



Uitvoeringsplan

Fietsparkeren binnenstad Leiden 2023 - 2030



Leiden

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Doelstelling	4
1.3. Wat is een fietsparkeerknelpunt?	5
1.4. Werkwijze	7
1.5. Financiën	7
1.6. Opbouw Uitvoeringsplan	9
 2. Context en achtergrond	 10
2.1. Wat hebben wij al gedaan aan fietsparkeren	10
2.2. Ontwikkelingen fietsgebruik	13
 3. Fietsparkeerknelpunten	 16
 4. Stadsbrede knelpunten en oplossingsrichtingen	 18
4.1. Betrekken	18
4.2. Beïnvloeden	19
4.3. Benutten	23
4.4. Bouwen	24
4.5. Beheersen (Handhaving)	33
 5. Projecten in Uitvoeringsplan Fietsparkeren	 38

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Leiden is een groeiende stad. Het aantal inwoners en bezoekers neemt toe. Jongeren komen graag in Leiden studeren, en er komen steeds meer banen en woningen bij. Om onze groeiende stad verkeersveilig, bereikbaar, leefbaar en economisch gezond te houden geven we schoon vervoer de ruimte. Leiden stimuleert en faciliteert fietsen, lopen en het reizen met het openbaar vervoer.

Leiden is ook een echte fietsstad. Twee van de drie Leidenaren fietst dagelijks en 92% heeft een fiets. Dat is niet zo gek aangezien in Leiden bijna alles op fietsafstand te bereiken is. De fiets is een belangrijk vervoermiddel in onze stad, schoon en duurzaam, maar geparkeerde fietsen kunnen ook zorgen voor hinder voor bijvoorbeeld voetgangers. Het streven naar meer ruimtelijke kwaliteit vraagt om voldoende, goede fietsparkeeroplossingen voor de binnenstad. Ook is het een economische noodzaak voor het functioneren van de binnenstad en daarmee de stad als geheel om fietsparkeervoorzieningen aan te bieden en het fietsparkeren te verbeteren.

Hoe organiseren we het parkeren van al die fietsen in onze historische binnenstad? Het 'Uitvoeringsplan fietsparkeren binnenstad 2023- 2030' geeft antwoord op die vraag.

We richten ons in eerste instantie op de meest urgente knelpunten. Zolang er onvoldoende parkeervoorzieningen zijn, accepteren we fietsen op straat en langs het water. Na investeringen in extra hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen waarna de fietsparkeercapaciteit op orde moet zijn, zet de gemeente reguleringsmaatregelen in. Het uitvoeringsplan is zodoende een meerjarig plan met een strategie om het fietsparkeren in de binnenstad te verbeteren en de druk op de openbare ruimte te verminderen.

Voor de beleidsmatige context van het Uitvoeringsplan Fietsparkeren verwijzen we naar de Mobiliteitsnota 2020-2030, het Beleidsprogramma Fiets 2020-2030 en de Parkeervisie 2020-2030. In al deze documenten staat ook omschreven dat er een aparte aanpak is voor de stationsgebieden Leiden Centraal, De Vink en Lammenschans en voor de verschillende wijkwinkelcentra. Tot slot sluit dit Uitvoeringsplan fietsparkeren binnenstad aan bij het kader van het VN-verdrag handicap in Nederland. Het doel van dit verdrag is dat de positie van mensen met een beperking verbetert.

1.2. Doelstelling

Leiden is een fietsstad. Hieraan ligt een aantal oorzaken ten grondslag. Leiden is een sterk stedelijke gemeente. Het is een historische stad met een oude stadsstructuur en een groot binnenstadsgebied. Leiden is een compacte stad, de afstanden tussen de buitenwijken en het centrum zijn klein. Dit maakt de fiets tot een aantrekkelijk vervoersmiddel binnen Leiden. De grote hoeveelheid studenten draagt bij aan het hoge fietsgebruik.

De fiets hoort in het stadsgezicht van Leiden. Daarbij is het parkeren van de fiets ook een gedragskwestie die niet zomaar is te beïnvloeden. Het is dan ook niet de bedoeling van dit uitvoeringsplan om de fiets uit het straatbeeld te weren. Sterker nog, de gemeente streeft een gastvrije binnenstad na, ook voor de fietser. Goede bereikbaarheid van de binnenstad en voldoende fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties zijn onlosmakelijk verbonden aan het gastvrije karakter van het binnenstedelijk fietsparkeren. Dit betekent dat de fietser en de correct geparkeerde fiets passen in het straatbeeld.



Figuur 1: fietsen op de Sint Jansbrug in Leiden met uitzicht op de Catharinabrug.

Foto: Dirk van Egmond

De doelstelling van dit uitvoeringsplan is om een overzicht en beschrijving op te stellen van de fietsparkeerknelpunten in de binnenstad en om een samenhangend pakket van maatregelen op te stellen, voorzien van een indicatieve planning en raming waarmee het parkeren van fietsen in de binnenstad zichtbaar wordt verbeterd. Zoals in de Parkeervisie opgenomen, worden de maatregelen als volgt geordend:

- Betrekken van diverse betrokken partijen en organisaties bij de problematiek en de oplossingen;
- Beïnvloeden van het parkeergedrag van de fietser met als doel structurele gedragsverandering;
- Benutten van huidige fietsparkeervoorzieningen;
- Bouwen van nieuwe parkeervoorzieningen en herinrichting van bestaande voorzieningen;
- Beheersing van het fietsparkeren. Het doel van beheersmaatregelen is het gebruik van (nieuwe) fietsparkeervoorzieningen te stimuleren door de inzet van handhaving.

1.3. Wat is een fietsparkeerknelpunt?

Het Uitvoeringsplan heeft de ambitie om fietsparkeerknelpunten in de binnenstad op te lossen. Maar wat is nu eigenlijk een fietsparkeerknelpunt?

In artikel 27 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens staat waar het parkeren van de fiets is toegestaan: *“Fietsen en bromfietsen worden geplaatst op het trottoir, op het voetpad of in de berm dan wel op andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen”*. Het is dus toegestaan om een fiets op de stoep te parkeren.

In de Algemene plaatselijke verordening gemeente Leiden 2020 staat wanneer het parkeren van de fiets of bromfiets ongewenst is in artikel 2.51: *“Neerzetten van fietsen of bromfietsen: het is verboden een fiets of een bromfiets te plaatsen binnen een afstand van 50 cm aan weerszijde van een blindengeleidestrook of op een wijze waardoor op de stoep niet een vrije doorgang van minimaal 150 cm overblijft voor gebruikers van rollators, rolstoelen, scootmobielen en kinderwagens. Ook is het verboden op een openbare plaats een fiets of een bromfiets te plaatsen of te laten staan tegen een raam, een raamkozijn, een deur, de gevel van een gebouw of in de ingang van een portiek als dit in strijd is met de uitdrukkelijk verklaarde wil van de gebruiker van dat gebouw of dat portiek of als daardoor die ingang versperd wordt.”*

Een fietsparkeerknelpunt is een plek in de stad waar fietsen en/of bromfietsen op een zodanige manier worden geparkeerd dat ze te dicht op een blinden-geleidestroom staan, onvoldoende ruimte overlaten voor gebruikers van rollators, rolstoelen, scootmobielen en kinderwagens of geparkeerd worden tegen een gebouw, gevel, etalageruit of in de ingang van een portiek als dit in strijd is met de wil van de gebruiker van dat gebouw of als daardoor die ingang versperd wordt.

In de dichtbebouwde binnenstad ontstaan knelpunten vanwege:

- **Capaciteit:** een tekort aan fietsparkeervoorzieningen op de juiste locatie waardoor fietsen buiten de voorzieningen geparkeerd wordt.
- **Gewenning:** men is van oudsher gewend om de fiets overal te parkeren, waarbij de voorkeur is om dicht bij de bestemming te parkeren.
- **Gemakzucht:** het is vaak makkelijker om de fiets op straat te parkeren dan in een stalling.
- **Regime:** gebrek aan effectieve communicatie en handhaving.

Het Stationsgebied laat zien dat het gedrag kan veranderen door capaciteit te realiseren op strategische locaties in het stationsgebied, het Fiets Fout Fiets Weg regime en de communicatie over het gewenste gedrag.



Figuur 2: Hoog bezoek voor het team van Fiets Fout Fiets Weg. Bron: Monique Shaw

1.4. Werkwijze

Voor het opstellen van dit Uitvoeringsplan Fietsparkeren is allereerst een beleidsanalyse gemaakt van het Beleidsakkoord Gemeente Leiden 2022-2026 en eerder vastgesteld beleid op het gebied van wonen, economie en mobiliteit. In deze documenten is onderzocht hoe de fiets wordt benoemd in relatie tot het hoofdonderwerp van het beleid.

De gemeente Leiden heeft in 2018, 2020 en 2022 een fietsparkeeronderzoek uit laten voeren. In dit onderzoek komen de locaties naar voren waar veel fietsen staan geparkeerd, waar de fietsen buiten de voorzieningen staan geparkeerd en waar de geparkeerde fietsen een groot deel van de openbare ruimte beslaan. Zo ontstaat een beeld waar de grootste fietsparkeerknelpunten zijn en welke veranderingen in de tijd plaats vinden met betrekking tot de parkeervraag en het parkeeraanbod. Ook geeft het fietsparkeeronderzoek een beeld hoeveel extra parkeerplekken er in de binnenstad nodig zijn.

De fietsparkeerknelpunten zijn tijdens de totstandkoming van dit plan door interne en externe betrokkenen aangevuld. Daarvoor heeft de gemeente de samenwerking opgezocht met belanghebbenden, waaronder de Fietzersbond, project Leiden Toegankelijk, wijk- en buurtplatforms, ondernemersverenigingen, studentenverenigingen, MBO Rijnland, Stadsbeheer en Centrummanagement Leiden. Daarnaast zijn ook meldingen en vragen van bewoners die binnenkomen bij de gemeente meegenomen bij het opstellen van de fietsparkeerknelpunten. Het zijn juist deze belanghebbenden die vanuit de dagelijkse praktijk weten welke problemen wáár ondervonden worden en wat een goede oplossing zou kunnen zijn.

1.5. Financiën

Voor de komende jaren zijn diverse investeringen noodzakelijk om de ambities in dit uitvoeringsplan uit te kunnen voeren.

Wat gaat het kosten?

De exacte kosten voor de fietsparkeervoorzieningen zijn nog niet bekend.

Voor het bouwen van de fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad zijn verschillende kostenramingen mogelijk. Op sommige locaties kunnen fietsparkeervoorzieningen op het trottoir worden gerealiseerd, op andere locaties zijn fietsenrekken op een autoparkeerplaats de beste oplossing en op enkele locaties heeft een inpandige stalling de voorkeur. In een later stadium zal daarvoor per locatie een keuze worden gemaakt.

In het scenario dat alle fietsparkeervoorzieningen op het trottoir gerealiseerd kunnen worden, ramen we de totale kosten op ongeveer € 890.000.

In het scenario dat alle fietsparkeervoorzieningen op een autoparkeerplaats gerealiseerd kunnen worden, bedragen de kosten ongeveer € 1.250.000.

NB: het gaat hier om eenmalige investeringsbedragen. Zodra fietsparkeervoorzieningen zijn gerealiseerd binnen het raamcontract worden deze de eerste tien jaar onderhouden. Voor een deugdelijk beheer moeten voor de fietsparkeervoorzieningen op straat onderhouds- en vervangingsplannen worden opgenomen in de beheerplannen.

Tijdelijke rekken hebben de voorkeur om een specifieke piekvraag op te vangen. De piekvraag doet zich voor op de zaterdag rondom het kernwinkelgebied en de markt. In het scenario waarbij het huidige aantal tijdelijke fietsenrekken op de zaterdag wordt verdubbeld, dan bedragen de geschatte totale jaarlijkse kosten voor het plaatsen en weer verwijderen van de fietsenrekken ongeveer € 109.000. Dit is exclusief de kosten voor bijvoorbeeld fietsen die worden verwijderd uit de rekken na 18.00 uur

Welke dekking is hiervoor beschikbaar?

Zoals hierboven is aangegeven wordt de precieze omvang van deze investeringen op basis van nader te maken keuzes duidelijk. Op dat moment moet ook duidelijk zijn of er voldoende dekking voor de ambities beschikbaar is. De verwachting is dat hier voldoende dekking beschikbaar is. Dat lichten we hieronder toe.

Voor de kosten van de ambities binnen de thema's betrekken, beïnvloeden, benutten, bouwen en beheersen zijn op dit moment drie dekkingsbronnen beschikbaar:

- a. reguliere, structurele exploitatiebudgetten,
- b. twee kredieten voor fietsparkeren.
- c. de reserve parkeren, voor zowel incidentele als mogelijk structurele kosten,

Voor de kosten van de ambities binnen de thema's 'betrekken' en 'benutten' zijn middelen binnen de reguliere exploitatiebudgetten structureel als dekking beschikbaar.

Voor het thema "bouwen" is het krediet van € 573.000 'Fietsparkeren overige maatregelen' beschikbaar voor stadsbrede fietsparkeervoorzieningen. De kapitaallasten hiervan zijn gedekt in de begroting.

Dat geldt ook voor het restant van het eerder beschikbaar gestelde krediet Uitvoeringsplan fiets wijkvoorzieningen van afgerond € 200.000 dat voor dit thema kan worden ingezet.

In totaal is er dus een harde dekking in de vorm van een investeringsbudget van €773.000. Bovenop dit budget combineren wij op diverse locaties in de binnenstad werk met met werk door de plaatsing van fietsenklemmen te combineren met de investeringen vanuit de Agenda Autoluwe Binnenstad, zoals het project Ruimte op Straat en de herinrichtingsprojecten zoals die gepland staan voor onder meer Rapenburg, Kort Rapenburg, Langebrug en Noordeinde.

Afsluitend is het fietsparkeren onderdeel van het gesloten systeem van de parkeerreserve. Het heeft de bestuurlijke voorkeur dat dit Uitvoeringsplan, na eventuele uitnutting van de voorgaande bronnen, een beroep doet op de reserve wanneer deze daar de ruimte toe biedt. De verwachting is dat dit gezien de andere beschikbare middelen niet op voorhand nodig is, maar dat dit financieel evenwel past binnen de meerjarige ontwikkeling van de parkeerexploitatie. Of en in welke mate de parkeerreserve voldoende ruimte heeft om de ambities in dit uitvoeringsplan (inclusief beheer- en exploitatielasten) te dekken, zal gedurende de uitvoering van dit plan in kaart worden gebracht. Voor de stallingen Hartebrugkerk en De Geus wordt al een beroep gedaan op de reserve parkeren.

Op het moment dat duidelijk is wat de kosten zullen zijn, kan bekeken worden welke van bovenstaande dekkingsbronnen kan worden aangesproken en of deze voldoende zijn. Als dat niet het geval is kunnen keuzes worden heroverwogen, kunnen alternatieven worden onderzocht of kan naar andere dekkingsbronnen worden gezocht. Hierbij kan o.a. worden gedacht aan budgetten voor Autoluwe Binnenstad. Uitgangspunt is dat in beginsel dekking gevonden zal moeten worden binnen de gemeentebrede budgetten voor mobiliteit en (fiets)parkeren.

1.6. Opbouw Uitvoeringsplan

In hoofdstuk 2 wordt beschreven welke inspanningen Leiden al heeft verricht om het fietsparkeren in goede banen te leiden, de ontwikkelingen in de binnenstad en het fietsgebruik. In hoofdstuk 3 worden de fysieke fietsparkeerknelpunten in de binnenstad beschreven. Hoofdstuk 4 kijkt naar de knelpunten die in de binnenstad zijn en de strategie om de fietsparkeerknelpunten aan te pakken aan de hand van de aanpak 'betrekken, beïnvloeden, benutten, bouwen en beheersen' zoals is uitgewerkt in de Parkeervisie. Tot slot worden in hoofdstuk 5 de projecten op de korte en lange termijn gepresenteerd om de fietsparkeerknelpunten en kansen aan te pakken.

2. Context en achtergrond

2.1. Wat hebben wij al gedaan aan fietsparkeren

Aandacht voor fietsparkeren is niet nieuw. De afgelopen jaren is al ingezet op verbeteringen rondom fietsparkeren. Onderstaand een opsomming van de grootste projecten.

Wrakfietsen

In heel Leiden verwijdert de gemeente wrakfietsen. Op die manier blijft de bestaande parkeercapaciteit beschikbaar voor fietsen waar nog wel op gefietst kan worden. Een wrakfiets is een fiets die in zo'n slechte staat is, dat er echt niet meer op gefietst kan worden. Ze hebben minimaal twee technische gebreken en ze zien er verwaarloosd uit. Waar de fietsen voorheen een label kregen en vervolgens na een week verwijderd werden, haalt de gemeente de wrakfietsen sinds 1 augustus 2022 direct weg. De wrakfietsen worden daarna direct vernietigd.



Figuur 3: Een wrakfiets op de Apothekersdijk.

Opzetten fietsparkeercampagne

Bij de parkeercampagne Anders parkeren die in 2022 is gelanceerd draait het niet alleen om de auto, maar ook om de fiets. Met deze parkeercampagne werken we onder meer aan de bewustwording van het fietsparkeren. Te vaak worden fietsen slordig en midden op de stoep geparkeerd. Dat zorgt voor een rommelig straatbeeld. Daarnaast wordt het met name voor gehandicapten, ouderen met een rollator en ouders met kinderwagens moeilijk om zich makkelijk en veilig door de stad te bewegen. Daarom vragen wij via de campagne van fietsers om de fiets anders te parkeren, zodanig dat iedereen kan genieten van Leiden.

Realisatie van fietsenstalling De Waag

Leiden kent al vele jaren één volwaardige stalling in de binnenstad: de Waagstalling. Deze bewaakte, gratis fietsenstalling aan de Breestraat en Aalmarkt naast de Waag is de eerste grootschalige stalling die in de binnenstad van Leiden is gerealiseerd. Ervaringen met deze stalling verwerken wij bij de realisatie van nieuwe stallingen in de binnenstad.



Figuur 4: Voor en na de realisatie van de Waagstalling.

Nieuwe fietsenstalling in de Breestraat

Er is behoefte aan een extra permanente stalling voor de fiets in de Breestraat. Daarom opent begin 2024 de nieuwe fietsenstalling aan de Breestraat, ter hoogte van de Mosterdsteeg. In de stalling is plek voor circa 360 fietsen.

Stalling Hartebrugkerk van 125 naar 350 fietsen

Samen met het parochiebestuur HH Petrus en Paulus werken wij aan het project Fietsenstalling Hartebrugkerk aan de Lange Mare. De bestaande stalling op het achterterrein van de kerk wordt vergroot. De huidige stalling bij de Hartebrugkerk biedt plaats aan 125 fietsen en is alleen op zaterdag open. De fietsenstalling moet plaats gaan bieden aan 350 fietsen, waaronder ook bakfietsen en fietsen met een kratje.

Tijdelijke stallingen op piekmomenten

De gemeente realiseert elke zaterdag extra fietsparkeerplaatsen voor het opvangen van de grote stroom bezoekers naar de binnenstad. Deze extra fietsparkeerplaatsen zijn tijdelijke stallingen. Elke zaterdag kunnen bezoekers van de binnenstad hun fiets kwijt in de pop-up-stallingen op de Steenshuur, de Nieuwe Rijn en de Lange Mare. Dit zijn onbewaakte stallingen.



Figuur 5: De tijdelijke stalling op de Steenshuur op de zaterdag.

Fietsparkeernormen

De gemeente Leiden kiest ervoor voortaan de fiets als uitgangspunt te nemen bij nieuwbouw of een nieuwe functie van een bestaand gebouw. Door middel van het stellen van een fietsparkeernorm wordt de ontwikkelaar verplicht voldoende fietsparkeerplekken op eigen terrein te realiseren. De fietsparkeernorm geeft de fietser garantie op voldoende en goede stallingsplek en biedt de ontwikkelaar voldoende flexibiliteit om te kunnen blijven bouwen.

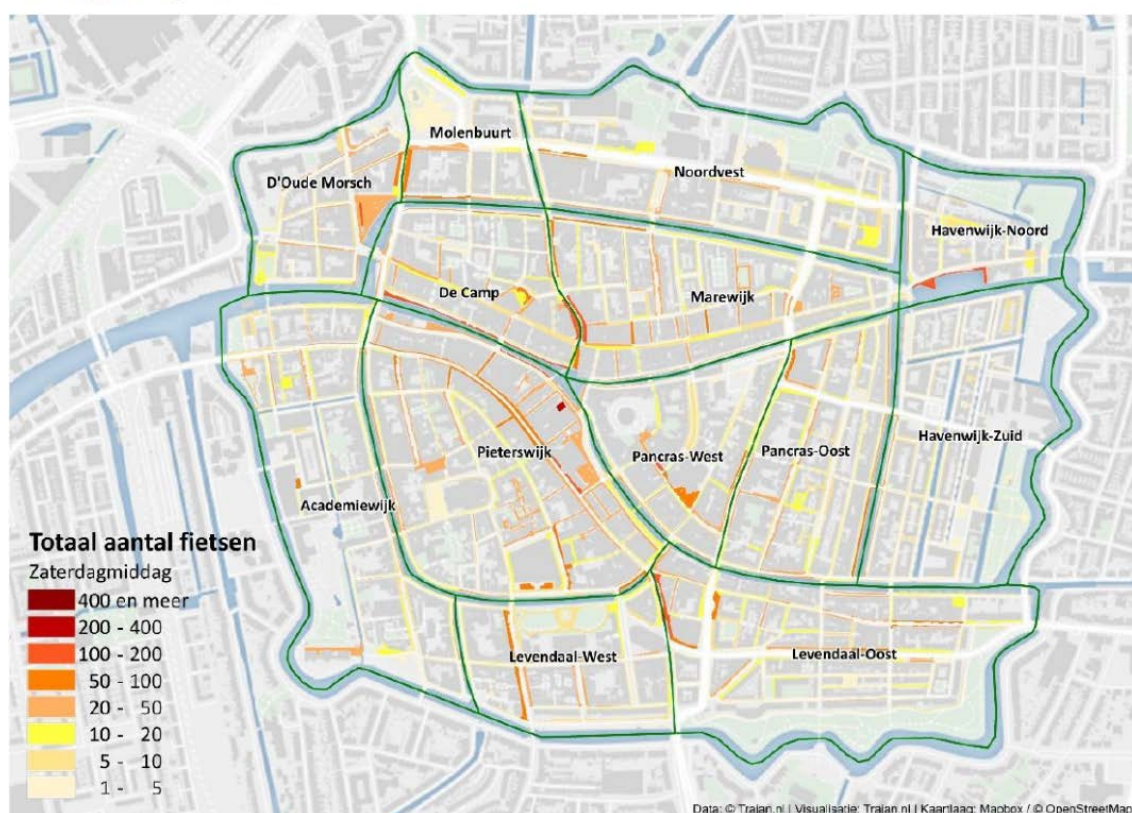
Fietsparkeeronderzoeken

De gemeente heeft in 2018, 2020 en 2022 fietsparkeeronderzoeken in de binnenstad laten uitvoeren.

Hiermee is een overzicht beschikbaar van de fietsparkeervoorzieningen en de hoeveelheid geparkeerde fietsen op verschillende momenten in de week.

De gemeente voert fietsparkeeronderzoeken uit om vast te stellen hoeveel voorzieningen nodig zijn. De planning is om in 2024 een volgend fietsparkeeronderzoek uit te voeren. De fietsparkeeronderzoeken maken een probleem in de binnenstad duidelijk: het gebrek aan parkeervoorzieningen voor fietsen.

Zaterdagmiddag aantal fietsen



Figuur 6: Totaal aantal getelde fietsen in de binnenstad op een zaterdagmiddag. Bron: Trajan 2022.

2.2. Ontwikkelingen fietsgebruik

Uit de stadsenquête van Leiden 2021 blijkt dat 64% van de Leidenaren dagelijks fietst. 27% van de respondenten geeft aan wekelijks de fiets te pakken, en slechts 2% van de respondenten fietst nooit. Leiden is dus echt een fietsstad.

Fietsparkeren is een belangrijk onderwerp in de binnenstad. Veel bezoekers komen per fiets naar de binnenstad. Maar ook voor bewoners en ondernemers in de binnenstad is de fiets een belangrijk vervoermiddel.

Op dit moment zijn in de binnenstad van Leiden minder rekken dan fietsen. Dat is vervelend voor mensen die de fiets netjes en veilig willen parkeren. In het meest recente fietsparkeeronderzoek uit 2022 is gebleken dat het tekort aan parkeerplekken voor de fiets groot is. In totaal zijn er circa 16.500 brom-, snor-, bakfietsen en gewone fietsen geteld op de zaterdagmiddag in de binnenstad. Op de dinsdagmorgen zijn 13.000 brom-, snor-, bakfietsen en gewone fietsen geteld. Op de dinsdagmiddag bedroeg dit aantal 13.700 en op de dinsdagnacht werden 13.200 brom-, snor-, bakfietsen en gewone fietsen geteld. Daartegenover zijn slechts 9.400 fietsparkeervoorzieningen op zaterdag en 8.900 fietsparkeervoorzieningen op dinsdag beschikbaar om de fiets in te stallen. Tijdelijke en inpandige stallingsplekken zijn hierin meegerekend. In dit aantal zijn ook de door inwoners geplaatste rekken in de openbare ruimte meegenomen. Dit betekent dat op de dinsdagnacht nog behoefte is aan circa 4.000 extra plekken en op de zaterdag aan circa 7.000 plekken. Ter vergelijking: momenteel zijn in totaal ongeveer 17.750 stallingsplekken voor fietsen rondom station Leiden Centraal.



Figuur 7: Voorbeeld van fietsenrekken die door inwoners in de openbare ruimte zijn geplaatst.

Bovenop dit huidige tekort aan parkeervoorzieningen verwachten wij dat het aantal fietsers gaat toenemen met 40% ten opzichte van 2018. De bouw van 8.800 woningen en 2.700 studentenwoningen in Leiden en 8.000 woningen in de directe omgeving van Leiden zorgen in 2030 voor duizenden fietsers extra per dag. De doorontwikkeling van de elektrische fiets zorgt meer en meer voor een vervanging van autoritten tot 15 km. Ook een autoluwe binnenstad zorgt voor meer fietsers. De hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen moeten op deze toename voorbereid worden.

Het aantal gemotoriseerde tweewielers bedroeg 566 op dinsdagmiddag, 493 in de avond en 713 op zaterdagmiddag. Voor het merendeel van deze voertuigen ging het om snorfietsen (blauwe kentekenplaat). Een deel van de snorfietsen wordt, onder andere door de ingevoerde helmplicht voor snorfietsen, komende jaren naar verwachting vervangen door E-bikes.



Figuur 8: naast fietsen zijn ook (elektrische) brom- en snorfietsen geteld in de binnenstad.

3. Fietsparkeerknelpunten

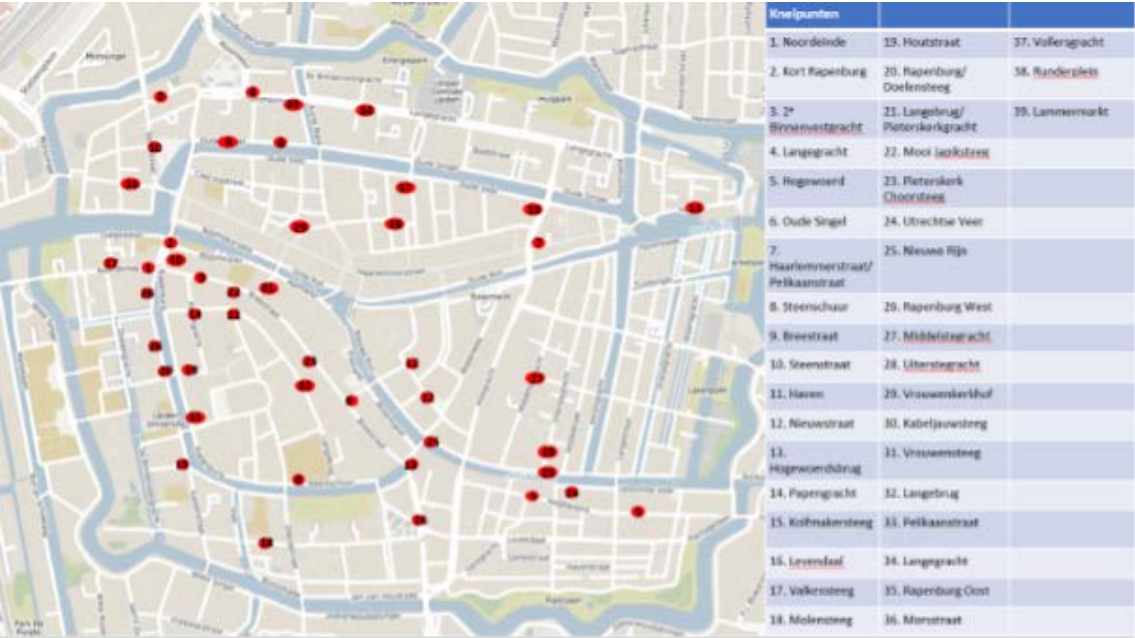
In dit hoofdstuk worden de fysieke fietsparkeerknelpunten van de binnenstad weergegeven die door de ondernemers en inwoners specifiek zijn genoemd en die door ons worden onderschreven. Dit zijn locaties in Leiden waar het parkeren van de fiets op het trottoir leidt tot een situatie waarbij geen vrije doorgang overblijft voor gebruikers van bijvoorbeeld een rollator of een kinderwagen, zoals in de APV omschreven.

Voor voetgangers vormen geparkeerde fietsen een probleem als ze zich niet meer ongehinderd kunnen bewegen. Dat geldt eerder voor mensen die hulpmiddelen gebruiken, zoals krukken, een rollator, een rolstoel of een scootmobiel. Er is sprake van ongehinderde doorgang als er vrije ruimte is van minimaal 1,5 meter.

Voor de meeste ondernemers is bereikbaarheid essentieel. Voldoende ruimte om fietsen te parkeren is dus van belang, zeker gezien het autoluwer maken van de binnenstad. Maar er speelt ook een ander belang, namelijk de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de omgeving in het algemeen en voor de winketalage in het bijzonder. Hoewel in Nederland geparkeerde fietsen op straat er gewoon bij horen, is de bereikbaarheid van de ondernemer er niet mee gediend als in groten getale voor de winkel wordt geparkeerd.

Ondanks dat de fiets relatief weinig ruimte inneemt, nemen de grote hoeveelheden geparkeerde fietsen veel (schaarse) ruimte in beslag in de binnenstad. En soms is er letterlijk gebrek aan ruimte: de doorgang voor hulpdiensten wordt geblokkeerd en de toegankelijkheid voor voetgangers staat onder druk.

Figuur 1 geeft de specifieke fietsparkeerknelpunten aan die door ondernemers en inwoners nadrukkelijk zijn genoemd. Een uitgebreide beschrijving van de fietsparkeerknelpunten staat in bijlage 4.



Figuur 9: overzicht van de genoemde fietsparkeerknelpunten.

Naast deze specifiek benoemde locaties waar fietsparkeren leidt tot overlast, zijn er ook algemene locaties aan te wijzen waar overlast is vanwege de geparkeerde fiets. De overlast van op maaiveld geparkeerde fietsen is met name te vinden in winkelstraten, de (smalle) zijstegen van de winkelstraten, bij functies die veel bezoekers aantrekken en bij studentenhuizen en woningen die verkamerd zijn.



Figuur 10: de Breestraat, een van de locaties die als knelpunt is genoemd.

4. Stadsbrede knelpunten en oplossingsrichtingen

Naast de fysieke fietsparkeerknelpunten die specifiek op locaties in de binnenstad zijn benoemd in hoofdstuk 3, zijn er ook nog andere knelpunten omtrent het fietsparkeren in de binnenstad aan te wijzen. Deze knelpunten kwamen naar voren in gesprekken binnen de organisatie en met externe stakeholders, en na analyse van de fietsparkeeronderzoeken en eerder opgestelde beleidsdocumenten.

Deze knelpunten en de oplossingsrichtingen worden gepresenteerd aan de hand van de aanpak 'betrekken, beïnvloeden, benutten, bouwen en beheersen', zoals is uitgewerkt in de Parkeervisie.

4.1. Betrekken

Voorheen werden verschillende verenigingen in de stad (wijkvereniging, studentenvereniging) niet actief en structureel betrokken bij het fietsparkeren. Daarnaast is het voor veel inwoners onduidelijk hoe zij bijvoorbeeld een wrakfiets kunnen aanmelden bij de gemeente. Ook binnen de eigen organisatie is het van belang om het fietsparkeren te (blijven) betrekken bij andere beleidsterreinen, projecten en dossiers.

Belanghebbenden betrekken is de eerste stap van de aanpak van het probleem. Via de belanghebbenden kan de gemeente de fietser bereiken en zijn parkeergedrag beïnvloeden. Bij het thema Betrekken is het uitgangspunt dat het fietsparkeren een gezamenlijk probleem en een gedeelde verantwoordelijkheid is van gemeente, ondernemers, bewoners en bezoekers. Samenwerking met externe partijen is noodzakelijk voor het realiseren van extra capaciteit. Het succes van communicatie en gedragsbeïnvloeding is ook afhankelijk van de mate van samenwerking met externe partijen. Ondernemers kunnen ervoor zorgen dat hun eigen personeel op afstand parkeert waardoor de bezoekersstalling voor de winkel niet onnodig bezet is. Bewoners zouden ervoor moeten zorgen dat hun fietsen inpandig gestald zijn of anders op een locatie waar dat verantwoord is.

Oplossingsrichting binnen het thema Betrekken is om structureel, via de overleggen met de wijkregisseur, binnenstadmanager en beleidsmedewerker studentenzaken, het fietsparkeren bij de verschillende bewoners-, studenten- en ondernemersverenigingen te bespreken. Zo kan worden onderzocht of knelpunten die nu zijn opgehaald nog steeds actueel zijn of dat ze voldoende zijn aangepakt.

Ook intern is het betrekken van het fietsparkeren bij een project of dossier van belang om de fietsparkeerproblematiek aan te pakken.

Oplossingsrichting die verder kansrijk zijn om nader uit te werken, is om ondernemers-, bewoners-, studenten- en wijkverenigingen te informeren hoe zij een wrak- of weesfiets bij de gemeente kunnen melden.

Maatregelen die worden benoemd binnen het thema Betrekken worden gedekt uit de exploitatie.

4.2. Beïnvloeden

Uit onderzoek blijkt dat het merendeel van de fietsers de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeert. Dit gedrag leidt tot overlast wanneer fietsen op een ongewenste of gevaarlijke plek worden geparkeerd of als er hierdoor onvoldoende ruimte overblijft voor voetgangers.

Met het beïnvloeden van het parkeergedrag van de fietser wordt een structurele gedragsverandering gestimuleerd. Alleen het realiseren van extra fietsparkeercapaciteit op strategische locaties is onvoldoende om de fietser op de gewenste plek te laten parkeren. De inrichting van de omgeving van de fietsparkeerplek, normverschuiving en communicatie zijn belangrijke instrumenten om het gewenste parkeergedrag te bereiken.

Parkeercampagne

Leiden is in 2022 begonnen met een meerjaren parkeercampagne. Doel is tweeledig: informeren van bewoners, ondernemers en bezoekers van Leiden over de veranderingen in het auto- en fietsparkeren, én als tweede het parkeergedrag van fietsers en automobilisten positief te beïnvloeden. Met de parkeercampagne wordt gestimuleerd om te parkeren in een rek, vak of stalling. En als dat even niet lukt: parkeer dan netjes op de stoep met oog voor de omgeving. Mensen moeten het voordeel zien waarom ze de fietsparkeervoorzieningen moeten gebruiken, maar ze moeten ook worden geïnformeerd welke parkeervoorzieningen er überhaupt zijn en wanneer deze bereikbaar zijn. Naast communicatie over het gewenste gedrag moet met de campagne ook gekeken worden naar de inrichting van de omgeving en de samenwerking met partners in de stad. Ook de praktische informatie in de stallingen zelf wordt geprofessionaliseerd.

Berichtgeving en informatievoorziening over het gewenste fietsparkeergedrag, de capaciteit en de regels zijn noodzakelijk om te blijven herhalen gezien de instroom ieder jaar van nieuwe inwoners.



Figuur 11: uitingen van de parkeercampagne Anders parkeren

In de stallingen

Het fietsareaal bestaat uit uiteenlopende soorten fietsen, van leenfietsen tot elektrische bakfietsen.

De gemeente houdt op dit moment onvoldoende rekening met deze eisen en wensen in de stallingen. Hierdoor wil het wel eens voorkomen dat een standaard-fiets geparkeerd staat op de plek die voor een bakfiets is bedoeld. Daarom werken wij in de stallingen aan een professionaliseringsslag via bijvoorbeeld bewegwijzering op de grond die de fietser naar de juiste parkeerplek begeleid. Een fiets met een kratje moet een andere lijn op de grond volgen dan iemand met een standaardfiets. Dit vergroot de kans dat fietsparkeervoorzieningen worden gebruikt zoals bedoeld. En dat de juiste fiets(er) op de juiste plek geparkeerd staat. Ook het bundelen van de parkeerplekken voor speciale fietsen draagt bij aan een beter gebruik van de fietsenstalling.

Een vaak gehoorde opmerking is dat de Waagstalling amper wordt gebruikt. Uit de fietsparkeeronderzoeken en gesprekken met het personeel van de stalling blijkt dat dit meevalt. Zeker op de zaterdag wordt de stalling goed gebruikt. Echter, op veel momenten in de week zijn er nog voldoende beschikbare parkeerplekken in de stalling, terwijl veel fietsen in de openbare ruimte staan geparkeerd. Mogelijk heeft

dit te maken met de entree naar de stalling via de trap of steile hellingbaan, de zichtbaarheid van de stalling vanaf de straat, de bekendheid van de stalling bij fietsers, of het idee dat men moet betalen voor het parkeren van de fiets.



Figuur 12: op de zaterdag wordt de Waagstalling goed gebruikt.

In de openbare ruimte

Naast de communicatiekansen via persberichten en in de fietsenstallingen liggen er ook kansen om in de openbare ruimte te communiceren over het fietsparkeren en de regels.

Het juiste fietsparkeergedrag stimuleren kan door goed te verwijzen naar de fietsparkeerlocaties. Bovendien is dit een fietsvriendelijke manier om de fietser te stimuleren het gewenste gedrag te vertonen. Goede verwijzing ligt bij voorkeur op de route, verhoogt het draagvlak en biedt fietsers direct een handelingsperspectief. Er moet, gezien de realisatie van enkele nieuwe fietsenstalling, worden uitgewerkt hoe de inpandige fietsenstallingen van binnen en buiten goed te herkennen zijn. Om inpandige stallingen beter te benutten is naast goede verwijzing op de aanrijroute ook een eenduidige en opvallende uitstraling van belang. Communicatie via bijvoorbeeld stuurhangers, posters, persberichten en toonbankdisplays kan helpen om de bekendheid van nieuwe fietsenstallingen, fietsenrekken en fietsvakken te vergroten.

Evenementen in de stad

Het koppelen van communicatie over het fietsparkeren aan evenementen in de stad biedt een grote kans op gedragsverandering. De beschikbare fietsparkeercapaciteit is vaak onvoldoende bij evenementen om de fietsparkeervraag goed op te vangen. Daarom moeten bij grote evenementen in de stad voldoende goede fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

De evenementen bieden ook een kans. Evenementen helpen namelijk om het fietsparkeren onder de aandacht te brengen vanwege de tijdelijke voorzieningen. Bij evenementen ontstaat het moment dat bezoekers zich bewust zijn van hun parkeergedrag. Op zo een moment gaat men actief op zoek naar informatie over waar en hoe men het beste de fiets kan parkeren in de stad. Via evenementen kunnen de openbare fietsenstallingen in de binnenstad onder de aandacht van de bezoekers worden gebracht. Ook liggen er kansen om communicatie over fietsparkeervoorzieningen onderdeel te maken van de aankoop van een ticket voor een evenement.



Figuur 13: bezoekers van Werfpop worden geïnformeerd over waar men het beste de fiets kan parkeren.

Voor communicatiemaatregelen is op dit moment een budget beschikbaar binnen de Reserve Parkeren. Deze budgetten lopen voor enkele jaren maar zijn eindig. Voor succesvolle gedragsbeïnvloeding van de fietser is het noodzakelijk dat deze acties kunnen worden voortgezet, en dus dat er ook in de toekomst dekking blijft voor campagnes gericht op gedragsbeïnvloeding van de fietser.

4.3. Benutten

Verschillende gebouwen in Leiden hebben een eigen (in pandige) fietsparkeervoorziening die onvoldoende wordt gebruikt door de groep waar die voor bedoeld is of die kansen biedt voor dubbelgebruik met een andere doelgroep. Oplossingsrichtingen die binnen het thema Benutten een effect kunnen hebben zijn het verkennen met andere partijen met een in pandige stalling of het mogelijk is om de stalling te gebruiken voor andere doelgroepen. Ook het verwijzen naar, en informeren over, de aanwezigheid van bestaande fietsparkeervoorzieningen in of nabij de gebouwen kan leiden tot een betere benutting van bestaande fietsparkeervoorzieningen.

Binnen het thema Benutten worden de voorbereidende werkzaamheden gedekt uit de exploitatie. Mocht uit de verkenningen blijken dat bijvoorbeeld dubbelgebruik van een fietsenstalling van derden mogelijk is met aanvullende maatregelen, dan is er geen dekking beschikbaar voor deze aanvullende maatregelen.



Figuur 14: het benutten van de stalling op eigen terrein door tijdelijke communicatie van de regels

Benutten van de eigen stalling

In gesprekken met diverse partijen blijkt dat de doelgroep van een in pandige stalling deze fietsenstalling niet gebruikt en in plaats daarvan hun fiets buiten parkeert. Hierdoor kan overlast in de openbare ruimte ontstaan dat prima op eigen terrein kan worden voorkomen. Samen met enkele onderwijsinstellingen en woningcorporaties in de stad moet daarom onderzocht worden hoe het gebruik van de in pandige fietsenstalling kan worden verhoogd. Ook liggen hier kansen om via de parkeercampagne én door mogelijke aanpassing van de fysieke omgeving van de stallingen inwoners te verleiden om hun berging te gebruiken voor het stallen van de eigen fiets.

Benutten van andermans stalling

Sommige hoofddoelgroepen gebruiken de in pandige parkeervoorzieningen niet op alle momenten van de week. Hierdoor staan sommige parkeervoorzieningen leeg, terwijl een nabijgelegen functie met een grote parkeervraag geen gebruik kan maken van deze parkeermogelijkheid. Een voorbeeld hiervan is de stalling onder het MBO Rijnland die vaak leeg staat op het moment dat de naastgelegen studentenverenigingen veel bezoekers hebben. Onder bepaalde voorwaarde kunnen deze voorzieningen beter worden benut. Bijvoorbeeld door 's avonds en 's nachts de bewoners uit de binnenstad de stalling te laten gebruiken of in het weekend de bezoekers. Private parkeerplaatsen voor de auto kunnen mogelijk een oplossing bieden om de fietsparkeervraag op te vangen op het moment dat de autoparkeerplaatsen niet worden gebruikt.

Entree en openingstijden Waagstalling

De entree en de openingstijden van de Waagstalling zijn in diverse interne en externe gesprekken naar voren gekomen als een knelpunt. De entree is zodanig vormgegeven dat de fietser niet wordt verleid om gebruik te maken van de fietsenstalling. Daarnaast is de hellingbaan voor sommige fietsers een obstakel.

De Waagstalling is open van maandag tot en met zaterdag van 08.00 uur tot 01.00 uur. Op zondag is de stalling open van 11.00 uur - 22.00 uur. Deze openingstijden sluiten niet aan bij de openingstijden van veel omliggende horecazaken en studentenverenigingen, die vaak tot later open zijn. Om de Waagstalling aantrekkelijker te maken voor de bezoekers van de binnenstad moet daarom worden onderzocht of het mogelijk is om de openingstijden van de Waagstalling te verruimen.

4.4. Bouwen

Het fietsparkeren in Leiden leidt in de huidige situatie al tot problemen, en de verwachte groei van het aantal fietsen dient in de toekomst op een goede manier gefaciliteerd te worden om daarmee de binnenstad leefbaar te houden met voldoende ruimte om als voetganger prettig te verblijven.

Voor het bereiken van het gewenste parkeergedrag helpt het als de fietser wordt ondersteund met passende infrastructuur: een stalling, rekken of vakken op de gewenste parkeerplek. Fietsers parkeren graag netjes als de structuur aanwezig en zichtbaar is.

Daarom moeten in de gehele binnenstad meer (tijdelijke) fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties worden gerealiseerd om de fietser te faciliteren en stimuleren om op de gewenste locatie de fiets te parkeren.

Binnen het thema Bouwen zijn verschillende stallingsmogelijkheden mogelijk die een oplossing kunnen bieden voor de verschillende fietsparkeerknelpunten en kansen in de binnenstad. De verschillende typen fietsen vragen om specifieke voorzieningen. Ook het bezoekmotief is bepalend voor de parkeerbehoefte. Een bezoeker van het theater of restaurant heeft een andere behoefte dan iemand die even snel een boodschap komt doen. Kort of lang parkeren heeft dus ook invloed op de eisen die aan de voorzieningen worden gesteld.

De kosten voor de te bouwen fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad zijn sterk afhankelijk van de te kiezen maatregelen. De kosten blijven beperkt als alleen fietsklemmen worden bijgeplaatst, maar nemen toe als gekozen wordt voor een inpandige stalling met bewaking.

Bouwen van meer fietsparkeervoorzieningen

Als fietsparkeervoorzieningen in onvoldoende mate in de nabijheid van de bestemming aanwezig zijn leidt dit al snel tot ongewenst en overlastgevend parkeergedrag met een negatief effect op het straatbeeld. Het fietsparkeren in Leiden leidt in de huidige situatie al tot problemen, en de verwachte groei van het aantal fietsen dient in de toekomst op een goede manier gefaciliteerd te worden om daarmee de binnenstad leefbaar te houden met voldoende ruimte om als voetganger prettig te verblijven. Op sommige plekken is de openbare ruimte zo schaars dat capaciteit niet makkelijk is uit te breiden zonder dat dit ten koste gaat van andere functies, zoals spelen, groen of autoparkeren. In die gevallen moeten verschillende gebruikers van de openbare ruimte om tafel gaan om samen te zoeken naar ruimte voor de fiets, met oog voor andere belangen.

Daarbij worden fietsen niet altijd in de voorzieningen geplaatst. Dit levert niet altijd een fietsparkeerknelpunt op zoals omschreven in hoofdstuk 1 en uitgewerkt in hoofdstuk 3, maar levert wel een rommelig en onaantrekkelijk straatbeeld op.



Figuur 15: de forse hoeveelheid geparkeerde fietsen op de Beestenmarkt leidt tot een rommelig straatbeeld.

Speciale aandacht is nodig voor de stegen rondom de Breestraat en de Haarlemmerstraat. In het verleden zijn in de zijstegen van de Breestraat en Haarlemmerstraat fietsenrekken en fietsenklemmen geplaatst voor een bezoek aan de binnenstad. Fietzers werden ook verwezen naar de stegen om daar de fiets te stallen. In sommige stegen leidt het fietsparkeren tot overlast aangezien de vrije doorloopruimte onvoldoende is vanwege de geparkeerde fietsen en de fietsen het zicht op de etalage belemmeren. In andere stegen is het juist gewenst om fietsparkeervoorzieningen te behouden en bij te plaatsen aangezien deze rekken onderdeel zijn van de bereikbaarheid van het winkelgebied. Belangrijke voorwaarde bij het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen is dat met de plaatsing van de fietsparkeervoorzieningen nog voldoende ruimte overblijft voor de voetganger om de geparkeerde fiets te passeren.



Figuur 16: een ondernemer op de Haarlemmerstraat vraagt bezoekers met de fiets om in de steeg te parkeren: "Het wordt gewaardeerd indien de fiets in de steeg wordt geparkeerd".

Bouwen van inpandige stallingen

Op dit moment zijn wij niet voornemens om een nieuwe, grote inpandige fietsenstalling te realiseren, tenzij een kans zich voordoet vanwege reconstructies in de openbare ruimte of subsidies die beschikbaar komen.

Mocht zo een kans zich voordoen, dan realiseren wij een inpandige stalling op kruispunten van (hoofd)fietsroutes met winkelgebieden. Doelgroep van deze stallingen zijn de bezoekers van de binnenstad die de bestemmingen in de binnenstad met een wat langer verblijf bezoeken en die behoefte hebben om de fiets droog en veilig te stallen.

In de praktijk werkt een inpandige stalling alleen goed wanneer de kwaliteit hiervan bijzonder hoog is: op zeer korte afstand van de bestemming, stallen op de begane grond, in een ruimte met een prettige atmosfeer die goed wordt beheerd. In de binnenstad zijn echter veel ruimtes op maaiveldniveau bezet en worden deze vaak

ingezet voor commerciële doeleinden.

Een harde voorwaarde voor succes van een inpandige stalling is een regime waarbij het verboden is om in een ruime straal rond de stalling buiten de voorzieningen te parkeren. Structurele handhaving om dit verbod kracht bij te zetten is een belangrijk sluitstuk. Immers: de meeste mensen willen zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming parkeren en de stalling zelf is nooit de bestemming.

Bouwen van buurtstallingen

Het realiseren van nieuwe inpandige voorzieningen zoals een buurtstalling in de bestaande bebouwing van de binnenstad is complex en kostbaar. In buurten waar voor bewoners onvoldoende individuele stallingsvoorzieningen gerealiseerd zijn, kunnen gezamenlijke, particuliere buurtstallingen zoals de stalling op de Hogewoerd een oplossing bieden.

Echter, een compacte en dichtbebouwde stad als Leiden heeft geen ruimte voor een individueel fietsenrek voor iedere fiets. Dubbelgebruik van fietsparkeervoorzieningen door bewoners en bezoekers heeft de voorkeur. Ook is nog onduidelijk hoe een buurtstalling past binnen de uitstraling van de binnenstad en door wie deze wordt onderhouden. Voor oplossingen zoals een fietstrommel geldt dat de ruimte in de binnenstad beperkt is en de eisen aan de inrichting (door bewoners en gemeente) hoog. Daarom wordt er niet actief gezocht naar locaties voor buurtstallingen. Ook wordt er terughoudend ingespeeld op verzoeken vanuit bewoners voor een buurtstalling.

Bouwen: fietsrekken en -nietjes

Fietsrekken en nietjes worden geplaatst daar waar er behoefte is aan langer parkeren. Vooral in de buurten met een parkeerdruk vanuit het wonen of werken en waar er geen (financiële of ruimtelijke) mogelijkheden zijn voor een inpandige stalling, is het realiseren van fietsrekken en nietjes gewenst. Op locaties waar regelmatig veel los geparkeerde fietsen staan, wordt verkend of daar rekken kunnen worden toegevoegd om het fietsparkeren te ordenen.



Figuur 17: het fietsnietje is voor veel voertuigen geschikt om te parkeren.

In de vele smalle straten van de binnenstad is vaak de enige mogelijkheid voor uitbreiding van fietsparkeerplaatsen het opheffen van autoparkeerplaatsen ten behoeve van fietsenrekken. Zo worden er geen fietsparkeerplekken gerealiseerd die ten koste gaan van de begaanbaarheid van de trottoirs.



Figuur 18: de transformatie van een autoparkeerplaats naar een fietsparkeerplaats in de Wasstraat, net buiten de binnenstad.

Bouwen: fietsvakken

Fietsvakken hebben als doel om een parkeerplek te bieden aan fietsers die maar zeer kort een bezoek brengen aan de binnenstad en de fiets dichtbij parkeren bij de bestemming, bijvoorbeeld voor een snelle boodschap. Het weglaten van een aanbindmogelijkheid ontmoedigt langparkeren. Op plaatsen in het kernwinkelgebied buiten het voetgangersgebied, zoals in de Breestraat, wordt de mogelijkheid onderzocht om de fiets kort bij de winkel te stallen in een duidelijk en herkenbaar fietsvak. Gezien de vele functies in de krappe binnenstad van Leiden, moet worden overwogen of fietsvakken gecombineerd kunnen worden met bijvoorbeeld laad- en losplekken voor bevoorrading. Vormgeving van de fietsvakken in de binnenstad van Leiden moet nog verder worden uitgewerkt. Belangrijk daarbij is dat de fietsvakken duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn voor de gebruikers.



Figuur 19: links: een proef met tijdelijke fietsparkeervakken in de Breestraat in 2017. Rechts: de fietsvakken in de Breestraat in 2022.

Bouwen: tijdelijke fietsparkeervoorzieningen

Deze oplossing betreft een verplaatsbare stalling in de openbare ruimte. Tijdelijke fietsparkeervoorzieningen kunnen zowel op straat als op het water gerealiseerd worden. Met hekken en communicatie-uitingen wordt een deel van de openbare ruimte afgezet om fietsenrekken te plaatsen. Een tijdelijke stalling kan worden gebruikt bij eenmalige evenementen maar bijvoorbeeld ook op een marktdag. Een tijdelijke stalling is een logische keuze bij vaak terugkomende activiteiten waarbij een permanente parkeervoorziening ongewenst of onmogelijk is. Een tijdelijke stalling wordt gerealiseerd tussen het evenement en de fietsroute in, om het gebruik ervan zo aantrekkelijk mogelijk te maken.



Figuur 20: Tijdelijke fietsparkeervoorzieningen op de zaterdag aan de Lange Mare.

Op dit moment worden er al ongeveer 450 extra tijdelijke fietsparkeerplekken op de zaterdag gerealiseerd. Het streven is om het huidige aantal tijdelijke fietsenrekken te verdubbelen. De geschatte kosten voor verdubbeling van het aantal tijdelijke fietsenrekken bedraagt ongeveer € 1.600 per week en € 83.200,- per jaar. Dit is exclusief de kosten voor bijvoorbeeld fietsen die worden verwijderd uit de rekken na 18.00 uur. Dekking voor het plaatsen van extra tijdelijke fietsenrekken komt uit de reserve Parkeren.

Bouwen: Brom- en snorfiets

In het meest recente parkeeronderzoek uit 2022 bleek dat op een zaterdag circa 800 brom- en snorfietsen in de binnenstad worden geparkeerd. In tegenstelling tot in het stationsgebied zijn in de binnenstad geen specifieke locaties aangewezen waar deze gestald kunnen worden. Hierdoor worden brom- en snorfietsen soms hinderlijk geparkeerd dichtbij de bestemming. Ook voor deze voertuigen is het noodzakelijk parkeervoorzieningen op strategische locaties aan te bieden om het gewenste parkeergedrag te stimuleren. Bij de realisatie van een grote stalling in de binnenstad dient ook rekening gehouden te worden met het parkeren van scooters door in de nabijheid van de stalling vakken voor de scooters te realiseren.

Uitgangspunt bij het realiseren van parkeervoorzieningen voor de brom- en snorfiets

is dat zij beperkt worden gefaciliteerd. We omarmen duurzame en innovatieve maatregelen die bijdragen aan onze duurzaamheidsambities. Zo verkennen we de oprichting van een inruilregeling voor vervuilende brommers. Dit koppelen we aan het landelijk verbod op de verkoop van tweewielers op fossiele brandstoffen, dat in 2025 wordt ingevoerd.



Figuur 21: naast parkeervoorzieningen voor de fiets moet ook rekening worden gehouden met brom- en snorfietsen.

Bouwen voor verschillende doelgroepen en fietsen

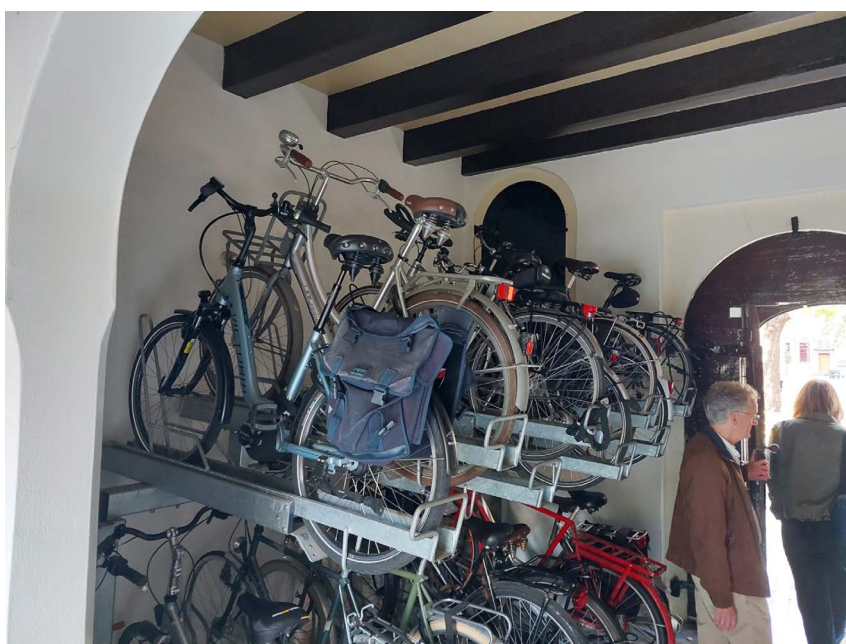
Bij het bouwen van de parkeervoorzieningen in de binnenstad dient rekening te worden gehouden met de eisen van verschillende doelgroepen in de binnenstad, de parkeerduur van die doelgroepen in de binnenstad, de aantallen en soorten fietsen in de binnenstad en de strategische locaties tussen fietsroute en bestemming op locaties waar geen of onvoldoende parkeervoorzieningen aanwezig zijn.

Voor een kort winkelbezoek is het parkeren op de stoep prima. Voor het langer parkeren van de fiets overdag is een rek comfortabel en veiliger. Als een fiets moet overnachten dan is een rek zeker van meerwaarde. De fiets kan aan het rek vast worden gemaakt wat het risico op diefstal beperkt. Een inbandige voorziening is aantrekkelijk voor duurdere fietsen die voor langere tijd gestald worden. Dit spreekt

echter een beperkte groep aan: veel mensen beschikken over oudere fietsen en parkeren liever buiten op straat in plaats van de moeite te nemen om een fiets binnen te zetten. Hierbij maakt het ook een verschil of een inpandige stalling op maaiveldniveau is of in de kelder wordt gerealiseerd. Een drempelloze stalling op maaiveld biedt meer gemak dan een stalling op kelderniveau.

Eigen terrein

Uitgangspunt bij het realiseren van openbare fietsparkeervoorzieningen is dat altijd eerst moet worden gekeken of fietsparkeercapaciteit op eigen terrein van bewoners of bedrijven beschikbaar is of gecreëerd kan worden.



Figuur 22: fietsparkeervoorzieningen in het Jan Pesijnshof op eigen terrein

Het realiseren van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein wordt via de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 bij nieuwe vergunningplichtige ontwikkelingen gestimuleerd. In de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 ontbreken echter parkeernormen voor veel functies, waaronder die van een hotel of die van een bedrijf met veel werknemers of bezoekers. Ook worden terrassen niet getoetst op de fietsparkeernormen terwijl de terrassen wel zorgen voor extra bezoekers die mogelijk met de fiets komen. Ook is er, in tegenstelling tot de openbare auto-parkeerplaatsen, geen plicht opgenomen om openbare fietsparkeervoorzieningen te compenseren binnen de maximale loopafstanden indien deze door een ruimtelijke activiteit komen te vervallen.

Beheer en onderhoud

Zodra fietsparkeervoorzieningen zijn gerealiseerd moeten deze ook worden onderhouden. Voor een deugdelijk beheer moeten voor de fietsparkeervoorzieningen op straat onderhouds- en vervangingsplannen worden opgenomen in de beheerplannen.

4.5. Beheersen (Handhaving)

Oplossingen voor de parkeerknelpunten liggen voor een deel bij handhaving en communicatie. Beheersing is extra belangrijk op locaties waar geparkeerde fietsen hinder veroorzaken voor wandelend publiek in het algemeen en mindervaliden in het bijzonder. Beheersing is noodzakelijk op alle locaties in de binnenstad waar voldoende fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties zijn gerealiseerd maar waar toch fietsen hinderlijk of gevaarlijk worden geparkeerd.

Uitgangspunt binnen het thema Beheersen is dat de binnenstad gastvrij is voor de fietser. De fietser en de correct geparkeerde fiets passen in het straatbeeld. De gemeente voert geen algemeen verbod in op fietsparkeren in de gehele binnenstad. Een parkeerverbod wordt hoogstens ingesteld voor delen van het kernwinkelgebied, mits aan alle randvoorwaarden voor handhaving wordt voldaan. Handhaving mag namelijk enkel toegepast worden onder bepaalde voorwaarden. Voldoende, goede fietsparkeercapaciteit op acceptabele loopafstand is daarbij een belangrijke, juridische voorwaarde. Bij voldoende capaciteit op loopafstand is er draagvlak voor handhaving. Er moet bovendien sprake zijn van eenduidigheid en duidelijkheid over het gebied en het feit dat er gehandhaafd wordt. Als er wordt gekozen voor handhaving moet duidelijk gemaakt worden aan de fietser wat de spelregels zijn.

Wrak- en weesfietsen

De fietsparkeervoorzieningen zijn bedoeld voor de actieve fietsers. Fietsen die niet gebruikt worden horen niet in de beperkte openbare ruimte maar op een private locatie. Het verwijderen van wrak- en weesfietsen draagt bij aan het beter benutten van de bestaande voorzieningen. Een wrakfiets is een fiets die in zo een slechte staat is dat er niet meer op gefietst kan worden. Ze hebben minstens twee technische gebreken en zien er verwaarloosd uit. De gemeente Leiden heeft de aanpak van wrakfietsen per 1 augustus 2022 aangepast. Vanaf 1 augustus worden deze fietsen niet eerst meer gelabeld maar direct verwijderd. Voor veel inwoners is onduidelijk hoe ze een wrakfiets bij de gemeente kunnen melden. Hierdoor blijven wrakfietsen soms onnodig lang in de openbare ruimte staan.

Tijdens het fietsparkeeronderzoek van 2020 en 2022 is ook onderzoek gedaan naar het aantal weesfietsen in en om de Breestraat, Haarlemmerstraat en de Hogewoerd. Een weesfiets is een fiets die in de openbare ruimte staat en lange tijd niet gebruikt is. Alle geparkeerde fietsen zijn voorzien van een krijtmarkering. Na 2 en 4 weken zijn op deze plekken opnieuw de geparkeerde fietsen geteld die nog een intacte krijtmarkering op de band hadden (en dus niet in de tussentijd zijn verplaatst).



Figuur 23: een krijtstreep op de achterband duidt erop dat deze fiets lange tijd niet is gebruikt.

Onderstaande tabel laat het totaal aantal fietsen per deelgebied zien met een intacte krijtstreep na 2 en 4 weken na de nulmeting (meting waarbij de markeringen op de fietsen zijn aangebracht).

Straat	Aantal getelde fietsen	Krijt na 2 weken	Krijt na 4 weken
Haarlemmerstraat	1.026	229 (22.3%)	150 (14.6%)
Breestraat	1.268	388 (30.6%)	309 (24.4%)
Hogewoerd	448	141 (31.5%)	70 (20.1%)

Figuur 24: weesfietsen per gebied. Bron: fietsparkeeronderzoek 2022, Trajan.

Wanneer wordt gekeken naar de stallingwijze van de fietsen met krijtstreep is te zien dat gemiddeld gezien een groter aantal fietsen voor langere tijd ongebruikt blijft staan in een fietsparkeervoorziening dan buiten een voorziening. Onderstaande tabel laat de aantallen en percentages zien.

Stallingwijze	Aantal getelde fietsen	Krijt na 2 weken	Krijt na 4 weken
In voorziening	830	298 (35.9%)	268 (32.3%)
Buiten voorziening	1922	460 (23.9%)	281 (14.6%)

Figuur 25: Percentage weesfietsen naar stallingwijze. Bron: fietsparkeeronderzoek 2022, Trajan.

Vooraf in de stegen en zijstraten blijven relatief veel fietsen voor langere tijd ongebruikt staan. Een weesfietsenaanpak kan dus in potentie 268 fietsparkeerplekken in de binnenstad beschikbaar maken voor fietsen die wel gebruikt worden. Daarnaast kunnen 281 fietsen buiten de voorziening worden verwijderd, wat zorgt voor een opgeruimd straatbeeld. Daarom wordt de weesfietsenaanpak in een apart traject verder uitgewerkt.

Binnen het thema Beheerseren is het opstellen en uitvoeren van het weesfietsenbeleid zeer kansrijk om de vele fietsparkeerknelpunten in de binnenstad aan te pakken. Door met regelmaat wrakfietsen (een fiets met 2 of meer technische gebreken, zodanig dat er niet meer op gefietst kan worden) en weesfietsen (een fiets die in de openbare ruimte staat en lange tijd niet meer gebruikt is) per 1 januari 2024 te verwijderen blijft de parkeercapaciteit optimaal beschikbaar voor fietsen die wel worden gebruikt. Dit is de basis van goed beheer van de openbare ruimte. De financiële basis voor handhaving op weesfietsen is in het beleidsakkoord 'Samen leven in Leiden' gelegd. Aanvullend budget voor extra opslagcapaciteit en personeel bij het fietsdepot is een aandachtspunt.

Fietsparkeercoaches

In het verleden zijn pilots gehouden met 'gastheren en -vrouwen' om het fietsparkeren met zachte hand te reguleren. Ondanks overwegend positieve reacties is hier geen vervolg meer op gekomen. Direct na het vertrekken van de fietscoaches vervielen de fietsparkeerders in 'oud, ongewenst parkeergedrag'. Als we structurele verbeteringen op het fietsparkeren willen realiseren, is structurele inzet nodig van maatregelen die gericht zijn op het gedrag van de fietser.

Gezien de eerdere ervaringen in Leiden met een 'fietsparkeercoach' is handhaving met de 'zachte hand' een kansrijke oplossing om orde te brengen in het fietsparkeren in de binnenstad en inwoners te informeren over en wijzen op het gewenste parkeergedrag. Fietsparkeercoaches zijn een effectieve maatregel in

gebieden met veel bezoekers die per fiets komen en als het kan worden gecombineerd met de oplevering van een nieuwe inpandige stalling, bij een tijdelijk evenement met een grote fietsparkeerbehoefte of nadat een gebied is opgeschoond van wrak- en weesfietsen.

Verbeteringen in de keten

Verbeteringen in de 'keten' kunnen handhaving vergemakkelijken. Nu is bijvoorbeeld Het Warenhuis nog niet in staat om in het weekend of op een doordeweekse avond fietsen in ontvangst te nemen die bij handhavingsacties worden verwijderd.



Figuur 26: fietsen in het Warenhuis.

Fiets Fout Fiets Weg

Een veel gehoorde wens bij het opstellen van dit Uitvoeringsplan is dat de gemeente het Fiets Fout Fiets Weg regiem uit het stationsgebied uitbreidt naar de binnenstad van Leiden. De volgende stappen moeten zijn doorlopen voordat wij het Fiets Fout Fiets Weg regiem invoeren in de binnenstad:

- Een gemeente moet kunnen aantonen dat er genoeg fietsparkeervoorzieningen zijn binnen een restrictiegebied voor er publiekrechtelijk gehandhaafd mag worden op fietsen buiten de rekken. Daarom is de eerste stap het realiseren van voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen.
- In het gebied waar overlast wordt ervaren moet vervolgens worden gehandhaafd op wrak- en weesfietsen.
- Indien de overlast van geparkeerde fietsen blijft, moet worden gehandhaafd op gevaarlijk en hinderlijk geparkeerde fietsen op basis van artikel 2.51 van de Algemene Plaatselijke Verordening. Op veel plekken in de binnenstad van Leiden is er praktisch geen doorgang van 1,5 meter mogelijk. Het vraagt maatwerk om te beoordelen of het redelijk en nodig is om te handhaven.

Als de hiervoor genoemde stappen onvoldoende het probleem aanpakken kan overwogen worden om een Fiets Fout Fiets Weg regiem in te voeren in (delen van) de binnenstad.

Communicatie is een belangrijke randvoorwaarde voor een fietsvriendelijke uitvoering van handhaving op geparkeerde fietsen. Elke fietser moet weten wat het gewenste parkeergedrag is en wat de consequenties zijn als een fietser zich niet aan de regels houdt. Voldoende budget voor opslagcapaciteit en personeel bij het fietsdepot is noodzakelijk voor handhaving op geparkeerde fietsen.

Mocht de gemeente besluiten dat het Fiets Fout Fiets Weg regiem moet worden ingevoerd in de binnenstad dan bedragen de jaarlijkse structurele kosten voor een vergelijkbaar team als bij het stationsgebied van Leiden CS ongeveer € 290.000,-. Dit is exclusief overheadkosten, aanschaf van ondersteunend materiaal, extra opslagcapaciteit en personeel bij het fietsdepot.

5. Projecten in Uitvoeringsplan Fietsparkeren

In dit hoofdstuk worden de projecten opgesomd die voortvloeien uit de fietsparkeerknelpunten in de binnenstad, en die in gesprekken met interne en externe partijen of in eerdere beleidsdocumenten en fietsparkeeronderzoeken naar voren zijn gekomen.

De acties op de korte termijn richten zich voornamelijk op het betrekken, beïnvloeden, benutten en beheersen. Wrak- en weesfietsen leggen een groot beslag op kostbare openbare ruimte. Voordat nieuwe voorzieningen worden bijgebouwd is het eerst noodzakelijk om de huidige capaciteit aan fietsenrekken vrij te maken voor fietsen die worden gebruikt. Waar mogelijk wordt voor de uitvoering verbinding gezocht met andere projecten.

De acties op de langere termijn richten zich voornamelijk op het bouwen van grotere fietsparkeervoorzieningen, aangezien locaties niet gemakkelijk voorhanden zijn terwijl de locatiebepaling voor een fietsenstalling zorgvuldig moet gebeuren om voldoende aantrekkelijk te zijn.

Fietsparkeerprojecten 2023 - 2030			
	Projectnaam	Ambities en hoofddoelen	Realisatie (indicatief)
Betrekken			
1	Structureel overleg Fietsparkeren	Fietsparkeren borgen in de overleggen met belangen-, ondernemers-, wijk-, studenten- en woningverenigingen in de stad. Intern is regulier overleg noodzakelijk met diverse beleidsterreinen, projecten en dossiers om het fietsparkeren te borgen.	2023 - 2030
Beïnvloeden			
	Uitvoeren fietsparkeercampagne	Het uitvoeren van de reeds ingezette fietsparkeercampagne om fietsers te informeren over en aanzetten tot het gewenste parkeergedrag	2023 - 2030
	Juiste fiets op de juiste plek	Verbeteren van de communicatie in de stallingen waardoor de fietser naar de juiste parkeerplek wordt begeleid.	2023 - 2030

Fietsparkeerprojecten 2023 - 2030			
	Melding wrakfiets	Inwoners en ondernemers informeren wat een wrakfiets is en hoe zij een wrakfiets kunnen melden bij de gemeente om deze te verwijderen.	2024 - 2030
	Verwijzing naar de Leidse fietsen-stallingen	Uiterlijk van de bewegwijzering naar stallingen en signing richting stallingen wordt nader uitgewerkt en krijgt een plek in het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte. Vervolgens wordt per stalling een plan gemaakt van waar fietsers via bewegwijzering en signing worden geïnformeerd over de stalling.	2024 - 2026
	Communicatie bij evenementen	Bij evenementen in de stad worden de bezoekers geïnformeerd waar zij hun fiets het beste kunnen parkeren doordat communicatie over fietsparkeervoorzieningen wordt meegenomen in vergunningtraject. Samen met organisatoren van evenementen in de binnenstad wordt onderzocht hoe bezoekers kunnen worden geïnformeerd over de fietsparkeervoorzieningen en het fietsparkeergedrag	2024 - 2030
	'Branding' van de Leidse fietsen-stallingen	Fietsers herkennen de Leidse fietsenstallingen in de binnenstad door te werken aan een eenduidige, aantrekkelijke en herkenbare uitstraling van de Leidse fietsenstallingen. Het uiterlijk van de Leidse fietsenstallingen wordt nader uitgewerkt en krijgt een plek in het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte.	2024 - 2027
Benutten			
	Onderzoek medegebruik fietsen stallingen	Er wordt onderzocht of het mogelijk is om de verschillende private fietsenstalling in de binnenstad, onder meer die van het MBO Rijnland college in de Breestraat, beschikbaar te maken voor binnenstadbezoekers.	Maatregel loopt al
	Onderzoek dubbel-gebruik auto parkeervoorzieningen	Er wordt onderzocht of het mogelijk is om de private parkeerplaatsen op het maaiveld van verschillende particuliere instellingen beschikbaar te stellen voor het fietsparkeren.	2024 - 2026

Fietsparkeerprojecten 2023 - 2030			
	Toegankelijkheid Waagstalling	Uitwerken hoe de Waagstalling beter toegankelijk en meer uitnodigend kan worden gemaakt. Bij dit onderzoek wordt aandacht besteedt aan de steile hellingbaan van de Waagstalling en verruiming van de openingstijden.	2025 - 2030
	Stimuleren gebruik eigen stalling door doelgroep	Onderzocht wordt, samen met woningcorporaties en andere verhurende partijen, hoe het gebruik van de eigen stalling kan worden gestimuleerd.	2025 - 2027
Bouwen			
	Realisatie stalling oostzijde Breestraat	De fietsenstalling in de Mosterdsteegstalling wordt in 2023 opgeleverd en in 2024 ingericht, en biedt daarmee een stallingsvoorziening aan voor de oostzijde van de Breestraat	2021 - 2024
	Realisatie stalling Hartebrugkerk	De fietsenstalling aan de Lange Mare wordt omstreeks 2026 opgeleverd, en biedt daarmee een stallingsvoorziening aan voor de noordzijde van het kernwinkelgebied.	2021 - 2026
	Fietsvakken Breestraat	De bestaande fietsvakken in de Breestraat worden geëvalueerd en aan de hand van de resultaten uit de evaluatie wordt onderzocht of en hoe fietsparkeervakken in het brede gedeelte van de Breestraat kunnen worden uitgevoerd	2023 - 2026
	Fietsvakken	De vormgeving van het "Leidse fietsvak" wordt nader uitgewerkt en krijgt een plek in het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte. Hieruit volgt realisatie op daarvoor geschikte locaties.	2024 - 2025
	Parkeervoorzieningen voor brom- en snorfietsen	De vormgeving van het "Leidse scooterparkeervak" wordt nader uitgewerkt en krijgt een plek in het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte. Hieruit volgt realisatie op daarvoor geschikte locaties.	2024 - 2025
	Aankoop flexibele stallingscapaciteit	We gaan extra stallingscapaciteit inzetten bij evenementen.	2024 - 2025

Fietsparkeerprojecten 2023 - 2030			
	Fietsparkeer-Voorzieningen stegen Haarlemmerstraat	Er wordt uitvoering gegeven aan het Onderzoek uitbreiding capaciteit fietsparkeren stegen Haarlemmerstraat.	2024 - 2026
	Herziening fietsparkeernormen	De fietsparkeernormen die in 2020 zijn vastgesteld behoeven een update.	2024 - 2025
	Wijkstallingen	De vormgeving, beheer en onderhoud van de 'Leidse wijkstalling' wordt nader uitgewerkt en krijgt een plek in het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte.	2026 - 2028
Bouwen: Aanpak fietsparkeerknelpunten binnenstad			
	Fietsparkeervoorzieningen Noordeinde en Valkensteeg	In het project Noordeinde, als onderdeel van de Agenda Autoluw, worden extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd om de parkeervraag van het Noordeinde en de Valkensteeg op te vangen	2023 - 2025
	Fietsparkeervoorzieningen 2 ^e Binnenvestgracht	Er worden in de 2 ^e Binnenvestgracht extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd	2023 - 2025
	Fietsparkeervoorziening Kolfmakersteeg	De fietsparkeervoorzieningen die voorheen aan de kruising van het Rapenburg met de Kolfmakersteeg stonden, worden weer teruggeplaatst	2023 - 2024
	Fietsparkeervoorziening Papengracht	Er worden in de Papengracht extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd	2024 - 2026
	Fietsparkeervoorziening Pieterskerk - Choorsteeg - Langebrug	Er worden op de kruising van de Langebrug met de Pieterskerk-Choorsteeg extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2024 - 2026
	Fietsparkeervoorziening Uiterstegracht	Er worden op de Uiterstegracht extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2024 - 2026

Fietsparkeerprojecten 2023 - 2030			
	Fietsparkeer- voorzieningen Lammermarkt	Er worden op de Lammermarkt extra fiets- parkeervoorzieningen gerealiseerd.	2024 - 2026
	Fietsparkeer- voorzieningen Kort Rapen- burg	Er wordt onderzocht of er op het Kort Rapenburg ruimte en draagvlak is voor reali- satie van extra fietsparkeervoorzieningen	2025 - 2027
	Fietsparkeer- voorziening Haven	In het project Haven, als onderdeel van de Agenda Autoluw, worden extra fietsparkeer- voorzieningen gerealiseerd	2025 - 2028
	Fietsparkeer- Voorzieningen Runderplein	Er worden aan het Runderplein extra fiets- parkeervoorzieningen gerealiseerd.	2025 - 2027
	Fietsparkeer- Voorzieningen Hogewoerd	Er worden aan de Hogewoerd extra fiets- parkeervoorzieningen gerealiseerd.	2025 - 2027
	Fietsparkeer- voorzieningen Oude Singel	In het project Oude Singel, als onderdeel van de Agenda Autoluw, worden extra fiets- parkeervoorzieningen gerealiseerd	2025 - 2028
	Tijdelijke fiets- parkeer- voor- ziening Het Gangetje/ Hogewoerds- brug	Om de piekvraag in Het Gangetje op de zaterdag goed op te vangen worden tijdelijke fietsparkeervoorziening gerealiseerd	2025
	Tijdelijke fiets- parkeer-voor- ziening Club Kiki	Om de piekvraag van Club Kiki op de vrijdag- en zaterdagavond goed op te vangen worden tijdelijke fietsparkeervoorziening gerealiseerd	2025
	Fietsparkeer- voorziening Langebrug - Pieterskerk- gracht	Er worden op de kruising van de Langebrug met de Pieterskerkgracht extra fietsparkeer- voorzieningen gerealiseerd.	2025 - 2026
	Fietsparkeer- Voorzieningen Nieuwstraat	Er worden in de Nieuwstraat extra fietspar- keervoorzieningen gerealiseerd, in samenhang met uitbreiding van de terrassen.	2024 - 2027

Fietsparkeerprojecten 2023 - 2030

Onderzoek tijdelijke fietsparkeer-voorziening marktdagen en evenementen	In Leiden worden wekelijks op de woensdag en de zaterdag de markt gehouden. Tevens worden er verschillende evenementen in de stad georganiseerd. Al deze jaarlijks terugkerende evenementen worden in kaart gebracht. Per evenement wordt vervolgens uitgewerkt of en hoeveel tijdelijke fietsparkeervoorzieningen noodzakelijk zijn om de fietsparkeervraag goed op te vangen.	2025 - 2027
Fietsparkeer-Voorziening Nieuwe Rijn	Er worden op de Nieuwe Rijn extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2025 - 2027
Fietsparkeer-Voorzieningen Haarlemmerstraat-Pelikaanstraat	Er worden op de kruising van de Haarlemmerstraat met de Pelikaanstraat extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2026 - 2028
Fietsparkeer-Voorziening Rapenburg West	Er worden op diverse locaties op het Rapenburg West extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2026 - 2028
Fietsparkeer-Voorzieningen Langegracht	Er worden aan de Langegracht extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2026 - 2028
Fietsparkeer-voorziening Houtstraat	Er worden in de Houtstraat extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2026 - 2028
Fietsparkeer-Voorziening Vrouwenkerkhof	Er worden nabij het Vrouwenkerkhof extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2026 - 2028
Fietsparkeer-Voorziening Langebrug	Er worden op diverse locaties op de Langebrug extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2026 - 2028
Fietsparkeer-Voorziening Pelikaanstraat	Er worden op de Pelikaanstraat extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2026 - 2028

Fietsparkeerprojecten 2023 - 2030			
	Fietsparkeer-Voorziening Rapenburg Oost	Er worden op diverse locaties op het Rapenburg Oost extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2026 - 2028
	Tijdelijke fiets-parkeer-voorziening Breestraat	Om de piekvraag van de Breestraat op de zaterdag goed op te vangen worden tijdelijke fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2026
	Tijdelijke fiets-parkeer-voorziening Kolfmakersteeg	Om de piekvraag van de Kolfmakersteeg op de verschillende avonden goed op te vangen worden extra tijdelijke fietsparkeervoorzieningen geplaatst.	2026
	Fietsparkeer-Voorziening Middelste-gracht	Er worden op de Middelstegracht extra fiets-parkeervoorzieningen gerealiseerd.	2027 - 2029
	Fietsparkeer-voorzieningen Morsstraat	Er worden in de Morsstraat extra fietsparkeer-voorzieningen gerealiseerd.	2027 - 2029
	Fietsparkeer-voorzieningen Vollersgracht	Er worden in de Vollersgracht extra fiets-parkeervoorzieningen gerealiseerd.	2027 - 2029
	Fietsparkeer-voorziening Utrechtse Veer	Er worden op de Utrechtse Veer extra fiets-parkeervoorzieningen gerealiseerd.	2027 - 2029
	Fietsparkeer-voorziening Rapenburg nabij Doelensteeg	Er worden op het Rapenburg nabij de Doelensteeg extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.	2027 - 2029
	Fietsparkeer-voorziening Molensteeg	Er worden in de Molensteeg extra fietsparkeer-voorzieningen gerealiseerd. Hier liggen koppelkansen met het project Veilige Schoolomgeving	2027 - 2029

Fietsparkeerprojecten 2023 - 2030

Beheersen

	Weesfietsen-beleid	Opstellen en uitvoeren van het weesfietsen-beleid om plek in het rek beschikbaar te maken voor fietsen die wel worden gebruikt. Prioriteit voor het weesfietsenbeleid is de stegen rondom de Haarlemmerstraat, Breestraat en de Hogewoerd. Aanwijzings-besluit voor handhaving op weesfietsen wordt in december 2023 vastgesteld.	2023 - 2025
	Fietsparkeer-coaches	Inzet van fietsparkeercoaches die op zaterdag in de binnenstad fietsmisstanden oplossen. Ze verwijzen naar de fietsparkeervoorzieningen, verplaatsen tweewielers die op de geleidestrook voor slechtzienden staan, ze halen ook de fietsen weg die stegen blokkeren of tegen glazen etalages leunen en zetten fietsen recht die omgevallen zijn.	2024 - 2030