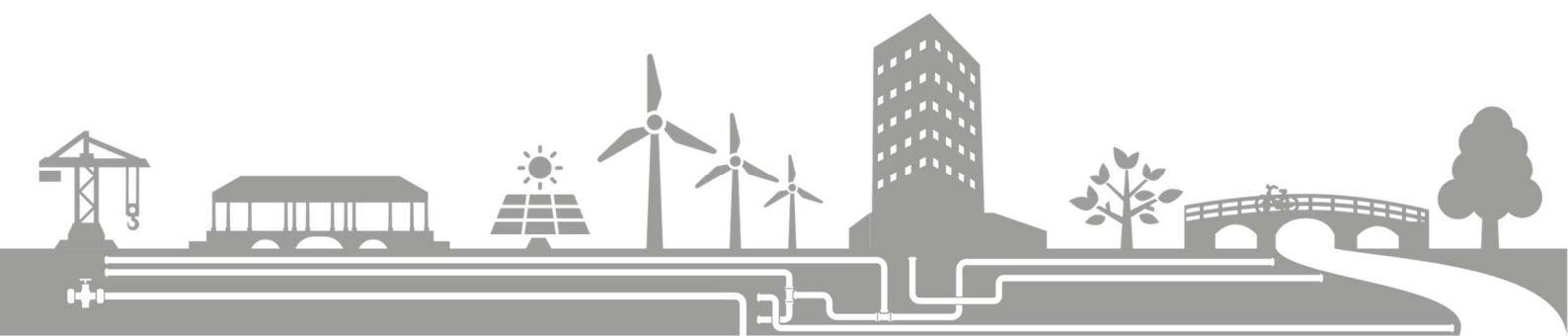


DoeMee-verslag

Fietsparkeren Binnenstad omgeving Rapenburg



Inhoud

1	Inleiding	2
2	Project Fietsparkeren Binnenstad	3
3	Algemene opmerkingen	5
3.1	Handhaving	5
3.2	Participatie.....	7
3.3	Autoparkeerbeleid	8
3.4	Fietsparkeerbeleid	10
3.5	Toegankelijkheid en zichtbaarheid.....	10
3.6	Vergroening.....	11
4	DoeMee opmerkingen per voorstel	12
4.1	Fietsparkeerknelpunten vanaf de Kloksteeg tot en met de Houtstraat.....	12
4.2	Fietsparkeerknelpunten vanaf de Doelengracht tot en met de Kolfmakersteeg 13	
4.3	Toelichting definitieve ontwerpen.....	15
5	Vervolg.....	30



1 Inleiding

De fiets is hét vervoermiddel in Leiden. 95% van de Leidenaren heeft een fiets en veel mensen komen op de fiets naar de binnenstad. Daarom is het belangrijk om fietsparkeeren goed te organiseren. Want alleen zo houden we de stoep toegankelijk voor iedereen, hoeven voetgangers niet van de stoep af de weg op, én ziet het er ook nog eens netter uit. In 2023 heeft het college van burgemeester en wethouders 39 fietsparkeerknelpunten in de binnenstad aangewezen om op te lossen. Ook in de buurt van het Rapenburg zijn fietsparkeerknelpunten.

Wat zijn fietsparkeerknelpunten?

Fietsparkeerknelpunten zijn plekken die door onvoldoende goede fietsparkeerplekken hinderlijk en onveilig zijn. Bijvoorbeeld in de buurt van een horecagelegenheid, universiteitsgebouw of studentenhuus. Ook in de omgeving van het Rapenburg staan veel geparkeerde fietsen die voor hinderlijke en onveilige situaties zorgen. Ze blokkeren bijvoorbeeld de toegang voor voetgangers, mensen in een rolstoel of met een kinderwagen. Daarom gaan we fietsparkeerplekken toevoegen om het fietsparkeeren te organiseren op een plek waar geparkeerde fietsen geen hinder veroorzaken.

Waar komen de fietsparkeerplekken?

Om een knelpunt op te kunnen lossen moeten de fietsparkeerplekken worden aangelegd op plekken die dicht bij het fietsparkeerknelpunt zijn. Voor de locaties van de fietsparkeerplekken is gekeken naar brede ruimtes op de stoepen, op de hoeken van de straat en tot slot naar autoparkeerplaatsen. De ruimte in onze historische binnenstad is echter beperkt en de stoepen op het Rapenburg zijn smal. Dit betekent voor de fietsparkeerknelpunten in de omgeving van het Rapenburg dat we fietsparkeerplekken willen toevoegen op 27 autoparkeerplekken. De voorgestelde oplossingen hebben we bij u getoetst via DoeMee. In dit verslag leest u meer over het project, de opbrengst die wij via DoeMee en andere kanalen hebben ontvangen en het vervolg van het project.



2 Project Fietsparkeren Binnenstad

Met het project Fietsparkeren Binnenstad voegen we in de buurt van fietsparkeerknelpunten fietsparkeerplekken toe volgens het [Uitvoeringsplan Fietsparkeren Binnenstad 2020-2030](#). Zo kan straks iedereen goed de fiets parkeren, zorgen we voor vrije stoepen voor iedereen en ziet het er ook nog eens netter uit. Deze doelen staan in de [Agenda Autoluwe Binnenstad](#). Deze agenda is samen met de stad opgesteld en zorgt ervoor dat onze binnenstad nu, straks en later een nog fijnere plek is om te wonen, ondernemen en verblijven. Het realiseren van een Rapenburg zonder geparkeerde auto's is daarnaast een langgekoesterde wens/ambitie van de raad. Zij hebben daarvoor in 2023 de [motie Ruimte op het Rapenburg](#) aangenomen.

Agenda Autoluwe Binnenstad

Doelen Autoluwe Binnenstad

Eén van de doelen van de Agenda Autoluwe Binnenstad is meer ruimte maken voor voetgangers, fietsers en voorzieningen. Daarom richten we de ruimte die er is, anders in. Hier gebruiken we onder meer de ruimte van geparkeerde auto's voor. Door de ruimte anders te gebruiken kunnen we de beleving van het water vergroten, de stoepen toegankelijk maken, meer fietsparkeervoorzieningen aanleggen en is er meer ruimte om terrassen te faciliteren. Hiermee vergroten we de leefbaarheid van de binnenstad en versterken we het economische verblijfsklimaat. Door deze veranderingen ontstaat een leefbaardere en aantrekkelijkere openbare ruimte waar iedereen zich beter en veiliger kan verplaatsen te voet of op de fiets, en waar het prettiger verblijven is. Dat is niet alleen fijn voor inwoners en bezoekers, maar ook voor ondernemers. Zo ook op het Rapenburg. Door fietsparkeerplekken aan te leggen op ruimtes waar nu auto's parkeren, kunnen fietsers netjes hun fiets wegzetten, blijven de stoepen vrij voor voetgangers én verbetert het zicht op het water.

Regietafel Parkeren Binnenstad

In de Agenda Autoluwe Binnenstad worden plekken en straten genoemd waar het wenselijk is dat er meer ruimte komt. Het Rapenburg is één van straten die genoemd wordt, omdat de fietsen op de smalle stoepen hinderlijk geparkeerd staan en er niet genoeg ruimte is om de fiets op een andere plek dan de stoep te parkeren. Daarnaast komen er regelmatig verzoeken binnen vanuit de stad om de beschikbare ruimte anders in te richten, bijvoorbeeld van bewoners en ondernemers, maar ook vanuit organisaties.



Zo is er een verzoek van Universiteit Leiden binnengekomen om meer fietsparkeerplekken te organiseren ter hoogte van Rapenburg 65-73. Om bij te houden of en waar het mogelijk is om meer ruimte in de binnenstad te maken, is de ambtelijke Regietafel Parkeren Binnenstad ingericht. De Regietafel Parkeren houdt toezicht op de parkeerdruk en geeft aan in welk deelgebied ruimte is voor een nieuwe inrichting. De Regietafel Parkeren Binnenstad houdt locaties vanuit de Agenda Autoluwe Binnenstad en de verzoeken bij in de zogeheten regietafeltabel. De tabel is een soort parkeerboekhouding. Hierin worden de projecten en verzoeken op basis van de planning, huidige en verwachte parkeerdruk uitgezet in de tijd.

Parkeerplekken worden alleen anders ingericht als de parkeerdruk in een deelgebied dat toestaat. Twee keer per jaar meten we de parkeerdruk om dit bij te houden. Aan de hand van deze metingen bepalen we of de parkeerdruk het omvormen van parkeerplaatsen toelaat. Dat betekent dat de parkeerdruk overdag onder de 85% en 's nachts onder de 95% moet blijven. De parkeerdruk wordt gemeten per deelgebied in de binnenstad (A1 tot en met A4). Het Rapenburg en de omliggende straten liggen in deelgebied A3. Bij de laatste twee metingen in april en september 2025 was de hoogst gemeten gemiddelde parkeerdruk overdag 78,3% en de hoogst gemeten gemiddelde parkeerdruk 's avonds 81,6% in deelgebied A3. Dit betekent dat de parkeerdruk in deelgebied A3 het toelaat om parkeerplekken op en rondom het Rapenburg anders in te richten.



3 Algemene opmerkingen

Via doemee.leiden.nl is de voorgestelde oplossing getoetst. Belanghebbende konden van **12 februari tot en met 5 maart** aangeven of zij de voorgestelde locaties voor fietsparkeervoorzieningen ook de meest effectieve locaties vinden om het fietsparkeerknelpunt op te lossen. In dit hoofdstuk leest u meer over algemene vragen per onderwerp die onder andere via DoeMee werden gesteld. In hoofdstuk 4 komen de reacties per voorgestelde locatie aan bod.

3.1 Handhaving

Er waren verschillende reacties over handhaving. Er zijn zorgen dat zonder structurele handhaving (zoals het verwijderen van foutgeparkeerde fietsen, weesfietsen en wrakfietsen) de nieuwe fietsparkeerplekken niet effectief genoeg zijn. Er wordt verwacht dat fietsen alsnog op de stoep of voor de deur worden gezet, zeker door studenten en bezoekers van de horeca. Er wordt gepleit voor duidelijke markering van fietsparkeervakken en consequente handhaving (fiets fout = fiets weg). Ook zijn er reacties over de rekken aan het begin van het Rapenburg die niet optimaal gebruikt worden door de bewoners en bezoekers van het Noordeinde en de rol van handhaving daarin.

Toelichting van de gemeente

We stimuleren fietsers om op de juiste parkeerplekken te parkeren, zodat geparkeerde fietsen niet voor overlast zorgen. Daar is niet altijd handhaving voor nodig. Vaak zijn mensen al bereid om hun fiets op de goede plek te parkeren als dit vlak bij de bestemming kan. Op dit moment zijn er niet genoeg goede fietsparkeerplekken op en rondom het Rapenburg. Dit maakt het voor fietsers moeilijker om hun fiets netjes weg te zetten en wordt er overlast van geparkeerde fietsen ervaren. Daarom breiden we eerst het aantal fietsparkeerplekken uit, zodat fietsers hun fiets goed en netjes weg kunnen zetten.

Foutgeparkeerde fietsen

Fietsen die gevaarlijke situaties veroorzaken, kunnen altijd verplaatst of verwijderd worden door handhaving of nood- en hulpdiensten. Zo ook op het Rapenburg. Het instellen van een gebied waar fietsen buiten fietsparkeervoorzieningen verwijderd



worden (Fiets fout = fiets weg), kan pas als er ook voldoende fietsparkeerplekken in de omgeving zijn. Op dit moment zijn er rondom het Rapenburg niet genoeg goede fietsparkeerplekken. Daarnaast is er niet voldoende capaciteit bij handhaving en het fietsdepot om in de hele stad fietsen buiten fietsparkeerplekken te verwijderen. Dit betekent dat er op dit moment niet actief gehandhaafd kan worden op fietsen die in de omgeving van het Rapenburg buiten de rekken en vakken staan.

Wrak- en weesfietsen

In de hele stad verwijderen wij wrak- en weesfietsen. Door het verwijderen van wrak- en weesfietsen zorgen we ervoor dat er bij fietsparkeerplekken ruimte is voor fietsen die gebruikt worden. Bij het controleren op wrak- en weesfietsen focussen handhavers zich op meldingen van inwoners en plekken waar veel fietsen geparkeerd worden en de ruimte beperkt is, zoals in stationsgebieden en kernwinkelgebieden. Als u het vermoeden heeft dat er ergens wrak- of weesfietsen staan dan kunt u een melding indienen. De handhavers pakken de melding dan zo snel mogelijk op om op de locatie fietsen te labelen en/of te verwijderen.

Voor meer informatie over de handhavingsvoorwaarden voor wrak- en weesfietsen, de maximale stallingstermijn en het ophalen van een verwijderde fiets, zie:

www.leiden.nl/fietsweg.

Handhavingsacties op het Noordeinde

Het Noordeinde is een drukke straat in onze historische binnenstad en de stoepen zijn smal. Bij de herinrichting van de straat is de buurt nauw betrokken. In overleg met bewoners en ondernemers van het Noordeinde zijn fietsparkeerplekken aan het begin van het Rapenburg gerealiseerd. Deze locatie kwam als meest kansrijke oplossing uit de participatie met de buurt naar voren.

Helaas zien we ondanks het voortraject en herhaaldelijke communicatie dat de fietsenrekken niet optimaal gebruikt worden. Dit heeft grotendeels met de locatie van de fietsenrekken te maken. Helaas was het niet mogelijk om dichterbij het knelpunt op het Noordeinde fietsparkeervoorzieningen te realiseren. Daarom vinden er ook handhavingsacties op het Noordeinde plaats. Hierbij worden hinderlijk geparkeerde fietsen verplaatst naar de fietsenrekken aan het begin van het Rapenburg.



In de omgeving van het Rapenburg is het mogelijk om de fietsparkeerplekken dichterbij de fietsparkeerknelpunten aan te leggen. In veel gevallen zijn de fietsparkeerplekken zelfs direct aan of tegenover het fietsparkeerknelpunt voorgesteld. Dit vergroot de kans dat de fietsparkeerplekken goed gebruikt gaan worden door fietsers die nu bij het knelpunt hun fiets parkeren.

3.2 Participatie

In een aantal reacties op DoeMee werden zorgen geuit over het participatieproces. Hierbij hebben sommigen het gevoel dat de plannen al vaststaan en dat de inbreng weinig invloed heeft op het uiteindelijke besluit.

Toelichting van de gemeente

Het doel van het participatiebeleid van de gemeente is om zoveel mogelijk meningen en belangen op te halen, zodat deze goed inzichtelijk worden. Vervolgens maken we een zorgvuldige afweging van alle belangen om zo tot de beste oplossing te komen en geven we hier terugkoppeling over.

Participatie Fietsparkeren Binnenstad

Eind 2023 is het 'Uitvoeringsplan Fietsparkeren binnenstad Leiden 2023 -2030' vastgesteld. Hierin is vastgelegd hoe het fietsparkeren in de binnenstad verbeterd kan worden. Dit project geeft uitvoering aan deze aanpak. Door de gemeente is in 2023 geparticipeerd met verschillende stakeholders uit de binnenstad, zoals wijkverenigingen, ondernemers, studentenverenigingen, inwoners en de fietsersbond, en zijn zij betrokken geweest bij de vaststelling van de knelpuntenlocaties in de binnenstad.

Per locatie wordt bekeken of aanvullende participatie wenselijk en mogelijk is. Niet bij elk fietsparkeerknelpunt vindt participatie plaats. Voor het fietsparkeerknelpunt Rapenburg is besloten om het participatieplatform DoeMee in te zetten. Via DoeMee konden inwoners met een duimpje omhoog of omlaag aangeven of zij zich wel of niet konden vinden in de voorgestelde locatie om het fietsparkeerknelpunt op te lossen, en reacties achterlaten. Het online participatieplatform DoeMee is een toegankelijk en gebruiksvriendelijk participatiemiddel om diverse meningen en belangen uit de omgeving op te halen. Daarnaast zijn er gesprekken geweest met (vertegenwoordigers van) belanghebbenden.



Alle reacties nemen we mee in de afweging bij het uitwerken van een definitief ontwerp. Met dit document geven we een terugkoppeling op de reacties die zijn opgehaald. Hierin nemen we bijvoorbeeld op waarom sommige ideeën niet uitgevoerd kunnen worden. Er zijn in dit document ook reacties meegenomen die via andere kanalen binnen zijn gekomen, zoals per mail.

3.3 Autoparkeerbeleid

Op de DoeMee staan reacties over het inrichten van autoparkeerplaatsen als fietsparkeerplekken. Dit wordt door een aantal mensen als een probleem gezien. Zo worden een toenemende parkeerdruk, het gebrek aan alternatieven voor autobezitters en het uitblijven van compensatie voor het verlies aan parkeerplaatsen genoemd. Daarnaast zijn er ook vragen gesteld over het parkeerbeleid.

Er zijn ook mensen die het autoluw maken van de binnenstad toejuichen, maar ook vragen hebben over alternatieven voor parkeren, bijvoorbeeld in parkeergarages of door middel van dubbelgebruik van laad- en losplekken.

Toelichting van de gemeente

Parkeerdruk

Om in de binnenstad meer ruimte te maken voor voetgangers, fietsers en groen, richten we parkeerplaatsen anders in. Dit doen we alleen als de parkeerdruk dat toelaat en het dus ook daadwerkelijk kan. Twee keer per jaar meten we de parkeerdruk om dit bij te houden. Aan de hand van deze metingen bepalen we of de parkeerdruk het omvormen van parkeerplaatsen toelaat. Dat betekent dat de parkeerdruk overdag onder de 85% en 's nachts onder de 95% moet blijven. De parkeerdruk wordt gemeten [per deelgebied \(A1 tot en met A4\)](#).

Wij zien dat de parkeerdruk op en rondom het Rapenburg het toelaat om parkeerplekken anders in te richten. Dat kan betekenen dat u iets langer moet zoeken of iets verder moet lopen naar een parkeerplek dan u gewend bent.

Parkeervergunning

Het plafond voor de uitgifte van parkeervergunningen in de binnenstad is gekoppeld aan het deelgebied. Dus niet alleen aan het aantal parkeerplaatsen in een straat of op een gracht. Bij het Rapenburg betekent dit dat het gekoppeld is aan deelgebied A3. Bij het instellen van de plafonds is gekeken naar het aantal bewonersparkeervergunningen



dat was uitgegeven in dit deelgebied. De plafonds worden jaarlijks met circa 3% verlaagd. Momenteel liggen de plafonds in deelzones A2, A3 en A4 iets hoger dan het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is (laad- en losplaatsen worden niet meegeteld bij de beschikbare capaciteit). Dit geldt ook voor het aantal uitgegeven bewonersparkeervergunningen. Dit is niet ongebruikelijk, aangezien niet alle vergunninghouders tegelijkertijd thuis zijn. Uiteindelijk zullen er door het verlagen van de plafonds minder vergunninghouders zijn in de binnenstad waardoor de parkeerdruk zal afnemen. Deze trend is nu al zichtbaar bij de tweejaarlijkse parkeerdrukmeting.

Compensatie autoparkeren

Parkeerplaatsen worden alleen anders ingericht als de parkeerdruk dat toelaat. Na het omvormen van parkeerplaatsen mag de parkeerdruk in deelgebied A3 niet hoger worden dan 85% overdag en 95% in de avond. Hier is rekening mee gehouden bij de plannen om parkeerplaatsen als fietsparkeerplek in te richten in de omgeving van het Rapenburg en daarom worden de autoparkeerplekken niet gecompenseerd.

Dubbelgebruik laad- en losplekken

De laad- en losplaatsen zijn voor algemeen gebruik. In de binnenstad vindt ook bevoorrading plaats in het weekend. Het is daarom niet mogelijk om hier een beperking toe te passen, waarbij de plekken op bepaalde dagen of uren niet als laad- en losplek gebruikt mogen worden. Dit doen we alleen als laad- en losplekken uitsluitend gebruikt worden om functies te bevoorraden die in het weekend en/of in de avonduren gesloten zijn.



3.4 Fietsparkeerbeleid

Er zijn reacties dat de fietsparkeerplekken vooral bij studentenhuizen, universiteitsgebouwen en horecagelegenheden moeten komen, en niet voor woonhuizen van gezinnen. Er wordt gewezen op het belang van in pandige of private stallingsmogelijkheden, vooral bij nieuwe ontwikkelingen of bij horeca-uitbreiding.

Toelichting van de gemeente

Uitgangspunt fietsparkeren

Het uitgangspunt in Leiden is dat fietsparkeren op eigen terrein gebeurt. Bijvoorbeeld in een tuin, schuur, berging of in pandige stalling. Bij nieuwbouw- en verbouwprojecten wordt beoordeeld of er voldoende fietsparkeerplekken worden gemaakt. Echter zijn er in de historische binnenstad veel bestaande adressen die geen eigen terrein hebben om het fietsparkeren op eigen terrein te verzorgen. Hierdoor komen fietsen op de stoep te staan en dat kan voor hinder zorgen. We hebben fietsparkeerknelpunten op en rondom het Rapenburg in kaart gebracht. We houden de stoepen graag toegankelijk voor voetgangers. Daarom werken we aan nieuwe fietsparkeerplekken voor bewoners en bezoekers die hun fiets niet op eigen terrein van de woning of bestemming kunnen parkeren.

Sommige bestaande voorzieningen hebben wel de mogelijkheid om op eigen terrein fietsen te parkeren. We zijn daarom in gesprek met Leiden Universiteit over fietsparkeermogelijkheden bij Plexus en Hortus/Academiegebouw op hun eigen terrein.

3.5 Toegankelijkheid en zichtbaarheid

Er wordt ook aangegeven dat op sommige plekken de stoep al niet toegankelijk is. Zo wordt de stoep bij Café Barrera onderbroken door het terras. Daarnaast zijn er reacties over de zichtbaarheid van fietsparkeerplekken, bijvoorbeeld over het toevoegen van verwijzingsborden en het inzetten van fietsparkeercoaches.

Toelichting van de gemeente

Beleid loopruimte

Het terras van Café Barrera staat er al vele jaren, nog voordat er specifieke regels over loopruimte zijn opgesteld die zijn vastgelegd in de Verordening Fysieke Leefomgeving. Zij maken daarom gebruik van een zogenoemd 'oud recht' om het terras zo te plaatsen. Dit oude recht is ook zo vastgelegd in het Omgevingsplan Binnenstad. Het terras is weer



teruggebracht naar de oorspronkelijke terrasvorm van voor de coronatijd en is daarmee toegestaan.

Zichtbaarheid

We realiseren de fietsparkeerplekken op plekken vlak bij het fietsparkeerknelpunt en daarmee liggen ze binnen het zicht van de gebruiker. De plekken zijn direct te herkennen aan de rekken of vakken. Extra borden zijn daarom niet nodig.

Fietsparkeercoaches

We zetten fietsparkeercoaches in op locaties waar veel verschillende bezoekers op af komen en waar fietsparkeerplekken soms verder van de bestemming liggen. Zoals bijvoorbeeld in het centrum op de Breestraat. Op het Rapenburg worden de fietsparkeerplekken zo veel mogelijk dicht bij de bestemming, zodat bewoners en bezoekers hun fiets hier fijn en netjes weg kunnen zetten.

3.6 Vergroening

Er worden suggesties gedaan voor betere boombescherming van boomspiegels in de omgeving van het Rapenburg

Toelichting gemeente

Bij dit project ligt de focus op het oplossen van de fietsparkeerknelpunten door het toevoegen van fietsparkeervoorzieningen. Het toevoegen van boombescherming valt buiten de scope van het project. Een verzoek voor vergroening en/of bescherming van boomspiegels kan ingediend worden bij [Samen aan de slag – Gemeente Leiden](#).



4 DoeMee opmerkingen per voorstel

4.1 Fietsparkeerknelpunten vanaf de Kloksteeg tot en met de Houtstraat

Bij het analyseren van de reacties zijn we tot de conclusie gekomen dat de reacties op voorstel 1 t/m 4 vaak verband houden met elkaar. Daarom behandelen we de reacties die op deze voorstellen zijn gekomen tegelijkertijd. Het betreft de volgende voorstellen tussen de Houtstraat en Kloksteeg:

1. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 52
2. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 44
3. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 32
4. Fietsparkeren t.h.v. Houtstraat 3

Op de voorgestelde locaties tussen de Houtstraat en de Kloksteeg zijn reacties gekomen om het ontwerp aan te passen. Reacties op deze voorstellen waren onder andere:

- Uitbreiden van fietsparkeerplekken t.h.v. huisnummer 30 t/m 34 is vooral bedoeld voor de studentenhuizen in de Houtstraat. Concentreer de uitbreiding van fietsparkeerplekken dan ook in zijn geheel in de Houtstraat.
- Uitbreiding van fietsparkeerplekken t.h.v. huisnummers 42 t/m 46 is niet nodig omdat hier geen overlast van foutgeparkeerde fietsen is. De overlast van foutgeparkeerde fietsen is vooral op de hoeken van de straat (dus bij de Houtstraat (studentenhuizen) en bij de Kloksteeg (studentenhuizen en café).

We hebben de voorstellen opnieuw bekeken en besloten om de ontwerpen aan te passen naar aanleiding van een aantal suggesties die zijn gedaan. Het nieuwe voorstel is om:

- De fietsparkeerplekken t.h.v. Rapenburg 44 (voorstel 2) te laten vervallen en de situatie te houden zoals het nu is. Het voorstel voor extra fietsparkeerplekken t.h.v. Rapenburg 52 (voorstel 1) breiden we verder uit. Daar worden t.h.v. huisnummers Rapenburg 50 t/m 54 niet vijf, maar acht autoparkeerplekken



omgevormd tot fietsparkeerplekken. Hiermee komt er meer fietsparkeergelegenheid bij de studentenhuizen en Barrera.

- T.h.v. Rapenburg 32 (voorstel 3) maken we minder fietsparkeerplekken, omdat uit de reacties blijkt dat een deel van de geparkeerde fietsen bij dit fietsparkeerknelpunt ook uit de Houtstraat komt. Daarom blijven de zuidelijke drie parkeerplekken bij Rapenburg 32 in gebruik als autoparkeerplek. Alleen de twee noordelijke parkeerplekken richting de brug worden ingericht als fietsparkeerplek.
- De fietsparkeerplekken die vervallen t.h.v. Rapenburg 32, voegen we in de Houtstraat (voorstel 4) toe. Omdat er in de Houtstraat langspaarkeerplekken zijn, is er minder ruimte nodig om hetzelfde aantal fietsparkeerplekken te maken en hoeft er één autoparkeerplaats minder omgevormd te worden.

De definitieve ontwerpen vindt u in paragraaf 4.3.

4.2 Fietsparkeerknelpunten vanaf de Doelengracht tot en met de Kolfmakersteeg

Op de fietsparkeerknelpunten die zich tussen de Doelengracht en de Kolfmakersteeg bevinden zijn geen aanpassingen aan het ontwerp doorgevoerd. Deze ontwerpen zijn omgezet naar een definitief ontwerp, deze vindt u paragraaf 4.3. Dit betreft de volgende voorstellen:

5. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 51
6. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 61
7. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 65-73
8. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 91-93

Fietsparkeerknelpunt Kaiserstraat

Het fietsparkeerknelpunt in de Kaiserstraat vraagt om meer onderzoek en gesprekken met de Universiteit Leiden (Plexus) en de daarbij gelegen horeca. Daarom is besloten om op dit moment nog geen fietsvakken toe te voegen in de Kaiserstraat tot er meer onderzoek is uitgevoerd.



Overzicht autoparkeerplaatsen dat anders wordt ingericht

Straat	Oud ontwerp	Nieuw ontwerp
1. t.h.v. Rapenburg 52	5	8
2. t.h.v. Rapenburg 44	3	0
3. t.h.v. Rapenburg 32	5	2
4. t.h.v. Houtstraat 3	4	6
5. t.h.v. Rapenburg 51	2	2
6. t.h.v. Rapenburg 61	1	1
7. t.h.v. Rapenburg 65-37	2	2
8. t.h.v. Rapenburg 91-93	2	2
9. t.h.v. Kaiserstraat 2 en 9	3	0
Totaal:	27	23



4.3 Toelichting definitieve ontwerpen

Via DoeMee konden inwoners met een duimpje omhoog of omlaag aangeven of zij zich wel of niet konden vinden in de voorgestelde locatie om het fietsparkeerknelpunt op te lossen, en reacties achterlaten. Alle 9 voorstellen hebben meer duimpjes omhoog dan omlaag gekregen. Bij voorstel 4 (t.h.v. Houtstraat 3) lagen het aantal duimpjes omhoog en omlaag heel dicht bij elkaar. We hebben de duimpjes omhoog en omlaag in combinatie met de achtergelaten reacties geanalyseerd. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen in de ontwerpen van voorstel 1 t/m 4. Hieronder wordt per voorstel het definitief ontwerp toegelicht.

1. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 52

Duimpje omhoog 48

Duimpje omlaag 28

Reactie DoeMee:

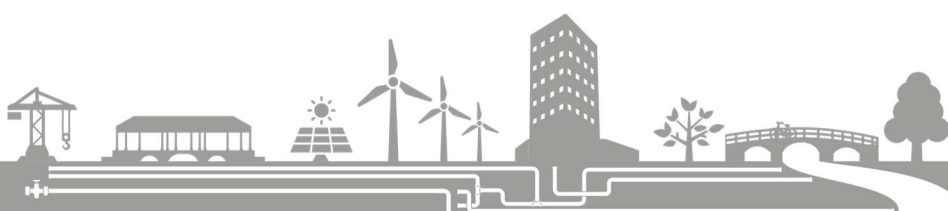
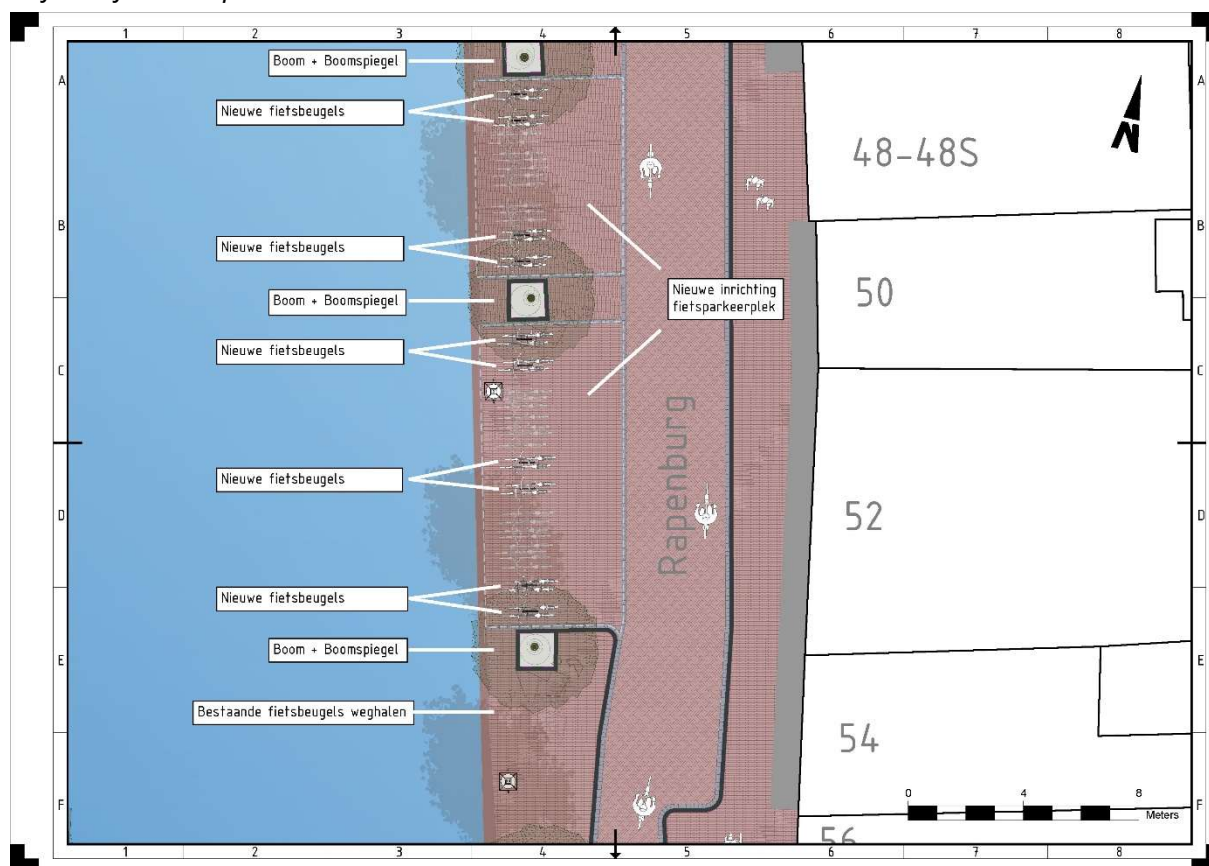
- Waarom wordt het huidige aantal beugels daar ter plekke niet drastisch uitgebreid of op zijn minst op de oorspronkelijke sterkte gebracht nu het fietsparkeerprobleem groter is geworden?

Reactie gemeente Leiden:

Het voorstel van de gemeente was om op het Rapenburg vijf parkeerplaatsen t.h.v. huisnummers 52 om te vormen naar fietsparkeerplekken. De suggestie om extra uit te breiden is overgenomen. Hierbij is gekozen om de nieuwe fietsparkeerplekken te verplaatsen, omdat uit de reacties is gebleken dat er geen fietsparkeerknelpunt is t.h.v. van huisnummers 42 t/m 46. Hier behouden we de huidige situatie en voegen we geen extra fietsparkeervoorzieningen toe. Bij het knelpunt rondom Café Barrera en de studentenhuizen gaan we meer fietsparkeerplekken maken t.h.v. huisnummers 50 t/m 54, waar niet vijf maar acht parkeerplaatsen omgevormd worden tot fietsparkeerplekken.



Definitief ontwerp



2. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 44

Duimpje omhoog 38

Duimpje omlaag 30

Reactie DoeMee:

- *De beoogde extra fietsparkeerplekken meer verplaatsen naar het knelpunt (kantoren en studentenhuizen) zelf. De bestaande fietsparkeerplekken bieden voldoende ruimte voor de bewoners.*

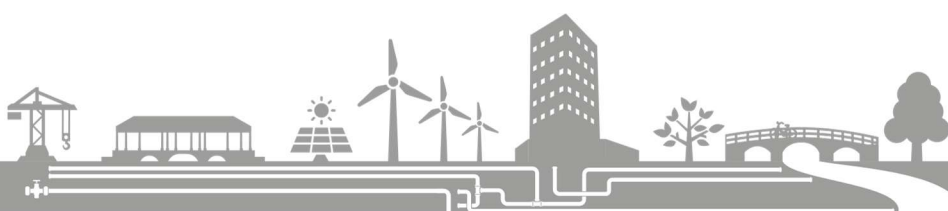
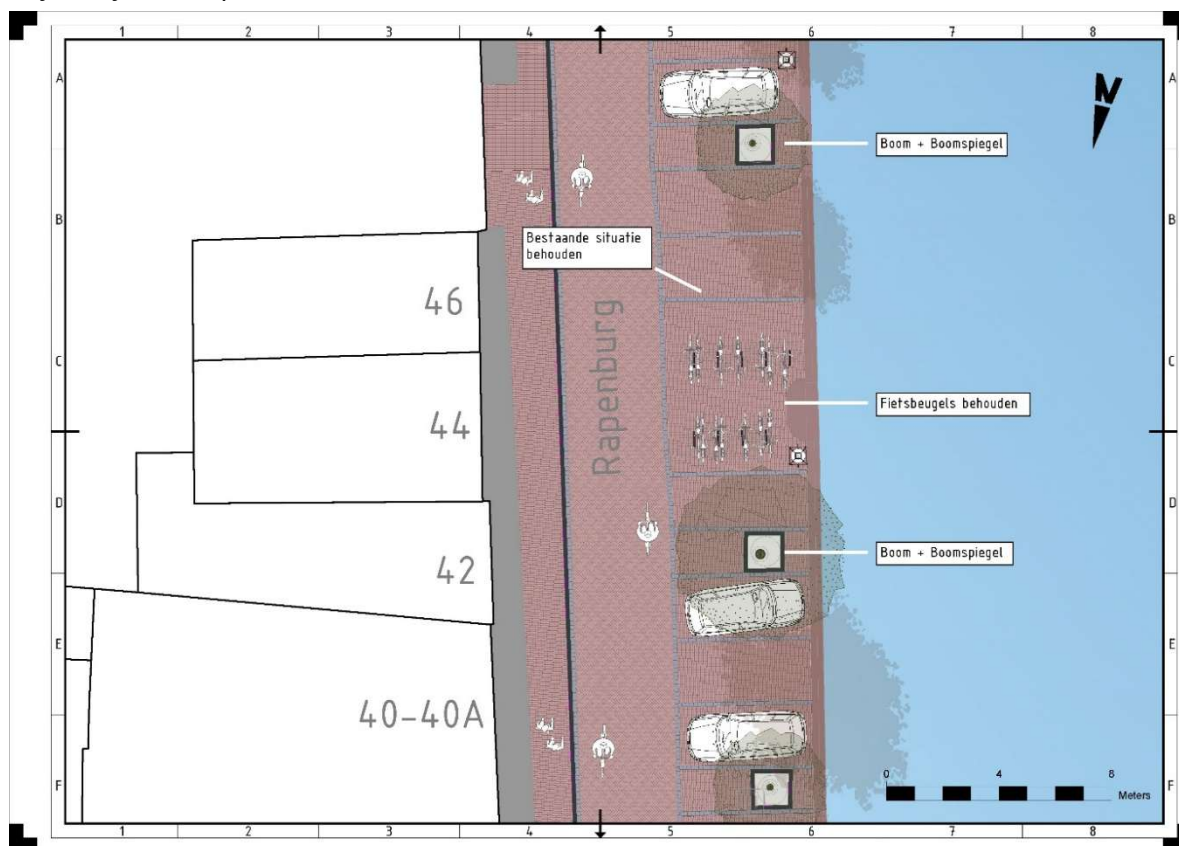
Reactie gemeente Leiden:

Het voorstel van de gemeente was om op het Rapenburg drie parkeerplaatsen t.h.v. huisnummers 42 t/m 46 om te vormen naar fietsparkeerplekken. Omwonenden hebben aangegeven dat de uitbreiding van fietsparkeerplekken t.h.v. huisnummers 42 t/m 46 niet nodig is, omdat hier geen overlast van foutgeparkeerde fietsen is. De overlast van foutgeparkeerde fietsen is vooral op de hoeken van de straat (dus bij de Houtstraat (studentenhuizen)) en bij de Kloksteeg (studentenhuizen en café).

Na heroverweging is gekozen om de huidige situatie te houden zoals het nu is, dus geen extra fietsparkeervoorzieningen toe te voegen.



Definitief ontwerp



3. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 32

Duimpje omhoog 38

Duimpje omlaag 30

Reacties DoeMee:

- *Deze locatie beoordelen samen met het fietsparkeerknelpunt van de Houtstraat omdat het hier om dezelfde studentenhuizen gaat.*
- *Aan de overkant, op beide hoeken van de brug, is genoeg vrije ruimte voor het plaatsen van fietsbeugels. Verplaats desnoods de brievenbus een stukje. Kunnen de bewoners van Rap 30 en de huizen in de Houtstraat daar hun fietsen kwijt.*
- *De nieuwe fietsparkeerplekken allemaal te realiseren in de Houtstraat, en op het Rapenburgstuk vanaf de Houtstraat tot Augustinus. Door de fietsparkeerplekken daar te realiseren (ipv voor de nrs 32 en 34) realiseer je de oplossing bij het probleem in plaats van voor de voordeur van gewone woonhuizen van gezinnen.*
- *Als er soms een fietsparkeerprobleem is, dan doet zich dat vooral voor vanaf de hoek Rapenburg - Houtstraat richting Augustinus, en in de Houtstraat. Daarom lijkt het ons logischer fietsenrekken te plaatsen vanaf het Rijksmuseum van Oudheden richting Augustinus en in de Houtstraat.*
- *Creëer extra fietsparkeerplekken in de Houtstraat. Dit is een lelijke doorgangsweg en je lost het probleem op daar waar het wordt veroorzaakt: het studentenhuis.*

Reactie gemeente Leiden:

Het voorstel van de gemeente was om op het Rapenburg vijf parkeerplaatsen t.h.v. huisnummers 30 t/m 34 om te vormen naar fietsparkeerplekken. De uitbreiding van fietsparkeerplekken t.h.v. huisnummer 30 t/m 34 is vooral bedoeld voor de studentenhuizen in de Houtstraat. Het voorstel van omwonenden is om de uitbreiding van fietsparkeerplekken dan ook in zijn geheel in de Houtstraat te plaatsen.

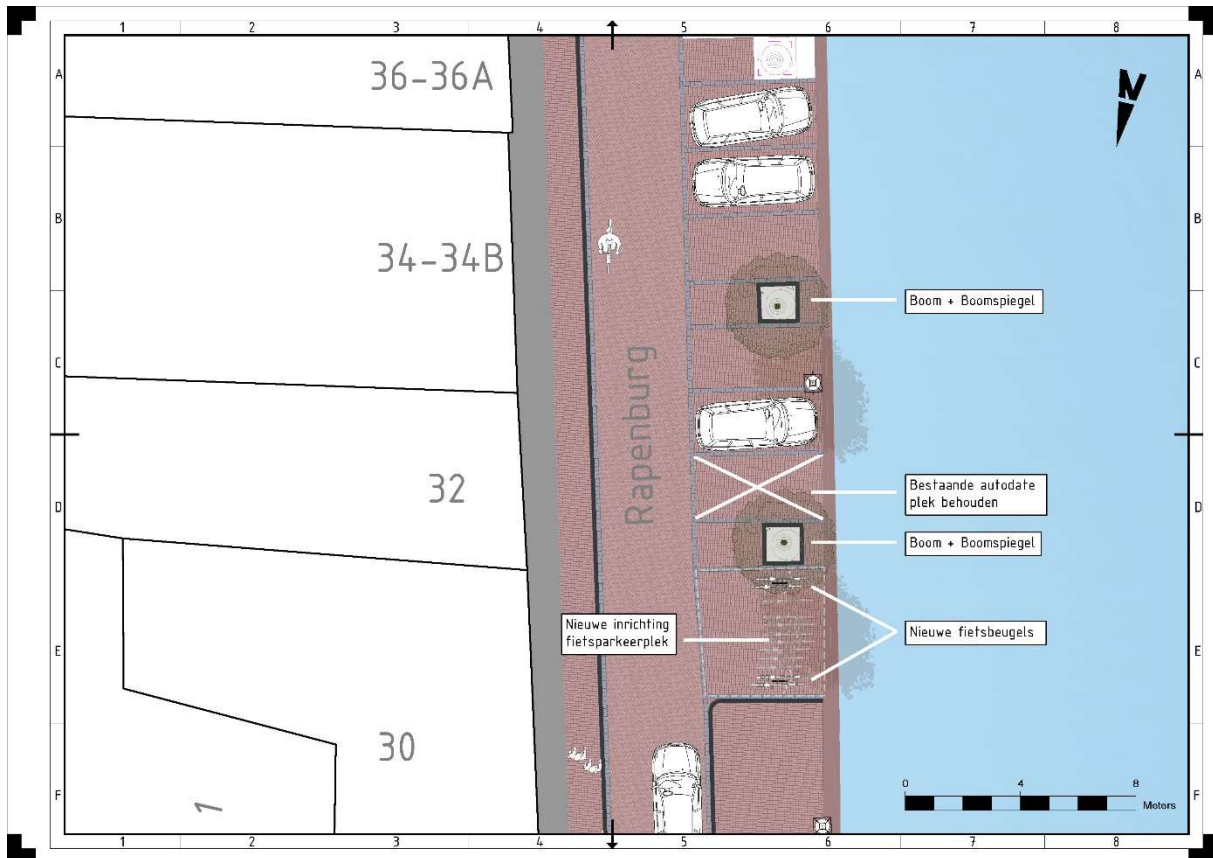
Na heroverweging is gekozen om t.h.v. huisnummers 30 t/m 34 de zuidelijkste drie parkeerplekken te laten liggen zoals in de huidige situatie. Alleen de noordelijkste twee parkeerplekken worden omgevormd tot fietsparkeerplekken. De overige fietsparkeerplekken verplaatsen we naar de Houtstraat. Dit bespaart bovendien één autoparkeerplaats, omdat het in de Houtstraat efficiënter kan worden georganiseerd, aangezien hier langspaarkeerplekken zijn en op het Rapenburg haakse parkeervakken.

Verder was er een suggestie om de fietsparkeerplekken op de brug te maken. In verband met de steile helling van de brug kan hier geen fietsparkeervoorziening



gemaakt worden. De kans op omvallen is groot en het vrijhouden van de brug vergroot de beleving van en het zicht op het water.

Definitief ontwerp



4. Fietsparkeren t.h.v. Houtstraat 3

Duimpje omhoog 36

Duimpje omlaag 35

Reacties DoeMee:

- *Opheffen van een parkeerplek is dus niet zo gek, bijvoorbeeld ergens halverwege. Bij mooi weer kun je daar meestal toch niet parkeren, want dan zitten de bewoners van het studentenhuys aan de overkant daar lekker buiten. Maar waarom dan meteen weer vier parkeerplekken?*
- *Prima idee, maar mijn voorkeur gaat uit naar het begin/einde van de straat, omdat fietsparkeerplekken kunnen uitdijen. In het voorstel kan dat 2 kanten op.*
- *Fietsparkeervoorzieningen plaatsen recht voor de studentenhuizen 1-3, dus ook vanaf het studentenhuys op de hoek van het Rapenburg. Zodat vanaf het aanlopen/fietsen vanaf het Rapenburg meteen de eerste plekken fietsparkeerplekken zijn ipv autoparkeerplaatsen.*

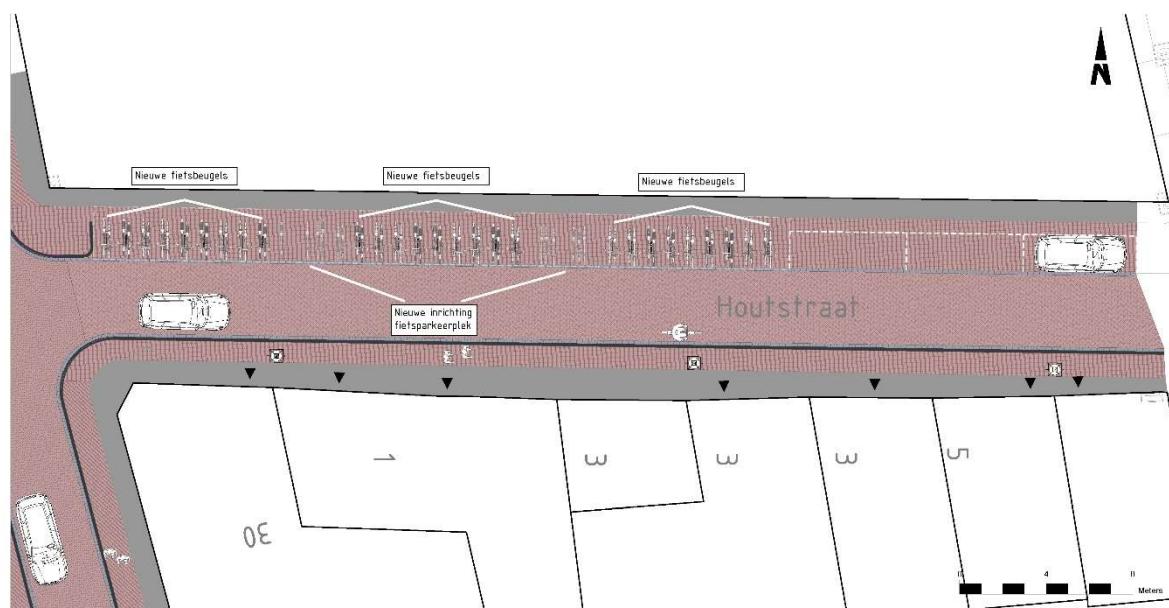
Reactie gemeente Leiden:

De duimpjes omhoog en omlaag lagen bij dit voorstel erg dicht bij elkaar. Alle reacties bij elkaar genomen heeft dit geleid tot aanpassingen in het ontwerp. Het voorstel van de gemeente was om vier parkeerplaatsen in de Houtstraat om te vormen naar fietsparkeerplekken. Via DoeMee werd onder andere aangegeven dat de geparkeerde fietsen bij het fietsparkeerknelpunt t.h.v. Rapenburg 32 ook voor een deel uit de Houtstraat komt.

Na heroverweging is gekozen om op de Houtstraat zes parkeerplaatsen in plaats van vier parkeerplaatsen op te heffen. Daarentegen worden op het Rapenburg t.h.v. huisnummers 30 t/m 34 niet vijf parkeerplaatsen, maar twee parkeerplaatsen anders ingericht. Alleen de noordelijkste twee parkeerplekken worden omgevormd tot fietsparkeerplekken op het Rapenburg. De overige fietsparkeerplekken t.h.v. Rapenburg 32 verplaatsen we naar de Houtstraat. Dit betekent dat we het fietsparkeren meer kunnen concentreren. Bovendien kunnen we de fietsparkeerplekken die t.h.v. Rapenburg 32 op de drie zuidelijke parkeerplekken waren ingetekend, in de Houtstraat op twee autoparkeerplaatsen plaatsen. Dit komt doordat het in de Houtstraat efficiënter kan worden georganiseerd. Hier zijn namelijk langspaarkeerplekken en op het Rapenburg haakse parkeervakken. Daarmee kan één autoparkeerplek in deze omgeving behouden blijven.



Definitief ontwerp



5. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 51

Duimpje omhoog 44

Duimpje omlaag 22

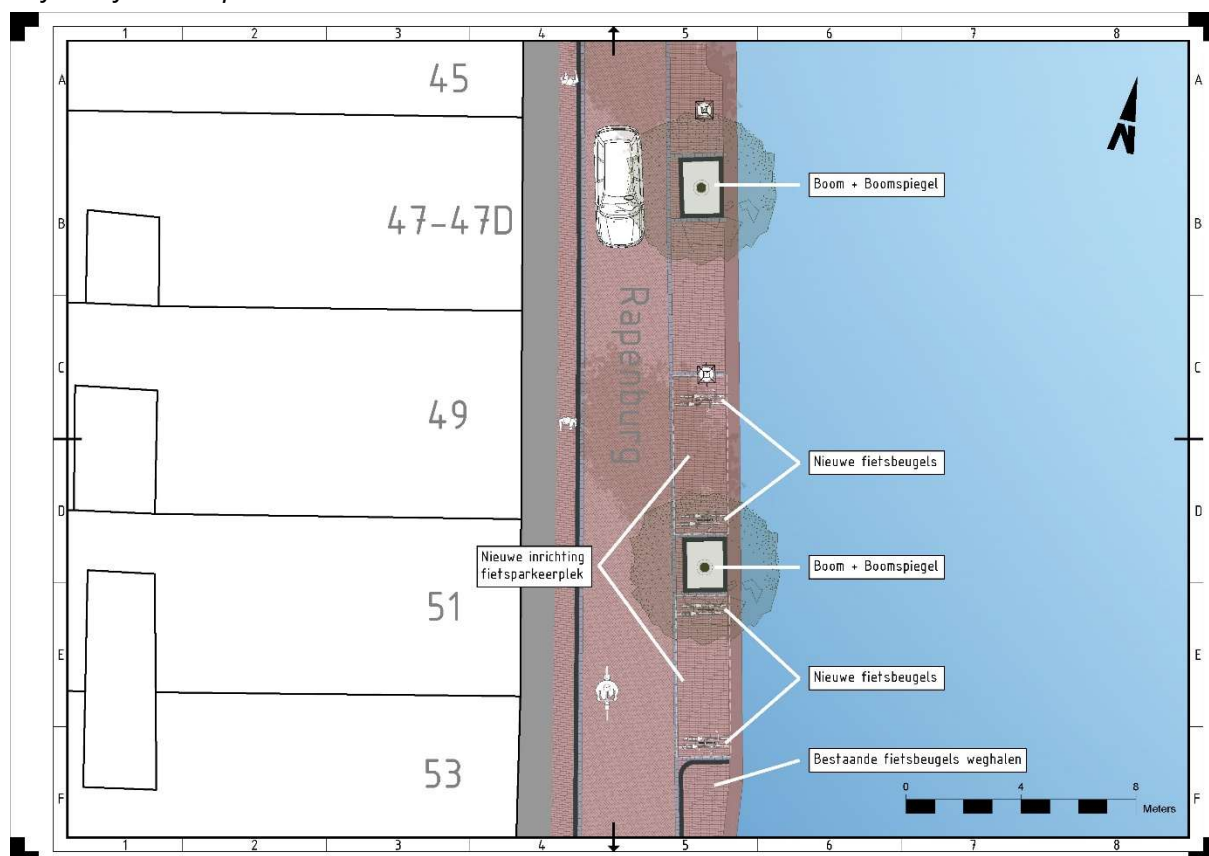
Reactie DoeMee:

- *Aandachtspunt is het type fietsbevestiging op de fietsparkeerplek (nietjes, beugels of anders). Houd rekening met kratfietsen en bakfietsen.*

Reactie gemeente Leiden:

De fietsparkeervoorzieningen die geplaatst worden zijn fietsbeugels. Tussen de fietsbeugels kunnen alle type fietsen geplaatst en vastgemaakt worden. Tijdens piekuren kan er tussen de beugels extra geparkeerd worden, maar tijdens rustige momenten blijft het zicht op het water vrij. Het ontwerp is ongewijzigd.

Definitief ontwerp



6. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 61

Duimpje omhoog 41

Duimpje omlaag 22

Reacties DoeMee:

- *Punt van aandacht is dat eigenaar 61 vergunning aangevraagd heeft om in no. 61 een groot aantal studio's te maken. Voorwaarde daarvoor is eigen fietsgelegenheid. Met een fietsparkeerplek voor de deur, mag je verwachten dat bewoners voor de makkelijke optie (fiets in stalling op straat) kiezen ipv de lastiger optie) deze door het net iets te smalle tuindeurtje te wringen). Ik denk dat daarom niet 1, maar 2 parkeerplekken omgetoverd moeten worden naar fietsparkeerplek.*
- *De komst van deze nieuwe fietsparkeerplekken, naast de reeds bestaande fietsparkeerplaatsen voor (de ingang van) het Academiegebouw en de Hortus Botanicus, maakt dat vrijwel het hele stuk Rapenburg tussen de Nonnensteeg en de Doelensteeg fietsenstalling wordt. Dit is een enorme aantasting van het aanzicht van het Rapenburg en totaal onacceptabel. Om het aanzicht van het Rapenburg te beschermen, in plaats van te verkwanselen, zou de gemeente het volgende kunnen doen:*
 - *alle bestaande autoparkeerplaatsen opheffen en vrijlaten op het stuk van Rapenburg tussen Nonnensteeg en Doelensteeg. Ze worden niet of nauwelijks gebruikt en het levert een heel mooi stukje Rapenburg op*
 - *autoparkeerplaatsen in de Nonnensteeg om turnen tot fietsparkeerplaatsen;*
 - *de overdekte fietsenstalling in de Nonnensteeg no. 10 (eigendom van de universiteit) openstellen voor bezoekers van de Hortus Botanicus en het Academiegebouw. Deze fietsenstalling wordt niet veel gebruikt.*

Reactie gemeente Leiden:

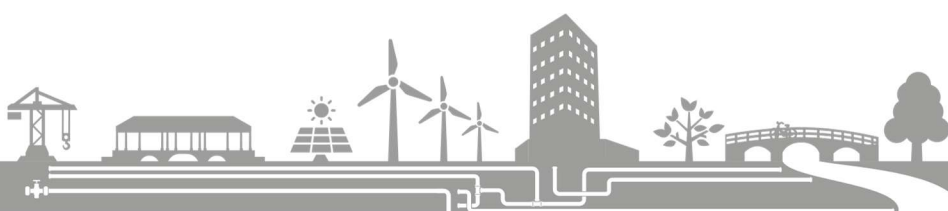
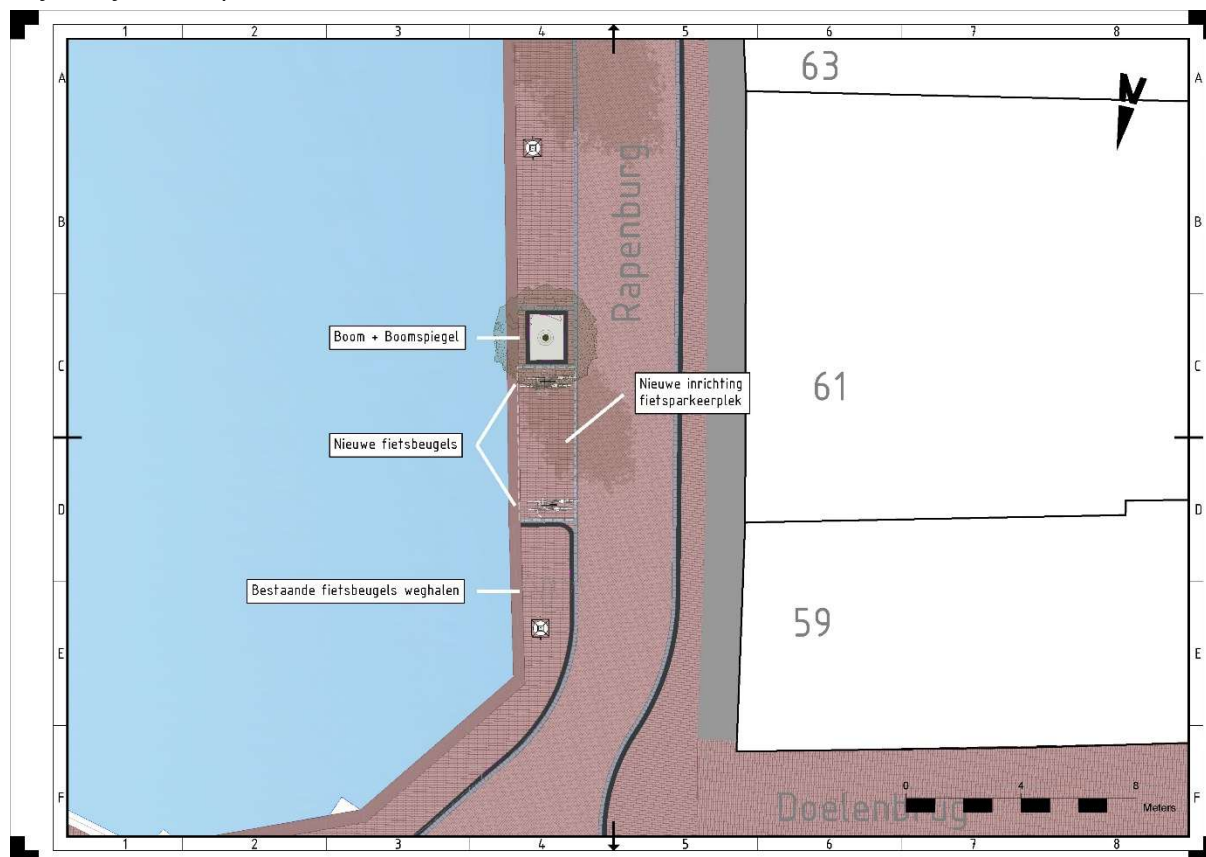
Het ontwerp blijft ongewijzigd. Bij het fietsparkeerknelpunt t.h.v. huisnummer 61 wordt één autoparkeerplek ingericht als fietsparkeerplek. We maken een plek voor fietsen die nu in de omgeving van de Doelensteeg, Doelenbrug en studentenhuizen geparkeerd staan. Met de beoogde verbouwing van huisnummer 61 is het de bedoeling dat fietsparkeren inpandig gaat. Zie in hoofdstuk 2 van het verslag de uitleg over het inpandige fietsparkeerbeleid.

Tussen de Nonnensteeg en de Doelengracht verdwijnen alle parkeerplaatsen. Het wordt dus een autoluw stukje Rapenburg. Voor de bezoekers van de Universiteit Leiden komen



op dit stuk van kade extra fietsparkeervoorzieningen. Zie ook de onderbouwing van het fietsparkeerknelpunt 'Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 65-73'.

Definitief ontwerp



7. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 65-73

Duimpje omhoog 46

Duimpje omlaag 19

Reactie DoeMee:

- *Er komen dan aan beide zijden van het Rapenburg fietsenparkeerplaatsen. Zowel bij Rap 67-73 als aan de andere zijde tegenover 44-46. Dat is niet mooi. Het lijkt me beter het te verdelen, en dan niet voor de woonhuizen 44-46 maar wel voor de kantoren 67-73.*

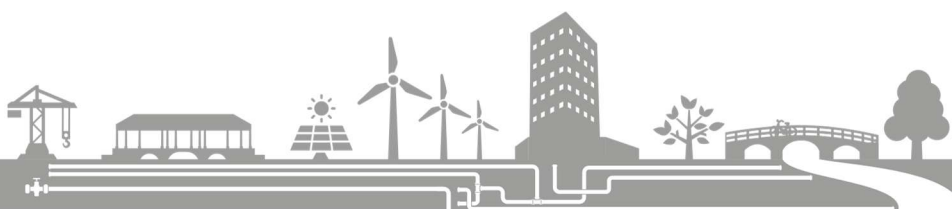
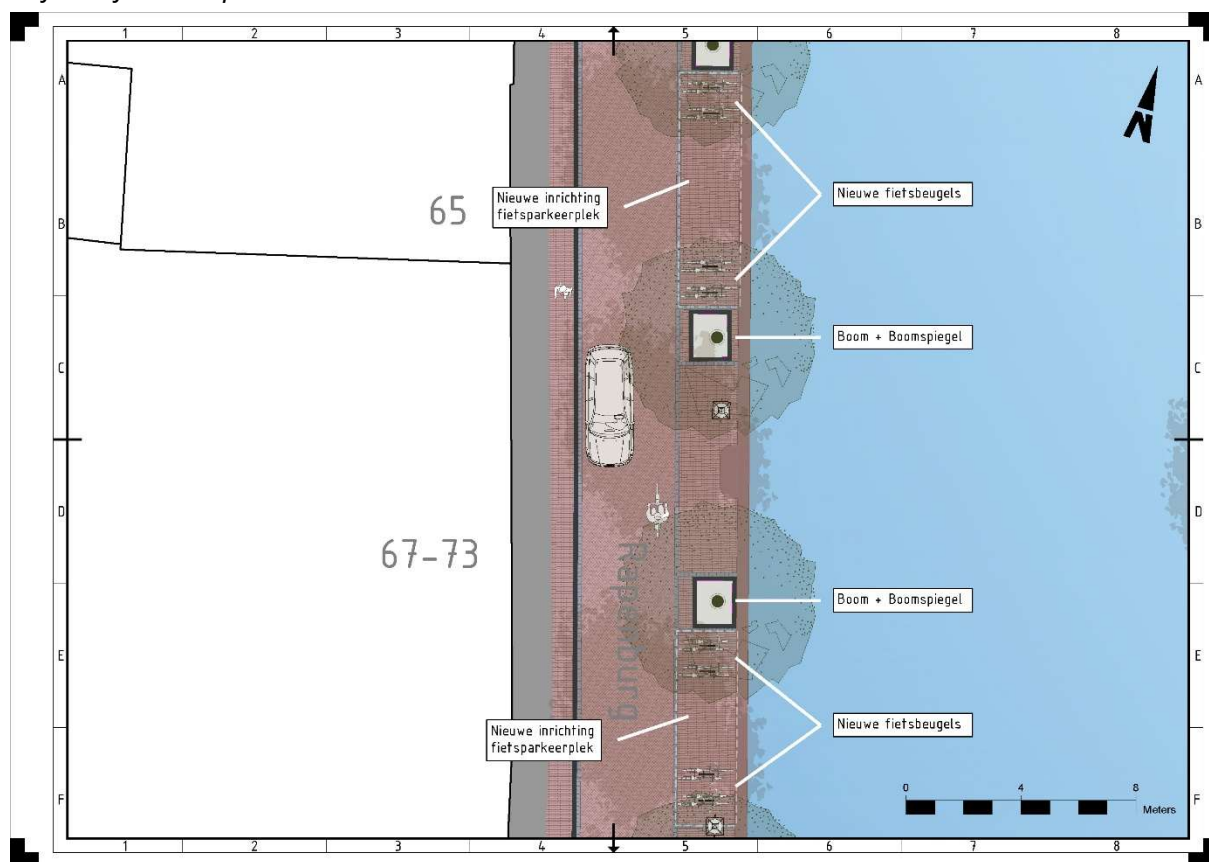
Reactie gemeente Leiden:

Het ontwerp blijft ongewijzigd. Op dit deel van het Rapenburg willen we de bestaande fietsparkeerplek uitbreiden. Dit is een verzoek van Universiteit Leiden, omdat er op piekmomenten nu niet genoeg plek is om fietsen netjes en veilig te parkeren.

Om een fietsparkeerknelpunt op te kunnen lossen moeten de fietsparkeerplekken worden aangelegd op plekken die dicht bij het fietsparkeerknelpunt zijn, dus in dit geval dicht bij de Universiteit Leiden en Hortus Botanicus. Daarnaast wordt de fietsparkeerdruk per straat bekeken en niet gecombineerd met de overkant. Om de fietparkeerdruk van de Universiteit Leiden te kunnen ondervangen is er gekozen om twee autoparkeerplekken tegenover Rapenburg 65-73 in te richten met fietsbeugels. Deze locatie is gekozen, omdat het dicht bij de universiteit en ligt en we de bestaande fietsparkeerplek zo kunnen uitbreiden.



Definitief ontwerp



8. Fietsparkeren t.h.v. Rapenburg 91-93

Duimpje omhoog 45

Duimpje omlaag 21

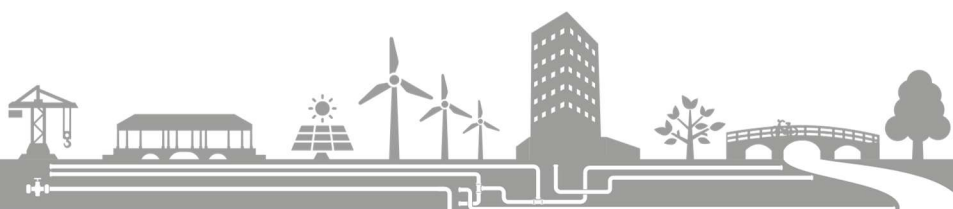
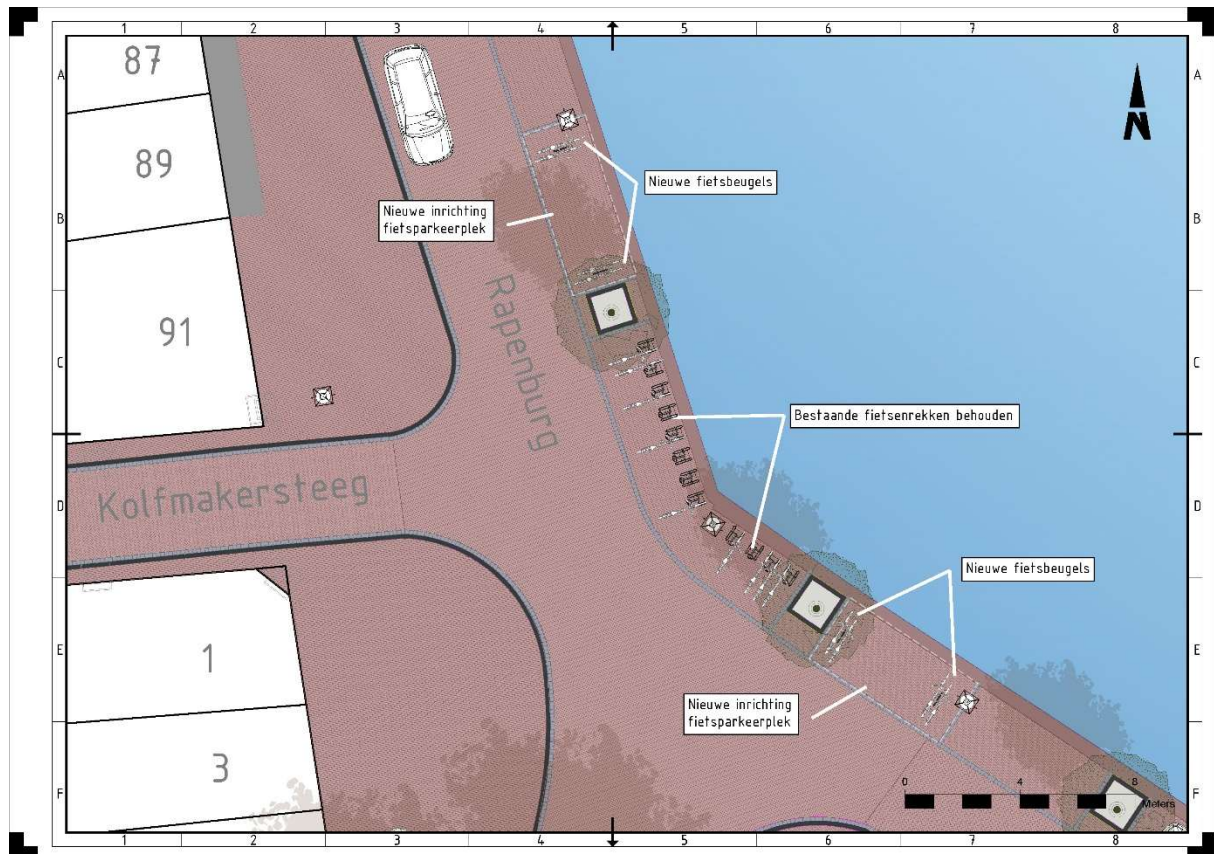
Reactie DoeMee:

- En hoe komen we nu richting onze boot die een ligplaatsvergunning heeft op het Rapenburg?

Reactie gemeente Leiden:

Er blijft ruimte om bij uw boot te komen. Het ontwerp blijft ongewijzigd.

Definitief ontwerp



9. Fietsparkeren t.h.v. Kaiserstraat 2 en 9

Duimpje omhoog 37

Duimpje omlaag 29

Reacties DoeMee:

- *'Waarom komen er in de Kaiserstraat ca. 40 fietsparkeer plekken? Drie autoparkeer plekken worden daardoor verwijderd. De deelauto plek wordt verplaatst en neemt een gewone parkeer plek in beslag. Deze ca. 40 plekken kunnen ook komen op de binnenplaats van de vroegere Universiteit manege aan de Kaiserstraat 13.'*
- *'plek 8 en 9 zitten te dicht op elkaar en veroorzaakt aanzienlijke overlast voor de omgeving. Het is beter om plek 8 te verplaatsen naar de Boisetkade.'*
- *'Foute plek, vlak voor woonhuizen. Plaats die parkeerplekken dan voor de Plexus'*
- *De openbare ruimte is hier al sterk versmald door het grote terras dat tot aan de weg reikt . Maak hier juist een veilige en brede stoep voor voetgangers!*

Reactie gemeente Leiden:

Het fietsparkeerknelpunt Kaiserstraat vraagt om meer onderzoek en gesprekken met de Universiteit Leiden (Plexus) en de daarbij gelegen horeca. Daarom is besloten om op dit moment nog geen fietsvakken toe te voegen in de Kaiserstraat tot en meer onderzoek is uitgevoerd.

Definitief ontwerp

Nog niet van toepassing.



5 Vervolg

Begin juni is dit verslag en de daarbij behorende definitieve ontwerpen per fietsparkeerknelpunt gedeeld op DoeMee. De werkzaamheden worden voorbereid en naar verwachting vindt de uitvoering in Q3 2026 plaats.

