

april 2007

# **gouda fietst beter door!**

## **2007-2015**

**beleidsplan voor fietsverkeer**



dienst Beleid  
afdeling Fysieke Leefomgeving  
Gouda, 11 april 2007



# inhoudsopgave

<b>Managementsamenvatting</b>	5
<b>1. inleiding</b>	11
1.1 gouda fietsstad	11
1.2 doelstelling gouda fietst beter door !	12
1.3 leeswijzer	12
<b>2. bouwstenen voor gouds fietsbeleid</b>	13
2.1 verkeersbeleid van verschillende overheden	13
2.1.1 Nota Mobiliteit	13
2.1.2 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	13
2.1.3 Mobiliteitsplan Gouda	15
2.2 huidige Goudse situatie en knelpunten voor de fiets	15
2.2.1 Meldpunt Openbaar Gebied	15
2.2.2 Fietsbalans	16
2.2.3 fietsgebruik	16
2.2.4 kwaliteit van het fietsnetwerk en de routes	17
2.2.5 verkeersonveiligheid	19
2.2.6 fietsenstallingen, diefstal en handhaving	25
2.2.7 communicatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding	30
2.2.8 nieuwe initiatieven en kennis over de mogelijkheden daartoe	31
2.3 speerpunten van nieuw fietsbeleid	32
<b>3. netwerken en routes</b>	33
3.1 samenhangend netwerk	33
3.2 kwaliteitseisen netwerk en routes	39
3.3 prioriteit voor de fiets	42
3.4 aanpak verkeersonveiligheid	44
3.5 bewegwijzering	46
<b>4. fietsparkeren</b>	47
4.1 voldoende onbewaakte stallingsvoorzieningen	47
4.2 bewaakte stallingsplaatsen	49
4.3 kwaliteitseisen fietsparkeervoorziening	50
4.4 handhaving en toezicht	51
4.4.1 Diefstalpreventie door toezicht	51
4.4.2 Wegslepen	51
<b>5. communicatie, gedragsbeïnvloeding en innovatie</b>	55
5.1 communicatie en voorlichting	55
5.2 gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie	56
5.3 innovatieve fietsacties en kennis over de mogelijkheden daartoe	57
<b>6. monitoring</b>	59
6.1 criteria	59
6.2 nulmeting	60

<b>7. uitvoeringsprogramma</b>	61
7.1 uitvoeringsprogramma 2007	61
7.2 2008 e.v.	62
7.3 budget	63
Bijlage 1: samenvatting fietsbalans	65
Bijlage 2: beschrijving hoofdfietsroutes	71
Bijlage 3: wegategorisering en inrichtingskenmerken	75
Bijlage 4: politiekeurmerk veilig wonen	85
Bijlage 5: fietsparkeernormen	99
Bijlage 6: artikelen bouwbesluit	103
Bijlage 7: plan van aanpak fietsparkeren binnenstad	107
Bijlage 8: folder fietsparkeur	115
Bijlage 9: plan van aanpak wegsleepregeling	119

# Managementsamenvatting

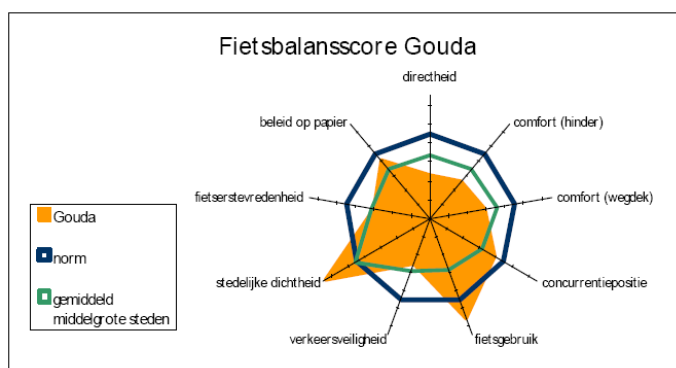
De voorliggende nota "Gouda Fietst Beter Door !" borduurt voort op het vorige beleidsplan voor fietsverkeer uit 1999 "Gouda Fietst Door !". In 1999 is vooral ingestoken op de hoofdfietsroutes en de aanleg van nieuwe infrastructuur op deze routes.

In "Gouda Fietst Beter Door !" wordt meer ingezet op het onderliggende netwerk waarop ook fietsinfrastructuur wenselijk is. Veel zwaarder dan in het vorige beleidsplan wordt, conform landelijk beleid, ingezet op fietsparkeren en de communicatie en gedragsbeïnvloeding binnen het fietsverkeer.

Het rapport beschrijft vanuit de doelstellingen eerste de beleidskaders van andere overheden en de huidige situatie met knelpunten, die de bouwstenen voor nieuw beleid zijn. Daarna wordt in een 3-luik aangegeven welke acties ondernomen worden op de genoemde knelpunten:

- maatregelen netwerk en routes
- maatregelen fietsparkeren
- maatregelen communicatie, gedragsbeïnvloeding en innovatie

Om fietsbeleid te kunnen volgen is een monitor geformuleerd met enerzijds door onszelf jaarlijks te evalueren criteria en anderzijds criteria die alleen met behulp van een door de Fietsersbond uitgevoerde monitor, de Fietsbalans, te inventariseren zijn, ongeveer eens per 5 jaar.



Het rapport sluit af met een uitvoeringsprogramma. De onderstaande tabel geeft de knelpunten en acties weer met de verwachte verbetering op het vlak van de verschillende criteria uit de monitor.

<b>I Netwerk: Missende verbindingen</b>		
<i>Knelpunt</i>	<i>Actie; in het kader van.....</i>	<i>Verbetering op het vlak van.....</i>
verbinding Coenecoopbrug - Kampenringweg	verbinding aanleggen binnen plannen Goudse Poort met subsidie van Provincie Zuid Holland	directheid
verbinding Bolwerk – Raam	verbeterde infrastructuur in plannen Bolwerk	directheid, comfort, veiligheid
verbinding station – centrum via Vredebest	verbeterde verbinding in plannen Spoorzone	directheid
verbinding Gouda Oost – Achterwillens	overleg Prorail/NS over mogelijkheden verbinding; grote investering waardoor realisatie waarschijnlijk niet aan de orde is	

<b>I Netwerk: Indirecte verbinding</b>		
<i>Knelpunt</i>	<i>Actie; in het kader van.....</i>	<i>Verbetering op het vlak van.....</i>
verbinding over water Aaltje Bakstraat – Achter de Vismarkt	alternatief aanwezig dus geen aanleg nieuwe verbinding	
verbinding Burg. Mijssingel- Industriestraat	opwaarderen alternatief via de Winterdijk uit budget GFBD inclusief verbeteren fietscomfort van bruggen	comfort, veiligheid
verbinding Kerkhoflaan - Houtenstraat	alternatief aanwezig dus geen aanleg nieuwe verbinding	

<b>I Netwerk: Ontbrekende infrastructuur</b>		
<i>Knelpunt</i>	<i>Actie; in het kader van.....</i>	<i>Verbetering op het vlak van.....</i>
Büchnerweg	aanleg fietsinfrastructuur binnen groot onderhoud na afronding vernieuwbouw Groene Hartziekenhuis	directheid, veiligheid
Joubertstraat	alternatief aanwezig dus geen aanleg nieuwe infrastructuur, wel verwijzing naar alternatieve routes binnen bewegwijzeringsplan	directheid
Kattensingel	fietsverkeer in ontwerp inpassen binnen groot onderhoud	directheid, veiligheid
Blekersingel	onderzoek mogelijkheden aanleg fietsinfrastructuur ivm beperkte ruimte	
Fluwelensingel	onderzoek mogelijkheden aanleg fietsinfrastructuur ivm beperkte ruimte	

<b>I Netwerk: Comfort</b>		
<i>Knelpunt</i>	<i>Actie; in het kader van.....</i>	<i>Verbetering op het vlak van.....</i>
oponthoud verkeerslichten	meer groen licht voor de fietser binnen Beleidsnota Kruisingen	comfort hinder, wachttijden VRI's
verkeershinder/niet door kunnen rijden	voorrang voor fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom in LIOR opnemen	comfort hinder, concurrentiepositie fiets tov auto
	voorrang voor fietsers op kruisingen hoofd fietsroutes en wegen met lokale, verzamel of bestemmingsfunctie	comfort hinder, concurrentiepositie fiets tov auto
trillingshinder, slechte kwaliteit fietspaden, onderhoud fietspaden	onderhoudsbudget fietspaden vergoten, afspraken met Cyclus uit budget GFBD	comfort wegdek
	strooien fietsroutes, afspraken met Cyclus uit budget GFBD	comfort wegdek

<b>I Netwerk: Verkeersonveiligheid</b>		
<i>Knelpunt</i>	<i>Actie; in het kader van.....</i>	<i>Verbetering op het vlak van.....</i>
Kleiwegplein	reconstructie binnen plannen Spoorzone	objectieve veiligheid
Bloemendaalseweg – Büchnerweg – Ridder van Catsweg	reconstructie: meer overzicht, stopregeling; uit budget Wijkbeheer (vanuit BKN)	objectieve veiligheid, directheid
Bodegraafsestraatweg – Thorbeckelaan	reconstructie binnen plannen groot onderhoud en BKN	objectieve veiligheid
Burgvlietkade – Graaf Florisweg	onderzoek mogelijkheden oversteek in etappes (intern onderzoek)	objectieve veiligheid
Kattensingel	fiets meenemen in herinrichting in plannen groot onderhoud	objectieve veiligheid
Nieuwe Gouwe Oostzijde	reeds uitgevoerde werkzaamheden, door middel van monitoring volgen	
Calspad – Ridder van Catsweg	eenmalig tragisch ongeval, geen actie	
Bosweg – Rotterdamseweg - Schielandse Hogezeedijk	irt Zuidwestelijke Randweg lagere verkeersfunctie Schielandse Hogezeedijk; aansluitingen veiliger	objectieve veiligheid
Gravin Beatrixstraat	eenmalig tragisch ongeval, geen actie	
Karnemelksloot	ontwerp fietser opnemen in werkzaamheden kademuur	objectieve veiligheid
Joubertstraat – Karnemelksloot – Voorwillenseweg - Zwarteweg	onderzoek rotonde en alternatief en reconstructie binnen BNK	objectieve veiligheid
Burgemeester van Reenensingel – Goudse Poort	meer groen fietser binnen BNK	objectieve veiligheid, comfort
Buurtje – Schielandse Hogezeedijk	irt Zuidwestelijke Randweg lagere verkeersfunctie Schielandse Hogezeedijk; aansluitingen veiliger	objectieve veiligheid

IJsselkade – Nieuwe Veerstal – Schielandse Hogezeedijk	herinrichting al verbetering aangebracht; irt Zuidwestelijke Randweg lagere verkeersfunctie Schielandse Hogezeedijk; aansluitingen veiliger	objectieve veiligheid
Onveilig gevoel fietsen in voetgangersgebied	onderzoek noodzakelijkheid aanpassen straatbeeld uit budget GFBD, eventuele reconstructie ook uit budget GFBD	subjectieve veiligheid
Onveilig gevoel bij oversteken	verbeteren oversteekbaarheid binnen groot onderhoud, ontwerprichtlijnen opnemen in LIOR	subjectieve veiligheid, fietstevredenheid
Bromfietsers op het fietspad	doorsteekjes via welke de bromfiets van het fietspad naar de rijbaan kan, uit budget GFBD	objectieve en subjectieve veiligheid, comfort, fietstevredenheid
Onveilig gevoel fietsen op donkere plaatsen	verlichting conform verlichtingseisen weginrichting en Politiekeurmerk Veilig Wonen binnen openbare verlichtingsplannen	subjectieve veiligheid, fietstevredenheid
Negeren rood licht	teller die aftelt tot het groen wordt uit budget BNK	objectieve veiligheid, comfort, fietstevredenheid
Omlooppad	fietsers en voetgangers delen zelfde smalle pad	subjectieve veiligheid, fietstevredenheid
Sportlaan	fietsers delen zelfde rijbaan met veel autoverkeer, smal, hoge snelheid autoverkeer	subjectieve veiligheid, fietstevredenheid

### I Netwerk: Bewegwijzering

<i>Knelpunt</i>	<i>Actie; in het kader van.....</i>	<i>Verbetering op het vlak van.....</i>
bestemmingen niet duidelijk aangegeven	bewegwijzering voor fietsers anders dan autobewegwijzering uit budget GFBD	directheid, veiligheid

### II Fietsenparkeren

<i>Knelpunt</i>	<i>Actie; in het kader van.....</i>	<i>Verbetering op het vlak van.....</i>
fietsendiefstal	toezicht en stallingen met aanbindmogelijkheden uit budget GFBD	fietsdiefstal
	uitbreiding bewaakte stalling uit budget GFBD (eventueel alleen mobiele stalling tijdens pieken)	fietsdiefstal, fietstevredenheid
	inventarisatie exploitatie bewaakte stalling (exploitanten en exploitatiewijzen)	
	koppeling extra services aan bewaakte stallingen door exploitant aan te bieden en door gemeente te initiëren, eventueel	fietstevredenheid, concurrentiepositie fiets tov auto



	financiële bijdrage uit budget GFBD	
Kop Kleiweg	inventarisatie en uitbreiding stallingsplaatsen uit budget GFBD	aantal stallingen, fietsdiefstal
Omgeving Agnietenstraat	herschikking fietsenstallen uit budget GFBD	aantal stallingen, fietstevredenheid
NS station Gouda	uitbreiding in overleg met en ten laste van budget NS Stations	aantal stallingen, fietsdiefstal, fietstevredenheid
	wegslepen fietswrakken en weesfietsen en aanbieden op kijkdag door Stadstoezicht	aantal stallingen, fietstevredenheid
Winkelcentrum Bloemendaal	uitbreiding stallingen uit budget GFBD	aantal stallingen, fietsdiefstal, fietstevredenheid
Nieuwe Markt	uitbreiding stallingen uit budget GFBD	aantal stallingen, fietstevredenheid
Markt	uitbreiding stallingen uit budget GFBD	aantal stallingen, fietstevredenheid
Ontbreken fietsparkeervoorziening bij woning	onderzoek naar mogelijkheden fietskluizen/-trommels uit budget GFBD	aantal stallingen, fietsdiefstal, fietstevredenheid
Kwaliteit fietsparkeervoorziening	opnemen in richtlijnen fietsparkeren en LIOR (Wijk en Stad)	
Ontbrekend kader wegslepen hinderlijk/fout geplaatste fietsen	onderzoek gevolgen instellen wegsleepregeling (intern onderzoek Wijk en Stad/Recht en Veiligheid)	

<b>III communicatie, gedragsbeïnvloeding en innovatie</b>		
<i>Knelpunt</i>	<i>Actie; in het kader van.....</i>	<i>Verbetering op het vlak van.....</i>
ontbreken digitale informatie fiets in de gemeente	opzetten aparte pagina op website over fietsen in Gouda uit budget GFBD	communicatie, fietstevredenheid
beperkte informatie via VVV	in overleg met VVV uitgebreide informatie met links op website	communicatie, fietstevredenheid
onbekendheid bewaakte stalling	bekendheid geven in telefoonboek en op internet	communicatie, fietstevredenheid
beperkte gedragsbeïnvloeding	uitbreiding verkeersleerkracht en daarmee Motorische Fietsvaardigheid en Educatieve Fietsroute uit budget lokale verkeersveiligheid en GFBD	gedragsbeïnvloeding, subjectieve en objectieve veiligheid, fietstevredenheid
	uitbreiding fietscursussen ouderen en alloctonen uit budget lokale verkeersveiligheid en GFBD	gedragsbeïnvloeding, subjectieve en objectieve veiligheid, fietstevredenheid
	jaarlijks organiseren praktisch verkeersexamen uit budget lokale verkeersveiligheid	gedragsbeïnvloeding, subjectieve en objectieve veiligheid, fietstevredenheid
	opzetten educatieproject 12 – 15 jaar in Voortgezet Onderwijs uit budget lokale verkeersveiligheid	gedragsbeïnvloeding, subjectieve en objectieve veiligheid, fietstevredenheid

ontbreken richtlijnen voor ontwerp fietsinfrastructuur gerelateerd aan type fietsroute	ontwerprichtlijn gerelateerd aan type fietsroute opnemen in LIOR	gedragsbeïnvloeding, subjectieve en objectieve veiligheid, fietstevredenheid
onbekendheid subsidiemogelijkheden voor bijdrage aan innovatieve fietsmaatregelen	inventarisatie subsidiemogelijkheden	
onderzoek naar mogelijkheden en exploitatiekosten fietstaxi	inventarisatie vraag en aanbod in steden waar taxi optioneel is en implementatieplan	
ontbreken overzicht fietsmaatregelen en -activiteiten in lopende projecten	inventarisatie projecten	

De acties uit bovenstaande tabel moeten vanaf 2007 tot en met 2015 worden uitgevoerd. Voor 2007 is een uitvoeringsprogramma uitgewerkt, te vinden in hoofdstuk 7. Hierin is aangegeven welke acties binnen alle 3 de thema's (netwerk, fietsparkeren en communicatie/gedragsbeïnvloeding) worden uitgevoerd in 2006, in welk kader en wat de verwachte kosten zijn. Overige acties moeten in de jaren daarna uitgevoerd worden en zo mogelijk gekoppeld worden aan reeds geplande projecten. Jaarlijks wordt een uitvoeringsprogramma geoperationaliseerd, gekoppeld aan reeds geplande werkzaamheden (groot onderhoud, projecten, ruimtelijke ontwikkelingen). Met de monitor worden jaarlijks de ontwikkelingen in het fietsklimaat gevolgd en zo nodig bijgestuurd. Naar verwachting leidt de uitvoering van bovengenoemde acties tot een verbetering van het fietsklimaat.

# 1. inleiding

**"Fietsen is gezond, goedkoop en goed voor het milieu" zo opende het beleidsplan voor fietsverkeer dat de gemeente Gouda in 1999 vaststelde. Daar is niets aan veranderd. Een relatief hoog aandeel fietsverplaatsingen draagt bij aan de bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen en aan de kwaliteit van de leefomgeving. Goed fietsbeleid versterkt dit. Toch daalde het aandeel fietsverplaatsingen de laatste jaren licht in heel Nederland. Het landelijke verkeersbeleid legt de verantwoordelijkheid voor het stimuleren van het fietsgebruik vooral bij de gemeenten neer. Nieuw Gouds fietsbeleid moet de fietser dus weer steviger op de kaart zetten.**

## 1.1 gouda fietsstad

Door de compacte opzet van de stad lenen de verplaatsingsafstanden binnen Gouda zich uitstekend voor het gebruik van de fiets. Het fietsverkeer vervult een belangrijke functie in de bereikbaarheid, economische ontwikkeling en leefbaarheid van Gouda: de fiets biedt veelal de mogelijkheid om van deur tot deur te reizen zonder overstap en kan meestal dicht bij de herkomst en bestemming geparkeerd worden, de reistijd is beperkt en de negatieve effecten voor het milieu die de auto heeft blijven achterwege. Fietsen is goedkoop doordat de energie om voort te bewegen door de fietser zelf geleverd wordt en een geparkeerde fiets minder schaarse ruimte inneemt. Daarnaast is fietsen bevorderlijk voor de gezondheid, een thema dat hoog op de maatschappelijke en politieke ladder staat en ook een belangrijk thema is in de meerjarenvisie van de Fietzersbond.

Ondanks de voordelen die de fiets biedt lijkt hij echter terrein te verliezen aan de auto. Het aandeel fietsverplaatsingen daalt in veel gemeenten, in Gouda daalde het aandeel van 34,9 % in 1995/1996 naar 31,5 % in 2000/2001. Duidelijke oorzaken voor deze daling zijn niet te geven, het is naar verwachting een combinatie van onder andere de omvang en samenstelling van de bevolking, de ligging ten opzichte van de andere steden, economische karakteristieken, de kwaliteit van het lokale openbaar vervoer en het fietsbeleid. Hoewel Gouda nog steeds een hoog aandeel fietsverplaatsingen kent ten opzichte van andere gemeenten is het zaak een verdere daling tegen te gaan en zelfs weer een toename van het aandeel fietsverplaatsingen te bereiken:

Gouda is fietsstad en wil dat blijven!

Maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik zijn dus noodzakelijk om de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto te behouden en wellicht weer te versterken. Het nieuwe beleidsplan voor fietsverkeer "Gouda fiets beter door !" borduurt dan ook voort op de sterke kanten van het gevoerde fietsbeleid en zet in op de verbeterpunten.

## 1.2 doelstelling Gouda fietst beter door !

Het beleidsplan voor fietsverkeer "Gouda fietst door !" (GFD) dat in 1999 werd vastgesteld heeft vooral ingezet op het aanbrengen en verbeteren van de fietsinfrastructuur op hoofdfietsroutes en het veiliger maken van een aantal ongevallenlocaties (black spots).

Gouda is door zijn compactheid buitengewoon geschikt voor verkeer per fiets. Het gebruik maken van de fiets door bewoners en bezoekers dient dan ook verder te worden gestimuleerd. Het gemeentebestuur streeft door versterking van de fietsinfrastructuur naar een stijging op de ranglijst van fietssteden. Ook het realiseren van adequate stallingcapaciteit, het tegengaan van ongewenst stallinggedrag (binnenstad/station) en de betere afstelling van VRI's zullen daar aan bijdragen. "Gouda fietst door" wordt 'Gouda fietst beter door'.

In "Gouda fietst beter door !" wordt dus voortgeborduurd op bestaand fietsbeleid en krijgen vooral de directheid van routes, het comfort, het oponthoud en de verkeersveiligheid op het onderliggend fietsnetwerk en regionale routes meer aandacht. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van het stallen van fietsen en de voorlichting en gedragsbeïnvloeding op het gebied van fietsverkeer en nieuwe initiatieven.

De fiets moet drager zijn van de lokale bereikbaarheid. "Gouda fietst beter door !" moet leiden tot een beter fietsnetwerk en meer en betere fietsvoorzieningen in 2015:

- } de reistijd en -afstand van de fietsverplaatsing is korter (directheid, wachttijden)
- } het comfort op fietsroutes is toegenomen (stopfrequentie, verkeershinder, trillingshinder)
- } de objectieve en subjectieve veiligheid van de fietser is verbeterd (ongevallencijfers, fietstevredenheid)
- } het aantal fietsendiefstallen is teruggedrongen (voldoende en kwalitatief goede onbewaakte stallingsplaatsen, voldoende bewaakte stallingen, handhaving&toezicht)
- } er zijn aanvullende fietsvoorzieningen (financieel aantrekkelijke huurfietsensystemen, park&bike, buurtstallingen etc.) die ook bekend zijn bij de gebruiker (promotie) en gedragsbeïnvloedende activiteiten (training motorische fietsvaardigheid).

Tussentijds wordt middels monitoring de koers behouden en waar nodig bijgestuurd. "Gouda fietst beter door !" kent een eigen budget.

## 1.3 leeswijzer

Nieuw gemeentelijk beleid moet binnen de kaders van andere overheden passen, moet de kwaliteiten van vigerend beleid handhaven en moet de verbeterpunten aangrijpen om de kwaliteit van het fietsklimaat in Gouda aan te pakken. Zodoende wordt een beschrijving gegeven van het landelijke en provinciale verkeersbeleid en de positie van de fiets daarin, gevolgd door een aantal "fietsfeiten" zoals de resultaten van de Fietsbalans en ongevallencijfers.

Vervolgens beschrijven de hoofdstukken daarna op welke hoofdpijlers nieuw beleid de gestaafd is en hoe dat periodiek getoetst kan worden door monitoring. Tot slot worden de korte termijnmaatregelen benoemd en zal een aanzet worden gegeven voor de verdere uitwerking van fietsmaatregelen.

## 2. bouwstenen voor gouds fietsbeleid

Voor de korte afstanden is de fiets een aantrekkelijk en gezond vervoermiddel. Een relatief hoog aandeel fietsverplaatsingen draagt bij aan de bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen en aan de kwaliteit van de leefomgeving. Goed fietsbeleid versterkt dit. De verschillende overheden hebben de fiets dan ook opgenomen in hun verkeersbeleid en geven daarmee het kader waarbinnen Gouds fietsbeleid moet passen. Daarnaast zijn de kwaliteiten van de bestaande situatie met de bestaande fietsroutes en bestaande fietsenstallingen het vertrekpunt voor nieuw beleid en vormen verbeterpunten de lijn waarlangs nieuw beleid ontwikkeld moet worden.

### 2.1 verkeersbeleid van verschillende overheden

#### 2.1.1 Nota Mobiliteit

Hoewel het in september 2004 verschenen nationale verkeersbeleid, de Nota Mobiliteit, niet ver uitwijdt over fietsverkeer is wel een algehele richting aangegeven waarlangs decentrale overheden hun beleid en maatregelen voor fietsverkeer zouden moeten ontwikkelen.

*De Nota Mobiliteit ambieert een toename van het aantal fietskilometers en ziet dit gerealiseerd worden door meer veilige routes en stallingen te realiseren.* De decentrale overheden hebben hier primair de verantwoordelijkheid voor het verbeteren van fietsvoorzieningen zoals de aanleg van stallingen, het goed vormgeven van fietsinfrastructuur en het aanpakken van fietsendiefstal. Het rijk faciliteert het fietsbeleid door randvoorwaarden te creëren en innovaties te stimuleren: kennis verzamelen en verspreiden, bijdragen aan de realisatie van een landelijk fietsrouten netwerk, opzetten landelijk register voor gestolen fietsen etc..

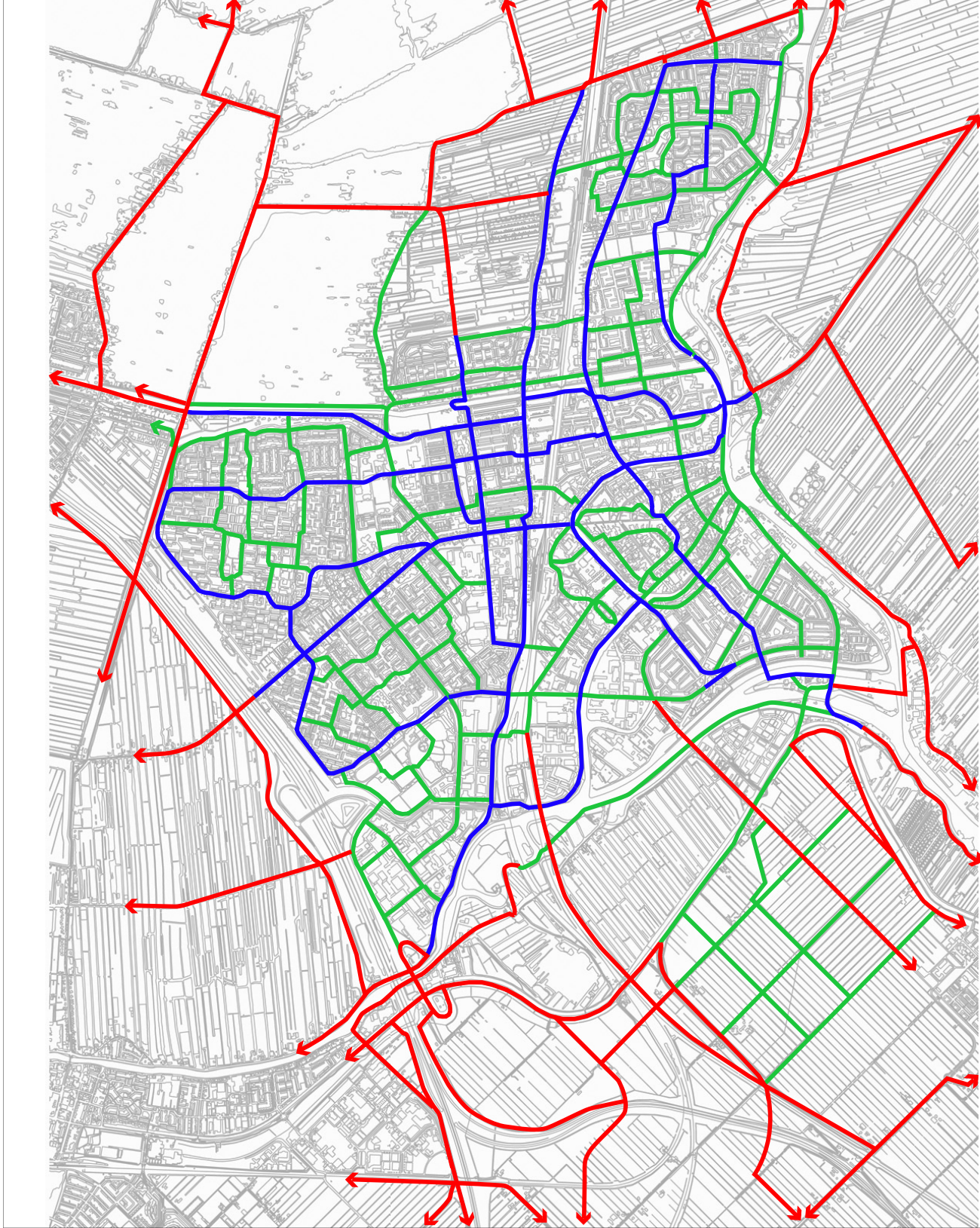
#### 2.1.2 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

De Provincie Zuid Holland beschrijft het provinciaal verkeersbeleid in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP) en steekt in op een hoge kwaliteit van bereikbaarheid voor alle modaliteiten in 2020. Als tegenhanger van de negatieve gevolgen van deze uitgebreide bereikbaarheid intensiveert de Provincie het verkeersveiligheidsbeleid.

Met name voor de fiets betekent dat een grootschalige uitbreiding van de infrastructuur. *De Provincie kiest nadrukkelijk voor een versterking van het netwerk van bovenlokale en regionale fietsverbindingen.* Het netwerk gaat uit van de stedelijke gebieden in Zuid-Holland met meer dan 70.000 inwoners die hemelsbreed maximaal 15 tot 20 kilometer van elkaar liggen. Gouda ligt in dat netwerk tussen Rotterdam (19 km), Alphen aan den Rijn (13 km) en Zoetermeer (16 kilometer).

AFBEELDING  
Fietsroutenetwerk 2020

- regionale fietsroutes
- hoofd fietsroutes
- verdelende fietsroutes



11-04-2007  
fietsroutenetwerk  
modulairvisie, 2266



**gemeente**  
**gouda**

In het Voorontwerp Fiets van de Provincie Zuid-Holland is dit netwerk uitgewerkt naar concrete fietsverbindingen die de Provincie wil realiseren. Gouda maakt onderdeel uit van een fietsroute Gouda - Zoetermeer - Den Haag (F78) en een fietsroute Gouda - Nieuwerkerk aan den IJssel - Rotterdam (F263). Voor beide fietsroutes geldt dat nieuwe infrastructuur aangelegd moet worden. De Provincie is bereid dat te betalen, maar de betreffende gemeente moeten de fietspaden in beheer nemen. Ook richting de Zuidplas zullen op termijn fietsverbindingen gerealiseerd moeten worden, maar daarvoor zijn nog geen concrete tracés benoemd.

Omdat de Provincie de samenhang van modaliteiten zo veel mogelijk wil benutten steekt het PVVP ook in op de fiets als voor- en natransport. Met name bij openbaar vervoer worden fietsenstallingen uitgebreid, maar er wordt ook gekeken naar mogelijkheden om bij deze haltes huurfietsen aan te bieden (zoals de OV-fiets bij NS-stations). Daarnaast wordt bekeken in hoeverre busmaterieel aangepast kan worden om het mogelijk te maken vouwfietsen mee te nemen.

In verkeersveiligheidsbeleid gaat de aandacht naar het juist inrichtingen van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig en de gedragsbeïnvloeding van kwetsbare verkeersdeelnemers (o.a. kinderen, fietsers) en de grootste risicovormers (o.a. zwaar verkeer en jonge automobilisten). Voor de fiets betekent dat de juiste vormgeving van fietspaden, waarbij de CROW-richtlijnen Duurzaam Veilig worden toegepast, en verkeerseducatie van jong tot oud voor diverse doelgroepen (scholen, taxichauffeurs, ouderen etc.).

### **2.1.3 Mobiliteitsplan Gouda**

Het Goudse Mobiliteitsplan beschrijft de ontwikkelingen op het Goudse wegennet de komende jaren. Hoewel de visie vooral voor het autoverkeer is uitgewerkt gaat deze ook uit van een versterking van Gouda als fietsstad. Maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik zijn nodig om de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto te behouden en wellicht weer te versterken. Voortbordurend op het beleidsplan voor fietsverkeer uit 1999 "Gouda fietst door !" (GFD) steekt het Mobiliteitsplan voor fietsbeleid in op 4 hoofdpunten:

- } prioriteit voor de fiets
- } vervolmaken netwerk met voldoende veilige en comfortabele routes
- } meer en beter stallingsvoorzieningen
- } fietspromotie, voorlichting en educatie

Gestreefd wordt naar een netwerk van hoofd fietsroutes, verdelende routes en ontsluitende routes, het lokale netwerk voor 2020 is weergegeven op kaart 1. De uitwerking van de beleidshoofdlijn vindt plaats in dit "Gouda fietst beter door !".

## **2.2 huidige goudse situatie en knelpunten voor de fiets**

Naast de beleidskaders van andere overheden is de bestaande situatie het uitgangspunt voor nieuw beleid. Verbeterpunten geven richting geven aan nieuw beleid, maar de kwaliteiten van vigerend beleid moeten behouden worden.

### **2.2.1 Meldpunt Openbaar Gebied**

De gebruikers van het huidige fietsroutenetwerk en de -faciliteiten verschaffen ons waardevolle informatie over de huidige kwaliteit van onze fietsinfrastructuur en wat daar aan te verbeteren valt.

Bij het Meldpunt Openbaar Gebied (MOG) van de gemeente komen voornamelijk klachten binnen over de slechte kwaliteit van fietspaden. Ook het ontbreken van voldoende goede (bewaakte) stallingsvoorzieningen bij bepaalde voorzieningen zoals

het kernwinkelgebied, het station en de wijkwinkelcentra is menig fietser een doorn in het oog. Daarnaast zijn er klachten over de onveiligheid op bepaalde punten, zowel de verkeersonveiligheid als de sociale onveiligheid. Meldingen bij het MOG kunnen telefonisch, schriftelijk en per e-mail worden ingediend.

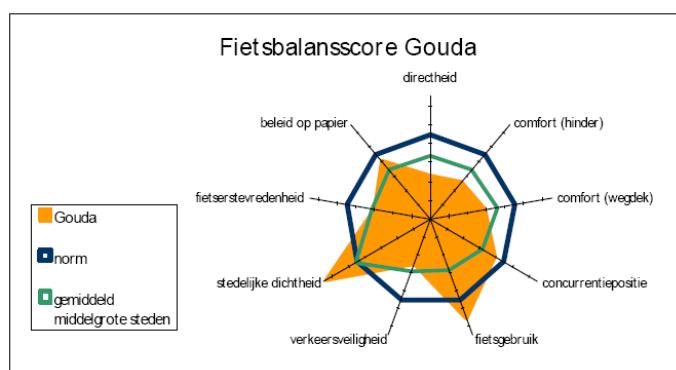
Fietsers kunnen hun onvrede ook kenbaar maken via de internetsite van de lokale afdeling van de Fietsersbond. De lokale afdeling Gouda-Midden Holland heeft een directe link naar het MOG van de gemeente.

Uit een overzicht van meldingen over fietsverkeer blijkt dat men vooral last heeft van oneffenheden in het wegdek zoals scheefliggende tegels, scheuren in het asfalt en gladheid bij vorst, hoge snelheden van het autoverkeer en oversteekplaatsen die niet voldoende ruimte bieden voor de fietser, (brom)fietsers die over voetpaden en door brandgangen rijden en fietsroutes langs donkere plekken.

### 2.2.2 fietsbalans

In 2000 heeft de Fietsersbond het fietsklimaat in Gouda onder de loep genomen met de Fietsbalans: een monitoringsinstrument waarmee zowel het beleidskader als de kwaliteit van fietsvoorzieningen en het fietsnetwerk getoetst kan worden.

De Fietsbalans onderzocht het Goudse fietsklimaat op 9 aspecten en zette de resultaten af tegen het gemiddelde van middelgrote steden en bestaande en nieuw ontwikkelde normen.



Figuur 2.1: Fietsbalansscore Gouda 2000

Uit de fietsbalans is op te maken dat het fietsgebruik, de stedelijke dichtheid en het beleid op papier de kwaliteiten zijn in het Goudse fietsklimaat, maar dat met name directheid, comfort en verkeersveiligheid verbetering behoeven. Nieuw beleid zet hier op in. Een samenvatting van de resultaten van de fietsbalans is terug te vinden in bijlage 1.

Het betekent dus dat oude beleid doorgezet moet worden, maar dat nieuw beleid zich richt op de verbeterpunten die door de gebruikers en de fietsbalans worden aangedragen.

### 2.2.3 fietsgebruik

Het aandeel verplaatsingen dat met de fiets wordt gemaakt is in Gouda beduidend hoger dan het landelijk gemiddelde. Dat bleek in 2000 al uit de Fietsbalans waar uit bleek dat 47 % van de ritten tot 7,5 kilometer met de fiets gemaakt werden terwijl de norm op 43 % lag en het gemiddelde van alle andere gemeenten op 38 %. Van het totaal aantal verplaatsingen werd in 2002/2003 in Gouda 37,8 % met de fiets gemaakt. In 2000/2001 lag het landelijke percentage op 25,7 %.



## 2.2.4 kwaliteit van het fietsnetwerk en de routes

Reeds in het fietsbeleidsplan uit 1984 is begonnen met het formuleren van een fietsnetwerk dat in GFD van 1999 verfijnd is. Het fietsnet is opgebouwd uit routes die gebaseerd zijn op een uitgebreide studie naar relaties binnen Gouda en intensiteiten van fietsers op routes. Het fietsnetwerk heeft als uitgangspunt het verbinden van allerlei voorzieningen en woongebieden.

Voor het fietsnetwerk zijn op landelijk niveau richtlijnen voor de kwaliteit ontwikkeld door het CROW die in GFD van 1999 reeds als beleidsuitgangspunt gelden. Voor de fietsbalans zijn eveneens deze richtlijnen gehanteerd en het Goudse fietsnetwerk blijkt niet op alle fronten goed te scoren.

### *DIRECTHEID*

Een aantal routes is nog niet compleet, de fietser kan niet via een directe verbinding fietsen maar moet omrijden. Op directheid scoorde het Goudse netwerk slecht in de Fietsbalans. Ondanks de stedelijke dichtheid en de compacte opbouw van Gouda moeten fietsers op de gemeten ritten nog te veel omrijden ten opzichte van de hemelsbrede afstand (omrijdfactor 1,37) waar de Fietsbalans uitgaat van 1,25. De Goudse fietser rijdt dus nog steeds te ver om.

Een aantal routes kent dus een onacceptabele omrijdfactor doordat er geen directe verbinding aanwezig is. Op een aantal routes is er wel een alternatief voor de directe verbinding met een acceptabele omrijdfactor, maar in de ideale situatie zou een directe verbinding een grotere directheid voor de fietser betekenen. Op een aantal routes ontbreekt fietsinfrastructuur terwijl deze er volgens de wegcategorisering en inrichtingskenmerken wel zou moeten zijn.

### *missende verbindingen, hoge omrijdfactor*

Typend aan het netwerk zijn de afwezigheid van doorgaande noord-zuidroutes in het oostelijk deel van Gouda. Ook opvallend zijn de vele barrières, in de vorm van de spoorbaan en water. Met name de spoorbaan ten westen van het station vormt een barrière. Een aantal “missende verbindingen” maakt omrijden noodzakelijk:

- verbinding tussen Coenecoopbrug en Kampenringweg
- verbinding tussen Bolwerk en Raam
- verbinding via de Vredebest vanaf het station
- verbinding tussen Gouda oost en Achterwillens

Voor deze verbindingen is geen goed alternatief aanwezig zodat een hoge omrijdfactor noodzakelijk is.

### *missende verbindingen, door acceptabele omrijdfactor indirecte verbindingen*

In mindere mate is er een drietal missende verbindingen waarvoor momenteel wel een voldoende alternatief, een indirecte verbinding, bestaat:

- verbinding over het water tussen Aaltje Bakstraat en Achter de Vismarkt
- verbinding tussen Burg. Mijssingel en Industriestraat
- verbinding tussen Kerkhoflaan en Houtenstraat

De directe verbinding over het water tussen de *Aaltje Bakstraat en Achter de Vismarkt* is niet echt nodig, omdat op relatief korte afstand van deze verbinding de bestaande Sint Joostbrug en de brug bij de Wijdstraat een goed alternatief vormen.

Het eventueel verplaatsen van de Sint Joostbrug -in het verlengde van de Aaltje Bakstraat- is vanuit historisch perspectief en het functioneren van de Lange Groenendaal als winkelstraat niet gewenst. Daarnaast wordt dan maar in 1 richting een verbetering

aangebracht, want komend vanaf de Lage Gouwe (en bij een nieuwe brug de Aaltje Bakstraat) mag fietsverkeer niet Achter de Vismarkt in vanwege het eenrichtingsverkeer. Op deze route moet dus een omrijdfactor geaccepteerd worden.

Het realiseren van een verbindingen tussen *Burg. Mijssingel en de Industriestraat* betekent dat er een nieuwe tunnel gemaakt moet worden onder het spoor door hetgeen een grote investering met zich meebrengt. Er is momenteel een alternatieve fietsverbindingen via de Winterdijktunnel, deze route moet wel opgewaarderd worden. Wanneer er om andere redenen een extra verbinding onder het spoor door komt ter hoogte van de Burg. Mijssingel dan zal deze verbinding voorzien moeten worden van fietsinfrastructuur die aansluit op de Industriestraat. In de mobiliteitsvisie is aangegeven dat de Burg. Mijssingel en –tunnel alleen nodig zijn wanneer de RijnGouwelijn verder wordt doorgetrokken. Dit zal niet op korte termijn gebeuren. In de tussentijd moet de route via de Winterdijk opgewaarderd worden. De omrijdfactor moet voorlopig worden geaccepteerd.

Voor een directe verbinding *Kerkhoflaan/Houtenstraat* zou een brug over de Turfsingel moeten worden aangelegd. Voor deze verbinding is de bestaande route via de Gulden Brug een alternatief. Een extra verbinding over het water past echter niet binnen het kader van het Cultureel en Havenkwartier en gezien de grote investering die nodig zou zijn voor deze verbinding zal deze verbinding niet tot stand komen. Ook bij deze route moet de omrijdfactor worden geaccepteerd.

#### *ontbrekende fietsinfrastructuur*

Tevens zijn in het fietsnet met doorgaande routes verbindingen opgenomen die nog niet zijn voorzien van fietsinfrastructuur terwijl dit volgens de wegategorisering en inrichtingskenmerken wel zou moeten. Het betreft:

- } Büchnerweg
- } Joubertstraat
- } Kattensingel
- } Blekerssingel
- } Fluwelensingel

#### *FIETS TEN OPZICHTE VAN DE AUTO*

Met de Fietsbalans is tevens bekeken hoe de fiets zich ten opzichte van de auto gedraagt qua reistijd en prijs, de concurrentiepositie van de fiets. De fiets vormt een goed alternatief voor de auto, de Fietsbalans liet zien dat de reistijdverhouding (inclusief stallen/parkeren) licht in het voordeel van de fiets was. Echt veel sneller dan de auto was de fiets slechts in 57 % van de gemeten ritten. De autokosten (inclusief parkeren) zijn dusdanig laag dat zij niet stimulerend genoeg zijn voor het fietsgebruik.

#### *COMFORT*

Ook is met de Fietsbalans bekeken hoeveel hinder de fiets ondervindt van bijvoorbeeld afslaan bewegingen, voorrangregelingen, verkeerslichten en snelheidsremmers zoals smalle fietspaden en de noodzaak om echter elkaar te gaan fietsen. Ook de trillingshinder als gevolg van het wegdek is gemeten. Dit bepaalt het comfort van routes.

Fietsverkeer ondervindt vaak oponthoud op de verschillende routes door verkeerslichten, zijwegen en gelijkwaardige kruisingen. De stedelijke dichtheid en de compacte bouw van Gouda is er mede oorzaak van dat de stopfrequentie hoog ligt (ruim 1,3 keer per kilometer fietsroute ten opzichte van de norm van 0,75 keer per kilometer). Ondanks grote verblijfsgebieden en daarmee veel gelijkwaardige kruisingen is de hinder als gevolg van voorrangregelingen beperkt op het Goudse fietsnetwerk, maar men ondervindt veel

hinder van verkeerslichten. De acceptabele wachttijd van maximaal 90 seconden wordt nogal eens overschreden.

Ook kan men in Gouda minder dan in andere gemeenten constant een prettige snelheid aanhouden op de fiets, men moet regelmatig afremmen en afslaan. Ook ondervindt men redelijk wat verkeershinder doordat men achter elkaar moet gaan rijden of over smalle paden en bruggetjes moet fietsen. De Goudse fietser heeft dubbel zo veel oponthoud als de Fietsbalans als norm stelt (31,76 seconden per kilometer tegenover 16,5 seconden per kilometer volgens de norm).

Op het vlak van trillingshinder scoort Gouda slecht, het wegdek van de fietsinfrastructuur laat op veel plaatsen te wensen over en biedt de fietser weinig comfort. Eenmaal per jaar worden alle openbare wegvakken globaal visueel geïnspecteerd conform CROW publicatie 146. De laatste wegininspectie is in het najaar van 2005 uitgevoerd. Alle wegvakken krijgen op strookniveau een technische kwaliteits score. Afhankelijk van de omvang en de ernst van het schadebeeld wordt het gehele wegvak of een gedeelte daarvan opgenomen in de Grootonderhoudslijst (PP).

Tevens wordt gekeken naar zetting en drooglegging van een wegvak. Conform dezelfde CROW-publicatie wordt minimaal twee keer per jaar het gehele openbare wegennet gecontroleerd op klein onderhoud en dit wordt opgenomen om vervolgens te repareren.

### **2.2.5 verkeersonveiligheid**

Op verkeersonveiligheid scoorde Gouda in de Fietsbalans van 2000 slecht ten opzichte van de norm en andere steden. De Fietsbalans bepaalde het aantal malen dat een fietser betrokken is bij een ernstig ongeval afgezet tegen het aantal gefietste kilometers (honderd miljoen) en noemde dit het risico. Het gemiddelde risico in Nederland was 18,4 slachtoffers per 100 miljoen fietskilometers tegenover een Gouds risico van 22,1. Ten opzichte van de norm van 14 is dit een slechte tot zeer slechte score. De fietsersbond toonde ook aan dat er een direct verband bestaat tussen het fietsgebruik en de verkeersonveiligheid. Het Goudse fietsgebruik is wat hoger dan gemiddeld dus het hogere risico is deels verklaarbaar, maar er is zeker een verbeteringsrichting gemiddelde te maken. Dat vraagt om een nadere analyse van de ongevallen en een aanpak van de black spots.

#### ***Gewijzigde ongevallenregistratie***

Door een gewijzigde ongevallenregistratie wordt sinds 2004 aanzienlijk minder informatie geregistreerd, ongevallen waarbij geen letsel is veroorzaakt vallen buiten de registratie. De exacte gang van zaken per ongeval kan niet meer worden achterhaald, op basis van aantal, afloop en vervoerwijze kan nog wel een beknopte ongevallenanalyse gemaakt worden.

#### ***Ongevallen met fietsers***

Van 2001 tot en met 2005 gebeurden er 486 ongevallen waar een of meerdere fietsers bij betrokken waren. In 234 gevallen was er sprake van uitsluitend materiele schade (UMS) en 52 mensen liepen letsel op. Van deze letselongevallen vonden er 19 ernstige ongevallen plaats waarvan in 6 gevallen sprake was van een ongeval met dodelijke afloop.

Verdeeld over de jaren ziet dat er als volgt uit:

	totaal ongevallen met fietser	slachtoffer ongevallen met fietser	ernstige ongevallen met fietser	dodelijke ongevallen met fietser	UMS ongevallen met fietser
2001	110	52	19	1	58
2002	106	57	19	1	49
2003	84	44	22	1	40
2004	101	53	24	1	48
2005	85	46	21	2	39
<b>Totaal</b>	<b>486</b>	<b>252</b>	<b>105</b>	<b>6</b>	<b>234</b>

UMS = ongeval met uitsluitend materiele schade

slachtoffer = ongeval met letsel

ernstige ongevallen = letsel en dodelijk bij elkaar opgeteld

dodelijk = dodelijk ongeval

totaal = ernstig en ums bij elkaar opgeteld

### **black spot voor fietsverkeer**

In de in 2004 vastgestelde notitie Verkeersveiligheid en in de Beleidsnota kruisingen is een overzicht van kruisingen gegeven waar in een aantal jaren een aantal letselongevallen heeft plaatsgevonden. Deze kruisingen zijn bestempeld als black spots. Voor de term "black spot" zijn verschillende definities te geven, maar in alle definities bevatten zowel de kruisingen als de wegvakken waar ongevallen plaatsvinden en beslaan over het algemeen een periode van minimaal 3 jaren.

De Beleidsnota Kruisingen (2005) spreekt van een black spot:

- als in 3 jaar 12 of meer ongevallen gebeurd zijn;
- als in 3 jaar 6 of meer letselongevallen gebeurd zijn.

Voor beleid dat zich specifiek op de fiets richt worden ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn extra belicht, zowel op kruisingen als op wegvakken. In Gouda worden in vervolg op "Gouda fietst door !" locaties als **black spot voor de fiets** aangewezen:

- als er in 5 opeenvolgende jaren meer dan 10 ongevallen gebeurd waar een of meerdere fietsers bij betrokken zijn geweest;
- als er in 5 opeenvolgende jaren *meer dan* 3 slachtofferongevallen zijn gebeurd waar een of meerdere fietsers bij betrokken zijn geweest.

Toepassing van bovenstaande criteria leveren de volgende black spots voor de fiets op:

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	UMS ongevallen
bloemendaalseweg, büchnerweg, ridder van catsweg	9	4	1	0	5
bloemendaalseweg, hugo de vrieslaan, ridder van catsweg	8	5	1	0	3
bodegraafsestraatweg, thorbeckelaan	6	5	2	0	1
burgvlietkade, graaf florisweg	4	4	1	0	0
buurtje, schielands hoge zeedijk	5	4	3	0	1
kattensingel	9	6	4	0	3
nieuwe gouwe o.z.	9	7	1	1	2

Een aantal locaties was in Gouda Fietst Door ! ook aangewezen als black spot. Het aantal ernstige ongevallen op deze locaties is wel teruggelopen, maar dat was eind 2003 nog niet dusdanig dat het geen black spot voor de fiets meer is. Zodoende worden betreffende locaties weer opgenomen in de lijst met black spots voor de fiets.

*Bloemendaalseweg, Büchnerweg, Ridder van Catsweg en Bloemendaalseweg, Hugo de Vrieslaan en Ridder van Catsweg*

De Bloemendaalseweg is een van de hoofd fietsroutes die een gebiedsontsluitingsweg kruist. De hoofd fietsroute is op beide kruisingen in de voorrang gezet hetgeen ondersteund is met een snelheidsremmende maatregelen (drempel) en een doorlopende bestrating van de Bloemendaalseweg over het kruisingsvlak heen.

Toch hebben op de kruisingen ongevallen plaatsgevonden waarbij de fietser is aangereden door een kruisend voertuig. Ook vond op de kruising met de Büchnerweg een frontale botsing plaats waarbij een voertuig dat de Bloemendaalseweg overstak een tegemoetkomende fietser geraakt heeft. Het voertuig veranderde vermoedelijk van weghelft, maar dat is uit de ongevallengegevens niet op te maken.

*Bodegraafsestraatweg, Thorbeckelaan*

Op deze T-kruising moeten fietsers in een keer 2 rijstroken oversteken van en naar het tweerichtingsfietspad langs de Bodegraafsestraatweg, er is geen opstelruimte in het midden. Ongevallen op dit punt zijn voornamelijk te wijten aan het niet verlenen van voorrang bij het oversteken, zowel bij het oversteken vanaf de Bodegraafsestraatweg naar de Thorbeckelaan als andersom.

*Burgvlietkade, Graaf Florisweg*

Deze kruising ligt vlak voor/na een brug over de Breevaart. Over de Burgvlietkade rijden veel schoolgaande kinderen die van en naar het Jan van Renesseplein rijden. De ongevallen die hier hebben plaatsgevonden waren waarschijnlijk tussen een overstekende fietser die komend vanaf de Graaf Florisweg linksaf de Burgvlietkade (noordzijde) in reed en daarbij te dicht voor een auto komend vanaf de richting Zwarteweg overgestoken (rechterflank bij linksafslaan).

*Buurtje, Schielandse Hogezeedijk*

Op deze kruising vond een aantal flankongevallen plaats en werd in een aantal keren geen voorrang verleend.

*Kattensingel*



De Kattensingel is een gebiedsontsluitingsweg zonder fietsinfrastructuur waarlangs aan 1 zijde van de weg wordt geparkeerd, zowel in haakse parkeervakken als in parallelle parkeervakken. Hier hebben enkele ongevallen van fietsers met geparkeerd voertuigen plaatsgevonden. Bij een opvallend aantal ongevallen is de fietser geschampt door een voertuig, het fout inhalen en afsnijden wordt dan ook een aantal keren genoemd

bij de toedracht van de ongevallen. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de beperkte profielbreedte van de Kattensingel waardoor voertuigen bij het inhalen van de fietser op de andere weghelft terechtkomen en waarschijnlijk te vroeg weer terug op de eigen weghelft sturen om tegemoetkomend verkeer te ontwijken. De ongevallen hebben met name plaatsgevonden op het wegvak tussen de Van Strijenstraat en het Bolwerk en op het wegvak tussen de Crabethstraat en de Vredebest,

*Nieuwe Gouwe Oostzijde*

Op meerdere plaatsen op de Nieuwe Gouwe Oostzijde hebben ongevallen plaatsgevonden op het 2 richtingenfietspad, maar het merendeel vond plaats tussen de Goudse Poort en de Coenecoopbrug, met name in 2000 en 2001. De ongevallen vonden plaats tussen fietsers onderling en tussen fietsers en bromfietzers. Frontale botsingen

waarbij de fietser soms zelf van rijstrook veranderde, maar ook door een rijstrookverandering van de tegenligger. Ook heeft een aantal schampongevallen plaatsgevonden. Fout inhalen en onvoldoende rechts rijden zijn de voornaamste oorzaken op dit tweerichtingenfietspad.

### **overige locaties**

Naast de locaties die volgens de genoemde criteria een black spot voor de fiets zijn moet een aantal andere locaties bekeken worden op mogelijke verbeteringen van de verkeersveiligheid voor de fiets. Dit zijn de locaties van de ongevallen met dodelijke afloop met fietsers en de locaties met 3 of meer ernstige ongevallen met fietsers.

Verder zijn de black spots uit de Beleidsnota Kruisingen bekeken. De locaties uit deze nota die weliswaar geen black spot voor de fietser zijn, maar waar wel meerdere slachtofferongevallen met fietsers hebben plaatsgevonden in 5 jaar tijd zijn in het onderstaande beschreven. Wanneer betreffende locaties worden aangepast of heringericht in het kader van de Beleidsnota Kruisingen is duidelijk dat er extra aandacht aan de fiets geschonken moeten worden.

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	UMS ongevallen
agnietenstraat	3	3	3	0	0
bosweg, rotterdamseweg, schielands hoge zeedijk	3	2	1	1	1
burg van reenensingel, burgemeester mijssingel	2	2	1	1	0
jacob van lennepkade, koningin wilhelminaweg	2	1	1	1	1
joubertstraat, tobias asserstraat	1	1	1	1	0
<i>Overige locaties 2001 - 2005</i>					

#### ***Agnietenstraat***

Op de Agnietenstraat waren het fietsers die met elkaar in botsing kwamen en fietsers die op vrachtwagens botsten. Ook vond er een aanrijding plaats tussen een vormfietser en een fietser.

#### ***Bosweg, Rotterdamseweg, Schielandse Hogezeedijk***

Helaas is van het dodelijk ongeval niet bekend hoe het heeft plaatsgevonden, alleen dat er geen doorgang en/of voorrang gegeven is. Daarnaast hebben op deze kruising nog wat flankongevallen plaatsgevonden.

#### ***Burgemeester van Reenensingel, Burgemeester Mijssingel***

Deze kruising is het grootste deel van de dag met verkeerslichten geregeld, maar er is geen registratie van ongevallen die veroorzaakt zijn door rood licht negatie. Er zijn fietsers in de flank gereden door autoverkeer waarbij het 1 keer een afslaan auto betrof die een rechtdoorgaande fietser raakt. In 1 geval had het ongeval een dodelijke afloop.

#### ***Jacob van Lennepkade, Koningin Wilhelminaweg***

Op deze kruising ontstond een frontale botsing met dodelijke afloop plaats, maar de specifieke toedracht van het ongeval is niet te achterhalen.

### *Joubertstraat, Tobias Asserstraat*

Ook op deze kruising vond een ongeval met dodelijke afloop plaats waarbij een fietser in botsing kwam met een auto. Een van beide partijen boog af waar de andere op dezelfde weg rechtdoor reed

Door het ongevallenbeeld nauwlettend in de gaten te houden kunnen ontwikkelingen in de verkeersveiligheid gevolgd worden. Het ongevallencijfer zal dan ook 1 van de criteria voor monitoring zijn. Omdat de registratie van ongevallen in 2004 gewijzigd is zijn ongevallen vanaf 2004 niet meer zo uitvoerig te analyseren als dat tot en met 2003 mogelijk was, de informatie per ongeval is minder uitgebreid. De komende jaren zal de ontwikkeling in het aantal ernstige ongevallen gevolgd worden waar fietsers bij betrokken zijn.

### ***onveilig gevoel***

In een aantal straten voelen fietsers zich onveilig door het aanwezige autoverkeer. Het autoverkeer rijdt te hard of is in de grote hoeveelheden aanwezig. Men heeft op sommige plaatsen het gevoel dat de straat te smal is voor de hoeveelheid verkeer die de straat moet verwerken. als fietser voelt men zich dan opgejaagd of verdrukt. Dat is het geval op de Sportlaan.

Ook zijn er plekken waar fietsers en voetgangers in grote aantallen dezelfde ruimte delen. Op het Omlooppad voelen fietsers en voetgangers zich niet altijd veilig. Veel (schoolgaande) verkeersdeelnemers rijden en lopen hier over hetzelfde smalle pad wat nogal eens leidt tot bijna ongevallen en kleine aanrijdingen.

### ***onveilig gevoel fietsen in voetgangersgebied***

In het kernwinkelgebied in de binnenstad is een aantal straten aangewezen als voetgangersgebied. In de meeste straten in dat gebied is het verboden om te fietsen, maar omdat de fiets in een aantal straten geen alternatieve route heeft en de fietser anders een onacceptabele omrijafstand heeft mag in een aantal straten in het voetgangersgebied gefietst worden.

**Als voetpadzone, waarin het fietsen is toegestaan van maandag t/m zaterdag vóór 9.00 uur en na 18.30 uur, op koopavonden na 21.30 uur en op zondag de gehele dag** zijn de volgende straten aangewezen:

- Blauwstraat
- Hoogstraat
- Kleiweg
- Kleiwegstraat
- Nieuwstraat
- Sint Anthoniestraat
- Turfmarkt
- Korte Groenendaal
- Lange Groenendaal
- Korte Tiendeweg
- Koster Gijzensteeg
- het gedeelte van de Lange Tiendeweg, tussen de Korte Tiendeweg en de Bostelbrug



De volgende straten zijn **geslotenverklaard (C1) voor alle voertuigen met uitzondering van fietsen:**

- Kerksteeg
- Achter de Kerk, v.a. poortje zuidzijde St. Janskerk tot de Lange Tiendeweg
- Torenstraat
- Markt
- Wijdstraat
- Achter de Waag
- Nieuwe Markt
- Agnietenstraat, tussen Conventstraat en Nieuwe Markt (fietsers toegestaan op het daartoe aangelegde middenpad)
- Speldemakerssteeg

De volgende straten zijn aangewezen als **voetpadzone, waar het fietsers is toegestaan de genoemde wegen in beide richtingen te berijden:**

- de Zeugstraat
- de Jeruzalemstraat
- het gedeelte Lange Tiendeweg tussen Zeugstraat en Geuzenstraat (op overige gedeelte richting Houtmansgracht is ook fietsen toegestaan)

Voor de **Stoofsteeg en de Cappenersteeg** is nog geen verkeersbesluit genomen. Op straat staan echter wel borden voetpadzone met uitzondering van fietsers. verkeersdeelnemers moeten zich aan de op straat geplaatste borden houden. Er mag dus gefietst worden.

Daar waar de straat smal is of uit de inrichting niet duidelijk op te maken is dat de voetgangers er ook fietsers kunnen verwachten voelen voetgangers zich soms niet veilig. Er zijn echter geen gevallen bekend waarbij er aanrijdingen tussen fietsers en voetgangers hebben plaatsgevonden met letsel tot gevolg.

### ***bromfietsers op het fietspad***

In het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig is in 1999 in Nederland de bromfietser op een groot aantal wegen van het fietspad naar de rijbaan verhuisd. Gouda heeft daarvoor een afwegingskader opgesteld waar alle wegen aan getoetst zijn om te kunnen beoordelen of het verplaatsen van de bromfietser naar de rijbaan niet meer negatieve gevolgen zou hebben dan wanneer deze op het fietspad zou blijven rijden. De snelheid en intensiteit van zowel het auto- als het fietsverkeer als het aantal ongevallen waren bepalend.

Dat heeft geresulteerd in een aantal fietspaden waar de bromfietser geen gebruik meer van mocht maken, maar er is ook een aantal bromfietspaden aangewezen waar de bromfietsers en fietsers beiden gebruik van maken. Door het snelheidsverschil en tussen



beide gebruikers, de soms beperkte fietspadbreedte en het soms onbesuisde rijgedrag van met name bromfietzers geeft dit de fietsers soms een onveilig gevoel.

In 2001, ruim een jaar na de invoering van de algemene regel "bromfiets op de rijbaan" is in Gouda een eerste bromfietsscan gedaan. Op plaatsen waar de bromfietser van het fietspad naar de rijbaan is verplaatst is een positieve ontwikkeling van het ongevallenbeeld te bespeuren. Op plaatsen waar de bromfietser op het fietspad bleef is in 1 jaar geen verandering opgetreden in het ongevallenbeeld. Verhoudingsgewijs gebeurden er in 2000 wel meer wegvakongevallen ten opzichte van kruispuntongevallen. Daarnaast bleken de overgangen van bromfietspad naar de weg en omgekeerd niet goed vormgegeven en niet duidelijk aangeduid te zijn. Monitoren over meerdere jaren is aanbevolen, maar nog niet gebeurd.

## 2.2.6 Fietsenstallingen, diefstal en handhaving

Ten aanzien van fietsenstallen is de afgelopen jaren gewerkt aan een uitbreiding van het aantal fietsklemmen in de binnenstad. Op basis van een telling is bij de herinrichting van het kernwinkelgebied bepaald hoeveel klemmen er in de binnenstad aanwezig zouden moeten zijn om aan de stallingsbehoefte te voldoen. Ook is aandacht besteed aan de kwaliteit van de klemmen en er is een type rek besteld dat aan het landelijke keurmerk voor fietsenstallingen, FietsParkeur, voldoet. De FietsParkeur gaat uit van comfortabel en veilig stallen dus voldoende afstand tussen de klemmen en voldoende mogelijkheid en comfort om de fiets aan het rek te bevestigen.

Uit de Fietsbalans zijn geen conclusies te trekken over de aantallen klemmen en het type voorziening ten opzichte van een landelijk gemiddelde of een norm. Wel is uit het tevredenheidsonderzoek naar voor gekomen dat de tevredenheid over de fietsenstallingen wat hoger ligt dan het gemiddelde van middelgrote steden (40 % in Gouda ten opzichte van 37 % gemiddeld), maar dat de aanpak van fietsendiefstal daar wat onder zit (59 % in Gouda ten opzichte van 69 %).

### ***fietsenstallingslocaties binnenstad***

In de onderstaande tabel is weergegeven wat de capaciteit van de grotere clusters van fietsklemmen is in de binnenstad. Naast deze clusters zijn er nog verschillende plekken waar enkele klemmen of fietsparkeerbeugels staan.

Locaties	Capaciteit
Agnietenstraat (verdeeld over de straat)	325
Kazerne (bewaakte stalling)	110
Kop Kleiweg	22
Achter de Waag	432
De Markt (verdeeld over het gebied)	94
Nieuwe Markt / Lem Dulstraat	90
Nieuwstraat	96
Turfmarkt / Blauwstraat	93

De capaciteit zoals in bovenstaande tabel is weergegeven is de theoretische capaciteit (het werkelijk aantal klemmen). In de praktijk zullen deze klemmen niet voor 100% gebruikt worden. De hoge klemmen van de hoog-laagklemmen worden vaak niet benut, omdat gebruikers de fiets te zwaar vinden om in de hoge klem te zetten en de lage klemmen vaak het gebruik van de hoge klemmen blokkeren. Bij klemmen waar bijvoorbeeld geen aanbindmogelijkheden zijn, zullen gebruikers, gezien de kans op diefstal, de fiets minder vaak stallen.

### **bezetting fietsenstallingen binnenstad**

In augustus, september en oktober van 2005 zijn op de voornaamste fietsparkeerlocaties in de binnenstad voor verschillende tijdstippen het aantal geparkeerde fietsen geteld. Er is in de genoemde maanden alleen geteld op donderdagen (koopavond) en zaterdagen. Voor de dagen, waarop de tijdstippen overeenkomen, is een gemiddelde van de dagen berekend. Bijvoorbeeld op zaterdag tussen 13:30 en 15:00 hebben drie tellingen plaatsgevonden (op 20-08, 03-09 en 01-10). De telgegevens voor deze drie zaterdagen zijn opgeteld en gedeeld door het aantal getelde dagen.

Locaties	Capaciteit	11:30-12:30	16:00-17:00	15:00-16:00	14:00-15:00
Agnietenstraat	325	217	219	315	214
Nieuwe Markt	90	196	79	138	70
Achter de Waag	432	279	115	134	73
Kleiweg	22	139	142	199	152
Markt	94	272	168	297	176

*Tellingen donderdagen (18-08, 25-08, 01-09, 08-09, 22-09, 29-09 en 06-10)*

Locaties	Capaciteit	13:30-15:00	10:30-12:00*	15:00-16:00
Agnietenstraat	325	475	393	210
Nieuwe Markt	90	340	226	130
Achter de Waag	432	390	258	109
Kleiweg	22	293	139	224
Markt	94	345	366	297

*Tellingen zaterdagen (20-08, 27-08, 03-09, 17-09, 24-09 en 01-10)*

Opvallend is dat op bepaalde tijdstippen het aantal getelde fietsen beduidend lager is dan op andere tijdstippen. Het gebruik van de fiets is zeer afhankelijk van het weer. Waarschijnlijk was er bij een laag aantal getelde fietsen sprake van zeer slecht of juist uitstekend weer. Bij slecht weer laat men de fiets eerder thuis staan en gaat men met een ander vervoermiddel naar de stad. Daarnaast kan men besluiten het kernwinkelgebied helemaal niet te bezoeken. Bij uitstekend weer gaat men op zoek naar verkoeling of geniet van het mooie weer in de natuur. Het bezoek van het kernwinkelgebied is één van de activiteiten die men dan liever niet doet.

### **bewaakte fietsenstalling**

Gouda kent 1 bewaakte stalling in de binnenstad in de Agnietenstraat (Kazerne) waar fietsen en bromfietsen gestald kunnen worden. Fietsers kunnen hier op maandag tot en met zaterdag hun fiets stallen tegen betaling. Op piekmomenten moet nogal eens "nee" verkocht worden, omdat de stalling dan vol is, maar op de meeste momenten in de week is er voldoende ruimte. De stalling wordt geëxploiteerd door Promen, de gemeente draagt jaarlijks bij in de exploitatie.

### **diefstalscan fietsersbond**

In 2005 deed de Fietsersbond gemeentebreed onderzoek in Gouda naar fietsendiefstal, de wijze van stallen en de beschikbare capaciteit. Daar blijkt uit dat "fietsendiefstal" in 2004 door 1357 mensen gemeld is bij de politie en na "diefstal van/uit de auto" en "vernielingen" op de 3<sup>e</sup> plaats staat van te melden delicten. Uit het buurtsignaleringsysteem wordt fietsendiefstal samen met vernieling van de buitenkant van de auto het vaakst gemeld.

Uit de enquête die de fietsersbond onder bewoners van Gouda hield blijkt dat de woning en de directe omgeving van de woning de plek is waar het meeste fietsendiefstal plaatsvindt. Het centrum en het NS station Gouda worden daarin als nummer 2 en 3 genoemd. Uit deze enquête en uit politiegegevens blijkt dat het overgrote deel van de fietsen overdag gestolen wordt, de fietsersbond heeft geconstateerd dat 67 % van de fietsen slechts met 1 slot was bevestigd.

Aangifte van fietsendiefstal is mogelijk op beide politiebureaus en via internet. De politie verstrekt bij de aangifte geen informatie over fietsendiefstalpreventie, zowel de gemeente als de politie verrichten geen postcode-graveeracties. Wel zijn er zogenaamde "kijkdagen" voor vermiste fietsen. Mensen die hun fiets kwijt zijn kunnen elke eerste donderdag van de maand van 19.00 uur tot 20.00 uur in een ruimte naast de Speelwinkel komen kijken of hun vermiste fiets daar wellicht in het rek staat. De kijkdagen zijn uitsluitend bedoeld voor diegenen die aangifte hebben gedaan van diefstal van hun fiets bij de politie.

### **Hotspots fietsparkeren**

Uit het onderzoek naar diefstal, wijze van stallen en capaciteit brengt de fietsersbond 4 "hotspots fietsparkeren" naar voor:



- Kop Kleiweg
- Omgeving Agnietenstraat (Nieuwe Markt, Kazerne)
- NS Station Gouda
- Winkelcentrum Bloemendaal

Deze plekken zijn op een aantal aspecten beoordeeld zoals de ligging van de voorzieningen, de sociale veiligheid en de kwaliteit van de voorzieningen. Alleen op de Kop van de Kleiweg is er daadwerkelijk een capaciteitstekort: 20 van de 22 klemmen stonden bij observatie vol en daarnaast stonden nog 104 fietsen op de standaard ! Bij zowel het NS station Gouda als in de Agnietenstraat en bij het winkelcentrum Bloemendaal zijn theoretisch gezien voldoende stallingsplaatsen aanwezig.

#### ***Kop Kleiweg***

Op deze locatie is bij de herinrichting van het kernwinkelgebied een open plein ontworpen dat als entree naar de binnenstad moet functioneren. De fietsparkeervoorzieningen die aan de Kop van de Kleiweg aanwezig waren, zijn in het kader van deze herinrichting verwijderd. Ondanks het zeer lage aantal klemmen worden op deze locatie regelmatig fietsen gestald. De Kop van de Kleiweg vormt vanuit diverse richtingen en fietsroutes een goede uitvalsbasis voor een bezoek aan het kernwinkelgebied en is daarmee een logische plek om de fiets te stallen.

Het fietsparkeergedrag op de Kop van de Kleiweg vormt op dit moment een probleem: de doorgang voor voetgangers wordt vaak belemmerd en het geeft de stadsentree een rommelig aanzicht. De ruimtelijke kwaliteit die beoogd werd met het open plein wordt niet gewaarborgd en afgewogen moet worden of het toepassen van klemmen belangrijk is.

### *Omgeving Agnietenstraat*

Het aanbod naar fietsenstallingen voldoet alleen op zaterdagochtend en -middag niet aan de vraag. Indien de vraag naar fietsparkeerklemmen op alle dagen en tijdstippen groter zou zijn dan het aanbod zou het zinvol zijn te bezien of uitbreiding van de capaciteit noodzakelijk is. In principe zijn er verspreid over de Agnietenstraat voor de donderdag meer dan voldoende fietsklemmen. Op de drukste winkeldag (zaterdag) is de vraag naar klemmen in de Agnietenstraat hoog.

Daarnaast staan er regelmatig fietsen los gestald dicht bij de voorziening, omdat de mensen zo dicht mogelijk bij hun bestemming willen stallen. De verblijfsduur is daarbij ook van invloed: hoe korter men de bestemming bezoekt, hoe makkelijker men de fiets "tot in de winkel" meeneemt. Er is echter niet altijd ruimte aanwezig om fietsklemmen direct bij of dicht bij de bestemming te plaatsen of het is vanuit het oogpunt van straatbeeld en natuurlijke gidslijnen voor blinden en slechtzienden niet wenselijk om fietsklemmen te plaatsen. Het gevolg is stalling op de standaard of tegen de gevel, terwijl er op beperkte loopafstand klemmen vrij zijn.



In principe is het fietsparkeergedrag in de Agnietenstraat niet problematisch, alleen bij de ingangen van de Nieuwe Marktpassage wordt de doorgang belemmerd.

### *NS station Gouda*

Bij het NS station Gouda lijkt het fietsenstallingsprobleem veroorzaakt te worden door enerzijds de krappe stallingsplekken, waarvan de hart-op-hart-afstand nog niet voldoet aan de FietsParkeur, en anderzijds de haast waarmee treinreizigers vaak hun fiets plaatsen.

Daarnaast is het aantal bewaakte stallingsplekken onvoldoende, de bewaakte stalling aan de Bloemendaalzijde is vol, aan de centrumzijde is niet vol, maar zeer goed gebruikt.

### *Winkelcentrum Bloemendaal*

De fietsklemmen bij het winkelcentrum Bloemendaal staan op enige loopafstand van of vlakbij de ingangen. Ook daarvoor geldt dat er niet altijd plek is om direct naast de deur te stallen. Dat resulteert in veel losgeparkeerde fietsen rondom de ingang wat een rommelig beeld geeft en veel obstakels voor voetgangers oplevert. De klemmen bij het winkelcentrum voldoen daarnaast ook niet aan de FietsParkeur en hebben nauwelijks tot geen aanbindmogelijkheid.

### ***andere probleemlocaties bezoekers***

Andere probleemlocaties ten aanzien van fietsparkeren zijn de Markt en de Nieuwe Markt.

### *Nieuwe Markt*

Uit de tellingen blijkt dat de vraag naar fietsenstallingen op de Nieuwe Markt het aanbod zowel op de donderdagen als zaterdagen overschrijft. De Nieuwe Markt vormt een centrale locatie in het kernwinkelgebied. Veel bezoekers aan het centrum komen hier samen. De fiets wordt aan de Nieuwe Markt gestald en vandaar uit bezoekt men het centrum. Voor de Nieuwe Markt geldt dat er een structureel tekort aan stallingsmogelijkheden voor de fietsers is.

### *Markt*

Voor de Markt geldt hetzelfde als voor de Nieuwe Markt. De vraag naar fietsenstallingen op de Markt is zowel op de donderdagen als zaterdagen groter dan het aanbod. De Markt vormt een centrale locatie in het kernwinkelgebied. Veel bezoekers aan het centrum komen hier samen. De fiets wordt aan de Markt gestald en vandaar uit bezoekt men het

centrum. Voor de Markt geldt dat er een structureel tekort aan stallingsmogelijkheden voor de fietsers is.

#### *Overig*

Via het Meldpunt Openbaar Gebied komen zo nu en dan klachten binnen over onvoldoende of ontbrekende fietsenstallingen en te weinig veilige plekken om de fiets te stallen (bewaakt). Bij bestemmingen die bezoekers aantrekken, zoals bijvoorbeeld het filmhuis aan de Lethmaetstraat, kunnen bezoekers de fiets niet in een goede voorziening stallen.

#### ***probleemlocaties bewoners***

Ook worden wel eens meldingen gedaan over fietsparkeervoorzieningen bij de woning, voor zowel bewoners zelf als voor bezoekers van bewoners. Met name in wijken waar woningen geen achterom hebben om een berging te bereiken of woningen die helemaal geen berging hebben kan het probleem spelen dat men geen plek heeft om de fiets te stallen. Van een bewoner van de IJssellaan is in 2004 een brief binnengekomen met het verzoek tot plaatsing van een fietstrommel voor het stallen van de fiets. Via het Meldpunt Openbaar Gebied (MOG) zijn meldingen over het fietsparkeren bij het station binnengekomen, maar verder geen specifieke meldingen.

#### ***Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen***

In het beleidsplan voor fietsverkeer "Gouda fietst door !" uit 1999 werd reeds opgenomen dat bij de uitbreiding van stallingsplaatsen in het openbaar gebied gekozen moet worden voor een type rek waarin de fiets comfortabel gestald kan worden en waar de fiets aan bevestigd kan worden. Voor de uitbreiding in de binnenstad is dan ook gekozen voor een type rek dat aan die eisen voldoet.

In 1998 is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen, de FietsParkeur, geïntroduceerd en de klemmen in de binnenstad zijn aangepast aan de eisen uit de FietsParkeur. De FietsParkeur wordt bij alle uitbreidingen, ook particuliere, geadviseerd, maar is geen vereiste. Op veel plaatsen staan vanuit de oude situatie nog fietsklemmen die niet voldoen aan de FietsParkeur.



#### ***handhaving***

Handhaving van foutief stallen vindt nog niet plaats. In de binnenstad zijn borden geplaatst met de tekst "Uw fiets heeft trek in een fietsenrek" om fietsers te wijzen op hun stallingsgedrag. Weghalen mag echter niet zomaar, wanneer er geen direct gevaar of hinder is. In de APV moet een bepaling over een maximale parkeerduur staan, een verbod op foutparkeren en/of het plaatsen van wrakken. In een uitvoeringsbesluit moeten b. en w. de APV-bepaling van toepassing verklaren op een of meer gebieden. Via borden moet het publiek worden geïnformeerd en gewaarschuwd. In de Goudse APV zijn dergelijke bepalingen niet opgenomen. Omdat er geen grond is op basis waarvan fietsen weggehaald kunnen worden kan worden hebben de borden weinig effect.

Op de stationspleinen is er wel een juridisch kader door een parkeerverbodszone voor fietsers op beide pleinen, maar zijn er niet voldoende stallingsvoorzieningen waardoor handhaving niet mogelijk is.

In de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) zijn wel wat regels opgenomen over het neerzetten van fietsen en dergelijke en overlast van fiets en bromfiets met in het bijzonder op markt- en kermisterrein en dergelijke (artikel 2.4.11 e.v.). Op basis hiervan kunnen fietswrakken in die situaties worden verwijderd en dit wordt ook gedaan door de afdeling Stadstoezicht van de gemeente. Tegen foutparkeren kan echter niet opgetreden worden.

Vanaf januari 2005 organiseert Stadstoezicht zogenaamde fietskijkdagen. Fietsen die onbeheerd staan, of waarvan men twijfelt aan de herkomst kunnen aangemeld worden bij het Meldpunt Openbaar Gebied 588333. Eens per week worden die aangemelde fietsen opgehaald. Die fietsen worden dan "gescreend" of ze eventueel gestolen zijn en dan terugbezorgd kunnen worden bij de rechtmatige eigenaar.

De fietsen die niet direct naar de eigenaar gaan, worden opgeslagen en eens per maand ten toon gesteld op de kijkdagen. Na verloop van tijd, als er niemand om de overgebleven fietsen is geweest worden deze per partij verkocht aan geselecteerde opkopers. Ook gaat er een deel van de nog bruikbare fietsen naar werkprojecten. Door middel van deze projecten worden die fietsen opgeknapt en geschonken aan bijvoorbeeld derde wereldprojecten

### **2.2.7 communicatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding**

Actieve communicatie en voorlichting over fietsvoorzieningen en -ontwikkelingen vindt niet uitgebreid plaats. Gedragsbeïnvloedende projecten zijn ondergebracht in lokale en regionale verkeersveiligheidsacties.

#### ***communicatie en voorlichting***

Een bezoek aan de internetsite van de gemeente Gouda levert weinig informatie over de Goudse fietsvoorzieningen en de ontwikkelingen op het gebied van fietsverkeer die er de komende jaren op stapel staan. Goudse fietsacties worden over het algemeen wel via een persbericht naar buiten gebracht, maar de fiets heeft geen eigen plek op de site.

Ook op de site van de VVV wordt beperkt informatie verstrekt over de mogelijkheden voor de fiets, in de webshop is een routekaart met 9 fietsroutes vanuit Gouda verkrijgbaar.

De bewaakte stalling is in het telefoonboek of in de stadsgids niet terug te vinden en ook het bestaan van de mogelijkheid om op het NS station Gouda een OV-fiets te huren wordt niet actief gepromoot.

Gouda heeft een lokale afdeling van de Fietzersbond die in de hele regio actief is. Deze afdeling bezit een schat aan waardevolle informatie over het fietsen in Gouda die onder andere via hun internetsite te raadplegen is. De Fietserbond en de gemeente werken op een aantal vlakken ook samen, maar dit is niet terug te vinden op de Goudse internetsite.

#### ***gedragsbeïnvloeding***

De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Midden Holland (RPV MH) kent een Meerjarenplan Verkeersveiligheid Midden Holland 2005-2007 (MPV MH). Alle gemeenten uit de regio dragen een bedrag per inwoner bij aan de RPV MH om regionale verkeersveiligheidsprojecten uit te voeren.

In het MPV MH zijn 3 thema's met elk een aantal regionale projecten opgenomen:

- schoolgaande jeugd in de regio
- ouderen in de regio
- handhaving in de regio

De projecten worden door de gezamenlijke gemeenten uitgevoerd, per project zal per jaar een gemeente als projecttrekker worden aangewezen.

Met name de projecten voor schoolgaande jeugd bevatten veel verkeerseducatie op het gebied van de fiets. De verkeersleerkracht die in 2006 op een aantal scholen in de regio actief wordt geeft in de groepen 5 tot en met 8 trainingen gericht op het goed fietsen, wat begint met oefeningen voor de motorische fietsvaardigheden op het schoolplein tot het fietsen van een educatieve route door de wijk.

#### *Lokale projecten*

Naast de regionale projecten worden jaarlijks enkele lokale projecten uitgevoerd die gefinancierd worden uit het lokale verkeersveiligheidsbudget, ook wel MeerjarenPlan Verkeersveiligheid. Gouda voert van dit budget jaarlijks onder andere een aantal fietsacties uit.

In november worden er posters langs de Goudse wegen gehangen in het kader van de landelijke 3VO-actie voor het voeren van de "fietsverlichting". De lokale afdeling van de Fietzersbond organiseert in dezelfde periode een fietsreparatie-actie die door de gemeente betaald wordt.

Binnen het thema "schoolgaande jeugd" is het praktisch verkeersexamen voor de basisschool een jaarlijks terugkerend lokaal project. Het praktisch verkeersexamen is ook een onderwerp waar binnen het regionale project "verkeersleerkracht" aandacht aan wordt besteed.



### **2.2.8 nieuwe initiatieven en kennis over de mogelijkheden daartoe**

Zowel op nationaal als op internationaal niveau wordt steeds meer aandacht besteed aan de fiets als vervoermiddel. Gezondheid en milieu zijn belangrijke redenen om te investeren in de fiets, maar ook de steeds verder dichtslibbende stedelijke wegennetten zijn een argument voor nieuwe initiatieven voor het fietsverkeer.

Zo nu en dan worden gemeenten uitgenodigd om als podium voor een pilot-project te fungeren, er bestaan ook diverse subsidiemogelijkheden voor de financiering van dergelijke nieuwe initiatieven, maar de bekendheid hierover is beperkt. Meestal ontbreken eigen budgetten voor het bijdragen in (particuliere) initiatieven.

Er moet net een project zijn waar de activiteiten en financiën aan opgehangen kunnen worden zodat soms een mogelijkheid om mee te werken aan een nieuwe ontwikkeling niet door kan gaan vanwege het ontbreken van middelen.

## 2.3 speerpunten van nieuw fietsbeleid

Het nieuwe Goudse fietsbeleid moet passen binnen de landelijke kaders, moet de kwaliteiten van het bestaande beleid behouden en moet inzetten op de verbeterpunten. Dat leidt tot een 3-deling in:

### 1. Netwerken;

- } een beschrijving van netwerk en routes
- } keuze voor uitgangspunten op netwerk en routes zoals uitgangspunten voor voorrang en vormgeving
- } maatregelen op dit netwerk ter verbetering zoals directheid, comfort en verkeersveiligheid
- } specifieke routes zoals woon-werk en schoolroutes
- } bewegwijzering

### 2. Fietsparkeren;

- } aanpak hotspots en handhavingsmaatregelen
- } uitbreiding van onbewaakt en bewaakt
- } formuleren kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen
- } richtlijnen voor benodigde aantallen fietsparkeerplaatsen afhankelijk van functie

### 3. Communicatie, gedragsbeïnvloeding en innovatie;

- } uitbreidings- en verbeteringsacties op het gebied van communicatie en voorlichting
- } gedragsbeïnvloedende maatregelen
- } verkeerseducatie voor diverse doelgroepen in het fietsverkeer
- } innovatieve fietsacties en kennis over de mogelijkheden daarvoor

Om de ontwikkelingen in het fietsklimaat te kunnen volgen en bijsturen is een methode nodig waarmee ontwikkelingen periodiek gemeten kunnen worden, een monitoringsinstrument. De Fietsbalans, een meetmethode van de Fietsersbond die in 2000 al eens is uitgevoerd in Gouda, is daarvoor wel geschikt, maar deze is niet op afroep beschikbaar. Gouda zal daarom een aantal aspecten van het fietsklimaat zelf regelmatig toetsen, andere aspecten zullen moeten wachten tot een nieuwe ronde van de fietsbalans.



## 3. netwerken en routes

Het is van groot belang dat aan de fietser een compleet en samenhangend netwerk van routes wordt geboden via welke de fietser zijn verplaatsing zo snel en comfortabel mogelijk kan maken. Daarnaast moeten de routes van het netwerk kwaliteit en veiligheid bieden. Om het netwerk compleet te maken moet een aantal nieuwe routes worden aangelegd. Door missende verbindingen te realiseren hoeft de fietser minder ver om te rijden hetgeen de directheid en daarmee de reistijd wordt verbeterd. Daarnaast vraagt een aantal plekken op het onderliggend fietsroutenetwerk om infrastructurele maatregelen, zowel het aanleggen van nieuwe infrastructuur als het verbeteren van de bestaande situatie. De staat van het wegdek en de wachttijden bij verkeerslichten zijn van invloed op het comfort. Zowel voor de aanleg van infrastructuur als voor het beheer en onderhoud wordt in dit hoofdstuk beleid geformuleerd.

### 3.1 samenhangend netwerk

De basisvoorwaarde voor de bevordering van het fietsgebruik is het tot stand brengen van een compleet fietsnetwerk. Dit houdt in dat fietsers via verschillende routes op hun bestemming kunnen komen, via directe hoofdroutes, recreatieve routes en eventueel alternatieve sociaal veilige routes. Ook moeten alle bestemmingen via het netwerk te bereiken zijn.

In "Gouda fietst door !" (GFD, 1999) is reeds een lokaal fietsnetwerk geformuleerd dat de komende jaren gehanteerd kan worden. Het realiseren van ontbrekende verbindingen en het aanleggen van ontbrekende fietsinfrastructuur in dit fietsroutenetwerk hebben een grotere directheid tot gevolg en beïnvloeden de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto positief. Voor het lokale netwerk is een aantal uitgangspunten geformuleerd die ook landelijk gehanteerd worden.

#### *HOOFDFIETSRUTES, VERDELENDE ROUTES EN ONTSLUITENDE ROUTES*

Voor het verbinden van allerlei voorzieningen en woongebieden zijn hoofdfietsroutes, verdelende en ontsluitende routes aanwezig.

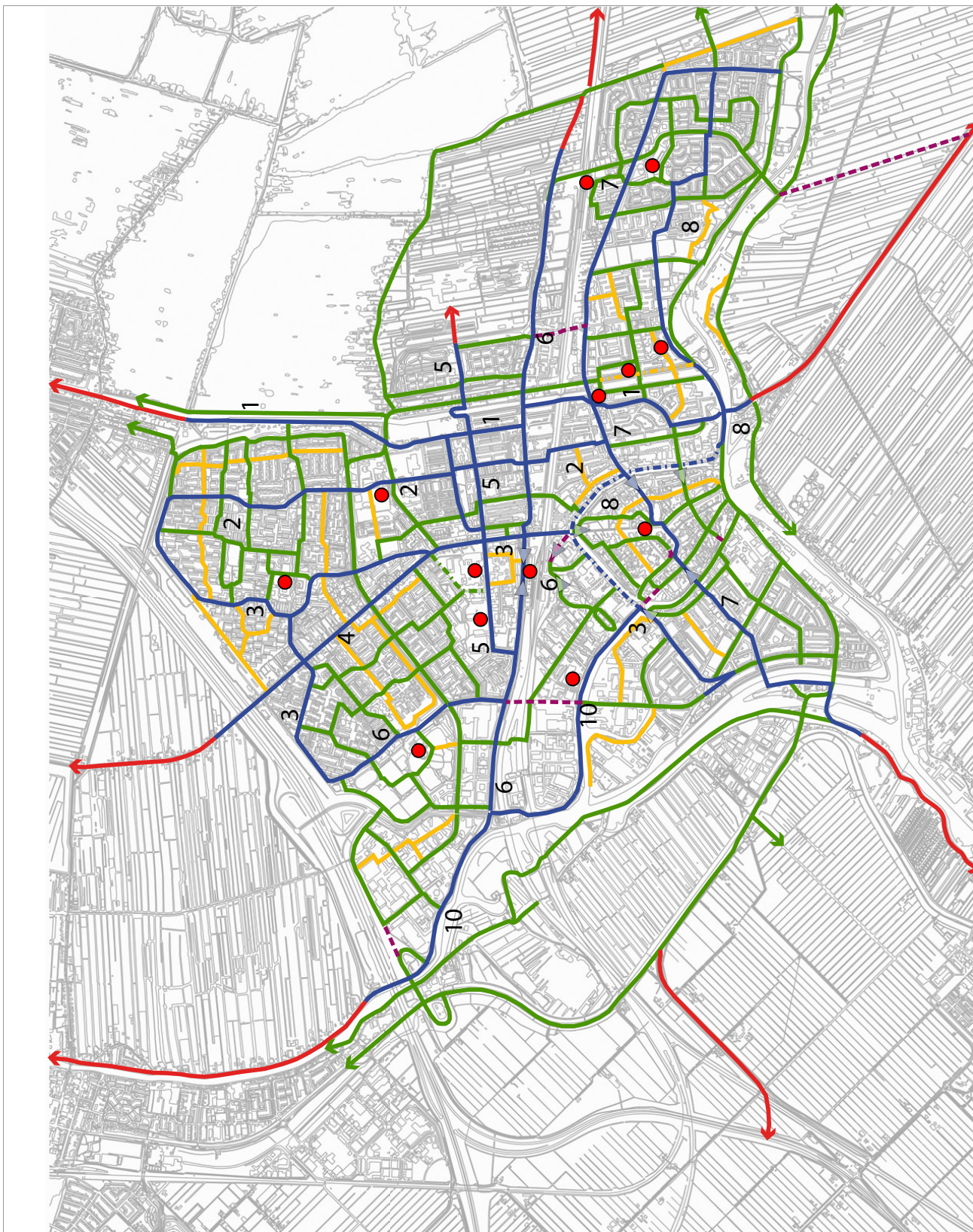
De *hoofdfietsroutes* kennen een radiaalvormige structuur, waarbij routes naar en door de binnenstad lopen. De hoofdfietsroutes sluiten aan op de interlokale routes, zoals de route naar Reeuwijk en Bodegraven en de routes naar Haastrecht en Moordrecht. Tevens zijn er aantakkingen op toeristische routes via onder andere de Voorwillenseweg, de Bodegraafsestraatweg, de Bloemendaalseweg en het Sluiseiland.

Het fietsverkeer kan vanaf de hoofdfietsroutes via de *verdelende routes* de wijken inrijden om via de *ontsluitende routes* de bestemming (woning, winkel e.a.) te bereiken. Andersom wordt het fietsverkeer vanaf de ontsluitende routes verzameld op de

# AFBEELDING

## Fietsroutenetwerk 2015

- regionale fietsroutes
- hoofd fietsroutes
- verdelende fietsroutes
- ontsluitende fietsroutes
- - - ontbrekende fietsinfrastructuur
- - - - missende verbindingen
- 5 fietsroutenummer
- belangrijke fietsbestemming



verdelende routes (daarom ook wel eens "verzamelroute" genoemd) om het verkeer vervolgens te bundelen op de hoofdfietsroute.

Het lokale netwerk van bestaande en gewenste routes en verbindingen is opgenomen op kaart 2.

### **hoofdfietsroutes**

Voor het netwerk van hoofdfietsroutes wordt uitgegaan van een maaswijdte van 300 tot 400 meter, bij het opstellen van het Goudse fietsnetwerk is niet enkel gekeken naar het gebruik, maar aan iedere fietser op iedere verplaatsing moet de mogelijkheid worden gegeven een directe route te volgen. Gekozen is een raster van ongeveer 300 meter. De omrijdfactor is berekend door de hemelsbrede route te vergelijken met de feitelijke route via de weg. In het GFD-netwerk werd uitgegaan van een omrijdfactor van 1,2.

Het hoofdnet bestaat uit routes die herkenbaar zijn en speciaal voor de fietser ontworpen en aangelegd. De hoofdroutes vormen de hoofdschakels voor het stedelijke en regionale fietsverkeer. Een stedelijk hoofdnet geeft directe onderlinge verbindingen aan vrijwel alle belangrijke stedelijke voorzieningen (wonen, werken, onderwijs, winkelen, recreatieve attractiepunten, knooppunten van openbaar vervoer). Dit net sluit enerzijds aan op het regionale net en anderzijds op het verdelende fietsnet. In bijlage 2 zijn de hoofdfietsroutes beschreven.

Op een aantal plaatsen moeten nog verbeteringen worden aangebracht op de hoofdfietsroutes. Zo moet de voorrang op de kruising C.Huygenstraat - J.v.Lennepkade nog geregeld en juist vormgegeven worden.

### **verdelende routes**

Het netwerk voor verdelende fietsroutes ligt hoofdzakelijk op rustige wegen en in verblijfsgebieden. Het bestaat uit routes die niet specifiek voor de fietser behoeven te zijn ingericht, maar die wel comfort, veiligheid en aantrekkelijkheid bieden. Het verdelende net bestaat uit allerlei verbindingen in de stad met ofwel fietspaden/stroken danwel routes met gemengd verkeer.

Het verdelende fietsnet vormt een aanvulling op het doorgaande net. De maaswijdte voor het verdelende fietsnet vormt samen met de routes van het hoofdnet een raster met maaswijdte van ongeveer 200 meter.

### **ontsluitende routes**

Het netwerk voor ontsluitende routes is een verzameling van korte verbindingen, doorsteekjes en bruggetjes ten behoeve van het fietsverkeer. Zij vormen een aanvulling op het verdelende fietsnet.

Voor het ontsluitende net wordt geen maaswijdte gehanteerd. Het ontsluitende net vormt geen aaneengesloten routes, maar is meer een restcategorie van alle straten en paden die niet tot het doorgaande of verdelende net behoren.

Een voorbeeld hiervan is de verbinding tussen de Antwerpseweg en de Burg. Jamessingel. Via het fietspad naar de Winterdijk kan men aan weerszijden via een paadje het talud van de Burg.Jamessingel oprijden. Aan de noordzijde is de helling van dit pad minder steil gemaakt, aan de zuidzijde moet dit nog gebeuren.

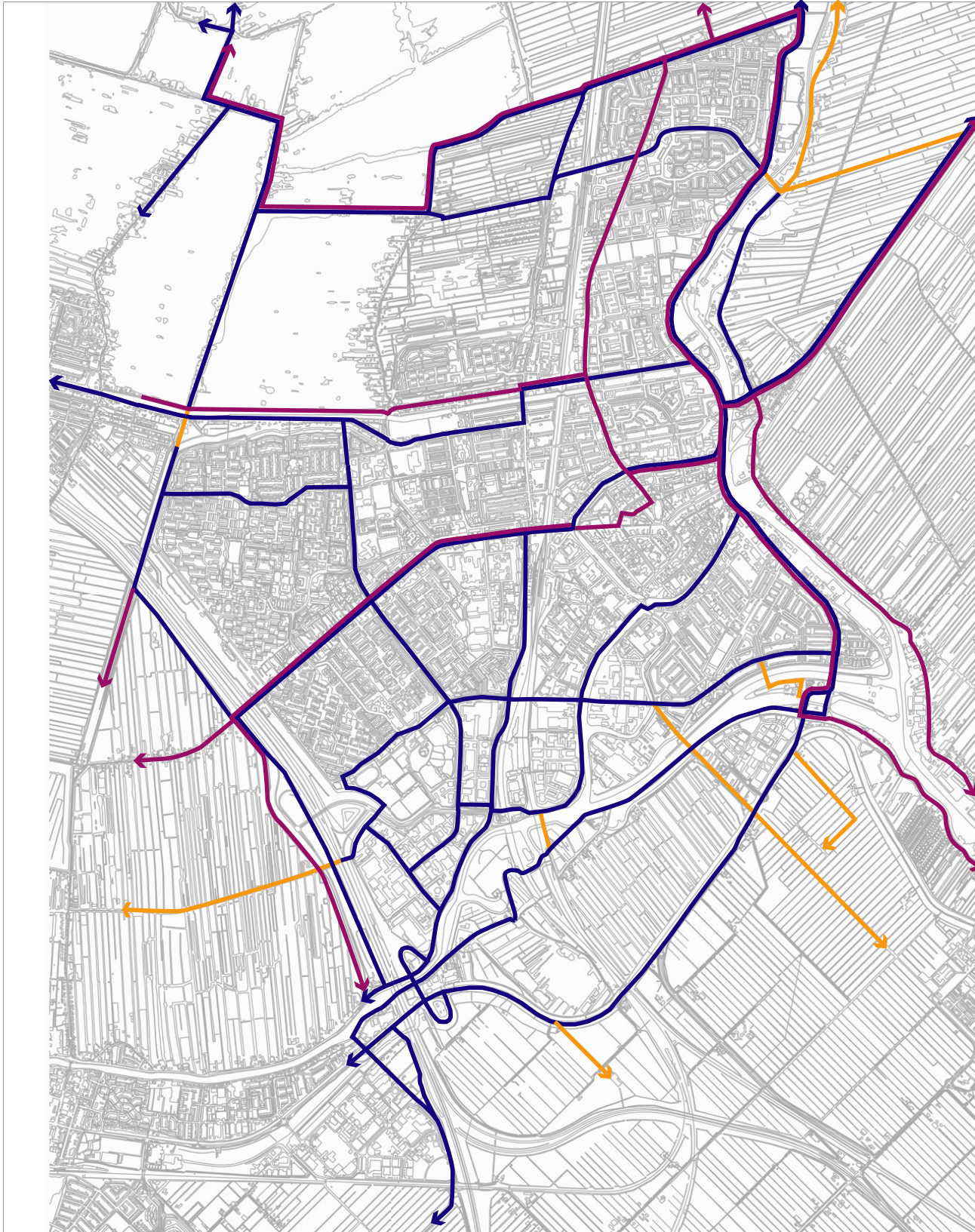
### **regionale routes**

Naast het lokale netwerk bestaat er een regionaal netwerk van routes waar Gouda deel van uitmaakt. Regionale routes lopen ook via lokale hoofdfietsroutes en verdelende routes. Regionale routes kunnen zowel utilitair als recreatief zijn.

# AFBEELDING

## Regionale fietsroutes 2015

- utilitaire fietsroute
- recreatieve fietsroute
- nog aan te leggen



**gemeente  
gouda**

Vanuit de omliggende gemeenten is Gouda via een aantal regionale verbindingen prima per fiets bereikbaar. Zowel voor utilitair als voor recreatief fietsverkeer is een aantal bovenlokale routes beschikbaar, maar het net is niet sluitend. Met name met het oog op de ruimtelijke ontwikkelingen die ons en de regio de komende decennia te wachten staan moet een aantal regionale verbindingen tot stand komen.

Tussen Gouda en de buurgemeenten loopt een aantal verbindingen of is een aantal verbindingen in ontwikkeling. Het regionale netwerk kent niet echt een uitgangspunt voor de maaswijdte, maar wordt vaak wel zo veel mogelijk hemelsbreed aangelegd om een zo kort mogelijke reistijd te bereiken en om zo veel mogelijk comfort te bieden.

#### *Gouda-Zoetermeer-Den Haag (fietspad F278)*

In het provinciaal fietsplan 2001 is een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding Gouda-Zoetermeer-Den Haag geprojecteerd. De verbinding Coenecoopbrug-Kampenringweg vormt het Goudse deel van deze fietsverbinding.

Er is een tracéhaalbaarheidsstudie uitgevoerd. De provincie wil de aanleg van dit fietspad betalen en een gewenningsbijdrage voor het onderhoud, onder de voorwaarde dat de gemeente zorgt voor aanleg, eigendom, beheer en onderhoud, en als het pad voldoet aan een aantal kwaliteitscriteria. Het beheer en onderhoud komt uiteindelijk bij de gemeente te liggen.

#### *Gouda-Nieuwerkerk-Rotterdam (fietspad F263)*

In het provinciaal fietsplan 2001 is een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding Gouda-Nieuwerkerk-Rotterdam geprojecteerd. De fietsroutes door Westergouwe en het verlengde daarvan richting binnenstad/station en vice versa vormen het Goudse deel van deze fietsverbinding. Onderdeel van de fietsroute is een fietsbrug over het Gouwekanaal. De aanleg hiervan kost naar verwachting enkele miljoenen die de provincie wil betalen. De gemeente moet de brug in beheer en onderhoud nemen.

In het kader van nieuwe ontwikkelingen is het mogelijk dat er extra verbindingen over het water ontstaan aan de westzijde van Gouda. Vanzelfsprekend moet daarbij ook voorzien worden in kwalitatief goede fietsinfrastructuur. Te denken valt aan de westelijke stadsentree die in het kader van de Zuidplas wordt gedacht en een fietsverbinding langs het spoor van de RijnGouwelijn.

Op kaart 3 is een overzicht gegeven van de regionale fietsroutes door Gouda die in 2015 voorzien moeten zijn van de juiste voorzieningen.

### **missende verbindingen**

Door een aantal "missende verbindingen" te realiseren kan de omrijdfactor aanzienlijk verminderd worden. Deze verbindingen zullen niet als afzonderlijke maatregel uit dit beleidsplan voortvloeien, daarvoor is de investering voor realisatie te groot in verhouding tot de winst die geboekt wordt in reistijd en comfort. Wel moet bij toekomstige ontwikkeling getracht worden de volgende verbindingen te realiseren:

} verbinding tussen Coenecoopbrug en Kampenringweg

Realisatie van deze verbinding is een kostbare aangelegenheid gezien het hoogteverschil dat overbrugd moet worden en daarvoor benodigde constructie. Toch kan deze verbinding mogelijk binnen de kaders van het revitaliseringsplan van de bedrijventerrein de Goudse Poort worden aangelegd met behulp van de middelen die de Provincie beschikbaar stelt voor het fietspad Gouda - Zoetermeer - Den Haag.

### } verbinding tussen Bolwerk en Raam

In de huidige situatie kunnen fietsers dwars over het tijdelijke parkeerterrein Potterspoort rijden, maar deze verbinding verdwijnt wanneer het Bolwerk ontwikkeld wordt. In het ontwikkelingsplan voor het Bolwerk is aan weerszijden van de bebouwing infrastructuur gepland. Voor fietsers wordt er weliswaar geen hemelsbrede verbinding over het terrein gerealiseerd, maar via de nieuwe infrastructuur kunnen zij aan de zuidwestzijde van de nog te realiseren bebouwing via de huidige Potterspoort naar de Raam rijden.

### } verbinding via de Vredebest vanaf het station



In de plannen voor de Spoorzone is de Vredebest opgenomen als een wandelroute tussen het station en de historische binnenstad. Dit wordt mogelijk doordat het busstation wordt verplaatst naar de noordzijde van het station en de Vredebest dus veel minder autoverkeer hoeft te verwerken. De Vredebest is de cruciale schakel tussen het station en de binnenstad en krijgt een voetganger- en fietsvriendelijke inrichting waar autoverkeer mogelijk blijft. Totdat de Vredebest wordt aangepakt moet het alternatief voor de fiets via de Spoorlaan zo fietsvriendelijk mogelijk worden gemaakt. Drempels en dergelijke op deze route worden verwijderd.

### } verbinding tussen Gouda oost en Achterwillens

Om Gouda Oost en Achterwillens te verbinden is een geheel nieuwe verbinding onder het spoor door nodig wat een kostbare aangelegenheid zal zijn. Er zijn geen concrete plannen om ergens op het spoortraject tussen de Goudse Houtsingel en de Joubertstraat extra infrastructuur aan te leggen waar de aanleg van een extra fietsverbinding in opgenomen zou kunnen worden. Gezien de ontwikkelingen aan zowel de noord- als de zuidkant van het spoor (wijkontwikkeling Gouda Oost en ontwikkeling Middenwillens) is het zaak om, samen met NS/Prorail, de mogelijkheden te bezien.

## **indirecte verbindingen**

De indirecte verbindingen uit hoofdstuk 2 kennen allen een alternatief, maar het alternatief voor de verbinding tussen de Burg. Mijssingel en de Industriestraat via de Winterdijktunnel laat te wensen over. Wanneer er binnen andere ontwikkelingen een extra verbinding onder het spoor door komt ter hoogte van de Burg. Mijssingel dan zal deze verbinding voorzien moeten worden van fietsinfrastructuur die aansluit op de Industriestraat. Mogelijk wordt in de toekomst de Burg. Mijstunnel aangelegd in het kader van de Mobiliteitsvisie, maar dit is nog afhankelijk van een groot aantal factoren. Zo lang deze nieuwe verbinding er niet is moet de route via de Winterdijk opgewaarderd worden. De omrijdfactor ten opzichte van een eventuele Burg. Mijstunnel moet worden geaccepteerd.

In de Ruimtelijke Structuurvisie is nog een 2<sup>e</sup> verbinding onder het spoor door aangegeven om de Burg. Jamessingel met de mogelijk toekomstige Van Hofwegensingel met elkaar te verbinden. Ook wanneer deze verbinding in de toekomst gerealiseerd wordt moet deze voorzien worden van goede fietsinfrastructuur ten einde de directheid van de noordzijde van de stad naar de zuidzijde te vergroten. Een alternatieve route is de route via de Winterdijk.

## **verbindingen door voetgangersgebied**

Een van de belangrijkste stedelijke voorzieningen waar het fietsnetwerk bereikbaarheid voor moet bieden is de binnenstad van Gouda. Deze binnenstad is voor een groot deel aangewezen als voetgangersgebied. Uitgangspunt is dat in een aantal straten gefietst mag worden om de omrijdfactor te beperken, maar fietsers en voetgangers moeten

elkaar niet te veel hinderen. Daar waar dat conflicten (ongevallenanalyse) of een gevoel van onveiligheid (klachtenbeeld) oplevert moet bekeken worden of aanvullende maatregelen nodig zijn. Voor het hele gebied moet een eenduidige regeling gelden zodat het voor iedereen duidelijk is welke regime van toepassing is. Daarbij geldt ook dat de inrichting van de weg ondersteunend moet zijn aan het regime.

### **ontbrekende infrastructuur**

In het fietsnet zijn verbindingen opgenomen die wel bestaan maar nog niet als belangrijke fietsroute duidelijk zijn vormgegeven. Op of langs die verbindingen moet fietsinfrastructuur in de vorm van fietsstroken of -paden worden aangebracht:

- } Büchnerweg -> naar verwachting wordt de vernieuwbouw van het Groene Hartziekenhuis in 2007 afgerond zodat daarop volgend de Büchnerweg kan worden aangepakt; verwachting 2008
- } Kattensingel -> de Kattensingel staat in 2006 op het programma om aangepakt te worden, fietsverkeer is een aandachtspunt bij het ontwerp
- } Blekerssingel -> aanpassing zoals in de Mobiliteitsvisie staat beschreven is nog tamelijk onzeker vanwege afhankelijkheid van andere maatregelen en zal pas op lange termijn gerealiseerd worden; in de tussenliggende periode moet gezocht worden naar een oplossing; in 2006 moet onderzoek uitgevoerd worden naar de mogelijkheden voor fietsinfrastructuur langs de Blekersingel en de (financiële) consequenties daarvan; als uit onderzoek blijkt dat er een mogelijkheid is en er financiële mogelijkheden zijn kan worden uitgevoerd
- } Fluwelensingel -> aanpassing zoals in de Mobiliteitsvisie staat beschreven is nog tamelijk onzeker vanwege afhankelijkheid van andere maatregelen en zal pas op lange termijn gerealiseerd worden; in de tussenliggende periode moet gezocht worden naar een oplossing; in 2006 moet onderzoek uitgevoerd worden naar de mogelijkheden voor fietsinfrastructuur langs de Blekersingel en de (financiële) consequenties daarvan; als uit onderzoek blijkt dat er een mogelijkheid is en er financiële mogelijkheden zijn kan worden uitgevoerd

Langs de singels is het vanwege de beperkte profielruimte niet eenvoudig om infrastructuur aan te leggen. Toch moet bekeken worden welke mogelijkheden er zijn aangezien er geen alternatieve parallelroute aanwezig is. Ook op de Joubertstraat ontbreekt infrastructuur voor fietsers, maar voor deze weg is aan weerszijden een voldoende alternatieve parallelroute aanwezig (Krugerlaan en Nansensstraat). Deze moet wel als zodanig duidelijk worden gemaakt met goede bewegwijzering.

## **3.2 kwaliteitseisen netwerk en routes**

### **netwerk**

Ten aanzien van de kwaliteit van het fietsnetwerk en de -routes zijn vijf speerpunten opgenomen die ontleend zijn aan de ontwerpwijzer voor fietsinfrastructuur "Tekenen voor de fiets", een uitgave van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, Weg- en waterbouw (CROW). Een fietsnetwerk moet voldoen aan een vijftal eisen:

samenhang:	de fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers
directheid:	de fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft dus tot een minimum beperkt)
veiligheid:	de fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers
aantrekkelijkheid:	de fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is
comfort:	de fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk

Deze kwaliteitseisen ten aanzien van het netwerk zijn uitgangspunt geweest voor het ontwerpen van het fietsroutenetwerk in 1999 en vormen een leidraad waarlangs het netwerk compleet gemaakt wordt de komende jaren. Om een kwalitatief goed netwerk te kunnen bieden moeten de routes voldoende kwaliteit bieden. Voor het ontwerp daarvan kunnen kwaliteitseisen gesteld worden die van invloed zijn op het comfort en daarmee de fietstevredenheid en het fietsgebruik. Het Politiekeurmerk Veilig Wonen (bijlage 4) moet daarbij worden toegepast.

### **vormgeving kruisingen en wegen**

#### *inrichtingskenmerken*

Zowel bij voorrang voor hoofdfietsroutes op kruisingen als bij gelijkwaardigheid van kruisingen moet de aanwezigheid van de fietser benadrukt worden met de juiste inrichtingskenmerken. Bij de inrichting van wegen moeten consequent de inrichtingseisen horend bij de betreffende wegcategorie worden toegepast. De wegategorisering is terug te vinden in bijlage 3. De inrichtingskenmerken voor de fiets per wegcategorie zijn in deze bijlage opgenomen. Deze geven aan op welk type wegen welk type fietsinfrastructuur wordt toegepast. Zo is voor alle weggebruikers duidelijk aan de weginrichting te zien wat zij kunnen verwachten. Als er geen afzonderlijke fietsinfrastructuur aanwezig is weten automobilisten bijvoorbeeld dat zij de rijbaan met fietsers moeten delen. Dat is gebaseerd op het Duurzaam Veilig principe dat de vorm, de functie en het gebruik van de weg met elkaar in overeenstemming zijn.

#### *voorrang op rotondes*

De Fietsbalans heeft aangetoond dat de Goudse fietser vertraging oploopt door VRI's en voorrangsregelingen. Rotondes bieden zowel het autoverkeer als het fietsverkeer minder oponthoud en meer doorstroming, het verkeer regelt zelf onderling de afwikkeling van het verkeersaanbod. Met een rotonde kan dus niet gestuurd worden op bepaalde verkeersstromen.

In de beleidsnota kruisingen is een aanzet gegeven voor de inrichting van kruisingen en daarin wordt voorgesteld een aantal kruisingen als rotonde vorm te geven. Als algemeen uitgangspunt voor de fiets geldt dat daar waar rotondes binnen de bebouwde kom gepland zijn de fietser in de voorrang wordt gezet. Dit is conform landelijk richtlijnen.



### *Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR)*

De inrichtingskenmerken voor wegen zijn opgenomen in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte, de LIOR, maar daarin wordt de specifieke inrichting van de Goudse fietsinfrastructuur nog onderbelicht. In de LIOR moet daarom een onderdeel worden opgenomen waarin de uitgangspunten per type fietsroute van het Goudse fietsrouten netwerk worden weergegeven aan de hand van een kaart waarop het totale Goudse fietsrouten netwerk is aangegeven. De inrichtingseisen moeten ontleend worden aan "Tekenen voor de fiets" van het CROW. Ook zal in de LIOR moeten worden opgenomen welke kleur asfalt fietsstroken standaard moeten hebben in Gouda.

In de LIOR moet ook expliciet vermeld worden dat fietsinfrastructuur zo veel mogelijk moet worden uitgevoerd in asfalt en dat tegels daar waar mogelijk zo veel mogelijk vervangen moeten worden. Ook is de Openbare Verlichting belangrijk bij fietsroutes, met name wanneer deze door parken of minder druk bezochte locaties lopen. Fietsroutes rondom voetbalterreinen en andere sportaccommodaties (De Tobbe en Groenhovenpark) zijn hier voorbeelden van.



### *Beheer en onderhoud*

De visuele inspectie conform de CROW publicatie moet uitgevoerd blijven worden. Alle wegvakken krijgen op strookniveau een technische kwaliteits score, fietspaden moeten hierin worden meegenomen.

Afhankelijk van de omvang en de ernst van het schadebeeld wordt het gehele wegvak of een gedeelte daarvan opgenomen in de Grootonderhoudslijst (PP). Tevens wordt gekeken naar zetting en drooglegging van een wegvak.

Conform dezelfde CROW-publicatie wordt minimaal twee keer per jaar het gehele openbare wegennet gecontroleerd op klein onderhoud en dit wordt opgenomen om vervolgens te repareren. Ook hierbij moet de fietsinfrastructuur over het hoofd gezien worden, zeker wanneer deze separaat van de rijbaan ligt als vrijliggend fietspad of als solitair fietspad.

Daarnaast moet op winterse dagen ook gestrooid worden op fietspaden die veel gebruikt worden. Het hoofdfietsrouten netwerk moet opgenomen worden in het strooischema.

### *Bestuurders van een gehandicaptenvoertuig*

Bestuurders van een gehandicaptenvoertuig mogen ook gebruik maken van (brom)fietspaden en het trottoir. Fietspaden moeten dus ook toegankelijk zijn voor deze doelgroep binnen het verkeer zodat zij alleen wanneer dat echt niet anders kan gebruik moeten maken van het trottoir of de rijbaan.

### 3.3 prioriteit voor de fiets

Wanneer de fietser zichtbaar prioriteit heeft boven ander verkeer kan dat bevorderlijk zijn voor de fietstevredenheid. Het heeft zeker een positief effect op de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto, aangezien de auto in een aantal gevallen op de fietser moet wachten en daarmee een langere reistijd heeft dan de fietser. Dit kan een positief effect hebben op het fietsgebruik.

#### voorrang voor de fiets

Een beleid dat gericht is op bevordering van het fietsgebruik heeft het meeste succes als de fietsers van begin naar eindpunt kunnen doorfietsen zonder te stoppen en te wachten. In dit beeld past de maatregel 'voorrang voor de fiets'. Als fietsers in de voorrang worden gebracht, betekent dit een minimalisatie van de wachttijden en vergroting van de doorrijkans en dus een hogere gemiddelde reissnelheid. Daarnaast wordt een aanzienlijke winst in comfort bereikt.

Het is echter niet mogelijk om op alle fietsroutes voorrang voor de fietser in te stellen, dat is afhankelijk van de verkeersfunctie van wegen. In bijlage 3 is een overzicht van de verschillende verkeersfuncties van wegen te vinden.

Op agglomeratieve wegen of wegen met een hogere functie, waar de doorstroming van het autoverkeer voorop staat, is het niet mogelijk de fietser voorrang te geven. De capaciteit van de agglomeratieve weg zou door een dergelijke maatregel te sterk afnemen. Daar waar de doorstroming van het autoverkeer op agglomeratieve wegen in gevaar komt door het gelijkvloers oversteken door fietsers (zoals op de Burgemeester van Reenensingel) moet bekeken worden of ongelijkvloerse oversteken mogelijk zijn (zowel fysiek als financieel).

Getracht moet worden op hoofdroutes voor de fiets zoveel mogelijk voorrang voor de fietser te realiseren, afhankelijk van de kruisende functie. Indien dit niet mogelijk is, spreekt het voor zich dat de fietser toch zo optimaal mogelijk wordt ingepast en dat de weggebruiker dit aan de vormgeving kan zien. In het algemeen kan de volgende tabel worden gehanteerd:

	<b>Hoofdfietsroute</b>	<b>Doorgaande en verdelende fietsroutes, niet zijnde hoofdfietsroutes</b>
<b>Agglomeratief of hoger</b>	Agglomeratief (of hoger) voorrang, evt. fietsers ongelijkvloers laten kruisen	Agglomeratief (of hoger) voorrang
<b>Lokaal</b>	Fietsroute voorrang, nadruk vormgeving op kruisende fietser	Lokaal voorrang
<b>Verzamel of bestemming</b>	Eventueel fietsroute voorrang als de auto er niet te veel voordeel bij heeft	Geen voorrang regelen, gelijkwaardigheid kruising in vormgeving benadrukken met fietsvriendelijke maatregel

*Principe-prioritering bij kruisend fietsroute en overig verkeer*

Bij de kruising van een hoofdfietsroute met een lokale weg kan de voorrang voor fietsers gecombineerd worden met plateau of drempels voor het autoverkeer. Wanneer de lokale weg zelf ook een hoofdfietsroute is, moet een keuze worden gemaakt.

Voorbeeld: de hoofdfietsroute Johan de Wittlaan - Groen van Prinsterersingel kruist hoofdfietsroute Thorbeckelaan; Thorbeckelaan krijgt voorrang vanwege de voorrang lokale weg op verzamel- en bestemmingsweg.

Op verzamel- en bestemmingswegen wordt in principe geen voorrang geregeld voor hoofdfietsroutes. Alle wegen in een verblijfsgebied zijn gelijkwaardig aan elkaar, op kruisingen heeft de fietser die van rechts komt voorrang. Wanneer voor fietsers door middel van voorrangsborden of uitritconstructies de voorrang wordt geregeld, kan ook het autoverkeer hiervan profiteren, hetgeen vaak niet gewenst is. De fietsroutes vallen namelijk vaak gelijk met de belangrijkste autoroutes in verblijfsgebieden. Mogelijk wordt op sommige kruisingen toch voorrang geregeld bijvoorbeeld vanwege beperkte uitzichthoeken. In de vormgeving moet dit duidelijk tot uitdrukking komen. Voorbeelden daarvan zijn de Eerste en Derde Kade.

Per route zal bij de invulling van het ontwerp bekeken moeten worden of voorrang voor fietsers wenselijk is. Wanneer een voorrangsregeling wordt ingesteld ten behoeve van de fiets wordt aanbevolen de voorrangmaatregel te verduidelijken met aaneengesloten verharding (liefst in een kenmerkende rode kleur) en het toepassen van een duidelijke bewegwijzering. De algehele uitgangspunten voor weginrichting en de verkeerswet zijn altijd een leidraad voor ontwerp. Daar waar mogelijk moet maatwerk geleverd worden. De verkeerssituatie moet zo begrijpelijk mogelijk zijn voor de weggebruiker. In dat opzicht verdient de kruising Bloemendaalseweg – Burgemeester van Reenensingel bijzondere aandacht vanwege de vreemde regeling voor fietsers ten opzichte van elkaar. De plaats van de verkeerslichten en de vormgeving moeten heroverwogen worden zodat een eenduidige, voor een ieder heldere verkeerssituatie ontstaat.

#### **meer groen licht voor de fiets**

Ook door "meer groen licht voor de fiets" te bieden kunnen fietsers van begin naar eindpunt beter doorfietsen zonder te stoppen en te wachten wat ook een minimalisatie van de wachttijden en vergroting van de doorrijkans en dus een hogere gemiddelde reissnelheid betekent. Het comfort wordt daarmee ook verbeterd. Daar waar hoofdfietsroutes wegen met een lokale functie (of minder) kruisen kan worden gedacht aan een situatie waarbij de fietser meerdere keren groen kan krijgen in de verkeerslichtenregeling om de wachttijd voor fietsers tot een minimum te beperken. Naar verwachting is dit op agglomeratieve wegen niet mogelijk en is de fietser ondergeschikt, maar ook op deze wegen moet geprobeerd worden de regeling zo fietsvriendelijk mogelijk af te stemmen.

#### **rood licht negatie**

Om de rood licht negatie te verminderen kan bij verkeerslichten waar de wachttijd relatief lang is een tellertje worden ingebouwd die de resterende wachttijd aftelt.

#### **verbeteren oversteekbaarheid**

Op fietsroutes die autoroutes moeten kruisen en niet in de voorrang gezet kunnen worden moet extra aandacht zijn voor de oversteekbaarheid. Zo mogelijk moet een oversteek in etappes aangelegd worden, waarbij het middeneiland breed genoeg moet zijn voor een fietser om op te stellen. De Willem Barentzlaan en de Bleulandweg zijn aandachtspunten.

#### **bestemmingsverkeer op fietsroutes**

Op een aantal plekken in Gouda deelt het fietsverkeer de ruimte met bestemmingsverkeer. De Voorwillenseweg en de Goejanverwelledijk zijn daar voorbeelden van.

Om het doorgaande autoverkeer te weren worden vaak selectieve toegangsmiddelen gebruikt zoals een beweegbare paal waarvoor bewoners van aangelegde panden en de

hulpdiensten een sleutel kunnen krijgen. Toch blijkt er in de praktijk meer doorgaand verkeer via de straten te rijden dan wenselijk is en het fietsverkeer ondervindt hier hinder van. Acties die ondernomen kunnen worden zijn het aanschrijven van alle sleutelbezitter met de vraag de paal zorgvuldig te gebruiken en deze ook weer in rechtopstaande stand te plaatsen nadat deze gepasseerd is. Daarnaast moeten alle routes afzonderlijk bekeken worden op aanvullende maatregelen zoals een onderbreking met een trekkerluis (voorbeeld Voorwillenseweg richting Goejanverwelledijk) en een huisnumerverwijzing. Voor de Goejanverwelledijk kan ook nog bekeken worden of er uitbreiding van parkeerruimte mogelijk is aan de voet van de dijk ten behoeve van bezoekers van crematorium en begraafplaats de IJsselhof.

#### **bromfietsers van het fietspad**

Op sommige plekken delen fietsers en bromfietsers nog dezelfde ruimte. Bij de invoering van de landelijke maatregel "Bromfietsers op de rijbaan" bleken enkele wegen nog niet geschikt om de bromfiets op de rijbaan te laten rijden en zodoende zijn er zogenaamde bromfietspaden aangewezen. Van deze paden wordt onderzocht of ze inmiddels kunnen worden aangewezen als fietspad, er vindt een quickscan bromfiets op de rijbaan plaats.

### **3.4 aanpak verkeersonveiligheid**

Een aantal locaties dat in dit beleidsplan voor fietsverkeer als black spot voor de fiets is bestempeld worden de komende jaren in het kader van onderhoud aan verkeersregelininstallatie (VRI) of onderhoudsprojecten aangepakt. In dit beleidsplan staan de specifieke aandachtspunten met betrekking tot de fiets die al in de fase van opdrachtverstrekking moeten worden opgenomen in een projectbeschrijving. Wellicht is voor deze projecten een bijdrage uit het budget voor fietsvoorzieningen nodig.

Locaties die niet in andere werkzaamheden kunnen worden meegenomen moeten ten laste van het budget voor fietsmaatregelen worden uitgevoerd en worden in het uitvoeringsprogramma van Gouda Fietst Beter Door ! opgenomen.

#### ***Maatregelen op black spots voor de fiets***

*Bloemendaalseweg, Büchnerweg, Ridder van Catsweg en Bloemendaalseweg, Hugo de Vrieslaan, Ridder van Catsweg*

In het kader van de BNK worden deze kruisingen overzichtelijker gemaakt door o.a. aan weerszijden van de kruising een parkeervak dicht te straten. Tevens wordt de voorrangregeling omgezet in een stopregeling (stopstreep en verkeersborden). De bestratingskleur wordt doorgezet en aan weerszijden van de kruising worden de stopborden in thermoplast op het wegdek aangebracht. De aanpassing van de kruising moet een combinatie van visuele en fysieke maatregelen bevatten. In de ontwerpfase moeten eventuele aanvullende maatregelen toegevoegd worden.



#### *Bodegraafsestraatweg, Thorbeckelaan*

In het kader van de BNK wordt bekeken of deze kruising voorzien kan worden van een rotonde. Als dat niet het geval is moeten op deze kruising 2 middeneilanden aangelegd worden die ene oversteek in etappes mogelijk maakt. Het middeneiland moet voldoende breed zijn voor het opstellen van een aantal fietsers.

#### *Burgvlietkade, Graaf Florisweg*

Bekeken moet worden of een oversteek in etappes gerealiseerd kan worden op deze kruising. Komend vanaf de Graaf Florisweg kan dan eerst de oversteek over de 1<sup>e</sup> weghelft gemaakt worden en heeft de fietser in het midden nog de gelegenheid om nogmaals te kijken naar de richting van de Zwarteweg. Het noodzakelijke hiaat tussen 2 voertuigen is dan kleiner, de fietser heeft meer tijd en gelegenheid om naar de richting Zwarteweg te kijken en heeft vervolgens minder tijd nodig om 1 weghelft over te steken, omdat de oversteeklengte dan nog maar de helft is van de totale oversteek.

#### *Buurtje, Schielandse Hogezeedijk*

Op deze kruising vond een aantal flankongevallen plaats en werd in een aantal keren geen voorrang verleend. Met het realiseren van de Zuidwestelijke Randweg krijgt de Veerstalroute een aanzienlijk mindere verkeersfunctie, hetgeen ook in de inrichting tot uitdrukking zal gaan komen na herinrichting. Bij de herinrichting moet specifiek aandacht besteed worden aan goede fietsoversteeken en goede fietsinfrastructuur.

#### *Kattensingel*

Bij de herinrichting van de Kattensingel moet gezorgd worden dat het parkeren langs de singel dusdanig wordt vormgegeven dat fietsers zichtbaar zijn voor de in- en uitparkerende auto. Daarnaast is het wenselijk om separate fietsinfrastructuur aan te leggen tenzij de singel wordt ingericht als verblijfsgebied. Afhankelijk van de keuze voor wegtype moet de vormgeving van fietsinfrastructuur worden gekozen. Op de kruisingen moet zo mogelijk het zicht op de fietser verbeterd worden door een breder trottoir waardoor de kant van de weg verder van het zichtpunt komt te liggen waardoor de zichthoek verbetert. Vanwege de beperkte ruimte zullen de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen minimaal zijn.

#### *Nieuwe Gouwe Oostzijde*

Het merendeel van de ongevallen vond plaats tussen de Goudse Poort en de Coenecoopbrug en met name in 2000 en 2001. Na 2001 is het tweerichtingsfietspad op dit deel van de Nieuwe Gouwe Oostzijde opnieuw geasfalteerd en verbreed. Vooralsnog lijkt het er op dat deze aanpassing een positief effect heeft gehad op de verkeersveiligheid van de fietser. De ontwikkeling van het ongevallenbeeld op dit wegvak wordt gevolgd en jaarlijks moet bekeken worden of maatregelen nodig zijn. In het uitvoeringsprogramma 2006 zullen echter geen maatregelen op dit wegvak in het uitvoeringsprogramma worden opgenomen.

#### ***Maatregelen op overige ongevallenlocaties***

##### *Agnietenstraat*

Voor de Agnietenstraat moet een afweging gemaakt worden of fietsen in een gebied waar veel laden en lossen plaatsvindt nog wel moet worden toegestaan. Wanneer fietsen toegestaan blijft moet bekeken worden of de inrichting van het profiel duidelijker kan weergegeven dat fietsen in 2 richtingen plaatsvindt door bijvoorbeeld de rijrichtingen duidelijker te scheiden.

##### *Bosweg, Rotterdamseweg, Schielandse Hogezeedijk*

Helaas is van het dodelijk ongeval niet bekend hoe het heeft plaatsgevonden, alleen dat er geen doorgang en/of voorrang gegeven is. Daarnaast hebben op deze kruising nog wat flankongevallen plaatsgevonden.

Met het realiseren van de Zuidwestelijke Randweg krijgt de Veerstalroute een aanzienlijk mindere verkeersfunctie, hetgeen ook in de inrichting tot uitdrukking zal gaan komen na

herinrichting. Bij de herinrichting moet specifiek aandacht besteed worden aan goede fietsoversteken en goede fietsinfrastructuur.

*Burgemeester van Reenensingel, Burgemeester Mijssingel*

Omdat de aanleiding van de ongevallen niet helemaal duidelijk is moeten de gebeurtenissen op deze kruising nauwlettend in het oog worden gehouden. De regeling van de verkeerslichten dient te worden nagelopen op de onderlinge afstemming van fietsers en autoverkeer, met name de ontruimingstijden moeten nogmaals bekeken worden op goede afstemming.

*Jacob van Lennepkade, Koningin Wilhelminaweg*

Bij de herinrichting van de kruising moet de aandacht gevestigd worden op zichtbaarheid. Het verlichtingsniveau moet onderzocht worden.

*Joubertstraat, Tobias Asserstraat*

Voor de kruising zijn geen concrete aanpassingen voor te stellen vanwege het ontbreken van een duidelijke oorzaak van het dodelijk ongeval dat hier heeft plaatsgevonden.

**Maatregelen te verbetering van de subjectieve veiligheid**

*Sportlaan*

De aanwezige snelheidsremmende maatregelen worden geïnventariseerd en deze worden waar nodig conform de vormgeving aangepast (dus eventueel ophogen of steilere hellingen). Hiermee hopen we in ieder geval de snelheid verder te verlagen en de route onaantrekkelijker te maken voor autoverkeer. De route via de Sportlaan blijft interessant, met name voor verkeer vanuit Goverwelle.

Tevens zal gekeken worden of de plaatsing van een vrachtwagenportaal nog zinvol is en zo ja waar dit dan moet worden geplaatst. Tot slot worden kleine aanpassingen uitgevoerd aan het kruispunt Sportlaan / Rutgerstraat (aanpassen bochtstralen en eventueel versmallen rijbaan).

*Omlooppad*

Zo mogelijk wordt het Omlooppad verbreed en krijgen fietsers en voetgangers formeel ook hun eigen ruimte (fiets- en voetpad).

### **3.5 bewegwijzering**

Een essentieel aspect aan een compleet fietsnetwerk is de volledigheid van de bewegwijzering. Het voordeel van bewegwijzerde routes voor fietsers is dat zij niet hoeven om te rijden via de voor auto's bewegwijzerde wegen, maar dat kortere routes gebruikt kunnen worden. Fietsbewegwijzering kan, mits uniform en continu, fungeren als bindmiddel om de beschikbare fietsvoorzieningen aan elkaar te knopen.

De bewegwijzering geeft de kortste routes aan voor fietsers en biedt informatie aan fietsers die vreemd zijn in het gebied. Gebruikelijk is om te verwijzen naar voorzieningen, zoals sportvelden, winkelcentra, musea en campings.

Gouda kent nog geen algeheel beleid voor bewegwijzering. Nog niet bekend is naar welke voorzieningen wel en naar welke voorzieningen niet verwezen moet worden met bewegwijzering. In samenspraak met de Fietsersbond en VVV kunnen de voor fietsers belangrijkste bestemmingen bepaald worden en kan de bewegwijzering ontwikkeld worden. Aandachtspunt daarbij is om naast voorzieningen ook woonwijken te bewegwijzeren.

# 4 fietsparkeren

De stallingsvoorzieningen aan het begin en einde van de fietsverplaatsing zijn van wezenlijk belang voor het fietsgebruik. Fietsers willen hun fiets goed stallen en willen ook verzekerd zijn dat hun fiets er nog is bij terugkomst. Goede stallingsvoorzieningen beperken niet alleen het aantal fietsdiefstallen, maar zorgen ook voor een beter geordend straatbeeld en beperken het aantal obstakels in voetgangersgebied. Gebruik van de stallingen moet worden gestuurd door enerzijds voorzieningen aan te bieden en anderzijds een goed handhavingsbeleid.

## 4.1 voldoende onbewaakte stallingsvoorzieningen

Men moet dicht bij de herkomst en bestemming de fiets op een veilige, comfortabele manier kunnen stallen, waarbij de kans op diefstal nihil moet zijn. Het fietsenstallingbeleid moet vraagvolgend zijn, er moet (ruim) in de stallingsbehoefte worden voorzien. Om te kunnen voorzien in de stallingsbehoefte moet vooraf bepaald kunnen worden wat deze stallingsbehoefte naar verwachting zal zijn. Aan de hand van de functie van een bestemming kan bepaald worden wat de behoefte zal zijn op basis van fietsparkeernormen, ontleend aan de "Leidraad voor fietsparkeren" van het CROW. Deze fietsparkeernormen, die zijn opgenomen in bijlage 5, zijn gebaseerd op praktijkervaring in den lande.

### **nieuwbouw**

In het Bouwbesluit zijn eisen opgenomen voor het percentage vloeroppervlak van nieuwbouw dat moet zijn ingericht voor fietsenstallen. Deze percentages, die zijn opgenomen in bijlage 6, verschillen per type bebouwing. Het is niet mogelijk eisen te stellen die verder gaan of ruimer zijn dan het Bouwbesluit. Fietsparkeernormen kunnen dus niet worden opgenomen in de bouwverordening. Wel mogen meer fietsparkeervoorzieningen worden aangelegd dan geëist wordt in het Bouwbesluit. Ontwikkelaars en vergunningaanvragers worden geadviseerd de fietsparkeernormen na te slaan en ook een kwalitatief goede klem toe te passen.

### **bestaande situatie**

In bestaande situaties kunnen de fietsparkeernormen ook gebruikt worden om een inschatting te maken van het benodigde aantal stallingen. Daar waar blijkt dat de behoefte groter is dan het huidige aanbod zullen plekken gerealiseerd moeten worden. Hiervoor dient jaarlijks een budget gereserveerd te worden. Een onderzoek van de Fietsersbond heeft een aantal hotspots fietsparkeren opgeleverd:

- } Kop Kleiweg
- } Omgeving Agnietenstraat (Nieuwe Markt, Kazerne)
- } NS station Gouda
- } Winkelcentrum Bloemendaal

### *Kop Kleiweg*

De vraag naar stallingen is aanzienlijk groter dan het aanbod op deze locatie. Alleen met zeer streng handhavingsbeleid zou de fietser hier geweerd kunnen worden, maar dit zou een fietsonvriendelijke oplossing zijn: blijkbaar is er op deze locatie vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Er moet dan ook gezocht worden naar een stallingsvoorziening op of dicht in de buurt van de kop van de Kleiweg die enerzijds aan de stallingsbehoefte voldoet en anderzijds kan worden ingepast in het straatbeeld van de Kleiweg. Daarbij moeten gedeeltelijk en geheel ondergrondse mogelijkheden onderzocht worden, maar ook de mogelijkheden in bestaande gebouwde voorzieningen zoals bijvoorbeeld kelders van winkelpanden en op het water. Op maaiveldniveau worden in elk geval klemmen bijgeplaatst.



### *omgeving Agnietenstraat*

In de Agnietenstraat e.o. is het aantal stallingsplaatsen ruim voldoende, maar wellicht zijn ze deze niet verdeeld over voor de fietser logische plaatsen. De schikking van de fietsklemmen in de Agnietenstraat e.o. moet afzonderlijk onder de loep genomen worden om te bekijken wat voor soort bestemmingen er allemaal zijn (typisch voor kort of lang bezoek) en of er op enkele meters van elkaar wellicht clusters mogelijk zijn. Daarbij zullen richtlijnen voor loopafstanden e.d. van het CROW worden gehanteerd.

### *NS station Gouda*

Bij het NS station Gouda is de laatste jaren het aantal fietsklemmen uitgebreid, bijvoorbeeld door een aantal autoparkeerplaatsen op te heffen voor fietsenstallingen (Bloemendaalzijde station). Vanwege de op stapel staande ontwikkelingen in de Goudse Spoorzone worden de fietsenstallingen nu nog niet grootschalig uitgebreid in het kader van het rijksproject "Ruimte voor de fiets" waar bij diverse stations in Nederland een aanzienlijke impuls wordt gegeven aan het fietsparkeren door een groot aantal klemmen bij te plaatsen die voldoen aan de FietsParkeur. Wel wordt in overleg met NS Stations bekeken of het mogelijk is een deel van de klemmen dubbellaags uit te voeren zodat tijdelijk, tot de ontwikkeling van het nieuwe station, toch voldoende stallingscapaciteit aanwezig is. Dat betekent wel dat de stallingen voorlopig waarschijnlijk niet voldoen aan de FietsParkeur.

In de ontwikkelingsplannen voor de Spoorzone wordt rekening gehouden met een grootschalige fietsparkeervoorziening van zo'n 7000 stallingsplaatsen. Aan de zuidzijde worden naar verwachting zo'n 1200 onbewaakte stallingsplaatsen gerealiseerd, het aantal bewaakte stallingsplaatsen is op 1000 geprognostiseerd. Voor de noordzijde denkt men dus in totaal aan zo'n 5000 plaatsen waarvan er naar verwachting 3500 onbewaakt en 1500 bewaakt zijn. Dat is inclusief de plaatsen van het nieuwe Huis van de Stad. Bewaakte fietsenstallingen kunnen tegen betaling worden gebruikt. NS is een voorstander van een betaalde bewaakte fietsenstalling. Voor onbewaakt stallen stelt NS de voorwaarde dat deze op maaiveld wordt gerealiseerd, liefst in een vrijstaande stalling.

Het zogeheten 'kwakken' van fietsen is een groot probleem dat de (veiligheids-)beleving van de omgeving sterk negatief beïnvloedt. De loopafstand van de (onbewaakte) stalling naar de stationsingang speelt daarbij een doorslaggevende rol. NS rekent voor onbewaakt stallen een maximale loopafstand tot de stationsingang van 50 meter. Voor bewaakte fietsenstallingen is die maximaal 200 meter. ProRail stelt dat de fietsenstalling problematiek van Gouda onvergelijkbaar groot is met die in andere steden.

De standaard bekostigingssystematiek en -subsidiering is hier niet op van toepassing. Om die reden zal volgens ProRail naar een andere financieringswijze worden gezocht. Gouda en NS zullen zich tot het uiterste inspannen om samen met ProRail tot deze andere financieringswijze te komen.



#### *winkelcentrum Bloemendaal*

Voor het winkelcentrum wordt een plan gemaakt voor verbouwing c.q. uitbreiding. Wanneer dit plan gerealiseerd wordt moet in de openbare ruimte voorzien worden in kwalitatief goede klemmen met aanbindmogelijkheid. Hiermee kan het aantal fietsendiefstallen worden verminderd. Zo nodig kan daarna nog in overleg met de winkeliers een bewaakte stalling worden opgezet.

#### *andere probleemlocaties*

Zowel op de Markt als de Nieuwe Markt wordt het aantal stallingen uitgebreid.

Voor de uitbreiding en herschikking van onbewaakt fietsparkeren in de binnenstad wordt een project "Fietsparkeren binnenstad" uitgevoerd. Daarmee is in 2005 reeds een start gemaakt. Een inventarisatienotitie is bijgevoegd in bijlage 7. De vervanging van klemmen bij het winkelcentrum Bloemendaal is een separate actie.

Mede met het oog op de toekomst moeten locaties als de kop van de Lange Tiendeweg, de kop van de Lange Groenendaal en de kop van de Nieuwe Haven bekeken worden op uitbreidingsmogelijkheden.

## **4.2 bewaakte stallingsplaatsen**



Door de prijs van de bestaande bewaakte stalling in de Agnietenstraat goedkoper te maken kan het aantrekkelijker worden gebruik te maken van de bewaakte voorziening. Er wordt een proef gestart met een verlaagde prijs: gedurende een half jaar wordt de prijs teruggebracht van € 0,90 naar € 0,50 en geteld wordt wat het aantal verkochte plekken is gedurende die periode.

### **uitbreiding bewaakt stallen**

De toename van het gebruik van de bewaakte stalling en de klachten over het ontbreken aan voldoende bewaakte stallingsvoorzieningen heeft tot gevolg dat een uitbreiding van de bewaakte stallingscapaciteit gewenst is en er moet gezocht worden naar mogelijkheden voor uitbreiding van bewaakte stallingen. In 2007 wordt een eerste uitbreiding van bewaakte stallingen in de binnenstad gerealiseerd. Daarbij kan gezocht worden naar een bestaand pand, maar ook kan gedacht worden aan nieuwe vormen zoals ondergrondse, onbemande, voorzieningen.

### **mobiel bewaakt stallen**

Bij evenementen en op drukke tijdstippen (Marktdagen) kan het aantal bewaakte stallingsplaatsen uitgebreid worden met behulp van een mobiele bewaakte stalling. Deze kan gerealiseerd worden door een terrein af te bakenen met hekken waarbinnen fietsen geplaatst kunnen worden, maar ook andere vormen zoals stallingsplaatsen in een vrachtwagen zijn denkbaar.

### **exploitatie bewaakt stallen**

Voor de exploitatie van bewaakt stallen wordt in eerste instantie gedacht aan Promen, de exploitant van de huidige bewaakte stalling. Zowel voor de bestaande als voor een nieuwe bewaakte stallingsvoorziening moet mogelijke andere aanbieders ook de gelegenheid geboden worden om een offerte uit te brengen. De Stichting Biesieklette is een mogelijke andere aanbieder, deze stichting beheert in Nederland reeds enkele jaren succesvol een aantal bewaakte stallingsvoorzieningen onder dezelfde condities als Promen (sociale werkvoorziening).

Een principiële keuze kan gemaakt worden door het fietsparkeren te betalen uit de exploitatie van het autoparkeren. Zolang dit niet het geval is zal voor de exploitatie van bewaakte stallingsvoorzieningen een apart budget gereserveerd moeten worden.

#### **extra service bij bewaakt stallen**

Door extra service te bieden bij bewaakte stallingen kan het stallen van de fiets in deze voorziening aantrekkelijker worden. Gedacht kan worden aan kleine reparaties (banden en verlichting), maar ook fietsverhuur, buggyverhuur, bagagedepot en sanitaire voorzieningen. Met deze extra service wordt de fietsers extra kwaliteit en gemak geboden in het bezoek aan het centrum. In Delft wordt zelfs gedacht aan de introductie van een boodschappen-thuisbrengservice. Deze ontwikkeling moet nauwlettend gevolgd worden.

#### **fietstrommels en buurtstallingen**

Fietstrommels kunnen geplaatst worden voor bewoners die niet beschikken over een (bereikbare) berging bij de woning. Wanneer er voldoende vraag is om een fietstrommel te vullen kan deze worden geplaatst wanneer daarvoor ruimte aanwezig is in de openbare ruimte of ten koste van een parkeerplaats. Momenteel is in een aantal straten de parkeerdruk nog dusdanig hoog dat het daar ondoenlijk is een autoparkeerplaats op te heffen. Uitgangspunt moet dan ook zijn dat er per 100 m straatlengte maximaal 1 parkeervak mag worden opgeheven ten behoeve van fietstrommels met uitzondering van buurten die in de Parkeerbeleidsnota, vastgesteld in december 2004, een parkeerdruk hebben die hoger is dan 80 % in wijken buiten de schil, 85 % in de schil om de binnenstad en 90 % in de binnenstad. In deze straten mogen pas parkeervakken worden opgeheven ten behoeve van fietstrommels als de uitbreiding van autoparkeren gerealiseerd is. In deze wijken zal eerder gezocht moeten worden naar leegstaande panden om een buurstalling in te realiseren.

Onderzocht moet worden of er behoefte is naar een dergelijke stalling, of de buurt mogelijkheden biedt voor een dergelijke stallingsvoorziening, in welke vorm deze voorziening kan worden gerealiseerd (beheerd/onbeheerd) en wat de financiële consequenties daarvan zijn (aanschaf, inrichting en exploitatie).

Voor alle vormen van bewaakt stallen geldt dat gekeken moet worden naar ondergrondse mogelijkheden en innovatieve stallingsconcepten zoals onbemenst stallen. Ook moeten mogelijke subsidieregelingen benut worden.

### **4.3 kwaliteitseisen fietsparkeervoorziening**

In Nederland is een grote variëteit in fietsparkeersystemen verkrijgbaar. De kwaliteits- en prijsverschillen zijn groot. Om voor de koper en de gebruiker van de fietsenparkeerplaatsen duidelijk te maken wat een goede parkeerplaats is hebben Fipavo, de vereniging van fabrikanten en leveranciers van fietssystemen, en de Fietzersbond ENFB samen een Keurmerk ontwikkeld voor goede fietsparkeersystemen. Er is een apart Keurmerk gemaakt voor systemen in de openbare ruimte en voor systemen die worden toegepast in afsluitbare- of bewaakte ruimtes.

Het Keurmerk, FietsParKeur (bijlage 8), wordt toegekend als een fietsparkeersysteem aan een aantal normen voldoet. Kwaliteitseisen voor een goed fietsparkeersysteem zijn te vinden in het gebruikersgemak, de kans op schade of letsel, de kraak- en vandaalbestendigheid, de duurzaamheid en de informatie over het systeem. Aspecten zoals ruimtegebruik, vormgeving, installatiegemak en prijs komen niet terug in het Keurmerk omdat de koper daar zelf eenvoudig overwegingen over kan maken.

Goudse fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen aan het keurmerk. Aandachtspunt bij de aanleg van nieuwe fietsparkeervoorzieningen is een aanbindmogelijkheid voor speciale fietsen zoals driewielers en fietsen met een hulpmotor. Deze kunnen soms vanwege de afwijkende breedte niet in de klem gezet worden. Een aanbindmogelijkheid aan de buitenkant van de klemmen dient dan ter beveiliging tegen diefstal. zo mogelijk moeten 1 of enkele aangepaste plekken worden gecreëerd.

## 4.4 handhaving en toezicht

### 4.4.1 Diefstalpreventie door toezicht

Het toezicht op fietsenstallen wordt geïntensiveerd. Cameraposities moeten dusdanig gekozen worden dat zij tevens gebruikt kunnen worden voor het toezicht op fietsenstallingen. In het kernwinkelgebied en station is dit reeds het geval.

### 4.4.2 Wegslepen

Op plaatsen waar zich grote concentraties van gestalde (brom)fietsen voordoen, zoals bijvoorbeeld bij de stations en in het kernwinkelgebied, kan een wegsleepregeling worden ingesteld. Niet alleen de “bescherming van het uiterlijk aanzien” is een reden om weg te slepen, maar ook het kunnen garanderen van de bereikbaarheid voor hulpdiensten en het vrijhouden van natuurlijke gidslijnen voor visueel gehandicapte weggebruikers. Het voorkomen van mogelijke verwondingen aan voetgangers die zich tussen een woud van (brom)fietsen een weg moeten banen is een bijkomend argument.

Gevaarlijk of hinderlijk geparkeerde fietsen kunnen op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet direct worden verwijderd. Het wegslepen van fietsen die niet op basis van bovenstaande verwijderd moeten worden moet echter via de APV, de Algemene Plaatselijke Verordening, geregeld zijn. De overheid heeft daarmee de bevoegdheid om situaties die tegen de regels ingaan op te heffen, de zogeheten bestuursdwang.

Wegslepen kan dus wenselijk zijn als sprake is van:

- gevaarlijk of hinderlijk geparkeerde fietsen
- foutparkeren; verkeerd/buiten de parkeervoorziening geparkeerde (brom)fietsen
- fietswrakken; (Brom)fietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren;
- weesfietsen (Brom)fietsen die voor een langere periode onbeheerd zijn achtergelaten (weesfietsen)

#### *Foutparkeren*

Het verwijderen van weesfietsen, fietswrakken en hinderlijk of gevaarlijk geplaatste fietsen verwijderen is juridisch goed te doen, iedereen is het er ook wel over eens dat het wenselijk is. Voor fout geplaatste fietsen is het soms wat lastiger. Sommige gemeenten gaan er erg ver in: elke fiets die niet precies in een klem staat, wordt verwijderd. De procedure is in principe hetzelfde als bij weesfietsen en fietswrakken, alleen kan je daaraan een waarschuwing bevestigen, want die staan er immers de volgende dag ook nog wel. Bij fietsen die fout geplaatst zijn, is dat in het algemeen niet zo. Dan moet die waarschuwing juridisch gezien dus uitgereikt worden aan de overtreder, die vervolgens ook nog de tijd moet krijgen om de fout ongedaan te maken. Om dit te kunnen realiseren zou permanent controle moeten worden uitgevoerd zodat de overtreder op heterdaad betrapt kan worden.

Bij het invoeren en instandhouden van een wegsleepregeling komt daarnaast veel meer kijken dan alleen maar het fysiek wegslepen van een verkeerd gestalde (brom)fiets. Voor een geslaagde wegsleepregeling is globaal het volgende nodig:

- Beschikbaarheid van voldoende stallingen
- Beschikbaarheid van mens en materieel voor het verwijderen van (brom)fietsen en administratieve werkzaamheden
- Het van toepassing verklaren van de wegsleepregeling in de APV
- Aanwijzen van beoogde plaatsen waar het verbod geldt
- Beschikbaarheid van een fietsdepot
- Jaarlijks budget voor uitvoering van de wegsleepregeling

#### *Weesfietsen*

Een 'weesfiets' is een fiets die langdurig niet meer gebruikt worden. Het kan gaan om gestolen fietsen of om fietsen die gewoon niet meer worden opgehaald en/of gebruikt. Uit onderzoek van het Fietsberaad (Publicatie nr. 3) blijkt dat bij grotere stations vaak zo'n 15% van de onbewaakt geparkeerde fietsen er langer dan vier weken staat. Omdat de ruimte er schaars is, is het terecht om wrakken en weesfietsen weg te halen.

Vaststellen dat een fiets niet meer wordt gebruikt, en dus een weesfiets is, is makkelijk, maar wel tijdrovend: met een krijtstreep op straat en op de fietsband (na verplaatsing passen de streepjes niet meer bij elkaar) of met een dun touwtje tussen frame en wiel, dat breekt als de fiets wordt gebruikt. Als is vastgesteld dat een fiets ergens te lang staat, moet de eigenaar via een 'beschikking' – een waarschuwingsticker bijvoorbeeld – nog wel de gelegenheid krijgen om hem zelf weg te halen. Pas na het verstrijken van een daarin genoemde termijn mag de gemeente de fiets verwijderen. Vervolgens moet hij minimaal dertien weken worden opgeslagen. De kosten van verwijdering en opslag mag men op de eigenaar verhalen.

De meeste steden die een dergelijk beleid naleven kiezen ervoor dat fietsen niet langer dan 28 dagen geparkeerd mogen staan. Om dit te controleren kunnen fietsen ook worden voorzien van een label die er vanaf breekt als de fiets gebruikt wordt. Zo is te controleren of de fiets is gebruikt. Na de verstreken periode zullen de fietsen waar nog een label aan vast zit verwijderd worden.

#### *Fietswrakken*

Een fietswrak is een (brom)fiets, die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeert. Deze fietswrakken nemen onnodig ruimte in met name rond het station staan nogal eens fietswrakken.

Ook voor fietswrakken geldt dat als is vastgesteld dat het een fietswrak betreft de eigenaar via een 'nog wel de gelegenheid moet krijgen om hem zelf weg te halen. Na het verstrijken van een daarin genoemde termijn mag de gemeente de fiets verwijderen.



Fietswrakken hoeven slechts twee weken opgeslagen te worden. De kosten van verwijdering en opslag mag men op de eigenaar verhalen, maar vaak wordt een wrak niet opgehaald en kan deze worden verkocht of vernietigd. De fietswrakken in het stationsgebied worden door Stadstoezicht gestickerd om aan te geven dat deze fietswrakken binnen 14 dagen zullen worden verwijderd. Dit geldt voor zowel de fietsen in als buiten de fietsrekken.

#### *Wegsleepregeling*

Om te kunnen wegslepen moet een wegsleepregeling ontwikkeld worden. Bij de ontwikkeling daarvan moet dus duidelijk worden aangegeven in welke gevallen wordt weggesleept. Ook moet duidelijk omschreven zijn wanneer sprake is van foutparkeren. Buiten op straat moet middels bebording kenbaar worden gemaakt wat de consequenties zijn van foutief stallen.

Naast de juridische kaders bevat een wegsleepregeling ook een groot aantal praktische zaken zoals de personele en financiële gevolgen. Naar verwachting is het wegslepen van fietsen niet kostendekkend. Onderzocht wordt op welke wijze de wegsleepregeling in Gouda vorm kan krijgen en wat de financiële consequenties daarvan zijn. Dit onderzoek is reeds in 2005 gestart, in bijlage 9 is een inventarisatienotitie van het onderzoek naar de wegsleepregeling opgenomen. Dit onderzoek wordt verder uitgewerkt.



# 5. communicatie, gedragsbeïnvloeding en innovatie

Naast het bieden van voorzieningen (aanbodkant) wordt de gebruiker van de voorzieningen (vraagkant) voorgelicht en van kennis en kunde voorzien. Promotie van een milieuvriendelijke en gezonde wijze van verplaatsen in combinatie met voorlichting over de voorzieningen kunnen het fietsgebruik vergroten. Initiatieven als park&bike, P+R en de OV-fiets als natransport van de trein kunnen door promotie en voorlichting gestimuleerd worden. Gedragsbeïnvloeding voorziet de fietser in de nodige kennis en kunde om zich op een veilige manier door de stad te verplaatsen. Trainingen voor motorische fietsvaardigheden moet het aantal kinderen dat met de auto naar school wordt gebracht reduceren en kan senioren in staat stellen meer met de fiets te doen.

## 5.1 communicatie en voorlichting

### Fiets op de gemeentelijke website

Het verzamelpunt voor alle gemeentelijke activiteiten voor de fiets zou de gemeentelijke website kunnen zijn. Door een fietspagina te maken kunnen burgers geïnformeerd worden over fietsprojecten die gerealiseerd zijn of zullen worden, fietsroutes, toeristische informatie en routes, informatie over verhuurmogelijkheden, fietsparkeermogelijkheden en links naar organisaties zoals Fietsersbond. Ook kunnen via deze site aanvragen voor fietsklemmen gedaan worden.

Via de site moet het fietsbeleid gecommuniceerd worden naar de Goudse burger en men kan hier zien wat de stand van zaken van het beleid is, de monitoring moet via de site openbaar worden gemaakt.

Op deze fietspagina kunnen burgers hun ideeën, vragen of eventuele klachten kwijt en aan de website kan ook een periodieke enquête gekoppeld worden waarmee de fietstevredenheid gemonitord kan worden.

De website moet links bevatten naar andere organisaties. Op websites van andere organisaties zou een link moeten worden aangebracht naar de gemeentelijke informatie over fietsen in de gemeente Gouda.

### Brochure fietsnetwerk en –voorzieningen

Met name nieuwe bewoners van Gouda en bezoekers van buiten de stad kunnen er bij gebaat zijn om geïnformeerd te worden over het fietsnetwerk met de routes die door Gouda lopen, waar de aansluitingen op omliggende fietsroutes in de omgeving zijn en waar stallingsvoorzieningen (bewaakt en niet bewaakt) zijn gesitueerd. Bekendheid over de mogelijkheden via een brochure die bijvoorbeeld samen met de stadsgids wordt verspreid en bij de VVV te verkrijgen is kunnen het fietsgebruik verder bevorderen.

### **Bekendheid voorzieningen**

Bewaakte bemande fietsenstallingsvoorzieningen moeten in het telefoonboek en op internet terug te vinden zijn. Zowel de bestaande stalling als nieuw te realiseren stallingen moeten in het telefoonboek vermeld worden, zeker wanneer er aanvullende service wordt geboden zoals een bagagedepot en fietsenmaker.

### **Samenwerking diverse partners voor promotie fiets**

Het promoten van de fiets zal zo veel mogelijk samen met de Fietsersbond, de ANWB, de GGD, de milieudienst, de VVV en andere belangenorganisaties gedaan moeten worden vanwege de gezamenlijke belangen. Te denken valt onder andere aan acties specifiek gericht op gezondheid, bekendheid over toeristische routes en de fiets versus auto in bijvoorbeeld bedrijfsplannen. Geïnterviewd moet worden welke acties diverse organisaties reeds in de planning hebben staan en aan welke nieuwe initiatieven zij samen met de gemeente zouden willen werken.

### **Verskillende communicatiemiddelen**

Door verschillende communicatiemiddelen te gebruiken die soms wellicht op de doelgroep toegespitst zijn kan een groter publiek bereikt worden. We moeten gebruik maken van de wijkmedia en de verschillende communicatiemiddelen die specifiek op bepaalde doelgroepen gericht zijn (ouderen, jeugd) waarbij zowel papieren (flyers, brochures) als digitale middelen (routeplanner, interactieve spellen) mogelijkheden bieden.

## **5.2 gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie**

In regionaal verband blijft Gouda actief in de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) samen met de buurgemeenten uit de regio Midden Holland en het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden Holland (ISMH) aan een Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV Midden Holland). In dit MPV Midden Holland is een aantal gedragsbeïnvloedende projecten opgenomen waaronder een aantal fietsprojecten:

- } fietseducatie binnen het project verkeersleerkracht
- } fietsverlichtingscampagne
- } handhavingsacties

Het regionale project verkeersleerkracht is inmiddels geëvalueerd met een positief resultaat. Het regionale project wordt naar verwachting uitgebreid. Getracht worden het aantal scholen in Gouda waar de regionale leerkracht actief is uit te breiden. andere nieuwe regionale activiteiten op het gebied van fietseducatie moeten ondersteund worden, Gouda zal het projecttrekkerschap van een aantal van deze regionale activiteiten op zich nemen.

Regionaal wordt de landelijke fietsverlichtingscampagne ondersteund door de campagneborden langs de weg. Het regionale handhavingsteam volgt de landelijke campagnekalender verkeersveiligheid en organiseert zodoende ook een actie om de verlichting van fietsen te controleren in die periode. Daarnaast worden handhavingsacties uitgevoerd op het gebied van het dragen van de Gordel, gebruik van kinderzitjes en het rijden door rood licht. Aan het handhavingsteam wordt gevraagd het rijden door rood licht van fietsers in 2007 als speerpunt te nemen.



### *Lokale projecten*

Binnen het lokale verkeersveiligheidsbudget is ruimte gereserveerd om een lokale verkeersleerkracht aan te stellen voor de Goudse scholen. Voor de werving van deze leerkracht kan wellicht worden aangehaakt op het wervingstraject voor de tweede regionale verkeersleerkracht.

Het Regionale Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid Holland (ROV ZH) streeft er naar om in 2008 op 10 % van de basisscholen een structurele aanpak verkeerseducatie te hebben. De verkeersleerkracht speelt daarin een belangrijke rol.

Naast het project verkeersleerkracht zullen in 2007 ook 2 educatieve projecten worden opgestart gericht op het fietsen, waarvan 1 in het basisonderwijs en 1 in het voortgezet onderwijs. Wanneer het verkeersveiligheidsbudget nog ruimte biedt kan ook gedacht worden aan fietscursussen voor allochtonen en senioren, aangezien daar ook vraag naar is.

### **5.3 innovatieve fietsacties en kennis over de mogelijkheden daartoe**

Binnen het fietsbeleid moet plaats zijn voor innovatieve fietsmaatregelen. Vaak ontbreken middelen in de vorm van geld en tijd om te werken aan dergelijke projecten die door bijvoorbeeld de provincie of vanuit Europese organisaties worden opgestart en waar soms een aanzienlijke subsidie voor verkregen kan worden.

In de revitaliseringsplannen voor de Goudse Poort wordt gewerkt aan de ontwikkeling van innovatieve maatregelen zoals een nieuwe vorm van het witte fietsenplan.

In het kader van toerisme en recreatie kan bekeken worden of de fietstaxi zoals deze in grote steden als Rotterdam en Den Haag, maar ook Delft en Leiden rijdt, een optie is voor Gouda.



Er moet een verdiepingsslag worden gemaakt naar de mogelijke subsidieregelingen waaruit voor de fiets geput kan worden en mogelijke projecten en organisaties waarbij kan worden aangesloten moeten worden geïnventariseerd. Ook voor sponsorprojecten stelt de gemeente zich open.



## 6. monitoring

Om de ontwikkelingen in het fietsklimaat te kunnen volgen en tijdig te kunnen bijsturen is een goede monitoring nodig. Het is daarbij van belang om een goed vertrekpunt te kiezen voor metingen, een zogenaamde nulmeting. Op basis van deze nulmeting kan periodiek getoetst worden of de ingezette koers wordt gevolgd of en hoe moet worden bijgestuurd. Voor een aantal aspecten kunnen recente gegevens (cbs, ongevallen) als vertrekpunt gekozen worden, voor andere aspecten geldt de fietsbalans uit 2000 als nulmeting.

### 6.1 criteria

De fietsbalans uit 2000 is de nulmeting voor een aantal criteria:

- } comfort wegdek (meetfiets o.a. trilling, schade wegdek)
- } comfort hinder (stopfrequentie, langzaam fietsen/lopen, verkeershinder, infrahinder, geen voorrangrechten, afslaan)
- } directheid (omrijdfactor, oponthoud, gemiddelde snelheid)
- } concurrentiepositie ten opzichte van de auto (reistijdverhouding fiets/auto, verplaatsing fiets sneller, kosten per verplaatsing)
- }

Daarnaast is een aantal criteria zelf bij te houden:

- } aandeel fietsverplaatsingen (cbs)
- } wachttijden VRI's/ruimte in de regeling (meten + software-check)
- } objectieve verkeersveiligheid (ViaStat-Online)
- } fietstevredenheid (via Omnibusenquete ->Stadsmonitor)
- } fietsdiefstal (landelijke registratie)
- } aantal bewaakte stallingsplaatsen (tellen)
- } communicatie/gedragsbeïnvloeding

Monitoring moet aansprekend zijn en uitnodigen om na te denken over maatregelen gericht op het (stimuleren van) fietsgebruik. Het moet begrijpelijk zijn en zonder verduidelijking leesbare in grafieken en tabellen afgebeeld worden. Monitoring moet zeker ook eenvoudig zijn: gegevens moeten zonder al te veel kosten verzameld kunnen worden.

Jaarlijks zal een weergave gegeven moeten worden van de door de gemeente zelf te inventariseren criteria en op basis daarvan moet het uitvoeringsprogramma voor het opvolgende jaar moeten worden opgesteld. Het is daardoor mogelijk dat nieuwe acties moeten worden opgenomen die nog niet in dit beleidskader vermeld staan. Jaarlijks wordt gerapporteerd aan de raad via de programmerapportage.

Ook de criteria die met de Fietsbalans geïnventariseerd moeten worden kunnen leiden tot aanvullingen op het uitvoeringsprogramma. Naar verwachting wordt de eerstvolgende scan door de Fietsersbond in 2007 uitgevoerd en deze volgt een cyclus van 5-6 jaar.

## **6.2 nulmeting**

De eerste nulmeting vindt plaats in 2007 zodat de gegevens van 2006 gebruikt kunnen worden. Medio 2007 komen de ongevallencijfers van 2006 beschikbaar. Dan zijn ook de cbs-gegevens over mobiliteit in 2006 naar verwachting beschikbaar en de gegevens over fietsendiefstal in 2006. In overleg met de fietsersbond moet bekeken worden of bij de fietsbalans een aparte kwaliteitsmeting van de fietsinfrastructuur voor gehandicaptenvoertuigen kan worden toegevoegd.

In de eerste helft van 2007 kan een onderzoek plaatsvinden naar de wachttijden bij VRI's zodat ook voor dit criterium een goed vertrekpunt gekozen wordt. Het aantal stallingsplaatsen is reeds bekend, op het vlak van communicatie en gedragsbeïnvloeding kan begin 2007 al worden aangegeven welke acties in 2006 uitgevoerd zijn. Ook het stadsbrede onderzoek zal weer worden uitgevoerd.

## 7. uitvoeringsprogramma

Vanuit het beleidsplan voor fietsverkeer “Gouda fietst door !” resteren nog enkele maatregelen en een budget. Samen met het budget dat binnen het ConcernInvesteringsPlan gereserveerd is de komende jaren kunnen in 2007 een aantal maatregelen uitgevoerd worden. Om het nieuwe fietsbeleid goed tot uitvoering te brengen wordt elk jaar zo veel mogelijk ingezet op de 3 pijlers van beleid te weten het netwerk, fietsparkeren en communicatie en gedrag. In relatie tot onderhoudswerkzaamheden en de resultaten van de monitor wordt jaarlijks een uitvoeringsprogramma geoperationaliseerd.

### 7.1 Uitvoeringsprogramma 2007:

<b>Netwerk</b>		
<i>Project</i>	<i>Kosten</i>	<i>Budget</i>
aanpak black spots Bodegraafsestraatweg – Thorbeckelaan en Kattensingel	kosten ingebed in diverse projecten	Project Programmering (PP) Meerjaren UitvoeringsProgramma (MUP) Beleidsnota Kruisingen (BKN)
prioriteit fietsers	ingebod in kosten voor rotondes en VRI's	Concern InvesteringsPlan (CIP) BKN
verbeteren inrichting voorrangskruisingen Bloemendaalseweg	€ 73.500,-	CIP Gouda Fiets Beter Door 2007 (GFBD)
doorsteekjes Bromfiets op de rijbaan	€ 25.000,-	CIP Gouda Fietst Door 2006 (GFD)
voorrang fietsroute C.Huygenstraat - J.v.Lennepkade	€ 25.000,-	CIP GFD 2006
asfalteren fietspaden, verwijderen busbanen, aanleg trottoir Schielandse Hoge Zeedijk inclusief uitbuigen fietspad Buurtje	in het kader van PP herstellen muur, bijdrage fietsmaatregelen € 25.000,-	PP
aanpak voetgangers gebied en fietsen	€ 15.000,-	CIP GFBD 2007

Fietsparkeren		
<i>Project</i>	<i>Kosten</i>	<i>Budget</i>
aanpak fietsenstallen binnenstad	Onbewaakt € 40.000,- Bewaakt € 40.000,- Wegsleepregeling ontwikkelen	CIP GFD 2006
fietsparkeren stationspleinen NS station Gouda	uitbreiding stallen station beide zijden	CIP GFD 2006
fietsparkeren stationspleinen NS station Gouda Goverwelle	uitbreiding stallen station Goverwelle	CIP GFD 2006
vervanging oude fietsklemmen bij o.a. winkelcentrum Bloemendaal en Goverwelle, ontwikkeling nieuwe stalling(bewaakt/onbewaakt)	€ 30.000,-	CIP GFD 2006

Communicatie, gedragsbeïnvloeding en innovatie		
<i>Project</i>	<i>Kosten</i>	<i>Budget</i>
opstarten fietspagina website	€ 5.000,-	CIP GFBD 2007
brochure fietsnetwerk en – voorzieningen	€ 5.000,-	CIP GFD 2006
verkeersveiligheidsacties fiets: <ul style="list-style-type: none"> <li>• diverse educatieve fietsprojecten o.a. in het basis- en voorgezet onderwijs door uitbreiding project verkeersleerkracht</li> <li>• fietsverlichtingscampagne in combinatie met reparatieactie fietsverlichting door Fietsersbond</li> </ul>	€ 22.500,-	Budget Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2007

Monitoring		
<i>Project</i>	<i>Kosten</i>	<i>Budget</i>
Uitvoering Fietsbalans 2	€ 6.500,-	CIP GFBD 2007

Daarnaast zal in 2007 een koppeling gemaakt moeten worden tussen het fietsnetwerk en alle onderhouds- en asfalteringswerkzaamheden, moet een aanvulling op de LIOR worden gemaakt over fietspaden in relatie tot verkeersfunctie van wegen en typen fietspaden, moet een verdiepingsslag naar subsidieregelingen plaatsvinden en moet overleg gestart worden met verschillende belangenorganisaties over de mogelijkheden voor samenwerking. Ook moet halverwege het jaar de monitor worden uitgevoerd en een uitvoeringsprogramma voor het jaar daarna opgesteld worden. Voor al deze activiteiten moet ambtelijke capaciteit gereserveerd worden.

## 7.2 2008 e.v.

Voor 2007 en verder moet jaarlijks een uitvoeringsprogramma geoperationaliseerd worden waarin fietsprojecten zijn opgenomen die enerzijds uit het fietsbudget betaald worden en anderzijds in onder andere onderhoudsprojecten kunnen worden ondergebracht. Ook de projecten die worden uitgevoerd in het kader van het Meerjarenplan verkeersveiligheid moeten in dat uitvoeringsprogramma benoemd worden.

In 2008 e.v. zullen in ieder geval moeten worden uitgevoerd:

- } fietscomfort bruggen en route Winterdijk verbeteren (ikv Burg.Jamessingel) € 50.000,-
- } aanpassen/uitbreiden bewegwijzering € 20.000,-
- } nieuwe fietsinfrastructuur Büchnerweg in het kader van PP en vernieuwbouw Groene Hartziekenhuis
- } uitbreiding en herschikking onbewaakt stallen binnenstad € 15.000,-
- } uitbreiding mobiel bewaakte fietsenstalling
- } uitbreiding praktische fietseducatie in de vorm van een verkeersleerkracht die het project Motorische Fietsvaardigheid en het project Educatieve Fietsroute implementeert op basisscholen
- } netwerkmaatregelen in combinatie met groot onderhoud en asfalteren
- } netwerkmaatregelen in combinatie met dagelijks onderhoud
- } quickscan bromfiets op de rijbaan

Daarnaast moeten de projecten zoals ze benoemd zijn in de managementsamenvatting in de uitvoeringsprogramma's worden ondergebracht.

### **7.3 budget**

Vanuit GFD is er nog € 200.000,- over dat wordt besteed aan het uitvoeringsprogramma 2006. Acties uit dit programma van 2006 lopen door tot in 2007. Voor "Gouda Fietst Beter Door!" is van 2007 tot en met 2010 in het ConcernInvesteringsPlan € 100.000,- per jaar gereserveerd. Via subsidieregelingen wordt getracht het budget te vergroten. Waar fietsmaatregelen met andere werkzaamheden kunnen worden meegenomen wordt werk-met-werk gemaakt.









### Aanleiding

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. In dit kader voert de Fietsersbond met financiële steun van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een meerjarig project uit: de Fietsbalans. Dit onderzoek naar het gemeentelijk fietsklimaat heeft tot doel gemeenten te stimuleren en inspireren tot een (nog) beter fietsbeleid.

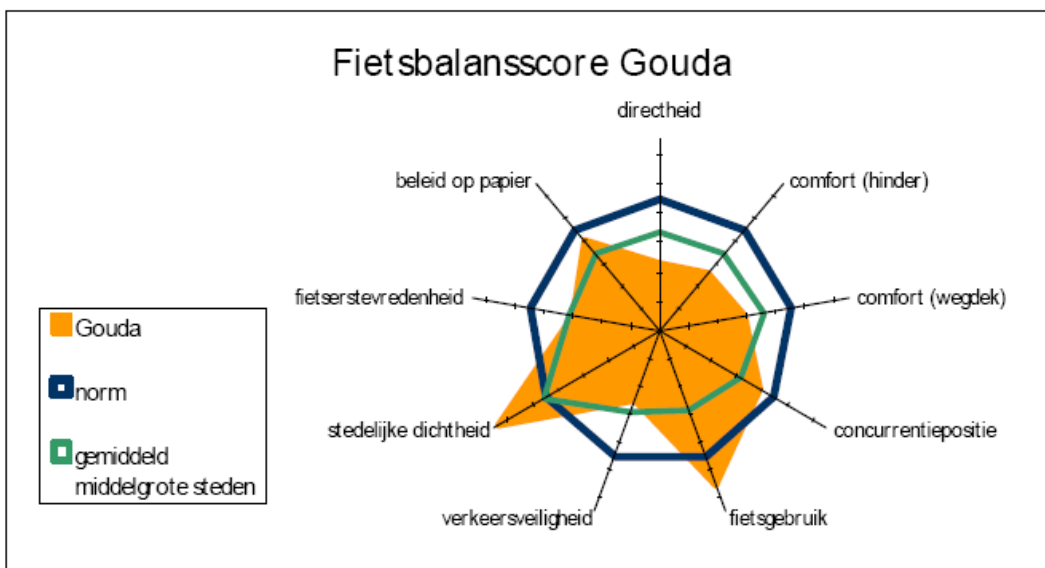
De Fietsbalans beoordeelt het gemeentelijk fietsklimaat op tien aspecten. Voor deze beoordeling is een groot aantal objectief meetbare gegevens verzameld en geanalyseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van landelijk databestanden, enquêtes onder gemeentelijke beleidsambtenaren en onder de dagelijkse fietsers en speciaal ontwikkelde meetfietsen. Het resultaat is een sterkte-zwakte analyse van het Fietsklimaat. De scores worden afgezet tegen:

- bestaande en nieuw ontwikkelde normen;
- de scores van alle onderzochte gemeenten en gemeenten uit dezelfde grootteklasse;
- de best scorende gemeenten uit het onderzoek.

De analyse en vergelijking leiden tot duidelijke aanbevelingen voor verbeteringen in het gemeentelijk beleid. In 2000 heeft de Fietsersbond samen met de betreffende gemeenten in de eerste 59 gemeenten een Fietsbalans opgemaakt. Dit rapport bevat de resultaten van de gemeente Gouda.

### Resultaten

In onderstaande grafiek wordt op overzichtelijke wijze de beoordeling gepresenteerd van de gemeente Gouda op de 9 aspecten van het fietsklimaat die zijn onderzocht.



Het spinnenwebdiagram toont duidelijk de sterke en zwakke punten van het fietsklimaat van de gemeente Gouda, zowel ten opzichte van de norm als ten opzichte van het gemiddelde van alle onderzochte middelgrote steden. Gouda scoort nogal verschillend op de onderzochte aspecten. Opvallend zijn twee uitschieters naar boven. De score gaf geen aanleiding Gouda te nomineren voor de eretitel 'Fietsstad 2000'. De genomineerden waren Groningen, Houten, Veenendaal, Wageningen en Zwolle. De onafhankelijke jury heeft de titel toegekend aan de gemeente Veenendaal.

Hieronder volgt een uitgebreid overzicht van de onderzoeksresultaten van de gemeente Gouda in het kader van de Fietsbalans.

Totaaloverzicht Fietsbalansscore Gouda					
	Gouda	Gemiddeld Totaal	Gemiddeld middelgrote steden	Beste middelgrote steden	
<b>Directheid</b>					
Omrijdfactor (ratio)	matig	matig	zeer goed		
Oponthoud (sec/km)	slecht	goed	goed		
Gemiddelde snelheid (km/uur)	slecht	matig	matig		
Totaaloordeel directheid	slecht	matig	matig		Almere-Stad
<b>Comfort (hinder)</b>					
Stopfrequentie (N/km)	slecht	matig	matig		
Langzaam fietsen en lopen (% v.d. tijd)	matig	matig	matig		
Verkeershinder (v-Fv)	matig	matig	matig		
Infrahinder (v-Fi)	goed	matig	matig		
Geen voorrangrechten (N/km)	goed	matig	matig		
Afslaan (N/km)	slecht	matig	matig		
Totaaloordeel comfort (hinder)	slecht	matig	matig		Alphen a.d. Rijn
<b>Comfort (wegdek)</b>					
Trillinghinder (v-Ft)	slecht	matig	matig		Veenendaal
<b>Aantrekkelijkheid</b>					
Geluidhinder (v-Fg)			geen geluidmeting		Almere-Stad
<b>Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto</b>					
Reistijdverhouding fiets/auto (ratio)	goed	goed	matig		
Verplaatsingen fiets sneller (%)	matig	matig	slecht		
Kosten per verplaatsing (cent)	matig	slecht	slecht		
Totaaloordeel concurrentiepositie	matig	matig	matig		Den Bosch
<b>Fietsgebruik</b>					
Aandeel in ritten tot 7,5 km (%)	zeer goed	matig	slecht		Leeuwarden
<b>Verkeersveiligheid</b>					
Slachtoffers per 100 miljoen km (N)	slecht	matig	slecht		Amstelveen
<b>Stedelijke dichtheid</b>					
Omgevingsadressendichtheid (N/km2)	zeer goed	matig	goed		Schiedam
<b>Fietserstevredenheid</b>					
Fietsstalling (% ontevreden)	matig	matig	matig		
Fietscomfort (% ontevreden)	matig	matig	matig		
Verkeersveiligheid (% ontevreden)	matig	matig	matig		
Sociale veiligheid (% ontevreden)	goed	goed	goed		
Aanpak diefstal (% ontevreden)	zeer slecht	zeer slecht	zeer slecht		
Ambities gemeente (% ontevreden)	matig	goed	goed		
Rapportcijfer	matig	matig	matig		
Totaaloordeel fietserstevredenheid	matig	matig	matig		Helmond
<b>Beleid op papier</b>					
Nota's en plannen (N)	matig	matig	matig		
Fietsnetwerk (N)	goed	matig	matig		
Fietsparkeren (N)	matig	slecht	matig		
Budget (N)	goed	slecht	slecht		
Gemeente als werkgever (N)	zeer goed	matig	goed		
Totaaloordeel beleid op papier	goed	matig	matig		Assen

### **Sterkten**

De sterke kant van het fietsklimaat in de gemeente Gouda is dat een zeer hoge stedelijke dichtheid (Gouda heeft veel bestemmingen op fietsafstand) zich ook daadwerkelijk vertaalt in een zeer hoog fietsgebruik. Op deze aspecten scoort Gouda ruim beter dan de normen. Goed scoort de gemeente ook wat betreft het beleid op papier. De 'concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto' is beter dan gemiddeld, maar scoort net geen goed.

### **Zwakten**

De gemeente Gouda voldeed zeker niet in alle opzichten aan de gestelde normen. Op vier aspecten scoort Gouda zelfs slecht, namelijk op 'directheid', 'comfort (hinder)', 'comfort (wegdek)' en 'verkeersveiligheid'. Ook ten opzichte van andere middelgrote steden scoort Gouda op deze punten slecht. Deze aspecten zijn duidelijk voor verbetering vatbaar.

### **Conclusies en aanbevelingen**

De bovenstaande sterkte-zwakke analyse leidt tot de volgende belangrijkste conclusies en aanbevelingen voor de gemeente Gouda. In deel II van het rapport wordt bij ieder aspect een meer uitgebreid en uitputtend advies gegeven.

De goede scores op de aspecten stedelijke dichtheid, fietsgebruik en beleid op papier zou de gemeente moeten stimuleren de geconstateerde zwakke punten van het fietsklimaat voortvarend aan te pakken. Zeker ook gezien de zeer matige tevredenheid van de Goudse fietsers over het fietsklimaat in de gemeente. Meer specifiek kan de directheid, de hinder, het comfort van het wegdek, de verkeersveiligheid voor fietsers en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto alleen verbeteren wanneer de gemeente daarop gericht beleid ontwikkelt. Uitvoering van de juiste maatregelen zal ook de fietserstevredenheid doen toenemen.

In Gouda gaat een slechte score op verkeersveiligheid gepaard met een slechte score op comfort (hinder). Het lijkt er op dat hinder zich vertaalt in concreet risico. Systematische aandacht is nodig voor de veiligheidsprincipes. Het met prioriteit en consequent doorvoeren van de principes van Duurzaam Veilig is noodzakelijk. De categorisering van wegen in het kader van Duurzaam Veilig, inclusief het uitvoeren van de noodzakelijke maatregelen, is een goede gelegenheid een aantal maatregelen door te voeren die zowel de verkeersveiligheid als de hinder en ook de directheid voor fietsers verbeteren.

- In Gouda hebben fietsers te veel hinder van het autoverkeer. Dit heeft ongetwijfeld ook te maken met het gegeven dat de onderzochte fietsverplaatsingen zich voor een relatief groot deel over een gemengd profiel of fietsstrook afwikkelen. Bekijk of drukke fietsverbindingen moeten worden aangepast. Scheid de verkeerssoorten wanneer hoge snelheden en grote verkeersintensiteiten onvermijdelijk zijn (50 km-wegen, alleen bij gebiedontsluitingswegen), en verlaag de snelheden (30 km/h) en, indien mogelijk, de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer wanneer scheiding onmogelijk of ongewenst is (overal binnen de verblijfsgebieden).
- Gouda scoort slecht op de deelaspecten oponthoud en stopfrequentie. Verkeerslichten zijn hiervan de belangrijkste oorzaak. De gemeente zou dan ook moeten gaan werken aan een meer op fietsers toegesneden afstelling van verkeerslichten. Daarnaast verdient het de voorkeur ze slechts toe te passen bij hoge intensiteiten kruisend verkeer. In een aantal situaties verdient het mogelijk de voorkeur om kruispunten te reconstrueren tot rotondes met fietsers in de voorrang.
- Een weginrichting die recht doet aan de feitelijke omvang van het fietsgebruik in Gouda. De (fiets)infrastructuur moet breed genoeg zijn dat fietsers elkaar vlot en veilig in kunnen halen. Gezien de matige score voor 'verkeershinder' lijkt dat nu niet het geval. Dat betekent vooral dat op de belangrijke fietsroutes rekening moet worden gehouden met hoge fietsintensiteiten als het gaat om het bepalen van de breedte van de (fiets)infrastructuur.
- Uiteraard blijft een black spot analyse van het fietsroutenetwerk een goede basis voor noodzakelijke, eventueel aanvullende, infrastructurele maatregelen en voor het stellen van prioriteiten voor maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid.
- De matige score op het deelaspect omrijdfactor duidt op ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Nader onderzoek naar mogelijke aanvullingen op het fietsnetwerk, bijvoorbeeld in de vorm van fietsdoorsteken, bruggen of tunnels, is gewenst.

- Hinder bestaat in Gouda ook uit vaak langzaam moeten fietsen of moeten lopen en uit verbrokkelde fietsroutes met veel afslaande bewegingen.

De gemeente Gouda scoort slecht op comfort wegdek ondanks het feit dat het aandeel geasfalteerde fietspaden in de onderzochte verplaatsingen heel groot is. De score zou significant beter zijn als de kwaliteit van de asfaltverharding van fietspaden even hoog zou zijn als de asfaltverharding bij gemengd verkeer. Hoewel het aandeel klinkers en tegels in het totaal van de verhardingen van Gouda meevalt, veroorzaakt deze elementenverharding veel trillinghinder.

- De fiets is een over het algemeen een ongeveerd voertuig. Klinker- en tegelverhardingen wekken, in tegenstelling tot asfalt, veel constante trillingen op en hebben daardoor een zeer negatieve invloed op het fietscomfort. Daarom zijn deze verhardingssoorten ongeschikt voor belangrijke fietsverbindingen. De meest effectieve aanpak is het starten van een asfalteringsprogramma voor belangrijke fietsverbindingen.
- De resultaten van het onderzoek wijzen erop dat Gouda in het algemeen meer werk dient te maken van de constructie en/of het onderhoud van het wegdek van met name de fietspaden. De kwaliteit van het de alle verhardingssoorten is substantieel slechter dan het gemiddelde in de andere middelgrote steden. Een goed onderhoudsprogramma volgens de principes van rationeel wegbeheer met programmering en budgetten is de beste aanpak.

Gouda scoort op concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto 'matig' (bijna 'goed') en ook op alle deelaspecten ervan hoger dan het gemiddelde. Verbeteringen zijn echter zeer goed mogelijk.

- Het is logisch dat de concurrentiepositie van de fiets nog verbetert wanneer fietsers (nog) beter door kunnen fietsen. De bovengenoemde aanbevelingen ter verbetering van de directheid kunnen ook hier duidelijk voor verbetering
- In de praktijk leggen beperkende maatregelen voor het autoverkeer voor de concurrentiepositie van de fiets vaak meer gewicht in de schaal. Een vergroving van het autonetwerk, het knippen van doorgaande autoverbindingen, vergroten van verblijfsgebieden, en een sturend parkeerbeleid zijn effectieve maatregelen om er voor te zorgen dat de fiets de meest praktische keuze is voor de korte binnengemeentelijke verplaatsingen. Ook kan de gemeente overwegen het betaald parkeren verder uit te breiden en de tarieven te verhogen.

De (on)tevredenheid van de fietsers is een goede reden om de mindere onderdelen van het fietsklimaat in Gouda voortvarend aan te pakken. De slechte scores wat betreft fietsenstallingen, fietscomfort en verkeersveiligheid worden ondersteund door de overige bevindingen van het onderzoek. Andere aanbevelingen zijn:

- Het zeer negatieve oordeel van de fietsers over de aanpak van fietsendiefstal moet zeker leiden tot intensivering van beleid op dit gebied. De aanpak van diefstal en heling moet hoog op de politieke agenda komen. Activiteiten en successen moet de gemeente goed communiceren.
- Een anti-diefstalbeleid moet worden aangevuld met een gedegen stallingenbeleid. Het aanbieden van gratis bewaakte stallingen zal de fietserstevredenheid op dit punt sterk verhogen, zo leert de ervaring in Apeldoorn en Veenendaal.







**Route 1:** Bodegraafsestraatweg - Graaf Florisweg - Gravin Jacobastraat - Vossenburchkade -Zuid Burgvlietkade - Karnemelksloot - Burg. Martenssingel - F.W. Reitzstraat - Wethouder Poletbrug

*Onderdeel van de regionale route tussen Reeuwijk en de Krimpenerwaard*

*Belangrijkste fietsbestemmingen en –herkomsten: Reeuwijk, scholen Gouda Noord (Jan van Renesseplein, Aalbersplein, Willem de Zwijgersingel), scholen Burgemeester Martenssingel, Krimpenerwaard (Haastrecht, Stolwijk)*

**Route 2:** Plaswijckweg - Groen van Prinsterersingel - Johan de Wittlaan - Juliana van Stolberglaan - Graaf Florisweg - Hovenierskade - Derde Kade

*Onderdeel van de lokale route vanuit Plaswijck naar het centrum en NS station Gouda*

*Belangrijkste fietsbestemmingen en –herkomsten: Plaswijck, scholengebied Groen van Prinsterersingel (Goudse Waarden, ID College), Mammoet, scholen Gouda Noord, scholen Kadebuurt, centrum (aansluiting op de Karnemelksloot), NS station Gouda (aansluiting op de Thorbeckelaan)*

**Route 3:** Reigerstraat - Lazaruskade - Wachtelstraat - Kattensingel - Spoorstraat - Ridder van Catsweg – Plaswijckweg – Hugo de Vrieslaan

*Verbinding tussen noord en zuid*

*Belangrijkste fietsbestemmingen en –herkomsten: Plaswijck, Bloemendaal, scholengebied Groen van Prinsterersingel, NS station Gouda, centrum, Korte Akkeren*

**Route 4:** Bloemendaalseweg

*Onderdeel van de regionale route tussen Waddinxveen/Reeuwijk-Dorp en de Krimpenerwaard en onderdeel van de route vanuit Plaswijck en Bloemendaal naar het centrum en NS station Gouda*

*Belangrijkste fietsbestemmingen en –herkomsten: Waddinxveen, Reeuwijk Dorp, Bloemendaal, NS station Gouda en centrum (via aansluiting Ridder van Catsweg)*

**Route 5:** Dreef - Bleulandweg - Willem de Zwijgersingel - Renesseplein - Driewegpad - Driewegplein – Heemraadslag

*Ontsluiting ziekenhuis, onderdeel van route tussen Waddinxveen en scholengebied Bleulandweg (Driestarcollege, PABO de Driestar) en scholen Gouda Noord, onderdeel van route tussen Achterwillens en scholengebied Bleulandweg en onderdeel van de route van Achterwillens naar Goudse Poort, NS station Gouda en centrum*

*Belangrijkste fietsbestemmingen en –herkomsten: Waddinxveen, Achterwillens, scholengebied Bleulandweg, scholen Gouda Noord, NS station Gouda en centrum (via aansluiting op de Ridder van Catsweg)*

**Route 6:** Groenhovenweg – Burg. Mijssingel - Burgemeester Jamessingel - Graaf Florisweg – Achterwillenseweg

*Onderdeel van de regionale route tussen Waddinxveen en Vlist, verbinding tussen Bloemendaal en Goverwelle*

*Belangrijkste fietsbestemmingen en –herkomsten: scholengebied Bleulandweg, NS station Gouda, centrum (aansluiting op de Spoorstraat), scholen Gouda Noord, Goudse Hout, NS station Gouda Goverwelle, Goverwelle*

**Route 7:** Jacob van Lennepkade - Herenstraat - Vlamingstraat - Aaltje Bakstraat - Hoge Gouwe - Achter de Kerk - Lange Tiendweg - Karnemelksloot - Voorwillenseweg

*Onderdeel van de regionale route Moordrecht – Gouda, ontsluiting van Korte Akkeren en Goverwelle*

*Belangrijkste fietsbestemmingen en –herkomsten: Korte Akkeren, Goverwelle, centrum, NS station Gouda (aansluiting op verdelende fietsroutes door het centrum), NS station Gouda Goverwelle, scholen Burgemeester Martenssingel, scholen Gouda Oost, scholen Goverwelle*

**Route 8:** Blekerssingel - Fluwelensingel - Goemanverwelledijk - Sportlaan - Estafetteweg - De Wissel - Middenmolenlaan - Molenweg - Lakerpolderplein - Reeuwijk Polderplantsoen

*Verbinding tussen Gouda ten noorden van de spoorlijn en Gouda Oost/Goverwelle*

*Belangrijkste fietsbestemmingen en –herkomsten: noorden van Gouda, Goverwelle, NS station Gouda, centrum*

**Route 9:** Statensingel – Thorbeckelaan

*Verbinding tussen station NS/ziekenhuis en Reeuwijk*

*Belangrijkste fietsbestemmingen en –herkomsten: Reeuwijk (vanaf de Bodegraafsestraatweg), scholen Gouda Noord, NS station Gouda en centrum (aansluiting op Ridder van Catsweg)*

**Route 10:** Nieuwe gouwe Oostzijde

*Verbinding tussen Waddinxveen en het centrum van Gouda*

*Belangrijkste fietsbestemmingen en –herkomsten: Waddinxveen, centrum, scholengebied Bleulandweg (aansluiting op de Burgemeester Jamessingel en ziekenhuis), scholen Nieuwepark,*





## categorieën verkeersfuncties

Elke weg binnen het wegennet heeft een bepaalde functie. De verkeersfunctie van wegen geeft aan op welk schaalniveau een bepaalde weg met name een functie heeft voor de autoverkeersafwikkeling. De verkeersfunctie van wegen speelt dus onder andere een rol bij bewegwijzeringsplannen en circulatiemaatregelen. De verkeersfunctie van wegen is dus iets anders dan de Duurzaam Veilig categorisering die meer met weginrichting in relatie tot verkeersveiligheid te maken heeft. Uiteraard is er wel een relatie tussen de verkeersfunctie en de Duurzaam Veilig functie van wegen. Wegen van een hoger schaalniveau zijn meestal stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen.

De onderstaande indeling is gebaseerd op de indeling in het Provinciaal Verkeer en VervoerPlan deel A.

<i>schaalniveau</i>	<i>indicatie ritlengte (km)</i>	<i>trajectnelheid* (tussen aansluitingen)</i>	<i>type weg met name van belang voor</i>
(inter)nationaal	80 - 300	> 100 km/h	de bereikbaarheid van de mainports en de ontsluiting van landsdelen en achterland
randstedelijk	30 - 80	> 60 km/h	de interne bereikbaarheid van de Deltametropool en de afzonderlijke vleugels
regionaal	10 - 30	> 40 km/h	de bereikbaarheid en ontsluiting van een regio als geheel
agglomeratief	3 - 10	> 25 km/h	de bereikbaarheid en ontsluiting van een stedelijke agglomeratie
lokaal	1 - 3	> 15 km/h	de bereikbaarheid en ontsluiting van een stad of stedelijke kern
verzamel	0,3 - 1	> 10 km/h	de bereikbaarheid en ontsluiting van een wijk of buurt
bestemming	0 - 0,3	> 5 km/h	de bereikbaarheid en ontsluiting van woningen of bedrijven

\* Deze bereikbaarheidskwaliteiten betreffen een jaargemiddelde in het drukste spitsuur.

Tabel: Kenmerken verkeersfunctie van wegen

## goudse wegtypen versus verkeersfunctie categorieën

Het wegennet in Gouda kende conform het Stadsplan de volgende wegtypen:

- } **Stadsontsluitingswegen:** Stadsontsluitingswegen dienen voor het snel verwerken van het verkeer tussen de provinciale en landelijke hoofdinfrastructuur en de wijken binnen Gouda en het doorgaande verkeer ten opzichte van Gouda. Door dit verkeer op stadsontsluitingswegen te concentreren kunnen de negatieve aspecten van het autoverkeer (geluidhinder, luchtverontreiniging en verkeersonveiligheid) uit de woonomgeving worden gehaald.
- } **Interwijkverbindingen:** Interwijkverbindingen hebben een ontsluitende functie naar de stadsontsluitingswegen en een verbindende functie tussen de wijken onderling. Interwijkverbindingen hebben dus geen doorgaande functie ten opzichte van Gouda.
- } **Wegen binnen verblijfsgebieden:** Op wegen binnen verblijfsgebieden is het autoverkeer ondergeschikt aan de verplaatsingen die het gevolg zijn van verblijfsactiviteiten (de straat oprennende kinderen, overstekende fietsers, winkelende voetgangers, auto's die van eigen terrein de weg oprijden, enzovoort).

De 'oude stadsontsluitingswegen' zijn wat betreft de verkeersfunctie vergelijkbaar met de agglomeratieve of regionale wegen. De 'oude interwijkverbindingen' zijn vergelijkbaar met de lokale wegen. De 'oude wegen binnen verblijfsgebieden' zijn vergelijkbaar met de verzamel- of bestemmingswegen.

### verkeersfunctie van wegen en inrichtingsaspecten

Hoe hoger de verkeersfunctie van een weg hoe meer de nadruk ligt op de doorstroming van het autoverkeer. De verkeersfunctie betekent dan ook iets voor de inrichting van deze wegen. Voor de categorieën die binnen Gouda voorkomen zijn hieronder de inrichtingskenmerken weergegeven.

verkeersfunctie	fietsvoorzieningen	parkeren	voetganger	erfaansluitingen
regionaal	minimaal fietspad	niet op of langs rijbaan	minimaal vrijliggend voetpad	weinig (bij voorkeur geen)
agglomeratief	minimaal fietspad	niet op of langs rijbaan	minimaal vrijliggend voetpad	weinig (bij voorkeur geen)
lokaal	minimaal fietsstroken	minimaal parkeervakken	minimaal trottoir	beperkt
verzamel	niet noodzakelijk	mag op rijbaan	minimaal trottoir	veel
bestemming	niet noodzakelijk	mag op rijbaan	mag op rijbaan	veel

Tabel: Inrichtingskenmerken voor verschillende verkeersfuncties.

### verkeersfunctie van het gewenste goudse wegennet in 2020

In de afbeelding in bijlage 4 van deze Mobiliteitsvisie is de verkeersfunctie van het gewenste wegennet in 2020 weergegeven. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de functie-indeling uit het Stadsplan zijn:

- } Interne hoofdstructuur Goudse Poort: van verblijfsgebied naar lokale functie;
- } Nieuwe Gouwe O.Z. ten westen van Industriestraat: van interwijkverbinding naar agglomeratieve functie;
- } Bodegraafsestraatweg-zuid: van interwijkverbinding naar agglomeratieve functie;
- } Graaf Florisweg: van verblijfsgebied naar lokale functie;
- } Vredebest: van verblijfsgebied naar lokale functie;
- } Crabethstraat: van verblijfsgebied naar verzamel functie;
- } Route Poldermolendreef - De Wissel - Sportlaan: van verblijfsgebied naar verzamel functie;
- } Kattensingel-Blekerssingel-Fluwelensingel: van interwijkverbinding naar verzamel functie.

In de afbeelding (ook bijlage 4 van de concept Mobiliteitsvisie) is ook een stadsring, een binnenring en een parkeerroute aangegeven.

### duurzaam veilig wegcategorieën

Duurzaam Veilig houdt in dat functie, vorm en gebruik van een weg op elkaar zijn afgestemd. Hierbij wordt een functionele driedeling van het wegennet gehanteerd: stroomfunctie, gebiedsontsluitingsfunctie en erftoegangsfunctie.

Het onderscheid tussen de drie wegcategorieën zit in het belang van de verkeers- en verblijfsfunctie:

- } De *stroomfunctie* is primair gericht op het mogelijk maken van een continue doorstroming van het (met name gemotoriseerde) verkeer met hoge snelheid. Stroomwegen komen in principe alleen buiten de bebouwde kom voor. Menging van langzaam verkeer met gemotoriseerd verkeer wordt vermeden.
  
- } De *gebiedsontsluitingsfunctie* is een tussenvorm, waarbij de doorstroming op de wegvakken en de uitwisseling met stroomwegen en met erftoegangswegen centraal staat. Gebiedsontsluitingswegen komen zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor. Menging van langzaam verkeer met gemotoriseerd verkeer wordt zo veel mogelijk vermeden.
  
- } De *erftoegangsfunctie* is bedoeld voor het toegankelijk maken van erven en percelen en is primair gericht op het mogelijk maken van diverse manoeuvres met allerlei vervoerwijzen. Menging van langzaam verkeer met gemotoriseerd verkeer is geen probleem. Op erftoegangswegen is het autoverkeer ondergeschikt aan de verplaatsingen die het gevolg zijn van verblijfsactiviteiten (de straat oprennende kinderen, overstekende fietsers, winkelende voetgangers, auto's die van eigen terrein de weg oprijden, enzovoort). Ook erftoegangswegen komen zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor.

Gebieden met alleen maar erftoegangswegen worden verblijfsgebieden genoemd. Gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen worden ook wel verkeersaders genoemd.





wegtype	stroomweg (SW)		gebiedsontsluitingsweg (GOW)			erftoegangsweg (ETW)	
	bubeko	bubeko	bubeko	bibeko	bibeko	bubeko	bibeko
EHK:	I (nationaal)	II (regionaal)	I (2x2) of II (2x1)	I (70 km/uur)	II (50 km/uur)		
bord*	ASW bord (G1)	AW bord (G3)	n.v.t. (algemene limiet RVV)	limietbord (A1; 70 km/uur)	n.v.t. (algemene limiet RVV)	(zone-) bord (E10 / A1; 60 km/uur)	(zone-) bord of regimebord (E10 / A1; 30 km/uur / G5; erf)
kantmarkering	doorgetrokken markering	doorgetrokken markering	onderbroken markering 3-3	onderbroken markering 3-3	onderbroken markering 3-3 of opsluitband	onderbroken markering 1-3 of geen markering	geen markering of eventueel onderbroken markering 1-3 of eventueel opsluitband
rijrichtingscheiding	voertuigkering of brede middenberm	voertuigkering of middenberm, dubbele asmarkering met groene 'vulling'	dubbele asmarkering of middenberm	dubbele asmarkering of middenberm	dubbele asmarkering of middenberm	geen markering	geen markering

\* regelmatig herhalen en/of limiet op wegdek

bubeko = buiten bebouwde kom

bibeko = binnen bebouwde kom

ASW = autosnelweg

AW = autoweg

RVV = Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens





---

<b>Projectnaam</b>	: Gouda
<b>Onderdeel</b>	: Fietsparkeren in het centrum
<b>Projectnummer</b>	: 187534
<b>Opgesteld door</b>	: Hetty van Voorden
<b>Gecontroleerd</b>	: Ron Linschoten
<b>Status</b>	: concept

---

### Inleiding

Gemeente Gouda is op dit moment bezig met het opstellen van een nieuw beleidsplan voor fietsverkeer als opvolger van het in 1999 vastgestelde beleidsplan "Gouda fiets door". In het kader van dit beleidsplan wordt in deze notitie nader ingegaan op het fietsparkeren in het centrum van Gouda.

### Probleemgerichte inventarisatie

#### *Historie*

In het verleden zijn in het centrum van Gouda op diverse locaties fietsenklemmen aanwezig geweest. Als gevolg van de herinrichting van het kernwinkelgebied zijn, naar aanleiding van enkele stedenbouwkundige argumenten, een aantal locaties met klemmen gebundeld en zijn op een aantal locaties de klemmen verwijderd. Het bundelen en verwijderen van de klemmen moest de kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en moest het aanzicht voor het kernwinkelgebied verbeteren.

In de huidige situatie is door het bundelen en verwijderen van klemmen het stallen van fietsen niet gereguleerd en vindt stalling van fietsen her en der plaats (averechts effect). Op dit moment bestaat er daarom de indruk dat behoefte is aan fietsklemmen op meerdere locaties en eventueel uitbreiding van fietsklemmen op de bestaande locaties.

#### *Fietsenstallingslocaties*

In de onderstaande tabel zijn de locaties (inclusief capaciteit van de klemmen) weergegeven waar stallen van fietsen mogelijk is.

**Tabel 1 Capaciteit fietsparkeerlocaties**

Locaties	Capaciteit
Agnietenstraat (verdeeld over de straat)	325
Kazerne (bewaakte stalling)	110
Kop Kleiweg	22
Achter de Waag	432
De Markt (verdeeld over het gebied)	94
Nieuwe Markt / Lem Dulstraat	90
Nieuwstraat	96
Turfmarkt / Blauwstraat	93
Diverse kleinere locaties verspreid over het kernwinkelgebied	

De capaciteit zoals in bovenstaande tabel is weergegeven is de theoretische capaciteit (het werkelijk aantal klemmen). In de praktijk zullen deze klemmen niet voor 100% gebruikt worden. De hoge klemmen van de hoog-laagklemmen worden vaak niet benut, omdat gebruikers de fiets te zwaar vinden om in de hoge klem te zetten en de lage klemmen vaak het gebruik van de hoge klemmen blokkeren. Bij klemmen waar

bijvoorbeeld geen aanbindmogelijkheden zijn, zullen gebruikers, gezien de kans op diefstal, de fiets minder vaak stallen<sup>1</sup>.

#### *Vraag versus capaciteit*

In augustus, september en oktober van dit jaar (2005) zijn op de voornaamste fietsparkeerlocaties voor verschillende tijdstippen het aantal geparkeerde fietsen geteld.

In de onderstaande tabellen zijn de telgegevens weergegeven. Er is in de genoemde maanden alleen geteld op donderdagen (koopavond) en zaterdagen.

Voor de dagen, waarop de tijdstippen overeenkomen, is een gemiddelde van de dagen berekend.

Bijvoorbeeld op zaterdag tussen 13:30 en 15:00 hebben drie tellingen plaatsgevonden (op 20-08, 03-09 en 01-10). De telgegevens voor deze drie zaterdagen zijn opgeteld en gedeeld door het aantal getelde dagen.

In bijlage 1 zijn de telgegevens voor de onderstaande data afzonderlijk weergegeven.

**Tabel 2 Tellingen donderdagen (18-08, 25-08, 01-09, 08-09, 22-09, 29-09 en 06-10)**

Locaties	Capaciteit	11:30- 12:30	16:00- 17:00	15:00- 16:00	14:00- 15:00
Agnietenstraat	325	217	219	315	214
Nieuwe Markt	90	196	79	138	70
Achter de Waag	432	279	115	134	73
Kleiweg	22	139	142	199	152
Markt	94	272	168	297	176

**Tabel 3 Tellingen zaterdagen (20-08, 27-08, 03-09, 17-09, 24-09 en 01-10)**

Locaties	Capaciteit	13:30- 15:00	10:30- 12:00*	15:00- 16:00
Agnietenstraat	325	475	393	210
Nieuwe Markt	90	340	226	130
Achter de Waag	432	390	258	109
Kleiweg	22	293	139	224
Markt	94	345	366	297

\* Op zaterdag 27-08 waren ten opzichte van alle andere dagen zeer weinig fietsen geteld. Om de meting betrouwbaar te houden is deze telling daarom niet meegenomen.

Opvallend is dat op bepaalde tijdstippen het aantal getelde fietsen beduidend lager is dan op andere tijdstippen. Het gebruik van de fiets is zeer afhankelijk van het weer. Waarschijnlijk was er bij een laag aantal getelde fietsen sprake van zeer slecht of juist uitstekend weer. Bij slecht weer laat men de fiets eerder thuis staan en gaat men met een ander vervoermiddel naar de stad. Daarnaast kan men besluiten het kernwinkelgebied helemaal niet te bezoeken. Bij uitstekend weer gaat men op zoek naar verkoeling of geniet van het mooie weer in de natuur. Het bezoek van het kernwinkelgebied is één van de activiteiten die men dan liever niet doet.

#### *Klachtenbeeld*

Enkele fietsparkeerlocaties kunnen als onveilig beschouwd worden, bijvoorbeeld door een hoge kans op diefstal. Voor de hiervoor genoemde locaties is nagegaan of hierover klachten zijn binnengekomen.

Klachten die geuit worden hebben met name betrekking op een onvoldoende aantal of een ontbrekend aantal fietsenstallingen.

Naast deze algemene klacht, heeft de Fietsersbond in juni 2005 een fietsdiefstalscan in Gouda uitgevoerd. Hieruit kwam naar voren dat:

<sup>1</sup> Uit onderzoek van de fietsersbond blijkt dat circa 16% van de fietsers in de Gouda bepaalde locaties in het centrum mijdt om fietsendiefstal te voorkomen.

- voor de Kop van de Kleiweg te weinig klemmen aanwezig zijn, waardoor er veel fietsen los geparkeerd worden. De klemmen (met aanbindmogelijkheid) aan de Kop van de Kleiweg staan in een hoog-laagopstelling. Bij deze opstelling is er soms weinig ruimte om de fiets goed te parkeren of vast te binden;
- voor de locatie aan de Agnietenstraat in principe voldoende fietsklemmen aanwezig zijn. Er staan hier echter net zoveel fietsen in de klemmen als los op straat. Wel zijn er aanbindmogelijkheden die door circa 10% van de fietsers ook gebruikt wordt;
- voor de locatie aan de Agnietenstraat geldt dat hier de meeste fietsen gestolen zijn;
- de capaciteit van de bewaakte stalling op donderdag en zaterdag onvoldoende is.

## **Analyse**

In dit hoofdstuk zal een korte analyse uitgevoerd worden naar de capaciteit van de fietsenstallingen versus de vraag. Hierbij wordt iedere locatie onder de loep genomen en wordt aangegeven of er al dan niet een probleem is (de vraag overschrijdt de capaciteit) en wat hiervan de voornaamste oorzaak is.

### *Agnietenstraat*

Uit tabel 2 en 3 blijkt dat de vraag voor fietsenstallingen alleen op zaterdagochtend en zaterdagmiddag niet voldoet aan het aanbod. Indien de vraag naar fietsparkeerplekken structureel is (dus alle dagen en alle tijdstippen een tekort) is het zinvol te bezien of uitbreiding van de capaciteit noodzakelijk is. In principe zijn er verspreid over de Agnietenstraat voor de donderdag meer dan voldoende fietsklemmen. Op de drukste winkeldag (zaterdag) is de vraag naar klemmen in de Agnietenstraat hoog. Hier staat tegenover dat men in de Agnietenstraat even dicht bij de winkels de fiets wil stallen. Men maakt dan geen gebruik van de klemmen.

In principe is het fietsparkeergedrag in de Agnietenstraat niet problematisch.

### *Nieuwe Markt*

Uit tabel 2 en 3 blijkt dat de vraag naar fietsklemmen op de Nieuwe Markt het aanbod zowel op de donderdagen als zaterdag overschrijdt. De Nieuwe Markt vormt een centrale locatie in het kernwinkelgebied. Veel bezoekers aan het centrum komen hier samen. De fiets wordt aan de Nieuwe Markt gestald en vandaar uit bezoekt men het centrum. Voor de Nieuwe Markt geldt dat er een structureel tekort aan stallingmogelijkheden voor de fietsers is.

### *Achter de Waag*

Uit tabel 2 en 3 blijkt dat er op alle mogelijke momenten voldoende capaciteit voor fietsers aanwezig is. Deze locatie vormt geen probleem en zal in deze rapportage niet verder meegenomen worden.

### *Kop van de Kleiweg*

Uit tabel 2 en 3 blijkt dat op de kop van de Kleiweg veel meer fietsen geparkeerd worden dan dat er mogelijkheden voor stalling aanwezig zijn. Op deze locatie is bij de herinrichting van het kernwinkelgebied een open plein ontworpen dat als entree naar de binnenstad moest functioneren. De fietsparkeervoorzieningen die aan de Kop van de Kleiweg aanwezig waren, zijn in het kader van deze herinrichting verwijderd.

Ondanks het zeer lage aantal klemmen, wordt de fiets aan de Kop van de Kleiweg vaak gestald. De Kop van de Kleiweg vormt namelijk vanuit diverse richtingen en fietsroutes een goede uitvalsbasis voor een bezoek aan het kernwinkelgebied.

Het fietsparkeergedrag aan de Kop van de Kleiweg vormt op dit moment een probleem. Nagegaan moet worden of het belangrijk is de ruimtelijke kwaliteit (open plein) te behouden, of dat het toepassen van klemmen belangrijk is.

### *Markt*

Voor de markt geldt hetzelfde als voor de Nieuwe Markt. De vraag naar fietsklemmen op de Markt is zowel op de donderdagen als zaterdag groter dan het aanbod. De Markt vormt een centrale locatie in het kernwinkelgebied. Veel bezoekers aan het centrum komen hier samen. De fiets wordt aan de Markt gestald

en vandaar uit bezoekt men het centrum. Voor de Markt geldt dat er een structureel tekort aan stallingsmogelijkheden voor de fietsers is.

### **Probleemstelling**

De gemeente Gouda geeft aan dat het gebruik van de fiets door de inwoners nog erg belangrijk is. Veel bezoekers van het kernwinkelgebied komen met de fiets. In het kernwinkelgebied zijn verspreid door het gehele gebied diverse stallingsmogelijkheden gecreëerd (in de vorm van klemmen of een bewaakte stalling). Uit tellingen in de maanden augustus, september en oktober van 2005 is gebleken dat op een aantal locaties (Nieuwe Markt, de Kop van de Kleiweg en de Markt) de vraag naar stallingsmogelijkheden niet door het huidige aanbod opgevangen kan worden.

Ook blijkt dat met name op de locatie aan de Agnietenstraat het aandeel fietsdiefstallen hoog is. Ten aanzien van deze overschrijding zal per locatie naar een oplossing gezocht moeten worden.

### *Motie*

Eind 2004 heeft de gemeenteraad van Gouda een motie ingediend over het fietsbeleid. De motie luidt als volgt:

- A- overwegende dat het college de ambitie uit het bestuursakkoord onvoldoende heeft vertaald met betrekking tot fietsen in de begroting;
- B- overwegende dat fietsendiefstal door promotie van de bewaakte fietsenstalling in de binnenstad wordt beperkt.
  
- A- draagt het college op om de ambitie ten aanzien van fietsen uit het bestuursakkoord onverkort te handhaven;
- B- draagt het college op om voor 1-7-2005 een experiment van 1 jaar te starten met de volgende ingrediënten:
  1. symbolische vergoeding van € 0,50 op donderdagavond en zaterdag;
  2. gelijktijdige handhaving;
  3. bij onvoldoende capaciteit extra stalling te realiseren in de vorm van een openluchtstalling.

In het hierna volgend hoofdstuk zullen mogelijke oplossingsrichtingen besproken worden. de oplossingsrichting van de motie zal hierbij ook aanbod komen.

### **Oplossingsrichtingen**

Er is duidelijk aangetoond dat op enkele locaties in het kernwinkelgebied een tekort aan fietsklemmen is. Daarnaast is er één locatie waar men van aangeeft dat het aandeel fietsdiefstallen hier hoog is.

Hieronder worden enkele oplossingsrichtingen aangegeven die men kan toepassen om de capaciteit van de klemmen uit te breiden en fietsdiefstal tegen te gaan.

#### *Publieke onbewaakte fietsparkeervoorzieningen (fietsklemmen)*

Bij het toepassen van fietsklemmen is het van belang dat ze aanbindmogelijkheden bevatten (zodat de fiets goed vastgezet kan worden en diefstal bemoeilijkt wordt), onderhoudsvrij zijn en gebruiksvriendelijk (voldoende ruimte voor fietsen met fietstassen of kinderzitjes). In 1999 is in Nederland een keurmerk voor fietsparkeersystemen ontwikkeld (Fietsparkeur). Het Fietsparkeur stelt diverse eisen aan een goed parkeersysteem. Uit het onderzoek van de Fietsersbond (Fietsdiefstalscan) is gebleken dat in Gouda op enkele locaties klemmen aanwezig zijn die niet het Fietsparkeur hebben.

Het toepassen van extra klemmen zal met name aan de kop van de Kleiweg, de Nieuwe Markt en de Markt uitkomst bieden. Gedacht moet worden aan een uitbreiding met minstens 100 tot 150 plaatsen per locatie.

### *Publieke bewaakte fietsparkeervoorzieningen*

Bij deze oplossingsrichting kan gedacht worden aan gratis of tegen betaling stalling. Publiek bewaakte fietsparkeervoorzieningen dienen in de directe nabijheid van hoofdfietsroutes gerealiseerd te worden. De stallingen zijn voor iedereen (al dan niet tegen betaling ) toegankelijk en worden beheerd door een exploitant, die ook verantwoordelijk is voor de bewaking. Dat wil zeggen dat (het grootste deel van de tijd) iemand fysiek aanwezig is in de fietsenstalling en zorgdraagt voor de bewaking van de stalling.

In het centrum van Gouda is een bewaakte stalling van 110 plaatsen gerealiseerd. De stalling wordt goed gebruikt en is op donderdagen en zaterdag meestal vol. Het verlagen van de prijs van de stalling, zoals aangegeven in de motie heeft pas zin indien men ook in de stalling kan staan. Bij het verlagen van de prijs, zal de vraag naar bewaakte stallingen verhogen en zal uitbreiding van de bewaakte stalling noodzakelijk zijn.

Het is wenselijk een tweede bewaakte stalling te realiseren op een locatie waar de parkeerdruk hoog is en waar men aangeeft dat veel fietsdiefstal plaatsvindt. Het realiseren van een bewaakte stalling aan de Kop van de Kleiweg is niet gewenst, in verband met het behoud van de openheid van het plein. Aan de Agnietenstraat komt relatief veel fietsdiefstal voor. De bestaande bewaakte stalling is echter ook voor fietsers die een bestemming in de Agnietenstraat hebben, bedoeld. Een extra bewaakte stalling aan de Nieuwe Markt of de Markt (halveerweg beide locaties) is daarom de beste optie.

### *Besloten bewaakte fietsparkeervoorzieningen*

In tegenstelling tot de publieke stallingen, zijn de besloten fietsenstallingen slechts bedoeld voor een specifieke doelgroep. Een besloten bewaakte stalling wordt meestal door bedrijven aangevraagd en op eigen terrein gerealiseerd. Voor het kernwinkelgebied in Gouda is dit verder geen oplossing die kan toegepast worden om de publieke fietsparkeerdruk te reduceren.

### *Uitbreiding handhaving*

Naast de uitbreiding van fietsklemmen kan gedacht worden aan het uitbreiden van de handhaving. In enkele gemeenten is het fietsparkeren buiten de klemmen aan banden gelegd, om zo de ontsiering van de openbare ruimte tegen te gaan. De regeling kan opgenomen worden in de A.P.V.

Bij de invoering van deze regeling is het echter van belang dat er voldoende klemmen zijn. Daarnaast moeten bezoekers van het winkelgebied weten dat ze in de klemmen moeten stalling, dus aanbrengen van waarschuwingen is noodzakelijk. Indien men buiten de klemmen parkeert kan de fiets verwijderd worden. Men moet vooraf wel in staat gesteld zijn de fiets binnen een redelijke termijn te verplaatsen. Voor een winkelgebied kan een termijn van 15 minuten aangehouden worden. Er geldt immers vaak dat men als men maar even een kleine boodschap moet doen de fiets voor het gemak niet in de klem zet. Men is vaak na vijf of tien minuten weer terug bij de fiets. Als men van plan is een langere periode in het centrum aanwezig te zijn, zal men eerder geneigd zijn de fiets in de klemmen of in de bewaakte stalling (met extra aanbindmogelijkheid) te zetten.

In de motie op de voorgaande pagina is aangegeven dat gelijktijdige handhaving noodzakelijk is. Alvorens strenger gehandhaafd kan worden moet echter eerst de capaciteit van het aantal fietsklemmen uitgebreid worden, moet de handhaving in de A.P.V. vastgelegd zijn en moet dit beleid gecommuniceerd worden naar de bezoekers van het kernwinkelgebied.