



# 15 jaar FietsParKeur



**Een onderzoek naar de stand  
van fietsparkeuren in opdracht  
van stichting FietsParKeur**

Kees Bakker, Fietsersbond



## 15 jaar FietsParKeur

Een onderzoek naar de stand van fietsparkeren na 15 jaar FietsParKeur.

Uitgevoerd in opdracht van  
Stichting FietsParKeur door:  
Kees Bakker, 2014  
Fietsersbond  
Postbus 2828  
3500 GV Utrecht  
[www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)  
Telefoon 030-2918171  
E-mail [k.bakker@fietsersbond.nl](mailto:k.bakker@fietsersbond.nl)

Copyright Stichting FietsParKeur [2014].

Nadere informatie over **FIETSPARKEUR** kunt u krijgen bij:

### Stichting **FIETSPARKEUR**

- Postbus 2600
- 3430 GA Nieuwegein
- T 030-6053344
- F 030-6053208
- [www.fietsparkeur.nl](http://www.fietsparkeur.nl)
- E [fietsparkeur@metaalunie.nl](mailto:fietsparkeur@metaalunie.nl)



**ProRail**



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Geachte lezer,

Vijftien jaar geleden is het nu dat FietsParKeur het levenslicht zag. Een keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen. De stichting FietsParKeur bevordert sinds 1999 goede fietsparkeervoorzieningen (fietsenrekken, fietsenstallingen etc.). De kwaliteitseisen van FietsParKeur staan in een tweetal Normstellende Documenten. De stichting verleent aan fabrikanten het FietsParKeurmerk.

De Branche en de fietsersbond staken toen de koppen bijeen om de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen te verbeteren om schade en fietsendiefstal te voorkomen en dat is de afgelopen 15 jaar dan ook gelukt. Kijk eens op straat of in een van vele fietsenstallingen die Nederland inmiddels rijk is en vergelijk dat met 15 jaar geleden, een wereld van verschil, nu is het echt mogelijk om je fiets schadevrij en beter gewapend tegen fietsdiefstal te parkeren anders dan 15 jaar geleden toen overal in Nederland nog de 'voorwielmoordenaars' stonden, waar je ook geen fiets aan vast kon zetten. We hebben de Fietsersbond gevraagd om eens te onderzoeken wat er in die 15 jaar verbeterd is en wat de stand van zaken nu is als het gaat om fietsparkeren in Nederland. Hoewel er inmiddels honderdduizenden(?) fietsenstallingen met FietsParKeur staan valt er nog genoeg te verbeteren, Zie ook de aanbevelingen aan het eind van het rapport.

We zijn nog niet klaar, in binnensteden, bij veel kantoren en publieksvoorzieningen(sport!) ontbreken vaak nog stallingen met FietsParKeur, het kan dus beter en als FietsParKeur willen we daar graag weer bij helpen!

**Wim van Ham**

*Voorzitter stichting FietsParKeur*



*Het bestuur van de stichting bestaat uit vertegenwoordigers van de Fietsersbond en de sectie Fietsparkeervoorzieningen van de Vereniging Straatmeubilair (FIPAVO). De stichting heeft een onafhankelijke Voorzitter.*

# Inhoud

1	Inleiding	7
2	Literatuurstudie	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Cijfers	8
2.2.1	Gebruik	8
2.2.2	Bezit	8
2.2.3	Stallen bij stations	8
2.2.4	Fietsgebruik in Amsterdam	8
2.3	Fietsdiefstal	9
2.4	Leidraad fietsparkeren, CROW 2010	9
2.5	Fietsparkeren in Nederlandse gemeenten, de stand van zaken, Fietsersbond 2010	9
2.6	Feiten over de elektrische fiets. Publicatie 24, fietsberaad 2013	10
2.7	Fietsparkeren in Friesland, Fietsersbond 2013	10
2.8	Fietsdiefstal, een kwantitatief onderzoek onder ANWB-leden naar het onderwerp fietsdiefstal, ANWB 2013	11
2.9	Fietsparkeernormen voor niet-woning functies uit het Bouwbesluit: Eerder kans dan probleem, Fietsberaad 2012	11
2.10	Bewonersonderzoek fietsparkeren, Stadsraad zuid Amsterdam 2012	11
2.11	Plan van Aanpak Fietsparkeren Stadsdeel Zuid. Stadsdeel Zuid Amsterdam	12
2.12	Fietsparkeernota 2012 – 2014, Stadsdeel west Amsterdam 2012	12
2.13	Evaluatie fietsparkeervakken binnenstad Utrecht, gemeente Utrecht 2012	13
2.14	Fietsparkeerdrukonderzoek Centrum en binnenstad, Gemeente Utrecht 2013	13
2.15	Nota parkeernormen Fiets en Auto, gemeente Utrecht 2013	13
2.16	Gratis bewaakt stallen	13
2.17	Inzet gemeenteraadsverkiezingen 2014: verdere groei fietsverkeer, Fietsersbond 2013	14
3	Enquête gebruikers, Fietsersbond 2013	15
3.1	Gebruik etagerek	15
3.2	Aanwezige voorzieningen bij winkels e.d.	15
3.3	Wijze van parkeren bij winkels e.d.	15
3.4	Gewenste voorziening bij de woning	15
3.5	Reden fout parkeren	16
3.6	Beschadiging fiets	16
3.7	Fietsdiefstal	16
3.8	Belangrijkste kenmerken goede stalling	16
4	Schouw, Fietsersbond 2013 en 2014	17
4.1	Hoog/laag rekken	17
4.2	Etagerekken	18
4.3	Voorwielklem openbare ruimte	19
4.4	Nietje/leunrek openbare ruimte	20
4.5	Laag-laag rek	20
4.6	Fietsvakken	21
4.7	Gebruik sloten en aanbindvoorziening	22
4.8	Slotentest Fietsersbond	22

5	<b>Conclusies</b>	24
5.1	15 jaar FietsParKeur, een succes?	24
5.2	Ontwikkeling parkeerbehoefte	24
5.3	Behoeftte gebruiker	24
5.4	Functioneren fietsparkeervoorziening	24
5.4.1	Klassieke voorwielsteun zonder FietsParKeur	24
5.4.2	Nietje/ leunhek met aanbindvoorziening	24
5.4.3	Laag-laag rek met FietsParKeur	24
5.4.4	Hoog-laag rek met FietsParKeur	24
5.4.5	Etagerek (met FietsParKeur)	25
5.4.6	Fietsvakken	25
5.4.7	Aanbindvoorziening	25
5.5	Ontwikkeling fietsen	25
5.5.1	Elektrische fiets	25
5.5.2	Buitenmaat fiets	25
5.5.3	Type sloten	26
5.6	Rol gemeente	26
5.7	Ontwikkeling bewaakt en onbewaakt parkeren bij NS-stations	26
5.8	Fietsparkeren bij supermarkten	
6	<b>Aanbeveling</b>	27
6.1	Aanpassen FietsParKeur	27
6.2	Lobby naar gemeenten	27
6.3	Invulling bestemmingsplannen gemeenten	27
6.4	Integrale inrichting openbare ruimte	27
6.5	Betrokkenheid fietsers bij inrichting stations	
7	<b>Bijlage</b>	28
7.1	Links naar bronnen en onderzoeken	28



# 1 Inleiding

In 2014 bestaat het keurmerk FietsParKeur 15 jaar.

Omdat de kwaliteit van veel fietsenrekken te wensen over liet, is in 1999 FietsParKeur ingesteld.

FietsParKeur is een set normen die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert. FietsParKeur is een initiatief van de Fietsersbond, in samenwerking met de sectie Fietsparkeervoorzieningen van de Vereniging Straatmeubilair

Dit rapport beschrijft wat 15 jaar FietsParKeur heeft opgeleverd. Hoe is het in 2014 gesteld met fietsparkeren in Nederland?

Het onderzoek voor het rapport is opgebouwd uit drie onderdelen:

- Literatuurstudie met recente onderzoeken en beleidsplannen van vooral gemeenten.
- Gebruikersenquête uitgezet via de online communicatiekanalen van de Fietsersbond.
- Schouw van fietsenstalling op een aantal locaties, waarbij vooral gekeken is naar het gebruik van de diverse modellen fietsenrekken.

Het onderzoek is uitgevoerd door Kees Bakker van de Fietsersbond in opdracht van de stichting FietsParKeur.



*Fietsparkeren in rek met FietsParKeur! Winkelstraat Utrecht 2014.*



*Fietsparkeren voor invoering FietsParKeur! Station Apeldoorn 1995.*

## 2 Literatuurstudie

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden een aantal recente onderzoeken en publicaties besproken die relevant zijn voor het fietsparkeren in Nederland. De fietsparkeerplannen uit Amsterdam zijn typische voorbeelden van de aanpak van grote gemeente van de problemen bij het fietsparkeren.

### 2.2 Cijfers

#### 2.2.1 Gebruik

Het fietsgebruik is in 2011 fors gestegen. Met zijn allen fietsen we in 2011 15 miljard kilometer, 9 % meer dan het jaar daarvoor. Dit blijkt uit recente cijfers van het CBS. Qua vervoersprestatie heeft de fiets de trein nu duidelijk ingehaald en staat de fiets nu stevig op de tweede plaats achter de auto. De grootste stijging is te vinden in twee verschillende leeftijdsgroepen: kinderen (tot 15 jaar) en mensen in de leeftijdsklasse van 60 tot 65 jaar. Dat laatste is ongetwijfeld mede veroorzaakt door de groei van de elektrische fiets.

Een overzicht van het fietsgebruik per gemeente is te vinden bij het Fietsberaad:

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Cijfers+over+fietsgebruik+per+gemeente>

NS stations verwacht de volgende groei van reizigers van naar station met de fiets:

- Voortransport = 30% 2002, 42 % 2012 en verwachting 50% 2020.
- Natransport = 14% 2012 verwachting 18 a 20% in 2020

NS verwacht een groei van aantal reizigers in 2014 van 1,7%. Als deze (bescheiden) groei blijft zal het aantal fietsen in voortransport in 2020 gestegen zijn met 62% t.o.v. 2012. Bij gelijke bezetting betekent dit een extra behoefte van 228.000 stallingsplekken tot 2020!

#### 2.2.2 Bezit

Het fietsbezit is volgens de RAI en BOVAG inmiddels 22,3 mln.

2000	17,8 mln
2005	18,0 mln
2006	18,0 mln
2007	18,0 mln
2008	18,0 mln
2009	19,0 mln
2010	20,0 mln
2011	20,8 mln
2012	22,3 mln w.v. ca. 1 miljoen e-bikes

Bron: BOVAG-RAI, GFK Panel Services

De verkoop van nieuw fietsen is echter wel fors gedaald de laatste jaren. Uitzondering vormen de elektrische fietsen.

#### 2.2.3 Stallen bij stations

Het aantal stallingen bij NS-stations is fors gestegen in 13 jaar waarbij een duidelijke verschuiving heeft plaats gevonden van betaald naar onbetaald parkeren. De bezettingsgraad van de bewaakte stallingen was volgens ProRail in 2012 slechts 50%.

Volgens NS-stations waren de kosten in 2012 voor stallingen 67mln. waarvan 30 mln. voor bouwkosten.

#### 2.2.4 Fietsgebruik in Amsterdam

Van, naar en binnen de Amsterdamse binnenstad (het gebied binnen de ring, ten zuiden van het IJ) gebeurt 30% van de verplaatsingen met de fiets. Als men zich in de binnenstad zelf verplaatst, kiest zelfs 62% voor de fiets. Verwacht tot 2020 een groei van 10% van het fietsgebruik, waarbij de groei binnen, van en naar de binnenstad (dus ook een deel van Zuid) meer zal zijn dan de groei buiten de Amsterdamse Ring.

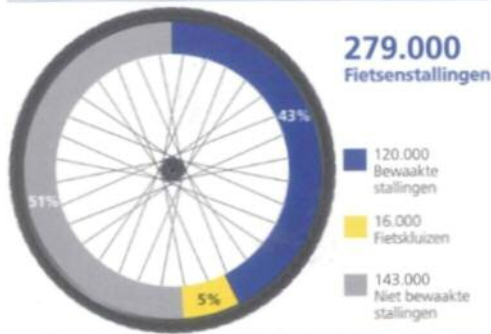
De afgelopen 20 jaar is het aandeel van de fiets voor verplaatsingen van inwoners van West Amsterdam al met sprongen toegenomen. Van alle ritten in stadsdeel West werd in 1990 22% fietsend afgelegd, in 2000 werd gemiddeld 28% met de fiets gedaan, en in 2008 was het aandeel van de fiets gegroeid naar 32%. Ook beschikken

(x 1.000)	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
<b>Totaal nieuwe fietsen</b>	<b>1.035</b>	<b>1.198</b>	<b>1.215</b>	<b>1.281</b>	<b>1.337</b>	<b>1.401</b>	<b>1.322</b>
Stadsfiets	530	638	655	632	677	846	784
Hybride incl. tracking bike	81	105	118	205	224	141	197
Elektrische fiets	175	181	166	153	134	89	44
Kinderfiets	142	166	164	172	183	227	201
Overig (incl. racefietsen, MTB/ATB, vouwfietsen)	106	109	111	119	119	98	96

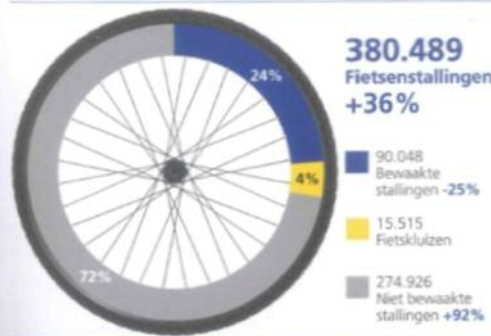
Bron: BOVAG-RAI, GFK Panel Services



### Verdeling fietsparkeerplekken op stations 1999



### Verdeling fietsparkeerplekken op stations 2012



steeds meer bewoners over een eigen fiets. In 1990 had 56% van de inwoners van West boven de 12 jaar een eigen fiets, in 2000 was dit al 65%; in 2008 was het percentage fietsbezitters gegroeid naar 74%. Voor de periode tot 2020 investeert de gemeente Amsterdam samen met partijen als ProRail en Stadsregio Amsterdam bijna € 120 miljoen om de belangrijkste knelpunten op het gebied van fietsparkeren en het fietsnetwerk op te lossen. Daarvan is € 90 miljoen bestemd voor het realiseren van de 38.000 fietsparkeerplaatsen. Tot 2040 is in totaal circa € 200 miljoen nodig, waarvan € 170 miljoen voor fietsparkeren.

## 2.3 Fietsdiefstal

Het aantal gestolen fietsen is volgens het Centrum Fietsdiefstal sinds 2010 gedaald van 735.000 tot 450.000 stuks in 2012.

ENRA, marktleider in fietsverzekeringen, constateert echter in de eerste maanden van 2013 een forse stijging van het aantal fietsdiefstallen van bij hen verzekerde fietsen. Directeur Henk van den Berg: 'Als we het eerste kwartaal vergelijken met 2011, dan zien we zelfs een verdubbeling in de frequentie van fietsdiefstallen.' Naast meer gestolen e-bikes, ziet Van den Berg nog een verschuiving. 'Wij hadden altijd drie categorieën: risicosteden als Amsterdam en de bekende studentensteden, een middengebied van de grotere gemeenten in de Randstad en een gebied met het laagste risico: plattensgebieden als de Achterhoek en Twente. Wat we nu zien is, dat in die plattensgebieden meer wordt gestolen. Je hoort verhalen over busjes die tijdens een kerkdienst ergens in Twente 10 e-bikes weghalen.'

## 2.4 Leidraad fietsparkeren, CROW 2010

Dit is de handleiding die gemeenten (geacht worden te) gebruiken bij het vaststellen van hun fietsparkeerplan. De leidraad is uit 2010. De cijfers zijn tot 2008 of 2009.

## 2.5 Fietsparkeren in Nederlandse gemeenten, de stand van zaken, Fietsersbond 2010

De fietsersbond heeft als onderdeel van de fietsbalans in 43 gemeenten het fietsparkeren onderzocht. Per gemeente zijn ongeveer 40 bestemmingen verspreid over de gemeente onderzocht. De locaties zijn verdeeld over zes hoofdcategorieën: winkelgebieden, openbaar vervoerknooppunten, onderwijsinstellingen, sportcomplexen, uitgaansgelegenheden en overige voorzieningen. Op de locaties is gekeken of er voldoende rekken stonden, of die rekken een aanbindmogelijkheid hadden en of ze op een logische plek stonden tussen fietsroute en ingang.

Fietsparkeervoorzieningen op verschillende soorten locaties in 43 gemeenten	Aantal locaties	ruim onvoldoende rekken	onvoldoende rekken	geen aanbindmogelijkheid	Rekken niet op de goede plek
Winkelgebieden	356	36%	34%	62%	16%
Trein- en busstations	162	52%	28%	30%	6%
Onderwijs	462	29%	25%	97%	9%
Sportvoorzieningen	264	22%	27%	91%	13%
Uitgaansgelegenheden	144	52%	29%	60%	28%
Overige locaties	209	27%	27%	70%	12%
<b>TOTAAL</b>	<b>1597</b>	<b>34%</b>	<b>28%</b>	<b>74%</b>	<b>13%</b>

Figuur 3. Bron: Fietsersbond, Fietsbalans®-2

Op ruim 1/3 van de onderzochte locaties zijn grote tekorten aan fietsenrekken. Op de tijden dat daar veel fietsers komen zijn de rekken overvol en staan er nog grote hoeveelheden fietsen buiten de rekken. Op nog eens ruim een kwart van de locaties waren de rekken ook vol, maar de hoeveelheid fietsen buiten de rekken was daar beperkt. Op slechts 38% van de locaties voldeed de hoeveelheid rekken ook echt aan de behoefte. Op driekwart van de locaties ontbreken bij de rekken goed bereikbare aanbindmogelijkheden. Op slechts 20% van de onderzochte locaties hadden de rekken wel een goed bereikbare aanbindvoorziening.

In onderstaande tabel staan de resultaten:

## 2.6 Feiten over de elektrische fiets. Publicatie 24, fietsberaad 2013

In deze publicatie heeft het Fietsberaad alle beschikbare gegevens over de elektrische fiets naast elkaar gezet. Ook is er gekeken naar het stallen van de elektrische fiets. In een focusgroep met in totaal 40 mensen is gevraagd hoe ze hun elektrische fiets het liefst stallen.

Stallen ervaren ze als een groot probleem. De deelnemers zijn met name bang dat de fiets beschadigt en ze willen de fiets dan ook niet overal zomaar ergens neerzetten. Eigenlijk wordt alleen het 'nietje' (aanleun-systeem) goed bevonden. Men heeft nog het liefst een open, afgebakende plek om de e-fiets op de standaard te zetten dan één van de andere fietsparkeersystemen. Voor het stallen van de elektrische fietsen gelden de volgende verschillen met gewone fietsen:

- De gebruiker ervaart de fiets als kwetsbaarder vanwege de aanwezigheid van extra kabels en fietscomputer.
- De fiets is zo'n 5 a 10 kg zwaarder. Samen met de gemiddeld hogere leeftijd maakt dat het gebruik van de stalingsplekken waarbij delen van de fiets getild moeten worden problematisch. Ook hellingbanen zijn problematisch.
- De voorvork is soms breder dan bij gewone fietsen waardoor de fiets lang niet in alle rekken past.

Aan de e-fietsers is gevraagd wat hun ervaringen zijn. Daaruit blijkt dat e-fietsers weinig gebruik maken van oplaadpunten, onder meer uit angst voor diefstal. Oplaadvoorzieningen in openbare (gemeentelijke) stallingen bieden dan ook weinig meerwaarde. Voor bestemmingen met langere fietsafstanden en/of een langere verblijfstijd zijn vaak wel oplaadvoorzieningen wenselijk. Het gaat dan met name om werklocaties en recreatieve bestemmingen.

## 2.7 Fietsparkeren in Friesland, Fietsersbond 2013

De Fietsersbond heeft een Fietsparkeeronderzoek gehouden volgens de methode fietsbalans in de volgende zes gemeenten: De Friese Meren, Dongeradeel, Heerenveen, Ooststellingwerf, Smallingerland en Zuidwest Friesland. Daarnaast zijn alle Friese gemeenten gevraagd een korte enquête in te vullen over het huidige fietsparkeerbeleid. 14 gemeenten hebben deze ingevuld wat aannemelijk maakt dat de antwoorden een representatief beeld opleveren. Onderstaand overzicht toont per aspect in hoeveel gemeenten dat in het vigerend beleid is opgenomen.

Resultaten Fietsparkeerbeleidsenquête	% van gemeenten
fietsparkeerplan	43%
behoefte-onderzoek / knelpunteninventarisatie	29%
kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen	14%
eisen bij nieuwbouw	36%
uitvoeringsprogramma	21%
onderhoudsprogramma	21%
bewaakte stalling met gemeente-financiering	14%
Parkeerverbod in bepaald gebied	36%
- en niet binnen 50 m onbewaakt parkeren	7%
fietsdiefstalpreventie	29%

Bij de helft van de gemeenten is geconstateerd dat aandacht voor fietsparkeerbeleid niet of nauwelijks aanwezig is. Opvallend is dat bij de gemeenten die met een vigerend fietsparkeerplan werken lang niet alle basale fietsparkeeraspecten opnemen. De resultaten tonen dat er in het fietsparkeerbeleid van de Friese gemeenten nog een enorme verbeterslag mogelijk is.

In alle gemeenten zijn bij het merendeel van de publiek aantrekkelijke bestemmingen kwantitatieve en/of kwalitatieve tekortkomingen aan de fietsparkeerlocatie geconstateerd. Bij 60% van de locaties schiet de capaciteit van de voorzieningen tekort. Bij 75% van de locaties ontbreekt bij de rekken een goed bereikbare aanbindmogelijkheid. Positief is dat 80% van de locaties redelijk tot goed zichtbaar gesitueerd is ten opzichte van de ingang en de aanrijroute. Toch is dat op 20% van de onderzochte locaties nog niet het geval waardoor veel fietsers dicht bij de ingang van de bestemming de fiets op de standaard parkeren of aanbinden aan een niet daarvoor bestemd object.

Op grond van de onderzoeksresultaten heeft het onderzoeksteam van de Fietsersbond voor de Friese gemeenten een aantal aanbevelingen opgesteld. De eerste stap is het opstellen van een praktische Fietsparkeernota met als uitgangspunt het voeren van een actief vraagvolgend fietsparkeerbeleid en dat gericht is op uitvoeringsmaatregelen. Gebruik hierbij de Leidraad Fietsparkeren.

## 2.8 Fietsdiefstal, een kwantitatief onderzoek onder ANWB-leden naar het onderwerp fietsdiefstal, ANWB 2013

De ANWB heeft onder haar leden een fietsdiefstal-onderzoek uitgevoerd. Hoewel er niet expliciet gevraagd is naar fietsparkeervoorzieningen zijn er wel een aantal uitkomsten relevant voor fietsparkeervoorzieningen:

- De angst dat dat fiets gestolen wordt is voor 9% een spontaan reden om de fiets te laten staan.
- Voor 17% is de angst voor fietsdiefstal een motivatie om de fiets wel eens te laten staan, al gebeurt dit niet frequent (bij 66% gebeurt dit maximaal een paar keer per jaar).
- Leden laten fiets vooral staan bij het ontbreken van een veilige plek om de fiets te stallen.
- 10% is in de afgelopen drie jaar slachtoffer geweest van fietsdiefstal.
- Fietsen worden vooral gestolen op bij winkelgebieden (30%), treinstations (18%) en de eigen woonomgeving (16%). Fietsen worden even vaak in de middag als avond gestolen.
- Bijna iedereen neemt maatregelen tegen fietsdiefstal, vooral door het vastzetten van de fiets aan objecten (56%) en het gebruiken van twee of meer sloten (52%). Als men slachtoffer is geweest van fietsdiefstal doet men dit vaker (69% en 75%).

## 2.9 Fietsparkeernormen voor niet-woning functies uit het Bouwbesluit: Eerder kans dan probleem, Fietsberaad 2012

Dit artikel is vooral een verslag van een belronde, op zoek naar informatie en duidelijkheid over de wijzigingen in het bouwbesluit en de gevolgen voor gemeentelijk fietsparkeerbeleid.

De voorschriften voor stallingruimte voor fietsen bij utilitaire functies staan niet meer in de 2012-versie van het Bouwbesluit, maar moeten geregeld worden via het bestemmingsplan. De vraag is wat dat betekent voor gemeentelijk fiets(parkeer)beleid.

Het antwoord is duidelijk: een echt probleem is het niet. Om drie redenen:

- De bepalingen in het Bouwbesluit 1992/2003 over fietsparkeren bij utilitaire gebouwen waren niet erg hanteerbaar of effectief. Het verlies is dus niet groot.
- Er komt een beter alternatief voor in de plaats: regelen via bestemmingsplannen.
- Gemeenten krijgen ruim de tijd om de overstap naar de alternatieve regeling via bestemmingsplannen voor te bereiden.

Deze verandering vraagt de nodige aandacht en het nodige werk van gemeenteambtenaren. Maar het biedt vooral grote kansen voor effectief fietsparkeerbeleid, want nu kan men echt passende normen met een sterke

juridische kracht hanteren voor alle utilitaire functies.

Waarschijnlijk wordt uitdrukkelijk bepaald dat het is toegestaan om een 'voorwaardelijke verplichting' (de plicht om bij een bepaald gebruik bepaalde voorzieningen te treffen en in stand te laten) in de 'regels' van het bestemmingsplan op te nemen.

Fietsparkeren in het bestemmingsplan biedt ook de mogelijkheid een parkeerfonds (de gebruiker betaalt mee) voor fietsparkeren in te stellen.

## 2.10 Bewonersonderzoek fietsparkeren, Stadsraad zuid Amsterdam 2012

Voor het op te stellen fietsparkeerplan wilde Stadsdeel Zuid van bewoners weten of zij fietsparkeerknelpunten zien en welke oplossingen zij daarvoor zien.

De helft van de bewoners beoordeelt de fietsparkeer-situatie in de eigen straat als (zeer) slecht, bijna een kwart (22%) beoordeelt deze als (zeer) goed. Het grootste probleem is volgens mensen die ontevreden zijn over de fietsparkeerplaatsen in hun straat dat er te weinig fietsenrekken zijn. Ook te veel ongebruikte fietsen en te weinig ruimte op de stoep worden vaker genoemd.

Aan de bewoners zijn twee potentiële maatregelen om fietsparkeerverlast tegen te gaan voorgelegd, inclusief bijbehorende voor- en nadelen. Bewoners zijn duidelijk enthousiaster over het alleen parkeren in fietsvakken/-rekken, 65% vindt dit een goede maatregel, een fietsparkeerduur instellen vindt 38% een goede maatregel. Zowel tegen- als voorstanders van alleen in fietsvakken/-rekken geven duidelijk als randvoorwaarde dat er dan voldoende plek moet zijn!

De helft van de bewoners stalt de fiets op straat en een derde stalt de fiets in een privé locatie (al dan niet samen met de burens). In totaal maakt vijf procent gebruik van een buurtstalling. De meest genoemde redenen om geen buurtstalling te gebruiken zijn; te duur en te ver van huis. De bewoners is gevraagd wat er zou moeten veranderen om te zorgen dat men zijn fiets wel in een buurtstalling zou zetten. 33% zou dit doen als de stalling dichterbij is. 13% zou dit doen als het goedkoper was, gemiddeld willen zij daar 4 euro per maand voor betalen. 42% wil nooit gebruik maken omdat ze hun fiets prima op straat kwijt kunnen of omdat ze dat onhandig vinden.

Van alle bewoners maakt 55% geen gebruik van inpandige openbare stallingen. De overige 45% maakt hier wel gebruik van. Stallingen die vaak genoemd worden zijn: de stations (Amstel, Zuid, RAI en Centraal), de stalling bij Pathé deMunt/Tuschinski en de stalling bij het Leidseplein. Belangrijkste reden voor niet gebruik is 'te ver van bestemming'.

## 2.11 Plan van Aanpak Fietsparkeren Stadsdeel Zuid. Stadsdeel Zuid Amsterdam

In dit plan geeft het Stadsdeel aan wat de plannen zijn om de fietsparkeerproblemen aan te pakken.

Ze hanteert de volgende inrichtingsprincipes:

- Rekken in woonstraten,
- Nietjes waar dit visueel wenselijk is,
- Vakken op bezoekerslocaties (inclusief koppen zijstraten) waar dit kan.

Volgens het Stadsdeel kunnen helaas lang niet overal zomaar meer voorzieningen worden geplaatst omdat de openbare ruimte nu eenmaal beperkt is. Daarom gaat ze ook wat vragen van de fietser.

Het stadsdeel is van mening dat fietsers zich moeten realiseren dat zo maar overal parkeren gewoon niet meer kan nu er zoveel fietsen in onze openbare ruimte zijn. Communicatie-acties zijn hierbij een belangrijk middel. Handhaving op wrakken en weesfietsen blijft een belangrijke ondersteunende maatregel. Ze kiest vaker voor vakken en gaat minder fietsenrekken plaatsen mede om vervuiling door weesfietsen en langstallen te voorkomen. Op de koppen van de zijstraten van winkelstraten gaat het stadsdeel fietsvakken in plaats van rekken realiseren, met een nietje voor en achter om omvallen en het domino-effect te voorkomen. Er moet dan wel voldoende ruimte zijn om verder de straat een fiets in een rek te zetten, zodat bewoners hun fiets nog steeds veilig kunnen stallen. Ook op andere bezoekerslocaties hebben vakken de voorkeur.

## 2.12 Fietsparkeernota 2012 – 2014, Stadsdeel west Amsterdam 2012

In deze nota heeft het stadsdeel West vastgelegd hoe ze fietsparkeren gaat faciliteren.

De belangrijkste maatregelen en uitgangspunten uit de nota zijn:

- De geharmoniseerde fietsparkeernorm van stadsdeel West wordt 1.0 fietsparkeerplek per woning zonder berging en 0.4 fietsparkeerplek per woning met berging.
- Het stadsdeel gaat proactief bijplaatsen op die plekken waar de bestaande capaciteit niet voldoet aan de normcapaciteit.
- Indien de fietsparkeercapaciteit op straat naar de geschatte waarde per buurt zou moeten stijgen, betekent dit een toename van de in 2011 getelde 49.946 naar 69.788. Op voorhand kan worden gesteld dat dit niet haalbaar is gezien de beperkte openbare ruimte, zeker in buurten waar de vraag naar fietsparkeerplekken het grootst is.
- Daarom wordt niet gestreefd naar een toename van 40 %, maar naar een toename van 20% t.o.v. de huidige capaciteit (ca. 10.000 plekken)

- Bij herinrichtingsplannen van de openbare ruimte wordt de materiaalkeuze beperkt tussen het RVS nietje met antiduikelstang en het in Oud-West op grote schaal toegepaste rek de Tulip.
- Bij het opstellen van herinrichtingsplannen wordt rekening gehouden met het bieden van fietsparkeergelegenheid voor bakfietsen, brommers en scooters.
- Er wordt in winkelstraten rekening gehouden met de effecten van publiekstreckende bestemmingen door fietsparkeerstroken aan te leggen of systemen die niet geschikt zijn voor het vastketenen van de fiets. Hierdoor zijn deze voorzieningen niet aantrekkelijk voor het langparkeren van de fiets.
- In de winkelstraten kan een verbod op het plaatsen van fietsen buiten de rekken overwogen worden als er voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd zijn voor kort- en langparkeren.
- Het stadsdeel geeft invulling aan de groei door te investeren in veilige fietsroutes en door het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplekken in woonstraten en overbelaste plekken in winkelstraten, zonder dat dit ten koste gaat van parkeerplekken voor auto's.
- Belangrijkste bevinding van deze telling is dat de fietsparkeerdruk in vrijwel alle buurten in stadsdeel West hoger is dan 100%. In sommige buurten, met name in Oud-West, worden waardes boven de 200% gehaald. De gemiddelde fietsparkeerdruk bedraagt 157% hetgeen betekent dat er voor ruim 1/3 van alle fietsen die op straat staat geen plek is in een fietsparkeervoorziening.
- Volgens een nog op te stellen parkeernota kunnen autoparkeerplaatsen alleen worden opgeheven als deze binnen het vergunninggebied worden gecompenseerd.
- Het nietje voldoet aan hoge kwaliteitseisen, wordt op zeer grote schaal toegepast en is het een door bewoners gewaardeerde fietsparkeervoorziening.
- Bij herinrichtingen van de winkelstraten wordt het fietsparkeren bij voorkeur ingepast in de voorzieningenstrook tussen fietspad en rijweg.
- Een stalling in de nabijheid van een bestemming zal alleen succesvol zijn als deze gratis is, makkelijk bereikbaar en goed toegankelijk.
- Het stadsdeel ziet het fietsparkeervak een waardevolle aanvulling als fietsparkeervoorziening.
- Stadsdeel West heeft voorkeur voor het aanbrengen van een markering op het trottoir voor de ingangen of op smalle stoepen bij drukbezochte winkels.

## 2.13 Evaluatie fietsparkeervakken binnenstad Utrecht, gemeente Utrecht 2012

De gemeente Utrecht heeft in 2012 in de binnenstad 6 fietsvakken (naast laag-laag rekken met aanbindvoorziening) aangelegd en het gebruik geëvalueerd.

Belangrijkste doelen van de aanleg was:

- Hogere gebruiksfrequentie doordat alleen kortparkeerders van de plek gebruik maken.
- Minder weesfietsen.
- Minder rommelig straatbeeld doordat los geparkeerde fietsen in de vakken geplaatst worden.

### Resultaat

Het hoofddoel werd bereikt. De vakken werden vooral gebruikt door kortparkeerders. Het neven doel werd niet bereikt. Vooral bij hoge parkeerdruk zorgen de fietsvakken voor een rommelige aanblik en omgevallen fietsen. Als positief punt door gebruikers wordt genoemd dat er een officiële plek is voor buitenmodel fietsen. Als negatief punt door de gebruikers dat het aantal plekken minder is dan met de gewone laag-laag rekken die er eerst stonden. Op basis van de proef heeft de gemeente Utrecht 2 vakken gehandhaafd, 3 vakken verwijderd en 1 vak voorzien van dichte nietjes (ter voorkoming van aanbinden).

## 2.14 Fietsparkeerdrukonderzoek Centrum en binnenstad, Gemeente Utrecht 2013

In juni 2013 heeft de gemeente Utrecht de parkeerdruk laten meten in de binnenstad en het stationsgebied. In de onderstaande tabellen staan de resultaten voor de bewaakte en onbewaakte stallingen. Opvallend is het verschil in bezetting!

## 2.15 Nota parkeernormen Fiets en Auto, gemeente Utrecht 2013

De gemeente heeft normen vastgelegd die gebruikt gaan worden in de bestemmingsplannen. De CROW kencijfers uit de leidraad fietsparkeren vormen de basis voor de Utrechtse normen voor fietsparkeren. Daar waar nodig is aanvullend onderzoek verricht om de CROW kencijfers ook te kunnen passen op de Utrechtse situatie.

## 2.16 Gratis bewaakt stallen

Op steeds meer locaties wordt het stallingen in bewaakte stallingen gratis of de eerste 24 uur gratis.

### NS-stallingen

In de NS stallingen in Maarssen, Zutphen, Houten, Amersfoort Mondriaanplein en Amersfoort Schothorst is de fiets gratis bewaakt.

### Amsterdamse Fietspunten

Fietspunten zijn een belangrijk instrument voor de gemeente Amsterdam om extra stallingsplekken in de stad te creëren. Een Fietspunt is een bewaakte fietsenstalling waar fietsers hun fiets elke eerste 24 uur gratis kunnen stallen. Op de tweede en derde dag wordt een vergoeding gevraagd van € 0,50 per dag, vanaf de vierde dag € 2 per dag. Er zijn in Amsterdam o.a. fietspunten bij Amsterdam CS, Amsterdam WTC, Amsterdam Zuid en Amsterdam Amstel.

### Jaarbeurs Utrecht

Fietsers parkeren vanaf voorjaar 2014 de eerste 24-uur gratis in de nieuwe fietsparkeergarage aan het Jaarbeursplein. Dit hebben gemeente, NS en ProRail

buurtnummer en -naam		A Totale fietsparkeercapaciteit	aantal aangetroffen fietsen								parkeerdruk							
			B dinsdag 04.00 – 06.00 uur	C dinsdag 10.00 – 12.00 uur	D donderdag 18.30 – 20.30 uur	E donderdag 22.30 – 00.30 uur	F zaterdag 12.00 – 14.00 uur	G zondag 01.00 – 03.00 uur	H zondag 13.30 – 16.00 uur	I dinsdag 04.00 – 06.00 uur	J dinsdag 10.00 – 12.00 uur	K donderdag 18.30 – 20.30 uur	L donderdag 22.30 – 00.30 uur	M zaterdag 12.00 – 14.00 uur	N zondag 01.00 – 03.00 uur	O zondag 13.30 – 16.00 uur		
B1	Wijk C	859	515	1035	971	695	1129	700	980	60%	120%	113%	81%	131%	81%	114%		
B2	Breedstr, Piompetorengracht eo	748	961	1136	1220	1321	1254	1059	1182	128%	152%	163%	177%	168%	142%	158%		
B3	Nobelstraat e.o.	339	618	676	798	850	654	1027	566	182%	199%	235%	251%	193%	303%	167%		
B4	Neude, Janskerkhof, Domplein e.o.	1304	1352	2526	3090	2776	2893	2823	2535	104%	194%	237%	213%	222%	216%	194%		
B5	Lange Elisabethstr, Mariaplaats e.o.	539	641	1159	1536	976	1479	880	1390	119%	215%	285%	181%	274%	163%	258%		
B6	Springweg e.o., Geertebuurt	727	780	782	907	788	774	960	796	107%	108%	125%	108%	106%	132%	109%		
B7	Lange Nieuwstraat e.o.	823	1279	1261	1600	1716	1535	1522	1534	155%	153%	194%	209%	187%	185%	186%		
B8	Nieuwegracht oost	223	485	552	577	614	513	434	574	217%	248%	259%	275%	230%	195%	257%		
<b>Totaal binnenstad</b>		<b>5562</b>	<b>6631</b>	<b>9127</b>	<b>10699</b>	<b>9736</b>	<b>10231</b>	<b>9405</b>	<b>9557</b>	<b>119%</b>	<b>164%</b>	<b>192%</b>	<b>175%</b>	<b>184%</b>	<b>169%</b>	<b>172%</b>		
S west	Stationsgebied west	3432	2129	5428	3414	2247	4044	3485	3428	62%	158%	99%	65%	118%	102%	100%		
S oost	Stationsgebied oost	5402	3640	8094	6377	4464	7430	6443	7661	67%	150%	118%	83%	138%	119%	142%		
<b>Totaal stationsgebied</b>		<b>8834</b>	<b>5769</b>	<b>13522</b>	<b>9791</b>	<b>6711</b>	<b>11474</b>	<b>9928</b>	<b>11089</b>	<b>65%</b>	<b>153%</b>	<b>111%</b>	<b>76%</b>	<b>130%</b>	<b>112%</b>	<b>126%</b>		
<b>totaal</b>		<b>14396</b>	<b>12400</b>	<b>22649</b>	<b>20490</b>	<b>16447</b>	<b>21705</b>	<b>19333</b>	<b>20646</b>	<b>86%</b>	<b>157%</b>	<b>142%</b>	<b>114%</b>	<b>151%</b>	<b>134%</b>	<b>143%</b>		

## Totalen bewaakte stallingen alle periodes

stallingsnaam	aantal aangetroffen fietsen							parkeerdruk					
	A Totale fietsparkeer- capaciteit	B dinsdag 10.00 - 12.00 uur	C donderdag 18.30 - 20.30 uur	D donderdag 22.30 - 00.30 uur	E zaterdag 12.00 - 14.00 uur	F zondag 01.00 - 03.00 uur	G zondag 13.30 - 16.00 uur	H dinsdag 10.00 - 12.00 uur	I donderdag 18.30 - 20.30 uur	J donderdag 22.30 - 00.30 uur	K zaterdag 12.00 - 14.00 uur	L zondag 01.00 - 03.00 uur	M zondag 13.30 - 16.00 uur
Wijk C / Lange Koestraatstalling	150	104	51	33	81	36	70	69%	34%	22%	54%	24%	47%
Vredenburgstalling	800	62	111	26	195	27	84	8%	14%	3%	24%	3%	11%
Mariaplaatsstalling	121	gesloten	gesloten	gesloten	88	gesloten	33	gesloten	gesloten	gesloten	73%	gesloten	27%
Stadhuisstalling	377	193	140	118	156	89	153	51%	37%	31%	41%	24%	41%
Janskerkhofstalling	110	gesloten	gesloten	gesloten	45	gesloten	gesloten	gesloten	gesloten	gesloten	41%	gesloten	gesloten
Neudestalling	140	gesloten	65	49	gesloten	gesloten	87	gesloten	46%	35%	gesloten	gesloten	62%
<b>Totaal binnenstad</b>	<b>1698</b>	<b>359</b>	<b>367</b>	<b>226</b>	<b>565</b>	<b>152</b>	<b>427</b>	<b>27%</b>	<b>25%</b>	<b>15%</b>	<b>36%</b>	<b>11%</b>	<b>27%</b>
Sijpesteijnkadestalling	1242	1016	862	750	660	gesloten	813	82%	69%	60%	53%	gesloten	65%
NS-stalling oost (firma Tusveld)	1576	843	783	659	738	661	736	53%	50%	42%	47%	42%	47%
Stationspleinstalling	387	375	217	gesloten	gesloten	gesloten	gesloten	97%	56%	gesloten	gesloten	gesloten	gesloten
Hoog Catharijnestalling	1312	649	632	540	667	gesloten	582	49%	48%	41%	51%	gesloten	44%
Laag Catharijnestalling	987	91	119	gesloten	72	gesloten	gesloten	9%	12%	gesloten	7%	gesloten	gesloten
Smakelaarsveldstalling	2252	2317	1725	1348	2001	2185	2288	103%	77%	60%	89%	97%	102%
<b>Totaal stationsgebied</b>	<b>7756</b>	<b>5291</b>	<b>4338</b>	<b>3297</b>	<b>4138</b>	<b>2846</b>	<b>4419</b>	<b>68%</b>	<b>56%</b>	<b>52%</b>	<b>56%</b>	<b>74%</b>	<b>69%</b>
Stalling Universiteit Wittevrouwenstr. (wordt niet meegerekend in 'TOTAAL')	80	13	4	3	4	gesloten	5	16%	5%	4%	5%	gesloten	6%
	623	284	158	88	198	gesloten	213	46%	25%	14%	32%	gesloten	34%
<b>TOTAAL</b>	<b>9454</b>	<b>5650</b>	<b>4705</b>	<b>3523</b>	<b>4703</b>	<b>2998</b>	<b>4846</b>	<b>62%</b>	<b>51%</b>	<b>45%</b>	<b>53%</b>	<b>58%</b>	<b>61%</b>

Opmerking(en) bij bovenstaande tabel:

- de parkeerdruk per meetmoment is berekend op basis van de totale capaciteit van de op het betreffende meetmoment geopende stallingen;

afgesproken. Hiermee willen de partijen het fietsverkeer en fietsparkeren verder stimuleren in Utrecht. Na de eerste gratis dag betalen fietsers een tarief van €1,25 per 24 uur. De afspraak over het gratis parkeren maakt deel uit van een proef waarin gemeente, NS en ProRail de komende jaren gaan experimenteren om de fietsparkeerplekken rondom Utrecht Centraal zo optimaal mogelijk te benutten.

### Rotterdam

In de nieuwe ondergrondse fietsenstalling bij Rotterdam CS is een verdeling gemaakt in bewaakt en onbewaakt (maar wel beheerd en bemenst!). Van de 5.190 fietsplekken zijn er 1.430 betaald. De maximale parkeerduur van 28 dagen wordt geregistreerd met sensoren.

### 2.17 Inzet gemeenteraadsverkiezingen 2014: verdere groei fietsverkeer, Fietsersbond 2013

In 2014 zijn de gemeenteraadsverkiezingen. Onder de titel 'Meer fiets, meer ruimte' roept de Fietsersbond de afdelingen van politieke partijen op, een verdere groei van het fietsverkeer tot inzet van de verkiezingen te maken. Ten aanzien van fietsparkeren heeft de Fietsersbond de volgende wensen:

- De gemeente zorgt voor voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorziening (stallingen en rekken, die voldoen aan de normen van FietsParKeur) in binnensteden, in wijken, bij trein en busstations en bij publiekvoorzieningen.
- De gemeente investeert samen met de partijen op het spoor in de stationsomgeving, zorgt voor aantrekkelijke fietsparkeermogelijkheden en verwijdert regelmatig weesfietsen.
- De gemeente ziet toe op een goede uitvoering van de opnieuw verplichte fietsenberging bij nieuwbouw bij woningen.
- Voor bedrijven en voorzieningen ontwikkelt de gemeente fietsparkeernormen, die in bestemmingsplannen en bouwplannen worden opgenomen. Met als doel het fietsparkeren voor het hele bestemmingsgebied te verbeteren en daarmee het fietsen te stimuleren. Vervangen van autoparkeren door fietsparkeren wordt mogelijk.
- De gemeente stelt geen algemene fietsparkeerverboden in die het fietsgebruik ontmoedigen, of trekt deze in.
- De gemeente zorgt ervoor dat er zowel bij stations als in de stadscentra voldoende gratis parkeermogelijkheden zijn.
- In bewaakte fietsenstallingen zijn oplaadpunten voor e-bikes aanwezig.
- De gemeente onderzoekt waar park&bike-locaties kansrijk kunnen zijn.
- De gemeente pakt fietsdiefstal aan met een integraal plan.

# 3 Enquête gebruikers, Fietsersbond 2013

Via een online onderzoek hebben we in het najaar van 2013 mensen via de kanalen van de fietsersbond gevraagd naar hun mening over onbewaakte fietsparkeervoorzieningen bij het station, winkels en woonwijk. 354 mensen hebben de enquête volledig ingevuld. Hieronder staan de belangrijkste resultaten.

## 3.1 Gebruik etagerek

Gevraagd is naar de voorkeur voor een bovenplek of onderplek. De gemiddelde leeftijd van hen die de fiets onderin het etagerek plaatsen (n=16) is 50,2 jaar. De gemiddelde leeftijd van hen die de fiets bovenin plaatsen (n=23) is 41,3 jaar. Dat wijst er op dat het bovenin plaatsen moeilijker wordt naar mate de leeftijd hoger wordt. Verreweg de meeste respondenten plaatsen hun fiets op de juiste wijze onder- of bovenin. Een kleine 20 % van de 53 respondenten (inclusief open reacties) parkeert de fiets onjuist in of bij het etagerek. Opvallend is dat bovenin plaatsen populairder is. 52% geeft aan vanwege de aanwezigheid van plek. 17% omdat de fiets dan minder kwetsbaar is.

Van de 18 respondenten die de vraag over de aanbindvoorziening hebben beantwoord geven 16 aan dat ze de aanbindvoorziening van het voorwiel niet missen.

## 3.2 Aanwezige voorzieningen bij winkels e.d.

Gevraagd is welk type rek aanwezig is bij de bestemming. Voorwielklem zonder aanbindvoorziening is het rek dat nog het meest voorkomt bij dit type bestemming. Als we dit koppelen aan het feit dat respondenten relatief vaak bang zijn dat dit rek het voorwiel beschadigt, zou het goed zijn deze voorwielklemmen te vervangen.

## 3.3 Wijze van parkeren bij winkels e.d.

Gevraagd is hoe ze het aanwezige rek gebruiken. Uit de resultaten van het gebruik van het rek blijkt dat het nietje en hoog/laag rek redelijk goed worden gebruikt. De voorwielklem en laag/laag rek worden slecht gebruikt. Vooral het verschil tussen het laag-laag en het hoog-laag rek is opvallend.

## 3.4 Gewenste voorziening bij de woning

Aan de respondenten is gevraagd welke rek met aanbindvoorziening de voorkeur heeft, wanneer deze geplaatst zou worden in hun eigen woonwijk. Hoewel het aantal respondenten beperkt is, is een voorkeur voor het fietsnietje.

Soort rek	%	Aantal
het hoog-laag rek	21,9%	7
het laag-laag rek	15,6%	5
het nietje of leunhek	50,0%	16
ik heb geen voorkeur	12,5%	4
<i>aantal respondenten voor deze vraag</i>		32

	hoog-laag	laag-laag	voorwielklem	nietje	Tot
(met het voorwiel) in een rek	21	15	18	18	72
op de standaard voor een leeg rek	3	8	16	9	35
tussen 2 in het rek geparkeerde fietsen	2	2	2	0	6
buiten de stalling tegen een object (hek, muur, paaltje e.d.)	7	6	8	4	25
buiten de stalling op de standaard	4	7	5	5	21
op de standaard op de eerste de beste plek in of buiten de stalling (ik zet hem maar ergens neer zonder er bij na te denken)	0	2	0	0	2
Overige (geef nadere toelichting)	2	15	2	1	20

### 3.5 Reden fout parkeren

Gevraagd is waarom ze hun fiets niet goed in het rek zetten. Ik ben bang voor beschadiging van mijn voorwiel' wordt het meeste genoemd als reden om de fiets niet goed in het rek te zetten.

Soort rek	Aantal keer genoemd
Hoog-laag rek met aanbindvoorziening	5
Laag-laag rek met aanbindvoorziening	6
Voorwielklem zonder aanbindvoorziening	14
Fietsnietje	3
<b>Totaal</b>	<b>28</b>

### 3.6 Fietsdiefstal

Van de 66 respondenten van wie de fiets is gestolen, had 39% (n=26) de fiets op dat moment vaststaan aan het fietsenrek of de vaste wereld (zoals een paal, boom of hek). 61% (n=40) respondenten, had dat niet. Meer dan de helft van deze laatste groep is juist na diefstal de aanbindvoorziening bij het fietsenrek gaan gebruiken, wanneer een aanbindvoorziening voorhanden was.

Gevraagd is welk type slot ze gebruiken.

soort slot	% reacties
een ringslot	83,4
een beugelslot	10,7
een insteekkabel of kabel voor ringslot	17,2
een losse kabel of kettingslot	52,9
Geen	0
Overig	1,1
<i>totaal respondenten</i>	<i>355</i>

### 3.7 Beschadiging fiets

Aan de respondenten (n=355) is gevraagd of hun fiets wel eens is beschadigd, nadat men de fiets in een fietsenrek had geplaatst. Bijna 46% van de respondenten heeft wel eens te maken gehad met een beschadiging. Hieronder staan de beschadigingen per type rek en per type beschadiging

Soort rek	Aantal
hoog-laag rek (met aanbindvoorziening)	4
het etagerek	2
voorwielklem zonder aanbindvoorziening	11
het fietsnietje / het leunhek	1
<i>Beschadiging 'verbogen voorwiel'</i>	

Soort rek	Aantal
hoog-laag rek (met aanbindvoorziening)	11
het etagerek	5
laag-laag rek (met aanbindvoorziening)	1
voorwielklem zonder aanbindvoorziening	2
het fietsnietje / het leunhek	2
<i>Beschadigingen aan de 'verlichting'</i>	

Soort rek	Aantal
hoog-laag rek (met aanbindvoorziening)	22
het etagerek	6
laag-laag rek (met aanbindvoorziening)	2
voorwielklem zonder aanbindvoorziening	1
het fietsnietje / het leunhek	1
<i>Beschadigingen aan de 'rem of versnellingskabel'</i>	

### 3.8 Belangrijkste kenmerken goede stalling

Iedere respondent kon drie kenmerken noemen die hij/zij het belangrijkste vond in een fietsenrek.

kleine afstand tot bestemming	voldoende plek	goede aanbind-plek	droog	ruimte tussen rek groot genoeg	mijn fiets stabiel staat	niet beschadigen	overig
198	267	189	69	129	66	120	27



## 4 Schouw, Fietsersbond 2013 en 2014

Op een aantal locaties is gekeken hoe fietsers verschillende rekken gebruiken bij stedelijke voorzieningen en bij stations. Hieronder de opvallendste waarnemingen en conclusies:

### 4.1 Hoog/laag rekken

Dit rek biedt in principe een goede stallingmogelijkheid. Opvallend was dat het rek op een aantal locaties slecht gebruikt werd door een groot aantal fietsers die hun fiets niet in het rek zetten maar voor een lege plek op de standaard. In Putten was dit maar liefst 43%. Het percentage fietsen dat tussen 2 geparkeerde fietsen gestald wordt lijkt sterk af te hangen van de beschikbare ruimte naast de stalling en van de aanwezigheid van een parkeerverbod. In Putten was het aantal tussenparkeerder slechts 3% terwijl er wel 25% van de fietsen buiten de rekken was geplaatst!



*Overvol rek maar toch redelijk nette plaatsing op Station Amersfoort (dankzij verbod parkeren buiten de stalling?)*



*Veel voorparkeeren voor een lege plek in Putten.*



*Voldoende capaciteit en goede verdeling van rekken bij station Nijkerk. Toch nog veel voorparkeeders, maar ze leveren hier weinig hinder op.*



*Nunspeet: Overvol rek dicht bij de ingang met veel voorparkeeders. Het verder gelegen rek is halfleeg.*



*Veel foutparkeeders tegen het hek direct bij de ingang in Nijkerk terwijl elders capaciteit genoeg is.*



*Jacobsstraat Utrecht: Zeer net geplaatste fietsen in hoog/laag rek. Dit is wel een rek met voorvorksteun!*



*Weesperplein Amsterdam. Efficiënt gebruik van hoog/laag rek. Minder ruimtegebruik dan nabijgelegen leunhekken en de fietsen staan netter en stabiel!*



*Goed functionerend etagerek bij Nijkerk. Goede locaties. Beneden rek 100% netjes gevuld. Boven voldoende plek.*



*Station Nijkerk. Goed te zien is dat plaatsing van de fietsen in het onderrek links ordelijker is dan in het hoog-laag rek rechts. De fout geplaatste fietsen in het onderrek staan voor de pilaar.*

## 4.2 Etagererken

Het etagerek biedt de mogelijkheid om veel fietsen op een kleine ruimte kwijt te kunnen. Dat werkt goed mits de rekken dicht bij de ingang geplaatst zijn. Opvallend is dat de fietsen in de onderlaag veel beter geplaatst worden dan in het gewone hoog/laag rek. Voorparkeren komt nauwelijks voor. Tussensparkeren alleen als er buiten de etagererken niet voldoende alternatieven zijn en dan vooral bij de pilaren waar een goot ontbreekt. Het etagerek bij Nunspeet werd nauwelijks gebruikt terwijl het gewone hoog/laag rek dat veel dicht bij het perron geplaatst is overvol was. In Utrecht liggen veel kapotte achterlichten als gevolg van beschadigingen door bovengoten die op tussengeparkeerde fietsen vallen.



*Station Nijkerk: 'Fout' geplaatste fiets op de 'vrije' plek voor pilaar.*



*Slecht benut etagerek in Nunspeet. Door ongunstige locatie ten opzichte van perron en voldoende lege onderplekken. Het hoog-laag rek direct bij het perron was wel overvol.*



*Keurig rijtje fietsen voor de klemmen bij Station Nijkerk.*



*Door tekort aan stallingsplekken en parkeerverbod buiten de stalling te veel tussenparkeerders in de onderlaag. Bij een etagerek extra lastig omdat de het plaatsen in de bovenplek zeer lastig wordt.*



*Eenvoudige rekken bij supermarkt die niet gebruikt worden. Rekken staan wel dicht bij de ingang.*

#### **4.3 Voorwielklem openbare ruimte**

Dit rek wordt nog opvallend veel gebruikt. Uit de schouw blijkt dat feitelijk de enige functie van het rek is markeren waar de fiets geplaatst moet/mag worden.



*In alle opzichten slechte fietsenstalling bij supermarkt. Niet alleen het rek, maar ook te weinig plekken en fietsers hinderen voetgangers. Aanrijroute gaat ook via voetgangersgebied. Ruimte genoeg als de paar (overbodige) autoplekken verdwijnen.*

#### 4.4 Nietje/leunrek openbare ruimte

Dit, door gebruikers hoog gewaardeerde rek blijkt in de praktijk goed te voldoen bij een combinatie van lage parkeerdruk en kort parkeren. Bij hoge parkeerdruk leidt het tot duidelijk slordiger plaatsing dan een laag/laag rek. Bij langparkeren is de kans te groot dat fiets een keer omvalt. Ruimtegebruik is ook al snel  $1\frac{1}{2}$  fietslengte doordat gebruikers de fiets aan beide zijde kunnen stallen.



*Goed functionerende nietjes. Ze geven de gewenste parkeerplek aan, passen redelijk in het straatbeeld en bij lage parkeerdruk blijft de ruimte te gebruiken door voetgangers. De rij nietjes had eigenlijk doortrokken moeten worden. Want bij de autoparkeerplekken wordt toch bij de gevel op de stoep geparkeerd. Wel duidelijk te zien is dat fietsen aan weerszijde van de rij nietjes uitsteken.*



*Gebruik nietje bij gedeelde functie woning/winkel. Nietje zorgt ervoor dat fietsen niet op loopgedeelte stoep worden geparkeerd en biedt ruimte aan alle afmetingen fietsen.*



*Rommelige plaatsing bij te veel fietsen. De stoep is ook onbruikbaar voor voetgangers.*



*Weesperplein Amsterdam. Inefficiënt gebruik van ruimte door plaatsing leunhek. In nabijgelegen hoog/laag rek staan de fietsen netter en stabielier!*

#### 4.5 Laag-laag rek

Dit rek voldoet redelijk. Bij de stationslocatie waar dit rek geplaatst was, waren 32% van de plekken tussen de fietsen bezet waardoor beter een hoog/lag rek geplaatst had kunnen worden. Op locaties met hoge parkeerdruk in stedelijk gebied voldoet ze duidelijk beter dan nietjes of vrije parkeervakken. Vooral ruimtegebruik in lengterichting fiets is gunstiger dan bij de nietjes.



*Laag-laag rek bij winkel. Voldoet redelijk.*



*Schuinopstelling laag/laag bij woningen. Voldoet goed door schuine plaatsing en doordat het alleen te bereiken is via de stoep. Wel kun je makkelijk fout parkeren tussen fietspad en rek.*



*Goed functionerend laag/laag rek met schuine opstelling. Wel een paar foutparkeerders tussen rijbaan en rek.*



*Goed functionerend schuin geplaatst laag-laag rek bij ingang supermarkt. Door plaatsing tegen gevel ook geen foutparkeerders aan andere kant van het rek. Bij slordige rij fietsen rechts staan rekken met frameklem. Ze functioneren in de praktijk als een soort nietje.*

#### 4.6 Fietsvakken

Fietsvakken lijken goed te werken om fietsers een plek te wijzen waar ze mogen/moeten parkeren. Maar ze zorgen wel duidelijk voor een minder ordelijke plaatsing en minder efficiënt ruimtegebruik dan een FietsParKeurrek.



*Fietsvak Koningsplein Amsterdam. Overvol en rommelig. Fietsen bij brugleuning onbereikbaar.*



*Fietsvak Neude Utrecht. Fietsen staan redelijk netjes binnen vak. Maar minder net dan naastgelegen laag/laag rek.*



*Fietsvak Koningsplein Amsterdam. Er is op een rustig tijdstip ruimte direct voor de supermarkt voor de kortparkeerders.*



*Fietsvak Twijnstraat Utrecht. Fietsen staan redelijk netjes in het vak. Maar duidelijk minder ordelijk dan in naastgelegen laag/laag rek.*

#### 4.7 Gebruik sloten en aanbindvoorziening

Gekeken is op een aantal locaties naar het percentage fietsen dat vast zat aan de aanbindvoorziening en met welk type slot.

- Losse ketting/kabel 77%
- Insteekkabel/insteekketting 17%
- Beugelslot 6%

Er is een groot verschil station grote stad (Utrecht) en kleine gemeente (putten) 66% vast in Utrecht (station Overvecht), 18% bij Station Putten.

#### 4.8 Slotentest Fietsersbond

De fietsersbond heeft begin 2014 sloten getest (publicatie april 2014). Onderdeel van de test is het gebruik van de aanbindvoorziening van de meest gangbare sloten met ART-keur.

De bevindingen zijn:

- Beugelslot: Geschikt voor aanbinden voorwiel of frame. Niet of nauwelijks om frame+voorwiel aan te binden. Onpraktisch in gebruik.
- Vouwslot: Geschikt voor aanbinden voorwiel of frame. Niet of nauwelijks om frame+voorwiel aan te binden. Onpraktisch in gebruik
- Ketting 85cm: Bij goed ontworpen aanbindvoorziening geschikt om frame+voorwiel aan te binden. Niet geschikt om frame+voorwiel aan etagerek vast te zetten.
- Ketting 120 cm: Geschikt voor aanbinden frame+voorwiel, ook bij etagerek!

- Insteekkabel 100cm: Niet of nauwelijks geschikt om vast te maken aan aanbindvoorzieningen.
- Insteekkabel 110cm: Bij goed ontworpen aanbindvoorziening geschikt voor aanbinden voorwiel en aan aanbindvoorziening bij achterwiel etagerek.



*Insteekketting 110cm door aanbindvoorziening etagerek.*



*Kettingslot 85cm door frame en voorwiel.*



*Insteekketting 110cm door voorwiel.*

# 5 Conclusies

## 5.1 15 jaar FietsParKeur, een succes?

Ja, als je kijkt naar de volgende punten:

- Fietsdiefstal is in 15 jaar fors afgenomen.
- Aandeel rekken met FietsParKeur met aanbindvoorziening is bij stations 75%.
- Onbewaakt stallen bij stations in rekken met FietsParKeur is een groot succes. Aandeel ten opzichte van bewaakt is gestegen van 51% in 1999 naar 72% in 2012.
- Onbewaakte stallingen (met FietsParKeur!) zijn overal overvol en bewaakte stallingen staan voor 50% leeg bij NS-stations.
- Door FietsParKeur krijgen fietsers meer ruimte. De hart op hart van 65cm en 37,5cm is een minimale maat geworden.
- FietsParKeur is in de CROW-publicatie fietsparkeren opgenomen en veel gemeente nemen FietsParKeur ook op als eis.
- Aanbindvoorziening wordt hoog gewaardeerd. Zeker nadat een keer een fiets gestolen is!
- Goede stallingen worden als een basisonderdeel van goed fietsbeleid gezien.

## 5.2 Ontwikkeling parkeerbehoefte

Zowel bij stations als in stedelijke gebieden wordt een duidelijke groei voorspeld van het fietsgebruik en daarmee aan de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen.

## 5.3 Behoeft gebruiker

Uit alle onderzoeken blijkt dat de gebruiker voldoende plek wil dicht bij de bestemming waar die zonder gedoe kan stallen. Zodra niet aan deze 3 voorwaarden wordt voldaan zullen er problemen ontstaan in de vorm van:

- Foutparkeren, zowel in als buiten het rek.
- Niet gebruikte fietsparkeervoorziening.
- Hoge handhavingskosten.
- Grote ergernissen bij andere gebruikers over fout gestalde fietsen.

Daarnaast is er een duidelijke behoefte aan een aanbindvoorziening.

## 5.4 Functioneren fietsparkeervoorziening

Op basis van de onderzoeken kunnen de volgende conclusies getrokken worden over de verschillende fietsparkeervoorzieningen.

### 5.4.1 Klassieke voorwielsteun zonder FietsParKeur

Dit rek wordt nog veel gebruikt. Het voldoet echter zeer slecht. Door het ontbreken van de aanbindvoorziening, het grote risico op een slag in het voorwiel en hoge percentage fietsers dat de fiets voor het rek zet. Enige functie is feitelijk dat het markeert waar je geacht wordt je fiets te plaatsen.

### 5.4.2 Nietje/ leunhek met aanbindvoorziening

Dit rek wordt zowel door gebruikers als bestuurders hoog gewaardeerd. Lijkt dan ook het rek voor situaties wanneer er voldoende ruimte is. Voordeel is ook alle maten fietsen er tegenaan geparkeerd kunnen worden. Of als er plek gezocht moet worden voor buitenmodelfietsen, snorfietsen en bromfietsen. Als het rek leeg is blokkeert het niet de doorgang.

Groot nadeel is het ontbreken van ondersteuning van de fietsen waardoor bij hoge parkeerdruk fietsen omvallen en het aantal fietsen per m<sup>2</sup>; vooral in lengterichting is het gebruik al snel 1½ fietslengte. Vanwege beperkte stabiliteit lijkt het vooral een rek geschikt voor kortparkeren.

Om een slot goed te kunnen aan binden is het wel van belang dat het Nietje/leunhek voorzien is van een dwarsstang om te voorkomen dat het slot op de grond gelegd kan worden en zodoende makkelijk doorgeknipt kan worden. De hoge waardering voor het nietje van gebruikers is bij hoge parkeerdruk wel in tegenspraak met de primaire behoefte van gebruiker; voldoende plek dichtbij de bestemming.

### 5.4.3 Laag-laag rek met FietsParKeur

Dit rek kreeg een matige beoordeling in het gebruikersonderzoek. Maar uit de schouw blijkt het rek prima te functioneren en voor een veel ordentelijker plaatsing van fietsen te zorgen dan nietjes of fietsvakken! Vooral bij schuine plaatsing functioneert het goed. Bij rechte plaatsing lijkt een hoog-laag rek al snel beter vanwege het aantal stallingsplekken.

### 5.4.4 Hoog-laag rek met FietsParKeur

Dit rekt voldoet goed om voldoende plek te bieden op schaarse ruimte. Er zijn en aantal duidelijke problemen met het rek:

- Beschadigingen van de verlichting en kabels.
- Hoog percentage parkeerders op standaard voor een leeg rek (kost capaciteit en zorgt dat het looppad smaller wordt).
- Tussenparkeerders (wordt vooral veroorzaakt door capaciteitsgebrek en parkeerverbod buiten de stalling).
- Lastige plaatsing fietsen met kratjes en tassen.



De beschadiging van de fiets is wellicht te voorkomen door de hart-op-hart afstand te verhogen naar 40cm. Dat creëert wel ruimte voor tussenparkeren.

Parkeren voor het rek zou wellicht op verschillende manieren lastiger of onmogelijker gemaakt kunnen worden:

- Visuele markering tussen looppad en stalling waardoor het duidelijk wordt dat bij voor het rek stallen de fiets in het looppad is geplaatst.
- Het fysiek lastiger of onmogelijk maken om de fiets voor het rek te plaatsen. Er loopt een proef van ProRail zie <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&section=nieuws&mode=newsArticle&repository=ProRail+test+hobbel+voor+fiets+in+de+klem> . Opvallend is dat voor het rek parkeren bij etagerekken nauwelijks voorkomt.
- Voorlichting over juist gebruik via borden en wellicht een periode parkeercoaches inzetten.
- Garantie geven door de beheerder op beschadiging van het voorwiel bij correct gebruik rek. (onduidelijk is waarom het percentage voor parkeerders bij dit rek zo hoog is)
- Nietjes plaatsen op grotere afstand van bestemming waardoor foutparkeerders wellicht geneigd zijn daar hun fiets plaatsen. Voordeel daarvan is ook dat buitenmodelfietsen een plek hebben. Risico is wel dat door gebruik van dergelijke plekken door gewone fietsen, buitenmodel fietsen en scooters geen plek meer hebben.

De maatregelen zullen ook helpen tegen tussenparkeren. Daarnaast moeten er bij een stallingsverbod alternatieven zijn buiten het hoog/laag rek (nietjes verder weg/ parkeervakken/ verwijzing naar lege plekken). De gebruiker die zijn fiets netjes stalt mag niet gedupeerd worden door foutparkeerders die door een parkeerverbod zich gedwongen voelen hun fiets tussen te parkeren.

#### 5.4.5 Etagerek (met FietsParKeur)

Het etagerek voldoet goed op plekken met hoge parkeerdruk. Daarnaast lijkt de aanbindmogelijkheid bij het achterwiel voldoende. Opvallend is dat de fietsen in de onderste laag veel beter geparkeerd worden dan bij het gewone hoog/laag rek.

Het rek heeft de volgende 2 duidelijke nadelen:

- Lang niet iedereen kan een fiets in de bovenplek plaatsen.
- Bij voor- en tussenparkeren valt de goot op de daar onder geparkeerde fiets. Dat maakt de bovengoot lastiger bruikbaar en geeft risico op beschadiging van de onderste fiets.

Het gebruik van de bovenplaats lijkt een handeling waarmee de gebruiker ervaring moet opdoen. Etagerrekken zullen dan ook alleen goed benut worden als ze dicht bij de bestemming staan dan het alternatief 'foutparkeren bij gewoon laag/hoog rek'. Het lijkt ook raadzaam om ze altijd te combineren met gewone hoog-laag rekken en/of nietjes om gebruikers een alternatief te bieden en te zorgen dat bij capaciteit tekort gebruikers de fiets niet fout in de onderlaag te zetten.

#### 5.4.6 Fietsvakken

Populair de laatste jaren bij bestuurders is om geen rekken meer te plaatsen maar te volstaan met geschilderde vakken. Als belangrijkste argument wordt genoemd dat fietsenrekken lang parkeerders aantrekken en dat er geen wees en wrakkenprobleem is. Het is natuurlijk ook gewoon goedkoop.

Fietsvakken hebben 2 duidelijke nadelen (t.o.v. de nietjes):

- Bieden geen beveiliging tegen omvallen.
- Bieden geen aanbindvoorziening

Uit de evaluatie van de fietsvakken in Utrecht blijken de reacties overwegend negatief. Wanneer ze permanent zijn lijkt het onzinnig om niet ten minste nietjes te plaatsen. Gecombineerd met hoog-laag rekken op een locatie in de buurt lijkt het wel een middel om kort en langparkeerders te scheiden. Voor locaties waar bijvoorbeeld ook laden en lossen plaatsvindt, lijkt het wel zinvol. Wat uit het gebruik van de fietsvakken duidelijk volgt is dat gebruikers geneigd zijn binnen de visueel aangewezen ruimte te parkeren. Daarom lijkt het verstandig om fietsparkeervoorzieningen aan te vullen met bijvoorbeeld belijning of markeringen in de bestrating.

#### 5.4.7 Aanbindvoorziening

Hoewel het gebruik sterk varieert lijkt het een onmisbaar onderdeel van fietsparkeervoorzieningen. Dat onbewaakte stallingen zo'n succes zijn is wellicht mede te danken aan de aanwezigheid van aanbindvoorzieningen. Bij etagerrekken lijkt de aanbindvoorziening bij het achterwiel voldoende.

### 5.5 Ontwikkeling fietsen

#### 5.5.1 Elektrische fiets

Gezien het aantal verkochte elektrische fietsen is de elektrische fiets opvallend afwezig bij onbewaakte stationsstallingen en fietsparkeervoorzieningen in de grote steden. Bij winkels in kleine gemeente zoals Putten is die wel aanwezig. Op locaties waar veel elektrische fietsen geparkeerd worden zouden in ieder geval aanbindvoorzieningen aanwezig moeten zijn.

#### 5.5.2 Buitenmaat fiets

Of het gebruik van buitenmodelfietsen, fietsen met kratjes en fietsen met dikke banden stijgt, daalt of gelijk blijft is op basis van dit onderzoek niet te zeggen. Maar het lijkt verstandig om bij hoog/laag rekken en etagerrekken ook altijd nietjes te plaatsen om te zorgen dat buitenmodelfietsen altijd een alternatief hebben.

#### 5.5.3 Type sloten

Naast de losse ketting of kabel wordt de insteekkabel voor bij het ringslot het meeste gebruikt om de fiets aan te binden. Het lijkt raadzaam om die ook in de slotenlijst van FietsParKeur op te nemen.

## 5.6 Rol gemeente

Gemeente spelen een hoofdrol bij het faciliteren van fietsparkeerbehoeften vanwege de volgende redenen:

- Ze leggen verplichting voor aantal fietsparkeerplekken op in het bestemmingsplan.
- Ze financieren voor 50% de stallingen bij stations
- Ze zijn verantwoordelijk voor handhaving
- Ze zijn verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte met fietsparkeervoorzieningen
- Ze financieren de gemeentelijke fietsparkeervoorziening
- Ze beheren veel van de bewaakte stallingen
- Ze beheren wellicht in de toekomst ook de stationsstallingen

## 5.7 Ontwikkeling bewaakt en onbewaakt parkeren bij NS-stations

De minister wil in 2020 tot volledige decentralisatie overgaan. Onduidelijk is wat dit gaat betekenen voor de rolverdeling tussen partijen en de kwaliteit van de voorzieningen. Bij decentralisatie kan het gebruik van voorzieningen met FietsParKeur onder druk komen te staan

Opvallend is de gemiddelde leegstand van 50% bij betaald parkeren en het succes van onbetaald maaiveldparkeren (met FietsParKeur!). Hoe de diverse partijen de parkeerbehoefte bij stations gaan invullen is onduidelijk.

- Wie gaan stallingen beheren?
- Hoe gaat bewaakt parkeren ingevuld worden?
- Hoe gaat onbewaakt maaiveldparkeren ingevuld worden?
- Hoe wordt ruimte en geld gevonden om de verwachte groei te faciliteren?
- Hoe blijft de kwaliteit gewaarborgd?

## 5.8 Fietsparkeren bij supermarkten

Het is opvallend hoe slecht het fietsparkeren bij supermarkten is geregeld (zeker in vergelijking met autoparkeren). Het lijkt dat daar grote kansen liggen om goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren in combinatie met goede aanrijroutes. Ook gezien het commerciële belang dat supermarkten hebben bij een goede uitstraling van hun fietsparkeervoorziening.

# 6 Aanbeveling

## 6.1 Aanpassen FietsParKeur

Op basis van het onderzoek lijkt het aan te bevelen het normdocument voor FietsParKeur op de volgende 2 punten aan te passen:

- Hart op hart afstand hoog/laag naar 40 cm op locaties met voldoende ruimte.
- Gebruik insteekkabel 110 cm toevoegen bij de slotenlijst en beugelslot uit de lijst te halen

Te overwegen valt om als eis op te nemen dat met de sloten zowel voorwiel als frame vast te leggen is aan de fietsparkeervoorziening. Met kettingslot 85cm en insteekkabel 110cm is dat bij een goed ontwerp van de aanbindvoorziening mogelijk.

Het nietje lijkt redelijk tot goed te voldoen voor kort parkeren bij lage parkeerdruk. Het wordt ook hoog gewaardeerd door gebruikers en bestuurders. Het lijkt raadzaam om te bezien of en hoe een dergelijk rek in FietsParKeur kan worden opgenomen.

Omdat de behoefte van de gebruiker sterk afhangt van de parkeerdruk en parkeerdruk lijkt het zinvol om daar binnen FietsParKeur rekening mee te houden.

## 6.2 Lobby naar gemeenten

De Fietsersbond en de fabrikanten van fietsparkeervoorzieningen kunnen bij gemeenten gezamenlijk aandringen op het uitbreiden van kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen (zowel op maaiveld als gebouwd), om zo overlast van op straat gestalde fietsen tegen te gaan en de voorziene groei van het fietsverkeer in de steden op te vangen.

## 6.3 Invulling bestemmingsplannen gemeenten

Gemeente moeten fietsparkeren vastleggen via de bestemmingsplannen met daarbij een gedegen fietsparkeerplan. Het zou goed zijn als de belangen van de fietsers al in een vroeg stadium worden meegenomen. En dat gemeente harde eisen stellen om zowel de kwaliteit (rekken met FietsParKeur) als kwantiteit te waarborgen.

Gezien de resultaten van de inventarisatie van de Fietsbalans bij winkelgebieden, sportvoorzieningen, onderwijs en uitgaansgelegenheden is er nog een wereld te winnen. Via de invulling van de bestemmingsplannen zouden gemeenten een schaa sprong moeten realiseren op het gebied van fietsparkeren.

## 6.4 Integrale inrichting openbare ruimte

Bestuurders klagen vaak over het parkeergedrag van fietsers. Gezien het gedrag van fietsers bij bijvoorbeeld de rode loper in Groningen en bij geschilderde parkeervakken is duidelijk dat de fietsers best geneigd is zijn de fiets (met lichte dwang) netjes te parkeren. Alleen plaatsen van fietsparkeervoorzieningen is niet voldoende. Door een goede inrichting kan de fietsers duidelijk gemaakt worden waar die geacht wordt zijn fiets wel en niet te plaatsen. Belijning, bewegwijzering, slimme keuze van locatie en voorlichting moet veel meer onderdeel worden van fietsparkeren.

Daarvoor is het noodzakelijk dat gedurende het gehele ontwerpproces en uitvoeringsproces van de inrichting van de openbare ruimte fietsparkeren zowel in kwaliteit als kwantiteit wordt meegenomen. Ook bij aanbestedingen en bestek dient fietsparkeren volwaardig meegenomen te worden. Een goede inrichting van de openbare ruimte met fietsparkeervoorzieningen bespaart de gemeente ook op handhavingskosten.

## 6.5 Betrokkenheid fietsers bij inrichting stations

Om de groei van het aantal fietsers in voor- en natransport te faciliteren moet er aanzienlijke capaciteit bijkomen. Dat kan eigenlijk alleen als de nationale overheid, gemeenten, NS en ProRail echt kiezen voor de fiets en daarvoor voldoende geld en schaarse ruimte ter beschikking stellen. Het belang van de fietser zou dan ook bij alle inrichtingsplannen van stations in een vroeg stadium volwaardig meegenomen moeten worden

# 7 Bijlage

## 7.1 Links naar bronnen en onderzoeken

### Normdocument FietsParKeur

<http://www.FietsParKeur.nl/normtekst%20enkellaags.pdf>

<http://www.FietsParKeur.nl/normtekst%20dubbellaags.pdf>

**Leidraad fietsparkeren**, CROW 2010, te bestellen via: <http://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-%281%29>

### Fietsparkeren in Nederlandse gemeenten, de stand van zaken, Fietsersbond 2010:

[http://media.fietsersbond.nl.s3.amazonaws.com/fietsparkeren/Fietsparkeren\\_in\\_Nederlandse\\_gemeenten\\_eindrapport.pdf](http://media.fietsersbond.nl.s3.amazonaws.com/fietsparkeren/Fietsparkeren_in_Nederlandse_gemeenten_eindrapport.pdf)

### Feiten over de elektrische fiets. Publicatie 24, fietsberaad 2013:

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Fietsberaadpublicatie+24+Feiten+over+de+elektrische+fiets>

### Fietsparkeren in Friesland, Fietsersbond 2013:

[http://www.fryslan.nl/2774/fiets/files/\[0024\]fietsparkeren%20in%20fryslan.pdf](http://www.fryslan.nl/2774/fiets/files/[0024]fietsparkeren%20in%20fryslan.pdf)

### FIETSDIEFSTAL, een kwantitatief onderzoek onder ANWB-leden naar het onderwerp fietsdiefstal, ANWB 2013:

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Fietsdiefstal,+Een+kwantitatief+onderzoek+onder+ANWB-leden+naar+het+onderwerp+fietsdiefstal>

### Fietsparkeernormen voor niet-woning functies uit het Bouwbesluit: Eerder kans dan probleem, Fietsberaad 2012:

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?repository=Fietsparkeernormen%20uit%20het%20Bouwbesluit%20-%20eerder%20kans%20dan%20probleem>

### Bewonersonderzoek fietsparkeren, Stadsraad zuid Amsterdam 2012 & Plan van Aanpak Fietsparkeren Stadsdeel Zuid. Stadsdeel Zuid Amsterdam:

[http://www.zuid.amsterdam.nl/wonen\\_en/parkeren\\_en\\_verkeer/fietsen/#h3\\_3](http://www.zuid.amsterdam.nl/wonen_en/parkeren_en_verkeer/fietsen/#h3_3)

### Fietsparkeernota 2012 – 2014, Stadsdeel west Amsterdam 2012:

[http://www.west.amsterdam.nl/publish/pages/333291/fietsparkeernota\\_2012-2014\\_stadsdeel\\_west\\_definitief.pdf](http://www.west.amsterdam.nl/publish/pages/333291/fietsparkeernota_2012-2014_stadsdeel_west_definitief.pdf)

### Evaluatie fietsparkeervakken binnenstad Utrecht, gemeente Utrecht 2012 & Fietsparkeerdrukonderzoek Centrum en binnenstad, Gemeente Utrecht 2013 & Nota parkeernormen Fiets en Auto, gemeente Utrecht 2013:

<http://www.utrecht.nl/parkeren/parkeren-fiets/fietsparkeerbeleid/>

### Inzet gemeenteraadsverkiezingen 2014: verdere groei fietsverkeer, Fietsersbond 2013:

<http://www.fietsersbond.nl/nieuws/inzet-gemeenteraadsverkiezingen-2014-verdere-groei-fietsverkeer#.UwsqBIXm4ul>







