. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voorgestelde telmomenten met daarbij de doelgroep waarvan we op dat moment een piekdrukte verwachten.

| Doelgroep | Telmoment |
|---|---|
| Werkenden | Werkdag (dinsdag of donderdag) tussen 8:00 en 18:00 |
| Bewoners | Werkdagnacht tussen 23:00 – 06:00 |
| Winkelpubliek | Zaterdag tussen 12:00 en 16:00 |
| Uitgaanspubliek | Vrijdag- of Zaterdagavond tussen 22:00 en 4:00 |

Om de effecten van de evenementenaanpak in beeld te krijgen, stellen wij voor om ook tijdens een aantal evenementen parkeertellingen te verrichten. Wij stellen drie momenten voor waarbij onderscheid is gemaakt in het type evenementen:

- De Kaasmarkt (één locatie): op donderdag tussen april en augustus van 10.00 tot 12.30
- Koningsdag (hele binnenstad): op 27 april

### Aanvullende onderzoeken

Er kunnen diverse aanvullende onderzoeken worden uitgevoerd om het effect van de maatregelen te meten.

- Parkeermotief-meting: fietsers bevragen op hun parkeermotief. Op basis van de parkeermotieven kan worden nagegaan of de maatregelen het doel bereiken. Bovendien krijgen we beter inzicht in waarom mensen op bepaalde locaties de fiets parkeren.
- Tevredenheidsonderzoek: door een periodieke enquête uit te zetten via de Gouda Denkt Mee App kan inzicht verkregen worden in de tevredenheid over de fietsparkeervoorzieningen.

### Herijking strategie

In dit fietsparkeerplan zijn aannames gemaakt over de verwachte groei aan fietsers waar Gouda de komende jaren mee te maken krijgt. Er zijn verschillende maatregelen voorgesteld die de komende jaren worden uitgerold. Door de tellingen consequent uit te voeren houdt de gemeente een beeld van de actuele situatie rondom fietsparkeren in de binnenstad. We stellen voor om het plan eind 2024 te herijken om te kijken of het uitvoeringsprogramma voor de periode 2025 – 2030 moet worden aangepast. In deze herijking moet de daadwerkelijke groei worden afgezet tegen de voorspelde groei en het effect van de innovatieve concepten worden gemeten (fietsparkeervakken, fietsvlonders of pop-up stallingen) en eventuele nieuwe knelpunten die nog niet zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

# 7. BIJLAGEN

Bijlage 1: De fietsparkeerders in de binnenstad
Bijlage 2: Fietsparkeerbehoefte van de doelgroepen
Bijlage 3: Fietsparkeervoorzieningen Gouda 2021
Bijlage 4: De bandbreedtes van de fietsparkeeropgave tot 2030
Bijlage 5: Type fietsenparkeervoorzieningen
Bijlage 6: Soorten pop-up stallingen
Bijlage 7: Samenvatting resultaten enquête fietsparkeren

# BIJLAGE 1: DE FIETSPARKEERDERS IN DE BINNENSTAD

### Deelgebied 1

**De Kleiwegstraat**: de Kleiwegstraat is  een hoofd- en winkelstraat in de binnenstad van Gouda. Het is een van de oudste straten en ontleend zijn naam aan de kleistrook waar het op is aangelegd. De Kleiweg is de belangrijkste winkelstraat in de binnenstad van Gouda. Onder andere de Hema is hier gevestigd.

**De Agnietenstraat:** de Agnietenstraat is naast de Kleiwegstraat een belangrijke winkelstraat van de binnenstad. Er zitten diverse ondernemers gevestigd. Momenteel is de gemeente Gouda bezig met een herinrichtingsplan van de Agnietenstraat. In een zijstraat van de Agnietenstraat (de Kazernestraat) zit de enige particuliere, bewaakte fietsparkeergarage van de binnenstad gevestigd: Pet26.

**De Naaierstraat en de Lange Groenendaal:** ook deze straten behoren tot het kernwinkelgebied van Gouda. De Lange Groenendaal is zelfs de eerste “Fairtrade straat” van Nederland, met onder andere de wereldwinkel Karakter, Terre des Homes en de Biowinkel Gouda.

### Deelgebied 2

Het grootste gedeelte van deelgebied 2 is het kernwinkelgebied van Gouda en de Markt. De grootste doelgroep is dan ook winkelend publiek, waardoor er een piek in drukte is op de zaterdagmiddag. Hier is een goede mix van bewaakte stallingen (voor fun shoppers) en stallingsvoorzieningen op straat (voor run shoppers) nodig.

**De Markt** is ligt midden in het winkel- en voetgangersgebied van de binnenstad. In de actuele beleidsplannen wordt dit gebied aangeduid als voetgangers-centraal gebied. Fietsers moeten hier in de toekomst afstappen en met de fiets aan de hand lopen. Aan het plein zijn meerdere horeca- en winkelgelegenheden gevestigd. Op verschillende plekken van de markt staan fietsklemmen. Er is veel sprake van foutparkeren in de klemmen en daarnaast worden er veel fietsen her en der op de markt geparkeerd.

**Achter de Waag** is een prominente plek in de binnenstad. Voorheen waren hier meer fietsparkeerplekken aanwezig. Nog steeds wordt hier veel geparkeerd en wildgeparkeerd. Er zijn plannen om de ruimtelijke kwaliteit van Achter de Waag te verbeteren door te vergroenen. Achter de Waag wordt gezien als belangrijke fietsparkeer hotspot, terwijl dit eigenlijk onwenselijk is voor het algehele beeld. Als uitgangspunt van de herinrichtingsplannen zijn er in het Parkeerplan 2020 25 fietsnietjes opgenomen als pilot.

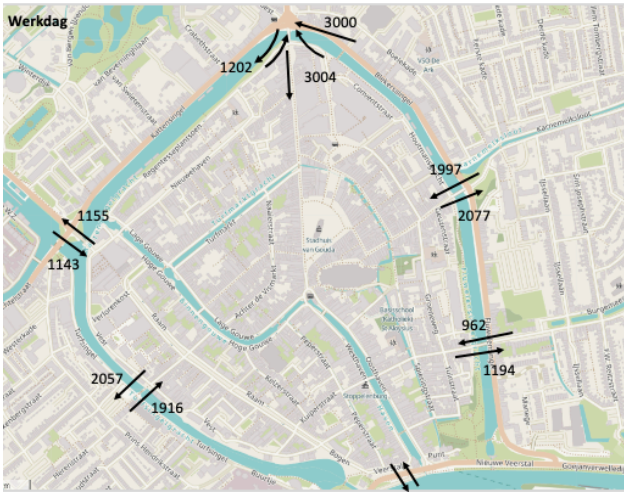
Ook de straten **Achter de Kerk**, **De Lange Tiendeweg**,  **De Zeugstraat, Westhaven en Oosthaven** maken onderdeel uit van deelgebied 2. Deze straten kenmerken zich door veel op straat geparkeerde fietsen van met name de runshoppers die snel een boodschap doen.

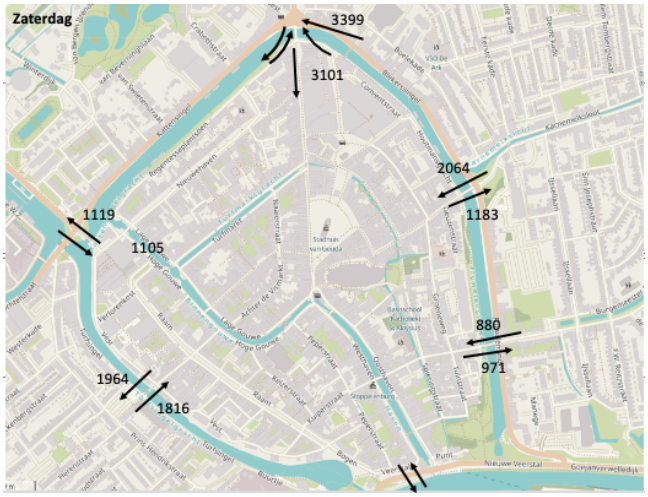
### Deelgebied 3: het overig gebied binnen de singels

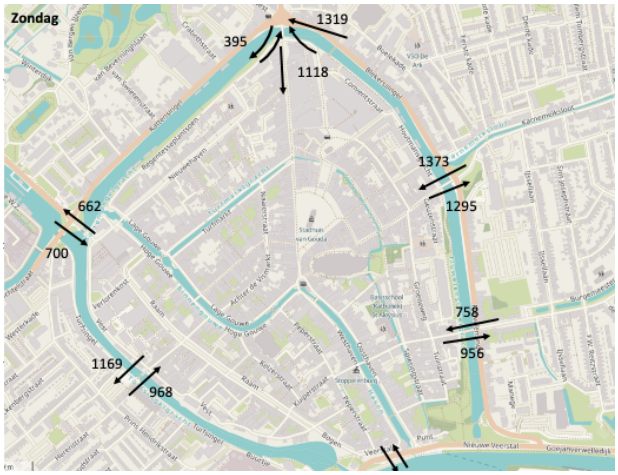
Het overige gebied binnen de singels bestaat vooral uit woningen. Het gaat hierbij om alle straten ten zuidwesten van de Hoge Gouwe, de straten ten noorden van de Turfmarkt (tot aan de Kleiweg) en de zijstraten richting het zuidoosten. De piek voor bewoners ligt met name ’s avonds/’s nachts. De straten nabij **Bolwerk** zijn een uitloper wat betreft foutparkeren.

## Fietsersstromen in de binnenstad

Onderstaande fietsersstromen zijn gebaseerd op de telpunten van de Gemeente Gouda. Hieronder staan het aantal getelde fietsers per ingang van de binnenstad voor een werkdag, zaterdag en zondag weergegeven.



# BIJLAGE 2: FIETSPARKEERBEHOEFTE VAN DE DOELGROEPEN

Voor iedere doelgroep geldt een aantal algemene kenmerken:

- Ouderen zijn over het algemeen zuiniger op hun fiets dan jongeren, mede omdat ze over het algemeen duurdere fietsen bezitten. Ouderen hebben daarom meer behoefte aan beheerde stallingen.
- Eigenaren van 'duurdere' fietsen zijn zuiniger op hun fiets en zullen meer moeite steken in het vinden van een beheerde/veilige stalling.
- Buitenmodelfietsen hebben meer moeite met het overbruggen van hoogteverschil. Deze mensen zijn minder gebaat bij een stalling onder of boven het maaiveld.
- Dit geldt ook voor de oudere doelgroep, die de fiets ook goed kan gebruiken om aan de hand door het centrum te wandelen.
- Jongeren stallen hun fiets het liefst direct bij de bestemming. De kans op wildstallen door deze groep is daarom groter dan bij andere doelgroepen die een iets grotere afstand tot de bestemming willen afleggen. De stalling hoeft geen 'speciale' voorzieningen te hebben.

## Winkelend publiek

Voor het winkelend publiek is het van belang om onderscheid te maken tussen lang- en kortparkeerders. Beide doelgroepen hebben namelijk sterk verschillende behoeftes.

a. Runshoppers: Zij stallen voor maximaal 1 uur want ze komen alleen een snelle boodschap doen. Het is van belang dat ze dicht bij hun doel kunnen parkeren. Een nietje voor de deur van de winkel of een fietsvak is voldoende. Kortparkeerders nemen vaak niet de moeite om de fiets aan iets vast te maken. De boodschap moet heel duidelijk zijn dat alleen kortparkeerders gewenst zijn in fietsvakken en zoveel mogelijk in fietsrekken. Door de communicatie te ondersteunen met een verandering in het APV kan er ook op worden gehandhaafd.

***Doelgedrag:*** *stallen van de fiets voor maximaal een uur in een rek of in een fietsvak.*
***Bestaande communicatiekanalen:*** *Fietsstimulering, Winkeliers*
***Mogelijke communicatiekanalen:*** *Bebording, winkeliers, ondernemersvereniging, gemeente Gouda (fietsstimulering), bewonersvereniging, sociale media*

b. Funshoppers: Zij stallen hun fiets voor een dagdeel. Ze verwachten een goed bereikbare en goed ingerichte fietsparkeergelegenheid, midden in het doelgebied, liggend aan een fietsroute. Ze willen de fiets minimaal aan iets vast kunnen maken, maar bij voorkeur ergens stallen met toezicht/bewaking. Langparkeerders zijn bereid om hun fiets gemiddeld verder weg te stallen dan de kortparkeerders en zullen eerder bereid zijn te betalen voor het stallen van de fiets, al blijft betaald stallen ontmoedigend werken. Op dit moment constateren we dat niet alle beheerde fietsenstallingen makkelijk toegankelijk en zichtbaar zijn en mensen hulp nodig hebben bij het vinden van de stalling. Om te zorgen dat langdurige bezoekers naar de stalling gaan, is een automatische routegeleiding daarnaartoe essentieel.

***Doelgedrag:*** *stallen van de fiets in een beheerde fietsenstalling*
***Bestaande communicatiekanalen:*** *Fietsstimulering, Winkeliers*
***Mogelijke communicatiekanalen:*** *Bebording, winkeliers, ondernemersvereniging, gemeente Gouda (fietsstimulering), bewonersvereniging, sociale media*

### Uitgaanspubliek

Stallingsvoorzieningen voor uitgaanspubliek moeten dicht bij de uitgaansgelegenheden zijn. Mensen willen 's nachts niet nog een hele wandeling door een verlaten binnenstad hoeven maken. Als er sprake is van een beheerde stalling moeten deze openingstijden goed aansluiten op de openingstijden van zowel de kroegen zelf, als de eetgelegenheden. Het uitgaanspubliek parkeert de fietsen nu vaak nabij Klein Amerika. In Leiden gaf het uitgaanspubliek aan dat er meestal buiten de rekken werd gestald, maar dat bij duidelijk strengere handhaving de rekken meer gebruikt zouden worden. In Groningen worden fietsparkeercoaches ingezet om het stallen van de fiets op de Grote Markt te reguleren.
***Doelgedrag:*** *stallen in een fietsrek of in een beheerde fietsenstalling.*
***Bestaande communicatiekanalen:*** *Studentenverenigingen, Horecagelegenheden, Evenementen*
***Mogelijke communicatiekanalen:*** *BOB campagne, Fietsveiligheidscampagnes*

### Bewoners

De doelgroep 'bewoners' is weinig uitgelicht in literatuur of in andere onderzoeken. Het lijkt voor zichzelf te spreken dat bewoners hun fiets het liefst zo veilig, bijvoorbeeld inpandig willen stallen. In de binnenstad is dit echter niet altijd mogelijk. Uit onderzoek blijkt dat bewoners de risico's voor fietsendiefstal in hun eigen woonomgeving onderschatten.
***Doelgedrag:*** *stallen op eigen terrein of op daarvoor ingerichte fietsenstallingen op straat.*
***Bestaande communicatiekanalen:*** *gemeente Gouda*
***Mogelijke communicatiekanalen:*** *bewonersvereniging, bebording, gemeente Gouda (fietsstimulering), sociale media*

### Bezoekers

Naast winkelend publiek zijn er nog diverse andere type bezoekers. Denk hierbij aan dagrecreanten en stadsbezoekers, bezoekers van grote voorzieningen. Recreanten en andere stadsbezoekers die niet expliciet voor winkelen komen, lijken in hun fietsparkeergedrag veel op een funshopper vanwege de duur van het stallen. Routegeleiding is hier nog meer van belang omdat ze vaker onbekender zijn in het centrum. Bezoekers van voorzieningen komen vaker voor een kortere tijdsduur en lijken meer op een funshopper. Zij zullen doorfietsen tot aan hun bestemming. Bij deze grotere voorzieningen is er een behoefte om bij de bestemming te stallen. Bezoekers van woningen zullen hun fiets dicht bij de bestemming willen stallen, het liefst direct bij de woning. Tot slot zijn er ook bezoekers van evenementen. Deze overwegend incidentele bezoeker is sterk afhankelijk van informatievoorziening over waar de fiets gestald mag en kan worden.
***Doelgedrag:*** *stallen van de fiets in een beheerde fietsenstalling of in een rek bij de voorziening;*
***Bestaande communicatiekanalen:*** *Fietsstimulering de grote voorzieningen zelf*
***Mogelijke communicatiekanalen:*** *Bebording, winkeliers, gemeente Gouda (fietsstimulering), sociale media, VVV Gouda*

### Werknemers

Vanwege de duur van het stallen van de fiets is het gewenst dat er zoveel mogelijk in beheerde stallingen wordt geplaatst in plaats van op straat in rekken. Dit betekent dat er voor kleinere ondernemingen plek moet zijn in beheerde fietsenstallingen. Binnen de binnenstad van Gouda zal het vooral gaan over horecagelegenheden en winkels. Het horecapersoneel is een andere groep dan winkelpersoneel, aangezien zij na sluitingstijd nog moet schoonmaken.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

***Doelgedrag:*** *stallen in een beheerde fietsenstalling of inpandig bij de werkgever.*
***Bestaande communicatiekanalen:*** *Werkgevers, gemeente Gouda, beheerder van het pand*
***Mogelijke communicatiekanalen:*** *Ondernemersvereniging, bebording, sociale media*

## BIJLAGE 3: FIETSPARKEERVOORZIENINGEN GOUDA 2021

In onderstaande tabellen zijn de parkeerdruk voor de drie meetmomenten en het piekmoment weergegeven. In de online GIS-viewer zijn de diverse fietsparkeervoorzieningen (inclusief afbeeldingen) inzichtelijk gemaakt.

| Fietsparkeerdruk per gebied (door de week) | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gebied | Totaal capaciteit | do 05:00-07:00 bez | do 05:00-07:00 % | do 10:00-12:00 bez | do 10:00-12:00 % | do 12:00-14:00 bez | do 12:00-14:00 % | do 14:00-16:00 bez | do 14:00-16:00 % | do 16:00-18:00 bez | do 16:00-18:00 % | do 18:00-21:00 bez | do 18:00-21:00 % |
| Kerngebied 1 | 1546 | 328 | 21% | 699 | 45% | 706 | 46% | 797 | 52% | 593 | 38% | 472 | 31% |
| Kerngebied 2 | 415 | 307 | 74% | 393 | 95% | 407 | 98% | 425 | 102% | 422 | 102% | 439 | 106% |
| Rest Gouda | 877 | 442 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal | 2838 | 1.077 | 38% | 1092 | 62% | 1113 | 57% | 1222 | 62% | 1015 | 52% | 911 | 46% |

| Fietsparkeerdruk per gebied zaterdag | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gebied | Capaciteit Totaal | za 10:00-12:00 bez | za10:00-12:00 % | za 12:00-14:00 bez | za 12:00-14:00 % | za 14:00-16:00 bez | za 14:00-16:00 % | za 16:00-18:00 bez | za 16:00-18:00 % | za 23:00-01:00 bez | za 23:00-01:00 % |
| Kerngebied 1 | 1546 | 680 | 44% | 939 | 61% | 908 | 59% | 806 | 52% | - | - |
| Kerngebied 2 | 415 | 515 | 124% | 598 | 144% | 533 | 128% | 542 | 131% | 391 | 94% |
| Rest Gouda | 877 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totaal | 2838 | 1195 | 61% | 1537 | 78% | 1441 | 73% | 1348 | 69% | 391 | 94% |

In onderstaande tabellen is het aandeel foutparkeren voor de drie meetmomenten en het piekmoment weergegeven:

| Aantal geparkeerde fietsen op straat (buiten voorzieningen) zaterdag | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gebied | za 10:00-12:00 bez | za 12:00-14:00 bez | za 14:00-16:00 bez | za 16:00-18:00 bez | za 23:00-01:00 bez |
| Kerngebied 1 | 167 | 183 | 216 | 196 | - |
| Kerngebied 2 (zaterdag) | 372 | 447 | 536 | 400 | 368 |
| Rest Gouda | - | - | - | - | - |
| Totaal | 539 | 630 | 752 | 596 | 368 |

Ondanks dat de totale beschikbare capaciteit kan voldoen aan de bestaande fietsparkeervraag, is de verdeling van capaciteit en de fietsparkeervraag over de verschillende stallingen niet gelijk verdeeld. Zo is er in deelgebied 2 een tekort aan geschikte stallingen.

## BIJLAGE 4: DE BANDBREEDTES VAN DE FIETSPARKEEROPGAVE TOT 2030

Meerjarige verkeerstellingen geven waardevol inzicht in de lange termijn trends in het mobiliteitsgedrag in Gouda. Het aantal fietsbewegingen in Gouda groeit sinds ca. 20 jaar gestaag met gemiddeld 1 à 2% per jaar (VCP, p. 12). De ontwikkeling van de fietsparkeerbehoefte is niet direct te vertalen naar de benodigde ontwikkeling van de stallingscapaciteit tot 2030. Dit heeft te maken met de ongelijke verdeling van stallingscapaciteit en de fietsparkeerbehoefte van de verschillende stallingen in de binnenstad.

Om de fietsparkeercapaciteit per deelgebied tot 2030 te voorspellen, volgen we de volgende aantal stappen:

1. **Huidige bezetting gelijkstellen aan 85% van de capaciteit.** We hebben de bezetting van het piekmoment in november 2021 (zaterdagmiddag van 12.00 uur tot 14.00 uur) gehanteerd. Het gaat hierbij om de bezettingscijfers per deelgebied. Als uitgangspunt hebben we genomen dat de bezetting van de fietsparkeerplekken niet hoger mag zijn dan 85%, zodat er altijd voldoende ruimte is voor grotere fietsen of eventuele extra pieken. De bezettingscijfers van zaterdagmiddag zijn daarom gelijkgesteld aan 85%. Concreet betekent dit dat er in deelgebied 1 ruim voldoende fietsparkeerplekken zijn. In deelgebied blijken er niet voldoende fietsparkeerplekken. Onderstaande tabel laat dit cijfermatig zien.

*Tabel: benodigde fietsparkeercapaciteit per deelgebied bij een bezetting van <85%, november 2021*

| | Huidige bezetting tijdens piekmoment (za 12:00-14:00) | Gelijkgesteld aan 85% | Gewenste capaciteit (100%) | Huidige capaciteit |
|---|---|---|---|---|
| **Deelgebied 1** | 939 | 939 | 1104 | 1546 |
| **Deelgebied 2** | 598 | 598 | 704 | 415 |

2. **Straatparkeercijfers halveren.** De wens is om 50% van de huidige op straat geparkeerde fietsen op te vangen in de fietsparkeervoorzieningen. Als startpunt van de prognoseberekening is eveneens gekozen voor de zaterdagmiddag 12.00 – 14.00, zodat de berekening dezelfde maatgevende periode als startpunt neemt.

*Tabel: halvering van het aantal op straat geparkeerde fietsen, november 2021*

| Piekmoment zaterdag 12:00-14:00 foutparkeren | | |
|---|---|---|
| **Deelgebied** | **Aantal** | **Gewenste reductie van 50%** |
| **Deelgebied 1** | 183 | 91 |
| **Deelgebied 2** | 447 | 224 |

3. **Autonome groei van fietsers in Gouda voorspellen.** De verwachting is dat het aantal fietsers dat de komende jaren naar de binnenstad van Gouda fietst, stijgt. Het VCP 2021 voorspelt een toename van 1% - 2% per jaar. De ontwikkelingen van de Spoorzone en Westergouwe leiden mogelijk ook tot meer fietsers. Om deze reden gaan we uit van een gemiddelde stijging van het aantal fietsers van 2% per jaar.

In de prognose houden we rekening met 3 scenario's:

- Scenario 1: een lagere autonome groei van fietsers dan verwacht (1,5% per jaar).
- Scenario 2: een autonome groei van fietsers zoals verwacht (2% per jaar).
- Scenario 3: een hogere autonome groei van fietsers dan verwacht (2,5% per jaar).

4. **Benodigde capaciteit per deelgebied berekenen.** Vervolgens berekenen we hoeveel extra capaciteit er per deelgebied nodig is om de huidige fietsparkeerbehoefte te kunnen faciliteren. Als startpunt nemen we november 2021, omdat dit de periode is dat de tellingen zijn uitgevoerd. Kanttekening hierbij is dat de halvering van het fietsparkeren op straat al direct in dit startpunt is meegenomen, zodat de autonomie groeifactor van het aantal fietsers direct in de cijfers van het fietsparkeren op straat i meegenomen. Er kan immers niet worden verwacht dat de toename van fietsers allemaal in de fietsparkeervoorzieningen parkeren. De aantallen van het startpunt van de prognose zijn in onderstaande tabel weergegeven onder de kolom *'totale behoefte'*.

*Tabel: fietsparkeerbehoefte 2021 in de binnenstad van Gouda*

| Gebied | Huidige capaciteit | Piekmoment zaterdag 12:00-14:00 voorzieningen | | Parkeerbehoefte bij 85% bezetting* | Piekmoment zaterdag 12:00-14:00 foutparkeren | | Totale behoefte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Aantal | Bezetting (aantal) | Bezetting (procentueel) | Aantal | Aantal | Aandeel 50% | Aantal |
| Deelgebied 1 | 1546 | 939 | 61% | 1104 | 183 | 91 | 1195 |
| Deelgebied 2 | 415 | 598 | 144% | 704 | 447 | 224 | 928 |
| Totaal | 1961 | 1537 | 78% | 1808 | 630 | 315 | 2123 |

** De bezetting op de maatgevende zaterdagmiddag gelijkgesteld aan 85%*

Dit komt uit op een totale fietsparkeerbehoefte van 2123 plekken voor deelgebied 1 en 2 tezamen in november 2021. De rest van de binnenstad (deelgebied 3) is niet meegenomen in de tellingen tijdens het piekmoment, omdat het hier vooral woonstraten betreft. De stallingscapaciteit van deelgebied 3 is 877 parkeerplekken. Dit aantal nemen we daarom mee als basis voor deelgebied 3. De totale fietsparkeerbehoefte van de binnenstad van Gouda in november 2021 komt daarmee uit om 3.000 fietsparkeerplekken.

5. **Doorrekenen naar 2030.** Op basis van de autonome groeipercentages van de drie scenario's rekenen we verder naar 2024, 2027 en 2030. Dit gaat per jaar met een factor van 1,5% voor een laag verwacht groeiscenario, met een factor van 2% per jaar voor een gemiddeld verwacht groeiscenario en met 2,5% per jaar voor een hoog verwacht groeiscenario.

*Tabel: Prognose berekening van de verwachte totaalbehoefte fietsparkeren per deelgebied tot 2030.*

| | Scenario verwachte groei | 2021 (capaciteit) | 2021 (behoefte) | 2024 | 2027 | 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Laag | | | 1.249 | 1.305 | 1.364 |
| **Deelgebied 1** | Gemiddeld | 1.546 | 1.195 | 1.267 | 1.343 | 1.423 |
| | Hoog | | | 1.285 | 1.381 | 1.485 |
| | Ondergrens | | | 970 | 1.013 | 1.059 |
| **Deelgebied 2** | Gemiddeld | 415 | 928 | 984 | 1.043 | 1.105 |
| | Bovengrens | | | 998 | 1.072 | 1.153 |
| | Ondergrens | | | 916 | 958 | 1.001 |
| **Deelgebied 3** | Gemiddeld | 877 | 877 | 930 | 985 | 1.045 |
| | Bovengrens | | | 943 | 1.013 | 1.089 |
| | Ondergrens | | | 3.135 | 3.276 | 3522 |
| **Totaal** | Gemiddeld | 2838 | 3000 | 3.180 | 3.371 | 3.573 |
| | Bovengrens | | | 3.225 | 3.467 | 3.727 |

*Scenario's verwachte groei: laag (1,5% per jaar), gemiddeld (2% per jaar), oog (2,5% per jaar.)*

De prognose laat zien dat er in 2030 een totale gemiddelde behoefte wordt verwacht van 3.573 fietsparkeerplekken. De huidige capaciteit is 2838 fietsparkeerplekken in de gehele binnenstad, wat betekent dat er in 2030 een tekort is aan 735 fietsparkeerplekken. Onderstaande tabel geeft de parkeerbehoefte in absolute aantallen weer. Het gaat hierbij om de tekorten of overschotten ten opzichte van de jaren daarvoor.

*Tabel: Verschil ontwikkeling stallingscapaciteit per gebied ten opzichte van 2021 in aantallen.*

| | | 2021 | 2024 | 2027 | 2030 | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ondergrens | | -297 | 56 | 59 | -182 |
| **Deelgebied 1** | Gemiddeld | 1546 | -279 | 76 | 81 | -123 |
| | Bovengrens | | -261 | 96 | 104 | -61 |
| | Ondergrens | | 555 | 44 | 46 | 644 |
| **Deelgebied 2** | Gemiddeld | 415 | 569 | 59 | 63 | 690 |
| | Bovengrens | | 583 | 75 | 80 | 738 |
| | Ondergrens | | 39 | 41 | 43 | 124 |
| **Deelgebied 3** | Gemiddeld | 877 | 53 | 56 | 59 | 168 |
| | Bovengrens | | 66 | 71 | 76 | 212 |
| | Ondergrens | | **297** | **141** | **246** | **684** |
| **Totaal** | Gemiddeld | **2838** | **342** | **191** | **202** | **735** |
| | Bovengrens | | **387** | **242** | **502** | **889** |

**KADER - Kanttekening Spoorzone en Westergouwe**

In de bovenstaande tabellen is de verwachte fietsparkeerbehoefte tot 2030 voor de binnenstad van Gouda weergegeven. Hierbij is gekeken naar 3 scenario's: een lage verwachte groei van het aantal fietsers per jaar (1,5% per jaar), een gemiddelde verwachte groei van het aantal fietsers per jaar (2% per jaar), een hoge verwachte groei van het aantal fietsers per jaar (2,5% per jaar). Met de Spoorzone en Westergouwe is hierbij mogelijk sprake van een trendbreuk, omdat er zomaar meer fietsers bij zouden kunnen komen dan de eerder genoemde percentages. Omdat dit vooraf niet te voorspellen is, raden we aan om deze prognose berekening op een later moment te herhalen.

# BIJLAGE 5: TYPE FIETSPARKEERVOORZIENINGEN

## Fietsparkeervak

| | |
|---|---|
| Functie | Parkeerruimte voor de fiets afbakenen |
| Toepassing | Kortparkeerplaatsen<br>Kleine diefstalkans<br>Ruimte slechts op piekmomenten nodig |
| Uitvoering | Markering op het wegdek |
| Maatvoering | Haalbare capaciteit van minimaal 65cm per fiets |
| Overwegingen | Gevaar voor domino-effect bij vallende fietsen in een te vol vak |

## Klemsysteem zonder aanbindmogelijkheid

| | |
|---|---|
| Functie | Stabiliteit van de fiets |
| Toepassing | Kortparkeerplaatsen<br>Grotere diefstalkans |
| Uitvoering | Klemt voorwiel of voorvork<br>Een laagsysteem of hoog-laagsysteem |
| Maatvoering | Bij haakse plaatsing:<br>- Een laag: hart-op-hart 65cm (o.b.v. eis Fietsparkeren)<br>- Hoog-laag: hart-op-hart 37,50cm (o.b.v. eis Fietsparkeur) |
| Overwegingen | Een klemsysteem voor het voorwiel kan zorgen voor beschadiging van het wiel<br>Een aanbindmogelijkheid ontbreekt |

## Klemsysteem met aanbindmogelijkheid

| | |
|---|---|
| Functie | Stabiliteit van de fiets<br>Aanbinden tegen diefstal |
| Toepassing | Kortparkeerplaatsen<br>Kleinere diefstalkans<br>Voldoende ruimte beschikbaar |
| Uitvoering | Klemt voorwiel of voorvork<br>Een laagsysteem of hoog-laagsysteem<br>Aanbindmogelijkheid tegen fietsendiefstal |
| Maatvoering | Een laag: hart-op-hart 65cm (o.b.v. eis Fiestparkeur)<br>Hoog-laag: hart-op-hart 37,5cm (o.b.v. eis Fietsparkeur) |
| Overwegingen | Bij winkelgebieden (zeker supermarkten) grotere hart-op-hartafstand te overwegen vanwege fietstassen, boodschappenkratten, enzovoort waardoor capaciteit vaak niet volledig wordt benut |

## Hangsysteem

| | |
|---|---|
| Functie | Stabiliteit fiets door ophangen stuur |
| Toepassing | Veel afwijkende fietsen te verwachten |
| Uitvoering | Hoog-laagsysteem |
| Maatvoering | Hoog-laag: hart-op-hart 37,5cm (o.b.v. eis Fietsparkeur) |

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

| | |
|---|---|
| Overwegingen | Ook afwijkende wielbreedtes passen in het rek. Niet mogelijk om fiets vast te maken. |

## Nietjes

| | |
|---|---|
| Functie | Aanleunmogelijkheid voor de fiets |
| Toepassing | Kortparkeerplaatsen |
| Uitvoering | Veel ruimte beschikbaar<br>Aandacht voor openbare ruimte<br>Meest efficiënt bij gespiegeld gebruik<br>Aanbindmogelijkheid |
| Maatvoering | Eenzijdig gebruik: hart-op-hart > 65cm (1 fiets per 65cm)<br>Gespiegeld gebruik: hart-op-hart 100cm (1 fiets per 50cm) |
| Overwegingen | Met fietsen is het beeld soms rommelig<br>Zonder fietsen blijven slanke rekken over<br>Geschikt voor veel verschillende type fietsen |

Kosten inpandige fietsenstallingen (per fietsparkeerplek) in andere steden:

| Gemeente | Jaarlijkse kosten per fpv € | Beheer en onderhoud in € | Exploitatie kosten in € | Toelichting |
|---|---|---|---|---|
| Zwolle | 375 | 66 | 331 | Overdekte stalling |
| Delft | >62 | - | 249 | Buurtstallingen en fietstrommels (werkelijke kosten per plek zijn hoger, dit zijn alleen de gemeentelijke kosten) |
| Haarlem | 155 | - | - | Vier inpandige stallingen |
| Amsterdam | 355 | 20 | 110 – 1100 | Inpandig bovengronds klein |
| | 330 | 15 | | Inpandig bovengronds groot |
| | 780 | 630 | | Inpandig, ondergronds, klein |
| | 470 | 380 | | Inpandig, ondergronds, groot |

De eisen voor de inrichting van de type voorzieningen staan beschreven in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). Er wordt gewerkt aan een kwaliteitsplan openbare ruimte voor de binnenstad. Hierin wordt ook het gewenste kwaliteitsniveau van de fietsparkeervoorzieningen vastgesteld.

## BIJLAGE 6: SOORTEN POP-UP FIETSPARKEERLOCATIES

Hoewel in en rond de binnenstad geen of weinig ruimte is voor pop-upstallingen geven we hier toch aan welke typen er zijn te onderscheiden als er onverhoopt toch behoefte ontstaat:

- Gemarkeerde vakken
  - Verschijningsvormen: geprojecteerde en gemarkeerde vakken
  - Doel: fietsparkeren structureren, overlast beperken en netter straatbeeld
  - Onbewaakt, zonder aanbindmogelijkheid
  - Doelgroep: vooral uitgaanspubliek
  - Aanvullend nodig: fietscoaches, communicatie en handhaving
  - Aandachtpunten: te kiezen locatie, aan te bieden capaciteit en beschikbare ruimte (in tegenstelling tot in rekken kunnen in vakken ook bijzondere type fietsen worden geparkeerd)
  - Kosten: nihil, echter bij inzet van fietscoaches en communicatie kunnen de kosten oplopen tot 10.000 euro per maand (bv. Groningen is 2.000 euro per weekend kwijt aan de pop-upstallingen)
  - Communicatie: ter verduidelijking kunnen lokfietsen worden ingezet ter herkenbaarheid van de aanwezigheid van de pop-upstallingen én van belang is de zichtbaarheid van fietsenstallingen in de nacht

- Hekken en rekken
  - Verschijningsvormen: rekken/hekken en complete mobiele stallingseenheid op een oplegger
  - Doel: structureren, overlast beperken, netter straatbeeld, fietsen in winkelgebieden voorkomen
  - Voornamelijk bewaakt
  - Doelgroep: voornamelijk winkelend publiek (vooral met duurdere fiets)
  - Aandachtpunten:
    - In Utrecht zijn de vijf pop-upstallingen ook aangesloten op het systeem van ‘P-route fiets’
    - In Zwolle zijn er fietsparkeerplekken op plekken waar ook geregeld evenementen zijn
    - Het is de vraag of bezoekers van binnensteden de pop-upstallingen betrouwbaar vinden
  - Kosten: afhankelijk van de gekozen verschijningsvorm, vanaf 250 euro voor 10 plaatsen
  - Communicatie: met belijning worden fietsparkeerders gestuurd om te parkeren op de gewenste plekken

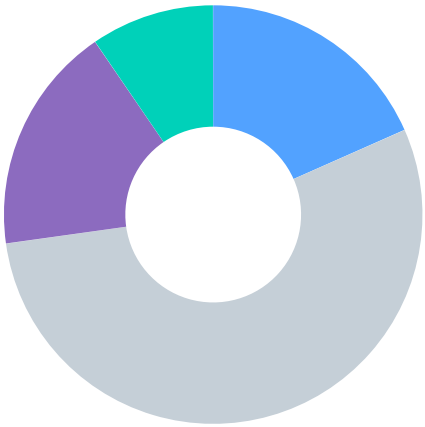
- Fietsvlonders parkeervakken
  - Verschijningsvormen: kunststof of houten plateau waarop fietsrekken- of beugels zijn gemonteerd op oorspronkelijke autoparkeerplekken
  - Doel: meer fietsparkeerplekken in de binnenstad, netter straatbeeld en parkeeroverlast beperken
  - Onbewaakt, mét aanbindmogelijkheid
  - Capaciteit: 1 fietsvlonder biedt plaats aan 10 fietsen
  - Doelgroepen: bewoners, winkelend publiek en werkenden
  - Aandachtpunten: bewoners en ondernemers kunnen een fietsvlonder aanvragen, die eerst tijdelijk op een autoparkeerplek komt te staan (dit leidt bijna altijd tot een permanente fietsparkeervoorziening)
  - Kosten: de kosten van een fietsvlonder zijn tussen de 2.500 en 3.000 euro

- Laad- en losplekken/taxi-plaatsen
  - Doel: fietsparkeren structureren, overlast beperken en netter straatbeeld
  - Onbewaakt, zonder aanbindmogelijkheid
  - Doelgroep: winkelend publiek
  - Aanvullend nodig: het weghalen van eventuele achtergebleven fietsers
  - Kosten: beperkt
  - Communicatie: duidelijk aangeven op welke tijden fietsers kunnen parkeren op de laad- en losplek

# BIJLAGE 7 ENQUETE FIETSPARKEREN

Via de Gouda Denkt Mee app hebben we in november 2021 een enquête gehouden onder 430 respondenten. Deze bijlage geeft we een overzicht van de resultaten.

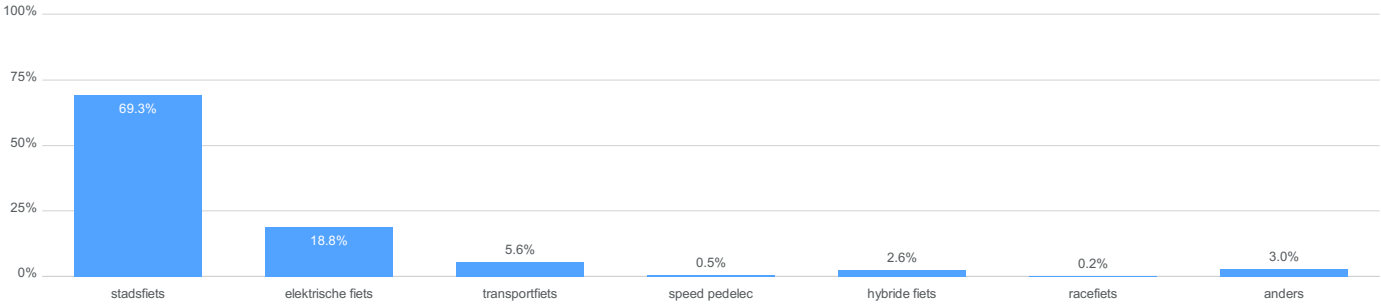
## Hoe vaak parkeert u uw fiets in de binnenstad van Gouda?



Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **430** |
| dagelijks | 18.4% |
| wekelijks | 54.4% |
| maandelijks | 17.7% |
| minder vaak of nooit | 9.5% |

## Met wat voor type fiets komt u het vaakste naar de binnenstad van Gouda?

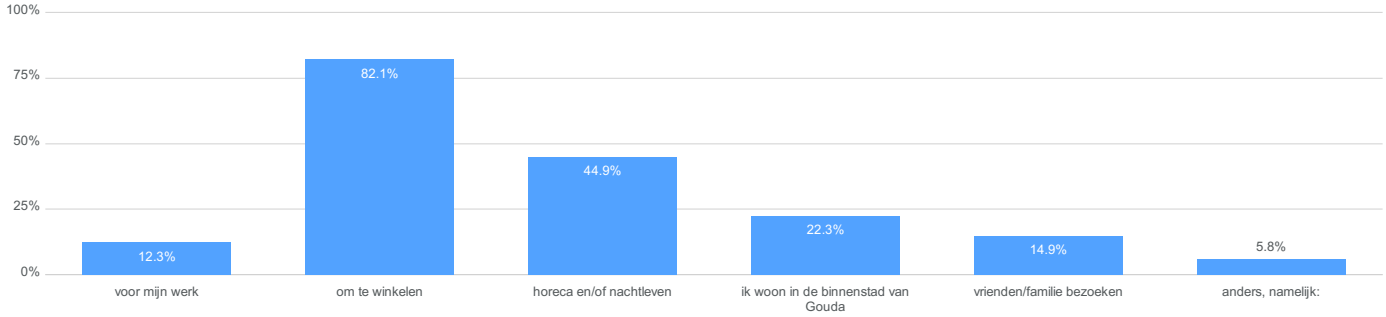



Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **430** |

## Waarom komt u met de fiets in de binnenstad van Gouda? Meerdere antwoorden mogelijk.

Open antwoorden zijn te vinden aan het eind van dit rapport.

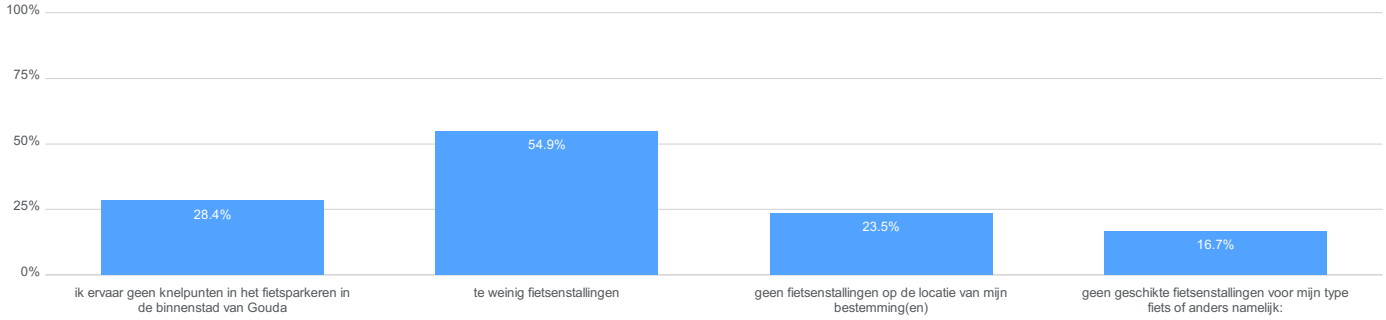



Observaties

**Totaal** **430**

## Welke knelpunten ervaart u in het fietsparkeren in de binnenstad van Gouda? Meerdere antwoorden mogelijk.

Open antwoorden zijn te vinden aan het eind van dit rapport.

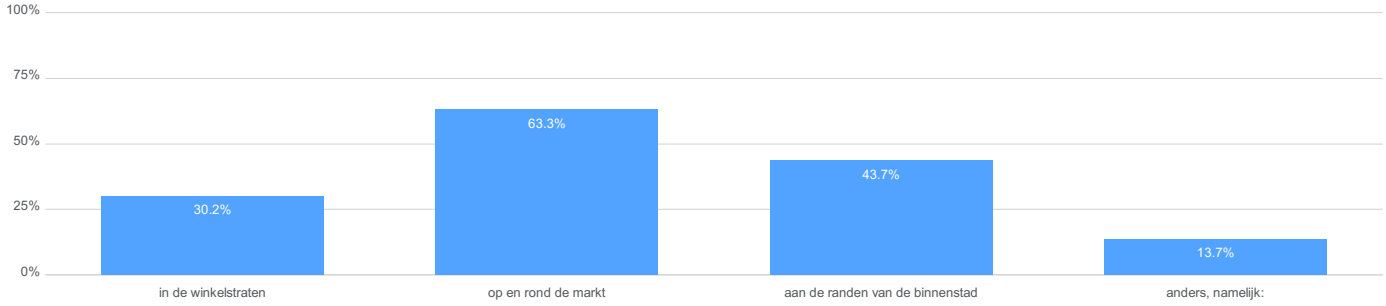



Observaties

**Totaal** **430**

## Op welke locaties moeten er volgens u (meer) fietsparkeerplekken worden gemaakt? Meerdere antwoorden mogelijk.

Open antwoorden zijn te vinden aan het eind van dit rapport.

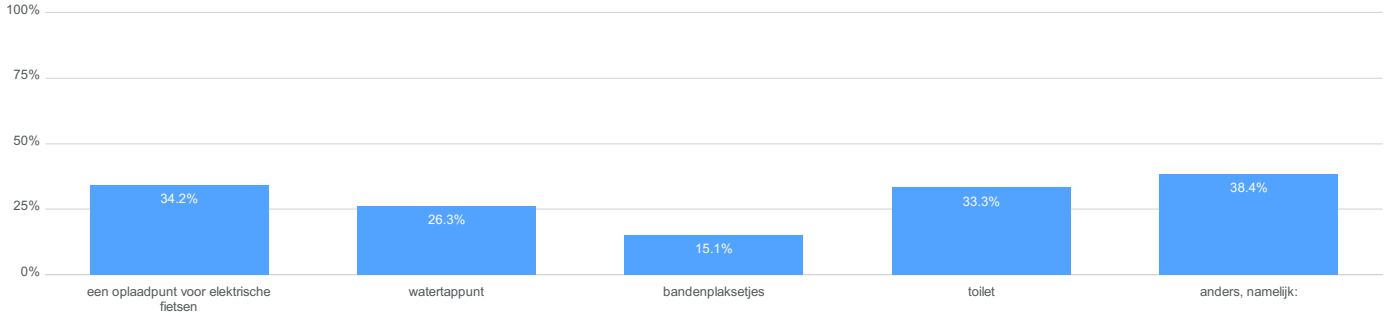



Observaties

**Totaal** **430**

## Welke voorzieningen zou een fietsenstalling volgens u moeten hebben? Meerdere antwoorden mogelijk.

Open antwoorden zijn te vinden aan het eind van dit rapport.

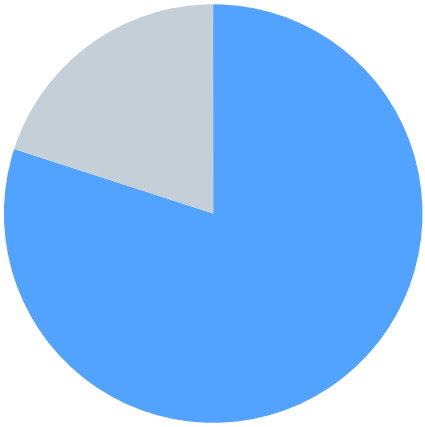



Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **430** |

## Heeft u behoefte aan een beveiligde fietsenstalling?

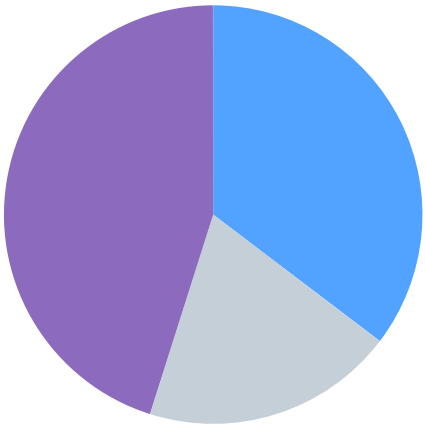
Open antwoorden zijn te vinden aan het eind van dit rapport.



Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **430** |
| nee | 80.0% |
| ja, omdat: | 20.0% |

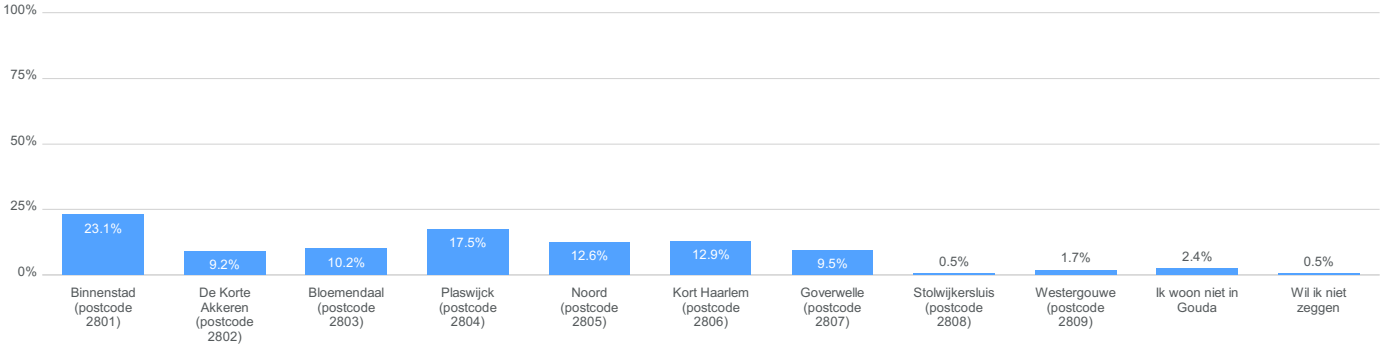
## Hoeveel zou u betalen voor een beveiligde fietsenstalling?



Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **430** |
| minder dan 1 euro per dag | 35.3% |
| meer dan 1 euro per dag | 19.5% |
| ik zou niet betalen voor een beveiligde fietsenstalling | 45.1% |

## In welke wijk woont u?




Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **412** |

**Waarom komt u met de fiets in de binnenstad van Gouda? Meerdere antwoorden mogelijk.**

Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **25** |

**Welke knelpunten ervaart u in het fietsparkeren in de binnenstad van Gouda? Meerdere antwoorden mogelijk.**

Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **72** |

**Op welke locaties moeten er volgens u (meer) fietsparkeerplekken worden gemaakt? Meerdere antwoorden mogelijk.**

Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **59** |

**Welke voorzieningen zou een fietsenstalling volgens u moeten hebben? Meerdere antwoorden mogelijk.**

Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **165** |

### Heeft u behoefte aan een beveiligde fietsenstalling?

Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **86** |

### Heeft u nog aanvullende verbeterpunten of opmerkingen over fietsparkeren in de binnenstad?

Deze verbeterpunten of opmerkingen over fietsparkeren in de binnenstad zijn te vinden aan het eind van dit rapport.

Observaties

| | |
|---|---|
| **Totaal** | **276** |

## Waarom komt u met de fiets in de binnenstad van Gouda? Meerdere antwoorden mogelijk.

**1**. Bibliotheek

**2**. Uiteten

**3**. Station

**4**. Kerk bezoek

**5**. Om de kinderen naar school te brengen.

**6**. Ik heb een rugprobleem. Lopen is moeilijk. Met de fiets red ik het.

**7**. Kinderen halen en brengen naar school, Bso, vriendjes

**8**. School, BSO

**9**. Kind naar school brengen

**10**. Kerkbezoek

**11**. Winkels en/of restaurants en musea te bezoeken daarbij ook kerkbezoek

**12**. Ongeveer voor alle activiteiten die ik in de binnenstad onderneem. Ik vermijd zoveel mogelijk de auto te gebruiken naar de stad.

**13**. Kerk

**14**. Werk

**15**. School

**16**. Bibliotheek/Chocoladefabriek (Klein Amerika) Schouwburg (Boelekade) Filmhuis (Letmaetstraat) Museum Gouda Sint Jan Agnietenkapel

**17**. Evenementen

**18**. Cultureel

**19**. kapper

**20**. Kapper

**21**. Kapper

**22**. Bijna nooit

**23**. Kerk

**24**. Kerkbezoek

**25**. Kerk, museum of expositie bezoek

## Welke knelpunten ervaart u in het fietsparkeren in de binnenstad van Gouda? Meerdere antwoorden mogelijk.

**1**. Ebike

**2**. Stallingen niet breed genoeg voor nieuwere/bredere modellen

**3**. Fietsenrekken op rond markt zijn op weekenddagen vaak te vol

**4**. Geen stang of paal om je fiets aan vast te zetten. En de fietswielhouders staan te dicht op elkaar.

**5**. Alleen bij de ANWB winkel staan voldoende fietsenstallingen waar ik mijn fiets aan kan vastmaken.

**6**. Fietsenrekken zijn vaak te beperkt voor een e-bike. Ruimere rekken graag. Of een andere stalling mogelijkheid.

**7**. Mijn transportfiets past niet in de huidige rekken. Door de ‘hoge’ stalen buizen kan mijn fiets niet in het rek staan. Die stalen buis komt tegen t rekje van mijn transportfiets waardoor hij niet past.

**8**. Mtb

**9**. fiets met mand

**10**. Tamelijk smalle plekken waardoor een fiets met krat net niet past

**11**. De meeste fietsenrekken zijn nog voor oudere fietsen geschikt. Fietsen met een bredere voorvork of fietskrat passen niet-bindend de huidige rekken.

**12**. Overal slingeren fietsen in de te smalle steegjes (cappenerhof / speldenmakerssteeg). Graag een stalverbod in deze steegjes. Fietsenrekken in de Wilhelminastraat zijn standaard vol.

**13**. Standaards te dicht op elkaar

**14**. Nergens een veilige plek of droog, kijk naar steden zoals Delft waar je via biesieklette.nl je fiets kunt stallen. Maak mogelijk dat men ruimte krijgt in Gouda en hun service kan exploiteren.

**15**. Weinig fietsenstallingen met rekjes waar ik mijn fiets aan een tweede slot kan vastzetten.

**16**. Fietsenrekken voor fietsen met hogere sturen en dikkere banden.

**17**. Veel fietsenrekken zijn niet gemaakt voor de iets bredere moderne voorvorken. Ook moet je heel veel moeite doen om je fiets vast te zetten. En dat terwijl de overheid zelf adviseert om je fiets met een dubbel slot te beveiligen. Ook mis ik rekken op logische plekken. Bijvoorbeeld 1. voor de Albert Hein op de Markt. U verwacht toch niet dat men met zware boodschappen de halve stad door gaat? 2. Cinema Gouda. Plek genoeg, er staan al bergen fietsen aan de rechterkant van het gebouw. Waarom geen rek? 3. Ook als het Huis van de Stad gesloten is, bijv 's avonds, staat het hele rek voor het gebouw vol. Of handhaven of een 2e rek erbij. En zo zijn er nog legio voorbeelden te bedenken. Overal waar u zwerffietsen aantreft, mist de burger een gebruiksvriendelijk fietsenrek.

**18**. De fietsenrekken zijn te smal . Meestal passen er niet 2 fietsen naast elkaar

**19**. Vorken te smal voor fietsen met bagagerek

**20**. Ik heb een bakfiets....

**21**. Geen fietsenstallingen voor bewoners zonder schuur/berging om een fiets overdekt te kunnen parkeren.

**22**. transportfiets past niet.

**23**. (kinder)transport bakfietsen

**24**. Mijn wiel past niet in het fietsenrek.

**25**. E bike past vaak niet in het rek. Of je kan de fiets niet veilig op slot zetten

**26**. Voor de bakfiets zijn de vakken vaak wat te kort.

**27**. Kettingsloten sluiten vaak icm het ringslot. Bevestiging aan een fietsenrek gaat moeilijk

**28**. E-bike

**29**. langs de lage Gouwe is geen geschikte plek om je fiets neer te zetten, de rekken die er staan zijn niet geschikt voor de fietsen van deze tijd. De banden zijn te dik en de sturen zijn te breed!

**30**. Transportfiets

**31**. Fietsenstalling bij station: meer toezicht nodig op foutparkeerders. En zijn de bovenste rekken getest door mensen met bijvoorbeeld reuma?

**32**. Heb een bakfiets

**33**. Rekken te smal voor voorvork

**34**. Bakfiets

**35**. Weinig ruimte voor fiets met bagagedrager voor.

**36**. Mijn fiets past niet in de rekken

**37**. Stalingsrekken te smal voor voorvork

**38**. Fiets past niet in de rekken en staat daardoor niet stevig.

**39**. veel fietsklemmen zijn te klein. voorvork van veel fietsen past hier niet tussen.

**40**. -

**41**. Overdekte stalling

**42**. Aan de gracht (Lage Gouwe ter hoogte van 198) staan fietsensteunen die draaibaar zijn en loszitten. Dus je fiets valt zo makkelijk de gracht in. Superonhandig. Al 2x gebeld maar nooit een terugkoppeling gehad.

**43**. Te weinig en niet goed te beveiligen van fiets

**44**. Elektrische fiets heeft dikkere banden en een extra punt om ketting aan vast te maken. Moet hem nu vaak aan de zijkant van een rek zetten.

**45**. De standaard klemmen zijn minder geschikt voor dubbel aanbinden dan lantaarnpalen, verkeersborden en brugleuningen. Meer 'nietjes' toepassen.

**46**. De fietsenrekken, bijvoorbeeld op tiendweg zijn niet geschikt, zelfs niet voor eenvoudige stadsfietsen, verder zijn ze overvol en zijn er erg weinig fietsenrekken vanuit de verschillende richtingen waarvan fietsers uit de omliggende wijken naar de stad fietsen.

**47**. Ik mis een bewaakte fietsenstalling

**48**. Bakfiets

**49**. Onvoldoende mogelijkheden om mijn ebike aan een vast object extra vast te zetten. De huidige beugels voldoen niet en er staan onvoldoende lantaarnpalen.😁

**50**. Brede fiets voor boodschappen

**51**. Rommelig geparkeerde fietsen waardoor stalling niet optimaal beschikbaar is

**52**. Fietsen worden met name bij het stuur steeds breder

**53**. Rekken zijn vaak te smal voor het frame

**54**. Slordig weggezet fietsen, fietsenrekken die te lang stallingsplaatsen bezet houden.

**55**. fietsklemmen zijn vaak te smal. voorvork van fiets past niet

**56**. Fietsenrek is te klein, past niet als je een rek voorop hebt.

**57**. De bestaande rekken zijn zo obtworpen dat mijn wiel te smal is en mn voorvork te breed. Nu beschadigt mijn voorvork door metaal-op-metaal contact. Ik vond dde oude driehoekige rekken prima, breng die terug.

**58**. Fiets met mand

**59**. Als ik met de bakfiets kom dan kan je die niet goed kwijt

**60**. Met de steeds groter wordende fietsen en sturen passen ze vaak niet naast elkaar in een fietsenrek. Fietsenrek voor aan de kleiweg op t water vind ik boven verwachting mooi geworden en wordt gelukkig goed gebruikt.

**61**. Er zijn verschillende fietsenstallingen

**62**. Fietsenrekplaatsen zijn te smal voor de huidige elektrische fietsen. Net iets meer ruimte geeft een betere stalllingplek en zitten sturen niet zo snel in elkaar.

**63**. Fietsen rekken passen ze niet

**64**. Voorvork is breder dan de opening van fietsenrek. Geen

**65**. De plekken in de fietsenrekken zijn te smal.

**66**. Geen geschikte plekken. Fiets beschadigd of verdwijnt dus het is beter niet met de fiets te komen.

**67**. .

**68**. Rekken zijn regelmatig te smal voor de banden van mijn e-bike

**69**. De fietshouders zijn te smal voor mijn banden

**70**. Ik heb een aanhanger achter de fiets daardoor kan ik mijn fiets niet in het rek zetten als er een fiets naast staat.

**71**. Wij missen goede fiets-nietjes om je fiets tegenaan en aan vast te kunnen zetten

**72**. Fiets past niet goed in standaard, die niet geschikt is voor alle modellen, en valt daardoor makkelijk om.

## Op welke locaties moeten er volgens u (meer) fietsparkeerplekken worden gemaakt? Meerdere antwoorden mogelijk.

**1**. NieuweHaven / Achter de Waag

**2**. Ondergronds bewaakte stalling, centrum

**3**. Overdekte parkeergelegenheid. Het is een doorn in het oog dat sommige monumenten in de stad worden ontsierd door geparkeerde fietsen zoals aan weerszijde van de Donkeresluis. Met overdekte stallingen met dubbeldeks gelegenheid kunnen we veel fietsen kwijt zonder dat ze meteen in het oog springt.

**4**. Bij de Casimirschool is nauwelijks plek om fietsen te parkeren voor ouders. Vooral aan de Geuzenstraat en Koepoort vormt dit een probleem, met name voor de bewoners omdat alle fietsen op de stoep geparkeerd moeten worden.Rondom de Tiendeweg en Groenendaal zijn zeer weinig fietsenrekken.

**5**. Geen

**6**. Er zijn genoeg plekken. Er wordt niet opgetreden tegen fietsers die hun fiets niet juist parkeren.Fietsenstalling achter de waag moet weer terug komen.

**7**. In diverse wijken in en om het centrum

**8**. Sowieso af van al die fietsen op de stoepen etc. Wij wonen zelf aan de molenwerf dus mooie pandjes maar ontsiert door fietsen.. uiteraard geen keus maar misschien centrale fietsenrekken op hoeken van straten zodat de mooie straatjes mooi blijven

**9**. Zijstraten van de winkelstraten

**10**. Achter de Waag

**11**. station is compleet onder de maat ondanks nieuwe stallingen aan de centrumzijde.

**12**. Achter de Waag was er ooit een faciliteit voor het parkeren van fietsen, die prima functioneerde! Het was echt een goede locatie voor de fietsen.Tot mijn verbazing zijn de rekken weggehaald. Nu is het daar een rommeltje. Maak hier toch weer een ordelijke parkeerplek van!

**13**. Achter de waag weer fietsenstalling. Was er jaren. Moest wijken voor evt. terras. Dat kwam er niet. Maar ook de fietsenstalling kwam niet terug.

**14**. In de woonstraten van de binnenstad. In andere binnensteden wordt hier ruimte voor gemaakt. Zo wordt het mogelijk om tegen een kleine maandelijkse huur een fiets overdekt te stallen.

**15**. Voor mij zijn de mogelijkheden goed

**16**. In de straten/langs de grachten.

**17**. Inpandig? Niet op de Markt of Achter de Waag

**18**. Geen grote clusters van stallingen, maar overal waar het kan een paar fietsenklemmen / fietsnietjes. M.u.v. op verblijfsplekken, daar geen fietsen.

**19**. Bolwerk bij fitnesclub

**20**. In de hele binnenstad zodat er geen fietsen meet tegen huizen gestald hoeven te worden. Veel woningen hebben geen stalling op eigen terrein.Voor bezoekers extra stallingen kop Tiendeweg, Wijdtstraat en Groenendaal --> daar waar men de stand binnenkomt. De stalling op de kop van de Kleiweg is een succes en voorbeeld

**21**. Betere stalling noordzijde station. Dat je niet of eerst een winkel doormoet of je fiets een steile helling op moet duwen om dan in een fietsenchaos te belanden. Aanfluitint

**22**. Raoul Wallenbergplantsoen

**23**. Nergens

**24**. Meer grotere stallingen rond drukke punten (fietskelder oid) zodat fietsen op punten waar het rommelig of druk is weg kunnen. Bijvoorbeeld Nieuwe Markt, Kleiweg (kop), Achter de Waag, Markt.

**25**. Een fietsenstalling bij ons bij het parkje ( Raoul Wallenbergplantsoen)voor dure fietsen. Ik wil graag een elektrische fiets maar die rot weg of wordt gejat.

**26**. er zijn voldoende fietsenrekken. maar mensen zien ze niet,ze staan nl niet IN de winkel en dan vindt men het te ver lopen.Uw foto is daar een voorbeeld van, voldoende plaatsen, maar de fiets wordt hetliefst IN de marktpassage gezet. Slechts luiheid en onnadenkendheid.

**27**. Het aantal fietsparkeerplaatsen is vooral een knelpunt op marktdagen, dus 2x per week. Vooral rond de markt dan erg vol.

**28**. ponton net als bij Kleiweg aan einde Lange Tiendeweg. Gebruik ook fietsenstalling op Klein Amerika

**29**. in het weekend op spitstijden schoolpleinen inrichten als stalling

**30**. heb geen mening maar die keuze is er niet

**31**. Bij scholen

**32**. Weeshuis; R Wallenbergplantsoen zowel aan schoolzjjde als aan stadszijde

**33**. Lange Tiendeweg

**34**. In de Cappenersteeg is een leeg plein . Hier zou je fietsenstalling kunnen realiseren met een groen dak en mogelijk meer groen. Ik weet niet of bewoners over stallingsruimte beschikken anders is dit voor hen ook een mooi alternatief.

**35**. Op specifieke knelpunten waar op gezette tijden een hoge fietsdruk is (b.v. Bij de aloisiusschool of het nieuwe restaurant in het Weeshuis)

**36**. Bij de pottersbrug

**37**. Geen idee

**38**. Bij de basic fit

**39**. Achter de waag zou uitgebreid mogen worden.

**40**. Er zijn gelukkig best veel plekken waar je legitiem mag parkeren van een fiets. Wel handig dat er meer rekken zijn waar je een fiets veilig in kan zetten.

**41**. In de straten

**42**. Fietsparkeren een aantrekkelijke bestemming maken waarvandaan het aangenaam wandelen is. Bijvoorbeeld: in de parkeergarage Potterspoort met aantrekkelijke directe binnendoorgang naar supermarkt en winkelgalerij

**43**. Bij bioscoop, schouwburg, park e.d.

**44**. Fietsenstalling die is aangepast op de huidige fietsen (breed stuur met mand) en bruikbare fietsenstalling, dus NIET zoals voor de Eyewish, waar maar een deel bruikbaar is. Ook niet zoals achter de waag, die op sommige momenten vol staat met wat anders.

**45**. Nvt

**46**. Ik ervaar eea als afdoende.

**47**. Weet ik niet.

**48**. Wil graag meer fietsen rekken in de stad bij de winkels

**49**. Tussen de zij beuken van de sintjan

**50**. Op de hoek zeugstraat/tiendeweg

**51**. Station

**52**. Achter de Waag

**53**. Turfmarkt bij dansschool Step-by-step

**54**. Locatie achter de Waag is verdwenen maar deze plaatsen zijn onvoldoende gecompenseerd. Nieuwe locatie onder gronds bouwen op bijvoorbeeld het marktplein of achter de Waag.

**55**. Geen

**56**. Een slecht gekozen lokatie is bijv. De fietsen rekken op de Lange Tiendeweg je kan niet langs de winkels lopen. En op de markt te weinig ruimte tussen de fietsrekken. Boas kunnen ook de mensen die de fietsen niet correct plaatsen waarschuwen. Of beboeten.

**57**. Achter de waag

**58**. Overdekte stalling in leegstaand(e) pand(en)

**59**. De plaatsen waar nu geparkeerd kan worden zijn okay. wellicht mogen ze wel wat gebruiks vriendelijker zijn of beveiligd. Door middel van toezicht of camerabewaking.

## Welke voorzieningen zou een fietsenstalling volgens u moeten hebben? Meerdere antwoorden mogelijk.

**1**. mogelijkheid tot veilig vastmaken van de fiets

**2**. Goede rekken om de fiets aan vast te maken

**3**. Fietsenrek

**4**. Mobiele speciale fietsverkeer toezicht houders

**5**. Afhankelijk van de locatie een oplaadpunt/watertappunt en/of toilet

**6**. Geen

**7**. -

**8**. Niets

**9**. Een stang waar je je fiets met een kettingslot aan vast kunt maken, zoals bij de Dirk in Goverwelle. De fietsstandaard waar je je wiel in zet kan weg.

**10**. Camerabewaking, bijv. achter De Waag. Zou mijn fiets nooit aan de oplader durven hangen. Wordt zo gestolen.

**11**. - Camera toezicht op de fietsparkeerplek. - Differentiatie in type fietsenrek, zodat alle fietsen in een rek passen. Zo zoekt de fietser de geschikte parkeerplek uit die bij hen past.- goede verlichting zodat het een veilige plek blijft voor alle fietsers - scooterplekken, zodat deze niet tussen de fietsen staan.

**12**. voldoende ruime plekken om de fiets te stallen

**13**. Niets van bovengenoemde.

**14**. Veilige omgeving

**15**. Minimaal een stang om een kabel aan te verbinden

**16**. Niets

**17**. Oplaadpunt zou fijn zijn maar niet noodzakelijk

**18**. Bewaakt

**19**. Niks alleen stallen

**20**. Geen

**21**. Geen

**22**. Mogelijkheid om kettingslot te bevestigen

**23**. Geen. Simpel en niet teveel gereguleerd.

**24**. Fietspomp

**25**. Goed fietsenrek ook voor bredere banden en zo dat je een fiets goed op slot kan zetten.

**26**. Geen

**27**. Nvt

**28**. Lantaarnpaal / voldoende licht

**29**. Geen

**30**. Geen voorziening

**31**. Voldoende ruimte voor de fiets

**32**. Op de Korte Vest

**33**. Niets

**34**. Luchtpomp

**35**. Bewakingscamera

**36**. Genoeg ruimte

**37**. Geen. Als je met een lege accu van huis gaat is het je eigen rotschuld, als je dorst hebt dan koop je maar een flesje water bij de Albert Heijn, een bandenplaksetje zou iedereen die fietst sowieso bij zich moeten hebben, en als je moet pissen dan fiets je maar even naar huis.

**38**. Fietspomp

**39**. Niets

**40**. Niets, gewoon fiets parkeren.

**41**. Fietspomp

**42**. -

**43**. Voorziening om banden snel op te pompen

**44**. geen voorzieningen nodig

**45**. Dakje

**46**. Gratis stalling heeft alleen goede fietsenrekken en plek voor bakfietsen nodig.Betaalde stalling kan meer voorzieningen hebben zoals oplaadpunten, plaksetjes en wc.

**47**. ook bv ophaalpunt pakketjes

**48**. Geen. Gewoon voldoende plek waar je legaal je fiets kunt stallen zou al perfect zijn. En tevens zorgen voor een nettere uitstraling dan overal om gevallen fietsen

**49**. Fietspomp

**50**. Rekken o.i.d. waar je je fiets aan kunt bevestigen met een ketting

**51**. Overdekte fietsenstalling

**52**. Hek / rek waar ik m'n fiets tegenaan kan zetten

**53**. In Utrecht kan je gratis een buggy lenen voor je kleine kind. Dat zou echt een uitkomst zijn om vaker de stad in te kunnen en/of niet met de auto te hoeven met kinderen tot 2 jaar

**54**. Niks

**55**. Kettingsloten zijn vaak icm met het ringslot. Bevestiging aan het fietsenrek is lastig. Vaak niet goed mogelijk

**56**. Geen voorzieningen behalve ruimte om te stallen

**57**. Bewaking ivm het grote aantal dure elektrische fietsen, die aan de lopende band gestolen worden. Ook voor scooters

**58**. Fietsenrek

**59**. Fietspomp

**60**. Bewegwijzering voor deze fietsenstallingen (met aantal vrije plaatsen).

**61**. Afsluitbaar.

**62**. Waarom MOET er nog een voorziening bij?Waarom kan niet 'geen' ingevuld worden?

**63**. Vorige week heb ik voor het eerst mijn fiets in de nieuwe fietsenstalling (oostkant) gezet. Bovenin. Einde van de middag heb ik mijn fiets er weer uit gehaald. Wat bleek? Mijn twee remmen zaten vast. Geen idee hoe het is gebeurd (breedte van mijn stuur ie gemiddeld, eerder smaller dan gemiddeld) . Misschien dat een fiets die er naast stond in mijn remmen aan het stuur even heeft vast gezeten.Daarom voorstel: de fietsenstalling moet per fiets wel voldoende ruimte hebben dat de sturen niet in elkaar komen.

**64**. Veilige ruimte

**65**. Luchtpomp

**66**. fietspomp

**67**. Geen

**68**. ruim opgezet en zodanig dat je je fiets met een ketting kan vastzetten

**69**. Luchtpomp

**70**. meer ruimte tussen de rekken

**71**. Geen

**72**. Nvt

**73**. Niets dat is geldverspilling

**74**. Geen

**75**. Geen extra kosten maken.

**76**. Bewaakte (betaalde) fietsenstalling

**77**. Niks speciaals

**78**. -

**79**. Goede standaard

**80**. Geen

**81**. Huurfietsen

**82**. Voldoende ruimte

**83**. Ik wil geen stalling, ik zoek gewoon een plek waar ik mijn fiets ordentelijk kan neerzetten.

**84**. Geen

**85**. niet nodig

**86**. Niets

**87**. Niks

**88**. Fietspomp

**89**. Niets, gewoon fietsen

**90**. Geen

**91**. Camerabewaking

**92**. Geen

**93**. camerabeveiliging

**94**. Straatverlichting

**95**. Geen

**96**. Onderhoud fietsen

**97**. Kleine stallingen

**98**. gewoon ruimte om je fiets op slot achter te laten

**99**. Geen

**100**. Geen

**101**. Geen

**102**. Inpandig

**103**. Goede slot verbindingen

**104**. Goed toegankelijk en dicht bij de belangrijkste winkelstraten

**105**. Fietspomp

**106**. Een pomp

**107**. Niets

**108**. Voldoende ruimte voor fietsen met dikkere banden. Plek om ketting vast te maken

**109**. Deugdelijke aanbindmogelijkheid Toezicht

**110**. Geen in het bijzonder

**111**. Doe eens onderzoek naar geschikte fietsenrekken. Banden zijn tegenwoordig breder, sturen zijn ook breder. Veel fietsen hebben tegenwoordig bakjes voorop, vooral mensen die boodschappen doen met de fiets hebben die.

**112**. Kleine reparaties (betaald)

**113**. .

**114**. Bewaking.

**115**. Voldoende ruimte voor fietsen

**116**. Geen van bovenstaande

**117**. Niets

**118**. Goede verlichting, voor veiligheid avond/nacht.

**119**. Geen

**120**. Beveiliging

**121**. Breed genoeg

**122**. Geen van deze

**123**. Goede mogelijkheden om je fiets vast te zetten met een los kettingslot

**124**. Degelijke fietsenrekken, ook voor transportfietsen.

**125**. Stallingsmogelijkheden voor ALLE soorten fietsen.

**126**. Bewaakt

**127**. Voldoede tussenruimte tussen de stallingsplaatsen.

**128**. geen voorziening nodig, het is voldoende als je je fiets gewoon kwijt kunt.

**129**. Veilig. Een elektrische fiets zet ik niet zomaar neer. Fiets is zo gejat. Zet hem nooit zomaar neer.

**130**. Niks, maar die optie is er niet

**131**. Nvt

**132**. Rekken waar je een kettingslot aan vast kunt maken

**133**. Geen, gewoon fietsenrekken

**134**. Bijkomende voorzieningen zijn keuk maar niet nodig

**135**. Niets behalve fietsenstalling

**136**. Brede plekken voor fietsen

**137**. Geen

**138**. Ik vermoed dat al deze punten het nog aantrekkelijker maken om je fiets te stallen

**139**. Een fietsenrek. Geen specifieke extra voorzieningen.

**140**. Geen van allen

**141**. Fietspomp

**142**. Alleen een plek om de fiets te parkeren zou genoeg zijn

**143**. Voldoende ruime rekken. Het meest gebruikte huidige type is prima omdat je makkelijk elke stadsfiets er in kan stallen en met een kabel vastmaken. Probleem is alleen dat fietsen met stuurrek en/of een breed stuur (en daar zijn er veel van) de plaats van twee fietsen innemen waardoor de stallingsruimte sterk afneemt.

**144**. Geen voorzieningen, alleen stalling

**145**. X

**146**. Fietspomp

**147**. Camera beveiliging

**148**. Voldoende brede of hoge plekken voor fietsen met kratjes of kinderzitjes

**149**. Geen

**150**. Geen extra voorzieningen, als de basis maar goed is, zoals fietsenrekken en verlichting.

**151**. Voldoende ruimte per fiets. In de bestaande rekken kunnen geen 2 fietsen naast elkaar staan.

**152**. Geen

**153**. Geen extra voorzieningen.

**154**. Geen

**155**. Fietspomp

**156**. Toezicht

**157**. Cameras

**158**. Een "snoep"automaat maar dan met praktice spullen voor de fietser hier past bandenplaksetjes in maar ook bijvb poncho's of fietslampjes

**159**. Geen, slechts parkeerplaats

**160**. Toezicht

**161**. Beveiliging/bewaking

**162**. Goede beugels om je fiets aan vast te maken met een kettingslot

**163**. Voor een winkelbezoek is het kunnen stallen voldoende. Al zijn meer openbare toiletten sowieso een goede ontwikkeling. Ik zie alleen geen reden waarom dit gekoppeld moet worden aan een fietsenstalling.

**164**. Toezicht doormiddel van camera's of eventueel persoon/beheerder bij NS bijvoorbeeld.

**165**. Goede rekken (nietjes) om fiets tegenaan én aan vast te kunnen zetten

## Heeft u behoefte aan een beveiligde fietsenstalling?

**1**. Zorgt voor extra ogen op straat en werkgelegenheid

**2**. Van plan om ebike aan te schaffen. Voor ebike zou ik beveiligde stalling willen

**3**. Fietsendiefstal sterk tegen gegaan moet worden. De algemene laksheid hieromtrent is onaanvaardbaar omdat daarmee het signaal wordt afgegeven dat het welhaast een gewoonte is geworden. Als een fiets niet op slot staat is niet de eigenaar FOUT maar de dief!

**4**. Dure fiets

**5**. Omdat er dan minder gestolen en gesloopt wordt en voor een veiliger gevoel. Bijv. met camera's en borden.

**6**. Ik dan met een elektrische fiets kan parkeren in de binnenstad. Zonder beveiligde fietsenstalling is dat nogal een risico. Dit kan betekenen dat mensen op doortocht met elektrische fiets sneller een stop zouden maken in de binnenstad van Gouda.

**7**. veiligheid van mijn fiets

**8**. Er hel veel fietsen gestolen worden , en beschadigt

**9**. Elektrische fiets is kostbaar

**10**. Zie de vorige vraag.

**11**. Rare vraag

**12**. dit meer safe voor mijn fiets is.

**13**. Ik een dure fiets heb

**14**. Er in de binnenstad te veel hangjongeren zijn die fietsen jatten om hun drugs te bekostigen. Gooi de koffieshops naar de stads grens en je lost het probleem op.

**15**. Dat een veilig gevoel geeft voor mijn fiets

**16**. Ik ben afhankelijk van een (dure) electrische fiets. Het zou fijn zijn als die veilig staat. Wel echt veilig en niet zoals bij de nieuwe stallingen bij het station, waar wel cameras staan, maar als je fiets gestolen wordt, de gemeente je doorstuurt naar de politie, die vervolgens niks kan doen.

**17**. Blijft altijd weer spannend of je fiets er nog wel staat. Dat is bij een beveiligde fietsenstalling een stuk rustgevender

**18**. Kostbare fiets

**19**. Beveiliging in de vorm van afgesloten met een deur waar alleen huurders van plek in stalling een sleutel voor hebben.

**20**. dan gebruikt men zo'n stalling ook eerder

**21**. Zeker met de gewilde e bike

**22**. Nou ja

**23**. Veel fietsen worden gestolen!

**24**. Diefstal die aan de lopende band plaatsvind

**25**. Door de criminaliteit in Gouda is dit zeer wenselijkEn de accu's zijn gewild

**26**. Ik geen berging of tuin heb. Mijn fiets rot nu weg, is al ns gestolen en ik eil graag een elektrische fiets maar schaf deze nog niet aan.

**27**. en graag gratis

**28**. Fietsen worden steeds duurder, daarom aantrekkelijker voor diefstal. Stimuleert bovendien het fietsen naar de stad. Voor de auto wordt nog steeds relatief veel meer gedaan, en meer geld uitgegeven.

**29**. Veel diefstallen, fiets moet droog kunnen staan

**30**. Dat de sociale veiligheid vergroot

**31**. Dure e-bike

**32**. Tbc veiligheid

**33**. Gezien de huidige situatie zou een beveiligde fietsenstalling een nieuwe norm moeten zijn

**34**. Dure fiets

**35**. Ik me zorgeloos voel als ik daar parkeer

**36**. Voorkomen van diefstal

**37**. B.v. in den Bosch en Nijmegen zijn gratis bewaakte en overdekte fietsenstallingen in de binnenstad. Geweldig!

**38**. Het risico op diefstal

**39**. Voor veel electra fietsen kan ik mij voorstellen dat je dat wilt. Maar ik heb meer aan een rek waar je de fiets goed aan vast kan zetten.

**40**. Veiliger met elektrische fiets

**41**. Er veel fietsen gejat worden. Ook overdag

**42**. Er veel diefstal plaatsvind, hierdoor zou een bewaakte maar gratis fietsenstalling fietsen die wild geplaatst worden verminderen en meer mensen uitnodigen met de fiets te gaan

**43**. Diefstal

**44**. Er worden zat fietsen gestolen

**45**. Fietsen steeds duurder en dus diefstalgevoeliger worden

**46**. Ik mijn fiets veilig wil stallen

**47**. logisch

**48**. Diefstal van elektrische fietsen tegengaan

**49**. Ze staan niet veilig worden velen gejat

**50**. Er minder wordt gestolen

**51**. Diefstal en/of beschadigingen aan de fiets zijn prijzig en daar draaien we zelf voor op. Ook zou dan de accu in de fiets kunnen blijven.

**52**. Er veel vernield en gestolen wordt

**53**. Elektrische fiets populair bij is om mee te nemen

**54**. Vanwege de drukte je fiets snel beschadigd raakt.

**55**. Te diefstal/vandalisme

**56**. Dure fiets

**57**. Mijn fiets is aan de dure kant en wordt snel gestolen

**58**. Ik woon in de binnenstad

**59**. Minder kans op diefstal

**60**. M'n fiets te duur is om zomaar neer te zetten. Ook in gouda zo gejat. Alles is zo weg. Helaas

**61**. Te vaak worden op slot staande fietsen gestolen

**62**. Gouda is een vrij criminele stad. Het is moeilijk voor bepaalde figuren van andermans spullen af te blijven.

**63**. Die er in het verleden ook was en dat was heel prettig. Zeker als je met kleine kinderen op pad bent. De stalling voelde veilig

**64**. Het beter is voor mijn fiets

**65**. Diefstal en vandalisme

**66**. Er veel fietsen gestolen worden. En er maar 1 beveiligde parkeerplaats is

**67**. Mijn fiets best duur was, en ik 'm graag nog een paar jaar houd.

**68**. Zorgt voor minder fietsen die overal geparkeerd worden. In Arnhem kan je gratis je fiets parkeren en zie geen enkele fiets in de winkelstraten

**69**. Vaak diefstal of vandalisme

**70**. Prettig

**71**. Minder kans op diefstal en hopelijk ook betere stalling met minder kans op beschadigingen

**72**. De huidige te klein is

**73**. Dan zou ik ook op mijn duurdere fiets naar de stad kunnen gaan.

**74**. Ik niet wil dat mijn fiets gestolen wordt.

**75**. Geeft een veiliger gevoel, minder vandalisme of diefstaal

**76**. Kan ik mijn andere fiets ook gebruiken.

**77**. Veiligheid en niet beschadigen fietsen

**78**. Ik denk dat gebruikers daar iets voorzichtiger met de gestalde fietsen omgaan.

**79**. De fiets dan veilig staat.

**80**. Gouda, diefstalgevoelige stad

**81**. Ik niet wil dat mijn fiets gestolen wordt

**82**. Graag op het station

**83**. Ik een aanhanger achter mijn fiets heb die moet ik nu loskoppelen en aan het rek vastmaken. Mijn fiets daarnaast daardoor heb ik meerdere plekken nodig.

**84**. Er nog best veel vandalisme is rondom fietsen die in het openbaar staan en zelfs bij de ns in de stalling die ook onbewaakt en onbeveiligd is.

**85**. Veiliger gevoel, dan durf ik ook met m'n goeie fiets naar de stad te komen.

**86**. Verminderen kans op diefstal.

## Heeft u nog aanvullende verbeterpunten of opmerkingen over fietsparkeren in de binnenstad?

**Deze verbeterpunten of opmerkingen over fietsparkeren in de binnenstad zijn te vinden aan het eind van dit rapport.**

**1**. 187 Geen commentaar

**2**. Fietsenrekken waarbij de brede voorvoelen van de huidige fietsen beter in passen. Bijv. Op het ponton bij de anwb passen goed. De rekken bij de oude locatie van intertoys zijn te smal.

**3**. Handhaven als je nu kijkt bij het station dan zetten veel mensen deze niet in het fietsers. Waardoor je er niet doorkam of je fiets niet kwijt kan.

**4**. Neem een voorbeeld aan andere binnensteden (bijvoorbeeld Dordrecht)

**5**. Maak bij winkels bakfietsplekken (de gezinsparkeerplaatsen voor fietsers)

**6**. Vooral bij de supermarkten zou meer stallingsruimte fijn zijn. Ik doe bijna alles lopend in de binnenstad, maar voor zware boodschappen is de fiets toch nodig. Verder vind ik de rekken die op de markt staan niet fijn. Ze beschadigen je voorvork en een zwaarbeladen fiets staat er niet stabiel in.

**7**. Gewoon meer fietsrekkem

**8**. Maasstad fietsboot. Momenteel is het een ratjetoe aan fietsen die doorgangen blokkeren.

**9**. Bouw een mooie fiets stalling mogelijkheid op klein Amerika.

**10**. Gewoon weer de rekken achter De Waag neerzetten en je lost een groot deel van het probleem op.

**11**. Parkeren op de kop van de Kleiweg is een ramp, alles staat in en op elkaar krijg dan je fiets er maar uit.

**12**. Voldoende plek om een fiets te kunnen wegzetten, bij voorkeur zonder doorgangen te blokkeren ( zoals bijv voor de winkels aan de zuidoostzijde van de markt vaak gebeurt)

**13**. Nee

**14**. op meerdere plekken kleinen rekken waar je kan parkeren.

**15**. Zorg dat fietsparkeren zo kin mogelijk het aanzicht van de stad ontsiert.

**16**. Ner

**17**. Minder plek voor autoparkeerplaatsen in de binnenstad levert direct meer plek op voor fietsen. Ik zou mijn auto liever in een grote parkeerplaats aan de randen van de stad parkeren en een autovrije straat hebben dan zo nodig voor mijn deur MOETEN parkeren. Steden zijn om in te leven, niet om uit weg te rijden.

**18**. Laat het goed van de grond komen

**19**. Fietsen op de markt bij het station en bij winkels in rekken plaatsen. Fout geplaatste fietsen verwijderen. Zero tolerance beleid iedere dag weer!

**20**. Op de markt meer fietsen rekken/stalling met name aan de kant van AH en Primera Als het markt is ( zaterdag) dan kun je je fiets,als er al plaats is ,alleen parkeren aan de kant van Bram Ladage en Woerdman. Daar is al te weinig plek maar aan de AH kant is er alleen bij Belvedere wat plek en verder nergens. Ook op de Hoogstraat en Kleiweg zijn geen parkeer plekken,dit zou makkelijk kunnen achter de Agnieten kapel of meer plekken achter de Hema.

**21**. Fietspad tussen winkelcentrum en achterkant hema moet duidelijker onderscheiden worden van wandelgebied en veiliger.

**22**. Soms staan er ook hele oude fietsen die (volgens mij) nooit meer worden gebruikt. Wellicht hier meer aandacht aanbesteden om oude fietsen weg te halen na een bepaalde periode. Rondom het station is nu ook weinig fietsen stalling, maar verwacht dat dit na de verbouwing beter word.

**23**. Belangrijkste is denk ik dat de fietsenstalling ruim van opzet is zodat de fiets makkelijk geplaatst en weer meegenomen kan worden.

**24**. Nee

**25**. Simpele fietsenrekken in de winkelstraten als op de lange tiende weg.

**26**. Fietsparkeren nabij de Hema is vaak op drukke dagen erg lastig. Aantallen fietsparkeerplekken lijkt wel aanwezig te zijn, maar locatie waar deze zich bevinden is niet altijd in lijn met de fietsparkeerbehoefte.

**27**. Veel fietsparkeerplaatsen zijn veel te rommelig. Fietsen worden slordig in de vakken gezet.

**28**. Het maken van (inpandige) fietsenstalling tgv belangrijke winkelgebieden. Bijv tbv markt, begin kleiweg. Nu zijn er relatief kleine stallingen welke een rommelig straatbeeld geven

**29**. Doe iets aan mensen die hun fiets voor de stalling zetten ipv erin

**30**. Geen fietsers in het kernwinkelgebied en parkeervoorzieningen langs de randen.

**31**. Tot de binnenstadsbestemmingen horen ook: de Bibliotheek, Cultuurhuis de Garenspinnerij en de Schouwburg

**32**. Het parkeren is geen probleem. Het fietsen tussen winkelend publiek wel.

**33**. Meer spreiden dus bij elke winkel stallingen. Om snel 1 winkel te bezoeken moet je nu te ver lopen (sjouwen). Weesfietsen en langparkeren ontmoedigen in de stallingen.

**34**. Parkeerplekken waar goede (sociale) controle mogelijk is i.v.m. voorkomen diefstal.

**35**. Nee

**36**. Kuilen en putten egaliseren

**37**. Vooral bij supermarkten meer ruimte

**38**. Ik mis met name rond Zeugstraat /de Tiendeweg parkeeropties

**39**. Ik wil mijn fiets het liefste zo dicht mogelijk parkeren bij de winkel waar ik boodschappen doe.

**40**. Zwerffietsen zo veel mogelijk snel opruimen

**41**. Het is nu een zooitje met parkeren. Tiendeweg is altijd vol, fietsers fietsen op kleiweg waar niet gefietst wordt, voetgangers lopen midden op straat zoals in zeugstraat. Dus graag meer afstemmen op elkaar. Of binnenstad fietsvrij maken EN handhaven. Grootste wens is opgeruimd en bereikbare stalling bij station aan de Jamessingel. De stalling is niet meer bruikbaar door alle rondslingerende fietsen. Al jaren! Er is blijkbaar niks aan te doen. Ik begrijp nog steeds niet waarom niet.

**42**. Duidelijke fietsen padden overal goed gescheiden.

**43**. Dat er beter wordt gehandhaafd van de bestaande regels

**44**. In de woonstraten in de binnenstad zoals hoge en lage gouwe, turfmarkt, oost en west haven zijn nauwelijks tot geen parkeerplekken waardoor wij als binnenstad bewoners de fietsen neer moeten zetten tegen bruggen en andere leuningen. Enz.

**45**. Zolang parkeren op de markt mogelijk blijft ia het prima

**46**. Nu is er maar een bewaakte stalling helaas zonder toilet. Dan moet je weer de Hema in. Slechte zaak voor zo'n stad. Kijk naar Zierikzee overal gratis toiletten . Gouda loopt achter

**47**. Rondom de markt aan de Etos kant kun je nergens fatsoenlijk je fiets wegzetten,daar zou zeker wat aan moeten gebeuren. Op het marktplein zou een goed schoon toilet met fietsenrekken op zijn plaats zijn.

**48**. Meer fietsen rekken in de stad bij winkels

**49**. Wordt heel veel wild geparkeerd, dat is heel storend.

**50**. Verbod voor alle verkeer , dus óók fietsers verbieden tijdens winkeltijden! Nu veel a-sociaal fiets gedrag t.o. voetgangers, strenger controleren/bekeuren.

**51**. Mensen willen niet ver lopen naar hun fiets. Dus graag op veel plekken fietsenrekken, anders worden fietsen tegen muurtjes gezet.

**52**. De omgeving van de Albert Hein is vaak druk met fietsen.

**53**. Handhaving fout parkeerders

**54**. Cameratoezicht en snelle inschakeling van boa's kunnen grotere fietsenstalkingen veilig maken

**55**. Misschien op de hoeken van de markt

**56**. Dubbele fietsenstalling. Dat je ze boven elkaar kan zetten, vooral aan de rand van stad

**57**. De plekken waar nu fietsen staan zijn vaak erg rommelig. Meestal door een gebrek aan rekken of door te weinig plek. Ook lijken er veel achterblijvers te zijn. Frequenter fietsen afvoeren zou helpen.

**58**. Plaats rekken waar alle fietsen in kunnen. Deze rekken zijn niet voor veel fietsen geschikt.

**59**. De vraagstelling in deze enquete is sturend; veronderstelling is nl al dat ik een fietsenstalling wil. Ik zou een goede fietsstalvoorziening voor centrum een goed idee vinden, oa voor toeristen en mensen met dure fietsen. Plus markt snel vol. Dán 1 met alle voorzieningen en bv toegang met ov-kaart (net als in centrum Adam). Dan mag stalling meer dan 1 euri per dag kosten. Echter voor mezelf nog niet zo nodig, kom door Covi nog steeds niet veel in de stad en niet langer dan paar uurtjes. Zet fiets overal tegen muur. Dat jan nu nog net omdat her nig steeds stiller is in de binnebstad, dat gaat hopelijk weer veranderen.

**60**. Voor boodschappen doen op de fiets wil ik zo dicht mogelijk bij de marktkraam of winkel stallen. Daar wil ik dus rekken in de buurt hebben. Maak daarnaast voor mensen die langer in de binnenstad willen verblijven (overdekte) fietsenstallingen. Apeldoorn heeft daarvan een mooi voorbeeld bij het gemeentehuis.

**61**. We willen fietsstad zijn maar het is te rommelig met overal fietsen. Er is te weinig plek in de fietsenstallingen om je fiets neer te zetten. In Groningen hebben ze vakken gemaakt waar je je fiets mag neerzetten. Meer verzamel plekken voor fietsen. Nu staat her en der fietsenstallingen voor bv 10 fietsen. Als die vol is zetten mensen fietsen ernaast. Dat wordt het snel rommelig

**62**. De grote fietsen 'parkeerplaats' achter de Waag is zonde van de locatie. Van dat pleintje zou op andere manieren gebruikt gemaakt kunnen worden die de toegang richting de Markt nog aantrekkelijker maakt. Fietsenstallingen kunnen dan meer verplaatst worden naar nog wat verder buiten het centrum.

**63**. Ik ga nu vaak met de auto omdat dat makkelijker is dan met de fiets. Als het voor autos minder toegankelijk wordt en er veel gratis fietsenstallingen zijn, pak ik vaker de fiets

**64**. Promoot het fietsen naar de binnenstad door fatsoenlijke voorzieningen aan te bieden. De route van En naar de binnenstad zijn niet in alle gevallen ideaal. Denk aan kort akkeren of westergouwen. Investeren in deze zaak is goed voor de omgeving en gezondheid van iedere inwoner van Gouda.

**65**. Stalling bij begin kleiwegstraat is behoorlijk vol. En rond de cafes vind ik er maar weinig of het is vol. Soms zetten we de fiets naast terras bijv naast central of voorheen la place.

**66**. Houd ruimte voor fietsparkeren achter de waag.en rond de markt. Met veel boodschappen wil je niet te lang lopen. Mensen willen de Auto/brommer/fiets het liefst in de winkel parkeren. Zo dichtbij als mogelijk is. Voor de fiets mogelijkheden om ze vast te zetten aan een hek of iets in de grond om stelen te voorkomen.

**67**. Zie vorige opmerking, trottois moeten ook bereikbaar blijven voor rolstoelen. De vele fietsen en plantenbakken maken het vaak onmogelijk en de stoepen zijn vaak zo hoog dat het niet makkelijk is er met een rolstoel op- en afterijden

**68**. Zorg voor overzichtelijke stallingen, zo mogelijk met toezicht. De fietsenstalling bij het station is inmiddels weer een grote puinhoop.

**69**. Betere fietsenrekken op de stallingsplaatsen

**70**. Meer plekken

**71**. Een gratis bewaakte fietsenstalling zoals in Leiden.

**72**. Bij de chocoladefabriek mogen wel wat meer plekken komen

**73**. Nu is er rond de markt vooral de grote fietsparkeerplaats achter de waag, dit is een open veld van zeer lage (ruimtelijke) kwaliteit. Graag zou ik een fietsenstalling zien die geen afbreuk doet aan het straatbeeld. Bijvoorbeeld inpandig, of robuust ingepast in het straatbeeld.

**74**. Nee

**75**. In Utrecht kan je je fiets 24 uur gratis laten staan in de beveiligde fietsenstalling. Dat zouden ze in Gouda ook moeten doen.

**76**. Cameras op de fietsenstallingen

**77**. Wellicht kunnen er fietsparkeerplekken gemaakt worden in bestaande parkeergarages.

**78**. Stalling aan rand van de stad zorgt hopelijk ervoor dat je niet voortdurend in de stad omver wordt gefietst en fietsen en bromfietsen alle doorgangen blokkeren

**79**. Laten we al die bromfietsen nu eens weren uit de binnenstad of alleen elektrische toelaten.

**80**. Het risico bij een fietsenstalling waar kosten aan zitten is dat deze niet genoeg gebruikt zal worden en dus een prachtige oplossing aangeboden wordt, waar je het probleem niet mee oplost.

**81**. Er zijn teveel fietsen voor de fietsenrekken. Je kan moeizaam een plekje vinden om hem met slot vast te kunnen zetten.

**82**. Er moeten meer fietsrekken komen in de straten in de binnenstad

**83**. Er komen steeds meer fietsen met afwijkende afmetingen, bijvoorbeeld door grote bagagedragers/manden boven het voorwiel. Mochten er fietsenrekken geplaatst worden, dan kan hiermee wellicht rekening worden gehouden, hetzij door aangepaste fietsenrekken, hetzij op een verbod op het parkeren van zulke fietsen op bepaalde plaatsen.

**84**. Als je als stad de hele binnenstad en omgeving al aardig niet aantrekkelihk asn het maken vent mag ik toch hopen dat er al veer eerder is nagedacht over het stallen van fietsen. Anders krijg je toch het paard een beetje achter de wagen.

**85**. Voor bakfietsen zijn eigenlijk geen goede plekken te vinden, dus zie zet ik altijd maar gewoon ergens neer of in een parkeervak. Rondom scholen/kinderdagverblijven is het misschien handig daar iets los voor te verzinnen ivm halen/brengen

**86**. In Den Haag eo zijn er gratis bewaakte stallingen van Biesieklette

**87**. Gaandeweg de vragen is het mij niet helemaal duidelijk geworden of u het heeft over fietsenrekken of gebouwen om in te stallen, of beide...

**88**. Handhaven.

**89**. In den haag heb je op bepaalde vaste punten bewaakte fiets parkeer plaatsen. Met een qr-code kaartje kan je je fiets neer zetten. Dit is geloof ik op de kosten van de gemeente als je onder een bepaalde tijd blijft. Hierdoor zijn de onkosten die door verboden wild parkeren aanzienlijk gedaald.

**90**. De huidige fietsklemmen zijn te compact voor ebikes. Nietjes zoals bv in Roosendaal zijn beter

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

**DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA**

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl