

Fietsparkeernormen: (hoe) worden die gebruikt?



Tour de
force

Versie 1.0, maart 2024

Inhoudsopgave

1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding.....	2
1.2 Aanpak	2
1.3 Leeswijzer.....	2
2 Gebruik normeringen.....	3
2.1 Normeringen in gemeentelijk beleid.....	3
2.2 Werkwijze fietsparkeernormen	3
2.3 Ervaringen met gebruik normen	5
3 Overige (beleids)instrumenten.....	8
4 Tot slot.....	10
Bijlage 1 Overzicht beleidsstukken per gemeente	11

Colofon

Auteurs: Teun Kolner, Marco Duijnsveld (Movares)

Begeleid door: Birgit Cannegieter (Ploegleider Fiets in de stad), Ronald van der Weerd (CROW)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Diverse ontwikkelingen maken het belang van betrouwbare fietsparkeercijfers steeds groter. Zo neemt het fietsgebruik toe en wordt de ruimte in de steden steeds intensiever gebruikt. Daarnaast is de introductie van de omgevingswet aanstaande en zijn er recente **veranderingen in het bouwbesluit**. Om te waarborgen dat fietsparkeren structureel een plaats krijgt in nieuwe ontwikkelingen (woon- en werklocaties), is het gewenst om een overzicht van beschikbare instrumenten voor fietsparkeren te creëren. Dit onderzoek heeft als doel het **gebruik van fietsparkeernormen** in beeld te brengen en te leren van de praktijkervaringen van gemeenten. Tot slot onderzoeken we welke **aanvullende instrumenten** gebruikt worden om tot voldoende goede fietsparkeervoorzieningen te komen.

1.2 Aanpak

Om ervaringen met het gebruik van fietsparkeernormering door gemeenten in beeld te brengen, is geïnterviewd of gemeenten normeringen hebben vastgelegd voor fietsparkeren in gemeentelijk beleid. En zo ja: wat daarin staat. Hiervoor is het beleid geanalyseerd van de 20 grootste gemeenten, alsmede die van 12 middelgrote en kleine gemeenten, variërend van steden met een belangrijke regiofunctie, gemeenten met historische binnensteden tot rurale gemeenten. Een overzicht van alle onderzochte gemeenten is opgenomen in bijlage 1.

Vervolgens is via diverse kanalen een oproep gedaan tot het delen van ervaringen met het gebruik van fietsparkeernormen. Hierop is input ontvangen vanuit verschillende gemeenten, maar ook een marktpartij en een grote ondernemer. Naar aanleiding van de reacties zijn verdiepende gesprekken gevoerd met een ontwikkelaar en een aantal gemeenten (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Haarlem, Haarlemmermeer en Wageningen). In deze gesprekken is gesproken over het vigerende beleid in relatie tot fietsparkeernormen en de ervaringen met het uitvoeren ervan. Ook zijn deze gemeenten gevraagd naar het gebruik van eventuele andere (beleids)instrumenten - buiten fietsparkeernormen - om voldoende goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren.

1.3 Leeswijzer

Het voorliggende document start in paragraaf 2.1 met een inventarisatie van vastgelegde fietsparkeernormen bij gemeenten, waarna in paragraaf 2.2 wordt ingegaan op de werkwijze met fietsparkeernormen conform het beleid. In paragraaf 2.3 gaan we vervolgens in op hoe het gebruik door verantwoordelijke ambtenaren wordt ervaren, oftewel: hoe gaat het toepassen van fietsparkeernormen in de praktijk in zijn werk? In hoofdstuk 3 beschrijven we welke aanvullende '(beleids)instrumenten' door gemeenten worden ingezet om tot voldoende goede fietsparkeervoorzieningen te komen. In hoofdstuk 4 delen we vervolgens aanvullende inzichten die uit de gesprekken met gemeenten en de ontwikkelaar zijn opgehaald. We sluiten af met een 'leestafel' met relevante documenten voor het gebruik van fietsparkeernormen. In de bijlage volgt een overzicht met vastgesteld beleid omtrent fietsparkeernormen van de geselecteerde gemeenten, inclusief verwijzing naar het desbetreffende beleidsstuk.

2 Gebruik normeringen

2.1 Normeringen in gemeentelijk beleid

Landelijk regelt het Bouwbesluit dat er voor elke nieuwbouw woning een opstalruimte van ca 5m² moet worden gerealiseerd waar fietsen geparkeerd kunnen worden. Gemeenten hebben de mogelijkheid om aanvullend eigen normering vast te stellen. Het CROW heeft landelijke kencijfers en richtlijnen opgesteld om dit te organiseren. Deze kencijfers staan los van de normen in het bouwbesluit. In de Leidraad Fietsparkeren zijn deze terug te vinden.

In 16 van 20 grootste gemeenten zijn fietsparkeernormen vastgelegd in gemeentelijk beleid. Van de vier gemeenten (Arnhem, Zwolle, Leeuwarden en Haarlemmermeer) die geen fietsparkeernormen in gemeentelijk beleid hebben vastgelegd heeft Arnhem inmiddels wel een fietsparkeerplan opgesteld, waarin wordt geadviseerd normeringen voor fietsparkeren op te nemen in de beleidsregel parkeren. Opvallend is dat de gemeente Haarlemmermeer aangeeft bewust geen fietsparkeernormeringen vast te leggen, om zo geen extra obstakels voor ontwikkelaars op te werpen.

Van de 12 geselecteerde middelgrote en kleine gemeenten (variërend van rurale gemeenten tot groeikernen en kernen met een regionale centrumfunctie) hebben 5 gemeenten fietsparkeernormen in beleid opgenomen en 7 gemeenten niet.

Kwaliteitsborging in beleid

Het vastleggen van fietsparkeernormen in gemeentelijk beleid geeft inzicht in de vereiste aantallen fietsparkeerplekken bij nieuwe ontwikkelingen. Deze normen geven echter geen richting aan de kwaliteit van de stalling: zoals bijvoorbeeld de bereikbaarheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid. Verschillende gemeenten hanteren daarom bovenop de normen ook kwaliteitseisen, die zijn vastgelegd in gemeentelijk beleid. 11 van 20 grootste gemeenten en 5 van 12 middelgrote/kleinere gemeenten heeft op enige wijze de gewenste kwaliteit, geborgd via vastgesteld beleid.

Voor verschillende grote gemeenten zoals Amsterdam, Utrecht, Eindhoven, Nijmegen, Haarlem, maar ook bijvoorbeeld voor de kleinere gemeente Houten, geldt dat zij eigen 'kwaliteitseisen' voor te realiseren stallingen hebben geformuleerd. In de kwaliteitseisen worden in de meeste gevallen voorwaarden rondom toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid gesteld.

Door 11 van de 32 gemeenten is aangegeven dat de leidraad fietsparkeren leidend is voor het hanteren van kwaliteit bij fietsparkeervoorzieningen. Negen gemeenten verwijzen (ook) naar het keurmerk Fietsparkeur¹ voor de inrichting van de voorziening.

Leidraad Fietsparkeren en Fietsparkeur

De Leidraad Fietsparkeren (november 2023) zie ook de Leestafel achterin dit document) van CROW-Fietberaad biedt de argumenten en ingrediënten die de beleidsmaker en de ontwerper helpen de juiste beslissing op het juiste moment te nemen. In de Leidraad Fietsparkeren zijn verschillende uitgangspunten opgenomen waaraan fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen. Met betrekking tot kwaliteitseisen voor fietsparkeervoorzieningen verwijst de Leidraad Fietsparkeren onder meer naar ruimtebeslag, onderhoud en esthetica.

2.2 Werkwijze fietsparkeernormen

Fietsparkeernormen worden door gemeenten gebruikt om bij nieuwbouw, verbouw of functiewijzigingen voldoende fietsparkeervoorzieningen te realiseren, passend bij het toekomstig gebruik en de locatie. Plannen/ontwerpen worden getoetst toetsen aan de vastgestelde normen. Moment van toetsen is als een aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen (of het wijzigen van het gebruik) van vastgoed wordt getoetst aan het bestemmingsplan. Het is verstandig om zo vroeg mogelijk in de planvorming het onderwerp fietsparkeren te borgen. Veelal kan er dan nog pro-actief gestuurd worden. Als er eenmaal een aanvraag voor vergunning ligt, is het veelal gecompliceerder om te komen tot een goede oplossing.

Bij het vaststellen van fietsparkeernormen gaan gemeenten over het algemeen uit van de CROW-Kencijfers Fietsparkeren (2019). Daarin is de norm dat fietsparkeren dient te worden opgelost **op eigen terrein**. Hierin wordt een onderscheid gemaakt voor **woonfuncties en niet-woonfuncties**. Voor woonfuncties zijn de eisen uit het

¹ De stichting Fietsparkeur verzorgt de toetsing en certificatie van fietsparkeersystemen.

nationaal geldende Bouwbesluit van toepassing (zie hiervoor ook de leestafel). Hierin is vastgelegd dat iedere woning dient te zijn voorzien van een berging waarin 2 fietsen gestald kunnen worden. Voor niet-woonfuncties zijn echter geen nationaal geldende afspraken vastgelegd. Voor de niet-woonfuncties kan een gemeente haar eigen normering vaststellen.

De fietsparkeerbehoefte van een ontwikkeling met een niet-woonfunctie wordt berekend aan de hand van het bouwplan en de daarbij behorende fietsparkeernorm. Voor het vaststellen van de fietsparkeereis wordt vervolgens de berekende parkeer-behoefte afgezet tegen de specifieke kenmerken en grootte van het bouwplan en er wordt gekeken naar de omgeving van de ontwikkeling. Indien er concrete aanleiding bestaat om de berekende fietsparkeer-behoefte bij te stellen, is het aan de ontwikkelaar om aan te tonen op grond waarvan dat nodig is.

Fietsparkeereisen: aantallen

De parkeernorm wordt gebruikt om de parkeereis, oftewel het concrete aantal benodigde fietsparkeerplekken voor een ontwikkeling, te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie met de fietsnorm vermenigvuldigd: de basisparkeereis. Vervolgens kan (bij functiewijziging en/of sloop/nieuwbouw) bepaald worden of er sprake is van een 'rechtens verkregen niveau: dat wil zeggen de parkeervraag bij de bestaande (legale) situatie. De parkeerbehoefte van de meest recente legale functie (conform de huidige parkeernorm) wordt in mindering gebracht op de parkeereis van de nieuwe functie. Alleen het verschil in parkeerplaatsen hoeft dan nog te worden gerealiseerd met behoud van de bestaande parkeervoorzieningen. Als er vanwege de ontwikkeling fietsparkeerplaatsen worden opgeheven op eigen terrein of in de openbare ruimte, dan worden die afgetrokken van het van rechtens verkregen niveau. Na aftrek van 'rechtens verkregen niveau' blijft de (netto) fietsparkeereis over (bron: Parkeernormen Fiets en Auto, Gemeente Utrecht, 2020).

Bij het berekenen van de benodigde fietsparkeerplekken kan bij aanwezigheid van verschillende functies rekening worden gehouden met de mogelijkheid tot dubbelgebruik van een fietsparkeerplek. Om tot het benodigde aantal fietsparkeerplekken te komen kan gebruik worden gemaakt van de parkeervraagcalculator van het CROW. Afhankelijk van het type functie worden stalplekken op bepaald tijdstippen of weekdagen meer of minder gebruikt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan horeca die met name 's avonds gebruikt wordt of scholen die in het weekend gesloten zijn. Dezelfde fietsparkeerplekken kunnen dan voor verschillende doelgroepen gebruikt worden. Om de aantallen hiervoor te berekenen gebruiken gemeenten de aanwezigheidspercentages per functie. Over het algemeen hebben gemeenten de gehanteerde kengetallen opgenomen in fietsparkeernota's, zodat ontwikkelaars aan de hand hiervan en op basis van hun plannen de te realiseren aantallen kunnen (laten) berekenen. Een uitzondering hierop vormen Gemeente Eindhoven en Gemeente Rotterdam die een online-tool voor fietsparkeernormen ter beschikking stellen, zodat de te hanteren aantallen online kunnen worden berekend.

Zonering

In praktijk zien we dat een aantal gemeenten voor verschillende gebieden specifieke fietsparkeernormen hanteren. Over het algemeen worden voor centraal gelegen gebieden of gebieden met aanwijsbaar hoger fietsgebruik hogere normen gehanteerd. Hierbij wordt in de regel gerefereerd aan de kencijfers van het CROW, waarin onderscheid wordt gemaakt de volgende type gebieden:

- Centrum
- Schil centrum
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

Per gebied/zone geldt een eigen kencijfer en bandbreedte. Het is aan gemeenten zelf om een passende gebiedsindeling te maken en in te vullen welke positie in de bandbreedte zij passend vinden voor de gemeente. Dit hoeft niet vastgelegd te worden in een aanwijsbesluit of APV. Dat is alleen wenselijk als je gaat handhaven en de openbare orde of veiligheid in het geding komt.

Amsterdam hanteert het volgende:

1. Binnen de ring en ten zuiden van het IJ. Gebied kent een hoog fietsgebruik waardoor als norm de bovenkant van de bandbreedte uit de leidraad wordt aangehouden.
 2. Zuidas, stadsdeelwinkelcentra, 4 west en stukken van Amsterdam Noord. De norm is ongeveer gelijk aan het CROW- kencijfer.
 3. Gebied om zone 2 . Onderkant bandbreedte
- Dit betekent dat in zone 1 de norm twee keer hoger is dan zone 3. Een winkel in zone 1 kent als norm 4 fietsparkeerplekken per 100 m2 bvo, terwijl een 'zone 3'-winkel als norm 2 fietsparkeerplekken kent per 100 m2

Fietsparkeereisen: locatie

Om een aantrekkelijke parkeergelegenheid voor fietsen te creëren, is de locatie heel belangrijk. Een fietsparkeervoorziening bevindt zich bij voorkeur dicht bij de beoogde bestemming van de gebruiker(s). Hoe dit wordt ingevuld, kan per gemeente verschillen: in Eindhoven geldt bijvoorbeeld dat een stalling op maximaal 25 meter van de bestemming moet zijn gesitueerd. In Houten betreft dit maximaal 75 meter. In andere gemeenten is hierover niets vastgelegd.

Fietsparkeergelegenheid nabij de bestemming betekent in de regel dat de fietsparkeervoorziening op eigen terrein moet worden gecreëerd. Soms is dit echter niet mogelijk of wenselijk. In specifieke gevallen kunnen ontwikkelaars daarom een verzoek indienen bij gemeenten de gemeente om in samenspraak te bekijken of een voorziening, die openbaar toegankelijk is (bijvoorbeeld in de openbare ruimte, maar kan ook inpandig) van meer toegevoegde waarde is dan op eigen terrein. Hierbij kan gekeken worden naar dubbel gebruik voor andere gebruikers. In deze gevallen kan de gemeente vrijstelling van realisatie van een fietsparkeergelegenheid op eigen terrein verlenen. De ontwikkelaar voorziet in een financiële compensatie die ten goede komt aan de openbare fietsvoorziening. Deze wordt geborgd via privaatrechtelijke afspraken.

Fietsparkeereisen: toegankelijkheid en kwaliteit stallingsplekken

Fietsparkeerplekken dienen goed toegankelijk en van goede kwaliteit te zijn om tot volwaardig gebruik te leiden. Hoe 'goed toegankelijk' en 'goede kwaliteit' wordt ingevuld, verschilt per gemeente. Bij bepalen van wat men verstaat onder een 'goede fietsparkeervoorziening', is het essentieel te kijken naar de behoeften van de gebruiker en het type fiets dat moet worden gestald. Wat voor de één bruikbaar is, is voor de ander wellicht niet.

In de leidraad fietsparkeren (CROW, november 2023) wordt aandacht besteed aan fietsparkeerkwaliteit. Ook staan bruikbare tips over toegankelijkheid en inrichting van stallingen opgenomen in de publicatie ['Fietsenstalling van de Toekomst'](#), welke door samenwerking van gemeente Eindhoven, gemeente Rotterdam en Movares tot stand is gekomen.

Gemene deler bij de verschillende gemeenten is, zoals in paragraaf 2.1 beschreven, de verwijzing naar gemeenten (of hun eisen hebben opgesteld op basis van) het Bouwbesluit, De Leidraad Fietsparkeren en het normstellend document van Stichting Fietsparkeur. Zie de 'Leestafel' in hoofdstuk 5 voor toegang tot deze documenten. In sommige gevallen worden algemene eisen door gemeenten aangevuld met gemeente-specifieke eisen, die verder gaan dan bovengenoemde bronnen. Gemeente Eindhoven stelt bijvoorbeeld als vereiste dat een fietsenstalling op de begane grond dient te worden gerealiseerd. Wanneer toch gekeken wordt voor een voorziening op een verdieping, dan stelt de gemeente eisen aan toegankelijkheid via een hellingbaan (incl. ontwerpcriteria).

2.3 Ervaringen met gebruik normen

Het vastleggen van fietsparkeernormen en hoe deze gehanteerd worden, is voor veel gemeenten een eerste stap in de realisatie van voldoende fietsparkeervoorzieningen. Het beleidsmatig vastleggen vormt echter geen garantie voor succes. In deze paragraaf worden de ervaringen met het hanteren van fietsparkeernormen toegelicht en zien we welke beperkingen er worden ervaren.

Meerdere gemeenten geven aan dat het gebruik van normen een goede eerste stap is: het geeft houvast in gesprek met ontwikkelaars, maar ook in het geval van discussie binnen de eigen gemeentelijke organisatie zijn vastgelegde normen bruikbaar om naar te kunnen verwijzen.

Gemeente Amsterdam heeft de ervaring dat fietsparkeernormen vrij goed werken bij nieuwbouw. Ontwikkelaars weten waar ze aan toe zijn en houden hier (hoewel soms met enige tegenzin) rekening mee. In grote projecten blijkt fietsparkeren soms meer een last dan een lust voor ontwikkelaars: het rekening houden met fietsparkeervoorzieningen kan als ingewikkeld worden ervaren en daarbij kost iedere m² gebruikt bouwoppervlak geld. Wanneer ontwikkelaars zich realiseren dat het stimuleren van een gezonde leefstijl van bewoners en/of werknemers waarde toevoegt aan een gebouw en dat een gebouw door goede fietsparkeervoorzieningen beter toekomstvast wordt, wordt het vaak ook voor ontwikkelaars interessanter.

Algemene en geldende normen vs. flexibiliteit

Normering is in de basis universeel, maar soms is juist maatwerk nodig geven verschillende gemeenten, waaronder Utrecht, Haarlem, Amsterdam en Rotterdam aan. Per wijk, per gebied of zelfs bij de ontwikkeling van een specifieke locatie kunnen andere normen gewenst zijn. Flexibiliteit is hierin dus gewenst. Tegelijkertijd is dit ingewikkeld, omdat je bij afwijking van de norm heel goed moet beargumenteren waarom er van de normen afgeweken kan worden, zonder een precedent te scheppen voor toekomstige situaties. Dit vergt tijd, aandacht en kennis.

Normen: voer voor discussie?

Juridische borging

Juridische borging van vastgestelde normen blijkt vaak moeilijk te zijn of de juridische borging dekt niet alle situaties. De gemeente Utrecht geeft bijvoorbeeld aan dat er geen juridische borging is bij 'renovatie', of wanneer een functie gelijk blijft, maar er wel sprake is van een nieuwe ontwikkelingen en die verandering wel degelijk kan leiden tot een grote groei in fietsparkeerbehoefte. Meer informatie over de juridische borging is beschikbaar in het onderzoek "Juridische context fietsparkeren" (CROW en Movares, 2023, werk in uitvoering).

Bezoekersstallingen in nieuwbouw zijn volgens de Gemeente Utrecht ook onderwerp van discussie, want: wie is op lange termijn verantwoordelijk voor de exploitatie, het beheer en onderhoud? Dit is vaak niet 'publiekrechtelijk' geborgd. Daarmee wordt het een gemeentelijke taak, zonder private bijdrage. Lastige hierin is: de gemeente streeft naar een bepaalde kwaliteit voor de gerealiseerde stalling om het gebruik te stimuleren, maar wie draagt de lasten voor de exploitatie wanneer dit niet juridisch is geborgd?

Gebrekkige definiëring

Het is niet eenvoudig om eenduidige fietsparkeereisen op te nemen. De gemeente Leiden geeft bijvoorbeeld aan dat zij in de beleidsregel bij kwaliteitseisen rekening hebben gehouden met tweewielers van verschillend formaat: *"In het ontwerp van de berguimte dient rekening gehouden te worden met (brom- en snor)fietsen met afwijkende maten."* Echter, doordat de aantallen en afmetingen niet concreet zijn gemaakt, kan hier vervolgens niet goed op getoetst worden. Dit leidt in praktijk tot discussies. Het nader opstellen van eenduidige definities helpt om discussies te voorkomen.

Kortparkeren/dubbel gebruik

In situaties waarbij veel sprake is van kortparkeren kan het hanteren van fietsparkeernormen eenvoudig tot discussies leiden. Voor functies met hoge bezoekersaantallen, maar ook hoge doorlooptijd per bezoeker (zoals bijvoorbeeld supermarkten) valt het benodigd aantal fietsparkeerplekken eenvoudig te betwisten, aangezien het moeilijk in te schatten is hoe vaak en hoelang een plek daadwerkelijk gebruikt wordt. Met name wanneer er ook andere functies nabij zijn die ook gebruik maken van dezelfde stalfaciliteiten.

Toetsing vergt inhoudelijke kennis

Het bouwbesluit geeft handvatten voor toetsing, maar het toetsen van fietsparkeervoorzieningen is ingewikkeld en het vergt vakkennis en/of goede organisatie. In de praktijk valt toetsing van ontwikkelplannen vaak niet onder 'Mobiliteit en Verkeer', maar onder een andere afdeling. Hierdoor is bij de toetsers niet altijd de juiste kennis aanwezig om te kunnen interpreteren of de fietsparkeervoorzieningen in de plannen in de praktijk goed gaan werken, aldus Gemeente Wageningen.

Veel fietsparkeerplekken ≠ goede fietsparkeervoorzieningen

Het vereisen van een specifiek aantal fietsparkeerplekken wil niet per definitie zeggen dat de fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit zijn en daarmee goed gebruikt gaan worden, aldus gemeente Haarlem. Gemeente Utrecht geeft hierover aan dat het opnemen van kwaliteitseisen in beleidsregels zeer belangrijk is voor het uiteindelijk gebruik van fietsparkeervoorzieningen. Rotterdam geeft aan dat kwaliteitseisen zelfs belangrijker zijn om ervoor te zorgen dat een fietsstalling daadwerkelijk gebruikt wordt.

Gemeente Haarlem heeft voor grotere wooncomplexen de Amsterdamse bouwbrief overgenomen, waardoor collectieve fietsenbergingen gebouwd (kunnen) worden. Hiervoor is vervolgens geen toetsingskader en architecten worstelen daarmee. Om toch tot een richtlijn te komen, verwijst de gemeente Haarlem vervolgens naar de publicatie van gemeente Eindhoven over kwaliteit van fietsenstallingen (zie ook de Leestafel).

Inflexibiliteit van normen

Kengetallen en hierop gebaseerde vastgelegde normen kunnen na verloop van tijd (en soms al heel snel) achterhaald zijn. De gemeente Apeldoorn merkt hierover op: "Normeringen zijn vaak relevant voor actuele situatie, maar ze zijn voor de toekomst waarschijnlijk weer te laag". Juist vanwege het toenemende fietsgebruik en de toenemende verscheidenheid aan fietsen, kan het baseren op actuele normen resulteren in fietsparkeervoorzieningen die niet toekomstbestendig zijn. Daarom is het wenselijk om de CROW-kengetallen niet klakkeloos over te nemen uit de Leidraad Fietsparkeren, maar te interpreteren en te vertalen naar de lokale situatie en ontwikkelingen. Wanneer een gemeente een grote verdichtingsopgave heeft voor woningbouw en hoge ambities stelt voor de mobiliteitstransitie, dan is het af te vragen of het hanteren van actuele normen voldoende toekomstbestendig is. Onderstaande reactie van een aanbieder van fietsenrekken illustreert het probleem van werken met verouderde normen.

"Om te komen tot het gewenste aantal stallingsplaatsen welke vanuit de richtlijnen worden geëist, worden stallingsplaatsen door architecten/aannemers te krap ingetekend (nog steeds vaak met een hartafstand van 37,5cm). Al meermaals is ons daarom gevraagd reeds geplaatste fietsrekken (met een ruime hartafstand groter dan 37,5 cm) weer te verwijderen en over te brengen naar andere projecten. Wat dan resteert zijn fietsrekken met een te krappe hartafstand, lege ruimtes en daardoor een rommelige uitstraling."

(Reactie van aanbieder fietsenrekken)

3 Overige (beleids)instrumenten

In dit hoofdstuk beschouwen we andere instrumenten die gemeenten tot hun beschikking hebben om de fietsparkeerbehoefte inzichtelijk te maken en die zij gebruiken om sturend of adviserend te acteren.

Beleid

Om te beginnen is het zeer raadzaam om fietsparkeren en normen vast te leggen in het mobiliteitsbeleid. Hoewel dit niet een concreet 'instrument' is, is het benoemen hiervan wel van belang voor het realiseren van goede fietsparkeergelegenheden. Zowel intern als extern kan het worden aangehaald om het belang te onderstrepen. Wanneer er namelijk niets over is vastgelegd, heb je eenvoudigweg niets om op terug te vallen of naar te verwijzen. Het is wenselijk dat fiets- en autoparkeren één verhaal vormen. Beide kunnen niet afzonderlijk van elkaar worden gezien, geeft onder meer Gemeente Wageningen aan. Hierbij is het raadzaam om kwaliteitseisen voor inbandige stallingen op te nemen in beleid, en zo niet alleen het 'aantal fietsparkeerplekken', maar juist ook de kwaliteit en toegankelijkheid - en **daarmee het gebruik** ervan - te borgen, aldus (onder meer) Gemeente Utrecht.

Fietsparkeertellingen

Meten is weten. Door bijvoorbeeld tellingen uit te voeren kun je tekorten aantonen en pijnpunten aanwijzen. Dit geeft houvast, benadrukt bijvoorbeeld Gemeente Gouda. Je kunt hierdoor het belang ervan aantonen en het helpt om de politiek mee te krijgen. Wenselijk is om dit niet eenmalig te doen, maar vaker te herhalen, zodat ontwikkelingen kunnen worden waargenomen en er bijvoorbeeld kan worden aangetoond welke impact ruimtelijke ontwikkelingen hebben gehad op de fietsparkeerbehoefte. Dit kan worden benut ter onderbouwing van toekomstige besluiten of voor het maken van beleid. Meer informatie over fietsparkeertellingen is beschikbaar in de Leidraad Fietsparkeren (CROW, november 2023).

Handhaving

Goed gebruik van inbandige fietsparkeervoorzieningen werkt niet zonder adequate handhaving van 'foutparkeren' in de openbare ruimte. Zeker in centrum- en stationsgebieden hou je hier altijd last van. Aanvullend op (of los van) handhaving kan ook gebruik gemaakt worden van 'fietscoaches' die fietsers helpen bij het vinden van de juiste fietsparkeerplek. Zij sturen op deze wijze het fietsparkeergedrag.

Gebrek aan handhaving of het ontbreken van fietscoaches werkt 'foutparkeren' in de hand, waardoor gerealiseerde fietsparkeervoorzieningen soms grotendeels leeg staan. Hierdoor kan het draagvlak voor het creëren van deze stallingen afnemen, terwijl de stalbehoefte er feitelijk wel is. Daarom valt het aan te bevelen handhaving protocollen op te stellen (suggestie Gemeente Haarlem) en hiermee het gebruik van gerealiseerde stallingen af te dwingen.

"Ook mét inbandige stallingen hebben we nog een probleem: men parkeert nog steeds op straat. Dus handhaven is nodig."

(Gemeente Haarlem)

Communicatie (met ontwikkelaars)

Zowel uit de ervaringen van gemeenten als die van ontwikkelaars komt naar voren dat goede, laagdrempelige communicatie over wensen en eisen voor fietsparkeren essentieel is om tot voldoende goed functionerende fietsparkeervoorzieningen te komen. Uit ervaring van gemeente Rotterdam blijkt bijvoorbeeld dat veel ontwikkelaars zeker welwillend zijn om in hun plannen rekening te houden met voldoende capaciteit voor goed toegankelijke stallingen. Echter, er is bij ontwikkelaars niet altijd voldoende kennis aanwezig waar deze stallingen aan moet voldoen. Het bijtijds (in vroege fase) op de hoogte worden gebracht hierover helpt zeer bij het kunnen inpassen van stallingscapaciteit en met het incalculeren van de kosten hiervan. Wanneer dit (te) laat in het proces (terwijl de plannen al grotendeels rond zijn) nog moet worden ingepast, levert het soms moeilijkheden op. Als ontwerpen moeten worden aangepast, brengt dit kosten met zich mee of het levert vertraging op. Wanneer de vereisten duidelijk zijn én tijdig bekend zijn bij ontwikkelaars, kan hier wel goed rekening mee worden gehouden. Wees als gemeente daarom aanspreekbaar vanaf een vroeg moment in het ontwikkelproces. Bijvoorbeeld door het **instellen**

van een 'loket' zoals in Gemeente Rotterdam waar ontwikkelaars met vragen terecht kunnen. Dit kan eenvoudigweg een mailadres + telefoonnummer zijn waarop een gemeente bereikbaar is voor vragen. Uiteraard helpt het enorm wanneer je als gemeente snel kunt schakelen en kennis in huis hebt om vragen accuraat te beantwoorden. Denk hierbij bijvoorbeeld ook aan het meegeven van **goede voorbeelden/referenties**: bij wie kan een ontwikkelaar navraag doen/ideeën opdoen, wat werkt wel en wat werkt niet? Het is wenselijk om een inventarisatie te maken van goede voorbeelden en deze opgedane kennis te bundelen. In documenten zoals "Fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen" (CROW, 2020) en het onderzoek van Movares naar de Fietsenstalling van de toekomst (Movares, 2023) staan ook enkele voorbeelden. Ook wordt momenteel (december 2023) in opdracht van het CROW en Fietsberaad onderzoek gedaan naar het inpassen van Fietsparkeren in nieuwbouwlocaties.

In de kern gaat het om **in gesprek zijn met ontwikkelaars**, denk hierbij op lange termijn en staar je niet blind op de huidige situatie of vroegere ontwikkelingen. Belangrijk is ook om duidelijk te hebben hoe je een uitvraag voor een ontwikkeling opstelt: stel je een strikt aantal fietsparkeerplekken verplicht of geef je een ontwikkelaar de opdracht mee 'te laten zien dat het fietsparkeren werkt, ook op lange termijn'. Dit laatste is minder 'hard' en moeilijker toetsbaar, maar het stimuleert wel tot goed nadenken over de (toekomstige) fietsparkeeropgave. Een goede oplossing voor fietsparkeren biedt meerwaarde voor deze panden, wat ook in het belang van de ontwikkelaar is.

"Stel een loket in waar ontwikkelaars met vragen terecht kunnen"

(Gemeente Rotterdam)

Fietsparkeerplekken in plaats van auto-parkeerplekken

Autoparkeerplaatsen nemen veel (kostbare) meters vloeroppervlak in bij nieuwe ontwikkelingen, maar leveren in potentie ook geld op door verkoop/verhuur of gemeentelijke parkeerinkomsten. In plaats van een bepaald aantal autoparkeerplaatsen te 'eisen' kan overwogen worden om het toe te staan een aantal fietsparkeerplaatsen te realiseren. Dit kan voor de ontwikkelaar kostbare m² bvo besparen, terwijl het bijdraagt aan goede fietsparkeervoorzieningen. De gemeente Utrecht bijvoorbeeld geeft initiatiefnemers in aangewezen gebieden de mogelijkheid om een korting toe te passen op de parkeereis voor de auto, op voorwaarde dat voor iedere niet aangelegde autoparkeerplaats extra fietsparkeerruimte wordt gerealiseerd. Dit komt bovenop de parkeereis voor fietsen. Uiteraard is de locatie van een pand en het beoogde gebruik zeer bepalend of het überhaupt een optie is om (deels) af te zien van autoparkeerplaatsen. In de openbare ruimte kan een fietsvlonder een inspirerend en mooi voorbeeld zijn van een (tijdelijke) fietsparkeervoorziening in plaats van autoparkeren.

4 Tot slot

Behoudens de suggesties en tips zoals benoemd in bovenstaande hoofdstukken, leverden de gesprekken met ervaringsdeskundigen ook aanvullende inzichten en vragen op die niet direct binnen de werkwijze en (beleids)instrumenten fietsparkeernormen passen, maar die we hierbij wel graag delen.

Toetsen van kengetallen

Vanuit enkele gemeenten komt de vraag in hoeverre de kengetallen waarop de normen gebaseerd zijn daadwerkelijk kloppen. Deze kengetallen zijn gebaseerd op huidig/feitelijk gebruik aangezien de tellingen zijn uitgevoerd op bestaande locaties. Hierin is een marge van 20% opgenomen (uitgezonderd woningen) zodat fietsers gemakkelijk een vrije plek kunnen vinden (frictieleegstand) en een beperkte groei van het fietsgebruik kan worden opgevangen. Door gemeenten wordt de wens uitgesproken om te toetsen of de kengetallen daadwerkelijk kloppen en up-to-date zijn. Hier speelt de vraag of kentallen toekomstgericht zijn, of meer 'zeggen' over de huidige situatie.

Level playing field tussen gemeenten?

Een ontwikkelaar geeft in gesprek aan dat het wenselijk is om voor een 'level playing field' te zorgen, zodat in verschillende gemeenten dezelfde 'eisen' gelden. Bij sterk uiteenlopend beleid per gemeente is het resultaat dat ontwikkelaars overwegen niet meer inschrijven op projecten bij gemeenten met scherpe eisen of wanneer het te ingewikkeld wordt. Tegelijkertijd kennen verschillende gemeenten hun eigen specifieke lokale opgaven en omstandigheden, dus het is de vraag of het gelijkstellen van normen tussen alle gemeenten wenselijk is. Maar het afstemmen van beleid tussen buurgemeenten (of in ieder geval het op de hoogte zijn van) is wenselijk. Een overzicht van gemeentelijk beleid kan al gemeenten ter referentie dienen (zie bijlage 1).

Aandacht voor overige tweewielers

Scooterparkeren is bij veel gemeenten onderbelicht of hierover is überhaupt niets vastgelegd. Scooterparkeren kan echter niet genegeerd worden: het scootergebruik is significant (zeker in grote steden) en het kent een eigen parkeeropgave. Juist nu recentelijk de variatie aan type tweewielers en de bandenbreedte een grote vlucht neemt, is het wenselijk om ook de opgave voor scooterparkeren en tweewielers die niet in een normaal rek passen mee te nemen in de parkeeropgave. Ga je als gemeente bijvoorbeeld plekken creëren voor het snel toenemende aantal fatbikes? De ontwikkelingen van de diversiteit in soorten tweewielers is nog steeds in beweging. Het is belangrijk om deze ontwikkeling te blijven volgen en mee te nemen in parkeeroplossingen. En neem je hier dan gelijk de parkeeropgave van scooters in mee? Wat parkeerbehoefte (bandenbreedte) betreft, verschilt een fatbike in de praktijk nauwelijks van een scooter.

Parkeervraagstuk: denk multimodaal

In het verlengde van de opgave voor het integreren van de parkeeropgave voor scooters met die van fietsen, bevelen we aan om de samenhang tussen verschillende vormen van mobiliteit te onderkennen en te vertalen naar beleid. In andere woorden: niet langer 'uni-modaal' denken met aparte normen voor auto en aparte normen voor fietsen, maar multimodaal. Met het oog op de toekomst is het wat betreft parkeernormen daarom wenselijk om te bewegen naar algemene normen voor geparkeerde voertuigen. In plaats van parkeernormen voor een specifiek voertuig zoals de auto, deelauto, fiets, bakfiets, et cetera. De opgave verschuift zodoende van 'voldoende (fiets-)parkeerplaatsen' naar 'goede bereikbaarheid'. Daarvoor zouden we mobiliteitsnormen moeten opstellen in plaats van parkeernormen.

Bijlage 1 Overzicht beleidsstukken per gemeente

Gemeente	Normering vastgelegd	Document	jaar	Kwaliteitsborging	Categorie	Beleidsstuk
Almere	ja	Nota Parkeernormen	2020	ja	Grootste 20	Weblink
Amersfoort	ja	Fietsparkeerkencijfers	2020	nee	Grootste 20	Weblink
Amsterdam	ja	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018	2018	ja	Grootste 20	Weblink
Apeldoorn	ja	Beleidsregel Parkeren	2019	nee	Grootste 20	Weblink
Arnhem	nee	nee		nee	Grootste 20	
Assen	Nee, wel richtlijnen	Nota Parkeernormen	2021	nee	Provinciehoofdstad, regiofunctie	Weblink
Breda	ja	Nota Parkeernormen Breda	2021	ja	Grootste 20	Weblink
Den Haag	ja	Beleidsregels Fietsparkeer-normen Den Haag 2016	2016	ja	Grootste 20	Weblink
Doesburg	nee			nee	klein, historisch stadscentrum	
Eindhoven	ja		2019	ja	Grootste 20	Weblink
Enschede	ja	Nota Parkeernormen	2017	ja	Grootste 20	Weblink
Goes	Nee, wel richtlijnen			nee	middelgroot, regiofunctie	
Groningen	ja	Beleidsregel Parkeernormen	2021	ja	Grootste 20	Weblink
Haarlem	ja	Nota Parkeernormen	2022	ja	Grootste 20	Weblink
Haarlemmermeer	nee			nee	Grootste 20	Weblink
Harderwijk	ja	Nota Parkeernormen	2013	ja	klein, historisch stadscentrum	Weblink
Hengelo	nee		2021	nee	Middelgroot	
Houten	ja	Nota Parkeernormen	2021	ja	Groeikern, voorstad	Weblink
Kerkrade	nee			nee	Middelgroot	
Leeuwarden	nee			nee	Grootste 20	
Leiden	ja	Nota Parkeernormen	2020	ja	middelgroot, universiteitsstad	Weblink
Loon op Zand	ja	Parkeerbeleidsplan	2016	ja	klein, ruraal	Weblink
Midden-Drenthe	nee			nee	klein, ruraal	
Nijmegen	ja	Parkeernota Nijmegen	2020	ja	Grootste 20	Weblink
Rotterdam	ja	Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets	2022	ja	Grootste 20	Weblink
s-Hertogenbosch	ja	Nota Parkeernormering 2021 's-Hertogenbosch	2021	ja	Grootste 20	Weblink

Gemeente	Normering vastgelegd	Document	jaar	Kwaliteitsborging	Categorie	Beleidsstuk
Tilburg	ja	Parkeernormen Tilburg	2017	nee	Grootste 20	Weblink
Utrecht	ja	Parkeernormen Fiets en Auto	2021	ja	Grootste 20	Weblink
Winterswijk	nee			nee	klein, regiofunctie	
Woerden	ja	Nota Parkeernormen	2014	nee	middelgroot, regiofunctie	
Zaanstad	ja	Beleidsplan fietsparkeren (2013) en Uitvoeringsnota Parkeren (2016)	2016	nee	Grootste 20	Weblink
Zwolle	Nee			nee	Grootste 20	

(status per 1 oktober 2023)