

Fietsparkeervoorzieningen in woongebouwen bij binnenstedelijke gebiedsontwikkeling

De opgave: een baat of een last?





Fietsparkeervoorzieningen in woongebouwen bij binnenstedelijke gebiedsontwikkeling

De opgave: een baat of een last?

Opdrachtgever Tour de Force <https://www.fietsberaad.nl/Tour-de-Force/Home>
CROW
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Contactpersoon Birgit Cannegieter; Ploegleider Fiets in de Stad – Tour de Force
cannegieter@appm.nl; 06 50210080

Uw kenmerk H7-101712-22364

Datum November 2023

Inlichtingen RIGO Hans van der Reijden; hans.vander.reijden@rigo.nl; 06 20637567

Projectnummer P46200



RIGO is lid van de Vereniging voor Beleidsonderzoek (VBO) en gecertificeerd volgens ISO 9001:2015

WWW.RIGO.NL | DE RUIJTERKADE 112-C AMSTERDAM | IBAN NL 14 INGB 0002903851 | T 020 522 11 11
INFO@RIGO.NL | POSTBUS 2805 1000 CV AMSTERDAM | BTW NR NL 0092.84.461.B.01 | KVK 33227618

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Onderzoekstappen	4
1.2	Leeswijzer	4
2	Landelijke kaders en instrumenten	6
2.1	Landelijke kaders (voorschriften)	6
2.2	Bevorderen gebruikskwaliteit van fietsparkeervoorzieningen	8
3	Toepassing kaders en instrumenten door onderzochte gemeenten	11
3.1	Aanleiding aanvullend beleid fietsparkeervoorzieningen woongebouwen	11
3.2	Aanvullende kwaliteitseisen stallingen woongebouwen	14
4	Fietsparkeren in het woningbouwproces	16
4.1	Ontwerp van het woongebouw	16
4.2	Gemeentelijke rol in het ontwerpproces	16
5	Ervaringen en ontwikkelingen afgelopen vijf jaar	18
5.1	Toepassing hogere parkeernormen en de kosten	18
5.2	De gemeenschappelijke stalling voor bewoners	20
5.3	Openbare ruimte	21
5.4	Anticiperen op nieuwe fietsvervoersmiddelen	22
6	Voor wie een baat of een last?	23
6.1	Gemeente	24
6.2	Bewoners	24
6.3	Ontwikkelaars	25
6.4	Verhuurders	26
7	Vervolg: hoe verder?	27
7.1	Ervaringen en vragenstukken uitwisselen tussen gemeenten	27
7.2	Beter inzicht in de (financiële) meerwaarde van goede fietsparkeergelegenheid in woongebouwen	28
7.3	Ontwerpoplossingen binnenstedelijk bouwen delen	29
	Bijlage I Geïnterviewden	30
	Bijlage II Beleidsdocumenten gemeenten	31

1 Inleiding

Tour de Force is het samenwerkingsverband van 23 overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor ‘de fiets’ in Nederland. Vanuit *Tour de Force* wordt gewerkt aan vijf concrete thema’s, waaronder het thema ‘Fiets in de stad’. Binnen dit thema **ziet *Tour de Force* een opgave voor het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen in nieuw te ontwikkelen (stedelijke) gebieden.** Niet alleen met betrekking tot voldoende fietsparkeerplaatsen, maar ook de wijze van inpassing op pand- en gebiedsniveau. Daarin speelt ook de kwaliteit en beleving een belangrijke rol.

Tour de Force ziet dat een belangrijk deel van de Nederlandse bouwopgave gepland wordt op binnenstedelijke locaties met een hoge dichtheid en een menging van verschillende functies. In de plannen voor nieuwe binnenstedelijke woongebieden zien we **een trend in het realiseren van lagere autoparkeernormen.** Dit is ingegeven door het anders organiseren van mobiliteit. Minder autobezit betekent dat andere soorten van mobiliteit goed op orde moeten zijn. Het inpassen van de fiets is daarbij een belangrijk aandachtspunt. Ook in breder perspectief – bijvoorbeeld vanuit het Klimaatakkoord – is er aandacht voor de rol van de fiets en fietsparkeren. Het juist (voldoende en aantrekkelijk) inpassen van fietsparkeervoorzieningen bij het beginpunt en het einde van de rit maakt van **de fiets een voor de hand liggende manier van reizen.** In gebieden met een doorgaans hoge dichtheid **waar meerdere functies samenkomen is het goed organiseren van fietsparkeren van extra groot belang.** De aandacht voor en de kwaliteit van de openbare ruimte is daar groot. Juist daar wil je geen knelpunten zoals parkeeroverlast na ingebruikname ervan. De toenemende relevantie van fietsparkeren wordt bovendien benadrukt door de groei van zowel het fietsgebruik als het aantal fietsen per huishouden, en de afname van eigen buitenruimte van bewoners in hoogstedelijke gebieden.

Er is vanuit *Tour de Force* behoefte aan meer inzicht in de werkwijze, drijfveren, (ontwerp)keuzes en ervaringen van zowel gemeenten als marktpartijen bij de realisatie van fietsparkeerfaciliteiten in binnenstedelijke ontwikkellocaties. Hierbij spelen de volgende deelvragen:

1. **Uiteenzetting van de tools en instrumenten die worden gebruikt om te sturen op de realisatie van fietsparkeervoorzieningen.**
Gemeenten gebruiken in meer of mindere mate tools en (sturings-)instrumenten om te sturen op de realisatie van fietsparkeervoorzieningen. Hoe worden deze tools en instrumenten gebruikt bij gebiedsontwikkeling op binnenstedelijke ontwikkellocaties, wie is daarbij (op welk moment) betrokken en hoe doeltreffend is de eventuele sturing?
2. **Fietsparkeren: een baat of een last voor de betrokken partijen?**
Hoe gaan de verschillende partijen die bij het ontwikkelen van een nieuwe binnenstedelijke woonlocaties betrokken zijn (gemeente, ontwerper/ architect, ontwikkelaar) om met het inpassen en vormgeven van fietsparkeren? Worden fietsparkeerplekken-/voorzieningen bijvoorbeeld door marktpartijen (alleen) gezien als kostenpost? Of juist als baat nu minder autoparkeerplekken gerealiseerd hoeven worden?

1.1 Onderzoekstappen

Selectie van vier cases/ gemeenten

RIGO heeft in opdracht van *Tour de Force* een onderzoek uitgevoerd aan de hand van vier casestudies om te komen tot een antwoord op bovengenoemde deelvragen. Het onderzoek focust zich op hoogstedelijke woonlocaties met als doel om het onderzoek te kunnen vertalen naar grote binnenstedelijke ontwikkellocaties waar de komende jaren gebouwd gaat worden (zoals onder andere de realisatie van NOVEX-gebieden¹). Er zijn daarom **vier binnenstedelijke ontwikkellocaties uit verschillende gemeenten in Nederland** geselecteerd. Er is hierbij al geselecteerd op gemeenten waarvan we vermoeden dat men al enige ervaring had met sturing op fietsparkeren bij woningbouwprojecten in de binnenstad. Mede in verband met mogelijke leerervaringen voor andere gemeenten. In overleg met de betreffende gemeenten zijn locaties gekozen die recent zijn ontwikkeld of nog deels in ontwikkeling zijn.

Bij dit onderzoek zijn de volgende gemeenten en locaties betrokken:

- Gemeente Eindhoven: Gebiedsontwikkeling Strijp-S
- Gemeente Amsterdam: Gebiedsontwikkeling Houthavens
- Gemeente Utrecht: Gebiedsontwikkeling The Cube/ NPD-terrein
- Gemeente Zwolle: Gebiedsontwikkeling Noorderkwartier en Kamperpoort

Documentenanalyse

Bij alle vier de onderzochte gemeenten is de focus gelegd op beleidsdocumenten die betrekking hebben op fietsbeleid en specifiek op fietsparkeren (indien beschikbaar). Dit betreft uiteenlopende documenten, van Omgevingsvisies tot specifieke beleidskaders waarin fietsparkeren expliciet aan de orde komt.

Interviews

Per casus zijn meerdere interviews afgenomen om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen. Aangaande het gemeentelijk beleid is er gesproken met de verantwoordelijke van het fietsparkeerbeleid en de projectmanager en/of de stedenbouwkundige van de betreffende gebiedsontwikkeling. Bij sommige cases vond een groeps gesprek plaats, in een aantal gevallen was daarbij de planeconoom aanwezig. Daarnaast is met de ontwikkelaars en corporaties van de projecten gesproken. Een lijst van de geïnterviewden is opgenomen in de bijlage.

1.2 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk twee worden de **landelijke kaders en instrumenten omschreven** die gericht zijn op het realiseren van fietsparkeervoorzieningen in binnenstedelijke ontwikkellocaties. Ook wordt er aandacht besteed aan de manier waarop landelijk de gebruikskwaliteit van fietsparkeervoorzieningen wordt bevorderd.
- In hoofdstuk drie wordt de **toepassing van de landelijke kaders en instrumenten door de vier geselecteerde gemeenten** omschreven. Er wordt ingegaan op het

¹ NOVEX-gebieden zijn aangewezen gebieden voor grote ruimtelijke transitie, die een apart ontwikkelperspectief behoeven. Het gaat om duurzame gebiedsontwikkeling voor onder andere woningbouw en infrastructuur (zie ook www.denationaleomgevingsvisie.nl/novex/)

aanvullende beleid voor fietsparkeervoorzieningen en kwaliteitseisen van stallingen bij woongebouwen.

- In hoofdstuk vier is uiteengezet **hoe fietsparkeren terugkomt in het woningbouwproces**. Er wordt aandacht besteed aan de ontwerpfase van het woongebouw en aan de gemeentelijke rol in dit ontwerpproces.
- In hoofdstuk vijf worden **relevante ervaringen omschreven van de vier geselecteerde casestudies**. Hierbij wordt de kant van de gemeente belicht, evenals de kant van de ontwikkelaar en de verhuurder.
- Hoofdstuk zes geeft een uiteenzetting van **de meest genoemde baten en lasten die uit dit onderzoek naar voren komen** op basis van de vier casestudies.
- In hoofdstuk zeven, het laatste hoofdstuk, worden **suggesties en aandachtspunten uiteengezet voor toekomstige inspanningen** ten aanzien van het in goede banen leiden van fietsparkeervoorzieningen voor bewoners in hoogstedelijke ontwikkellocaties.

2 Landelijke kaders en instrumenten

In dit hoofdstuk staan de landelijke kaders en instrumenten gericht op het realiseren van fietsparkeervoorzieningen in binnenstedelijke ontwikkellocaties beschreven. Het hoofdstuk begint met een toelichting op de landelijke bouwvoorschriften die van toepassing zijn op fietsparkeervoorzieningen bij woningbouwprojecten en bij andere functies zoals winkels, kantoren en recreatieve faciliteiten. Ook de regulering van fietsparkeren in de openbare ruimte wordt benoemd. In de laatste paragraaf wordt ingegaan op het bevorderen van de gebruikskwaliteit van fietsparkeervoorzieningen op landelijk niveau, waarbij de beschikbare instrumenten en richtlijnen belicht worden.

2.1 Landelijke kaders (voorschriften)

2.1.1 Bouwvoorschriften fietsparkeervoorzieningen bij woningen

Sinds 1992 is bij iedere nieuwe woning het realiseren van een bergruimte voorgeschreven in het Bouwbesluit. Het Bouwbesluit vereist dat een woning *een van buiten de woning toegankelijke, afsluitbare bergruimte heeft met een minimumoppervlakte van 3,5 m²*. Destijds waren er al signalen dat voor gebruikers die meer dan één fiets in bezit hadden, deze minimale maat te krap was (SOAB, in Eindrapport Masterplan Fiets, 1998).

De **verplichte buitenberging verviel per 1 januari 2003** als onderdeel van de vereenvoudiging van het Bouwbesluit. **De appartementen die hierna werden opgeleverd, beschikte voor een deel niet meer over een buitenberging².**

Vanaf 2012 is de aanwezigheid van een berging bij nieuwbouw weer verplicht. Dit kwam mede na signalen dat er vaak geen buitenbergingen bij nieuwbouwprojecten werden gerealiseerd. De signalen kwamen van een brede coalitie: de vier grote steden, de Fietsersbond, de Vereniging Eigen Huis en het VACpunt Wonen. Het gaat vanaf 2012 om een *niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m²*. Ook werd de mogelijkheid geboden om voor kleine wooneenheden (zoals studentenwoningen) te zorgen voor een gemeenschappelijke berging. **Het recentelijke Besluit bouwwerken leefomgeving van juli 2023 is gebaseerd op het Bouwbesluit uit 2012.** Als het gaat om fietsparkeervoorzieningen zijn de voorschriften hierin nagenoeg gelijk aan het Bouwbesluit uit 2012 (zie hieronder).

Huidige landelijke bouwvoorschriften (Besluit bouwwerken leefomgeving 2023)

Artikel 4.171: Een woonfunctie, heeft een afsluitbare bergruimte om **fietsen of scootmobielen** beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen:

1. Een woonfunctie heeft als nevengebruiksfunctie een **niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte*** met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² en een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 m. De bergruimte mag inpandig zijn, maar dat hoeft niet.

*Niet-gemeenschappelijk en afsluitbaar geeft aan dat iedere woning een eigen afzonderlijke bergruimte moet hebben die met een deur afsluitbaar is.

² Companen (2008). Buitenruimte en (buiten)bergingen bij nieuwbouwwoningen.

2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van **niet meer dan 50 m²** de bergruimte **gemeenschappelijk zijn** als de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.
Opmerking bij 2: Er worden geen eisen gesteld aan de inventaris van de ruimte.
Dus er mogen ook meerlaagse fietsenrekken worden gebruikt.
Het Besluit bouwwerken leefomgeving 2023 staat gemeenten overigens niet toe een gemeenschappelijke stalling af te dwingen.
3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is **vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar** via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.
Opmerking bij 3: Het derde lid eist dat een bergruimte vanaf de openbare weg al dan niet via de eigen tuin of via een bergingsgang of via een gemeenschappelijke verkeersruimte kan worden bereikt, zonder door een woning te moeten. Een bergruimte op zolder of bijvoorbeeld op de tweede verdieping van een portiekflat zonder lift zal niet aan deze eis kunnen voldoen. Wel zal aan de eis zijn voldaan wanneer de bergruimte bijvoorbeeld bereikbaar is via een niet te lange trap die is voorzien van een fietsgootje.

Gemeenten kunnen de landelijke bouwvoorschriften aanvullen en er (deels) van afwijken

Naast de hierboven genoemde wettelijke landelijke kaders, spelen gemeenten binnen het proces van woningbouw traditioneel een essentiële rol bij het stellen van kaders voor gebiedsontwikkeling. **Een gemeente heeft de mogelijkheid om via het bestemmingsplan – met ingang van de Omgevingswet het Omgevingsplan – aanvullende eisen te stellen aan de bebouwing, waaronder fietsparkeervoorzieningen voor woningen.** Uiteindelijk moet de gemeente ook **goedkeuring verlenen aan het specifieke bouwplan** (met ingang van de Omgevingswet onder de Omgevingsvergunning). Bovendien heeft de gemeente de **mogelijkheid om, mits goed onderbouwd, af te wijken van de geldende landelijke bouwvoorschriften.** Bij zowel het opleggen van aanvullende bouwvoorschriften als bij eventuele afwijkingen, moet de gemeente altijd een **algemeen geldend beleidskader** vaststellen. Dit beleidskader bevat in dit geval beleidsregels over fietsparkeervoorzieningen in onder andere woongebouwen.

2.1.2 Fietsparkeervoorzieningen bij overige niet-woonfuncties

Voor gebruikers van niet-woonfuncties zoals bedrijven, kantoren en openbare voorzieningen, bestaan er landelijke bouwvoorschriften die zijn opgenomen in het Bouwbesluit 2012. Het is belangrijk om te weten dat **het Bouwbesluit niet voorschrijft dat fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein moeten worden aangelegd zoals bij woningen.** Daarnaast stelt het **geen eisen aan de capaciteit van de fietsenstalling in verhouding tot het aantal (verwachte) gebruikers.**

Huidige landelijke bouwvoorschriften (Besluit bouwwerken leefomgeving 2023)

Artikel 4.63: **De stallingsruimte** kan worden uitgevoerd als overige gebruiksfunctie, zijnde een gebouw, tevens nevenfunctie zijnde, of als een stuk terrein, dat al dan niet, gelijkend op een carport, overdekt is. Een stuk grond, zijnde een buitenruimte, kan als stallingsruimte voor fietsen worden aangemerkt. De fietsenstalling hoeft niet op hetzelfde perceel te zijn gelegen als het te bouwen gebouw, mits maar duidelijk is dat de vereiste oppervlakte aan fietsenstalling ten dienste van het te bouwen gebouw aanwezig is. Zo kan gebruik worden gemaakt van een openbare voorziening voor het stallen van fietsen ten dienste van verschillende gebouwen.

De gemeente kan **aanvullende voorschriften** vaststellen voor het realiseren van fietsparkeerplekken bij niet-woonfuncties. Dit wordt in de praktijk ook door gemeenten gedaan (zie hoofdstuk 3).

2.1.3 Regulering fietsparkeren in openbare ruimte

Volgens de **Wegenverkeerswet** mogen fietsen en bromfietsen geplaatst worden op het trottoir, op het voetpad of in de berm, dan wel op andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen (RVV 1990). **Gemeenten hebben echter de bevoegdheid om aanvullende maatregelen te nemen voor het beheer van fietsparkeren in openbare ruimtes**. Een van deze maatregelen kan het instellen van een parkeerverbod voor fietsen zijn, in drukke gebieden, om de toegankelijkheid en veiligheid voor voetgangers te verbeteren.

Deze verboden kunnen worden vastgelegd in de **Algemene Plaatselijke Verordening (APV)**, die juridische grond biedt voor de handhaving van dergelijke lokale regels. Handhavingsmaatregelen kunnen variëren van waarschuwingen en boetes tot het verwijderen van verkeerd geparkeerde fietsen.



Bovendien kunnen gemeenten specifieke regels opstellen over waar en hoe fietsen mogen worden geparkeerd. Bijvoorbeeld: bepalingen dat fietsen geen doorgangen mogen blokkeren, niet hinderlijk geplaatst mogen worden ten opzichte van winkeluitgangen, of niet tegen bepaalde gevels aan mogen staan. Voor scooters kunnen andere, specifiekere regels gelden, gezien hun omvang en impact op de openbare ruimte.

2.2 Bevorderen gebruikskwaliteit van fietsparkeervoorzieningen

2.2.1 Gebruikskwaliteit niet altijd gewaarborgd

Uit eerdere onderzoeken blijkt dat het simpelweg naleven van de voorgeschreven landelijke bouwvoorschriften in de praktijk niet altijd resulteert in de gewenste gebruikskwaliteit van fietsparkeervoorzieningen. **Een matige gebruikskwaliteit kan ertoe leiden dat de beschikbare stallingsmogelijkheden voor fietsen minder worden benut dan gewenst**. Ook als de aantallen (plekken of vierkante meters) voldoen aan de bouwvoorschriften. **Dit leidt niet alleen tot ontevredenheid onder bewoners, maar verhoogt ook de druk op de openbare ruimte**. Vooral op drukke binnenstedelijke locaties is dit ongewenst. De volgende onderwerpen komen vaak naar voren als het gaat om gebruikskwaliteit, of juist het gebrek daaraan:

- Het aantal (elektrische) fietsen dat per huishouden gestald kan worden is soms onvoldoende. Hiermee samenhangend is er ook te weinig ruimte voor fietsen van afwijkende formaten, zoals bakfietsen, zogenaamde krat-fietsen (transportfietsen) en fatbikes.
- De bereikbaarheid van de stallingen bij woningen laat soms te wensen over. Het gaat dan om waar de ingang zit, of er (veel) trappen gelopen moeten worden of zware deuren moeten worden geopend. Dit maakt het moeilijk voor bewoners om hun fietsen gemakkelijk en snel te stallen of op te halen (zie voorbeeld kader 1, p. 9).
- De (sociale) veiligheid van de stallingen is een ander punt van zorg. Voldoende verlichting, bewaking en maatregelen tegen diefstal zijn essentieel voor het waarborgen van een veilige ruimte voor fietsen.



- De inrichting, ruimte, faciliteiten en elektrische aansluitingen zijn eveneens belangrijk. Stallingen moeten bijvoorbeeld voldoende ruim zijn en goed zijn ingericht, met voldoende faciliteiten, waaronder oplaadpunten voor elektrische fietsen, om voldoende functioneel te zijn voor bewoners.

Kader 1: Voorbeeld bereikbaarheid stalling onvoldoende volgens bewoners

Bewonersvraag juridisch loket in 2018³: “Wij hebben bij onze net opgeleverde nieuwbouwwoning een buitenberging in de vorm van een kelder. Daar zouden wij onder andere onze fietsen moeten stallen. Deze kelder is toegankelijk via een trap waarop een stalen fietsgoot is gemonteerd. De trap gaat over een lengte van circa 2.40 m tot 2.00 m naar beneden. Dat is dus een hellingshoek van circa 40 graden. In de praktijk blijkt dat het transporteren van een gewone fiets naar en vanuit de berging vrijwel ondoenlijk is. Is deze constructie op grond van het Bouwbesluit 2012 toegestaan? De toegankelijkheid van de berging voor fietsen is op deze wijze vrijwel nihil. En er is geen andere mogelijkheid om fietsen te plaatsen behalve in de buitenlucht.”

Antwoord: “Op grond van artikel 4.30 Bouwbesluit* heeft een nieuwbouwwoning een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen. Een dergelijke berging moet vanuit een gemeenschappelijke verkeersroute (bergingsgang) of via het aansluitende terrein te bereiken zijn. In uw geval is die toegankelijkheid via een fietsgoot geregeld. (*red. nu art. 4.171 Besluit bouwwerken leefomgeving).”

2.2.2 Richtlijnen, instrumenten en handreikingen

Verschillende landelijke instanties zijn actief betrokken bij het bevorderen van de gebruikskwaliteit van fietsparkeervoorzieningen door middel van kennisdeling. Dit is gericht op het stimuleren en ondersteunen van zowel gemeenten als ontwikkelende partijen bij het verbeteren van deze voorzieningen. Dit doen ze door diverse tools en richtlijnen beschikbaar te stellen. Hieronder staan enkele relevante voorbeelden van dergelijke hulpmiddelen:

- CROW (kennisplatform op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer) kwam in 2001 met de eerste **Leidraad fietsparkeren**, een praktische handleiding bij het inrichten of verbeteren van fietsparkeerplaatsen en stallingen, zowel op het niveau van beleidsformulering als op het niveau van beleidsuitvoering. De nieuwe Leidraad fietsparkeren is in november 2023 gepubliceerd⁴.
- CROW publiceert **fietsparkeer-kencijfers** (ook wel parkeernormen genoemd). Deze richtlijnen geven bijvoorbeeld aanbevelingen over het aantal (minimaal) benodigde fietsparkeerplekken op basis van het type functie, zoals winkels, kantoren of recreatieve faciliteiten en woningen. Dit is dus niet gelijk aan de minimumeisen in de landelijke bouwvoorschriften.
- De Fietsersbond kwam in 1989 met het eerste keurmerk genaamd **FietsParKeur**: een set van normen die de kwaliteit (en inrichting) van een fietsstallingen garandeert. De huidige Stichting FietsParKeur actualiseert haar normen regelmatig en toetst gerealiseerde fietsparkeervoorzieningen.
- In het **Politiekeurmerk Veilig Wonen** wordt ingegaan op inrichtingsaspecten ten aanzien van de (sociale-)veiligheid van individuele bergingen, collectieve berging complexen, en collectieve (fietsen)stallingen.



³ Omgevingsweb.nl; Egmond, Hajé van; 29 mei 2018

⁴ <https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren>

- Het samenwerkingsverband *Tour de Force* is actief in het organiseren van samenwerking en het (onderling) delen van kennis die door partners of in gezamenlijkheid is opgedaan. Dit gaat mede via publicaties via het Fietsberaad⁵. Onder andere over het kwalitatief goed inpassen van fietsparkeervoorzieningen bij woningen. Zoals de publicatie *Fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen*⁶ waarin een aantal cases worden beschreven om lessen uit te trekken.

⁵ 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.

⁶ *Fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen*; Fietsberaadpublicatie 36; 2020

3 Toepassing kaders en instrumenten door onderzochte gemeenten

Het thema 'fietsparkeren' krijgt in veel Nederlandse gemeenten steeds vaker de aandacht. Niet geheel toevallig is het bij de vier onderzochte gemeenten een belangrijk thema.

Fietsparkeerbeleid maakt doorgaans deel uit van een uitgebreider mobiliteitsprogramma. Binnen stedelijke gebieden is het prioriteren van de fiets, in combinatie met het beperken van autoverkeer, een belangrijk aandachtspunt. Alle vier de onderzochte gemeenten zetten zich hier actief voor in. De focus van het beleid ligt met name op **het verbeteren van de infrastructuur en het creëren van voldoende parkeergelegenheid voor fietsen in drukke gebieden, zoals stadscentra**. Een toename in het aantal openbare fietsenstallingen illustreert deze ontwikkeling. In dit hoofdstuk vatten we samen in welke mate de vier onderzochte gemeenten, instrumenten hebben toegepast die specifiek zijn gericht op **fietsparkeervoorzieningen bij woongebouwen**.

3.1 Aanleiding aanvullend beleid fietsparkeervoorzieningen woongebouwen

Drie van de vier gemeenten benadrukken expliciet het belang van (aanvullend) beleid gericht op het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen in woongebouwen (zie figuur 1, p. 12). Met name op nieuwe binnenstedelijke locaties met een hoge bebouwingsdichtheid. Eén van de belangrijkste drijfveren hierachter is het **beheersen van de parkeerdruk van fietsen in de openbare ruimte**. Om dat voor elkaar te krijgen moeten de fietsparkeervoorzieningen in woongebouwen zowel voldoende capaciteit als hoge gebruikskwaliteit bieden, om te verzekeren dat bewoners er daadwerkelijk gebruik van maken. Daarnaast wordt opgemerkt dat adequate en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen voor bewoners het fietsgebruik in de stad kunnen stimuleren. Immers, bij de start (of het einde) van een fietsrit moet het parkeren op orde zijn.

3.1.1 Sturing middels gemeentelijke normen en richtlijnen

Zoals in het vorige hoofdstuk vermeld, hebben gemeenten de mogelijkheid om aanvullende kwaliteitseisen te stellen aan fietsparkeervoorzieningen in woongebouwen, mits er een **algemeen beleidskader wordt vastgesteld waarin het fietsparkeren voor bewoners wordt gereguleerd. De gemeente Eindhoven, Amsterdam en Utrecht hebben reeds een dergelijk beleidskader vastgesteld**. De gemeente Zwolle overweegt nog om goede praktijkvoorbeelden van anderen te volgen en zelf beleid voor fietsparkeren in woongebouwen te ontwikkelen (zie figuur 1, p. 12). In bijlage II is een lijst beleidsdocumenten opgenomen per gemeente. Deze kunnen naast genoemde instrumenten en handreikingen (par 2.2) mogelijk mede als inspiratie dienen voor anderen.

Bij de gemeenten die al een beleidskader fietsparkeren hebben vastgesteld (of binnenkort willen vaststellen), zien we de volgende thema's terugkomen voor fietsparkeren in woongebouwen:

- Het aantal fietsen per woning/ parkeernorm;
- Het al dan niet (onder voorwaarden) toestaan van gemeenschappelijke stallingen voor alle type appartementen. Dit in afwijking van de landelijke bouwvoorschriften waar dit alleen voor kleine appartementen geldt (zie hoofdstuk 2);

- Aanvullende kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen woongebouwen (vooral wat betreft gemeenschappelijke stallingen);
- Het vastleggen van afspraken over het beheer van een gemeenschappelijke stalling.

Parkeernormen voor woongebouwen

Zowel de gemeenten Eindhoven, Amsterdam als Utrecht hanteren beleidsregels aanvullend op de landelijke bouwvoorschriften aangaande het verplicht realiseren van een berging op eigen terrein/ woongebouw met een minimum oppervlak. De gemeentelijke beleidsregels en richtlijnen geven het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen per woning weer (deels overgenomen van de CROW-kencijfers, p. 9) waarbij dit aantal gekoppeld is aan het woonoppervlak van de woning. Kort gezegd: **hoe groter de woning, hoe meer fietsparkeerplaatsen.**

Daarnaast zijn er **door gemeenten ook richtlijnen opgenomen voor het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is voor bezoekers van de te realiseren woningen.** De fietsparkeervoorzieningen voor de bezoekers zijn in principe een opgave voor de gemeente (in de openbare ruimte). Amsterdam en Eindhoven geven echter ook de mogelijkheid om in een plan fietsparkeren voor bezoekers te combineren met inbandige stallingen voor andere functies, zoals kantoren en winkels.

Figuur 1 Vastgestelde kaders met aanvullende normen en richtlijnen fietsparkeren woongebouwen

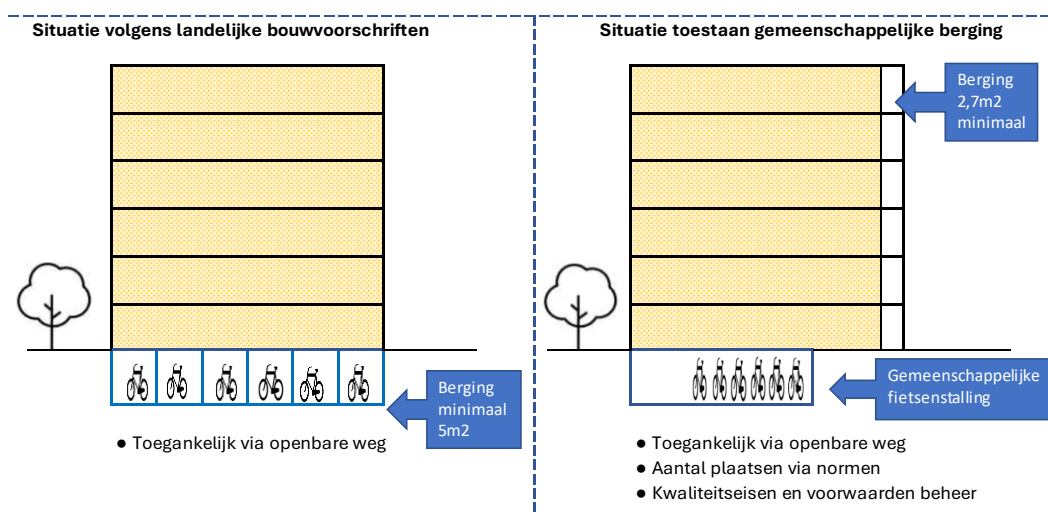
	Amsterdam	Utrecht	Eindhoven	Zwolle
Beleidskader(s) vastgesteld	Ja	Ja	Ja	Nee
Richtlijnen/ parkeernormen woongebouwen	Ja, afhankelijk van woninggrootte	Ja, afhankelijk van woninggrootte	Ja, afhankelijk van woninggrootte	Nee
Bezoekers parkeernorm (woningen)	Ja 0,5 per woning per woning	Ja 0,5 per woning per woning	Ja, 0,2 plaatsen per woning	Niet vastgelegd maar gaan uit van 0,5 per woning
Gemeenschappelijke stalling toegestaan bij alle appartementen (dus ook >50 m ²)	Ja, bij recente nieuwbouw en lopende projecten vaak voorgeschreven	Ja, soms toegestaan op projectniveau maar zeker niet altijd	Ja, sinds kort toegestaan	Nee
Kwaliteitseisen stallingen o.a.*: •Toegankelijkheid •Voldoende ruimte •(sociale) veiligheid	Ja, relatief uitgebreide lijst van kwaliteitseisen*	Nog niet veel kwaliteitseisen voor woongebouwen opgenomen. Men wil dit echter wel gaan opnemen (naar voorbeeld Eindhoven)*	Ja, relatief uitgebreide lijst van kwaliteitseisen*	In ontwikkeling
Niet-woonfunctie				
Beleidskader(s) vastgesteld	Ja	Ja	Ja	Nee
Richtlijnen/ parkeernormen	Ja, afhankelijk van functie	Ja, afhankelijk van functie	Ja, afhankelijk van functie	Wel als referentie toegepast

* Zie verder ook samenvatting kwaliteitseisen in figuur 3, p. 15

Gemeenschappelijke stalling toestaan bij alle appartementen (dus ook >50 m²)

De landelijke bouwvoorschriften staan toe dat bij woningen die kleiner zijn dan 50 m², de bergruimte gemeenschappelijk mag zijn. **De gemeenten Eindhoven, Amsterdam en Utrecht kunnen een gemeenschappelijke stalling onder voorwaarden toestaan bij woningen met een groter woonoppervlak dan 50 m².** Kortom: er kan worden afgeweken van de bouwvoorschriften met als voorwaarde dat de gemeenschappelijke stalling wel aan gestelde kwaliteitseisen voldoet. Deze gemeenschappelijke stalling dient zodanig te worden ingericht dat deze als gelijkwaardig aan een individuele berging kan worden beschouwd. **Tevens kan in of aan de woning zelf een (kleinere) individuele berging aanwezig zijn.** Deze hoeft dan niet meer vanaf de straat toegankelijk te zijn. Bij het realiseren van een gemeenschappelijke fietsenstalling in een wooncomplex mogen de bergingen dus kleiner en geïntegreerd in de woningen worden opgenomen (zie ook figuur 2 hieronder).

Figuur 2 Versimpelde weergave woongebouw met individuele bergingen volgens landelijke bouwvoorschriften en een situatie met gemeenschappelijke berging (onder voorwaarden).



Binnen de gemeente Amsterdam, die als eerste met de verruimde mogelijkheid voor een gemeenschappelijke stalling kwam voor meer dan alleen kleine appartementen, is hier nu bij nagenoeg alle nieuwe woningbouw sprake van. In de gemeente Utrecht is er tot nu toe bij een paar projecten sprake van gemeenschappelijke stallingen bij niet-studentenwoningen. In Eindhoven, waar sinds 2021 voor een gemeenschappelijke stalling gekozen kan worden, komt het nog niet erg veel voor. Het Besluit bouwwerken leefomgeving 2023 staat gemeenten overigens niet toe een gemeenschappelijke stalling af te dwingen (zie ook hoofdstuk 2).

Dat er nu in Amsterdam bij nagenoeg alle nieuwbouwprojecten sprake is van een gemeenschappelijke stalling, heeft wellicht ook een relatie met het gegeven dat de gemeente hier expliciet de voorkeur voor heeft uitgesproken (en ook als zodanig heeft opgenomen in haar Nota parkeernormen Amsterdam 2018). **De gemeente gaf in 2018 aan dat men de verwachting had dat bewoners hun fiets eerder parkeren in een gemeenschappelijke berging dan in een individuele berging.** Ook werd genoemd dat het **voor ontwikkelende partijen aantrekkelijker (goedkoper) zou zijn om een gemeenschappelijke fietsenstalling te realiseren.**

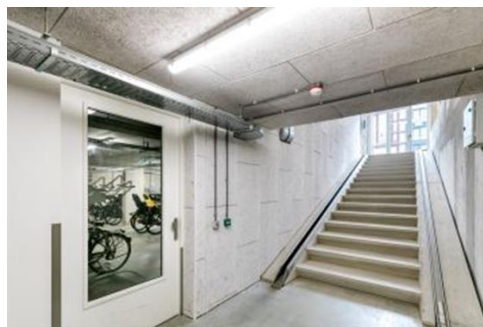


Parkeernormen overige niet-woonfuncties

De gemeenten Eindhoven, Amsterdam en Utrecht hanteren een beleidsregel waarbij fietsparkeervoorzieningen voor niet-woonfuncties altijd op eigen terrein moeten worden gerealiseerd, al dan niet inpandig. Voor deze regel bestaan specifieke afwijkingscriteria. Daarnaast schrijven deze gemeenten het aantal vereiste parkeerplaatsen voor, met gedetailleerde parkeernormen voor verschillende functies. Hierbij wordt ook rekening gehouden met bezoekers. Daarbij gaat de voorkeur uit naar inpandige oplossingen. Er bestaan daarbij uitzonderingen, bijvoorbeeld voor kortparkeerders. **Er is ook regelgeving die dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen mogelijk maakt en zelfs aanmoedigt.** Dubbelgebruik is bijvoorbeeld van toepassing als een stalling zowel gebruikt kan worden door bewoners als voor bezoekers van winkels en/of kantoren.

3.2 Aanvullende kwaliteitseisen stallingen woongebouwen

Bovenop de eerder besproken parkeernormen, die zich richten op het aantal beschikbare plaatsen, **leggen voornamelijk de gemeenten Eindhoven en Amsterdam nadruk op kwaliteitsaspecten binnen hun beleidskaders.** Deze kwaliteitsrichtlijnen betreffen elementen die bijdragen aan een verbeterde toegankelijkheid van de stalling, aspecten van (sociale) veiligheid in het ontwerp en voldoende ruimte voor de fietsen, en daarmee bruikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stalling. Deze **criteria zijn met name van toepassing op gemeenschappelijke stallingen.** Daarnaast is er groeiende aandacht voor het accommoderen van fietsen met niet-standaard afmetingen, zoals bakfietsen, zogenaamde cargofietsen, fatbikes en scootmobielen (zie figuur 3 op de volgende pagina).



Figuur 3 Typen vastgelegde kwaliteitseisen en richtlijnen voor woongebouwen per gemeente (samenvatting, niet volledig*)

	Amsterdam	Eindhoven	Utrecht
Clustering gemeenschappelijke stalling	Per 100 woningen aparte ruimte	-	Ja
Gebruik richtlijnen Stichting FietsParKeur	Deels	Ja	Ja
Toegankelijkheid			
Maximale loopafstand ingang berging	Ja, 25 meter	-	Ja, 25meter
Bouwlaag situering stalling	Begane grond of -1 laag	Begane grond of +1 en -1	-
Hellingsbaan inrichtingsvoorschriften	Ja	Ja	Ja
Breedte van gangen	Ja	Ja	-
Veiligheid			
Korte en veilige looproutes naar stalling	Ja	Ja	-
Voorschriften verlichting	Ja	Ja	Ja
Afsluitbaar	Ja	Ja	Ja
Cameratoezicht (bij woongebouwen)	Nee	Nee	Nee
Overig			
Scootmobielen	Ja	Aparte ruimte scootmobielen	Ja
Electrische fietsen	Oplaad-mogelijkheden	Oplaad-mogelijkheden	-
Ruimte voor afwijkende formaten	Nog niet vastgelegd (wel scooters)	Minimaal 25% geschikt voor buitenmodel fietsen. Minimaal 5% geschikt voor buitenmodel XL	Ongeveer 20% buitenmodel fietsen. Voor fietsen die niet in de rekken passen maximaal 2%

*Zie bijvoorbeeld bijlage II met de lijst van gemeentelijke beleidsdocumenten (met o.a. kwaliteitseisen).

4 Fietsparkeren in het woningbouwproces

In dit hoofdstuk staat omschreven hoe fietsparkeren terugkomt in het woningbouwproces. Bij gebiedsontwikkeling worden verschillende stappen doorlopen. Dit proces brengt gemeenten, initiatiefnemers, ontwerpers en ontwikkelaars samen om uiteindelijk een bouwplan te realiseren voor een gebied met alle betrokken actoren. Bij het ontwerpen van woongebouwen bestaat de traditionele rol van een gemeente uit het aanreiken van de initiële uitgangspunten en het achteraf toetsen van het bouwplan. **Bij fietsparkeerplaatsen blijkt het echter niet alleen te gaan over of deze onderdeel uitmaken van een plan, maar vooral ook om de kwalitatieve invulling ervan.** De focus op toetsen achteraf lijkt daarbij niet altijd afdoende, zoals al eerder is geconstateerd⁷.

Zoals beschreven in het voorgaande hoofdstuk heeft een aantal gemeenten gekozen voor **vooraf vastgestelde parkeernormen en kwaliteitseisen** die van toepassing zijn op nieuwe projecten. Het voordeel van deze methode is dat **alle betrokken partijen al in een vroeg stadium kennis hebben van de gestelde uitgangspunten**. Initiatiefnemers, ontwikkelaars en ontwerpers zijn zo eerder op de hoogte van de vereisten en kwalitatieve richtlijnen voor gebiedsontwikkeling. Dit vermindert de kans dat fietsparkeren en bijbehorende kwaliteitskenmerken op een later moment, mogelijk te laat, nog moeten worden ingepast.

4.1 Ontwerp van het woongebouw

De architect van een woongebouw moet een evenwicht vinden tussen de wensen van de opdrachtgever en de richtlijnen en vereisten van de overheid. Dit evenwicht is noodzakelijk bij het kwalitatief vormgeven van fietsparkeeroplossingen. De opdrachtgever kan een ontwikkelaar zijn die zich richt op de verkoop, een marktpartij die zich richt op de verhuur (zoals een belegger) of een woningcorporatie. Deze **opdrachtgevers beïnvloeden mede hoeveel prioriteit effectieve parkeeroplossingen krijgen in het ontwerpproces**, vooral in verhouding tot andere belangen.

Uit de rondgang langs gemeenten komt naar voren dat **indien een gemeente meer controle wil uitoefenen op de vormgeving van fietsparkeervoorzieningen, het voor hen cruciaal is om de dialoog aan te gaan met alle betrokken partijen**. Door samen aan tafel te zitten, kan men gezamenlijk naar oplossingen zoeken die alle belangen dienen. Zo kan in het uiteindelijke ontwerp de beste balans gevonden worden tussen functionaliteit en voldoening voor alle betrokkenen.

4.2 Gemeentelijke rol in het ontwerpproces





Bij planontwikkeling dient ruimte te zijn voor ontwikkelende partijen om samen met de gemeente te kijken naar de mogelijke implementatie van (aanvullende) eisen en richtlijnen die de gemeente stelt. Dit geldt ook voor fietsparkeren. **Het plan dient bijvoorbeeld haalbaar te zijn in relatie tot andere beleidsuitgangspunten zoals betaalbaarheid en duurzaamheid.** Dit is ook de reden dat de gemeenten die bij dit onderzoek betrokken zijn, duidelijk maken dat het **geen eenrichtingsverkeer** moet zijn. Zij gaan graag in gesprek en werken het liefst zo min mogelijk met richtlijnen die in beton gegoten zijn. Juist de **terugkoppeling tijdens het ontwerpproces** is volgens hen van belang.

⁷ Fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen; Fietsberaadpublicatie 36; 2020

Bij de ontwikkeling van het project Houthavens in Amsterdam bleek dat vertegenwoordiging vanuit de gemeente tijdens het ontwerpproces, waarbij de **stedenbouwkundige regelmatig contact had met de ontwerper**, goed werkte. Dit was bij de eerdere deelprojecten niet vanzelfsprekend. Ook in Eindhoven wordt hier de nadruk op gelegd. Bij de ontwikkeling van Strijp-S is dan ook sprake van een Public Private Partnership. De gemeente is hier dus zelf ook betrokken bij het ontwerp, de ontwikkeling en de afwegingen die gemaakt worden (ook kostentechnisch).

Figuur 4 geeft een schets van de actieve afstemming tussen de initiatiefnemer, de ontwerper en de ontwikkelaar bij het inpassen van fietsparkeren in gebiedsontwikkeling.

Figuur 4 Schets van de actieve afstemming inpassing fietsparkeren bij gebiedsontwikkeling

Fase	Gemeente		Initiatiefnemer, ontwerper ontwikkelaar
Gemeentelijk beleid en kaders (indien aanwezig)	Uitgangspunten, normen en richtlijnen (fietsparkeren)		In te zien
Stedenbouwkundige visie/ plan; Omgevingsplan	Een samenhangende visie fietsparkeren in het gebied (of deelplan)		In te zien
Tender-uitvraag t.b.v. ontwikkelende partij	Uitgangspunten fietsparkeren gebouwniveau		Eerste ideeën inpassing fietsparkeren bij inschrijving
Ontwerp woongebouw	<ul style="list-style-type: none"> - Supervisie/ samenwerken - Zoeken naar oplossingen inpassing fietsparkeren (in samenhang met eventuele overige functies) - Onderhandelingen 		Uitwerking door architect en ontwikkelaar/ verhuurder
Anterieure overeenkomst			Oplossingen/ kosten totstandkoming en exploitatie
Omgevingsvergunning	Toetsing		
Bouw/ oplevering	Vinger aan de pols/ bijsturen, beheer openbare ruimte	 	Eigenaar(en), exploitant, verhuurder

5 Ervaringen en ontwikkelingen afgelopen vijf jaar

Dit hoofdstuk beschrijft recent opgedane relevante ervaringen aan de hand van de vier casestudies. Hierbij wordt de situatie niet alleen vanuit het perspectief van de gemeente, maar ook vanuit het perspectief van de ontwikkelaar, de initiatiefnemer, de ontwerper en de verhuurder bekeken. We belichten de voornaamste aandachtspunten die voortvloeien uit deze casestudies.

5.1 Toepassing hogere parkeernormen en de kosten

Voor ontwikkelaars betekent een hogere parkeernorm (meer fietsen) vaak een verhoging van het aantal vierkante meters dat nodig is en daarmee ook hogere ontwikkelkosten (zie ook kader 2).

Dit kan vooral in het goedkopere (kleinere) woningsegment een probleem vormen. Dit omdat het woonoppervlak hier vaak kleiner is in verhouding tot het benodigde oppervlak aan fietsparkeervoorzieningen. Het is voornamelijk het woonoppervlak dat opbrengsten genereert (huurprijs). Ook corporaties geven dit aan. Voor de gereguleerde sociaal huur en deels het midden huursegment, waar een maximale huurprijs geldt, kan het realiseren van meer en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen kostentechnische problemen opleveren. In dat segment gaat daarom vaak de voorkeur uit naar gemeenschappelijke stallingen met dubbellaagse fietsenrekken. In het duurdere marktsegment zien we meer aandacht voor een aantrekkelijke (veilige) fietsenstalling met ruimte voor meerdere fietsen. Gegeven de (verkoop) prijs en de doelgroep is dit ook beter te organiseren. Dit gebeurt ook steeds vaker op initiatief van de ontwikkelende partij. Financieel gezien is dit echter voornamelijk haalbaar bij grotere, duurdere appartementen (zie ook kader 2).



Kader 2: Toelichting bij enkele financiële aspecten van fietsparkeren in woongebouwen

In deze verkenning komt meerdere malen het financiële aspect van fietsparkeren in woongebouwen terug. Het is belangrijk om te benadrukken dat het doel van deze verkenning niet is om een gedetailleerde financiële kosten-batenanalyse te presenteren. Desondanks geven we hier kort een toelichting op enkele financiële kwesties die in het rapport aan bod komen. Deze zijn hoofdzakelijk gebaseerd op onze gesprekken, aangevuld met informatie uit enkele andere hieronder genoemde bronnen.

De (mogelijke) opbrengsten van stallingsruimtes in woongebouwen

Voor zover ons bekend is er beperkt recent onderzoek gedaan naar de bedragen die bewoners bereid zouden zijn extra te betalen voor een inpandige fietsenstalling in of bij hun woning. Het vaststellen van deze meerwaarde is complex, aangezien een stalling of berging gewoonlijk een integraal onderdeel is van de totale overeengekomen huur- of koopprijs, inclusief servicekosten. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld een parkeerplaats voor auto's. Meer onderzoek dat leidt tot beter inzicht in de (financiële) meerwaarde van goede fietsparkeergelegenheid in woongebouwen is volgens ons dan ook op zijn plaats. Onderzoek door Decisio uit 2016⁸ heeft aangetoond dat 85% van de bewoners in Amsterdam bereid is om maandelijks een bedrag van €8 tot €11 te betalen voor een fietsparkeerplaats, geïndexeerd naar 2023. Gebleken is dat het bedrag dat men bereid is (extra) te willen betalen voor een inpandige fietsenstalling kan verschillen tussen dure en goedkope woningen (de doelgroep) maar ook de schaarste aan openbare parkeergelegenheid in de straat.

Bewoners die een fietsparkeerplaats huren, betalen nu in Amsterdam ongeveer €15 per maand en €40 voor grotere voertuigen zoals scooters en fatbikes. In Utrecht kost een fietsparkeerplaats in een gemeentelijke buurtstalling circa €4 en €8 voor een bakfiets. Het is echter belangrijk om op te merken dat cijfers uit Amsterdam niet zonder meer toepasbaar zijn op andere steden, hoewel ze inzicht geven in de situatie in gebieden waar straatparkeren beperkt is (of gaat worden).

Bij gereguleerde sociale huur valt een fietsenberging onder 'overige ruimten' in het woningwaarderingssysteem, wat in 2023 neerkomt op een waardering van €3,80 per vierkante meter (Besluit huurprijzen woonruimte, Artikel 14.A.2). Voor een berging van minimaal 5 m², zou dit €19 per maand zijn.

Wanneer we als rekenvoorbeeld uitgaan van een gemiddelde marktwaarde van €10 per maand per fiets (van normale afmetingen) komt dit neer op:

- Deel van individuele berging (uitgaande 2,85 m² per fiets) = €3,50/ m²
- Gemeenschappelijke berging, reguliere rekken (uitgaande 2 m² per fiets) = €5/ m²
- Gemeenschappelijke berging, gestapelde rekken (uitgaande van 1 m² per fiets) = €10/ m²

Andere functies leveren vaak meer op

Andere bestemmingen van de ruimte, zoals woonoppervlak of detailhandel, zijn vaak financieel lucratiever dan een het bestemmen voor fietsparkeren. Zo levert een extra vierkante meter woonoppervlak in veel steden momenteel minstens €17 m² per maand op. In sommige steden zoals Eindhoven, Den Haag en Rotterdam ligt dit bedrag op €18 per vierkante meter, in Utrecht op €21 en in Amsterdam zelfs op €26. In de sociale huursector is de huuropbrengst van een extra vierkante meter woonoppervlak vastgesteld op ongeveer €6 per maand, wat nog steeds hoger is dan de €3,50/ m² die men mag vragen voor een berging.

Wat betreft **autoparkeren** in centrum-stedelijke gebieden, variëren de huurprijzen voor een parkeerplek in de marktsector aanzienlijk. Deze prijzen beginnen bij €6 per maand per vierkante meter (€75 per plek) en kunnen oplopen tot €30 m² (€500 per plek) zoals in de Amsterdamse Houthavens en zelfs €55 m² in de grachtengordel van Amsterdam (€800 per plek). De aankooprijzen voor parkeerplaatsen in een garage fluctueren tussen €18.000 en €30.000 per plek met soms nog veel hogere uitschieters in de binnensteden van bijvoorbeeld Amsterdam en Utrecht.

In de gereguleerde sociale huursector wordt de waarde van autoparkeerplaatsen, wanneer deze onderdeel zijn van het huurcontract, bepaald onder dezelfde categorie 'overige ruimten' als voor fietsparkeren. Hierdoor is er geen directe concurrentie tussen autoparkeerplaatsen en fietsstallingen binnen het huurcontract. Echter, in de praktijk zijn autoparkeerplaatsen zelden nog een vast onderdeel van huurcontracten voor woningen. Woningcorporaties kunnen huurders niet dwingen een parkeerplek te huren. Deze parkeerplekken worden veelal afzonderlijk op de markt verhuurd. Wel zien we dat corporaties er soms tegenaan lopen dat ze een afgesproken aantal autoparkeerplekken dienen te realiseren maar deze niet allemaal verhuurd krijgen (bezettingsraad te laag, wegens goedkopere vergunnings-plekken op straat). Het is maar beperkt mogelijk hier vooraf op te sturen.

Autoparkeren brengt over het algemeen meer op dan fietsparkeren, hoewel een zeer efficiënt en goed ingerichte gemeenschappelijke fietsenstalling op het eerste gezicht misschien kan concurreren met de opbrengsten van autoparkeerplaatsen. De opbrengsten van autoparkeren zijn echter significant hoger in gebieden waar schaarste is aan parkeerplaatsen voor auto's. Dit zijn vaak dezelfde locaties waar beleid, gericht op het verminderen van het aantal auto's, hand in hand gaat met het stimuleren van betere fietsparkeeroplossingen binnen woongebouwen. Bovendien kunnen eventueel te veel gerealiseerde autoparkeerplekken – wanneer de vraag lager is dan de norm – ook nog aan niet-bewoners verhuurd worden.

Kosten fietsparkeren in woongebouwen

Het realiseren van een fietsenberging of een gemeenschappelijke stalling brengt kosten met zich mee, waaronder bouw-, beheer- en onderhoudskosten, afschrijvingen en exploitatiekosten. Gelet op het Bouwbesluit zijn fietsparkeervoorzieningen in een gebouw een vereiste. Dat het realiseren van een appartement zonder deze voorzieningen financieel voordeliger lijkt is dus geen onderwerp van discussie (meer).

De kosten nemen volgens ontwikkelaars echter toe met strengere fietsparkeernormen en hogere kwaliteitseisen. De plek waar de stalling geplaatst wordt in het gebouw heeft invloed op de kosten, zo zijn ondergrondse fietsparkeervoorzieningen relatief duur in vergelijking met fietsparkeervoorzieningen op een verdieping of overdekte of halfverdiepte stallingen. Echter, als fietsparkeren gecombineerd wordt met ondergronds autoparkeren, kan dit financieel weer anders uitpakken. Ontwikkelaars en woningcorporaties geven aan dat gemeenschappelijke stallingen over het algemeen voordeliger zijn dan individuele stallingen.

Voor goedkopere woningen vormen de kosten voor fietsparkeren een relatief groter deel van de totale kosten, wat het in balans brengen van de kosten en de opbrengsten bemoeilijkt. Gemeenschappelijke parkeeroplossingen worden voor dit segment als essentieel gezien. Echter, zelfs in deze context kan fietsparkeren een financieel knelpunt vormen, omdat de mogelijkheden om inkomsten te genereren via verhogingen van de huur- of koopprijs (inclusief servicebijdragen of bijdragen aan de VvE) beperkt zijn.

5.2 De gemeenschappelijke stalling voor bewoners

De verwachting van gemeenten die een gemeenschappelijke stalling voor appartementen toestaan, was dat **bewoners hun fiets eerder parkeren in een gemeenschappelijke berging dan in een individuele berging**. Bij gerealiseerde projecten waar dit is toegepast blijkt dit volgens geïnterviewden ook zo te zijn. In Amsterdam heeft men hier onderzoek naar laten doen en hierin werd dit bevestigd. **De parkeernorm van 0,5 openbare plek per woning lijkt daarmee omlaag te kunnen bij gemeenschappelijke inpandige fietsparkeerplekken**. De norm zou dan ook omlaag kunnen naar 0,3 of 0,25 openbare fietsparkeerplek per woning. Vanuit de praktijkervaringen zijn de volgende lessen te trekken:

- Indien de gemeenschappelijke stalling op de begane grond gelegen is, wordt deze het meest gebruikt door de bewoners. In de praktijk komt het echter vaker voor dat de stalling op een wat minder goed toegankelijke plek wordt ingepast. Dit heeft meerdere oorzaken. Voor een ontwikkelaar speelt mee dat juist de begane grond meer opbrengsten kan genereren, indien deze een andere functie krijgt. Voor de haalbaarheid van een project speelt dit een belangrijke rol.
- De kosten van een gemeenschappelijke stalling hoeven volgens ontwikkelaars en corporaties, zoals hiervoor is aangegeven, zeker niet hoger te zijn dan voor het realiseren van individuele bergingen die geschikt zijn voor fietsen.

Diefstal een aandachtspunt

In gemeenschappelijke stallingen voor bewoners komt helaas vaker diefstal voor, zelfs wanneer deze ruimtes afsluitbaar zijn. Corporaties geven aan dat de toename van het bezit van duurdere (elektrische) fietsen hieraan bijdraagt. **In Eindhoven is een groter aantal diefstallen waargenomen bij stallingen die voor dubbelgebruik bestemd zijn**, oftewel

⁸ De waarde van de fiets in Amsterdam; Decisio / Masterscriptie Sara de Boer Erasmus Universiteit Rotterdam 2016

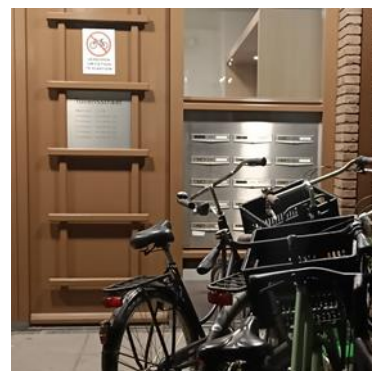
stallingen waartoe ook niet-bewoners toegang hebben. Ontwikkelaars en corporaties benadrukken dit probleem: zij streven naar goed toegankelijke fietsstallingen, maar willen tegelijkertijd **voorkomen dat bewoners uit vrees voor diefstal hun kostbare fietsen met de lift naar hun appartement vervoeren**. Dit dilemma vormt een belangrijk aandachtspunt. Zeker als dit nog verder doorslaat en leidt tot minder fietsbezit of -gebruik.

5.3 Openbare ruimte

Over het algemeen leiden goede inbandige fietsparkeervoorzieningen volgens gemeenten, ontwikkelaars en corporaties tot minder fietsen die willekeurig op straat worden geparkeerd. Er zijn echter diverse aandachtspunten die in de praktijk naar voren komen.

Een tekort aan fietsparkeerplekken op straat

Hoewel kwalitatief hoogwaardige inbandige fietsparkeervoorzieningen voor bewoners essentieel zijn, voorkomen ze niet altijd overlast van geparkeerde fietsen op straat. Bij recent opgeleverde projecten is geconstateerd dat er desondanks sprake is van overlast van geparkeerde fietsen op straat. Dit wordt opgemerkt door gemeenten en corporaties, maar ook door twee landelijk opererende ontwikkelaars die benadrukken dat **de kwaliteit van de omliggende ruimte cruciaal is voor de waardering van het gebied en dat ongeordend (fiets)parkeren daar afbreuk aan doet**.



Het blijkt vooraf niet altijd goed in te schatten hoeveel en hoe vaak bewoners en bezoekers hun fiets op straat parkeren. Bij projecten zoals The Cube in Utrecht en een deelproject in de Houthavens in Amsterdam, bleek het aantal gerealiseerde fietsparkeerplekken in de openbare ruimte onvoldoende toereikend. In Utrecht werden de **problemen pas duidelijk na ingebruikname van het pand**. Een vergelijkbare situatie deed zich voor bij een project van een corporatie. Daarom is het **cruciaal om in te spelen op de situatie na ingebruikname en om eventuele aanpassingen of interventies achteraf te overwegen**. Dit kan onder andere door:

- Het creëren van bewustwording bij bewoners, bijvoorbeeld via de Vereniging van Eigenaren (VvE) of de verhuurder;
- Het voorzien in extra openbare parkeerplaatsen;
- Het instellen van een lokaal parkeerverbod op plaatsen met overlast.

Bij nieuwbouwprojecten kan worden ingespeeld op:

- Naast bezoekers zijn het ook bewoners die overdag (snel) hun fiets op straat parkeren, terwijl ze 's nachts gebruik maken van een inbandige stalling. Tussen de berdrifven door zijn bewoners ook kortparkeerders.
- De praktijkvoorbeelden laten zien dat er in het ontwerp van woongebouwen altijd rekening gehouden dient te worden met fietsparkeerplekken. Helemaal geen fietsen op straat lijkt een stap te ver. Hier kan wellicht alleen van uitgegaan worden in zeer drukke gebieden waar het niet anders kan. Zorg daar dan wel voor beheersmaatregelen om te kunnen handhaven op geparkeerde fietsen.

Ook geparkeerde scooters op straat kunnen een probleem vormen. **Een gemeenschappelijke fietsstalling biedt vaak geen ruimte voor scooters**. Een goede plek voor scooters is wel van belang in steden waar het bezit van scooters relatief hoog. Men constateert hier soms

aanzienlijke **overlast door scooters die op straat geparkeerd staan**. Een vergelijkbaar probleem doet zich voor, zij het in mindere mate, met **bakfietsen**. Er wordt echter steeds vaker ook ruimte gecreëerd voor bakfietsen in gemeenschappelijke fietsenstallingen.

5.4 Anticiperen op nieuwe fietsvervoersmiddelen

Zowel gemeenten als ontwikkelaars zien dat er ontwikkelingen plaatsvinden in andersoortige fietsen, die een directe invloed hebben op fietsparkeren. Dit roept vragen op hoe hiermee om te gaan. Het gaat dan zowel om elektrische fietsen die steeds meer gemeengoed worden als afwijkende fietsformaten zoals bakfietsen, cargo-bikes, (elektrische) scooters/ fatbikes.

De groei van het aantal elektrische fietsen

Al enige tijd wordt er geanticipeerd op het **voorschrijven van passende rekken voor elektrische fietsen in gemeenschappelijke stallingen**. De volgende aandachtspunten komen hierin naar voren:

- Dubbellaagse rekken zijn niet goed geschikt voor elektrische fietsen. Dit vraagt een andere blik op de indeling. Zeker indien je van tevoren (eigen) plekken toekent aan woningen.
- Elektrische fietsen zijn duurder en diefstalgevoeliger. Dit kan ertoe leiden dat bewoners die een elektrische fiets bezitten meer geld over hebben voor goede fietsparkeervoorzieningen. Anderzijds is ook genoemd dat de nijging kan ontstaan dat bewoners de fiets meenemen naar hun appartement, wanneer er sprake is van een gemeenschappelijke stalling en men vreest voor diefstal. (Zoals overigens ook al gebeurt met duurdere racefietsen)
- Het voorzien in oplaadmogelijkheden in gemeenschappelijke stallingen kan leiden tot praktische bezwaren. Hoe worden de kosten verdeeld? Een deel van de gebruikers laden de accu thuis op. Het verwijderen van de accu zorgt wellicht voor een verlaagde kans op diefstal. Er gaan ook geluiden op om helemaal geen oplaadpunten aan te bieden, omdat elektrische fietsen vaak een uitneembare accu hebben.
- Brandveiligheid in relatie tot het gebruik van accu's is eveneens een aandachtspunt dat naar voren komt. In Hoofdstuk 7 'Vervolg: hoe verder?' gaan we kort in op de laatste ontwikkelingen op dit onderwerp (punt vier op pagina 28).



Hoe om te gaan met groeiend aantal afwijkende formaten

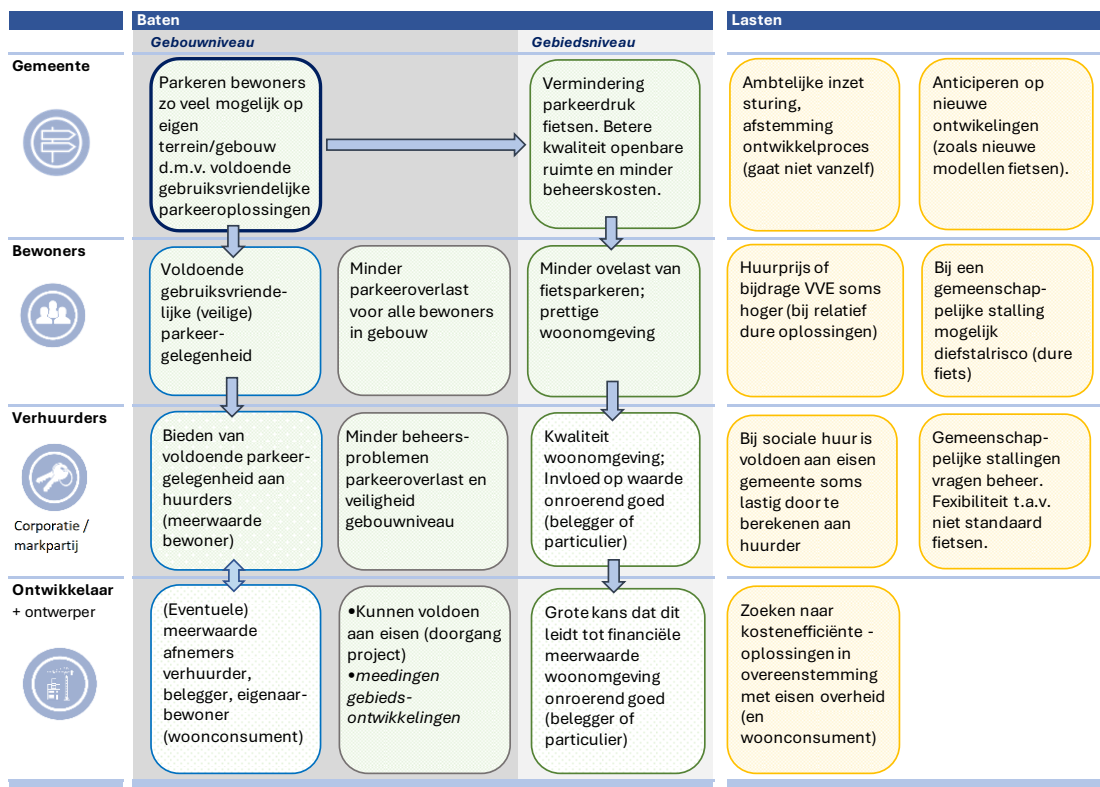
Het accommoderen van **afwijkende formaten vervoersmiddelen** is een actueel discussiepunt. Hierbij gaat het met name om grotere typen zoals de (elektrische) bakfiets, de zogenoemde cargo-bike, de fat-bike en de elektrische scooter. **Deze voertuigen vereisen meer ruimte in gemeenschappelijke stallingen**. De vraag rijst in welke mate hier rekening mee gehouden moet worden. Deze vervoersmiddelen sluiten enerzijds aan bij het mobiliteitsbeleid waarin de auto een minder prominente rol speelt, anderzijds speelt de discussie of hiervoor inpassende faciliteiten moeten worden aangeboden (en voorgeschreven) of dat deze kwestie beter kan worden aangepakt in de openbare ruimte, waarvan ook succesvolle voorbeelden bestaan.

6 Voor wie een baat of een last?

In de voorgaande hoofdstukken zijn de ontwikkelingen en ervaringen rondom de sturing op voldoende (en gebruiksvriendelijke) fietsparkeervoorzieningen in woongebouwen beschreven. Vooral in sterk verstedelijkte gebieden nemen lokale overheden hierin een actief een rol. Verschillende partijen, elk met hun unieke belangen, zijn betrokken bij de ontwikkeling en het uiteindelijke gebruik van deze voorzieningen. Ze ervaren zowel baten als lasten die met deze verbeteringen gepaard gaan. Om inzicht te krijgen in mogelijke verschillen tussen de actoren, analyseren we in dit hoofdstuk **de meest genoemde baten en lasten die uit onze vier casestudies naar voren zijn gekomen** (zie figuur 5). De partijen die we onderscheiden zijn **de gemeente, de bewoners, de verhuurders en de ontwikkelaars** (waar de initiatiefnemer en de ontwerper onder vallen).

Het is van belang om te **benadrukken dat de betrokken partijen niet tegenover elkaar staan**. Een ontwikkelaar werkt vaak in opdracht van een toekomstige verhuurder of richt zich op een specifieke doelgroep, zoals investeerders, woningcorporaties of potentiële particuliere kopers. Doorgaans heeft elke partij al een duidelijk beeld van de beoogde woonconsumenten. Ook de gemeente beschikt, al bij de start van een gebiedsontwikkeling, over informatie van de ontwikkelende partijen, de toekomstige verhuurders en de relevante doelgroepen. De gemeente kan zelfs een actieve rol spelen in een gezamenlijke ontwikkelingsmaatschappij of samenwerkingsverband. De gemeente is dan bijvoorbeeld samen met een ontwikkelaar en corporatie een van de partijen binnen de gebiedsontwikkeling.

Figuur 5 Samenvattende schets van belangrijke baten en lasten uitgaande van de realisatie van meer en betere parkeervoorzieningen in woongebouwen



In groen: genoemde de baten; In geel: genoemde lasten; In licht(er) groen: 'mogelijke' baten.

6.1 Gemeente

De gemeente heeft baat bij voldoende en gebruiksvriendelijke inpandige fietsparkeervoorzieningen voor bewoners, omdat dit voorkomt dat bewoners hun fiets op straat parkeren. Dit heeft een **gunstig effect op de parkeerdruk in de openbare ruimte en daarmee ook op de handhaving hierop.** Dit is met name belangrijk gezien de schaarste aan ruimte in hoogstedelijke gebieden en de hoge kwaliteit van de leefomgeving die nagestreefd wordt. De noodzaak voor voldoende, gebruiksvriendelijke inpandige fietsstallingsmogelijkheden wordt (nog) groter indien men fietsparkeren maar beperkt toestaat in de openbare ruimte.

Zoals we in de voorgaande hoofdstukken hebben benoemd kan een gemeente, afhankelijk van hoe sterk ze wil sturen, verschillende richtlijnen vaststellen en afspraken maken ten aanzien van fietsparkeervoorzieningen. Het is vaak noodzakelijk dat een gemeente een proactieve rol op zich neemt in het ontwikkelproces, het ontwerpen van de openbare ruimte en de beoordeling van plannen. Dit alles moet in samenhang zijn met het beleid voor andere verkeersaantrekkende niet-woonfuncties in de betreffende gebieden, maar ook ten aanzien van andere woningbouwdoelstellingen. Het plan dient bijvoorbeeld haalbaar te zijn en ook een antwoord te geven op andere doelstellingen zoals betaalbaarheid en duurzaamheid. De gemeente zal, om haar doelstelling ten aanzien van fietsparkeren te bereiken, bewoners moeten 'verleiden' om zowel de fiets vaker te gebruiken, als deze te (kunnen) parkeren in de eigen stalling. Bij het opstellen van randvoorwaarden voor het ontwerp van deze fietsstallingen dient de gemeente ook te anticiperen op nieuwe modellen fietsen, de inrichtingseisen kunnen immers in de loop van de tijd niet meer passen bij nieuwe trends.

6.2 Bewoners

Het realiseren van voldoende kwalitatieve gebruiksvriendelijke (inpandige) fietsparkeerplekken is ongetwijfeld ook een positieve ontwikkeling voor bewoners. Al is hier naar ons weten nooit specifiek onderzoek naar gedaan bij nieuwbouwlocaties. Hoewel dit onderzoek geen directe bevraging van bewoners omvat, hebben we via gemeenten, ontwikkelaars en verhuurders duidelijke signalen ontvangen **dat bewoners hierover overwegend tevreden zijn en fietsenstallingen ook frequenter gebruiken wanneer deze bijvoorbeeld beter toegankelijk zijn.** Trends zoals het groeiend aantal (duurdere) fietsen benadrukken eveneens het belang van veilige, goed bruikbare stallingen. **Gemeenschappelijke stallingen, die over het algemeen ook vaker gebruikt worden dan individuele oplossingen, kunnen bij bewoners echter ook zorgen oproepen over diefstalgevoeligheid.**

De mate waarin kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen ook een zodanige meerwaarde voor bewoners vertegenwoordigen, dat zij bereid zijn om meer te betalen voor een kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling, is tot op heden niet goed bekend. Er zijn verschillen in opvattingen, waaronder de theorie dat uitstekende fietsparkeerfaciliteiten slechts in beperkte mate zullen leiden tot bereidheid voor het betalen van een hogere huur- of koopprijs (en service bijdragen VvE). Anderzijds zien we dat in stedelijke gebieden met beperkte inpandige parkeermogelijkheden en minimale ruimte op straat, sommige bewoners ervoor kiezen om stallingsruimte te huren in commerciële buurtstallingen. Een interessante vraag hierbij is of een goede stalling ook leidt tot het eerder aanschaffen en vaker gebruiken van een (elektrische) fiets. Diverse partijen geven aan dat fietsenstallingen, met name in binnensteden, een steeds crucialer onderwerp kunnen zijn voor de woonconsument. Het is tevens bekend dat minder

parkeren op straat voordelen biedt voor bewoners, omdat dit leidt tot minder overlast en een hogere kwaliteit van de leefomgeving direct nabij de woning.

6.3 Ontwikkelaars

Zoals eerder vermeld, hebben ontwikkelaars (ontwerpers en initiatiefnemers) doorgaans een specifieke afnemer in gedachten bij het vormgeven van projecten, of ze werken direct in opdracht van een partij. Dit kan variëren van de particuliere koopmarkt tot beleggers, commerciële verhuurders of woningcorporaties. Tijdens het ontwerp- en ontwikkelproces moeten voortdurend afwegingen en keuzes worden gemaakt over wat en hoe iets te realiseren, in relatie tot de kosten en de opbrengsten.

Extra eisen met betrekking tot fietsparkeren vanuit de lokale overheid moeten gecombineerd worden met tal van andere voorschriften, zoals energieprestatie-eisen of het percentage betaalbare woningen in een project. Duidelijk is dat fietsparkeren niet altijd een onderdeel van het project is waar opbrengsten en kosten in balans zijn te brengen, zoals dat bij autoparkeren gemakkelijker gaat. Dit speelt met name in het goedkopere woningsegment (zie ook kader 2, p. 18).

Fietsparkeren wordt vaak beschouwd als een kostenpost zonder directe opbrengsten. **Uit onze bevindingen blijkt echter dat de benadering van fietsparkeren door ontwikkelaars genuanceerder is en aan verandering onderhevig lijkt, vooral onder ontwikkelaars die actief zijn in stedelijke gebieden.** Ook ontwikkelaars die met name actief zijn in gebiedsontwikkeling geven aan dat er, door het terugdringen van autoverkeer en het faciliteren van fietsgebruik of deelvervoer, een aantrekkelijke woonomgeving gecreëerd kan worden. Dit vertaalt zich indirect in een meerwaarde voor de eindgebruikers. Fietsparkeren wordt door hen steeds vaker erkend als een onlosmakelijk onderdeel hiervan.

Sommige landelijk opererende ontwikkelaars voeren (woon)consumentenonderzoek uit naar mobiliteit en specifieker de rol van de fietsvoorzieningen. **Voldoende en kwalitatieve fietsenstallingen kunnen volgens één van de geïnterviewden in stedelijke omgevingen één van de verkoopargumenten zijn.** Financieel gezien is dit echter voornamelijk haalbaar bij grotere, duurdere appartementen (zie ook kader 2, p. 18). Dit omdat het woonoppervlak van grotere woningen dan hoger is in verhouding tot het benodigde oppervlak aan fietsparkeervoorzieningen. Het is voornamelijk het woonoppervlak dat opbrengsten genereert.

Ontwikkelaars en ontwerpers staan voortdurend voor de **uitdaging om kostenefficiënte ontwerp oplossingen te vinden die voldoen aan de eisen van de overheid en die bovendien ook aansluiten bij de eventuele meerwaarde voor de woonconsument.** Momenteel zijn stijgende bouwkosten een onderwerp in dit proces.

Het gegeven dat een aanzienlijk deel van de woningbouwopgave in Nederland zich in hoogstedelijke gebieden bevindt, heeft sommige ontwikkelaars ertoe aangezet om oplossingen voor fietsparkeren (samen met andere mobiliteitsconcepten) op te nemen in hun portfolio, waarmee ze zich kunnen onderscheiden als partij bij gebiedsontwikkeling. Dit stelt hen in een gunstige positie om (in samenwerking met de gemeente) actief deel te nemen aan gebiedsontwikkeling.

6.4 Verhuurders

Een verhuurder heeft er veel baat bij wanneer het fietsparkeren voor bewoners goed is georganiseerd. Hierdoor wordt overlast binnen het gebouw verminderd, zoals het meenemen van fietsen naar gangen of appartementen (veiligheid, begaanbaarheid). Daarnaast vormen de ervaringen met slecht toegankelijke en vaak onveilige individuele bergingen een extra stimulans voor verhuurders om naar betere oplossingen te zoeken. **Het realiseren van kleinere, bij de woning geïntegreerde bergingen, gecombineerd met een gemeenschappelijke fietsenstalling, bieden bijvoorbeeld de mogelijkheid om afscheid te nemen van de individuele kelderbergingen die weinig toezicht bieden.** Dit type bergingen brengen soms ook aardig wat beheerskosten met zich mee door vernieling en oneigenlijk gebruik. Bovendien profiteert de verhuurder van een leefomgeving met minimale parkeeroverlast. Dit komt immers de omgevingskwaliteit ten goede.

Wanneer een woningcorporatie een nieuw wooncomplex ontwikkelt, stuit men vaak op vergelijkbare uitdagingen als die reeds genoemd zijn bij ontwikkelaars. Zo kunnen hogere fietsparkeernormen (die per gemeente kunnen verschillen) extra kosten met zich meebrengen. **Gemeenschappelijke stallingen zijn weliswaar vaak goedkoper dan het realiseren van individuele stallingen, maar het zorgt voor nieuwe beheersaspecten zoals de toegankelijkheid van de stalling en tegelijkertijd het voorkomen van diefstal.** Voor corporaties is er **beperkte ruimte om deze mogelijke extra kosten te compenseren door middel van verhoogde huren of servicekosten** (zie ook kader 2, p. 17). Dit financiële aspect vereist een zorgvuldige afweging, aangezien het de haalbaarheid van projecten en de betaalbaarheid van woningen voor huurders direct beïnvloedt.

Het vinden van een evenwicht tussen het voldoen aan de fietsparkeernormen en het beheersen van kosten is een belangrijke overweging voor corporaties bij het plannen en ontwikkelen van nieuwe wooncomplexen.

7 Vervolg: hoe verder?

In dit rapport ligt de focus op de aanpak van de met woningbouw samenhangende fietsparkeerproblematiek in hoogstedelijke gebieden. Lokale overheden zetten diverse instrumenten in, aanvullend op de bestaande eisen voor de aanwezigheid van fietsenstallingen (zoals voorgeschreven in Besluit bouwwerken leefomgeving/ voorheen Bouwbesluit). Deze aanvullende instrumenten en tools zijn vooral bedoeld om ervoor te zorgen dat bewoners vaker gebruik maken van inpandige fietsparkeergelegenheden. Dit vraagt een inspanning van zowel gemeenten als overig partijen binnen het planproces. Uit de onderzochte cases blijkt dat deze aanpak over het algemeen al redelijk succesvol is. Opgemerkt moet worden dat er gekeken is naar gemeenten die al aardig vooroplopen in hun (aanvullend) fietsparkeerbeleid voor woongebouwen.

Hoewel dit geen kwantitatief onderzoek is, **geven verschillende geïnterviewden aan dat de geïmplementeerde fietsparkeeroplossingen, als gevolg van meer (gemeentelijke) sturing, doorgaans meer ruimte bieden, dat ze beter toegankelijk zijn en intensiever gebruikt worden.** Dat resulteert in **minder fietsen op straat.** Dit succes lijkt overigens vooral te worden behaald wanneer er wordt **gekozen voor gemeenschappelijke parkeervoorzieningen in woongebouwen.**

Deze verkenning geeft echter nog **geen aanleiding om te veronderstellen dat het fietsparkeren in het woningbouwproces vanaf nu moeiteloos zal verlopen en berekend is op toekomstige ontwikkelingen.** Daarom hebben we in dit hoofdstuk een reeks suggesties en aandachtspunten opgenomen die naar ons idee cruciaal zijn voor toekomstige inspanningen. Dit betreft:

- Het uitwisselen van ervaring tussen gemeenten;
- Beter inzicht krijgen en geven in de (financiële) meerwaarde van goede fietsparkeergelegenheden in woongebouwen;
- Het delen van concrete ontwerpvoorstellen voor fietsparkeren in woongebouwen.

7.1 Ervaringen en vragenstukken uitwisselen tussen gemeenten

Zeker niet alle gemeenten in Nederland stellen aanvullende eisen voor fietsparkeervoorzieningen bovenop de landelijk geldende voorschriften bij nieuwbouw. Uit ons onderzoek onder vier gemeenten blijkt dat drie gemeenten dit wel doen. Deze gemeenten hebben dan ook te maken met aanzienlijke bouwopgaven, die deels worden gerealiseerd op hoogstedelijke locaties. Zelfs **binnen deze gemeenten variëren de aanvullende richtlijnen** (betreffende aantallen en kwaliteit). Ook zijn ze niet altijd even stringent voor alle gebieden binnen de gemeente en is er bovendien altijd **ruimte voor maatwerk.** Dit betekent dat er **geen blauwdruk is af te leiden voor een (landelijk) beleidskader.** In minder hoogstedelijke gebieden is de toepassing of noodzaak van hogere fietsparkeernormen niet onderzocht, maar dat neemt niet weg dat gemeenten van elkaar kunnen leren over de aanpak van fietsparkeren in woongebouwen en nieuwe ontwikkelingen.

Er zijn veel gemeenten met vergelijkbare opgaven in binnenstedelijke gebieden en lokaal kunnen zich in de centra van vele gemeenten soortgelijke opgaven voordoen. Hoewel er voor gemeenten al informatie beschikbaar is over onder andere richtlijnen via de kennisinstituten (zie ook paragraaf 2.2.2), vinden wij het zinvol dat **aanvullend wordt ingezet op kennisuitwisseling.** Dit gaat niet alleen om inzicht in wat wel en niet goed werkt en het planningsproces, maar ook om de discrepanties en vraagstukken waar men tegenaan loopt.

Enkele voorbeelden zijn:

- Het bepalen wanneer er wel of niet gekozen moet worden voor een gemeenschappelijke voorziening en hoe dit zich verhoudt tot diefstalveiligheid, vooral ook bij dubbelgebruik door zowel bewoners als bedrijven. Maar ook omdat bijvoorbeeld elektrische fietsen vaak duurder zijn. Zijn er bijvoorbeeld al ervaringen met afsluitbare boxen? Is dit thema essentieel om negatieve gevolgen van angst voor diefstal op de bezettingsgraad te voorkomen?
- Het (te veel) beperken van aangewezen fietsparkeerplekken op straat kan mogelijk negatieve gevolgen hebben voor de fietsbereikbaarheid voor bezoekers van het gebied. Ook als het gaat om bewoners die bijvoorbeeld tussendoor even kort de fiets willen parkeren.
- Hoe om te gaan met afwijkende fietsformaten zoals bakfietsen, cargo-bikes, (elektrische) scooters/fatbikes en nieuwe fietsvervoersmiddelen? Nu gaan gemeenten hier verschillend mee om. Het faciliteren en dus ook het bieden van parkeeroplossingen voor dergelijke vervoersmiddelen (niet zijnde de standaard fiets) bieden immers (ook) een alternatief voor de auto.
- Omdat elektrische fietsen steeds meer gemeengoed zijn geworden speelt het vraagstuk in hoeverre moet worden voorzien in laadmogelijkheden in de gemeenschappelijke stalling versus het thuis opladen van uitneembare accu's.
De brandveiligheid die het gebruik van accu's met zich meebrengt is ook een actueel onderwerp en raakt dit vraagstuk⁹. De huidige regels in het Bouwbesluit over brandveiligheid zijn momenteel generiek gesteld en niet specifiek gericht op de ontbranding van batterijen¹⁰. Een actueel aandachtspunt is ook dat vanaf 1 januari 2024 er een wijziging zal plaatsvinden in de regelgeving rondom brandveiligheid in woongebouwen. In het Besluit bouwwerken leefomgeving (6.2 Brandveiligheid) staat dat elektrische vervoersmiddelen zoals scootmobielen, niet meer mogen staan in de vluchtroutes van woongebouwen. Voor verhuurders zoals corporaties zal er dus meer aandacht moet komen voor de veiligheid. De aanpassing van de regelgeving kan wellicht ook invloed hebben op de inrichting van gemeenschappelijke ruimtes en daarmee het inpandig parkeren van elektrische fietsen in woongebouwen.
- Een andere, wellicht meer politieke vraag, is wie de lasten draagt voor het zoveel mogelijk vrijhouden van de openbare ruimte door verhoogde fietsparkeernormen. Dit is vooral relevant wanneer de kosten (zoals bij sociale woningbouw) een knelpunt worden. Als een gemeente streeft naar hogere parkeernormen in gebouwen voor fietsparkeren, is dan enkel de verhuurder of de bewoner verantwoordelijk, of betreft dit een gedeelde last? We adviseren om te onderzoeken of (mede) financiering vanuit de overheid een optie kan zijn, met name als het gaat om sociale woningbouw.

7.2 Beter inzicht in de (financiële) meerwaarde van goede fietsparkeergelegenheid in woongebouwen

We denken dat een beter begrip van zowel de directe als de indirecte voordelen van goede fietsparkeervoorzieningen voor bewoners, verhuurders en vastgoedeigenaren van belang is

⁹ Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kijkt op dit moment met de relevante stakeholders naar mogelijkheden om de brandveiligheid van Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) te verbeteren.

¹⁰ Zie bijvoorbeeld: Verkenning regelgeving veiligheid batterijen; Royal HaskoningDHV i.o.v. Ministeries van I&W en J&V; 2021

voor de verdere ontwikkeling ervan. **We constateren dat er momenteel nog te veel wordt vertrouwd op veronderstellingen.** Tegelijkertijd benadrukken geïnterviewden het volgens hen toenemende belang van goede fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. Ook de in het vorige hoofdstuk aangehaalde (indirecte) baten voor de omgeving geven **aanleiding tot nader onderzoek.**

Bij dit alles is het essentieel om meer grip te krijgen op de (financiële) meerwaarde van voldoende fietsstallingen in woongebouwen, vooral gezien de mogelijke toename van schaarste aan fietsparkeerplekken op straat. Het is bovendien **interessant om te onderzoeken in welke mate de vraag vanuit bewoners - en daarmee de (financiële) waardering - voor veilige en hoogwaardige parkeerruimtes stijgt door het gebruik van steeds meer kostbare vervoersmiddelen**, waaronder elektrische fietsen, e-scooters en bakfietsen. Het onderzoek hiernaar zou alle betrokkenen waardevolle inzichten kunnen bieden.

7.3 Ontwerpoplossingen binnenstedelijk bouwen delen

Het identificeren van goede voorbeelden van fietsparkeeroplossingen, met name de oplossingen die daadwerkelijk door bewoners worden omarmd en gebruikt in hoogstedelijke gebieden, achten wij momenteel van cruciaal belang. Het doel is niet enkel om aan de gestelde eisen te voldoen, maar potentieel ook om toegevoegde waarde voor de eindgebruiker te genereren (zie ook paragraaf 7.2). Het louter naleven van richtlijnen in de ontwerpfase blijkt vaak onvoldoende. Mede door de normen die steden zoals Amsterdam al enige tijd hanteren, zijn er inspirerende voorbeelden te vinden die ontwerpers en ontwikkelaars kunnen motiveren. Er is al veel ervaring met binnenstedelijk bouwen die als bron kan dienen. Gemeenten dienen hier echter van op de hoogte te zijn, zij geven immers de randvoorwaarden aan. Daarnaast is er de uitdaging om in te spelen op nieuwe fietsvervoersmiddelen. Ook hier zijn al goede voorbeelden van te vinden.



Zoals in paragraaf 2.2.2 is aangegeven is het samenwerkingsverband *Tour de Force* actief in het organiseren van samenwerking en het (onderling) delen van kennis. Als het gaat om het kwalitatief goed inpassen van fietsparkeervoorzieningen publiceerde men onder meer via het Fietsberaad¹¹ de publicatie *Fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen*¹², waarin een aantal cases worden beschreven om lessen uit te trekken. Het blijven delen van deze kennis dient voortgezet te worden. Juist omdat we in de afgelopen jaren ontwikkelingen zien met betrekking tot zowel overheidssturing als specifieke ontwerpoplossingen. Daarnaast zien we nieuwe uitdagingen zoals de diversificatie van het type fietsen.

¹¹ 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.

¹² Fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen; Fietsberaadpublicatie 36; 2020

Bijlage I Geïnterviewden

Persoon	Functie	Organisatie
Bas Braakman	Verkeersplanoloog en beleidsadviseur fiets	Gemeente Eindhoven
Ingeborg van Rooij	Planeconoom	Gemeente Eindhoven
Marc Bulet	Verkeersplanoloog	Gemeente Eindhoven
Jos Luiten	Projectmanager	Luiten Projectmanagement Planeconomie
Alwin Beernink	Projectdirecteur	Park Strijp Beheer (o.a. Volker Wessels)
Sylvia de Bruin	Projectmanager Houthaven	Gemeente Amsterdam
Wim Hendriks	Stedenbouwkundige, ontwerp openbare ruimte	Gemeente Amsterdam
Saskia van Dijk	Beleidsadviseur verkeer & openbare ruimte	Gemeente Amsterdam
Josine Reijnhoudt	Senior Beleidsadviseur Mobiliteit- Coördinator fietsparkeren	Gemeente Utrecht
Leon Borlee	Stedenbouwkundige	Gemeente Utrecht
Richard Deckers	Ontwikkelingsmanager	Van Wijnen Projectontwikkeling
Syb Tjepkema	Senior beleidsadviseur bereikbaarheid	Gemeente Zwolle
Gerrit Dorgelo	Adviseur Mobiliteit	Gemeente Zwolle
*****	Manager Duurzaamheid	AM gebieds- en vastgoedontwikkeling
Arjan Geelen	Directeur	Heijmans Vastgoed
*****	Procesmanager	Woningcorporatie Ymere
Hendrik (Rik) Harmsen	Ontwikkelaar	Woonstichting De Key

Bijlage II Beleidsdocumenten gemeenten

Relevante vastlegde aanvullende kwaliteitseisen en richtlijnen fietsparkeren voor woongebouwen bij drie van de onderzochte gemeenten*.

Amsterdam

Nota parkeernormen fiets en scooters (2018)
Meerjarenplan Fiets (2017)
Kader fietsparkeren (2015)

Eindhoven

Nota parkeernormen versie (2019)
Kwaliteitseisen inpandige fietsenstallingen gemeente-Eindhoven (2022)
Gelijkwaardigheid bergingen (2021)

Utrecht

Parkeervisie (2021)
Mobiliteitsplan 2040 (2021)
Module Fietsparkeren (2021)
Parkeernormenentabellen. Bijlage bij module parkeernormen (2021)

*Zwolle is ook onderzocht. Er is vooralsnog geen beleidskader vastgesteld wat betreft aanvullende normen en richtlijnen fietsparkeren specifiek voor woongebouwen (dus buiten wat er al in het bouwbesluit is geregeld). Zwolle heeft wel beleid aangaande de rol van de fiets bij mobiliteit, bereikbaarheid. En voert beleid aangaande fietsparkeren in de openbare ruimte.

Tour de
Force

RT&O