

Fietsparkeernormen Den Haag

Diede Labots

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Diede.labots@denhaag.nl

Frans Botma

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Frans.botma@denhaag.nl

Rico Andriess

Goudappel Coffeng

randriess@goudappel.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.

21 en 22 november 2013, Rotterdam

Samenvatting

In de afgelopen jaren is het fietsgebruik in Den Haag fors toegenomen. De gemeente voorziet een verdere groei van het fietsgebruik in de komende jaren. De doorgaande groei van het fietsgebruik vraagt om nieuwe oplossingen voor fietsparkeren, waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen en met de kwaliteit van de openbare ruimte in de stad. Het fietsparkeerbeleid wordt daarmee langzaam volwassen. Eén van de onderdelen van het fietsparkeerbeleid van de gemeente Den Haag is het stellen van fietsparkeerplannen bij bouwplannen. Bij nieuwe bouwontwikkelingen moet de fietsvraag voldoende gefaciliteerd worden. De gemeente Den Haag heeft in de Haagse Nota Mobiliteit aangegeven dat er normen voor fietsparkeren moeten worden ontwikkeld voor voorzieningen, kantoren en bedrijven. In deze paper is aangegeven hoe deze parkeernormen worden ontwikkeld. Er wordt ingegaan op het onderzoek van Goudappel Coffeng waarin is aangegeven hoe de kwantitatieve behoefte naar fietsparkeerplaatsen wordt bepaald. Daarnaast wordt aangegeven welke uitgangspunten gelden voor het toepassingskader van de fietsparkeernormen. Tot slot wordt ingegaan op de historische parallel tussen autoparkeren en fietsparkeren aan de hand van de situatie in de Grote Marktstraat.

1. Inleiding

In de afgelopen jaren is het fietsgebruik in Den Haag fors gegroeid. De groei van het fietsgebruik leidt tot een groeiende vraag naar goede stallingsvoorzieningen. Vooral in het centrum is er een groeiend tekort aan goede stallingsvoorzieningen voor de fietser. Het tekort aan fietsparkeervoorzieningen zal in de toekomst waarschijnlijk verder toenemen, omdat nieuwe bouwontwikkelingen leiden tot een groeiende stroom bezoekers naar het centrum. Het tekort aan goede stallingsvoorzieningen zet een rem op de groei van het fietsgebruik en dat is ongewenst. Daarnaast wordt de buitenruimte in het centrum zwaar belast door geparkeerde fietsen. Deze problematiek vraagt om een nieuwe benaderingswijze ten aanzien van fietsparkeren; er moet een schaa sprong plaatsvinden naar oplossingen die voorzien in een groeiende behoefte aan kwalitatief goede stallingsvoorzieningen. De gemeente Den Haag streeft naar een goede oplossing van deze problematiek, de strategie van de gemeente bestaat uit drie sporen, die zijn vastgelegd in de Visie Fietsparkeren Binnenstad (2013):

1. Aanbieden van voldoende fietsparkeerplaatsen om te voldoen aan de bestaande vraag; de gemeente ontwikkelt hiervoor aan de rand van het kernwinkelgebied geconcentreerde fietsenstallingen van 400 – 1.200 stallingsplekken. Hiermee wordt het bestaande tekort opgelost. Om het gebruik van deze stallingen aantrekkelijk te maken is het gebruik gratis. In woonwijken waar woningen niet over een eigen berging beschikking realiseert de gemeente fietsboxen op aanvraag en geeft zij subsidie voor de totstandkoming van buurtstallingen.
2. Handhaven stallingsverbod in delen van het kernwinkelapparaat. Met de beschikbaarheid van voldoende stallingsmogelijkheden, kan worden gehandhaafd op fout geparkeerde fietsen in de openbare ruimte. In de APV worden de Grote Markt en de Grote Marktstraat aangewezen als gebied waar, buiten de daarvoor bestemde voorzieningen, niet gestald mag worden. In april 2013 is hiermee een start gemaakt met proefproject op de Grote Markt.

Fout geparkeerde fietsen worden verwijderd en in eerste instantie naar één van de stallingsvoorzieningen gebracht. In de toekomst zal dit gebied worden uitgebreid tot de gehele Grote Marktstraat, ook in samenhang met de herinrichting van deze straat. In de wijken wordt gehandhaafd op fietswrakken en er is een proef met handhaving op weesfietsen in de wijk Regentes/Valkenbos.

3. Voorkomen dat het tekort aan stallingsvoorzieningen oploopt met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten voorzien in de stallingsbehoefte voor fietsparkeren. De ontwikkelaar is daarbij zelf verantwoordelijk om te voorzien in de vraag. Zeker bij grotere projecten moet worden gezocht naar oplossingen die geen beslag leggen op de buitenruimte.

Deze paper heeft betrekking op het 3^e punt; het stellen van eisen aan de aanwezigheid van voldoende fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Het beleid hiervoor is aangekondigd in de Haagse Nota Mobiliteit die in 2011 is vastgesteld. De fietsparkeernormen moeten op vergelijkbare wijze functioneren als de parkeernormen voor autoverkeer.

Doel: De ontwikkeling van geaccepteerde en realistische parkeernormen voor de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplekken bij voorzieningen, kantoren en bedrijven in de gemeente Den Haag en dit bestuurlijk vast laten stellen. Deze normen worden gebruik ter beoordeling van bouwplannen.

Het onderzoek naar het opstellen van fietsparkeernormen is nog niet afgerond. In deze paper is een tussenstand gegeven van het onderzoek. Het onderzoek naar de kwantitatieve behoefte aan fietsparkeerplaatsen is vrijwel afgerond. Voor het toepassingskader zijn een aantal richtinggevende uitgangspunten bepaald, die de komende maanden verder worden uitgewerkt. De uitkomsten kunnen nog veranderen naar aanleiding van nieuwe inzichten, consultatie van belanghebbenden, inspraak en de bestuurlijke behandeling. Het betreft nog geen vastgesteld beleid.

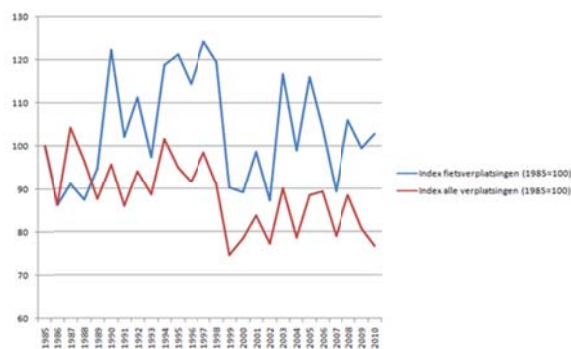
Leeswijzer. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de ontwikkelingen in het fietsgebruik van Den Haag. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het opstellen van fietsparkeernormen en de wijze waarop de kwantitatieve behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij voorzieningen, kantoren en bedrijven is bepaald. In hoofdstuk 4 is aangegeven hoe de kwantitatieve vraag wordt vertaald naar de eisen aan de aanwezigheid van fietsparkeerplaatsen bij bouwplannen en hoe dit juridisch wordt verankerd. In hoofdstuk 5 wordt tot slot gekeken naar de historische parallel van het huidige fietsbeleid in de binnenstad met het beleid voor autoparkeren in de jaren '70.

2. Ontwikkelingen in het fietsgebruik en fietsbeleid.

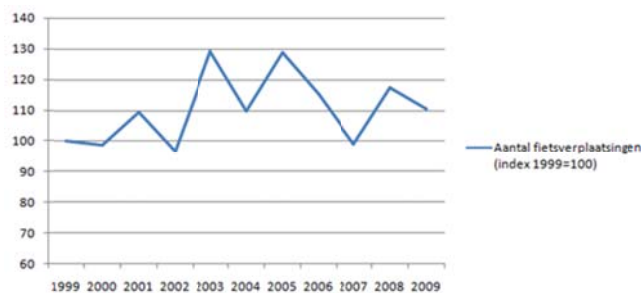
Het fietsgebruik in Den Haag is in de afgelopen jaren toegenomen. Het aandeel van de fiets in de verplaatsingen is gegroeid van ca. 17% halverwege de jaren '80 richting de 23% in 2010. In deze periode zijn de volgende ontwikkelingen in het fietsgebruik te onderscheiden:

- 1985 – 1995 stabiel totaal aantal ritten, toename fietsaandeel, toename fietsritten
- 1995 – 2000 afname totaal aantal ritten, lichte afname fietsaandeel, sterke afname fietsritten
- 2000 – 2010 lichte toename totaal, lichte toename fietsaandeel, stijging aantal fietsritten.

De toename van het aantal fietsritten in en naar Den Haag in de periode 1999 - 2009¹ bedraagt ca. 10%.



Figuur 2.2: Ontwikkeling verplaatsingen 1985-2010

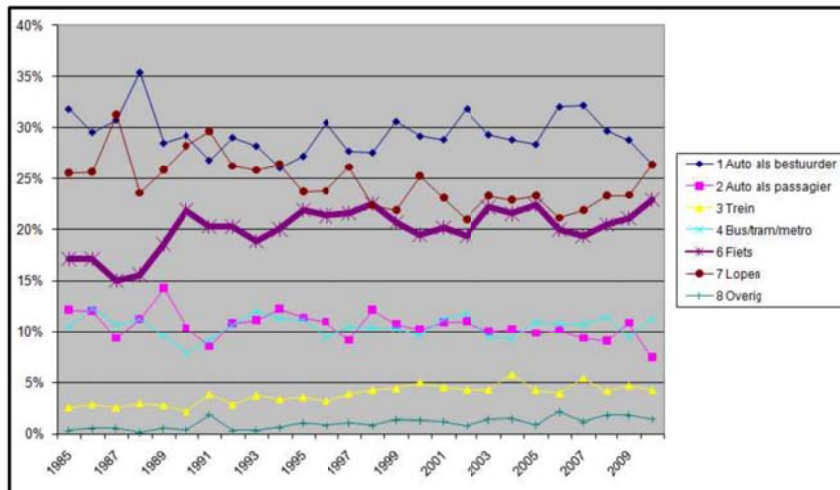


Figuur 2.3: Ontwikkeling fietsverplaatsingen 1999-2009

De groei van het fietsgebruik heeft zich ook, en vooral, sterk voorgedaan voor de fietsverplaatsingen naar de binnenstad. Het stallen aan de bestemmingszijde is, zeker bij geconcentreerde voorzieningen locaties een steeds nijpender probleem. In de binnenstad is een tekort van ca. 2.500 stallingsplaatsen. Dit bestaande tekort aan stallingsplaatsen concentreert zich in de omgeving van de Grote Marktstraat. De ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad gaan, ondanks de crises, in hoog tempo door. Momenteel zijn er vier nieuwe bouwontwikkelingen, waarmee er nieuw winkeloppervlak, een hotel en woningen worden toegevoegd. In samenhang met deze ontwikkelingen wordt een verder groei van het aantal bezoekers aan de binnenstad verwacht van

¹ De cijfers voor 2010 zijn door de overgang van MON naar OViN in 2010 minder goed vergelijkbaar.

32,5 miljoen in 2007 naar ca. 39 miljoen bezoekers in 2020. Daarmee zal ook de vraag naar fietsparkeerplaatsen toenemen. De binnenstad is niet de enige locatie waar de stad verdicht. Ook op andere locaties in de stad gaan de ruimtelijke ontwikkelingen door; zoals bijvoorbeeld in Scheveningen Haven waar een gemengd programma van woningen en voorzieningen wordt gerealiseerd en in het Beatrixkwartier dat zich verder ontwikkelt als kantorenlocatie. De gemeente verwacht dat de groei van het fietsgebruik de komende jaren verder doorzet, waarbij in de Haagse Nota Mobiliteit wordt ingezet op een groei van het fietsgebruik met 30% in de periode 2010 – 2020.



Het bestaande beleid van de gemeente is onvoldoende toegerust om te voorzien in de groeiende vraag naar fietsparkeerplaatsen op bestemmingslocaties bij nieuwbouwontwikkelingen. In de bouwverordening zijn wel eisen opgenomen ten aanzien van de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerruimte bij nieuwbouw van woningen (berging). Voor de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen bij voorzieningen en werkgelegenheid gelden momenteel geen eisen. Het wordt aan ontwikkelaars gelaten om voldoende fietsparkeervoorzieningen te ontwikkelen. Dit vormt om twee redenen een probleem:

1. De gemeente Den Haag wil het fietsgebruik in de stad stimuleren en zet daarbij in op een groter aandeel fiets. De aanwezigheid van goede parkeervoorzieningen aan de bestemmingskant is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde. Ergo, de afwezigheid van dergelijke voorzieningen kan een rem zetten op de groei van het fietsgebruik.
2. De gemeente Den Haag zet in op een hoogwaardige inrichting van de buitenruimte als onderdeel van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Op bestemmingslocaties kan de buitenruimte kwaliteit in het gedrang komen door de grote hoeveelheden geparkeerde fietsers. Vaak gaat het daarbij om beeldbepalende locaties zoals de binnenstad en Scheveningen.

Ontwikkende partijen zijn niet altijd bereid om rekening te houden met de stallingsvraag van bezoekers en werknemers die op de fiets komen. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van de Spuimarkt; een complex in het hart van de binnenstad met een supermarkt, kledingwinkels en een grote bioscoop die in 2008 geopend is. In samenhang met deze ontwikkeling zou er een behoefte zijn aan ca. 500 fietsparkeerplaatsen. Uiteindelijk zijn deze niet gebouwd omdat de gemeente geen fietsparkeervoorziening kon afdwingen.

Met deze ervaring in het achterhoofd is in het nieuwe verkeersbeleid van de gemeente, de Haagse Nota Mobiliteit (september 2011) vastgelegd dat er normen voor fietsparkeren moeten worden opgesteld. *“Bij nieuwbouw van woningen, voorzieningen en kantoren is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor de realisatie van voldoende fietsparkeerplaatsen. Voor het fietsparkeren bij woningen is dit vastgelegd in de bouwverordening. Analoot aan de parkeernormen voor auto’s wil de gemeente ook normen ontwikkelen voor het parkeren van fietsen bij voorzieningen en kantoren. Deze normen moeten ervoor zorgen dat bewoners, bezoekers en werknemers kunnen beschikken over voldoende en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen.”*

3. Methodiek voor het opstellen van fietsparkeernormen.

Om fietsparkeernormen voor de Haagse situatie te kunnen opstellen, worden twee zaken onderzocht:

1. **De kwantitatieve fietsparkeernorm.** De kwantitatieve behoefte aan fietsparkeervoorzieningen bij kantoren, bedrijven en voorzieningen. Om dit te bepalen is Goudappel Coffeng gevraagd om een onderzoek te doen naar de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen in de stad. Hoeveel fietsparkeerplaatsen zijn er noodzakelijk bij verschillende functies in de verschillende delen van de stad? Uit het oogpunt van eenduidigheid van het parkeerbeleid, wordt daarbij dezelfde functie indeling aangehouden als bij de parkeernormen voor auto’s. Bij het vaststellen van de cijfers moet rekening worden gehouden met een groei van het fietsgebruik in de periode tot 2020.
2. **Het toepassingskader.** De parkeernorm geeft aan welke fietsparkeercapaciteit er in theorie beschikbaar moet zijn binnen (of in de nabije omgeving van) het bouwplan om te voldoen aan de vraag. Aan de hand hiervan stelt de gemeente de parkeereis op, waarin wordt aangegeven welk aantal fietsparkeerplaatsen daadwerkelijk gerealiseerd moet worden. De manier waarop de gemeente omgaat met het vertalen van de parkeernorm naar een parkeereis is vastgelegd in het toepassingskader. Bij het toepassingskader wordt rekening gehouden met de ruimtelijke context waarin een bouwplan wordt ontwikkeld.

3.1 De kwantitatieve fietsparkeernorm

Goudappel Coffeng heeft onderzoek gedaan naar de kwantitatieve vraag naar fietsparkeerplaatsen bij verschillende functies. Hierbij is de volgende aanpak gevolgd:

1. Input: landelijke kengetallen voor CROW
2. Correctie: fietsgebruik Den Haag ten opzichte van landelijke cijfers
3. Onderverdeling naar Haagse gebieden met een hoog en een laag cijfer
4. Ruimte voor groei: verhoging om verwachte groei op te vangen
5. Toetsen van de cijfers aan de hand van tellingen
6. Uitkomst: Haagse fietsparkeernormen

3.1.1. Input: landelijke kengetallen voor CROW

Voor de Haagse kengetallen is, na een analyse van alle mogelijkheden, aangesloten bij de landelijke fietsparkeerkencijfers zoals die eerder voor CROW waren opgesteld. Eerst wordt ingegaan op de totstandkoming van die kengetallen. De aanpak bij het opstellen van de landelijke fietsparkeerkencijfers was structureel anders dan in eerdere versies. Tot nu toe werd uit telgegevens van het aantal geparkeerde fietsen rechtstreeks een koppeling gelegd met de grootte van de functie.

Ditmaal zijn drie tussenstappen ingebouwd die het mogelijk maken méér gegevens over functies te gebruiken dan telcijfers voor het fietsen alleen:

1. de grootte van de functie bepaalt het aantal bezoekers (en werknemers);
2. de vervoerwijzeverdeling (modal split) van de bezoekers bepaalt het aantal te verwachten fietsen;
3. de verdeling over de dag en de week en de verblijfsduur bepalen de maximale fietsparkeervraag.
4. Een factor voor reservecapaciteit en groei bepaalt het kencijfer



Door deze aanpak konden gegevens worden gebruikt die al eerder waren verzameld voor de kencijfers 'Verkeergeneratie van voorzieningen' (gebundeld in CROW-publicatie 272) en te gebruiken via www.verkeersgeneratie.nl. In deze publicatie zijn van verschillende functies gegevens over het aantal bezoekers en de verdeling over dag, week en jaar opgenomen. Aangevuld met de gegevens voor de verblijfstijd en de vervoerswijzeverdeling (aandeel fiets) konden zo de fietsparkeercijfers worden geschat. Deze aanpak is inmiddels ook toegepast voor het bepalen van de autoparkeerkencijfers. De basiskengetallen uit de praktijk zijn getoetst aan de hand van telcijfers voor die functie.

In een parallel onderzoek is bovendien de relatie onderzocht tussen het weer en het aantal fietsverplaatsingen. Dit maakt het mogelijk om de tellingen te corrigeren voor weersinvloeden op de teldag. Er blijkt een duidelijke relatie tussen de temperatuur, de neerslag en het fietsgebruik.

CORRECTIE: fietsgebruik Den Haag ten opzichte van landelijke cijfers

De landelijke cijfers zijn vertaald naar de fietsparkeercijfers voor Den Haag. Per motief zijn de landelijke cijfers gecorrigeerd voor de Haagse situatie op basis van MON/OvIN-cijfers. Om een steekproef van voldoende omvang te verkrijgen zijn gegevens van de jaren 2002-2010 gebruikt. Hieruit komt naar voren dat het fietsgebruik in Den Haag lager ligt dan het landelijk gemiddelde. In onderstaande tabel zijn de OvIN (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland) getallen opgenomen van het fietsgebruik per motief. Deze zijn de basis voor de vertaling van de algemene CROW kengetallen naar Haagse kengetallen.

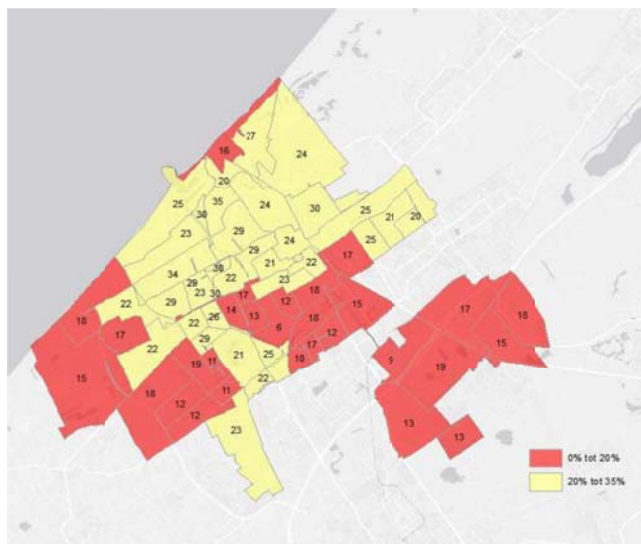
Tabel. Aandeel fietsgebruik aan de herkomstzijde van de verplaatsing.

	Den Haag	Nederland	verschil
Wonen en thuis zijn	22%	28%	-27%
Werken	22%	23%	-5%
Visite logeren en familiebezoek	15%	21%	-39%
Onderwijs volgen	29%	47%	-64%
Winkelen, boodschappen doen	19%	28%	-49%
Ontspanning, sport, bezoek schouwburg etc.	23%	29%	-24%
Overige	15%	20%	-38%

3.1.2. Onderverdeling naar Haagse gebieden met een hoog en een laag cijfer

Het fietsgebruik in Den Haag verschilt per stadsdeel. Op basis van OViN data is een kaart gemaakt met het fietsgebruik per postcode 4-gebied. Hier is gekeken naar het fietsgebruik aan de bestemmingskant van de verplaatsing. Er is daarbij gezocht naar een logische gebiedsindeling. Het fietsgebruik in Den Haag valt hierbij uiteen in twee gebieden:

1. Gebieden met een hoog fietsgebruik; 20 tot 35% van de verplaatsingen naar bestemmingen in deze gebieden worden op de fiets gemaakt. Binnen dit gebied vallen de binnenstad, het Benoordenhout, Bezuidenhout, Segbroek, Loosduinen, Wateringseveld en een groot deel van Scheveningen.
2. Gebieden met een laag fietsgebruik; 0 tot 20% van de verplaatsingen naar bestemmingen in deze gebieden worden op de fiets gemaakt. Binnen dit gebied vallen de wijken Laak, Transvaal, Schilderswijk, Ypenburg, Leidschenveen en Vroondaal.



Op basis van het gemiddelde fietsgebruik in de hoge en lage gebieden is een correctiefactor afgeleid ten opzichte van het Haagse gemiddelde:

- Gebied hoog fietsgebruik factor 1,23
- Gebied laag fietsgebruik factor 0,79

3.1.3. Ruimte voor groei: verhoging om verwachte groei op te vangen.

Voor de periode 2010 – 2020 is de ambitie van de gemeente Den Haag, zoals vastgelegd in de Haagse Nota Mobiliteit, om het fietsgebruik met 30% te laten groeien. In de landelijke kencijfers zoals opgesteld voor CROW zit al een marge van 20% als reservecapaciteit en opvang van fluctuaties en groei. Combinatie van beide cijfers zou leiden tot een marge van 60% bovenop de huidige fietsparkeervraag. Dit zou ertoe leiden dat er, zeker de eerste jaren, veel te veel fietsparkeerplaatsen zouden worden gebouwd.

Om dit te ondervangen is in de fietsparkeernormen voor Den Haag, naast de ingebakken marge van 20% , een extra marge van 10% opgenomen. Dit leidt ertoe dat de groei van de afgelopen jaren (10% over 10 jaar) goed kan worden opgevangen met behoud van de reservecapaciteit. In het geval het fietsgebruik conform doelstelling met 30% zou groeien, dan bereikt de vulling van de fietsparkeerplaatsen die op basis van de fietsparkeernormen worden gerealiseerd na 2020 hun capaciteit.

3.1.4. Toetsen van de cijfers aan de hand van tellingen

Op basis van bovenstaande onderzoeksgegevens uit het OViN en de fietskengetallen van het CROW is de theoretische vraag naar fietsparkeerplaatsen bij verschillende functies bepaald. Om te toetsen of deze theoretische vraag overeenkomt met de werkelijkheid, en om te voorzien in een cijfer voor functies waarvoor nog geen kengetal was opgesteld, is een groot aantal aanvullende tellingen verricht bij de verschillende functies in de stad.

De uitgevoerde tellingen leveren het volgende beeld op:

- Waar zowel tellingen als kencijfers voorhanden zijn komen deze gemiddeld redelijk goed overeen.
- Niet in alle gevallen is goed vast te stellen welke fietsen bij welke functie horen, dit levert soms ongeloofwaardig hoge of lage tellingen op.
- De spreiding in fietsparkeervraag tussen tellingen voor dezelfde soort functie is erg groot.
- Bij supermarkten zijn duidelijk twee groepen te onderscheiden: 'fietsupermarkten' en 'niet-fietsupermarkten' met een volledig verschillende fietsparkeervraag. De cijfers voor fietsupermarkten zullen worden gebruikt om extra eisen te stellen aan supermarkten die niet kunnen voldoen aan de autoparkeernormen.

In bijlage 1. zijn de concept fietsparkeernormen opgenomen.

4. De toepassing van de normen

Er is meer nodig dan alleen een lijst met fietsparkeernormen. De parkeernorm geeft aan welke fietsparkeercapaciteit er in theorie beschikbaar moet zijn binnen (of in de nabije omgeving van) het bouwplan om te voldoen aan de vraag. Op basis van de grootte en locatie van een plan bepaalt de

gemeente Den Haag de uiteindelijke parkeereis; de eis voor de aanwezigheid van fietsparkeerplaatsen die aan een specifiek bouwplan is gekoppeld. De manier waarop de gemeente omgaat met het vertalen van de parkeernorm naar een parkeereis is vastgelegd in het toepassingskader. Bij het toepassingskader wordt rekening gehouden met de ruimtelijke context waarin een bouwplan wordt ontwikkeld.

In principe is de initiatiefnemer van een bouwplan verantwoordelijk voor de realisatie van voldoende fietsparkeerplaatsen op eigen terrein. Er zijn echter ook omstandigheden waarbij hierop een uitzondering kan worden gemaakt. In het toepassingskader zal worden aangegeven onder welke omstandigheden realisatie van fietsparkeerplaatsen op eigen terrein moet plaatsvinden en onder welke omstandigheden hierop een uitzondering kan worden gemaakt. Daarbij zal ook worden nagegaan of er omstandigheden zijn waarin het mogelijk is om fietsparkeereis af te kopen middels een storting in een (fiets-) parkeerfonds.

Voor het opstellen van het toepassingskader zijn een drietal richtinggevende uitgangspunten geformuleerd, deze zullen in het vervolg verder worden uitgewerkt.

4.1 De ruimtedruk

In gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid en veel functies die bezoekers trekken, wordt de noodzaak om het fietsparkeren te reguleren steeds groter. Goede voorbeelden hiervan zijn de binnenstad van Den Haag en Scheveningen Bad. De dichtheid van winkels, horeca en andere voorzieningen leidt tot een intensief gebruikte openbare ruimte. Geparkeerde fietsen op trottoirs en pleinen veroorzaken soms ondoordringbare rijen, waardoor de leefbaarheid van de openbare ruimte wordt aangetast. In deze gebieden wil de gemeente Den Haag dat nieuwe ontwikkelingen zorgdragen voor een fietsvoorziening op eigen terrein. Een voorwaarde daarbij is dat de fietsparkeervoorziening goed te bereiken is voor personeel en bezoekers die op de fiets komen.

In deze gebieden kunnen grootschalige ontwikkelingen een in pandige voorziening op eigen terrein ontwikkelen. Een andere oplossingsrichting is de ontwikkeling van centrale stallingsvoorzieningen door de gemeente, waarbij ontwikkelaars de mogelijkheid krijgen om een storting te doen in een fietsparkeerfonds. De gemeente zal dan binnen een bepaalde afstand en tijd fietsparkeerplaatsen maken. Het voordeel is daarbij, dat als er meer stortingen worden gedaan binnen een bepaald gebied, de gemeente een collectieve stalling kan maken.

Voor andere delen van de stad, zal vooral bij grotere ontwikkelingen de eis worden gesteld om op eigen terrein in een oplossing voor de berekende fietsparkeerbehoefte te voorzien (Zie kaartje voorlopige zonering). Voor de kleinere ontwikkeling kan de toekomstige fietsparkeerbehoefte in de openbare ruimte plaatsvinden. De keuze voor een oplossing in de openbare ruimte of op eigen terrein is daarmee aan de ontwikkelaar, waarbij het gebruik van eigen terrein niet verplicht is.

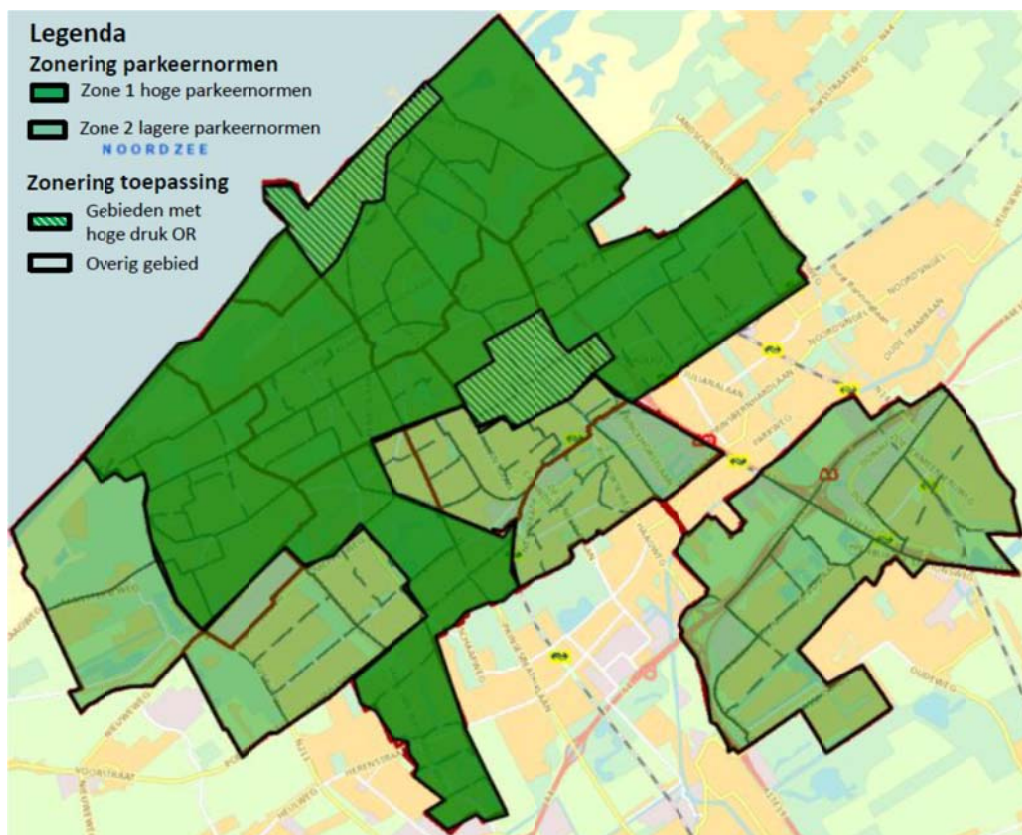
4.2. De fietsparkeerbehoefte

De gemeente Den Haag gaat fietsparkeernormen hanteren om te voorkomen dat bij ontwikkelingen grote fietsparkeerproblemen ontstaan (of verergeren) in de openbare ruimte. Ontwikkelingen met een kleine fietsparkeerbehoefte zullen worden ontzien om twee redenen. Het is relatief inefficiënt om een klein aantal fietsparkeerplaatsen op eigen terrein in te passen. De parkeervoorziening zou per fietsparkeerplaats erg duur zijn. En, omdat het maar om een kleine toename van de

fietsparkeerdruk gaat, zullen door de ontwikkeling geen grote fietsparkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan. Op basis van de berekende fietsparkeerbehoefte van een ontwikkeling wordt bepaald of een ontwikkeling zelf moet voorzien in fietsparkeerplaatsen of dat in de openbare ruimte mag worden geparkeerd. Waar de grens precies wordt gelegd is nog niet bepaald, die grens zal voor gebieden met een hoge ruimtedruk lager liggen dan in andere delen van de stad.

4.3 Kort of lang parkeren

De berekende fietsparkeerbehoefte van een ontwikkeling bestaat, een aantal uitzonderingen daar gelaten, uit een werknemersdeel en een bezoekersdeel. Aan fietsparkeerplaatsen voor werknemers kunnen andere eisen worden gesteld, dan aan fietsparkeerplaatsen voor bezoekers. De aangeboden kwaliteit is afhankelijk van de verblijfsduur. Werknemers op een kantoor blijven langer in een gebouw en zullen bereid zijn meer moeite te doen hun fiets in een gebouwde/inpandige voorziening te stallen. Hetzelfde geldt voor scholieren en studenten bij onderwijsvoorzieningen. Deze groepen hechten er waarde aan dat hun fiets veilig en droog kan worden geparkeerd. Datzelfde geldt voor bezoekers aan een winkelgebied, waar mensen langere tijd verblijven om meerdere winkels te bezoeken (funshoppen). Bezoekers die een snelle gerichte aankoop doen in bijv. een supermarkt, zullen hun fiets liefst voor de deur willen parkeren (in de openbare ruimte), mits daar voldoende plek is. Bij de beoordeling van bouwplannen zal er op worden toegezien dat fietsparkeerplaatsen voor bezoekers eenvoudig bereikbaar zijn, waar dat kan op eigen terrein en waar nodig goed georganiseerd in de openbare ruimte.



Voorlopige zonering fietsparkeernormen, inclusief opsplitsing gebieden hoge ruimtedruk en gebied met een lagere ruimtedruk.

Juridische verankering van de fietsparkeernormen.

De fietsparkeernormen en het bijbehorende toepassingskader gaan gelden voor nieuwbouw en verbouw ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. De normen zijn dus niet bedoeld om een oplossing te bieden voor het bestaande tekort aan fietsparkeerplaatsen op sommige locaties. De fietsparkeernormen worden gekoppeld aan het bestemmingsplan. Gemeenten hebben de mogelijkheid om een “voorwaardelijke verplichting” in de regels van het bestemmingsplan op te nemen. Dit betekent dat in een bestemmingsplan een globale parkeervereiste moet worden opgenomen. Die hoeveelheid ruimte voor fiets- en autoparkeren kan vervolgens in het bestemmingsplan afhankelijk worden gesteld van de verwachte parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte en het bijbehorende toepassingskader zijn te bepalen aan de hand van beleidsregels.

5. Historische parallel van fietsparkeerbeleid met het beleid voor autoparkeren.

In de ontwikkeling van het beleid voor fietsparkeren kan een historische parallel worden getrokken met de ontwikkeling van het beleid ten aanzien van autoparkeren. Voor een groot deel van het beleid dat nu voor de fiets wordt ontwikkeld is voor de auto jaren geleden al iets bedacht. De geschiedenis lijkt zich te herhalen. Aan de hand van de in de jaren veranderende verkeerssituatie in en rond de Grote Marktstraat, gelegen in de binnenstad van Den Haag, kan dit goed worden geïllustreerd. Maar eerst iets meer over het ontstaan van het parkeerbeleid in Den Haag.

Ontstaan sturend parkeerbeleid

Ongeveer 40 jaar geleden begon het aantal auto's voor problemen te zorgen in de grotere steden. Er ontstonden files en in de binnensteden was sprake van parkeeroverlast.

‘Tot eind jaren zeventig kende Nederland een volgend parkeerbeleid. Er werd simpelweg zo veel mogelijk voorzien in de behoefte aan parkeergelegenheid. Beïnvloeding van de vraag kwam pas aan de orde, toen het groeiende autoverkeer de bereikbaarheid van binnensteden begon te bedreigen. De overheid begon te sturen en kwam met parkeernormen en -tarieven en -beleid. Het begrip sturend parkeerbeleid dateert uit de tijd van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (1976). (P1, De Toekomst van parkeren, 2008)

In Den Haag werd in 1975 het eerste sturende parkeerbeleid vastgelegd in het Verkeerscirculatieplan 1975. De aanleiding was een brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 20 november 1973 aan het College van Burgemeester en Wethouders. In die brief werden een aantal voorwaarden kenbaar gemaakt die waren verbonden aan de uitkering van een rijksbijdrage ter zake van de exploitatietekorten van de H.T.M. in 1974 en de volgende jaren. Eén van de voorwaarden was dat uiterlijk per ultimo 1974 een op deskundig onderzoek gebaseerd - en door de Gemeenteraad vastgesteld - verkeerscirculatieplan moest worden overlegd, waarbij de openbaarvervoersbedrijven dienden te worden betrokken. Dit plan diende tevens - in eerste opzet alleen voor de binnenstad - een parkeerplan te bevatten.

‘In de nota “De grote stad als probleemgebied” pleiten de directeuren Stadsontwikkeling van de vier grote steden voor een spoedige en ingrijpende vernieuwing van talrijke verouderde structuren. Als voorbeeld van de verpaupering van de oude wijken wordt in deze nota het gebrek aan parkeerruimte gesignaleerd, waardoor niet het autobezit afneemt, maar wel de laatste restjes leefruimte (waaronder de trottoirs) voor het parkeren worden misbruikt.’ (Verkeerscirculatieplan 1975, Gemeente Den Haag)

In het Verkeerscirculatieplan 1975 zijn doelstellingen voor kort en voor lang parkeren opgenomen. Op basis van onderzoek werd bepaald dat er een groot aantal extra parkeerplaatsen nodig was in de binnenstad. Er werden plannen gemaakt voor parkeergarages rond de binnenstad van Den Haag. Het gebied waar betaald moest worden om te parkeren breidde zich steeds verder uit. Door deze regulering en bijkomende handhaving werd de druk van de geparkeerde auto in de binnenstad in toom gehouden.

De Grote Marktstraat

In Den Haag herhaalt de geschiedenis zich, maar nu is het de geparkeerde fiets die overlast veroorzaakt. Waar het beeld in de binnenstad in de jaren zeventig werd bepaald door de auto, wordt dat beeld nu bepaald door de fiets. Een goed voorbeeld is de Grote Marktstraat. Hieronder ter illustratie een paar foto’s van de jaren ’80 en de situatie in 2011. De foto’s zijn op ongeveer dezelfde locatie genomen. Auto’s werden destijds geregeld half op het trottoir geparkeerd en blokkeerden de voetgangersstromen. De geparkeerde en rijdende auto’s, bussen en trams veroorzaakten een grote druk op de openbare ruimte.

In de jaren 90 begon men met het plan om het doorgaande autoverkeer te verbannen uit de Grote Marktstraat en de tramlijnen in een tunnel onder de winkelstraat door te trekken. De Haagse tramtunnel, Het Souterrain, werd na een probleemrijke bouwperiode in 2004 geopend. In de parkeergarage onder de Grote Marktstraat kunnen ongeveer 500 auto’s parkeren. Sinds de invoering van het verkeerscirculatieplan centrumgebied in 2009 kunnen auto’s de binnenstad nog wel bereiken om te parkeren onder de Grote Marktstraat of in één van de andere garages rond de binnenstad, maar kan er niet meer dwars door de binnenstad worden gereden. Alle ruimte dus voor voetgangers en fietsers.

Sinds de aanleg van de tramtunnel is het aantal voetgangers en fietsers in de straat sterk toegenomen. Er vindt een constante strijd plaats tussen de grote stromen winkelende voetgangers en de doorgaande fietsers. Daarnaast veroorzaken geparkeerde fietsen op sommige plekken in de straat veel overlast. Vooral aan het begin en het eind van de Grote Marktstraat staan soms zoveel fietsen dat de doorgang van de grote stromen voetgangers wordt gehinderd. Hier gaat de gemeente wat aan doen.

In de Visie Fietsparkeren binnenstad (2013) beschrijft de gemeente de geplande aanpak van het fietsparkeerprobleem in de binnenstad. Met deze integrale aanpak voor fietsparkeren worden de stappen, die eerder in parkeerbeleid voor auto’s zijn gezet, in een veel kortere periode doorlopen.

- Vanaf de jaren ’70 is het autoparkeren grotendeels verschoven van maaiveld naar gebouwde parkeervoorzieningen. Daarmee kwam er meer ruimte voor de fietsen en de voetganger. Het

stallen van fietsen in de binnenstad zal in de toekomst grotendeels zijn gesitueerd in geconcentreerde parkeervoorzieningen, aansluitend op de belangrijkste fietsroutes.

- Vanaf de jaren '70 is het autoparkeren in het centrum steeds verder gereguleerd door het invoeren van betaald parkeren. In de toekomst wordt het stallen van fietsen sterker gereguleerd met actieve handhaving in de belangrijkste winkelstraten.
- Voor auto's worden vanaf de jaren '70 eisen gesteld aan de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, ondanks de hoge kosten die hieraan verbonden zijn. Ook de realisatie van inpandige fietsstallingen in de binnenstad is duur. Het stellen van normen aan de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw ontwikkelingen volgt deze lijn.

Afgelopen jaren zijn er behoorlijk wat grote bouwprojecten geweest in de binnenstad en er wordt nog steeds gebouwd in de Grote Marktstraat. Bij die ontwikkelingen worden geen autoparkeerplaatsen gerealiseerd, deze worden verwezen naar de bestaande parkeergarages. De locaties zijn slecht te bereiken met de auto en als men met de auto wil komen kan men die parkeren op straat of in een parkeergarage. Autoparkeren is geen 'probleem' meer in de binnenstad. Voor het parkeren van de fiets is echter ook niks geregeld in deze plannen. Dat is een gemiste kans. De gemeente had bij de beoordeling van de bouwplannen geen vastgestelde fietsparkeernormen. De gemeente wilde natuurlijk graag dat er ontwikkeld werd in de binnenstad, maar bij deze plannen hadden natuurlijk fietsparkeerplaatsen ontwikkeld moeten worden. Hetzij op eigen terrein of via een storting in het parkeerfonds. Met het beleid dat nu wordt ontwikkeld, zal aan ontwikkelaars worden gevraagd een bijdrage te leveren aan een goede oplossing voor de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen.

We bevinden ons mogelijk op een 'kantelpunt' zoals Maarten Huygen in het NRC van 8 december 2011 schreef:

"Aan het vrije fietsen komt een einde, net als dertig jaar geleden aan het vrije autorijden. Net als de automobilist moet de fietser lang rondcirkelen voor een parkeerplaats om de fiets vast te zetten. Er zullen fietsparkeermeters komen, verplichte stallingen. We zullen met weemoed terugkijken naar de tijd dat je de fiets snel tegen de gevel kun gooien van het pand waar je moest zijn. Dat kan dan alleen nog in de film."



Tabel: Concept fietsparkeernormen Den Haag

Functie	Eenheid	KENTAL		Aandeel bezoekers
		HOOG	LAAG	
Winkelen				
Groothandel	100 m2 bvo	0,06	0,04	80%
Showroom	100 m2 bvo	0,8	0,5	95%
Supermarkt standaard*	100 m2 bvo	3,2	2,0	93%
Supermarkt fiets*	100 m2 bvo	11,9	7,6	93%
Winkel	100 m2 bvo	4,2	1,4	80%
Werken				
Klein bedrijf	100 m2 bvo	0,26	0,17	5%
Groot bedrijf	100 m2 bvo	0,01	0,01	5%
Kantoren zonder baliefunctie (medewerkers)	100 m2 bvo	1,5	1,0	5%
Extra baliefunctie bij kantoor (alleen bezoekers)	per balie	4,5	2,9	100%
Magazijn	100 m2 bvo	0,0	0,0	5%
Horeca				
Café/bar, strandtent	100 m2 bvo	26,4	16,9	90%
Cafetaria/lunchroom	100 m2 bvo	10,9	6,9	90%
Restaurant	100 m2 bvo	19,6	12,5	80%
Hotel	per kamer	0,4	0,3	77%
Cultuur				
Museum	100 m2 bvo	1,0	0,6	95%
Bibliotheek	100 m2 bvo	3,3	2,1	97%
Religiegebouw	100 m2 bvo	14,5	9,3	100%
Bioscoop/theater/schouwburg	100 m2 bvo	4,7	3,0	94%
Sociaal cultureel centrum/Wijkverenigingsgebouw	100 m2 bvo	7,4	4,7	100%
Sportvoorzieningen				
Sportschool	100 m2 bvo	3,4	2,1	87%
Sporthal	100 m2 bvo	2,7	1,7	95%
Sportveld	100 m2 terrein	1,3	0,8	95%
Zorgvoorzieningen				
Ziekenhuis/medisch centrum	100 m2 bvo	1,0	0,7	29%

Verpleeg/verzorgingshuis	100 m2 bvo	0,2	0,1	60%
Arts/maatschap	100 m2 bvo	1,9	1,2	55%
Onderwijs				
Primair onderwijs	100 m2 bvo	6,9	4,4	95%
Kinderdagverblijf	100 m2 bvo			95%
Middelbaar onderwijs	100 m2 bvo	10,9	7,0	95%
HBO/ROC	100 m2 bvo	9,9	6,3	72%
Avondonderwijs	100 m2 bvo	7,4	4,7	95%
Overig				
Begraafplaats/crematorium	per locatie	22,0	22,0	99%

*) Norm Fietssupermarkt uitsluitend te gebruiken als compensatie voor vrijstelling van de autoparkeernorm.