

afdeling  
Ruimtelijk beleid en advies

steller  
P.M. Koppert

gouda  
30 mei 2023

dossiernummer  
7108

telefoon  
06 - 39 41 11 31

onderwerp  
Inpandige fietsenstalling Nieuwe Markt

## Gevraagd besluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad van de gemeente Gouda voor te besluiten tot:

1. Voor de eenmalige investering, groot € 1.005.000,- (inclusief btw), voor het geschikt maken van panden als inpandige fietsenstalling, een investeringsbudget beschikbaar te stellen waarbij de kapitaallasten (voor een periode van 20 jaar gemiddeld € 70.600,- per jaar) reeds gedekt zijn binnen de meerjarenbegroting (in verband met onderschrijving op jaarlijkse kapitaallasten à € 94.500,- vanuit het oorspronkelijk in het Bestuursakkoord beschikbaar gestelde investeringsbudget van € 2,1 mln).
2. De jaarlijkse exploitatiekosten (berekend op € 268.850,-) te dekken uit het te verwachten batig saldo actualisatie inkomsten parkeren. Voor een bedrag van € 23.900,- is de jaarlijkse huur gedekt uit de onderbesteding kapitaallasten. De totale exploitatielasten per jaar worden begroot op € 363.350,-.
3. De financiële exploitatiegevolgen in de begroting 2024-2027 te verwerken.
4. De exploitatie van de beoogde fietsenstalling aan te wijzen als activiteit die plaatsvindt in het algemeen belang, zoals bedoeld in art. 25h lid 6 Mededingingswet.

## Toelichting

Goede bereikbaarheid van de binnenstad per fiets draagt bij aan verdere verduurzaming van mobiliteit en aan een vitaal kernwinkelgebied zoals o.a. beoogd in het Verkeerscirculatieplan, de Winkelvisie en de Omgevingsvisie.

De beoogde inpandige bewaakte fietsenstalling draagt bij aan een aantrekkelijker verblijf in de binnenstad en aan de wens het gebruik van de fiets voor de rit naar de binnenstad te stimuleren. Ambities die zijn aangegeven in het bestuursakkoord "Geef Gouda door!" De beoogde locatie ligt op de logische route richting binnenstad, goed bereikbaar voor fietsers, aangrenzend aan het voetgangersgebied en is geschikt voor realisatie van circa 750 fietsparkeerplaatsen, kluisjes, openbare toiletten en een babyverschoonruimte. Dit draagt bij aan de gastvrijheid en toegankelijkheid van de binnenstad. Er ontstaat meer ruimte voor bijvoorbeeld terrasjes op en rond de Nieuwe Markt.

De stalling van de toekomst is gratis voor het kort parkeren van de fiets. Gratis bewaakte fietsenstallingen zijn niet kostendekkend, de exploitatielasten worden verwerkt in de begroting 2024-2027. Om de fietsenstalling goed te kunnen benutten en boetes door foutparkeren te voorkomen worden een communicatieplan en een handavingsplan opgesteld. Door het stallen van de fietsen laagdrempelig te maken worden fietsers verleid hun fiets niet op straat maar in de bewaakte fietsenstalling te parkeren. Daarmee ontstaat er een ontspannen binnenstad.

### 1 Nadere uitleg op gevraagd besluit

We zijn in gesprek met de eigenaar van de panden om een inpandige bewaakte fietsenstalling te gaan realiseren, voor ongeveer 750 fietsen. Deze gesprekken zijn in een gevorderd stadium. Momenteel hebben we een optie op de panden. Bij de makelaars/eigenaar ligt momenteel een bod voor huur van de panden, waarbij de gemeente eerst zes maanden mag verbouwen zonder huur te betalen. Als voorwaarde om de huurovereenkomst te kunnen tekenen is een collegebesluit nodig over een inpandige fietsenstalling op deze locatie. Omdat

het investeringsbudget beschikbaar moet worden gesteld en een algemeenbelangbesluit ontbreekt voor de activiteit stallen van fietsen is tevens dit raadsvoorstel en een raadsbesluit opgesteld.

Het realiseren van een gebouwde fietsenstalling in de binnenstad is een ambitie uit het Bestuursakkoord 2022-2026 “Geef Gouda door!”. Daarin is het volgende opgenomen: We faciliteren fietsparkeren door meer (ondergrondse of inbandige) fietsenstallingen te creëren. Om dit te kunnen realiseren is in het Bestuursakkoord hiervoor een investeringsbudget opgenomen van € 2.100.000,- voor aanschaf en verbouwing, waarbij de kapitaallasten geraamd zijn op € 95.000,- per jaar vanaf 2024. Een inbandige fietsenstalling op de Nieuwe Markt draagt bij aan de volgende ambities van het door de raad in 2021 vastgestelde Verkeerscirculatieplan (VCP):

- aantrekkelijke binnenstad;
- stimuleren duurzame mobiliteit;
- verbeteren economische bereikbaarheid;
- toekomstbestendig en haalbaar.

In het Fietsparkeerplan binnenstad Gouda, onderdeel van het wijkmobiliteitsplan Binnenstad, is een onderzoek naar een inbandige stalling bij de herinrichting van de Nieuwe Markt onderdeel van het actieprogramma tot 2030 en heeft dit een hoge prioriteit.

Adequate bereikbaarheid per fiets draagt bij aan een vitaal kernwinkelgebied zoals o.a. beoogd in de Winkelvisie en Omgevingsvisie. Een gastvrij fiets- en voetgangersklimaat is een speerpunt in het Samenwerkingsprogramma Binnenstad met de SBG. Met de fietsenstalling en bijbehorende toiletten met babyverschoonruimte geven we invulling aan afspraken uit het samenwerkingsprogramma. Het openbaar gebied rond de Nieuwe Markt krijgt hiermee een impuls.

## **2 Argumenten**

### **2.1 Inbandige bewaakte fietsenstalling draagt bij aan verdere verduurzaming mobiliteit**

Om gebruikers te verleiden tot nieuw gedrag zijn voor de binnenstad naast een aantrekkelijk verblijfsklimaat, extra ruimte voor wandelen en fietsen in de binnenstad ook goede hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen nodig, zoals ook in het VCP opgenomen. Daarmee kan ook het wildparkeren van fietsen in de binnenstad verminderen en verbetert daardoor de verblijfskwaliteit in de binnenstad. Er ontstaat meer ruimte voor bijvoorbeeld terrasjes op en rond de Nieuwe Markt (horecavisie). Van alle binnenstadsbezoekers komt al 43% met de fiets. Met het toevoegen van een hoogwaardige inbandige bewaakte gratis fietsenstalling, waar ook elektrische fietsen opgeladen kunnen worden, zullen meer mensen overstappen van de auto naar de fiets om naar de binnenstad van Gouda te gaan.

### **2.2 Inbandige bewaakte fietsenstalling voorziet in behoefte**

Bij het opstellen van het Fietsparkeerplan binnenstad Gouda (bijlage 1) is gebruik gemaakt van de app Gouda Denkt Mee. Via die app is een enquête over fietsparkeren in de binnenstad gehouden. 430 respondenten hebben op de enquête gereageerd. De respondenten zijn voorstander van gratis, bewaakte fietsenstallingen. Daarbij wordt verwezen naar andere steden waar het ‘zo goed geregeld is’. In veel Nederlandse stadscentra zijn gratis bewaakte fietsparkeerplekken aanwezig. In Gouda nog niet. Op de vraag welke voorzieningen een fietsenstalling zou moeten hebben, werd een oplaadpunt voor elektrische fietsen het vaakst aangegeven, op de voet gevolgd door een toilet. Op de vraag of er een bewaakte fietsenstalling zou moeten zijn, werd door 80% van de respondenten “Nee” geantwoord, mogelijk doordat men vermoedde dat hiervoor betaald zou moeten worden. 45% van de respondenten antwoordde dan ook dat ze niet zou betalen voor een beveiligde fietsenstalling.

Op de open vraag waar er meer fietsparkeerplekken gemaakt moeten worden, zijn veel verschillende reacties binnengekomen. Een aantal respondenten geeft aan dat de fietsparkeerplaatsen op Achter de Waag weer terug moeten komen. Dit is binnen 100 meter van de ingang van de beoogde inbandige gratis bewaakte fietsenstalling op de Nieuwe Markt. Op de open vraag welke voorzieningen een fietsenstalling zou moeten hebben, is vele malen iets van bewaking (al dan niet met camera’s) aangegeven. Ook moet er voldoende ruimte zijn om de fietsen te stallen, met name de niet standaard fietsen, maar fietsen met kratten, brede sturen etc. Met name de bezitters van duurdere fietsen en elektrische fietsen geven aan dat ze

behoefte hebben aan een beveiligde stalling. Niet alleen voor het voorkomen van diefstal maar ook voor het voorkomen van beschadigingen.

In november 2021, aan het einde van de herfst en vóór de COVID beperkingen, zijn tellingen van alle geparkeerde fietsen uitgevoerd in de binnenstad. De resultaten zijn per deelgebied opgenomen in het Fietsparkeerplan binnenstad Gouda (bijlage 1). Daaruit blijkt dat er op de maatgevende zaterdagmiddag een overschot is van circa 350 plekken in deelgebied 1 en een tekort van ongeveer 500 fietsparkeerplekken in deelgebied 2. De beoogde fietsenstalling ligt op de grens tussen deelgebied 1 en deelgebied 2 waar de meeste fietsen worden geparkeerd.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de fietsparkeerplaatsen en het gebruik ervan als alleen de noordoosthoek van de binnenstad bekeken wordt, grofweg in een straal van 250 meter rondom de beoogde locatie van de fietsenstalling behalve alles ten westen van de Kleiweg. Hierin zijn ook de aantallen geparkeerde fietsen buiten de voorzieningen opgenomen. Hieruit blijkt dat in een straal van 250 meter rondom de beoogde fietsenstalling er op zaterdagmiddag een tekort aan beschikbare fietsparkeerplaatsen is. Het tekort in dit gebied loopt in het najaar van 2021 op het drukste tijdstip (op zaterdag tussen 12:00 en 14:00 uur) op naar 132 parkeerplaatsen.

Ook de benodigde capaciteit in 2030 is doorgerekend. Dan is met de voorziene herinrichting van de Agnietenstraat rekening gehouden en tevens met een toename van het gebruik van de fiets. Daarmee is er in 2030 een tekort van minimaal 735 fietsparkeerplekken voorzien, waarbij de beoogde inpandige bewaakte fietsenstalling nog niet is meegerekend. Met een beoogde capaciteit van 750 fietsparkeerplaatsen, wordt het voorziene tekort in 2030 opgeheven.

### **2.3 Locatie ligt op logische route richting binnenstad, goed bereikbaar voor fietsers, aangrenzend aan voetgangersgebied**

Eind 2022 is door Movares, in opdracht van de gemeenten Eindhoven en Rotterdam, de publicatie "Fietsenstalling van de toekomst" uitgebracht, met als ondertitel: "De route naar de ideale inpandige fietsenstalling". De presentatie van de inhoud van het rapport, wat als samenvatting gezien kan worden, is als bijlage 3 bijgevoegd. De complete publicatie is als bijlage 4 bijgevoegd. Een belangrijk uitgangspunt voor de fietsenstalling van de toekomst is de reis die de fietser aflegt en de motieven die een fietser heeft om wel of geen gebruik te maken van een voorziening. De fietsenstalling is een belangrijke schakel in de totale reisketen. Het gemak en gevoel bij de 'overstap' op deze schakel bepalen in grote mate de beleving en de stimulans er gebruik van te (blijven) maken. Daarbij moet het inpandige fietsparkeren als een verlengstuk van de openbare ruimte gezien worden.

Een belangrijke succesfactor is de juiste locatie. Daar speelt de afstand van de stalling tot de bestemming de hoofdrol in. Dit staat op 1 bij zowel de top 5 van de succesfactoren als de top 5 van de faalfactoren. De gemeente Utrecht geeft aan dat 80 tot 90 procent van het succes wordt bepaald door de locatie en de ingang van de locatie. Vanuit het netwerk wil je zo de stalling in kunnen fietsen en ook de nabijheid van de eindbestemming speelt uiteraard een belangrijke rol.

Voor een stadscentrum is het van groot belang om te kijken welke locatie de diverse bestemmingen kan afvangen. Een overgang naar een voetgangersgebied is een belangrijke zone om een stalling rondom te positioneren, zodat er een logische overgang ontstaat van fietsen naar lopen. De beoogde locatie van de fietsenstalling bevindt zich op zo'n locatie.

In de Nieuwstraat start het voetgangersgebied aansluitend aan de Kleiweg en de Hoogstraat, waar tussen 11:00 en 18:00 uur geen fietsers zijn toegestaan. De toeleidende wegen, zoals de Agnietenstraat en de Nieuwe Mark zelf zijn ook onderdeel van een voetgangerszone waar fietsers wel gedurende de gehele dag zijn toegestaan. De Agnietenstraat wordt komende periode heringericht waarbij het voor fietsers mogelijk blijft om deze vanuit het Kleiwegplein en de Kazernebrug als toegangsroute naar de inpandige fietsenstalling te gebruiken. Vanuit het oosten is de fietsenstalling goed bereikbaar vanaf de Lange Tiendeweg via de Lem Dulstraat en de Wilhelminastraat. Vanuit de westkant is het via de Markt en Achter de Waag te bereiken.

De beoogde inpandige fietsenstalling ligt centraal in de noordoosthoek van het centrum, alle bestemmingen in deze noordoosthoek liggen binnen een straal van 250 meter, inclusief de

gehele Kleiweg en de Hoogstraat. Ook de Markt ligt binnen deze straal. Verwachting is dat we aan de zuidzijde van de Markt nog een oplossing zullen moeten vinden.

#### **2.4 Locatie is geschikt voor realisatie circa 750 fietsparkeerplaatsen, kluisjes en openbare toiletten**

De beoogde locatie bestaat uit drie verschillende panden die bouwkundig aan elkaar gekoppeld kunnen worden. De panden hebben een begane grond en een kelder. De kelders zijn ook bouwkundig aan elkaar te koppelen, zodat een voor fietsers geschikte hellingbaan conform de richtlijnen van het CROW mogelijk is. De oppervlakte van de begane grond is circa 499 m<sup>2</sup> en de oppervlakte van de kelder is circa 415 m<sup>2</sup>. Vanwege hoogteverschillen op de begane grond is de huidige inschatting dat er circa 750 fietsen geparkeerd kunnen worden, uitgaande van dubbellaags parkeren in fietsenrekken. Zie de eerste globale inschatting in bijlage 5 "Globaal aantal mogelijke fietsparkeerplaatsen".

Momenteel is een architect bezig met de verdere uitwerking van de plattegrond. Daarbij neemt hij ook de voorzieningen mee als opgenomen in bijlage 6 "Ruimte behoefte plan inbandige fietsenstalling". Hierin zijn ook een toilet (genderneutraal) en een minder valide toilet opgenomen, evenals een baby verschoonruimte. Ook met de verhuur van kluisjes is rekening gehouden. En ruimte voor het stallen van buitenmodel fietsen, zoals enkele bakfietsen. Tevens worden voorzieningen opgenomen voor het opladen van elektrische fietsen.

#### **2.5 Locatie biedt kansen voor herinrichting omliggende openbare ruimte**

Met het herinrichten van de Agnietenstraat verdwijnen 180 fietsparkeerplaatsen in de omgeving van de inbandige fietsenstalling. Een groot deel van deze fietsparkeerplaatsen is niet in gebruik, zie ook de fietstellingen uit 2021 (bijlage 2 en argument 2.2). Daardoor kan de kwaliteit van de openbare ruimte in de Agnietenstraat verbeteren. Ook op de Nieuwe Markt en de Nieuwstraat kunnen fietsparkeerplaatsen komen te vervallen ten gunste van het gebruik van de inbandige fietsenstalling. Zoals ook bij argument 2.3 al is aangehaald, moet de inbandige fietsenstalling gezien worden als verlengstuk van de openbare ruimte. De ingang moet logisch volgen uit de inrichting van de openbare ruimte. Dit biedt kansen om ook op de Nieuwe Markt de verblijfskwaliteit te verbeteren met een betere inrichting van de openbare ruimte. Er ontstaan extra mogelijkheden voor terrassen conform de ambities van de horecavisie. Om het gebruik van de inbandige fietsenstalling verder te stimuleren is ook het instellen van een fietsparkeerverbod in het gebied Achter de Waag een mogelijkheid. Zie bijlage 7 voor een verbeelding van hoe het gebied er in de toekomst uit kan komen te zien.

#### **2.6 Gebruik panden draagt bij aan terugdringen leegstand**

Het bestrijden van leegstand in de binnenstad is onderdeel van de samenwerkings-overeenkomst met de binnenstadondernemers voor een aantrekkelijke, bruisende en economisch vitale binnenstad.

De gemeente zet bij het bestrijden en voorkomen van leegstand in de binnenstad van Gouda in op de combinatie van het uitvoeren van de Leegstandsverordening, persoonlijke gesprekken met pandeigenaren en een pand-voor-pandbenadering. In de leegstandsverordening is bepaald dat een eigenaar van een winkelpand of andere niet-woning in de binnenstad de leegstand van het gebouw moet melden bij de gemeente zodra de leegstand langer duurt dan zes maanden. De gemeente wil zich samen met pandeigenaren inzetten voor het invullen van leegstaande panden.

De pand-voor-pand benadering heeft tot meerdere gesprekken geleid met de eigenaar van leegstaande panden. De panden beschikken over een groot aantal kelder m<sup>2</sup>-s waardoor zij voor een winkelfunctie minder makkelijk te verhuren zijn. Met de eigenaar hebben we mogelijkheden besproken om fietsenstallingen in de kelders en op de begane grond te realiseren. De kelders van de aaneengesloten panden kunnen makkelijk met elkaar verbonden worden (geen draagconstructie), evenals de begane grond.

In de programmabegroting is het bestrijden van de leegstand in de binnenstad aangemerkt als zeer belangrijk. Met de invulling van een inbandige fietsenstalling in de panden komt een einde

aan de langdurige leegstand van deze panden. Dit draagt bij aan de verdere vitalisering van de omgeving van de Nieuwe Markt.

## **2.7 Huur is effectiever dan koop**

De beoogde winkelruimten liggen deels op maaiveld en deels in de kelder en maken deel uit van een ondersplitsing, als onderdeel van de hoofdsplitsing. Volgens de Kadernota vastgoed dient bij een dergelijke investering in combinatie met een strategische voorziening te worden overwogen om het instrument van koop in te zetten. Ook in dit geval is onderzocht of koop een passender instrument is dan huur. Gebleken is dat huur wenselijker is dan koop. Bij koop zou de gemeente automatisch onderdeel worden van een VVE in de ondersplitsing. Gegeven de verhoudingen in de VVE zou de gemeente als eigenaar van de appartementsrechten niet of nauwelijks invloed hebben op de besluiten van de VVE. Zo zou de gemeente weinig zeggenschap hebben over bijvoorbeeld de onderhoudsuitgaven. Huur voor een langere periode van 10 jaar is in dit geval passender, omdat de investering daarmee over een relatief lange tijd kan worden afgeschreven en tegelijkertijd via de huurconstructie voldoende grip is op de instandhouding en continuïteit van de voorziening.

Met de eigenaar van de winkelpanden is in de afgelopen periode intensief onderhandeld over de huurprijs en huurvoorwaarden. Vooralsnog is er geen wilsovereenstemming, maar de verwachting is dat binnen enkele weken wel overeenstemming kan worden bereikt.

## **2.8 Beheren en exploiteren van een bewaakte fietsenstalling is geen taak van de gemeente**

De expertise van het exploiteren van een bewaakte fietsenstalling bevindt zich bij speciaal daarvoor ingerichte bedrijven. Het is dan ook geen kerntaak voor de gemeente. Als gemeente stellen we wel voorwaarden aan de vorm van de exploitatie, namelijk dat het voor de gebruikers gratis moet zijn. Dit om algemene doelen te behalen, zoals vergroting van de modal split van het fietsverkeer en daardoor een betere leefbaarheid in de (binnen)stad. Ook kunnen we voorwaarden stellen aan de inzet van mensen, zoals bijvoorbeeld inzet van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt, zodat zij op termijn aan een reguliere baan geholpen kunnen worden. Biesieklette doet dit alleen voor het exploiteren van fietsenstallingen. En dat niet meer alleen in Den Haag, maar in steeds meer steden buiten Den Haag. Ook Promen is als werkgever bij de gemeente bekend met de inzet van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Promen is naast de werkvelden die we binnen de gemeente kennen ook beheerder van een fietsenstalling in de gemeente Capelle aan den IJssel. Een eerste verkennend gesprek met Promen heeft plaatsgevonden. Nu er meer zicht is op een daadwerkelijke overeenstemming met de verhuurder van het pand, gaan we verdiepende gesprekken met Biesieklette, Promen en de exploitant van de fietsenstalling bij het Station Gouda voeren, om te komen tot een dienstverleningsovereenkomst over het beheer van de beoogde fietsenstalling.

## **2.9 Exploitant betaalde fietsenstalling Kazernestraat is niet geïnteresseerd**

In een verkennend gesprek met de eigenaar van PET26, die de betaalde fietsenstalling aan de Kazernestraat exploiteert, is gepolst in hoeverre hij geïnteresseerd is in het exploiteren van een mogelijke toekomstige gratis fietsenstalling binnen 100 meter van zijn huidige locatie. Daar was de exploitant heel duidelijk over: hier heeft hij geen interesse in. Zijn kernactiviteiten zijn het repareren van (brom)fietsen en scooters. Naast reparaties verhuurt hij ook fietsen. Op dit moment zijn er geen bewaakte fietsenstallingsmogelijkheden in de nabijheid van zijn bedrijf en daarom heeft hij dit opgenomen in zijn bedrijfsvoering. Hij kan zijn bedrijfsvoering hierop aanpassen. In het gesprek is ook gevraagd of hij problemen zou ondervinden als het stallen van fietsen op korte afstand van zijn zaak gratis aangeboden zou worden. Daar heeft hij expliciet aangegeven geen probleem mee te hebben. De activiteiten op de beoogde locatie van de gratis fietsenstalling en de activiteiten van deze ondernemer sluiten juist op elkaar aan.

## **2.10 Verbouw en inrichting duurt circa 6 maanden**

De beoogde huuringangsdatum is voorzien als partijen overeenstemming bereiken. De verhuurder is voorbereidingen aan het treffen om de ruimten tot casco-niveau leeg te halen en aangetroffen asbest te laten verwijderen. Voor het verbouwen en het inrichten van de panden tot een hoogwaardige fietsenstalling is circa 6 maanden de tijd nodig. Op dit moment is alvast een architect aangehaakt om tot een ontwerp te komen, inclusief aanpassingen aan een eenduidige uitstraling van de gevel, routing, positionering ingang etc.. Omdat de tekendatum

nog niet concreet gemaakt is, en er vanaf de tekendatum dus nog 6 maanden nodig zijn, is openstelling nu voorzien per 1 januari 2024.

### **2.11 Exploitant heeft tijd nodig om organisatie in te richten**

In de resterende weken van Q2 zullen de gesprekken met de mogelijke exploitanten leiden tot een dienstverleningsovereenkomst met één van de partijen. Streven is om die in de zomer te ondertekenen, zodat de exploitant daarna voldoende tijd heeft om de organisatie in te richten en mensen met afstand tot de arbeidsmarkt op te leiden in onder andere gastvrijheid.

## **3 Kanttekeningen**

### **3.1 Bij herinrichtingen van openbare ruimte verdwijnt de fiets niet volledig uit het straatbeeld**

Met alleen de beoogde inpandige fietsenstalling is er onvoldoende capaciteit om alle fietsenparkeerplaatsen uit het straatbeeld te verwijderen. Dat is ook geen doel op zich. Het gaat erom meer ruimte te bieden voor de voetganger, de overlast van hinderlijk en gevaarlijk gestalde fietsen tegen te gaan en de toegankelijkheid te verbeteren. De komende jaren zal uit het gebruik moeten blijken of er tot 2030 nog meer inpandige bewaakte fietsenstallingen en overige fietsparkeervoorzieningen nodig zijn om de fietsparkeerbehoefte en de opwaardering van de openbare ruimte met elkaar in evenwicht te brengen.

### **3.2 Toeleidende route niet duidelijk**

Zoals in bijlage 4 “De fietsenstalling van de toekomst” te lezen valt, is de fietsroute naar de fietsenstalling toe een belangrijk onderdeel in het slagen van het gebruik van de fietsenstalling. Net als de voetgangersroute vanaf de fietsenstalling naar de binnenstad. Als deze route niet duidelijk is, dan zal het gebruik van de fietsenstalling maar matig zijn. Dit punt wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen de komende maanden. In de raming van de investeringskosten en de exploitatieraming zijn kosten voor de routing opgenomen.

### **3.3 Binnen 100 meter van deze locatie is een betaalde fietsenstalling aanwezig**

De capaciteit van de huidige betaalde fietsenstalling aan de Kazernestraat (PET26) is beperkt tot circa 50 fietsen. Zie ook argument 7.2 voor een toelichting op het gesprek wat met de eigenaar is gevoerd. Daaruit volgden voornamelijk ieders kracht. Hij gaf aan dat er vanuit zijn klanten behoefte is aan oplaadpunten voor elektrische fietsen in de binnenstad. Dat is momenteel al voorzien in de beoogde inpandige fietsenstalling. Mensen kunnen straks bij hem nog steeds terecht voor het repareren van fietsen en ook voor de huur van fietsen.

### **3.4 Het is voor de beoogde exploitant lastig om geschikte mensen met afstand tot arbeidsmarkt te vinden**

De beoogde exploitant moet op zoek gaan naar geschikte mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Ook de doorstroommogelijkheden naar een vaste baan moeten door de exploitant in kaart worden gebracht. Er moet immers perspectief op een reguliere baan worden geboden. Dat kan gevonden worden door in dit ‘opstapje’ gastvrijheid en klantvriendelijkheid te ontwikkelen.

## **4 Juridische- / financiële gevolgen**

### **Fietsenstalling op beoogde locatie past in het bestemmingsplan**

De beoogde locatie ligt in het bestemmingsplan Binnenstad Oost, welke op 23 april 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld. Op de panden rust de bestemming ‘Centrum 1’. Dat wil zeggen de aangewezen gronden op de begane grondlaag van gebouwen voor meerdere bestemmingen mogelijk zijn. Een specifieke functie voor fietsenstalling is in dit bestemmingsplan niet opgenomen. Eén van die bestemmingen die onder “Centrum 1” is benoemd, is ‘publieksgerichte dienstverlening’. Dit begrip is in het bestemmingsplan Binnenstad Oost omschreven als: “het bedrijfsmatig verlenen van diensten aan het publiek, zoals een kapsalon, reisbureau, uitzendbureau, bankfiliaal, wasserette of apotheek, eventueel met bijbehorend kantoor, magazijn of ambacht, zulks met uitzondering van horecabedrijven en seksinrichtingen”. Een gratis bewaakte fietsenstalling is ook publiek toegankelijk en er wordt een dienst verleend, namelijk het bewaakt stallen van fietsen.

### **De stalling van de toekomst is gratis voor het kort parkeren van de fiets**

In de publicatie Fietsenstalling van de toekomst (zie bijlage 4) is het gratis stallen van de fiets opgenomen als een belangrijke voorwaarde voor het succes van het gebruik van de fietsenstalling. Net zoals dat de locatie van de fietsenstalling bepalend is voor zowel het succes als het falen ervan, geldt dat ook voor de tarieven. In de top 5 van de succesfactoren staat het tarief voor gebruikers op de derde plek en in de top 5 van de faalfactoren staat het tarief voor gebruikers op de vierde plek. Over het algemeen geldt dat gebruikers niet snel bereid zijn om voor het stallen van de fiets te betalen. Men kan de fiets veelal gratis op straat parkeren. Betalen voor het parkeren van de fiets in de inpandige bewaakte fietsenstalling is dan ook ongewenst voor kort (minder dan 24 uur) parkeren van de fiets. Dit vanuit de wens het gebruik van de fiets voor de rit naar de binnenstad te stimuleren en tegelijkertijd de wens om het verblijven in de openbare ruimte van de binnenstad aantrekkelijker te maken doordat er geen fietsen 'wild geparkeerd' worden. Het stallen van de fiets in de fietsenstalling moet laagdrempelig zijn om de fietsers te verleiden hun fiets niet op straat maar in de bewaakte fietsenstalling te parkeren. Daarmee ontstaat er een ontspannen binnenstad.

### **Gratis bewaakte fietsenstallingen zijn niet kostendekkend**

Bij de toekenning vanuit het Bestuursakkoord van de investeringsbudgetten voor de realisatie van een gratis bewaakte inpandige fietsenstalling zijn alleen de investeringskosten opgenomen voor de aanschaf en de verbouwing. Er is niets opgenomen over exploitatiekosten. Door het aanbieden van het gratis stallen van fietsen (vanwege de noodzakelijke laagdrempeligheid, zie ook het voorgaande argument) worden geen inkomsten gegenereerd. In een eerste raming van de exploitatie zijn dan ook geen inkomsten uit het stallen van fietsen opgenomen. In de eerste raming van de exploitatie is ook niet gerekend met opbrengsten uit huur van kluisjes en uit het opladen van elektrische voertuigen. Het gebruik van het toilet is ook niet belast. Het is te overwegen om voor de huur van kluisjes, het opladen van elektrische voertuigen en ook het gebruik van het toilet de gebruikers om een vergoeding te vragen. Echter zal dit de kosten niet dekken.

Ambitie is om het beheer van de stalling onder te brengen bij een maatschappelijke partner, zoals bijvoorbeeld Biesieklette. Daarmee genereren we met onze investeringen ook banen voor mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt.

### **Exploitatie past (deels) binnen kapitaallasten zoals begroot in Bestuursakkoord**

In het Bestuursakkoord 2022-2026 "Geef Gouda door!" is het volgende opgenomen: *We faciliteren fietsparkeren door meer (ondergrondse of inpandige) fietsenstallingen te creëren.*

Om dit te kunnen realiseren is voor inpandige fietsenstallingen inclusief toilet in de Binnenstad een investeringsbudget opgenomen van € 2.100.000,- voor aanschaf en verbouwing, waarbij de kapitaallasten in de begroting zijn opgenomen voor een bedrag van € 94.500,- per jaar vanaf 2024. Er is niets opgenomen over exploitatiekosten.

Parallel aan de gesprekken voor huur van het pand is een eerste raming gemaakt van de investeringskosten en de exploitatiekosten. De investeringsraming komt uit op € 1.005.000,- (inclusief btw). Dit valt binnen het investeringsbudget wat voor de aanschaf en verbouwing is opgenomen in de begroting vanuit het bestuursakkoord (€ 2.100.000,-). De kapitaallasten zijn vanuit het oorspronkelijke investeringsbudget van € 2.100.000,- doorgerekend voor een periode van 40 jaar en komen uit op € 94.500,- per jaar, ingaande vanaf 2024. De doorrekening van de geactualiseerde investeringsraming van € 1.005.000,- voor een periode 20 jaar levert een kapitaalslast op van € 70.600,- per jaar. Daarnaast zijn er de jaarlijkse huur- en exploitatiekosten van het pand à € 292.750,-. De huurkosten, exploitatiekosten en de kapitaallasten van de investering (de verbouwing) tezamen zijn nu dus geraamd op € 363.350,- per jaar. Dit past niet binnen de geraamde kapitaallasten in het Bestuursakkoord. Binnen de meerjarenbegroting is dekking voor een bedrag van € 94.500,-. Aanvullende dekking voor een bedrag van € 268.850,- uit het te verwachten batig saldo actualisatie inkomsten parkeren. Dit verwerken in de begroting 2024-2027.

### **Het budget voor fietsenstallingen in de binnenstad wordt grotendeels door deze inbandige fietsenstalling gebruikt**

Zoals in het vorige argument al is gemeld, passen de geraamde kapitaallasten in de gebudgetteerde kapitaallasten. Er is per jaar nog een budget van € 23.900 voor kapitaallasten beschikbaar. Dit lijkt echter niet voldoende voor een extra gratis bewaakte fietsenstalling op termijn aan bijvoorbeeld de andere zijde van de binnenstad. In de bestuursovereenkomst was het wel het plan om meerdere inbandige fietsenstallingen hiermee te kunnen financieren. De verwachting is dat pas over een aantal jaar een behoefte aan extra fietsenstalling aan de andere zijde van de Markt ontstaat.

### **Mogelijke meerkosten door kostenverhogende btw over investering en exploitatiekosten**

Voordat tot definitieve ondertekening van de overeenkomst overgegaan gaat worden zal duidelijkheid verkregen zijn over het btw-aspect op het investeringsbedrag en op de exploitatiekosten. In de berekeningen is vooralsnog rekening gehouden met een kostenverhogend effect van de btw op de investeringssom. De kostenverhogende btw over de exploitatiekosten kan een aanvullend exploitatierisico zijn.

### **Exploitatiekosten zijn niet in gemeentelijke begroting opgenomen**

De exploitatiekosten (buiten de huur en de kapitaallasten) zijn globaal doorgerekend op basis van een bezetting van 105 uur per week door 1,2 persoon. In de exploitatie zijn de personeelslasten uiteraard de grootste kostenpost (naast de huisvesting en de kapitaallasten). Er zijn nu gesprekken met mogelijke exploitanten opgestart. Daarbij wordt onder andere gekeken naar inzet van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt, bijvoorbeeld via Promen of Biesieklette. We gaan nu verder specificeren wat er nodig is, denk bijvoorbeeld aan camerasystemen voor de kelder, of inzet van extra mensen op drukke tijden.

Uit de eerste raming blijkt dat er een jaarlijks circa € 168.650,- nodig is voor personeel, verbruik en onderhoud (uitgezonderd de huisvesting en kapitaallasten). Als er meer inzet van personeel nodig is, dan zal dit bedrag dus toenemen en vormt daarmee een aanvullend financieel risico. Vooralsnog zijn we uitgegaan van een beheerde fietsenstalling die gemiddeld 15 uur per dag open is, 7 dagen in de week en voor de gebruikers gratis is. In de exploitatie is nu nog geen rekening gehouden met opbrengsten uit verhuur van kluisjes of het opladen van elektrische fietsen.

### **Handhaving is nu lastig**

Niet overal is voldoende duidelijk hoe en waar fietsen geparkeerd mogen worden. Door bijvoorbeeld het niet juist aangeven van plekken waar fietsen geparkeerd mogen worden. Momenteel wordt hierin een inhaalslag gepleegd en is de APV ten aanzien van handhaving fietsparkeren aangescherpt. Of dit voldoende is moet blijken. Dit aspect zal dan ook meegenomen worden in de uitwerking van de handhaving de komende weken in Q2 van 2023 en kan tot extra kosten leiden en vormt daarmee een financieel risico.

### **Raadsbesluit Wet Markt en Overheid reikt niet tot gratis fietsenstalling**

In 2014 heeft de raad een algemeen belang besluit genomen met als titel "Raadsbesluit Wet Markt en Overheid". In dat besluit zijn de volgende maatschappelijke functies genoemd als activiteiten die plaatsvinden in het algemeen belang: zorg, welzijn, cultuur, sport, vrije tijd en onderwijs. Het aanbieden van een gratis bewaakte fietsenstalling valt niet onder één van deze maatschappelijke functies.

Als sprake is van een economische activiteit dan zijn we in beginsel verplicht de integrale kosten door te berekenen. De integrale kosten moeten dan doorberekend worden aan bijvoorbeeld de gebruikers van de fietsenstalling. Het exploiteren van een fietsenstalling kwalificeert als een economische activiteit. Daarom moet de integrale kostprijs in beginsel altijd worden gehanteerd. Er is echter wel een uitzonderingsmogelijkheid denkbaar. Bijvoorbeeld wanneer we de activiteit verrichten in het algemeen belang. Daarvoor moeten we de algemeenbelanguitzondering toepassen om zodoende het kosteloos aanbieden van de stalling te bewerkstelligen.

De Wet Markt & Overheid (Wet M&O) is van toepassing op bestuursorganen die economische activiteiten verrichten, zoals het college. Het is vaste rechtspraak dat onder economische



activiteit wordt verstaan 'iedere activiteit bestaande in het aanbieden van goederen en diensten op een bepaalde markt'. Het exploiteren van een fietsenstalling kwalificeert als economische activiteit. We bieden namelijk stallingsdiensten aan op een markt waar mogelijk ook private ondernemingen actief kunnen zijn.

De Wet M&O is onder andere niet van toepassing op economische activiteiten die plaatsvinden in het algemeen belang. Gemeenten (en andere overheden) kunnen onder voorwaarden voor dergelijke activiteiten een zogenaamd algemeenbelangbesluit nemen. De algemeenbelangvaststelling door gemeenten vindt altijd plaats door de gemeenteraad. Andere gemeenten met gratis bewaakte fietsenstallingen maken hiervan al gebruik.

Redenen van algemeen belang kunnen in dit geval gevonden kunnen worden in het feit dat wij het gebruik van de fiets willen stimuleren en de verkeersproblemen aan willen pakken. Wanneer een algemeenbelangbesluit door de gemeenteraad genomen wordt, hoeft de integrale kostprijs niet doorberekend te worden. We kunnen dan het stallen van fietsen kosteloos aanbieden.

### **Financieel overzicht**

Voor de verbouwing van de panden (om deze geschikt te maken als inpandige hoogwaardige fietsenstalling), is een eerste concept investeringsraming gemaakt. Zie onderstaand overzicht.

#### *Investeringsraming*

Bouwkundige aanpassingen (gevel, hellingbanen, vloeren, trappen)	€ 256.798
Beheerders- en toiletruimte	€ 62.870
Installaties	€ 78.850
Afwerking en inrichting (o.a. fietsenstandaarden)	€ 250.780
Signalering	€ 28.000
Bijkomende kosten & onvoorzien	€ 152.702
Totaal excl. btw	€ 830.000
<i>Totaal incl. btw</i>	<i>€ 1.005.000</i>

Voor de exploitatie van de gratis bewaakte inpandige fietsenstalling is een eerste concept exploitatieraming per jaar gemaakt, waarbij de kapitaallasten van de verbouwing niet zijn meegenomen. Zie onderstaand overzicht.

#### *Exploitatie-raming*

Huisvesting (incl. huur)	€ 124.100
Verbruik & Onderhoud	€ 22.290
Personeel	€ 146.360
<i>Totaal</i>	<i>€ 292.750</i>

De totale exploitatielasten (exclusief kapitaallasten) per jaar zijn begroot op € 292.750,-. Er is geen budget voor de exploitatielasten gereserveerd. De kapitaallasten van de investering van € 1.005.000,- bedragen € 70.600,- (gem. per jaar over de eerste vijf jaar) De totale last voor de exploitatie komt daarmee op € 363.350,-. Beschikbaar in de begroting is een bedrag van € 94.500,- (de kapitaallasten van het oorspronkelijk in het Bestuursakkoord beschikbaar gestelde investeringsbudget van € 2,1 mln.)

## **5 Personele- / organisatorische gevolgen / duurzaamheid / positie mensen met een beperking**

### **Toevoegen fietsenstalling met de toiletten draagt bij aan de gastvrijheid en de toegankelijkheid van de binnenstad**

In 2021 heeft Gouda de Inclusie Agenda ondertekend. In de beoogde fietsenstalling wordt een genderneutraal toilet en een minder validen toilet (ook genderneutraal) gerealiseerd. Door de strategische ligging van het openbaar toilet op de Markt voldoet Gouda nu aan de 500 meter-norm van de Toiletalliantie. Dit in combinatie met de overige 2 mogelijkheden die de gemeente nu aanbiedt: Huis van de Stad (toiletten op de begane grond) en de voorziening in de bibliotheek in de Chocoladefabriek. De toiletten op de Markt en in de bibliotheek zijn tegen een vergoeding van € 0,50 per keer te gebruiken. Daarnaast hebben enkele ondernemers hun toilet beschikbaar gesteld voor gebruik. Dit is zichtbaar in de hoge nood app. De toiletten in de beoogde fietsenstalling leveren een substantiële extra bijdrage aan de inclusiviteit van de stad,

waardoor ook minder validen, rolstoelgebruikers en mensen met een spijsverteringsziekte gemakkelijker de stad kunnen bezoeken.

### **Coördinator bij gemeente is nog niet in zicht**

Goede coördinatie vanuit de gemeente is natuurlijk altijd belangrijk bij dit soort dienstverleningsovereenkomsten. In bijlage 4 wordt dat nog eens extra benadrukt. Daarin staat dat één persoon als coördinator vanuit de gemeente benodigd is om te schakelen tussen beleid en uitvoering. De coördinator kent een hoge mate van betrokkenheid en de lijnen tussen beleid en uitvoering zijn kort, zo blijkt in steden zoals Apeldoorn en Breda. De betreffende coördinator heeft veel vrije ruimte om de stellingen te laten functioneren en kan daardoor ook direct problemen oplossen. Deze persoon coördineert, staat dichtbij de mensen, springt bij waar nodig en is een verlengstuk naar zowel collega's van stadsontwikkeling als beleid. Een dergelijke coördinator staat met zijn of haar voeten in de klei. Een dergelijk functie voorkomt veel losse schakels en maakt de uitvoering efficiënter.

Momenteel is deze coördinator nog niet in zicht. Gesprekken over de afdeling waar deze coördinator toe behoort moeten nog gevoerd gaan worden. Dit kan tot aanvullende meerkosten leiden.

## **6 Communicatie / interactiviteit**

### **Communicatie draagt bij aan goede benutting fietsenstalling en voorkomt boetes door foutparkeren**

De communicatie is een belangrijke pijler voor het kenbaar maken, vinden en gebruiken van de gratis bewaakte fietsenstalling. De komende maanden zal een communicatiestrategie opgesteld worden die aansluit bij het gedachtengoed van De route naar de ideale inbandige fietsenstalling (bijlage 4). Daarin wordt ook aandacht besteed aan het goed communiceren waar straks wel en niet meer geparkeerd mag worden. Dit om boetes door foutparkeren te voorkomen.

### **Handhaving op foutparkeerders draag bij aan prettiger verblijfsklimaat in openbare ruimte**

Net als de communicatiestrategie, zal ook de handhaving de komende maanden verder uitgewerkt worden. Goede handhaving zorgt voor minder overlast en daardoor een prettiger verblijfsklimaat in de openbare ruimte.

### **Uitvoerbaarheid**

Om de opening van de fietsenstalling op 1 januari 2024 te kunnen halen, is nog een aantal vervolgstappen nodig.

- Inrichting ontwerpen en realiseren
- Exploitant contracteren
- Handhavingsplan opstellen
- Communicatieplan opstellen

Zodra er zicht is op tekenen van de huurovereenkomst, zal er op bovenstaande vervolgstappen geïntensiveerd worden, zodat eind Q2 van 2023 deze zaken grotendeels zijn opgesteld en alleen nog de acties uit de handhavingsplannen en communicatieplannen opgevolgd moeten worden. Ook is het streven om dan in de zomer een exploitant te kunnen contracteren door middel van het tekenen van een dienstverleningsovereenkomst, maar niet voordat er duidelijkheid is over de fiscale- en btw-aspecten.

### **Evaluatie**

De evaluatie van het gebruik van de fietsenstalling zal meegenomen worden in de reguliere evaluatiemomenten vanuit het VCP. De verwachting is dat de bezettingsgraad van de fietsparkeergarage in de loop der jaren groeit naar een volledige bezetting op reguliere piekmomenten in 2030.

Burgemeester en wethouders van Gouda,  
de secretaris, de burgemeester,

drs. R.C. Bakker

mr. drs. P. Verhoeve