



Haskoning

Enhancing Society Together

Bicycle parking for liveable cities

Aligning policy with user behaviour

Heleen Buijs & Maarten van der Leek
April 2026



Heleen Buijs



Maarten van der Leek

Maarten van der Leck



Heleen Buijs





Haskoning

Enhancing Society Together

Founded in
1881

8.600+
staff

65+
offices in

25+
countries

10.000+
projects in

100+
countries





18 million

inhabitants

23 million

bicycles

85%

of adults own a bike

A light gray map of Europe serves as the background. Two countries are highlighted in a dark gray color: the Netherlands in the west and Denmark in the north. Thin black lines connect these countries to their respective data callout boxes. The Netherlands callout is on the left side of the image, and the Denmark callout is on the right side. The callout boxes are dark blue with white and orange text.

18 million

inhabitants

23 million

bicycles

85%

of adults own a bike

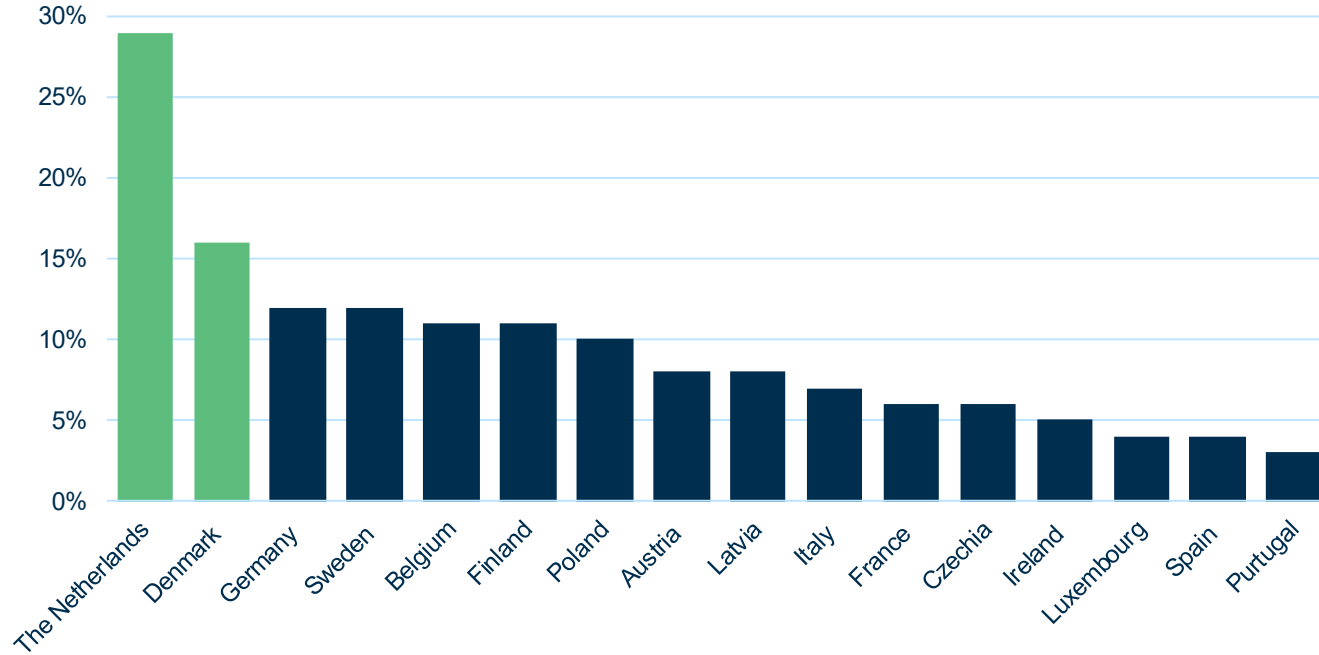
6 million

inhabitants

66%

of adults owns a bike

Cycling shares in EU countries



Relatively cheap
(purchase, usage and infrastructure)

Healthy

Requires minimal space

Makes you happy



Emits no noise

Burns calories
instead of fossil fuels

Extends reach of public transport



> 5 million

bicycle trips per day



500.000

parking places at
train stations

12.500

at Utrecht Centraal
station



Cargoroo

2 GRATIS RITTEN

TIER

Deelauto
Green
wheels





新楼餐厅

CARROUSEL

C.S.R.

ON-fiets.nl



P 
Fiets weg
No parking for bicycles
No parking for mopeds
No parking for motorbikes

P
27916
No parking for mopeds
No parking for motorbikes
No parking for bicycles



It's not just about providing bicycle parking

It is about aligning user behaviour, capacity,
policy goals and ease of use

5.5 Beweging 3

Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

Door verstedelijking en bereikbaarheid nog meer in samenhang te brengen, benutten we de schaarse ruimte zo optimaal mogelijk. Verstedelijking vindt plaats op bestaande en nieuwe openbaar vervoer knooppunten, om zo de nabijheid van functies te vergroten. Lopen, fietsen en openbaar vervoer groeien uit tot de meest gebruikte manieren van vervoer. Het biedt kansen om het ruimtebeslag van rijdende en stilstaande auto's in de openbare ruimte terug te dringen en zo plaats te bieden aan vergroening, ontmoeting en ontspanning.

antwoord op de vraag waar in de stad en de Haagse metropool verstedelijking kan plaatsvinden en welk woningbouwtempo nodig is tot 2050. Dit koppelen we aan een aanpak voor bereikbaarheid waarbij voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en het delen van auto's voorrang krijgen.

een voedingsbodem voor voorzieningen waar de buurt van kan profiteren. Zo zijn de afstanden tot de belangrijkste bestemmingen klein en wordt het vanzelfsprekend om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te reizen.

De Haagse openbare ruimte richten we voortaan in volgens het STOMP-principe. Hiermee komt de prioritering in vervoerswijzen tot uiting. 'Stappen' heeft voorrang, dan 'Trappen', dan 'Openbaar vervoer', dan 'Mobility as a service' (vervoer op maat, bijvoorbeeld autodelen) en als laatste de eigen auto'. Door in buurten minder

bewegen. We moeten deze ruimte niet alleen gebruiken voor verkeer, maar ook voor groen, recreatie en sociale interactie. Het vinden van de juiste balans tussen alle verkeersdeelnemers en het multifunctioneel gebruik van onze openbare ruimte is belangrijk en een grote uitdaging.

Doelen

Meer mensen moeten zich kunnen verplaatsen zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. We streven specifiek de volgende doelen na:

Samenhang met andere beleidsterreinen

Alleen aanpassingen aan het verkeersnetwerk zijn niet genoeg om ervoor te zorgen dat alle doelgroepen kunnen profiteren. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de volgende onderwerpen:

5.5 Beweging 3

Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

Door verstedelijking en bereikbaarheid nog meer in samenhang te brengen, benutten we de schaarse ruimte zo optimaal mogelijk. Verstedelijking vindt plaats

Walking, cycling, and public transport become the most commonly used modes of travel

antwoord op de vraag waar in de stad en de Haagse metropool verstedelijking kan plaatsvinden en welk woningbouwtempo nodig is tot 2050. Dit koppelen we aan een aanpak voor bereikbaarheid waarbij voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en het delen van

Walking and cycling will be the prioritised modes of transport in the city

bestemmingen klein en wordt het vanzelfsprekend om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te reizen. De Haagse openbare ruimte richten we voortaan in volgens het STOMP-principe. Hiermee komt de prioritering in vervoerswijzen tot uiting. 'Stappen' heeft voorrang, dan 'Trappen', dan 'Openbaar vervoer', dan 'Mobility as a service' (vervoer op maat, bijvoorbeeld autodelen) en als laatste de eigen auto'. Door in buurten minder

bewegen. We moeten deze ruimte niet alleen gebruiken voor verkeer, maar ook voor groen, recreatie en sociale interactie. Het vinden van de juiste balans tussen alle verkeersdeelnemers

Goal: more people are able to move, without compromising the liveability and accessibility of the city

Meer mensen moeten zich kunnen verplaatsen zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. We streven specifiek de volgende doelen na:

Samenhang met andere beleidsterreinen

Only adjustments in the mobility system are not enough to ensure all groups of people can benefit from it

2. Gemakkelijk fietsparkeren

Met de groei van het fietsgebruik groeit ook de behoefte aan voldoende stallingsvoorzieningen op de juiste plek. Dat is nodig om fietsgebruik te faciliteren, maar ook om de overlast in de openbare ruimte te voorkomen. De aanwezigheid van fietsparkeervoorzieningen stuurt het gedrag. Of mensen hun fiets goed bij de bestemming kwijt kunnen, bepaalt mede of mensen voor de fiets kiezen of voor een ander vervoermiddel. Goede oplossingen voor fietsparkeren maken het gebruik van de fiets aantrekkelijk. Met de toename van het aantal verschillende fietsmodellen zoals E-bikes en kratfietsen, is er behoefte aan een gedifferentieerd aanbod van stallingsvoorzieningen. Dat betekent:

- Voldoende, aantrekkelijk en goed ingepast fietsparkeren bij belangrijke bestemmingen (binnenstad, kust, belangrijke voorzieningen en scholen);
- Kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij nieuwbouw en transformatie;
- Ruimte voor fietsparkeren in het centrum en vooroorlogse wijken;
- Verbeteren van de overstap tussen fiets en openbaar vervoer/auto.

2. Gemakkelijk fietsparkeren

Met de groei van het fietsgebruik groeit ook de behoefte aan voldoende stallingsvoorzieningen op de juiste plek. Dit kan tot problemen leiden, zoals te weinig openbare ruimte en hun fiets te voorkomen en hun fiets goed bij de bestemming te parkeren en een ander vervoermiddel te gebruiken. Het is belangrijk.

To enable the growth in bicycle usage, we need sufficient bicycle parking places at the correct location

Met de toename van het aantal verschillende fietsmodellen zoals E-bikes en kratfietsen, is er behoefte aan een gedifferentieerd aanbod van fietsparkeervoorzieningen.

- Voldoende openbare ruimte (binnenstad en buitenstad)
- Kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij nieuwbouw en transformatie;
- Ruimte voor fietsparkeren in het centrum en vooroorlogse wijken;
- Verbeteren van de overstap tussen fiets en openbaar vervoer/auto.

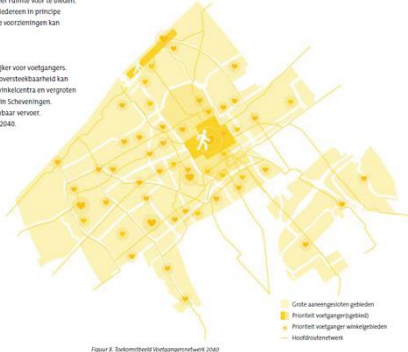
(...) and to minimise the pressure in the public space

3.1 Voetganger

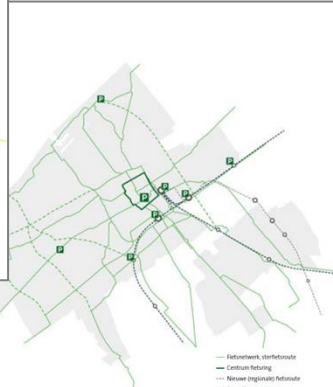
We maken de stad aantrekkelijker voor lopen en fietsen, door daar meer ruimte voor te bieden. Zo dragen we bij aan de zogeheten 15-minutenstad. Dit houdt in dat iedereen in principe binnen een kwartier te voet of op de fiets gemakkelijk bij de dagelijkse voorzieningen kan komen.

Aanpak in vogelvlucht

Door de 30 km/u-gebieden te vergroten maken we de stad toegankelijker voor voetgangers. De verkeersveiligheid verbetert, er is minder overlast en hinder en de oversteekbaarheid kan worden vergroot. Daarnaast komen er voetgangersgebieden bij wijkkerncentra en vergroten we bestaande voetgangersgebieden, zoals in en rond het centrum en in Schiedamschen. Er komen verbeterde routes naar winkels, scholen, sport, zorg en openbaar vervoer. Zie paragraaf 5.1 voor meer informatie over het Voetgangersnetwerk 2040.



Figuur 8. Toekomstbeeld Voetgangersnetwerk 2040



Figuur 9. Toekomstbeeld Fietsnetwerk 2040



NETWERKSTRATEGIE 2040 | VOOR EEN LEESBAAR EN BEREIKBAAR DEN HAAG 25

lopen en fietsen voor dat inwoners of gasten verplaatsen. Grote veranderingen en haakkelijker kiezen voor het ov. Dat is gunstig voor zich toegankelijk verplaatsen. Het ov is bereikbaar.

duurzaam bereikbaar Den Haag en de steden nu al fors in ov-door capaciteit en plan de het ov voor iedereen toegankelijker. Diverse busen is het openbare vervoer in

gebieden op de regio. Dit doen busverkeersdomein om op de Oude lijn (die komst de dagen van het rijden, onder andere innoovaten Exhibit Duif. We willen ook de steden en arden daarom

In op een directe verbinding tussn het Europees fietsnetwerk. Een goede oververbinding met Rotterdam The Hague Airport draagt ook bij aan de internationale bereikbaarheid.

Naast de hoofdlijnen van het openbaar vervoer, die vooral gericht zijn op het centrum en grote stations, wordt het wijkkerncentra openbaar vervoer verbeterd. Zo komen er lijnen die een connectie met de Oude Lijn hebben en lijnen die de wijkkerncentra verbinden. Dat geldt onder andere voor Kijkduin, Den Haag Zuidwest en Kijkwijk en Delft. Zie paragraaf 5.3 voor meer over het Ov-netwerk 2040.



Figuur 10. Toekomstbeeld Ov-netwerk 2040

NETWERKSTRATEGIE 2040 | VOOR EEN LEESBAAR EN BEREIKBAAR DEN HAAG 26



voor mensen om zich te verplaatsen. vooral voor verplaatsingen over de stad met het ov of fiets. Het is of een belangrijke beperking een auto kunnen gebruiken. Het is bovendien is het van groot belang om te zorgen dat de verbinding juist autonetawerk rodig.

omale hoofdwegen. Auto kunnen dal gebieden stromen weg

keuze wordt. Dat doen we onder meer door op meer wegen 30 km/u in te voeren. Grote 30 km/u-gebieden zorgen niet alleen voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Ze zorgen ook voor meer verplaatsingen te voet of met de elektrische fiets. Zo blijft de groei van het autoverkeer beperkt. Dat past vervolgens weer positief uit voor de reistijd van inwoners die zich nog wel met de auto verplaatsen. Voor dat autoverkeer houden we hoofdwegen met 50 km/u. Zie paragraaf 5.4 voor meer over het Autonetawerk 2040.



Figuur 11. Toekomstbeeld Autonetawerk 2040

NETWERKSTRATEGIE 2040 | VOOR EEN LEESBAAR EN BEREIKBAAR DEN HAAG 27

3.2 Fiets

3.1 Voetganger

We maken de stad aantrekkelijker voor lopen. Zo dragen we bij aan de zogeheten 15-minuut binnen een kwartier te voet of op de fiets krijgen.

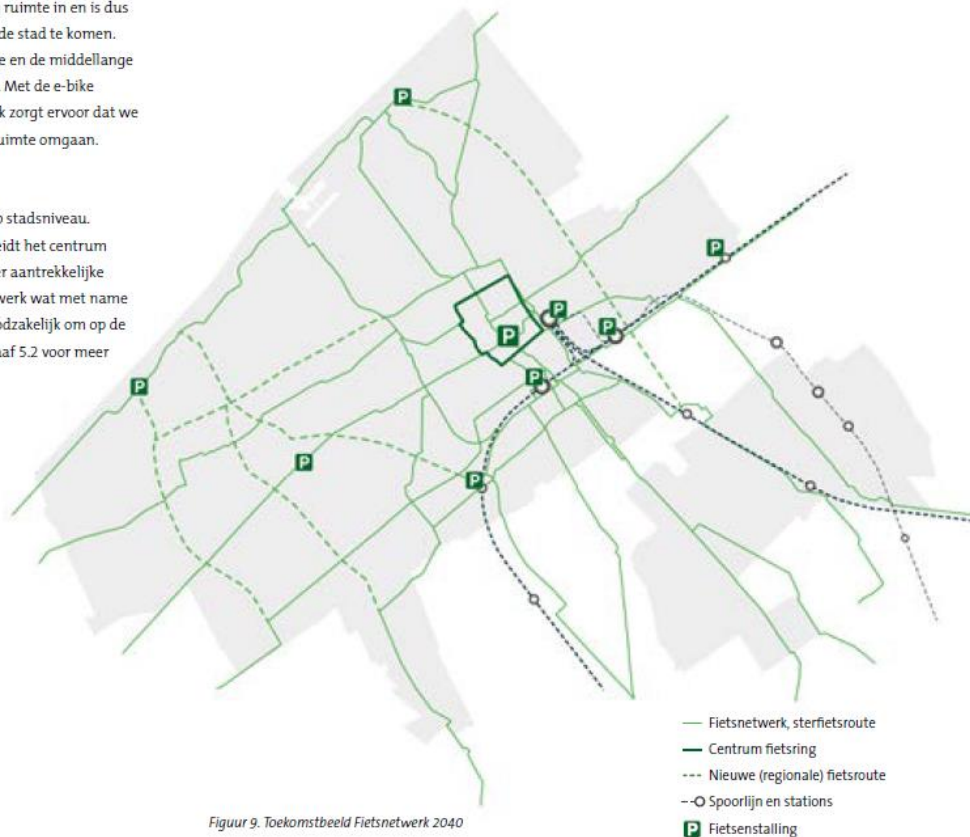
Aanpak in vogelvlucht
Door de 30 km/u-gebieden te vergroten zal de verkeersveiligheid verbeteren, er is minder worden verspoot. Daarnaast komen er voetsnelwegen in bestaande voetgangersgebieden, zoals in de binnenstad. Dit kan verbeterende maatregelen zijn. Zie paragraaf 5.1 voor meer informatie over



Fietsen betekent van jongs af aan bewegingsvrijheid. De fiets neemt weinig ruimte in en is dus ruimte-efficiënt. De fiets is bovendien vaak de snelste manier om ergens in de stad te komen. Als we het nog aantrekkelijker en veiliger maken, wordt fietsen voor de korte en de middellange afstand steeds meer de vanzelfsprekende keuze van inwoners én bezoekers. Met de e-bike worden ook grote delen van de regio goed bereikbaar. Een goed fietsnetwerk zorgt ervoor dat we ons veilig, gezond en duurzaam verplaatsen en efficiënt met de openbare ruimte omgaan.

Aanpak in vogelvlucht

Voor de toenemende fietsersstroom komen er doorgaande fietsroutes bij op stadsniveau. Er staat een fietsring om het centrum gepland die doorgaande fietsers verleidt het centrum te mijden, waar de voetganger dan meer ruimte krijgt. Daarnaast moeten er aantrekkelijke fietsroutes komen tussen de wijken als aanvulling op het sterfietsroutenetwerk wat met name op het centrum is gericht. Met de toename van het aantal fietsers is het noodzakelijk om op de juiste plek aantrekkelijke nieuwe fietsenstallingen te realiseren. Zie paragraaf 5.2 voor meer informatie over het Fietsnetwerk 2040.



Figuur 9. Toekomstbeeld Fietsnetwerk 2040





Duisel Specials

Maraplaatz

Duisel Specials



P 

Fahrrad- und
Zubehör

Bestellzeiten:
Montag: 10:00 - 18:00 Uhr
Dienstag: 10:00 - 18:00 Uhr
Mittwoch: 10:00 - 18:00 Uhr
Donnerstag: 10:00 - 18:00 Uhr
Freitag: 10:00 - 18:00 Uhr
Samstag: 10:00 - 18:00 Uhr
Sonntag: 10:00 - 18:00 Uhr

Öffnungszeiten:
Montag: 10:00 - 18:00 Uhr
Dienstag: 10:00 - 18:00 Uhr
Mittwoch: 10:00 - 18:00 Uhr
Donnerstag: 10:00 - 18:00 Uhr
Freitag: 10:00 - 18:00 Uhr
Samstag: 10:00 - 18:00 Uhr
Sonntag: 10:00 - 18:00 Uhr





1st
2^{BIS}

Einwohner





Bike
Park

Wonderwoods

SPORTCITY

SPORTCITY
WONDERWOODS

Wensbeelden in de binnenstad van Delft



Legenda

- A** Geen fietsparkeren in straatbeeld
- B** Alleen kortparkeren faciliteren; ruimte voor o.a. lopen waarborgen
- C** Fietsparkeren mag zichtbaar zijn op straat
- D** Basisniveau: voldoende fietsparkeerplaatsen
- ★ (blauw) Piekdrukke zaterdag overdag
- ★ (oranje) Piekdrukke horeca-avond
- ★ (zwart) Piekdrukke studentenvereniging

Algemene fietsparkeermix (zonder onderscheid wensbeelden), zie bijlage 2 voor de fietsparkeermix per wensbeeld

Voorziening	Gebiedstypologie	Wonen	Werken	Winkelen		Cultuur, recreatie en daghoreca	Nachthoreca, sociëteit	OV-haltes	OV-knoop
				Run	Lang				
Solitair / kleinschalig 1 – 20 fietsen									
Los	Wordt niet gefaciliteerd								
Parkeervak op straat									
Nietje/ beugel*									
Vlonder (tijdelijk**)									
Trommel									
Fietskluis									
Gedusterd / grootschalig (20+ fietsen)									
Pleintje									
Pop-up stalling (tijdelijk***)									
Buurtstalling									
Bewaakt-buiten									
Bewaakt-binnen									
Deelfietshub									

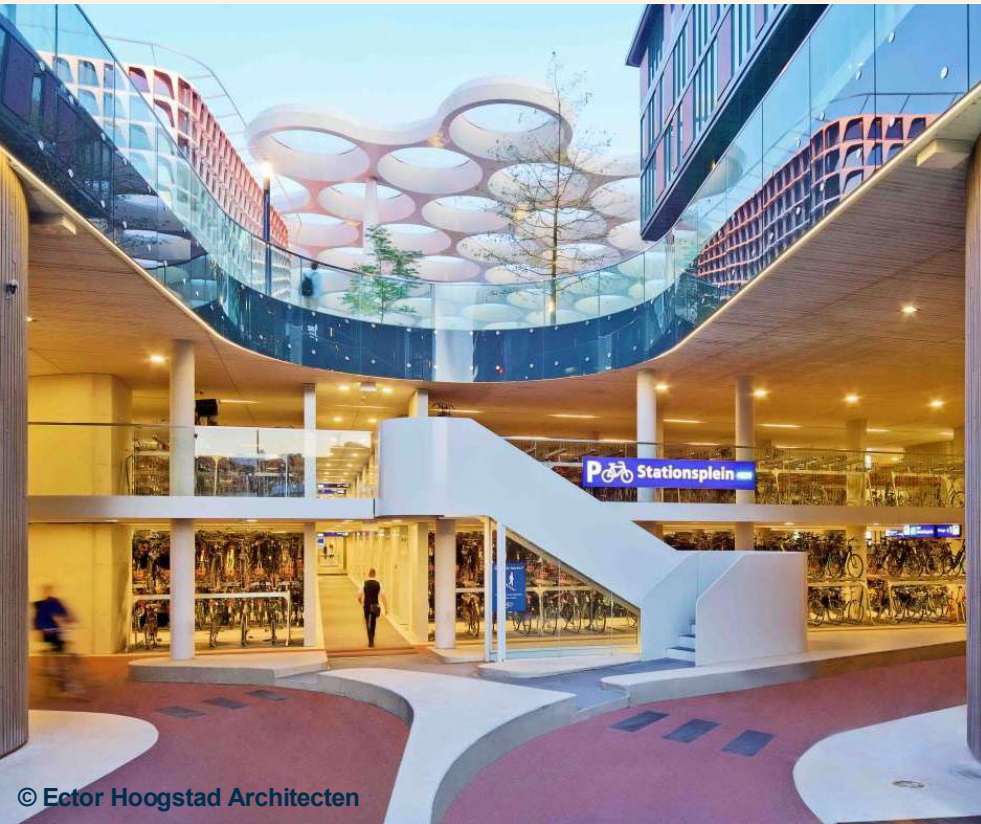
Legenda	Ideaal	Handig	Mogelijk	Onhandig	Ongeschikt
---------	--------	--------	----------	----------	------------

* bij veel buitenmodelfietsen voorkeur voor veel vrije ruimte waar fiets aan vastgezet kan worden, bijvoorbeeld een nietje

** voor de duur van weken of maanden

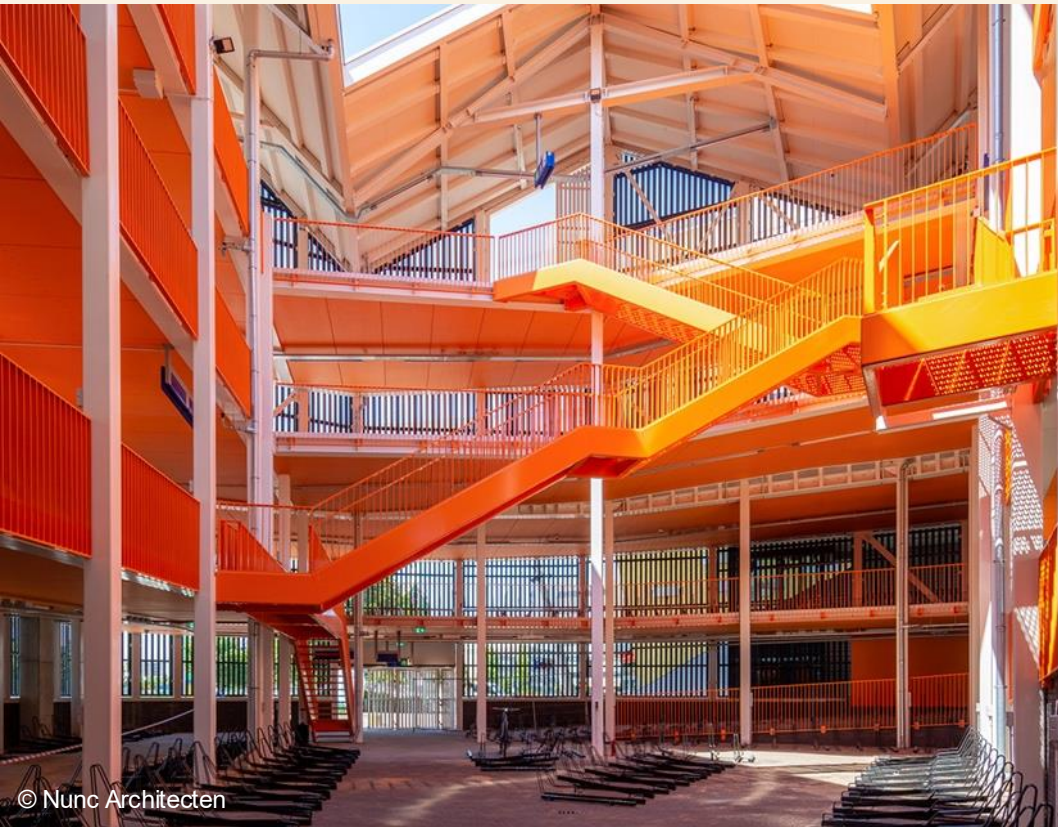
*** voor de duur van uren of dagen

Design that stands out



© Ector Hoogstad Architecten

Design that stands out



© Nunc Architecten

Making bike parking findable



Making bike parking recognizable



Good wayfinding does more than that:

- Clear communication of bike parking rules.
- Identify designated bike parking spots for 'special' bikes.
- Language-independent thanks to the use of pictograms
- Show how bikeable a city is.
- Can invite people to cycle more!



Good wayfinding does more than that:

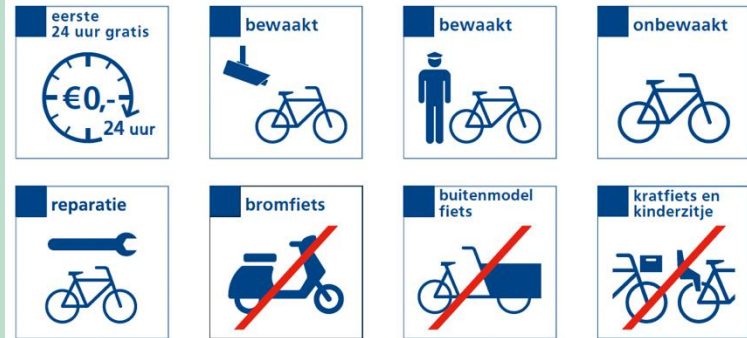
- Clear communication of bike parking rules.
- Identify designated bike parking spots for 'special' bikes.
- Language-independent thanks to the use of pictograms
- Show how bikeable a city is.
- Can invite people to cycle more!



Good wayfinding does more than that:

- Clear communication of bike parking rules.
- Identify designated bike parking spots for 'special' bikes.
- Language-independent thanks to the use of pictograms
- Show how bikeable a city is.
- Can invite people to cycle more!

Identificatie (pictogrammen op functie-aanduiding)

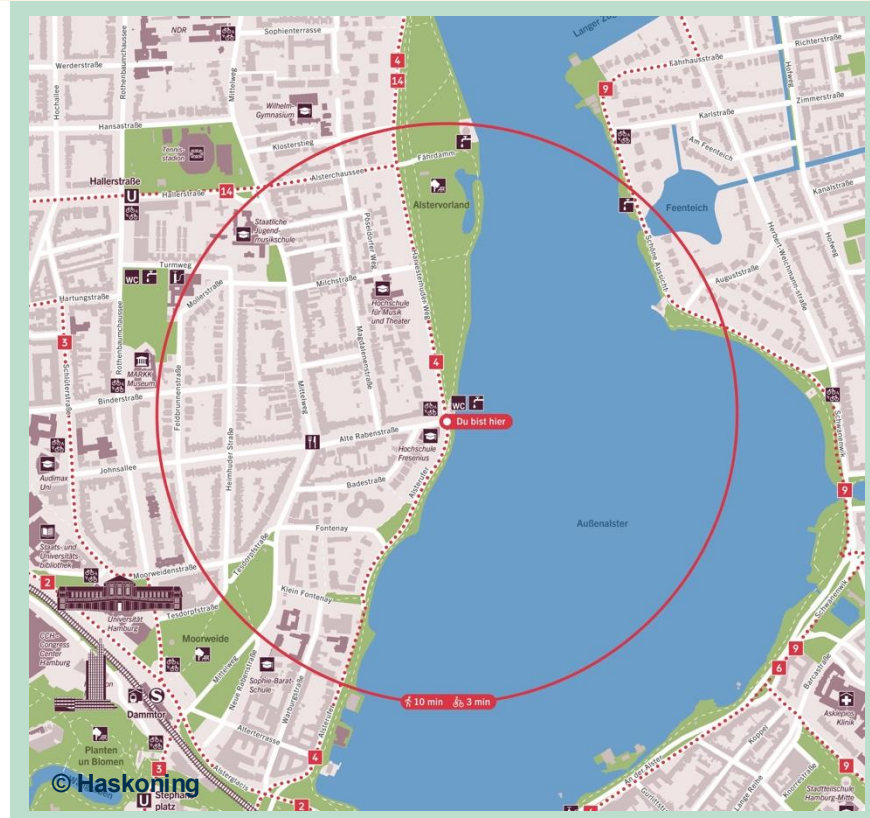


Voorzieningen (in de stalling)



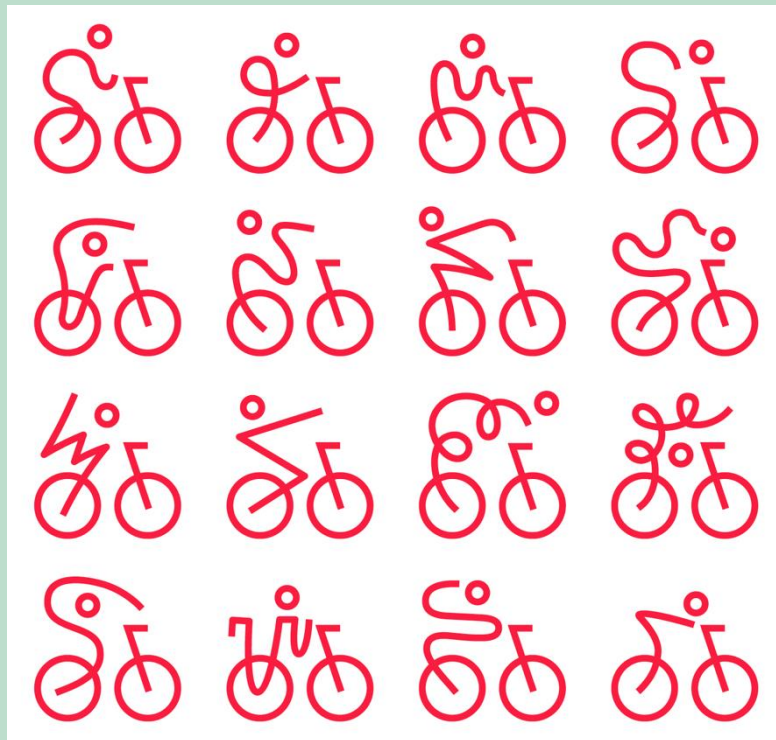
Good wayfinding does more than that:

- Clear communication of bike parking rules.
- Identify designated bike parking spots for 'special' bikes.
- Language-independent thanks to the use of pictograms
- Show how bikeable a city is.
- Can invite people to cycle more!



Good wayfinding does more than that:

- Clear communication of bike parking rules.
- Identify designated bike parking spots for 'special' bikes.
- Language-independent thanks to the use of pictograms
- Show how bikeable a city is.
- Can invite people to cycle more!



© Karl Anders

The added value of digital displays

- From a switch-based to a camera-based system, has improved the accuracy of the displayed data.
- Makes it possible to choose a parking facility with free spots while en route.
- Makes bike parking more inclusive by showing available spots in bottom and top racks separately.



Showing available spots



Guidelines for bike parking



Checklist
in pandige fietsenstallingen
Begeleidende notitie

KpVV
CROW

ProRail

Ontwerpvoorschrift

Bouw en ombouw fietsenstallingen bij stations

Behovende instante:
AM Kwaliteitsmanagement
Inhoudsreleveernde instante:
AM Pallystemen
Statur: concept

Datum van kracht: 12-06-2013	Versie: 006.9	Documentnummer: OV500219
---------------------------------	------------------	-----------------------------

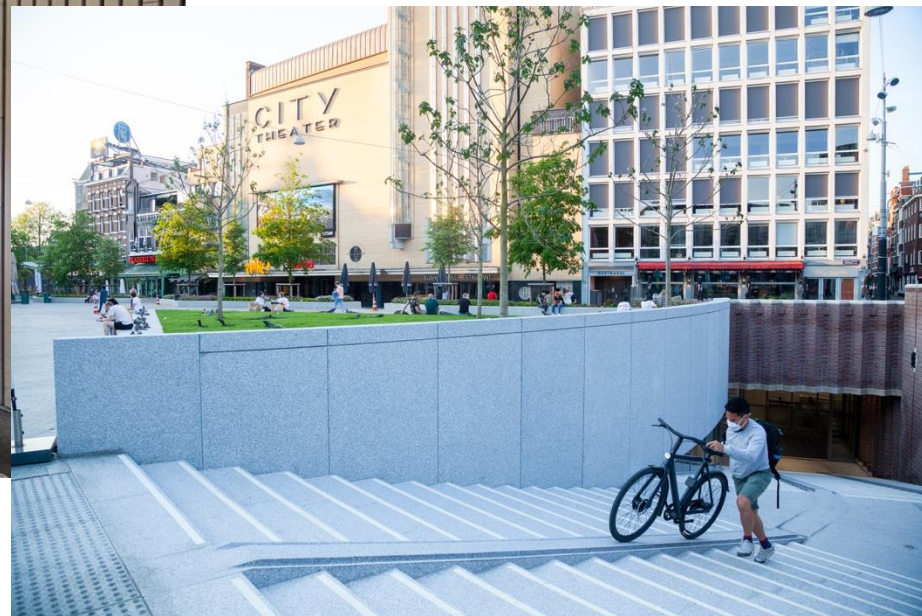
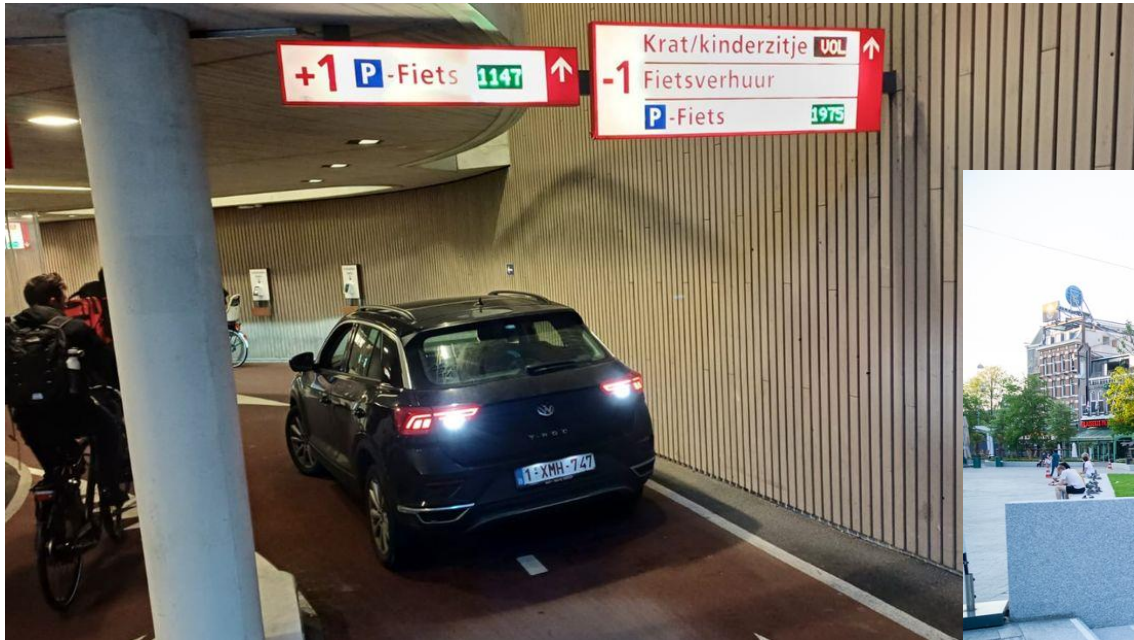
NOTES:
1. Dit ontwerpvoorschrift is van toepassing op alle nieuwe en bestaande fietsenstallingen bij stations.
2. Het ontwerpvoorschrift is van toepassing op alle nieuwe en bestaande fietsenstallingen bij stations.
3. Het ontwerpvoorschrift is van toepassing op alle nieuwe en bestaande fietsenstallingen bij stations.
4. Het ontwerpvoorschrift is van toepassing op alle nieuwe en bestaande fietsenstallingen bij stations.
5. Het ontwerpvoorschrift is van toepassing op alle nieuwe en bestaande fietsenstallingen bij stations.
6. Het ontwerpvoorschrift is van toepassing op alle nieuwe en bestaande fietsenstallingen bij stations.
7. Het ontwerpvoorschrift is van toepassing op alle nieuwe en bestaande fietsenstallingen bij stations.
8. Het ontwerpvoorschrift is van toepassing op alle nieuwe en bestaande fietsenstallingen bij stations.
9. Het ontwerpvoorschrift is van toepassing op alle nieuwe en bestaande fietsenstallingen bij stations.
10. Het ontwerpvoorschrift is van toepassing op alle nieuwe en bestaande fietsenstallingen bij stations.



Handboek signing en
wayfinding fietsparkeren

(versie 4.0)

But we don't always get it right!



Thank you!



Heleen Buijs

*heleen.buijs
@haskoning.com*



Maarten van der Leck

*maarten.van.der.leck
@haskoning.com*