

Fietsparkeereisen in stationsgebieden versie 1.0

Een verkenning naar praktijkvoorbeelden

Fietsberaadpublicatie 35

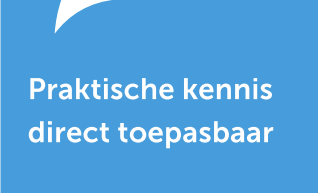


Over CROW-Fietsberaad

CROW-Fietsberaad is een kenniscentrum voor fietsbeleid. De doelstelling van CROW-Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis. CROW-Fietsberaad maakt onderdeel uit van Kennisplatform CROW.

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.



**Praktische kennis
direct toepasbaar**

Fietsparkeereisen in stationsgebieden versie 1.0

Versie 1.0

Fietsberaadpublicatie 35

april 2020

Inhoud

Fietsparkeren in stationsgebieden: de 10 belangrijkste lessen	3
1 Fietsparkeren in stationsgebieden	4
1.1 Inleiding	4
1.2 Fietsparkeren als onderdeel van een integrale visie	4
1.3 Varianten voor de oplossing van de fietsparkeeropgave	5
1.3.1 De nulvariant; niets doen	5
1.3.2 Op eigen terrein; elke ontwikkeling (gebouw) lost eigen fietsparkeervraag op	6
1.3.3 Een gezamenlijke openbare oplossing	6
1.3.4 Dubbelgebruik van private stallingen	7
1.3.5 Overzicht van verschillende varianten voor fietsparkeeroplossingen	7
1.4 De juiste fiets op de juiste plek	8
2 Welke mogelijkheden zijn er om fietsparkeereisen te stellen?	8
2.1 Fietsparkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen	10
2.1.1 Gebruik van beleidsinstrumenten	10
2.1.2 Gebruik privaatrechtelijke middelen	15
2.1.3 Via grondexploitatie	16
2.1.4 Vrijwillige privaatrechtelijke overeenkomst	17
2.1.5 Sturing geven zonder instrumenten of middelen	17
2.2 Fietsparkeren in bestaande omgevingen	18
2.2.1 De gemeente aan zet	18
2.2.2 Samen met de markt	18
Bijlagen	20
Bijlage 1 Topiclijst interviews	20
Bijlage 2 Onderzoeksaanpak	21

Fietsparkeren in stationsgebieden: de 10 belangrijkste lessen

1.	In de relatie met ontwikkelende partijen en/of partijen met grondpositie is het benadrukken van het <u>gezamenlijk</u> belang van goede fietsvoorzieningen de sleutel;
2.	De rol die de gemeente kan spelen bij het afdwingen van fietsparkeervoorzieningen is afhankelijk van vastgesteld beleid (fiets- en autoparkeernormen) en grondpositie;
3.	Voor gemeenten met (voldoende) grondpositie zijn er privaatrechtelijke mogelijkheden;
4.	Voor gemeenten zonder grondpositie zijn fietsparkeernormen het meest aangewezen instrument;
5.	Indien geen fietsparkeernormen zijn vastgesteld kunnen fietsparkeernormen worden afgedwongen door middel van uitwisseling met de parkeereis op basis van de autoparkeernormen;
6.	Een integrale visie op mobiliteit in het stationsgebied, opgesteld door de belanghebbenden in het gebied, is van belang;
7.	Ontwikkelaars hebben geen financiële stimulans om fietsparkeervoorzieningen te realiseren;
8.	Vaak komt de aanleiding om fietsparkeren aan te pakken, voort uit de ambitie voor een betere openbare ruimte. Een fietsparkeerverbod helpt om de openbare ruimte vrij te houden;
9.	Er is geen voorgeschreven aanpak of methode. De kennis die er nu is, is voortgekomen uit experimenten in processen.
10.	Ontwikkeling van fietsparkeerkencijfers zou op hetzelfde uitwerkingsniveau moeten zijn als autoparkeerkencijfers.

1 Fietsparkeren in stationsgebieden

1.1 Inleiding

We zien het aantal fietsers naar treinstations elk jaar toenemen. Ondanks (of misschien wel dankzij) de uitbreiding van de capaciteit en de verbetering van de kwaliteit van de stallingen, zijn nog lang niet op alle stations voldoende parkeerplekken beschikbaar. En soms worden de aanwezige stallingsvoorzieningen niet optimaal benut. Daarnaast zijn stationsomgevingen aan het intensiveren. Nieuwe functies als winkels, kantoren, scholen en woningen worden in of bij stationsgebieden gerealiseerd. Deze functies zorgen voor een extra vraag naar fietsparkeerplaatsen. Dit betekent dat bovenop de toenemende vraag naar stallingscapaciteit van het station zelf, ook de fietsparkeervraag voor andere functies toeneemt.

Deze publicatie gaat over de vraag hoe gemeenten ervoor kunnen zorgen dat projectontwikkelaars in stationsgebieden voldoende fietsparkeervoorzieningen realiseren voor de eigen gebruiker. Zo wordt voorkomen dat de lasten en de kosten worden afgewenteld op de gemeenten. Dit is ook van belang om in aanmerkingen te komen voor rijkssubsidies voor de uitbreiding van stationsstallingen.

De Rijksoverheid verstrekt met regelmaat subsidies aan gemeenten om fietsparkeervoorzieningen bij stations te verbeteren. Deze financiële steun kan hen helpen een impuls te geven aan de ambities om fietsparkeren beter te organiseren. In de subsidievoorwaarden is veelal opgenomen dat de gemeente maatregelen neemt om te voorkomen dat de stationsstalling gebruikt wordt door andere groepen dan treinreizigers. Deze publicatie helpt daarbij. In hoofdstuk 1 geven we eerst een globaal beeld van het fietsparkeerbeleid voor stationsgebieden. Hoofdstuk 2 gaat in op de concrete sturingsmiddelen die een gemeente ter beschikking heeft. Vanwege de voorwaarden die worden gesteld, zoals het aantonen dat er al beleid is omtrent fietsparkeren, vissen gemeenten achter het net, omdat zij nog niet zo ver zijn.

Deze publicatie maakt onderdeel uit van het [Innovatieprogramma Fietsparkeren](#), dat is opgesteld in het kader van het bestuursakkoord Fietsparkeren bij stations (december 2016). Het innovatieprogramma heeft 9 actielijnen opgesteld die moeten bijdragen aan het efficiënter benutten van fietsenstallingen in stationsgebieden.

1.2 Fietsparkeren als onderdeel van een integrale visie

Voordat een gemeente fietsparkeren gaat aanpakken, bevelen we aan om een visie op te stellen. De visie geeft globaal antwoord op vragen 'voor wie gaan we realiseren', 'wat gaan we realiseren' en 'hoe gaan we dit doen?' Deze visie blijkt extra sterk te zijn wanneer er sprake is van een gezamenlijk uitgesproken ambitie.

De drie vragen die hierboven worden benoemd (onder te verdelen in de 'wie', 'wat' en 'hoe'-vraag) zal de 'wat'-vraag worden beantwoord in hoofdstuk 1, gevolgd door de 'hoe'-vraag in hoofdstuk 2. Voor de 'wie'-vraag verwijzen we u graag naar [Fietsberaadpublicatie 33 'Verkenning Doelgroepenaanpak voor het fietsparkeren'](#).

Een duidelijke fietsparkeeropgave

Uit de visie blijkt duidelijk wat de **fietsparkeeropgave** is voor de gemeente, of voor het gebied waarvoor de visie wordt opgesteld. Het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen (zowel voor OV-stallingen als voor alle andere stallingen) geeft een indicatie van het ruimtebeslag voor het fietsparkeren.

In Utrecht is bij de herontwikkeling van het stationsgebied gebruik gemaakt van de prognose van ProRail om inzicht te verkrijgen in de fietsparkeeropgave voor de OV-stalling. De initiële opgave – 17.000 fietsparkeerplaatsen – is gedurende het proces bijgesteld naar 22.000 fietsparkeerplaatsen. Het aantal OV-reizigers steeg harder dan verwacht en mogelijk trokken de ontwikkelingen in het gebied ook al extra reizigers. Dit voorbeeld geeft vooral aan dat het niet alleen van belang is de fietsparkeeropgave van begin af aan in te schatten, maar deze ook blijvend te monitoren om te controleren hoe actueel de opgave is.

Het formuleren van de fietsparkeeropgave is niet altijd even eenvoudig. Zeker bij stationsomgevingen is er sprake van verschillende stakeholders (gemeenten, spoorse partijen en/of grondeigenaren) die elk een eigen opgave kennen. Elke partij baseert zich op een eigen informatie om tot de opgave te komen, en niet alle informatie is bij alle betrokken partijen bekend of beschikbaar. Het risico is dat elke partij een prognose hanteert welke is opgesteld vanuit de eigen ambitie en groeiplannen. Het is van belang dat deze prognoses matchen. Daarnaast is het relevant om ervan bewust te zijn dat de inzet op meer en betere fietsparkeervoorzieningen, ook weer een grotere vraag kan scheppen. Het formuleren van de fietsparkeeropgave is daarmee geen eenmalige actie, maar behoeft continue monitoring.

Rekening houden met de mogelijkheden voor de korte termijn

Een integrale visie geeft vooral een blik op de langere termijn. In de tussengelegen periode verdient het de aanbeveling te kijken hoe tijdelijke oplossingen kunnen worden gerealiseerd.

Het belang van tijdelijke oplossingen dient overigens niet te worden onderschat. Zeker de grotere gebiedsontwikkelingen duren vele jaren. Wordt de fietsparkeerbehoefte gedurende deze periode genegeerd, dan bestaat de kans dat een deel van de potentiële fietsers alternatieve manieren van vervoer verkiest. Daarmee raakt het fietserspotentieel in het geding. Iemand die eenmaal gewend is aan een bepaald vervoermiddel zal niet snel een ander vervoermiddel kiezen.

De gemeente Zwolle investeert in een tijdelijke fietsparkeervoorziening aan de zuidzijde van het station. De definitieve invulling kan nog zeker een aantal jaar duren. Bovendien wordt de tijdelijkheid van de stalling ook als kans gezien. Door tijdelijke fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte te hebben, wordt de urgentie om dit probleem aan te pakken in het zicht gehouden. Zo vindt de gemeente nieuwe partners om mee samen te werken en zo de opgave gezamenlijk aan te pakken.

Een ander voordeel is dat het faciliteren van tijdelijke voorzieningen ervoor kan zorgen dat al aan het begin van een gebiedsontwikkeling gestimuleerd wordt gebruik te maken van de fiets. Gedurende een aantal jaren zal het te ontwikkelen gebied een verslechterde bereikbaarheid kennen. Wegen zijn opengeboken, routes worden verlegd. Door in die periode vooral in te zetten op goede tijdelijke fietsvoorzieningen (en goede routes daar naar toe!), wordt het gebruik van de fiets aantrekkelijker ten opzichte van andere modaliteiten. Daarmee wordt al een eerste stap gezet naar de gewenste modal shift (ten gunste van het fietsaandeel).



Figuur 1 Tijdelijke fietsenstalling zuidzijde station Zwolle

Bewustwording

Het is goed te beseffen dat fietsparkeren een nog relatief nieuw onderwerp is bij ruimtelijke ontwikkelingen. Weerstand bij ontwikkelende partijen is daarom te verwachten, omdat het onderwerp nog niet als vanzelfsprekend terugkomt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het komt hier aan op het belang om de meerwaarde te zien van goede fietsparkeervoorzieningen en wat dat kan doen voor het totale plaatje van de ontwikkeling als geheel.

1.3 Varianten voor de oplossing van de fietsparkeeropgave

Fietsenstallingen in stationsgebieden zijn primair te onderscheiden naar enerzijds fietsstallingen ten behoeve van het openbaar-vervoerknooppunt en anderzijds fietsenstallingen benodigd om de fietsparkeerbehoefte van de in het stationsgebied gelegen functies op te vangen. Het beseffen van dit onderscheid helpt om de fietsparkeervraag van het gebied beter te begrijpen, en dus beter te kunnen faciliteren. De twee hoeven echter niet los van elkaar te bestaan. Op hoofdlijnen kan de fietsparkeervraag worden opgelost op de volgende manieren:

- De nulvariant; niets doen
- Op eigen terrein; elke ontwikkeling (gebouw) lost eigen fietsparkeervraag op
- Een gezamenlijke openbare oplossing
- Dubbelgebruik van private stallingen

1.3.1 De nulvariant; niets doen

In deze variant wordt fietsparkeren in het stationsgebied niet georganiseerd. Er zijn geen regels of richtlijnen die eisen stellen rondom het fietsparkeren. De fietsparkeervraag wordt daarmee afgewenteld op de openbare ruimte of in de openbare stallingen. Dat betekent dat de kosten voor fietsparkeren – in de vorm van exploitatie en het beheer van de openbare ruimte – worden afgewenteld op de gemeente.

1.3.2 Op eigen terrein; elke ontwikkeling (gebouw) lost eigen fietsparkeervraag op

De ontwikkelaar realiseert op het eigen terrein van de (her)ontwikkeling voldoende fietsparkeerplaatsen en lost daarmee de fietsparkeervraag voor de eigen doelgroep op. Hetzelfde geldt voor de OV-reizigers, die hun fiets in de door ProRail ontwikkelde stationsstalling plaatsen. De ontwikkelaar/ProRail is verantwoordelijk voor de realisatie, exploitatie, beheer en onderhoud van de stalling. Elke fietsvoorziening is daarmee exclusief te gebruiken voor de eigen doelgroep.

Een voorbeeld is het stadskantoor van de gemeente Zwolle. In de afgelopen jaren is het aantal mensen dat op het stadskantoor werkt verdrievoudigd. Dat heeft onder andere gevolgen voor de onder het gebouw gelegen fietsenstalling. De extra vraag naar fietsparkeren is opgevangen door de eigen, ondergrondse fietsenstalling flink uit te breiden. Deze stalling is niet voor anderen toegankelijk.

Een voordeel van deze manier van werken is dat het proces om fietsparkeren te laten realiseren, relatief eenvoudig is. De kosten worden neergelegd bij de ontwikkelde partijen. Voor ontwikkelingen die de fietsparkeervraag op eigen terrein moeten oplossen, kan de vereiste fietsenstalling een behoorlijke aderlating zijn in het financiële plaatje. Ontwikkelaars hebben (vaak) geen sluitende business case voor de stallingen die zij moeten realiseren. Dat wordt mede ingegeven door het feit dat de betalingsbereidheid voor fietsparkeren erg laag ligt. Een investering in stallingsvoorzieningen is daardoor niet tot nauwelijks rechtstreeks terug te verdienen bij de gebruikers.

In deze oplossing schuilt het risico op inefficiënt ruimtegebruik. Zeker voor stationsomgevingen waar de ruimtedruk hoog is (veel functies op een klein stukje ruimte), kan dit nadelig zijn. Immers, voor elke ontwikkeling wordt ruimte ingenomen om de benodigde fietsparkeervraag op te lossen terwijl de fietsparkeervoorzieningen wellicht niet allemaal op hetzelfde moment in gebruik zijn. In dat geval kan (een bepaalde mate van) dubbelgebruik de oplossing zijn.

1.3.3 Een gezamenlijke openbare oplossing

Binnen deze variant zijn voor wat betreft stationsgebieden twee verschijningsvormen:

1. Openbare stallingen zonder OV-functie
2. Openbare stallingen met OV-functie

Openbare stallingen met OV-functie

Bij openbare stallingen met een OV-functie zijn de stallingen bedoeld voor zowel OV-reizigers als voor de gebruikers en bezoekers van de functies die in en rondom het stationsgebied zijn gelegen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied kan kan ervoor gekozen worden om de fietsparkeervraag van de ontwikkeling te (laten) faciliteren in de openbare stalling. Voorwaarde is wel dat de openbare stalling nog voldoende restcapaciteit heeft om deze parkeervraag op te vangen. Indien de fysieke ruimte dit toelaat, kan de openbare stalling ook uitgebreid worden om de extra fietsparkeervraag op te vangen.

Een nadeel van deze aanpak is dat deze kan botsen met eventuele subsidievoorwaarden. Veelal hebben de subsidies tot doel het fietsparkeren voor OV-reizigers te bevorderen. Wanneer door ruimtelijke ontwikkelingen gebruik gemaakt wordt van de stationsstallingen, kan per saldo de (beschikbare) stallingsruimte voor OV-reizigers juist weer beperkt worden.



Figuur 2 Doorgang naar fietsenstalling WTC

Het bedrijfsverzamelgebouw WTC in Utrecht is in juli 2018 geopend en biedt met 900 fietsparkeerplaatsen voldoende ruimte voor haar huurders (bedrijven). Bijzonder aan de stalling is dat deze alleen bereikbaar is vanuit de fietsenstalling Jaarbeursplein (met 4.000 fietsparkeerplaatsen). Bezoekers van de Jaarbeurs en de stad en OV-reizigers hebben toegang tot de stalling van het Jaarbeursplein en daarmee ook tot de stalling van WTC. Deze stalling is een goed voorbeeld van een ruimtelijke ontwikkeling die (fysiek) aansluiting heeft gezocht bij de bestaande openbare stallingen.

In de meeste gevallen verzorgt NS/ProRail de exploitatie en het beheer en onderhoud van de fietsparkeervoorziening. Dit kan echter ook een gemeente zijn. Ontwikkelaars dragen bij aan (de realisatie en) de exploitatie van de fietsenstalling door bijvoorbeeld een structurele financiële bijdrage en/of het inzetten van personeel in de fietsenstalling. Indien er niet voor wordt gekozen (een deel van) de kosten te verhalen op de ontwikkelende partijen, komen de kosten voor rekening van de gemeenschap. Het beheer en exploitatie kan in veel gevallen uitbesteed worden. Zo beheert en exploiteert Biesieklette diverse bewaakte openbare fietsenstallingen in Haaglanden.

Openbare stallingen zonder OV-functie

Bij openbare stallingen zonder OV-functie zijn de stallingen bedoeld voor iedereen, met uitzondering van de OV-reizigers. Dit kan bijvoorbeeld voorkomen wanneer in het gebied al een stationsstalling is gelegen die de parkeervraag vanuit OV-reizigers opvangt. In de praktijk zal deze variant weinig voorkomen, vanwege de complexiteit om de juiste gebruikers toe te laten. Omdat de stalling openbaar is, is het niet te controleren met welk doel een gebruiker van de stalling zijn fiets parkeert.

In deze variant is de gemeente de aangewezen instantie om de exploitatie en het beheer en onderhoud van de fietsparkeervoorziening op zich te nemen. Immers, NS/ProRail is geen belanghebbende in deze en tot zover bestaan er (nog) geen organisaties die investeren in openbare stallingen.

1.3.4 Dubbelgebruik van private stallingen

Indien in het stationsgebied meerdere ontwikkelingen plaatsvinden kan de fietsparkeervraag van deze functies in een gezamenlijke fietsparkeervoorziening worden opgelost. Deze fietsparkeervoorziening dient dan toegankelijk te zijn voor alle gebruikers (bewoners, werknemers en bezoekers) van de betreffende functies. Samenwerking tussen de verschillende eigenaren/ontwikkelaars is hierbij essentieel. Niet alleen in de realisatiefase, maar ook tijdens de gebruiksfase, het beheer en onderhoud van de fietsparkeervoorziening.

Voor een gezamenlijke oplossing van fietsparkeren is wel een belangrijke voorwaarde dat de bijbehorende functies zich op loopafstand van de beoogde stalling bevinden. Een stalling op te grote afstand wordt onvoldoende gebruikt en werkt dus niet optimaal.

De verschillende eigenaren die gebruik maken van de gezamenlijke fietsenstalling hebben duidelijke afspraken nodig om ervoor te zorgen dat elke partij een bepaalde financiële verantwoording draagt.

1.3.5 Overzicht van verschillende varianten voor fietsparkeeroplossingen

In onderstaande tabel zijn de vier verschillende varianten opgenomen, zodat deze gemakkelijk met elkaar te vergelijken zijn op drie aspecten die relevant zijn bij de vraag in hoeverre fietsparkeereisen bij ontwikkelaars afgedwongen kunnen worden.

Tabel 1 Verschillende varianten voor fietsparkeeroplossingen

Variant	fietzen van niet OV-reizigers in stationsstalling?	kosten deels te verhalen op ontwikkelaar?	afspraken maken over exploitatie en investering?
0 De nulvariant; niets doen	✓	-	-
1 Op eigen terrein; elke ontwikkeling (gebouw) lost eigen fietsparkeervraag op	-	✓	-
Een gezamenlijke openbare oplossing			
2 Openbare stallingen met OV-functie	✓	✓	✓
Openbare stallingen zonder OV-functie	-	✓	✓
3 Dubbelgebruik van private stallingen			

1.4 De juiste fiets op de juiste plek

Welke fietsparkeeroplossing of combinatie van fietsparkeeroplossingen ook wordt nagestreefd, de uitdaging blijft om de juiste fietser op de juiste plek te krijgen. Dit geldt vooral voor stallingen die openbaar toegankelijk zijn. Hier bestaat de kans op gebruik van de fietsparkeerplaatsen door een andere dan de beoogde doelgroep. Een simpel voorbeeld hiervan is de openbare stationsstalling die ook gebruikt kan worden door de medewerkers van een kantoor dat naast het treinstation is gelegen. Daar hoeft niks mis mee te zijn, zolang alle partijen hiermee instemmen en/of afspraken over hebben gemaakt. Een ander voorbeeld is dat bij onderzoek bleek dat bij bushaltes en -stations in de toenmalige Stadsregio Amsterdam en in de Provincie Noord-Brabant een groot deel van de fietsparkeerplaatsen gebruikt werden door omwonenden, terwijl deze voor de busreizigers zijn bedoeld.

Aandachtspunt is hoe je de juiste gebruiker op de juiste plek krijgt. Enerzijds kan dit worden bereikt door het minder aantrekkelijk te maken voor oneigenlijke gebruikers om in een openbaar toegankelijke stalling te parkeren (denk aan het toepassen van toegangscontrole en/of betalen als niet kan worden aangetoond dat is gereisd met het OV op basis van het uitlezen van een OV chipkaart). Deze laatste wordt bijvoorbeeld al toegepast op de Q-park (auto)parkeerterreinen bij treinstations. Weliswaar in een andere constructie, maar het principe blijft hetzelfde. Iedereen heeft toegang tot het parkeerterrein echter betalen de OV-reizigers een kortingstarief en iedereen die niet met het OV gereisd heeft betaalt het reguliere tarief.

Ook kan een fietsparkeervoorziening aantrekkelijk(er) gemaakt worden voor de beoogde gebruikers, zodat zij minder snel geneigd zijn van andere stallingsvoorzieningen gebruik te maken. Bijvoorbeeld door directe verbinding naar de werkvloer/winkels/woningen, een veilige stallingsomgeving of een beloningssysteem in te richten (korting op bijvoorbeeld een kop koffie als wordt gestald in de juiste voorziening). De crux zit toch vooral in het aantrekkelijk en toegankelijk maken van de stallingen per functie. Als die goed functioneren, is er geen aanleiding om andere (openbare) stalling te gebruiken.

2 Welke mogelijkheden zijn er om fietsparkeereisen te stellen?

Een gemeente heeft diverse mogelijkheden om fietsparkeervoorzieningen te (laten) realiseren. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is sprake van een nieuwe situatie en is de positie van een gemeente anders dan wanneer in bestaande omgevingen fietsparkeervoorzieningen moeten komen.

Voordat bepaalde sturingsmiddelen worden aangewend om fietsparkeervoorzieningen in stationsgebieden te (laten) realiseren, is het wel noodzakelijk te weten met welk doel deze fietsparkeervoorzieningen er moeten komen. Er zijn verschillende (fysieke) oplossingen, en de fietsparkeerplaatsen kunnen bedoeld zijn voor een enkele of verschillende doelgroepen. Welke oplossing het beste werkt in een bepaalde omgeving is afhankelijk van diverse factoren. In het vorige hoofdstuk bespraken we de randzaken die relevant zijn rondom het stellen van eisen rond fietsparkeren.

In dit hoofdstuk zijn de verschillende toegepaste sturingsmiddelen beschreven. We trappen dit hoofdstuk af met een beslisboom, waarin overzichtelijk via verschillende keuzes een geschikt sturingsmiddel wordt geselecteerd. In de volgende paragrafen wordt elk sturingsmiddel toegelicht en waar mogelijk, ondersteund met voorbeelden uit de praktijk.



2.1 Fietsparkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

Wanneer er sprake is van één of meerdere ruimtelijke ontwikkelingen in een bepaald gebied (bijvoorbeeld rondom een treinstation), ontstaat voor een gemeente momentum om fietsparkeren af te kunnen dwingen. Elke ruimtelijke ontwikkeling moet namelijk voldoen aan de geldende regelgeving zoals is vastgelegd in het bestemmingsplan. Als een ontwikkeling niet voldoet aan het bestemmingsplan, dan kan via een omgevingsvergunning of het opstellen van een nieuw bestemmingsplan toch medewerking worden verleend aan de ontwikkeling. De gemeente is dan in de positie om eisen te stellen omtrent de ontwikkelingen. Welke eisen via welke weg (publiekrechtelijk of privaatrechtelijk) gesteld kunnen worden, hangt af van:

- al dan niet vastgesteld gemeentelijk beleid omtrent fietsparkeren;
- de grondpositie van de gemeente.

In de eerste paragraaf worden de beleidsinstrumenten beschreven die een gemeente heeft of kan gebruiken om eisen te kunnen stellen omtrent fietsparkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen. Indien de gemeente geen beleid heeft op dit onderwerp, biedt het hebben van een grondpositie (via eigendom of via erfpacht) ook mogelijkheden om fietsparkeren af te kunnen dwingen. De mogelijkheden die hiertoe behoren zijn in de tweede paragraaf beschreven. Welke mogelijkheden resteren wanneer er geen beleid of grondpositie is staat beschreven in de derde paragraaf.

2.1.1 Gebruik van beleidsinstrumenten

Verschil parkeernormen en parkeerkencijfers

De termen 'normen' en 'kencijfers' worden hierna in de tekst een aantal keer gebruikt. Het is van belang om te benadrukken dat er een wezenlijk verschil zit in de twee begrippen. Parkeerkencijfers zijn ontwerprijen die door CROW worden ontwikkeld. Ze dienen als richtlijn bij het berekenen van de parkeervraag. De kencijfers zijn door iedereen toe te passen. Parkeernormen zijn vastgesteld gemeentelijk beleid dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling gerealiseerd moeten worden. Wanneer een gemeente parkeernormen heeft vastgesteld, zijn deze gekoppeld aan de gemeentelijke ambities. Ze kunnen alleen worden toegepast in de desbetreffende gemeente.

LANDELIJKE INSTRUMENTEN

Gemeenten voeren naast hun eigen beleid, ook het landelijk beleid en de daaruit voortvloeiende regels uit. Het bouwbesluit is een voorbeeld van landelijke regelgeving waar alle ruimtelijke ontwikkelingen aan moeten voldoen.

Bouwbesluit 2012: alleen voor woningen

In het Bouwbesluit 2012, dat van toepassing is op alle nieuwbouwwontwikkelingen, is het realiseren van een berging voor fietsen bij woningen verplicht gesteld. Elke nieuwbouwwoning moet een afsluitbare berging van minimaal 5 m² hebben. De berging is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte. Voor woningen kleiner dan 50 m² is een gemeenschappelijke berging toegestaan.

In het Bouwbesluit 2012 zijn geen voorschriften opgenomen voor een stallingsruimte bij gebouwen die geen woning zijn, zoals kantoren, bedrijven en voorzieningen. Dit was nog wel het geval in het Bouwbesluit 2003. Deze voorschriften zijn echter komen te vervallen met de vaststelling van het Bouwbesluit 2012. Sindsdien moeten voorschriften omtrent stallingen voor deze functies worden opgenomen in het bestemmingsplan. Hiervoor is gekozen omdat de behoefte aan dergelijke stallingruimte sterk afhankelijk is van plaatselijke omstandigheden, zoals de aanwezigheid van onderwijsinstellingen of uitgaansgelegenheden en kantoorgebouwen. In de overgangsregeling stond voorgeschreven dat wanneer in het bestemmingsplan geen voorschriften zijn opgenomen over stallingruimte voor fietsen bij een nieuw te bouwen bouwwerk, het Bouwbesluit 2003 tot 1 januari 2017 van toepassing blijft.

Bouwbrief gemeenschappelijke fietsenberging bij woongebouw

De gemeente Amsterdam gebruikt bouwbriefen om regels of afspraken over bouwen en wonen vast te leggen, een typisch Amsterdams verschijnsel. In deze Bouwbrief, uit maart 2015, heeft de gemeente Amsterdam een aanvulling gedaan op de bepalingen in het Bouwbesluit. Bij binnenstedelijke ontwikkelingen in Amsterdam bleek de eis dat elke woning, groter dan 50 m², moet zijn voorzien van een individuele fietsberging vaak onhaalbaar, omdat men te maken heeft met het ontwikkelen in een bestaande omgeving. In het Bouwbesluit is ook opgenomen dat er sprake mag zijn van een gelijkwaardige oplossing. Met de Bouwbrief heeft de gemeente Amsterdam beoogd regels en afspraken vast te leggen om handen en voeten te geven aan die gelijkwaardig oplossing. Diverse gemeenten maakten gebruik van of verwezen naar deze Amsterdamse Bouwbrief bij het opstellen van fietsparkeerbeleid. Uit de interviews met de gemeente Den Haag en gemeente Zwolle bleek dat ook zij volgens hetzelfde gelijkwaardigheidsprincipe afwijken van het Bouwbesluit. Inmiddels zijn de eisen als gesteld in de Bouwbrief verwerkt in de gemeentelijke parkeernormen van Amsterdam (Nota Parkeernormen Fiets en Scooter). De Amsterdamse bouwbrief is daarmee komen te vervallen.

De Omgevingswet

Naar verwachting treedt in 2021 de Omgevingswet in werking. Met de Omgevingswet wil de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling vereenvoudigen en samenvoegen, zodat het straks makkelijker is om bouwprojecten te starten. Dat heeft ook gevolgen voor het Bouwbesluit. Deze wordt namelijk vervangen door het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL); één van de vier AMvB's van de Omgevingswet.

In het BBL zijn ten aanzien van de buitenberging vrijwel dezelfde regels opgenomen als in het Bouwbesluit 2012. Deze zijn terug te vinden in artikel 4.171. Toevoeging in het BBL is dat er ruimte is gemaakt voor decentraal maatwerk. Voor nieuwbouw zijn twee maatwerkvarianten mogelijk; een maatwerkregel of een maatwerkvoorschrift:

- met een maatwerkregel mogen de bepalingen in het hoofdstuk over bruikbaarheidseisen worden versoepeld. Gemeenten moeten onderbouwen waarom rijksregels of provinciale regels niet voldoende zijn in het specifieke geval waarvoor wordt afgeweken. Daarnaast mag een maatwerkregel niet in strijd zijn met de doelen van de Omgevingswet. Maatwerkregels worden in een omgevingsplan opgenomen.
- Met een maatwerkvoorschrift mogen de bepalingen in het hoofdstuk over bruikbaarheidseisen ook worden versoepeld, alleen gaat het dan over specifieke gevallen. Hiermee is het mogelijk om bij een concreet bouwplan maatwerk te leveren. Wanneer voor het concrete bouwplan een omgevingsvergunning nodig is, staat het maatwerk in een vergunningsvoorschrift.

Verschil maatwerkregels en maatwerkvoorschriften

Maatwerkregels gelden voor een heel gebied of een hele categorie van gevallen en worden in het omgevingsplan opgenomen. Maatwerkvoorschriften kan het bevoegd gezag nemen om in een concreet geval af te wijken van de algemene regels.

GEMEENTELIJKE INSTRUMENTEN

Fietsparkeernormen opnemen in het bestemmingsplan

Voor alle functies niet zijnde een woonfunctie, moeten, sinds het Bouwbesluit 2012, voorschriften met betrekking tot stallingsruimte voor fietsen worden opgenomen in het bestemmingsplan. Gemeenten hebben verschillende mogelijkheden om hier mee om te gaan. Voor wat betreft fietsparkeereisen kan gekozen worden voor:

- het rechtstreeks opnemen van normen in de planvoorschriften van een bestemmingsplan;
- het in een bestemmingsplan verwijzen naar beleidsregels waarin voorschriften met betrekking tot stallingsruimte zijn opgenomen;
- het in een bestemmingsplan verwijzen naar kencijfers.

Parkeernormen rechtstreeks in planregels

Door parkeernormen rechtstreeks op te nemen in een bestemmingsplan worden ze onderdeel van een appellabel besluit¹. De normen, die een vertaling zijn van het gemeentelijk parkeerbeleid, zijn daardoor een zelfstandig planonderdeel geworden in het bestemmingsplan. Hiertegen kunnen tegenstanders hun beroep richten. Nadeel van het rechtstreeks opnemen van voorschriften in het bestemmingsplan is dat de

¹ Een besluit waartegen beroep bij de bestuursrechter mogelijk is.

normen vaststaan. Bij de wens de normen aan te passen, zal het hele bestemmingsplan opnieuw moeten worden vastgesteld.

Verwijzing naar beleid

Veel gemeenten kiezen voor een dynamische verwijzing; een verwijzing in de planregels naar beleidsregels waarin voorschriften met betrekking tot stallingsruimte zijn opgenomen, bijvoorbeeld naar de fietsparkeernota. Groot voordeel van deze optie is dat het beleid gedurende de looptijd van een bestemmingsplan gewijzigd kan worden, zonder dat het bestemmingsplan opnieuw moet worden vastgesteld.

Verwijzing naar kencijfers

In sommige bestemmingsplannen wordt verwezen naar de fietsparkeerkencijfers van CROW (waarvan de meest recente in 2019 zijn gepubliceerd). Omdat dit richtlijnen betreffen met een ruime bandbreedte, dient vooraf vastgesteld te worden van welk kengetal binnen die bandbreedte dient te worden uitgegaan (minimum of maximum kencijfer, of ergens binnen deze bandbreedte).

Nadeel van het opnemen van een verwijzing naar de CROW-richtlijnen is, dat de richtlijnen geen handvatten voor kwaliteitseisen van de te realiseren fietsparkeervoorzieningen bieden. Een aanvullende verwijzing naar de FietsParkeur en de Leidraad Fietsparkeren van CROW kan hiervoor soelaas bieden. Een ander nadeel is dat kencijfers zijn gebaseerd op de behoefte van solitaire functies. In omgevingen waar veel functies samenkomen (stationsgebied, centrumgebied) zijn de kencijfers minder geschikt. Het verwijzen naar CROW-kencijfers kan er bovendien toe leiden dat de eisen veranderen zonder dat de gemeente daar invloed op heeft.

De beleidsnota fietsparkeren

Vrijwel alle gemeenten in Nederland hebben parkeernormen voor auto's vastgesteld. Net als voor autoparkeren kunnen ook voor verschillende functies normen voor fiets (en scooter)parkeren worden vastgesteld. In deze Nota (fiets)parkeernormen (de naamgeving verschilt per gemeente) is voor verschillende functies het minimum of (in sommige gevallen) het maximum aantal te realiseren parkeerplaatsen vastgesteld binnen een geografisch afgebakend gebied. Deze parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd bij nieuwbouw of herbestemming van bestaande bouw. Het aantal gemeenten dat parkeernormen voor fiets (en scooters) heeft vastgesteld groeit gestaag.

Een Nota Fietsparkeernormen is vastgesteld beleid en is daarmee een sterk instrument om fietsparkeereisen te kunnen stellen. Wel dient er aandacht voor te zijn dat fietsparkeernormen veelal afgeleid zullen zijn van de [CROW Fietsparkeerkencijfers](#). De kencijfers zijn, zoals eerder vermeld, opgesteld voor solitaire functies. Voor gebieden waar een grote menging van functies voorkomt, zoals in stationsgebieden, moet in dat geval met een kritische blik worden gekeken wat precies de parkeerbehoefte is voor het gebied.

Nota fietsparkeernormen Den Haag

De gemeente Den Haag heeft sinds begin 2017 een nota fietsparkeernormen. Deze is pas geldend sinds het *vaststellen van het bestemmingsplan 'Parapluherziening (fiets)parkeren' (20 september 2018)*. Tot die tijd kon de gemeente, ondanks de vastgestelde normen, geen fietsparkeren afdwingen omdat het bestemmingsplan nog niet was vastgesteld. Hoewel afdwingen niet kon, hebben zij wel een gedragsverandering waargenomen bij ontwikkelende partijen. Doordat fietsparkeernormen ter sprake kwamen, groeide het bewustzijn over het geheel gezien dat fietsparkeernormen net zo normaal zijn als autoparkeernormen. Het is een kwestie van gewenning, net als in de tijd dat autoparkeernormen werden geïntroduceerd.

Afwijkingsmogelijkheden

Net als bij autoparkeernormen kan ervoor worden gekozen afwijkingsmogelijkheden op te nemen in de fietsparkeernota. De eis om alles op eigen terrein op te lossen kan voor sommige ontwikkelingen een te rigide eis zijn, en daarmee een beperkende factor zijn voor ontwikkelingen. Ook kan het voorkomen dat fietsvoorzieningen op eigen terrein voor een specifieke ontwikkeling niet de meest wenselijke oplossing is.

Door middel van afwijkingsmogelijkheden kan de fietsparkeereis op verschillende manieren worden opgelost. De ruimte die de afwijkingsmogelijkheden bieden, moet echter goed worden afgewogen. In sommige gemeenten kan een ontwikkelaar de fietsparkeervraag afkopen, bijvoorbeeld als er onvoldoende ruimte beschikbaar is om een eigen fietsparkeervoorziening te realiseren. In dat geval betaalt de ontwikkelaar een vergoeding die in een gemeentelijk (parkeer-/mobiliteits)fonds wordt gestort. De gemeente gebruikt vervolgens dit geld om een centrale fietsparkeervoorziening te realiseren. De gemeente wordt hierdoor feitelijk tot probleemeigenaar gemaakt. Vaak gebeurt de realisatie van de centrale fietsparkeervoorziening niet direct, maar pas na een bepaalde periode (als er

voldoende financiële middelen zijn of als de behoefte groot genoeg is). In veel gevallen worden afspraken gemaakt over 'teruggave van de financiële bijdrage' als niet binnen een vastgestelde periode nadat de bijdrage is betaald (bijvoorbeeld 5 of 10 jaar), een fietsparkeervoorziening wordt gerealiseerd door de gemeente.

De fietsparkeernota van Den Haag biedt bijvoorbeeld veel ruimte om af te wijken van de fietsparkeereis. In plaats van fietsparkeren op eigen terrein kan alsnog aan de fietsparkeereis worden voldaan door de fietsparkeereis af te kopen of door het plaatsen van fietsnietjes in de openbare ruimte. Het afkopen van de fietsparkeereis is per fietsparkeerplaats aanmerkelijk duurder dan het plaatsen van fietsnietjes. Het plaatsen van eenzelfde aantal fietsnietjes in de openbare ruimte is al snel een tiende deel van de investering vergeleken met een fietsparkeerplaats op eigen terrein. Ontwikkelaars maken hier graag gebruik van. Naast dat dit investeringstechnisch veel scheelt, hebben ze op eigen terrein ook meer vierkante meters om een wel renderende functie te realiseren. De vraag die hiermee gesteld kan worden is of de afwijkingsmogelijkheid om fietsnietjes in de openbare ruimte te plaatsen, een te makkelijke uitweg biedt voor ontwikkelaars. Bij het opstellen van de afwijkingsmogelijkheden dient daarom ook goed nagedacht te worden over de effecten en gevolgen van die afwijkingsmogelijkheden.

Een afkoopregeling heeft ook z'n keerzijde. Ontwikkelingen waar de parkeereis niet opgelost kan worden, kan met het afkopen van de parkeereis in aanmerking komen voor vrijstelling van de fietsparkeereisen. De gemeente neemt daarmee de verplichting tot het realiseren van fietsparkeerplaatsen over. De realisatie blijkt in de praktijk echter weerbarstiger. De fietsparkeerplaatsen moeten vaak aan bepaalde voorwaarden voldoen, zoals binnen een bepaalde loopafstand van de betreffende ontwikkelingen. Daarmee wordt het vrijwel onmogelijk om de gestelde hoeveelheid fietsparkeerplaatsen aan te leggen.

Richtlijnen voor ontwerp

Naast fietsparkeernormen kan een gemeente ook richtlijnen voor ontwerp van fietsvoorzieningen meenemen in de nota. Reden om dit te doen is het gebruik van een fietsvoorziening zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Een fietsenstalling op niveau -3, of achter een aantal zware deuren zal fietsers minder aanspreken en zal dus minder worden gebruikt. Ontwerprichtlijnen hebben tot gevolg dat bewuster wordt nagedacht over de locatie en uitstraling van de fietsvoorziening, en dit helpt fietsvoorzieningen efficiënt te laten gebruiken.

De gemeente Amsterdam heeft bijvoorbeeld kwaliteitseisen in haar fietsparkeernota opgenomen. De gemeente Haarlem heeft in haar beleidsregel voor een gelijkwaardige oplossing voor fietsenbergingen uit het Bouwbesluit ontwerp- en kwaliteitseisen gesteld.

Geen fietsparkeernormen, maar richtlijnen

Sommige gemeenten hebben geen normen maar richtlijnen vastgesteld. Deze richtlijnen geven de gemeente handvatten bij het bepalen van de parkeereis, maar is wat ruimer te interpreteren dan parkeernormen. In **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** staat een overzicht van gemeenten met minimaal één treinstation die fietsparkeernormen of richtlijnen hebben vastgesteld. Deze lijst is vervaardigd aan de hand van kennis en ervaring van Goudappel Coffeng en het kan zijn dat de lijst niet compleet is.

Beleidsnota autoparkeren: uitwisseling met autoparkeernormen

Fietsparkeernormen worden alom nog weinig toegepast, maar de meeste gemeenten hebben wel autoparkeernormen vastgesteld. Juist bij ontwikkelingen in een stationsgebied kunnen gemeenten en ontwikkelende partijen baat hebben bij het uitwisselen van de eisen die gelden vanuit de autoparkeernormen ten gunste van fietsvoorzieningen.

Gemeenten kunnen (gedeeltelijk) vrijstelling verlenen van het aantal autoparkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling is vereist in ruil voor fietsvoorzieningen. Een stationsomgeving, met een uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer, leent zich goed voor een dergelijke uitwisseling. Een risico van deze aanpak is dat het maatwerk is per omgevingsvergunning. Voor elk bouwplan moet opnieuw onderhandeld worden hoe de uitwisseling tot stand kan komen, en aan welke voorwaarden de ontwikkelaar moet voldoen. Dit kan zorgen voor een grillig en niet eenduidig beleid. Dat is waarschijnlijk ook een verklaring waarom deze mogelijkheid – voor zover bekend – niet wordt toegepast.

Voordeel is dat het fietsparkeren zo kan worden afgedwongen en dat de keuze om auto- of fietsparkeren te maken onderdeel kan zijn van een afgewogen mobiliteitskeuze.

Fietsparkeernormen: net zo evident als autoparkeernormen

De gemeenten die behoefte hebben aan parkeerbeleid hebben in de meeste gevallen ook een actuele Nota Parkeernormen voor autoparkeren. Beleid voor autoparkeren is dan ook alom geaccepteerd en hiermee wordt rekening gehouden bij het bepalen van de ontwikkelpotentie van een locatie. Fietsparkeernormen – of richtlijnen voor fietsparkeren – zijn vooralsnog niet vanzelfsprekend, maar wel bezig met een opmars. Grotendeels komt dit door de ambities van grote(re) steden om meer en meer in te zetten op het gebruik van openbaar vervoer en de fiets (modal shift van auto naar duurzamere manieren van vervoer). Beleid omtrent fietsparkeren sluit daarom goed aan in de huidige maatschappij.

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

De APV is het gemeentelijk instrument om regels te stellen omtrent de openbare orde en veiligheid. De bepalingen in de APV gelden alleen voor het grondgebied van de gemeente zelf en mogen niet in strijd zijn met hogere regelgeving. Eén van de bepaling die binnen de APV relevant is ten aanzien van het onderwerp fietsparkeren in stationsgebieden is het fietsparkeerverbod.

Het fietsparkeerverbod kan bij ruimtelijke ontwikkelingen als drukmiddel worden gebruikt om fietsparkeren op eigen terrein of bij bestaande parkeervoorzieningen te realiseren. Immers, het verbod ziet er op toe dat fietsen niet overal in de openbare ruimte geparkeerd mogen worden. Voor ruimtelijke ontwikkelingen kan dat de stimulans zijn om het fietsparkeren zelf op te lossen, omdat het voor de potentiële gebruikers wel goede fietsparkeervoorzieningen wil kunnen aanbieden.

De Omgevingswet

Wanneer de Omgevingswet naar verwachting in 2021 in werking treedt, veranderen de instrumenten van een gemeente ook. Zo stelt een gemeente vanaf dan op:

- een omgevingsvisie
- een omgevingsplan
- een programma

Omgevingsvisie

In een omgevingsvisie legt een gemeente haar ambities en beleidsdoelen vast. Hierin wordt rekening gehouden met alle aspecten als duurzaamheid, bereikbaarheid, ruimtelijke ontwikkelingen, energie, groen etc. Er wordt één visie opgesteld voor het gehele grondgebied van de gemeente. Heeft een gemeente ambities op het gebied van fietsparkeervoorzieningen in stationsgebieden? Dan schetst de omgevingsvisie de contouren waaruit deze ambitie blijkt.

Omgevingsplan

In het omgevingsplan staan alle regels over de fysieke leefomgeving. Ook hiervan wordt één plan voor het gehele gemeentelijke grondgebied opgesteld. De doelen en ambities die in de omgevingsvisie zijn vastgelegd, worden vertaald naar (de regels in) een omgevingsplan. Zo ook voor het aspect fietsparkeren. Afhankelijk van de ambities die in de omgevingsvisie zijn vastgelegd, kunnen in het omgevingsplan regels worden opgenomen om fietsparkeervoorzieningen af te dwingen. Net als nu kunnen op twee manieren fietsparkeernormen worden opgelegd, namelijk via:

- het direct opnemen van fietsparkeernormen of;
- als (dynamische) verwijzing naar gemeentelijk fietsparkeerbeleid.

Daarnaast komen de bepalingen van de APV ook terecht in het omgevingsplan.

Programma

In een programma zijn maatregelen genoemd hoe de gewenste kwaliteit van de fysieke leefomgeving (datgene wat is genoemd in de omgevingsvisie) wordt bereikt. Soms is een programma verplicht, bijvoorbeeld vanwege Europese richtlijnen of wanneer een omgevingswaarde (zie kader) wordt overschreden. In alle gevallen is een programma zelfbindend, wat inhoudt dat de maatregelen uit het programma alleen bindend zijn voor de gemeente.

Omgevingswaarden

Eveneens een instrument vanuit de Omgevingswet waarmee overheden voor de fysieke leefomgeving of een onderdeel daarvan bepaalt wat de gewenste staat of kwaliteit is, wat de toelaatbare belasting is door activiteiten en wat de toelaatbare concentratie of depositie van stoffen is. Omgevingswaarden zijn objectief vast te stellen en meetbaar.

Voor de niet-verplichte programma's geldt dat er vrijwillige programma's zijn en programma's met een programmatische aanpak. De eerste variant, het vrijwillig programma, zal het vaakst voorkomen. Dit soort programma's is bijvoorbeeld te vergelijken met een horecabeleid, verkeersbeleid of stedenbouwkundige visies. Fietsparkeren bij stationsgebieden zou binnen de nieuwe wet daarom heel goed als vrijwillig programma kunnen worden opgezet. Belangrijk is wel dat in de omgevingsvisie een 'haakje' is voor het programma fietsparkeren.

De scheidingslijn tussen de omgevingsvisie en het programma is er bijna niet. Het is aan de gemeente om te bepalen hoe globaal of juist uitgewerkt de omgevingsvisie wordt. Bij een globale omgevingsvisie kan meer met programma's worden gewerkt, terwijl bij een heel specifieke omgevingsvisie juist met minder programma's kan worden gewerkt. In de basis opereert een omgevingsvisie op strategisch niveau en een programma is concreet en gericht op de uitvoering. Met een programma hebben gemeenten een flexibel in te zetten instrument in handen. Een programma kan namelijk, afhankelijk van het doel dat het programma voor ogen heeft, op alle momenten in een beleidscyclus worden ingezet; bij de beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking of in de uitvoeringsfase.

Tour de Force, een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland, pleit voor het centraal stellen van de fiets in deze Omgevingsvisie en -plannen ten behoeve van het creëren en in stand houden van leefbare en vitale steden.

2.1.2 Gebruik privaatrechtelijke middelen

Wanneer een gemeente geen beleid heeft om fietsparkeren af te kunnen dwingen, kan het helpen als er wel een grondpositie is. Met grondpositie wordt bedoeld dat de gemeente grond in eigendom of in erfpacht heeft. Daardoor kan zij – via de privaatrechtelijke weg – eisen stellen bij een ruimtelijke ontwikkeling.

Er is geen wet of bepaling die de speelruimte van de gemeente bij een privaatrechtelijke aanpak vastlegt. Wel geldt op basis van de jurisprudentie de zogenaamde tweewegenleer: het is de overheid niet altijd toegestaan om gebruik te maken van het privaatrecht als er ook (bestuursrechtelijke) bevoegdheden zijn. Bij het beantwoorden van de vraag of het privaatrecht door de overheid kan worden toegepast zijn drie elementen van belang:

1. De inhoud en strekking van de publiekrechtelijke regeling?;
2. de wijze waarop deze regeling de belangen van burgers beschermt en;
3. of met de publiekrechtelijke regeling hetzelfde resultaat kan worden bereikt als met het privaatrecht. In dit laatste geval geniet de publiekrechtelijke weg voorrang (zie paragraaf 2.2.1).

Grondpositie gemeente

Als gemeenten een grondpositie hebben (bijvoorbeeld via grondeigendom of erfpacht), hebben zij een sterke positie om fietsparkeren af te dwingen. Bij grondeigendom kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de verkoop van gemeentelijke grond, waarbij in de tender voor de verkoop/gebruik van de grond voorwaarden worden gesteld voor het realiseren van fietsparkeervoorzieningen. Zo kon de gemeente Zwolle bij de verkoop van de Hanzebadlocatie in de Spoorzone voorwaarden stellen voor fietsparkeren. In de rest van de Spoorzone, het gebied rondom het station dat volop in (her)ontwikkeling is, heeft de gemeente weinig tot geen grond in eigendom of in erfpacht uitgegeven. Dat heeft tot gevolg dat de gemeente slechts voor dit perceel privaatrechtelijk eisen kon stellen en niet gebiedsbreed dezelfde aanpak kan hanteren om fietsparkeren te organiseren.

De gemeente Heerhugowaard kent een soortgelijke situatie, met alleen een stuk grondeigendom ter plaatse van de bestaande parkeervoorziening bij het station. Zij zijn voornemens deze grond te verkopen ten behoeve van de voorgenomen herontwikkeling van het stationsgebied. Met het verkopen van de grond willen zij juist de ambities voor fietsparkeren bewerkstelligen door eisen te stellen aan ontwikkelaars om fietsparkeervoorzieningen te realiseren.



Figuur 3 Hanzebadlocatie, Zwolle

² Dus bijvoorbeeld wanneer de publiekrechtelijke regeling de mogelijkheid van een private regeling uitsluit.

Bij erfpacht kunnen gemeenten eveneens privaatrechtelijke overeenkomsten afsluiten. Voor de gemeente Utrecht, die als één van de eerste gemeenten op gebiedsniveau fietsparkeren aanpakte, zijn de eerste afspraken omtrent fietsparkeren opgenomen in privaatrechtelijke overeenkomsten die zij een 'bilaterale intentieovereenkomst (BIO)' en 'bilaterale ontwikkelovereenkomst (BOO)' noemen. In deze ontwikkelovereenkomsten leggen gemeenten en private partijen afspraken vast omtrent een herontwikkeling of herinrichting van een gebied.

Een groot deel van het stationsgebied van Utrecht was, of is nog steeds, uitgegeven in erfpacht. Aanleiding om het fietsparkeren aan te pakken was het Masterplan Stationsgebied Utrecht dat in 2003 is vastgesteld. Het stationsgebied was toe aan vernieuwing en de gemeente had de ambitie de twee centrumdelen van de stad beter met elkaar te verbinden. Een belangrijk onderdeel van de visie was het verbeteren van de openbare ruimte; meer ruimte voor groen en water, voor fietsers en voetgangers, meer verblijfskwaliteit en een betere bereikbaarheid. Impliciet koos de gemeente daardoor voor een andere manier om het fietsparkeren te organiseren. Het stationsgebied was namelijk onder andere een chaos door de vele gestalde fietsen. Om dit probleem aan te pakken, zag de gemeente zich genoodzaakt via privaatrechtelijke contracten fietsparkeernormen op te stellen voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. Gemeentelijk beleid voor fietsparkeren had Utrecht destijds nog niet.

De privaatrechtelijke weg kan, wanneer gemeenten geen publiekrechtelijke middelen hebben, een manier zijn om toch fietsparkeren te organiseren bij ruimtelijke ontwikkelingen. In Amsterdam kon bijvoorbeeld voor het Oosterdokseiland, bij de start van de ontwikkeling zo'n 10 jaar geleden, ook vanwege erfpacht via privaatrechtelijke contracten worden geregeld dat fietsparkeren wordt opgelost.

Door de grondpositie van de gemeente en de wensen van de ontwikkelende partij, ontstaat vanzelf een onderhandelings situatie waarin de gemeente en de ontwikkelaar elkaar al dan niet kunnen vinden en op basis daarvan een overeenkomst kunnen sluiten. Het is dus wel zaak dat de gemeente zelf voldoende belang aan fietsparkeren hecht, anders sneeuwt het onderwerp onder bij de andere (financiële of ruimtelijke) belangen van de gemeente.

2.1.3 Via grondexploitatie

Wanneer voor een ruimtelijke ontwikkeling een wijziging van het bestemmingsplan benodigd is, is de gemeente verplicht om de kosten op de initiatiefnemer te verhalen. Dit zijn bijvoorbeeld kosten voor het bouwrijp maken van de grond en de inrichting van de openbare ruimte. Ontwikkelende partijen moeten meebetalen aan deze kosten. De Wro heeft bepaald dat de gemeente eerst probeert deze kosten te verhalen door een overeenkomst te sluiten via de privaatrechtelijke weg. Dat kan via een anterieure of posterieure overeenkomst.

Het kostenverhaal onder de Omgevingswet is vastgelegd in de Aanvullingswet grondeigendom (Awg). De plicht tot kostenverhaal de voorkeur om het kostenverhaal via privaatrechtelijke overeenkomsten te verhalen, blijft behouden.

Anterieure overeenkomst

De anterieure overeenkomst wordt gesloten voordat een exploitatieplan is vastgesteld.

Een exploitatieplan wordt opgesteld wanneer het de gemeente niet lukt om de kosten via de privaatrechtelijke weg op de ontwikkelende partij(en) te verhalen. Het exploitatieplan is publiekrechtelijk van aard en dient als stok achter de deur om het kostenverhaal alsnog te regelen.

Bij de anterieure overeenkomst hebben alle partijen veel onderhandelingsruimte. Men mag afspraken maken over financiële bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen zoals groen, recreatiegebieden, waterberging en infrastructuur (zoals fietsparkeervoorzieningen). Maar er zitten wel beperkingen aan. De afspraken in een anterieure overeenkomst moeten gaan over een concrete gebiedsontwikkeling en passen binnen een structuurvisie. Dit betekent dus dat je als gemeente in de structuurvisie (en in de toekomst in de Omgevingsvisie) minimaal één 'haakje' moet hebben om, indien er geen fietsparkeernormen zijn vastgesteld, middels een anterieure overeenkomst partijen te dwingen om bij te dragen aan voldoende fietsparkeerplaatsen.

Gemeente Heerhugowaard gebruikt de anterieure overeenkomst voor het maken van afspraken omtrent het inzetten van andere vormen van mobiliteit, bijvoorbeeld het faciliteren van elektrische fietsen of deelauto's. De ontwikkelingen waar dit reeds is toegepast lagen onder andere in de omgeving van het stationsgebied. Alle betrokken partijen deelden bij deze ontwikkelingen de ambitie om anders om te gaan met mobiliteit.

Posterieure overeenkomst

Een posterieure overeenkomst wordt afgesloten na het vaststellen van een exploitatieplan. Dat kan bijvoorbeeld wanneer de partijen de wens hebben om nog aanvullende afspraken te maken.

Een posterieure overeenkomst heeft echter minder onderhandelingsruimte. Er geldt een beperkte contractsvrijheid omdat de overeenkomst alleen afspraken mag bevatten die uitwerken wat in het exploitatieplan is geregeld. Dat betekent dat alleen wanneer het exploitatieplan al afspraken bevat over fietsparkeren, een posterieure overeenkomst nog aanvullende afspraken kan bevatten ten aanzien van fietsparkeren. Zo niet, dan biedt de posterieure overeenkomst geen soelaas.

Bovenwijkse voorzieningen

De gemeente kan ook ervoor kiezen om onder de eigen vlag fietsparkeervoorzieningen te realiseren, waar ontwikkelingen gebruik van mogen maken. Waarschijnlijk liggen deze fietsparkeervoorzieningen niet binnen de projectgrenzen van een ontwikkeling, en is de ontwikkeling ook niet de enige die gebruik maakt van die fietsparkeervoorzieningen. De kosten die de gemeente heeft gemaakt kunnen dan worden verhaald via de zogenoemde 'bovenwijkse voorzieningen'. Bovenwijkse voorzieningen zijn bedoeld voor de kosten die een gemeente maakt, waar een ontwikkeling (deels) profijt van heeft en waarvan hetgeen zij profijt hebben buiten de projectgrenzen is gelegen. De kosten worden toegerekend naar rato van het profijt dat de ontwikkeling heeft. Gemeente Tilburg heeft het fietsparkeren bij het busstation meegenomen in de Nota Systematiek Bovenwijkse Voorzieningen. In Apeldoorn is de nieuwe fietsenstalling onder de markt betaald met het geld dat is opgebouwd vanuit de bovenwijkse voorzieningen.

Hoe sterk de positie van de gemeente ook is (in grondeigendom, in erfpachtrekkingen), marktpartijen spelen altijd een belangrijke rol bij (gebieds)ontwikkelingen. Begin vroegtijdig met de dialoog waarin het gemeenschappelijk belang voor fietsparkeren centraal staat. Een win-win situatie is als de gemeente gezien wordt als partner in de opgave, en niet als toetsende entiteit.

2.1.4 Vrijwillige privaatrechtelijke overeenkomst

Gemeenten kunnen ook zonder grondpositie (privaatrechtelijke) overeenkomsten sluiten. Deze overeenkomsten kunnen dan echter niet worden afgedwongen, maar worden gesloten omdat de betrokken partijen hier de meerwaarde van inzien. De gemeente heeft hierin redelijke contractvrijheid. Doorgaans is de contractvrijheid voor overheidsinstellingen strikter dan voor marktpartijen, maar zolang alle partijen de bereidheid tonen de overeenkomst aan te gaan, kan de gemeente behoorlijk wat onderwerpen vastleggen in de overeenkomst. Fietsparkeren kan in dit geval prima een onderwerp zijn waarover afspraken worden gemaakt. Het is echter wel de vraag in hoeverre de overeenkomsten afdwingbaar zijn. Als de gemeente bijvoorbeeld geen beleid heeft omtrent fietsparkeren, dan kunnen marktpartijen achteraf alsnog onder de afspraken uitkomen.

2.1.5 Sturing geven zonder instrumenten of middelen

Het kan voorkomen dat zowel de publiekrechtelijke als de privaatrechtelijke middelen beperkt zijn. In dat geval is het werkelijk afdwingen van fietsparkeren geen optie. Immers, de gemeente beschikt niet over de juiste beleidsinstrumenten of privaatrechtelijke mogelijkheden. Het sturen op fietsparkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen kan dan voor gemeenten een grote uitdaging zijn.

Een zorgvuldig planproces

Toch resteert nog een mogelijkheid om ambities op fietsparkeren waar te maken. Hoewel afdwingen in dit geval geen optie meer is, kan de gemeente nog wel met zachte hand sturen. De sleutel zit in dit geval in het vroegtijdig in gesprek gaan met ontwikkelende partijen om de gezamenlijkheid van het doel te benadrukken. Het goed organiseren van fietsparkeren kan een enorme impact hebben op de kwaliteit en uitstraling van de openbare ruimte. Het is daarmee niet alleen in het belang van de gemeente, maar juist ook in het belang van ontwikkelende partijen om een fijne openbare ruimte te maken. Zodra alle partijen ditzelfde doel voor ogen hebben, hoeft er geen sprake te zijn van afdwingen.

Dat het fietsparkeren in het stationsgebied in Utrecht met veel medewerking vanuit de markt opgepakt kon worden, is direct te herleiden naar het gezamenlijke proces dat hieraan is voorafgegaan. Hoewel de gemeente een sterke positie had vanwege de erfpachtconstructie, lag de aandacht vooral op een zorgvuldig proces waar samenwerking en het gemeenschappelijk belang centraal stond. De urgentie om fietsparkeren aan te pakken was in Utrecht zo hoog dat ook marktpartijen de winst zagen wanneer de fietsen uit het straatbeeld zouden verdwijnen. De herontwikkeling van het stationsgebied had uiteindelijk heel anders uitpakken als fietsparkeren niet was meegenomen in de planvorming.

2.2 Fietsparkeren in bestaande omgevingen

Alle bovengenoemde mogelijkheden hebben betrekking op ruimtelijke ontwikkelingen (zoals nieuwbouw, functiewijziging en/of transformatie). Omdat een wijziging in het bestemmingsplan benodigd is, of een omgevingsvergunning moet worden verleend, hebben gemeenten een positie om fietsparkeereisen op te leggen. Voor bestaande omgevingen is die positie er niet. En dat kan het voor veel stationsgebieden bijzonder lastig maken. Toch zijn binnen bestaande omgevingen ook mogelijkheden om (meer) fietsparkeren te realiseren.

2.2.1 De gemeente aan zet

In de eerste plaats kan de gemeente kijken naar haar eigen rol; wat kan zij doen om het fietsparkeren (beter) te organiseren? Ook hier is het van belang om een visie op fietsparkeren te hebben, zoals is beschreven in hoofdstuk 1.

Gemeentelijke initiatieven

Bij maatregelen die de gemeente zelf kan ondernemen, kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het plaatsen van extra fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit kan een maatregel zijn wanneer uit de fietsparkeeropgave, genoemd in de visie over fietsparkeren, blijkt dat er behoefte is aan meer fietsparkeerplaatsen.

Juist in de bestaande omgevingen in de kans klein dat de functies in een stationsgebied al rekening hebben gehouden met hun eigen fietsparkeervraag en op eigen terrein kunnen voorzien in dat aantal stallingsvoorzieningen. De fysieke ruimte om alsnog fietsparkeren op eigen terrein te realiseren is er vaak niet meer. De inzet van de gemeente voor meer openbare fietsparkeerplaatsen kan alle bestaande functies helpen om de fietsparkeervraag alsnog te faciliteren.

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

Met dit instrument kunnen gemeenten regels stellen waar in de openbare ruimte fietsen geparkeerd mogen worden (fietsparkeerverbod). Dit verbod kan aangevuld worden met bepalingen omtrent maximale parkeerduur. Doorgaans wordt een maximale parkeerduur van 14 of 28 dagen aangehouden. Dit om te voorkomen dat de fietsparkeervoorzieningen op den duur vol staan met weesfietsen en/of fietswrakken, waardoor de parkeercapaciteit beperkt wordt.

In bepaalde omgevingen, zoals winkelgebieden en stationsgebieden, kan de gemeente een kortere parkeerduur toepassen. Dit is bijvoorbeeld gedaan in Zaanstad. Tussen het winkelgebied en het station is bepaald dat fietsen in de rekken in de blauwe vakken niet langer dan 4 uur geparkeerd mogen worden. Dit besluit is genomen om te voorkomen dat deze fietsvoorzieningen worden gebruikt door treinfrenzzen. Zo blijven ze beschikbaar voor winkelend publiek.

Met behulp van de APV kan de gemeente aardig sturen op de kwaliteit en uitstraling van de openbare ruimte in een stationsgebied. Het instellen van fietsparkeerverboden zorgt er immers voor dat fietsen alleen geparkeerd worden op de daarvoor bestemde plekken. Met een maximum fietsparkeerduur kan daarnaast ook sturing worden gegeven in het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen, in die zin dat fietsparkeerplaatsen beschikbaar blijven voor de beoogde doelgroepen.

NB. De handhaving van fietsparkeerverboden blijkt in de praktijk lastig. Dat heeft te maken met het bord E3 dat wordt gebruikt om fietsparkeerverbodzone aan te duiden. Dit bord komt niet voor in het Besluit wegslepen van voertuigen, waardoor gemeenten feitelijk geen grond hebben om bijvoorbeeld bij het overschrijden van het verbod, de fiets te verwijderen. Toch kan een fietsparkeerverbod(zone) wel degelijk effect hebben. Zonder handhaving zullen veel gebruikers immers al gehoor geven aan het verbod.

2.2.2 Samen met de markt

De gemeente staat zeker niet alleen bij het organiseren van fietsparkeren in bestaande omgevingen. Ook marktpartijen kunnen (alsnog) hun steentje bijdragen. Door opgaven samen op te pakken, wordt veel winst behaald.

Werkgeversaanpak

De werkgeversaanpak is in het leven geroepen om werknemers meer te laten fietsen en de auto vaker te laten staan. Onderdeel van deze aanpak is dat werkgevers niet alleen kijken naar aantrekkelijkere (financiële) regelingen voor werknemers, maar dat ook geïnvesteerd wordt in de voorzieningen die het bedrijf aanbiedt aan werknemers. Het kunnen aanbieden van fietsstallingen is daar een voorbeeld van. Bedrijven worden zodoende bewust gemaakt om na te denken of ze niet alsnog fietsparkeerplaatsen kunnen realiseren, of hun stalling aantrekkelijker kunnen maken.

Publiek-private initiatieven

In bepaalde situaties kunnen publiek-private samenwerkingen de uitgelezen methode zijn om fietsparkeren in het stationsgebied (beter) te organiseren

De Zuidas in Amsterdam is ontwikkeld voordat er sprake was van fietsparkeernormen. Destijds was de aandacht voor fietsparkeren ook een stuk geringer. Nu de realisatie van de Zuidasdok³ op de agenda staat, komt de (auto)bereikbaarheid van het gebied voor een geruime tijd onder druk te staan. Het projectbureau Zuidas is hier proactief mee bezig. Zo zijn al deelfietsen in het gebied neergezet en worden werkgevers actief benaderd om in gesprek te gaan over het mobiliteitsprofiel van hun werknemers. Samen wordt gekeken of bijvoorbeeld overgestapt kan worden van leaseauto's naar een mobiliteitsplan waar fietsen een onderdeel van kunnen zijn. In Zwolle is een bijzonder initiatief opgezet – MOVEZ – waarbij marktpartijen en de gemeente samenwerken om de bereikbaarheid van het gebied goed te houden. Voor bestaande voorzieningen wordt gekeken waar (privé)parkeervoorzieningen kunnen worden gedeeld, en er wordt ingezet op de deelauto en deelfiets. Ook zijn ze actief bij (her)ontwikkelingen. Vooraf wordt met MOVEZ bekeken wat de beste mobiliteitsoplossingen zouden zijn en wordt niet standaard gekeken naar de parkeernorm.

Heerhugowaard kent een vergelijkbare strategie. De gemeente hanteert een zeer actieve houding naar de bestaande gebruikers in en rondom het stationsgebied en gaat met hen in gesprek om scherp te krijgen waar kansen zitten de mobiliteit anders te organiseren. Door bijvoorbeeld slagbomen open te zetten voor andere gebruikers kunnen de bestaande (auto-)parkeervoorzieningen efficiënter worden benut. Hierin wordt echter nog wat terughoudendheid ervaren bij de eigenaar/beheerder van het parkeerterrein.

Bestaande omgevingen vragen daarmee een creatieve aanpak. Het is niet altijd de makkelijkste weg, en veel is afhankelijk van de bereidheid van partijen om mee te werken. Ook hier staat het benadrukken van het gezamenlijk belang dus centraal. Een bedrijveninvesteringszone zou hier een bruikbaar instrument kunnen zijn.

Bedrijveninvesteringszone (BIZ)

Een bedrijveninvesteringszone (BIZ) is een gebied waar de ondernemers samenwerken aan de verbetering van hun gebied. Om dit mogelijk te maken heft de gemeente jaarlijks een bedrag. De opbrengst van deze heffing keert de gemeente als subsidie uit aan de ondernemersvereniging. Hiermee kunnen de ondernemers gezamenlijk investeren in zaken als leefbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en economische ontwikkeling van het gebied. De gemeente doet zo' n heffing op verzoek van de ondernemers en pas als bij een draagvlakmeting een grote meerderheid van de ondernemers voor de heffing heeft gestemd.

De ondernemers bepalen in overleg met de gemeente wat de grenzen zijn van het gebied waar de heffing plaats vindt, wie de heffing moeten betalen en hoe hoog het bedrag van de heffing is. Een BIZ wordt ingesteld door de gemeenteraad.

Zowel in een winkelgebied als op een bedrijventerrein of in een kantorengedebied kunnen de ondernemers de gemeente vragen het gebied aan te wijzen als BIZ. Om het bedrag te kunnen heffen en de subsidie te kunnen uitkeren moeten de ondernemers speciaal hiertoe een BI-vereniging of een BI-stichting oprichten. Deze vereniging of stichting stelt jaarlijks een uitvoeringsplan op. De gemeente toetst of dit plan in overeenstemming is met de wet.

Een BIZ biedt een aantal voordelen. Bij een gewone ondernemersvereniging is het lidmaatschap op vrijwillige basis. Ondernemers die geen lid zijn profiteren ook van de activiteiten die de ondernemersvereniging organiseert. Bekend is dat de meeste ondernemersverenigingen veel moeite moeten doen om de contributie van de leden binnen te krijgen. Een bedrijven-investeringszone lost dergelijke problemen op. Als een grote meerderheid van de ondernemers voor een BIZ heeft gestemd wordt de bijdrage geheven door de gemeentelijke belastingdienst. Iedere ondernemer in het gebied moet deze heffing betalen. Het door de belastingdienst opgehaalde bedrag wordt, na aftrek van de kosten van de belastingdienst, overgemaakt op de rekening van de ondernemersvereniging (de BI-vereniging of BI-stichting).

³ Het verbreden van de A10 en deels de ondertunneling van het traject zodat meer ruimte ontstaat voor station Amsterdam Zuid en de bus en tram.

Bijlagen

Bijlage 1 Topiclijst interviews

Onderstaande tabel bevat de topiclijst. De topiclijst is voorafgaand aan elk interview toegestuurd aan de te interviewen personen om een indruk te geven van mogelijk te bespreken onderwerpen. Daarbij is benadrukt dat het geen directieve lijst is. Met andere woorden, de lijst diende ter inspiratie.

Onderwerp	Toelichting
Visie op fietsparkeren	Wat is de gemeentelijke visie op het gebied van fietsparkeren bij stations? Wie is verantwoordelijk voor het fietsparkeren en wat is de rol van NS/ProRail, de gemeente en ontwikkelaars hierin?
Juridische kaders	Op welke wijze heeft de gemeente geborgd dat er voldoende fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd (bestemmingsplan, fietsparkeernormen, structuurvisie, bouwbesluit)?
Fietsparkeervoorzieningen	Welke fietsparkeervoorziening zijn recentelijk in uw gemeente bij stations gerealiseerd of in ontwikkeling, door wie en voor wie zijn de voorzieningen gerealiseerd, wanneer en waar?
Aanleiding	Wie was de initiatiefnemer met het idee om een fietsparkeervoorziening te realiseren, wat was de aanleiding en hoe kwam de planvorming tot stand?
Anterieure overeenkomst	In hoeverre is sprake geweest van een anterieure overeenkomst in relatie met fietsparkeervoorzieningen? Welke afspraken zijn hierover vastgelegd, wanneer, met wie en welke afwegingen zijn er gemaakt? Wat is de ervaring met deze overeenkomst?
Afstemming tijdens planvorming	Op welke wijze vond of vindt er afstemming plaats m.b.t. fietsparkeren tijdens de planvormingsfase? Wie is daarbij betrokken? Wat is de ruimte om te onderhandelen vanuit de gemeente? Welke afwegingen zijn gemaakt?
Afkopen parkeervraag	Hoe kijkt de gemeente aan tegen het afkopen van het realiseren van fietsparkeervoorzieningen? Welke randvoorwaarden gelden hiervoor? Wordt dit ook toegepast? In hoeverre wordt er ook rekening gehouden met de exploitatiekosten?
Toetsing	Op welke wijze vindt de vergunning verstrekking plaats als het gaat om fietsparkeren? Hoe en waarop wordt getoetst?
Controle	Op welke wijze wordt gecontroleerd op uitvoering van de gemaakte afspraken m.b.t. fietsparkeren? Wanneer en door wie?
Gebruik van de stalling	Op welke wijze wordt geborgd dat de gebruiker op de juiste plek staat geparkeerd (denk aan een bezoeker van een functie die in de stationsstalling staat geparkeerd)?
Omgevingswet	In hoeverre maakt fietsparkeren bij stations uit van de omgevingsvisie en omgevingsplannen? Wie is er bij het opstellen van die visie/plannen betrokken?
Leerpunten	Wat ging er goed in het hele proces en wat zou u volgende keer anders doen?
Kennislacunes	Aan welke kennis had u behoefte bij het maken van keuzes over het type voorziening, realisatie, verdeling van kosten, beleid, juridische kaders etc.?

Bijlage 2 Onderzoeksaanpak

Dit onderzoek vloeit voort uit actielijn 6.1 van het Innovatieprogramma Fietsparkeren; 'het verzamelen en verspreiden van praktijkvoorbeelden van de toepassing van fietsparkeer eisen bij gebouwen in stationsgebieden'.

De actielijn is gericht op praktijkvoorbeelden. Derhalve is voor dit onderzoek een selectie gemaakt van gemeenten die actief bezig zijn met fietsparkeren in stationsgebieden, waarbij de stationsgebieden zelf ook in ontwikkeling zijn. Bij het selecteren van de gemeenten is aandacht uitgegaan naar een zo gevarieerd mogelijk aanbod. Grotere en kleinere gemeenten, gemeenten binnen en buiten de randstad. Zo kunnen de resultaten van dit onderzoek voor een zo groot mogelijke doelgroep bruikbaar en toepasbaar zijn. In overleg met CROW-Fietsberaad is vastgesteld welke partijen zijn benaderd.

Er is contact gelegd met de betreffende gemeenten en er zijn afspraken gemaakt met één of meerdere personen die in hun werkveld actief zijn op het onderdeel fietsparkeren. Daarbij is ervoor gekozen om informatie op te halen via interviews. Bij de te interviewen personen is gezorgd voor een variëteit in werkfuncties. Fietsparkeren is immers een breed onderwerp waar verschillende schakels uit de ambtelijke keten bij betrokken zijn. Van strategisch niveau tot dagelijks beheer, en alles ertussenin is relevant voor dit onderzoek. In onderstaande tabel **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** is opgenomen wanneer met welke partij is gesproken, en over welke casussen is gesproken.

Geïnterviewde partijen

Interview	Casus
Gemeente Utrecht	Herontwikkeling stationsgebied
Gemeente Den Haag	Herinrichting station, bouw fietsenstalling en nieuwbouw naast het station
Gemeente Amsterdam	Amstelstation i.c.m. schoolvoorziening, Amsterdam Zuid, Amsterdam Sloterdijk
Gemeente Zwolle	Herinrichting stationsgebied, verplaatsing busstation en nieuwe fietsenstalling
Gemeente Heerhugowaard	Kwaliteitsimpuls van het stationsgebied

Colofon

Fietsparkeereisen in stationsgebieden versie
1.0

uitgave

CROW-Fietsberaad, Ede

Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjaren-programma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden. CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

artikelnummer

Fietsberaadpublicatie 35

tekst

Rico Andriessse – Goudappel Coffeng

Niels Voogt – Goudappel Coffeng

Lianne van Toledo – Goudappel Coffeng

coverfoto

Hillie Talens – CROW-Fietsberaad

eindredactie

Otto van Boggelen – CROW-Fietsberaad

Hillie Talens – CROW-Fietsberaad

Stan Wolters – CROW-Fietsberaad

Paul Steeneken – CROW-Fietsberaad

contact

CROW-Fietsberaad

fietsberaad@crow.nl

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden via

www.fietsberaad.nl/kennisbank/Fietsberaadpublicatie-35-Fietsparkeereisen-station

