

Handreiking Fietsparkeernormen



Over 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.

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede
Telefoon (0318) 69 53 00
E-mail klantenservice@crow.nl
Website www.crow.nl

Februari 2024

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan.

CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.

De auteursrechten berusten bij CROW.

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	De context	3
2	Besluit bouwwerken leefomgeving	4
3	Omgevingswet	5
3.1	Algemene regels	5
3.2	Juridische borging parkeernormen bij gebiedsontwikkeling	5
3.3	Monitoring aantal fietsparkeerplaatsen	6
3.4	Bestemmingsplan	6
4	Omgevingsvergunning	7
5	Verordeningen	8
6	Afwijkmogelijkheden	9
6	Europese wet- en regelgeving	10
7	Conclusie	11
	Bijlage	
1	Literatuurlijst	12

1.1 Aanleiding

Om het aantal benodigde te realiseren fietsparkeerplekken bij een ontwikkeling te duiden, wordt gebruik gemaakt van kencijfers. De CROW Fietsparkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte fietsparkeer-behoefte bij een ontwikkeling.

Het benodigde of gewenste aantal fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw, uitbreiding en transformatie kan worden bepaald op basis van fietsparkeerkencijfers van CROW, of op basis van fietsparkeernormen die een gemeenten zelf heeft vastgesteld.

Voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen zijn een belangrijke voorwaarde om fietsgebruik te stimuleren. Het belang van fietsparkeerkencijfers wordt dan ook steeds groter. Inzicht in de juridische context van fiets-parkeren en hoe de kencijfers gebruikt kunnen worden is beperkt beschikbaar in de Leidraad Fietsparkeren (CROW, november 2023). Deze handreiking omvat een overzicht van de verschillende juridische bepalingen waarin fiets-parkeernormen kunnen worden vastgesteld. In de conclusie wordt beschreven welke stappen een gemeente kan nemen om fietsparkeren te organiseren.

1.2 De context

Een fietsparkeernorm is een beleidsregel en wordt door veel gemeenten de nota parkeernormen genoemd. Een beleidsregel is vastgesteld door een bestuursorgaan: het college van Burgemeester en Wethouders (B&W). Het is geen vrijblijvend document: een vastgestelde fiets-parkeernorm geldt als een voorschrift. Dit betekent dat burgers, projectontwikkelaars en de gemeente gebonden zijn aan de bepalingen van de vastgestelde fietsparkeernorm en dat er niet van kan worden afgeweken. Met vaststelling van deze eisen worden de gemeentelijke beleidsdoelstellingen versterkt en bestaat juridische grondslag om tot eisen voor aantallen fietsparkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen te komen.

Het toepassen van fietsparkeernormen en de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen kent een aantal belangrijke juridische aspecten. Er zijn verschillende wettelijke bepalingen waarmee fietsparkeernormen en de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen op de juiste manier geregeld en kunnen worden vastgelegd. Onderstaand figuur geeft een overzicht welke juridische mogelijkheden er zijn en welk bestuursorgaan hiervoor verantwoordelijk is. Dit document beschrijft de actuele stand van zaken (per 1 december 2023) en in het voorliggende document gaan we in op de volgende bepalingen om dit te borgen en organiseren:

- Besluit Bouwwerken leefomgeving¹
- Omgevingswet
- Omgevingsvergunning
- Verordeningen
- Afwijkmogelijkheden
- Europese richtlijnen (EPDB)

	Europees	• EPDB
	Landelijk	• Besluit bouwwerken leefomgeving ¹ • Omgevingswet
	Gemeentelijk	• Bestemmingsplan ¹ • Vervordeningen • Omgevingsvergunning • Afwijkmogelijkheden

¹ Deze bepalingen zijn per 1 januari 2024 gewijzigd.



Per 1 januari 2024 heet het Bouwbesluit het besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Het is een wettelijk voorschrift dat de technische en functionele eisen waaraan bouwwerken in Nederland moeten voldoen beschrijft. Gemeenten kunnen hier niet zomaar van afwijken. Het Bbl wordt uitgevaardigd op basis van de Woningwet en bevat regels voor onder andere veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid en energiezuinigheid van gebouwen. Doel is om de kwaliteit en veiligheid van bouwwerken te waarborgen.

Het Bbl (landelijk) geeft alleen een fietsparkeereis voor de functie 'wonen'. Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen voor het aantal te realiseren fietsparkeerplekken, maar er wordt gesproken over een minimum m^2 fietsparkeren. De gemeente kan niet onder deze grens gaan zitten maar er wel voor kiezen om aanvullende eisen vast te leggen in lokale beleidsregels. De voorschriften in het Bbl zijn bedoeld om te zorgen voor voldoende en adequate fietsparkeervoorzieningen. Denk aan een beschrijving van de minimale parkeereis, locatie en toegankelijkheid, ruimte en afmetingen en tot slot ook de kwaliteit en beveiliging van de fietsrekken en de stalling.

Het Bbl verplicht dat er bij elke nieuwbouwwoning een berging moet worden gerealiseerd van $5 m^2$ (2 fietsen). Deze berging moet afsluitbaar zijn, weer- en windbestendig en de toegang moet aan de openbare weg liggen. Opmerkelijk is dat dit artikel niet van toepassing is op een woonfunctie voor studenten en een woonfunctie voor zorg. Bij tijdelijke bouw of transformaties van panden van bijvoorbeeld niet-wonen naar wonen kan er geen fietsparkeernorm worden geëist.

Het realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe woningen is dus landelijk geregeld in het Bbl. Hier bovenop kunnen gemeenten in principe geen afwijkende of extra normen opleggen. Echter biedt het Bbl wel ruimte voor gelijkwaardige oplossingen. Middels een extra bepaling in de beleidsregels (zoals de Amsterdamse Bouwbrief) wordt bepaald hoe een gemeenschappelijke inpandige fietsenstalling – in combinatie met een inpandige berging – zodanig kan worden ingericht dat dit door de gemeente als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bbl wordt beschouwd. Een aantal aspecten is hierbij van belang:

- het aantal fietsplekken per woning;
- eisen aan de inpandige berging in de woning;
- bereikbaarheid van de gemeenschappelijke fietsenberging;
- beheer van de gemeenschappelijke fietsenberging.

Reden om voor dit alternatief te kiezen is aannemelijkheid dat bewoners (gemakkelijk) inpandig hun fiets kunnen parkeren en er minder fietsen in de openbare ruimte komen te staan. Een gemeenschappelijke stalling kan voor ontwikkelende partijen aantrekkelijk (goedkoper) zijn om te realiseren. Het Bbl staat gemeenten niet toe gelijkwaardige alternatieven af te dwingen.

De omgevingswet is op 1 januari 2024 in werking getreden. Dit is een complete stelselwijziging van het Omgevingsrecht. Wat regelt de nieuwe wet ten aanzien van fietsparkeeren? En wat verandert er wel en wat verandert er niet? Dit staat beschreven in dit hoofdstuk.

3.1 Algemene regels

Momenteel is vanuit het Bbl wettelijk geregeld dat een woonfunctie voorzien wordt van een afzonderlijke bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m². Daarmee worden woningen voorzien van een afsluitbare ruimte voor het stallen van een of meer fietsen. Onder de Omgevingswet wordt het Bouwbesluit (2012) vervangen door het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Het artikel over de aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen van de buitenberging wordt beleidsneutraal overgenomen en is onder het Bbl te vinden in artikel 4.172.

3.2 Juridische borging parkeernormen bij gebiedsontwikkeling

Op 1 juli 2018 is artikel 2.5.30 van de Bouwverordening vervallen. Vanaf deze datum moesten parkeernormen óf rechtstreeks in een bestemmingsplan worden opgenomen óf worden opgenomen in beleidsregels die gekoppeld worden aan regels in het bestemmingsplan. Als een grondslag voor het toetsen van (bouw)plannen aan parkeernormen in een bestemmingsplan ontbreekt, kan formeel niet worden getoetst aan deze normen en kan evenmin worden afgedwongen dat wordt voorzien in het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Met het bestemmingsplan als basis voor het verrichten van de toets aan parkeernormen is de mogelijkheid gecreëerd om de parkeernormen niet alleen te hanteren als toetsingsmaatstaf bij bouwplannen, maar ook bij het wijzigen van gebruik.

Onder de Omgevingswet worden alle bestemmingsplannen automatisch vervangen door één omgevingsplan (of één omgevingsplan per gebied). De transitie naar dit nieuwe instrument gaat niet over een nacht ijs. Vanaf 1 januari 2024 heeft elke gemeente daarom een omgevingsplan van rechtswege. Dit plan bestaat naast de vigerende bestemmingsplannen uit alle op dat moment geldende wijzigings- en uitwerkingsplannen, beheersverordeningen en exploitatieplannen en ook inpassingsplannen. Gemeenten zijn verplicht het Bestemmingsplan van rechtswege, ook wel tijdelijk omgevingsplan genoemd, om te zetten in een niet-tijdelijk omgevingsplan. Hier hebben de gemeenten tot uiterlijk 1 januari 2032 de tijd voor.

Parkeernormen die vóór 1 januari 2024 juridisch geborgd zijn door middel van regels in het bestemmingsplan, of door middel van beleidsregels die gekoppeld zijn aan het bestemmingsplan, blijven op basis van het omgevingsplan van rechtswege gelden. Voor gemeenten die parkeernormen niet juridisch hebben geborgd (voor het gehele grondgebied) via het bestemmingsplan (direct, dan wel indirect via beleidsregels) geldt dat de verplichting om een omgevingsplan op te stellen een uitgelezen kans biedt om alsnog parkeernormen juridisch vast te leggen. Onder de Omgevingswet blijft de mogelijkheid bestaan om dit te doen door middel van regels in het omgevingsplan, of door middel van een dynamische verwijzing naar beleidsregels buiten het omgevingsplan.

Gemeenten kunnen naast fietsparkeernormen ook eisen ten aanzien van de kwaliteit voor fietsparkeervoorzieningen opnemen. Verschillende grote gemeenten zoals Amsterdam, Utrecht, Eindhoven, Nijmegen, Haarlem, maar ook bijvoorbeeld een kleinere gemeente zoals Houten, geldt dat zij eigen 'kwaliteitseisen' voor te realiseren stallingen hebben geformuleerd in de beleidsregel. In de kwaliteits-eisen worden in de meeste gevallen voorwaarden rondom toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid gesteld.

Gemeenten die aandacht willen voor voldoende fietsparkeerplekken maar nog onvoldoende duidelijkheid hebben over de ruimtelijke ontwikkeling, kunnen ervoor kiezen om open normen op te nemen in het omgevingsplan door ze bijvoorbeeld te omschrijven als 'voldoende parkeergelegenheid'. Zo kan flexibiliteit worden ingebouwd in het plan ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen. Dit biedt de kans voor gemeenten om ten aanzien van de parkeercapaciteit voor de fiets een optimale balans te vinden tussen verschillende gemeentelijke beleidsdoelen. Tot die beleidsdoelen kan bijvoorbeeld het stimuleren van duurzaam vervoer, aantrekkelijke luchtkwaliteit, een leefbare en gezonde stad, en het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en van gebouwen behoren. Een gemeente kan de kwaliteit van het gebied bepalen, zonder dat bekend is wat er precies in het gebied zal worden gerealiseerd. Door open normen verschuift de onderzoeklast van het moment waarop het omgevingsplan wordt vastgesteld naar het moment waarop een omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Dit brengt mee dat een aanvrager van een omgevingsvergunning onder de Omgevingswet uitgebreider zal moeten onderbouwen dat een ontwikkeling past binnen het omgevingsplan.

3.3 Monitoring aantal fietsparkeerplaatsen

Gemeenten kunnen in het omgevingsplan omgevingswaarden vastleggen. Omgevingswaarden zijn normen die de gewenste kwaliteit van de fysieke leefomgeving of een onderdeel daarvan als beleidsdoel vastleggen. Het kan gaan om een resultaatverplichting, een inspanningsverplichting of een andere verplichting. Omgevingswaarden zijn ambitienormen van een overheidsinstantie en gelden alleen voor de overheidsinstantie zelf. Hierbij valt te denken aan een minimumaantal fietsparkeerplaatsen per aangewezen gebied. Het bevoegd gezag heeft een monitoringplicht voor de vastgestelde omgevingswaarden. Dat betekent dat de gemeente moet toetsen of in de praktijk niet minder fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn dan is vastgelegd. Bij een dreigende onderschrijding moet de gemeente een programma opstellen om aan de zelf opgelegde norm te voldoen. Als (naar verwachting) niet wordt voldaan aan de omgevingswaarde, dan heeft het college de plicht om een programma op te stellen. Dit programma bevat een pakket met beleids- of beheersmaatregelen om alsnog aan de waarde te voldoen.

De verwachting is dat de gemeente dit instrument niet snel zal inzetten omdat het monitoren van fietsparkeerplaatsen over de gehele gemeente een uitdagende, en tijdrovende taak is. Het blijft eenvoudiger voor gemeenten om fietsparkeerplaatsen af te dwingen door middel van een omgevingsvergunning (of omgevingsplan) waarin een fietsparkeernorm is opgenomen (of aan gekoppeld is). Daarmee ligt de last bij de initiatiefnemer, en niet bij de gemeente.

3.4 Bestemmingsplan

Sinds 1 januari 2024 is de omgevingswet in werking getreden. Een nieuw of gewijzigd bestemmingsplan dient voor 2024 ter inzage gelegd te zijn om nog onder het dan geldende recht te kunnen worden afgehandeld. Om die reden wordt hier nog kort aandacht besteed aan het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan is een juridisch bindend document waarin gemeenten de ruimtelijke ordening en het gebruik van grond en vastgoed in een specifiek gebied reguleren. Het bevat gedetailleerde voorschriften en regels met betrekking tot wat er wel en niet mag worden gebouwd of ontwikkeld in dat specifieke gebied. Het doel van het bestemmingsplan is om de fysieke omgeving te ordenen, beschermen en te zorgen voor een geordende groei en ontwikkeling van steden en dorpen.

Parkeernormen voor zowel de auto als de fiets zijn een stedenbouwkundige bepaling die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Met de vaststelling van een bestemmingsplan wordt bij nieuwbouw of hertontwikkeling voldoende parkeervoorzieningen gerealiseerd. Door het borgen van de fietsparkeernormen en bijbehorende kwaliteit via een bestemmingsplan, moet elke omgevingsvergunning worden getoetst aan de beleidsregel. Welke normen je moet hanteren, verschilt per functie die gerealiseerd wordt. Er wordt in een bestemmingsplan dan ook vaak verwezen naar de beleidsregeling of parkeernota. Om bestaande bestemmingsplannen binnen een gemeente van dezelfde fietsparkeerregels te voorzien, dient een gemeente een paraplubestemmingsplan op te stellen en te laten vaststellen. Belangrijk is dat er een dynamische verwijzing naar de actuele beleidsregel is opgenomen. De fietsparkeernormen en kwaliteitseisen zijn hiermee van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente en vult alle bestemmingsplannen aan op dat aspect. Er dient te worden voldaan aan de parkeerplaatsverplichting uit het paraplubestemmingsplan, ongeacht wat er in de individuele bestemmingsplannen staat.

Een omgevingsvergunning is een vergunning die door een gemeente wordt verleend voor het uitvoeren van bepaalde activiteiten in de fysieke leefomgeving. Deze vergunning vervangt in veel gevallen verschillende individuele vergunningen, zoals bouwvergunningen, milieuvergunningen, en kapvergunningen, door ze samen te voegen tot één enkele vergunning. Het doel is om het vergunningenproces eenvoudiger en efficiënter te maken. Een initiatiefnemer voor een ruimtelijke ontwikkeling dient een aanvraag voor een omgevingsvergunning in bij de gemeente. De aanvraag wordt getoetst door de ambtelijke organisatie en wordt verleend door het college van B&W. De toetsing vindt naast parkeren plaats op diverse andere aspecten van de ruimtelijke ontwikkeling.

Voor parkeren wordt in de vergunningsaanvraag van de initiatiefnemer de fiets- en autoparkeereis opgenomen als deze als verplichting is opgenomen in de beleidsregel. Deze eis geeft de omvang van de parkeerbehoefte aan en hoe deze behoefte wordt opgelost. Het is afhankelijk van de functie van de ontwikkeling welke onderbouwing de initiatiefnemer in de aanvraag voor een omgevingsver-

gunning moet aanleveren. In de meeste aanvragen voor een omgevingsvergunning dienen de volgende onderdelen te worden opgenomen:

- Het ruimtelijk programma dat wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functies);
- De berekening van de parkeerbehoefte voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen;
- Ontwerptekeningen van een te realiseren parkeervoorziening, waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor fiets en auto is aangeduid inclusief maatvoeringen;
- Indien van toepassing: gesloten contracten over bijvoorbeeld de inzet van autodeelconcepten, deelfietsen of deelscooters om de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling (gedeeltelijk) te faciliteren. Alternatief hiervoor is om de exclusiviteit voor deelvervoeraanbieders juridisch te regelen via de APV. Kort gezegd komt het erop neer dat het college eerst een (brom-)-fietsparkeerverbod instelt voor de betreffende vakken en vervolgens ontheffing verleent aan voertuigen van de aanbieders met een vergunning.



Naast fietsparkeernormen, die bedoeld zijn voor nieuwbouw en (gebieds)transformaties, kan de gemeente regels vaststellen voor het reguleren van parkeren in bestaande gebieden. Alhoewel het vaststellen van beleid en fietsparkeernormen kan leiden tot meer fietsers en dus meer fietsen op straat, kunnen teveel fietsen of hinderlijk geparkeerde fietsen op bepaalde locaties leiden tot overlast. Daarvoor kunnen verordeningen (eventueel met beleidsregels) worden gebruikt. De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is een lokaal reglement dat wordt vastgesteld door een gemeente om de openbare orde, veiligheid en leefbaarheid op lokaal niveau te reguleren. De APV bevat regels en voorschriften die specifiek gelden voor de betreffende gemeente. Dit kan ook regels omvatten met betrekking tot fietsparkeren en het gebruik van de openbare ruimte. Hoe de APV van een gemeente omgaat met fietsparkeren kan variëren, afhankelijk van de specifieke gemeentelijke regelgeving en prioriteiten. Zo kan de APV-bepalingen opnemen over fietsparkeerverboden op specifieke locaties, zoals bij treinstations of winkelgebieden. De APV kan ook regels stellen over maximale parkeerduur van fietsen op openbare plaatsen en de aanwijzing van specifieke fietsparkeerzones binnen de gemeente. Als de regels niet worden nageleefd, kan een gemeente ervoor kiezen om te handhaven op fietsen en deze te verwijderen en/of een boete op te leggen. Belangrijke voorwaarde om te kunnen handhaven, is dat er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn.



Omdat een fietsparkeernorm een beleidsregel is, heeft het college van B&W de mogelijkheid om af te wijken bij het verlenen van een omgevingsvergunning. Dit afwijken mag echter niet zomaar, er moet namelijk sprake zijn van een ongekende hardheid.

Dit is een unieke situatie waarbij de omstandigheden zodanig zijn, dat één of meer belanghebbenden onevenredig getroffen worden als de gemeente zou vasthouden aan de fietsparkeernorm. Dit is onderdeel van het evenredigheidsbeginsel. Er dient goed omschreven te worden waarom het college van B&W in dit geval afwijkt (motiveeringsbeginsel).

Een gemeente kan op twee manieren afwijken.

- Allereerst als de functie niet beschreven is in de vastgestelde parkeernorm. Denk bijvoorbeeld aan de bouw van een grootschalig datacenter waar verhoudingsgewijs weinig medewerkers werken waardoor een fietsparkeernorm per m² BVO niet volstaat.
- Ten tweede als de functie wel beschreven is in de parkeernorm, maar er spelen bijzondere omstandigheden die tot een andere norm leiden. Binnen de beleidsregeling zijn vaak artikelen opgenomen die de ruimte bieden om af te wijken van het beleid (bijvoorbeeld in het geval van een bijzonder gemeentelijk belang).

De EU heeft als doel om in 2050 klimaatneutraal te zijn en in 2030 de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55% te verminderen. De minimale eisen en doelstellingen voor de energieprestatie en bereikbaarheid van gebouwen zijn vastgelegd in de Europese richtlijn Energieprestatie voor gebouwen – oftewel de Energy Performance of Building Directive (EPBD). Het betreft de bouw en renovatie van gebouwen met alle functies (zoals parkeren). Vanaf 2030 moeten alle nieuwe gebouwen in de EU emissievrij zijn en aan deze eisen voldoen. Voor openbare gebouwen geldt dit vanaf 2027.

Naast de bouwsector is transport een belangrijke sector voor het behalen van de Europese doelstellingen. Er zijn duidelijke overeenkomstenrijwel altijd bij een gebouw. Het realiseren van fietsparkeerplaatsen wordt gezien als een belangrijke factor om fietsengebruik te stimuleren. In 2018 zijn minimumeisen voor laadinfrastructuur voor elektrische auto's toegevoegd aan het EPBD. Tot 2023 zijn er geen minimum eisen voor fietsparkeren opgenomen. Daarom is er door de Europese commissie een nieuw herzieningsvoorstel gepresenteerd waarbij er eisen worden gesteld aan fietsparkeervoorzieningen. In het voorstel staat dat fietsparkeerplaatsen worden verplicht in nieuwe gebouwen met de functie wonen en voor alle gebouwen die een openbare functie hebben. Het volgende wordt geëist (Over de exacte eisen wordt op dit moment nog onderhandeld. Hierdoor kan de definitieve invulling nog veranderen):

- 1 Voor de functie niet-wonen eisen de bouwvoorschriften dat er 10-15% van de gebruikscapaciteit van de functie aan fietsparkeervoorzieningen geregeld moeten worden. Tevens worden er normen opgenomen voor fietsen met een buitencategorie maat.
- 2 Voor gebouwen met een woonfunctie geldt dat er voor elke woning minstens twee fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.
- 3 Er worden ook eisen opgenomen ten aanzien van de brandveiligheid en opladen van accu's voor e-bikes in fietsenstallingen.

De verwachting is dat het vanaf 1 januari 2027 geïmplementeerd gaat worden. De Europese Wielerbond ECF mengt zicht actief in het debat en heeft een aantal aanbevelingen meegegeven. Zo stelt zij voor om een duidelijke definitie van parkeerruimtes op te nemen en eisen te stellen aan de kwaliteit hiervan, zoals toegankelijkheid en veiligheid. Daarnaast pleit zij ervoor om eisen te stellen aan fietsparkeerplekken met grotere afmetingen, zoals bakfietsen of driewielers. Tot slot wordt er gesteld dat er bij renovaties autoparkeerplekken kunnen worden opgeheven om aan de fietsparkeernormen te voldoen.

De meeste grotere gemeenten in Nederland hanteren vaak fietsparkeernormen die strikter zijn dan de EPBD. Deze zijn opgenomen in de beleidsregel (nota parkeernormen).

Het (juridisch) organiseren van fietsparkeren vormt een cruciale stap om het gebruik van de fiets te bevorderen en gemeenten hebben de mogelijkheid een actieve rol te spelen in het voldoen aan de fietsparkeervraag. Dit document biedt een overzicht van diverse juridische aspecten waarmee een gemeente het fietsparkeren kan reguleren en organiseren. Om gemeenten handvaten te bieden, beschrijven we hieronder welke rollen een gemeente kan nemen om fietsparkeernormen te waarborgen bij ruimtelijke initiatieven.

Allereerst kan een gemeente kiezen om een passieve rol aan te nemen. Een overweging voor deze keuze kan zijn dat de gemeente beperkte middelen of prioriteiten heeft, of simpelweg omdat er weinig vraag naar fietsgebruik is. Soms is de keuze gebaseerd op politieke standpunten waarbij voorrang gegeven wordt aan andere vormen van vervoer of ontwikkelingen. Zonder specifiek beleid voor fietsparkeren te ontwikkelen, kan de gemeente geen extra eisen stellen bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden, behalve voor woonfuncties, waarvoor het landelijk Bbl eisen stelt voor fietsparkeren. Als een gemeente toch fietsparkeerplaatsen wil afdwingen bij andere voorzieningen, moet zij wachten op de Europese richtlijn of zelf actief beleid gaan ontwikkelen.

Een gemeente kan fietsparkeerbeleid ontwikkelen. Met het ontwikkelen van fietsparkeerbeleid met fietsparkeernormen, heeft de gemeente een instrument in handen waarmee zij actief kan sturen op het realiseren van fietsparkeervoorzieningen. Enerzijds gaat het om de kwantiteit, waarbij er voldoende capaciteit is om fietsen te parkeren, anderzijds kan de gemeente kwaliteit afdwingen bij het realiseren van fietsparkeervoorzieningen en (inpan-dige) fietsenstallingen. Afhankelijk van de ambitie van een gemeente kunnen er hogere normen gesteld worden of hogere eisen aan de kwaliteit van fietsenstallingen.

Alhoewel het vaststellen van beleid en fietsparkeernormen kan leiden tot meer fietsers en dus meer fietsen op straat, kunnen teveel fietsen op bepaalde locaties leiden tot overlast. In dat geval kan de gemeente de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) inzetten om regels te stellen voor het reguleren van parkeren in bestaande gebieden. De APV kan bepalingen bevatten over fietsparkeerverboden op specifieke locaties, zoals bij treinstations of winkelgebieden, en regels voor maximale parkeerduur op openbare plaatsen. Het aanwijzen van specifieke fietsparkeerzones en -handhaving, inclusief het verwijderen van fietsen en het opleggen van boetes bij het niet naleven van regels, behoren tot de mogelijkheden. Een cruciale voorwaarde voor handhaving is echter dat er voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Tot slot heeft de gemeente altijd de rol om nieuwe ruimtelijke initiatieven te toetsen op de eisen die staan opgesteld in het omgevingsplan (voorheen het bestemmingsplan). De initiatiefnemer dient een aanvraag voor een omgevingsvergunning in, die door de gemeente getoetst dient te worden. In de aanvraag wordt de fiets- en autoparkeereis opgenomen zoals deze is opgenomen in de beleidsregel.

Bijlage 1 Literatuurlijst

Gemeente	Document	Jaar	Beleidsstuk
Amsterdam	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018	2018	Weblink
Eindhoven	Actualisatie Nota Parkeernormen 2019	2019	Weblink
Haarlem	Nota Parkeernormen	2022	Weblink
Houten	Nota Parkeernormen	2021	Weblink
Nijmegen	Parkeernota Nijmegen	2020	Weblink
Utrecht	Parkeernormen Fiets en Auto	2021	Weblink

Colofon

Handreiking Fietsparkeernormen

[uitgave](#)

CROW, Ede

[artikelnummer](#)

D603

[tekst](#)

Teun Kolner, Marco Duijnisveld (Movares)

[eindredactie](#)

Ronald van der Weerd, Birgit Cannegieter

[fotografie](#)

Shutterstock.com

[vormgeving](#)

Inpladi bv, Cuijk

[productie](#)

CROW

[downloaden](#)

Deze uitgave is gratis te downloaden via
www.crow.nl

