

## Duurzaam op weg

## VAN GEVELRING NAAR FIETSSUITE

### SLIMME OPLOSSINGEN VOOR FIETSPARKEREN AAN WONINGEN

De fiets is essentieel voor een leefbare stad of dorpskern en moet ondersteund worden met een kwaliteitsvolle infrastructuur en een aangepaste regelgeving. Tot zover niets nieuws. Maar wanneer we het hebben over fietsparkeren, denkt iedereen automatisch aan fietsenstallingen bij bestemmingen. Al die fietsen komen echter ook ergens vandaan en dat is meestal de woning. Wie geen goede plek heeft om zijn stalen ros te stallen, zal minder snel een fiets kopen of gebruiken. Een probleem van bewoners, bouwheren en architecten? Uiteraard. Maar ook steden en gemeenten kunnen heel wat doen om het fietsparkeren aan woningen te faciliteren. Wij inspireren je graag.

#### Fietsparkeren als drempel voor fietsgebruik

De mens is een gewoontedier. Maar liefst 80% van de keren dat we een vervoermiddel kiezen, gebeurt die keuze bij de voordeur.<sup>1</sup> In de hectiek van het dagelijkse leven wordt de auto door velen beschouwd als veruit het gemakkelijkste vervoermiddel. Heel wat mensen hebben een garage of kunnen de auto voor de deur parkeren. In het [Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen](#) is het "ontbreken van een concurrentieel vervoersalternatief" een van de vaakst genoemde onderliggende redenen om de auto wat vaker thuis te laten staan.

Staat de fiets dan niet bij iedereen in de garage of voor de deur? Welnee, een bevraging<sup>2</sup> in Deurne-Noord in 2013 onthulde dat maar liefst 40% van de inwoners meer zou willen fietsen, maar het gebrek aan veilige stallingsmogelijkheden is voor 25% van de respondenten een probleem. De meest geciteerde problemen zijn plaatsgebrek in huis en de vrees voor diefstal wanneer er buiten wordt gestald.

[Onderzoek uit Nederland](#) leert ons dat de auto verkozen wordt boven de fiets omwille van tijdsgebrek (ketenverplaatsingen) en om oncomfortabele situaties te vermijden: men wil niet nat of moe worden van het fietsen van een lange afstand, men wil zich niet sociaal onveilig voelen, enzovoort. Hoe meer men de auto uit gewoonte neemt, hoe meer comfort een rol speelt in de keuze voor de auto. Het feit dat de auto voor de deur staat, is dan ook voor een kwart van de Nederlanders een reden waarom ze de auto nemen. Ook de angst voor diefstal remt fietsgebruik in Nederland af. In een [onderzoek van de Fietsersbond](#) gaf 32% van de bevroegde slachtoffers van fietsdiefstal aan geen nieuwe fiets te kopen uit angst dat die weer gestolen wordt.



#### STOP!

**Willen we de gewoonte om in de auto te stappen voor verplaatsingen doorbreken, dan moet de fiets minstens even gemakkelijk van stal te halen zijn.** Het STOP-principe toegepast op onze eigen woning, zeg maar. Het eerste vervoermiddel dat we ter beschikking hebben als we de deur uitgaan, zijn onze eigen twee benen. Vervolgens zouden we de fiets moeten tegenkomen, daarna de halte van het openbaar vervoer en pas iets verderop (bv. op de buurtparking of het autodeelstation) de wagen. Of zoals een fietser uit Kopenhagen het verwoordde: "Mijn fiets moet voor mij zijn zoals Jolly Jumper voor Lucky Luke: hij moet vlak achter het venster staan, klaar om erop te springen."<sup>3</sup>

De fiets voor de deur zetten, als daar al plaats voor is, is echter geen ideale oplossing. De fiets buiten stallen versnelt slijtage en verhoogt het risico op diefstal en vandalisme. [Deens en Nederlands onderzoek](#) wijst uit dat de meeste fietsen gestolen worden uit residentiële wijken, veel meer dan op openbare plaatsen zoals stations. Fietsen tegen de gevel belemmeren bovendien de vrije doorgang en kunnen voor rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden een onoverkoombare barrière vormen. Het is dus aan bewoners, architecten en gemeentebesturen om creatieve oplossingen te bedenken voor het stallen van fietsen in of aan de woning.

1 Fietsparkeren in de buurt, in: Verkeerskunde, mei 1999, pp. 16-21.  
2 Mobiel 21 (2015). [Dossier Vervoersarmoede vandaag](#), p.31.  
3 Bron: Danish Cycling Embassy

## Architecturale oplossingen

Meestal hechten de betrokkenen bij een (ver)bouwproces weinig belang aan de fietsenberging en vormt die stalling een sluitpost van het begrote budget. Nochtans zijn er heel wat creatieve oplossingen mogelijk.

Sommige stadsbewoners hebben de luxe van een klein voortuintje. Maar wie op die plaats een overdekte, afgesloten fietsenstalling wil creëren, moet rekening houden met de gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen. Een heuse fietsenstalling bouwen is bovendien niet strikt noodzakelijk. Er bestaan ook kant-en-klare **fietskasten** waarin je fietsen veilig en beschermt kan opbergen.

Wie geen voortuin heeft, zal moeten zoeken naar een oplossing binnenshuis. Zo bestaan er verschillende **ophangsystemen** om fietsen aan de muur of aan het plafond op te hangen. Waarom zou je fiets bijvoorbeeld niet de **blikvanger** in je inkomhal of leefruimte mogen worden?

**Verbouwingen** bieden een uitgelezen kans om grondig na te denken over het stallen van fietsen. Een bredere gang of een verloren ruimte onder een trap kan genoeg zijn om een praktische én esthetische oplossing te vinden. Of misschien is het mogelijk om een doorgang van aan de voordeur tot aan de achtertuin of koer te creëren. Natuurlijk moet de **ingang** van de woning

ook grondig bekeken worden: is de voordeur breed genoeg en gemakkelijk open te houden met een fiets aan de hand? Kunnen eventuele trapjes overbrugd worden met een hellend vlak? Wie nog grondiger verbouwt, kan overwegen om een uitsparing in de gevel te maken om voor de woning een ruimte voor fietsen te creëren.

Welke oplossing een verbouwer ook kiest, het is belangrijk om voldoende vooruit te denken: overweeg je in de toekomst de aankoop van een **fietskar, bakfiets of aanhangwagentje**? Dat heeft uiteraard gevolgen voor het volume aan ruimte dat je nodig hebt.

In appartementsgebouwen, sociale woningen en andere groeps-woningbouw zijn **collectieve fietsenstallingen** een noodzaak.

Bij voorkeur bevinden die zich op het gelijkvloers in een ruimte die gemakkelijk toegankelijk is voor de bewoners, maar veilig afgesloten voor buitenstaanders. Een dergelijke stalling biedt architecten zelfs vaak de kans om een esthetische toets in hun ontwerp aan te brengen. Architect Ludo Bekken zegt daarover:

**“We hebben nogal de neiging om van een fietsenstalling echt een garage te maken via een achter-inkom of in een kelder. Terwijl het ook een gebruiksruimte is. Het is vaak ook een publieke ruimte, die gemeenschappelijk gebruikt wordt, dus mag die toch wel wat karakter hebben.”<sup>4</sup>**

## Inspirerende oplossingen voor verbouwers

Een goede fietsenstalling in woningen is:

- Haalbaar en betaalbaar
- Esthetisch deel van een geheel
- Op maat van de beschikbare ruimte
- Veilig
- Vlot toegankelijk
- Praktisch in gebruik
- Slijtvast en duurzaam

Mobiel 21 verzamelde heel wat inspirerende voorbeelden voor verbouwers en architecten in de brochure **Fiets Suite - Mooi gestald? Meer fietsplezier voor iedereen.** Een kleine greep uit de mogelijkheden:



Hannelore Vermassen koos voor een decoratieve kast om fietsen een plek te geven in de woning.



Philip Van Eerdewegh verbreedde de inkomhal om ruimte te bieden voor fietsen en extra kastruimte.



Ypsilon Architecten creëerde in deze rijwoning voor de keuken een buffer voor lawaai en inijk die ook een esthetische oplossing bood voor het stallen van fietsen. (@ Rama by CC BY-SA 2.0)

4 Bron: **Fiets Suite** filmpje



## Gemeentelijke parkeernormen voor woningen

Veilige en comfortabele fietsstallingen aan de woning blijven een gedeelde verantwoordelijkheid van steden of gemeenten en bewoners. Een in pandige fietsstalling is prioritair in het fietsparkeerplan waarin de gemeente haar visie op fietsparkeervoorzieningen uitwerkt. Het spreekt voor zich dat de eigenaar van een fiets eerst en vooral moet nagaan of hij zijn fiets in of bij zijn woning kan stallen. Een efficiënt hulpmiddel is de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening. Die kan verplichtingen opleggen voor het aantal te integreren fietsstallingen bij vergunningsplichtige bouw- of renovatiewerken. Verschillende Vlaamse gemeenten hebben al zulke richtlijnen, maar ze zijn vaker van toepassing op meergezinswoningen, studio's en appartementen, dan op eengezinswoningen.

Belangrijk is ook de kwaliteit van de fietsstalling in de woning. Die schiet immers haar doel voorbij als ze niet functioneel en gebruiksvriendelijk is. Ook hier kan de gemeente een rol spelen door **aanbevelingen** te doen en inspirerende voorbeelden te tonen. Een goed fietsparkeerbeleid wordt ondersteund door een gerichte communicatie, bewustmaking en sensibilisatie. Nieuwe inwoners zijn bijvoorbeeld een interessante groep om te sensibiliseren, aangezien zij wellicht relatief meer renovatieplannen koesteren.



De 150 m<sup>2</sup> grote fietsstalling van Wohnprojekt Wien. Er is een fietsherstelplaats, een gedeelde bak-fiets en ruimte voor 100 fietsen. @Andrea Pollach

## Inspiratie uit het buitenland

In Wenen, Oostenrijk, nam de fiets een centrale plaats in bij enkele vernieuwende bouwprojecten die op veel internationale belangstelling konden rekenen. De autovrije nederzetting in Floridsdorf, het Bike City concept en het Woonproject Wenen maken alle drie gebruik van een wetswijziging uit 1996 die ontwikkelaars in Wenen toeliet om maar één parkeerplaats per tien woningen te bouwen, in plaats van een verhouding van een op een. De voorwaarde is dat ze het gebruik van andere vervoermiddelen moeten stimuleren, bijvoorbeeld door ontsluiting met het openbaar vervoer, fietsfaciliteiten en autodeeldiensten.

In **Woonproject Wenen** (link in Duits) zijn er 120 fietsparkeerplaatsen en slechts 8 autoparkeerplaatsen voor een totaal van 65 volwassenen en 27 kinderen. De benedenverdieping van **Bike City** is ingericht als een heuse **Bike World**: er is een fietswerkplaats en fietsverhuur aanwezig en er zijn fietsstallingen voor 330 fietsen met glazen wanden – wat meer sociale controle toelaat. Voor 99 woningen komt dat neer op een parkeernorm van ongeveer een plaats per bewoner. Via de extra grote liften kan de bewoner zijn fiets ook meenemen naar boven en in de extra grote hal neerzetten die in sommige woningen aanwezig is. Voor dure fietsen zijn er fietsboxen in de kelder.

Het geld dat uitgespaard wordt door minder autoparkeerplaatsen te bouwen, wordt geïnvesteerd in **gemeenschappelijke ruimtes** die de levenskwaliteit gevoelig verhogen. Zo zijn er in Woonproject Wenen een sauna, daktuinen, speelkamers en gastenkamers. Ook in Bike City zijn er ontmoetingsruimten voor bewoners en voor de jeugd, en een wellness-ruimte met een sportcentrum, sauna en zonnebanken. In het vervolg-project 'Bike & Swim City' werd die wellnessruimte nog groter met inbegrip van, u raadt het al, een zwembad. In de **autovrije nederzetting in Floridsdorf** waren die gemeenschappelijke faciliteiten (ontmoetingsruimtes, wassalon en groene ruimte) de belangrijkste redenen waarom de bewoners erin trokken. De autovrije levensstijl was 'slechts' voor 53% van de bewoners een reden om voor deze woonplaats te kiezen. Nochtans werd in dit project een verregaand engagement verwacht van bewoners: ze moesten een verklaring tekenen dat ze geen eigen auto zouden bezitten.

Uit een **vergelijkend onderzoek** blijkt dat ondanks een gelijke beschikbaarheid van de privé-wagen het gebruik ervan lager ligt bij Bike City en Bike & Swim dan in conventionele woonprojecten. In Bike & Swim zeggen 15% van de bewoners dat ze na hun verhuizing de fiets meer gebruiken dankzij de betere parkeerfaciliteiten. De autovrije nederzetting heeft zoals verwacht het hoogste aantal dagelijkse fietsverplaatsingen.

Rare werkzaamheden	Type woning	Aantal fietsstallingen	Normen
Nieuwbouw	Meergezinswoning: appartementen	Minimum evenveel stallingen als aantal slaapkamers per woongegelegenheid	Vrije doorgang met een breedte van 90 cm
	Meergezinswoning: studio's	1 stalling per woongegelegenheid	
	Vrijstaande woning en 3-gevelwoning	Minimum evenveel stallingen als aantal slaapkamers	
	Rijwoning	Minimum 2 stallingen per woning	
Renovatie	Meergezinswoning: appartementen	1,33 stalling per woongegelegenheid	Een staanplaats met een breedte van 70 cm en een lengte van 175 cm
	Meergezinswoning: studio's	1 stalling per woongegelegenheid	
	Vrijstaande woning, 3-gevelwoning en rijhuis breder dan zeven meter	Minimum 2 stallingen per woning	

Voorbeeldverordening door Mobiel 21. [Bron: **Fiets Suite. Tips & aanbevelingen voor steden en gemeenten**]

## Buurtfietsenstallingen en fietskluisen

Maar inpandige fietsbergingen zijn constructief, technisch en financieel niet altijd en overal haalbaar. In dergelijke gevallen is het aan de gemeente om aanvullende oplossingen aan te reiken of te ondersteunen. Dat kunnen fietsrekken en bewaakte stallingen zijn, waar eigenaars hun fiets gratis kunnen plaatsen. De gemeente kan ook stallingen aanbieden waarvoor betaald moet worden: buurtstallingen, fietskluisen, fietstrommels.

Om de behoefte te meten, tel je 's avonds of 's nachts het aantal buitenstaande fietsen. De stad Brugge deed deze oefening in 2008 en telde dat er 's avonds en 's nachts meer dan 2000 fietsen tegen de gevels van Brugse woningen stonden.<sup>5</sup> De stad Gent zocht in de binnenstad naar zones met een hoge bevolkingsdichtheid en waar er hoofdzakelijk gesloten bebouwing is. Hier wordt er gestreefd naar een fietsenstalling op maximaal 100 meter van de voordeur. Terreinonderzoek bracht de bestaande stallingen in kaart en toonde ook aan waar de concentratie van gestalde fietsen het hoogst was.<sup>6</sup> Deze informatie werd samen met burgervragen voor fietsenstallingen bestudeerd om te bepalen waar er fietsenstallingen moeten bijkomen.

Het initiatief voor een stalling, fietstrommel of kluis kan ook uitgaan van andere instanties of personen, zoals de bewoners, de wijkwerking of een parkeermakelaar. De gemeente kan de voorzieningen zelf plaatsen en exploiteren, of derden helpen om dergelijke voorzieningen in te richten.

## Wablijft?

Een woordje uitleg bij de terminologie:

**Buurtfietsenstalling:** Overkoepelende term voor alle soorten van fietsstallingen, ingericht of ondersteund door de gemeente.

**Inpandige buurtstalling:** Garage of leegstaand gebouw waar buurtbewoners per fiets een plaatsje kunnen huren.

**Fietstrommel:** Een afsluitbare en overdekte trommel waarin over het algemeen twee tot vijf fietsen passen.

**Fietskluis:** Een afsluitbare stalling voor één fiets.

## Over kluisen en trommels

Een goede plek voor een kluis of trommel kiezen, is niet evident: de verkeersveiligheid en de vrije doorgang voor andere weggebruikers moeten gevrijwaard blijven. Daarnaast moet de gemeente zich de vraag stellen of ze een parkeerplaats willen wegnemen om ruimte te maken voor de kluis of trommel. Uiteraard wil je zo weinig mogelijk groene ruimte opofferen voor fietsenstallingen. In historisch waardevol gebied, kies je bij voorkeur enkel voor inpandige oplossingen. Heel wat gemeentelijke diensten moeten hun zeg krijgen in het initiatief: stedenbouw, politie, brandweer, groendienst, erfgoed,...

In Brugge werden de groene fietstrommels op maat ontworpen om tot een perfecte integratie in de omgeving te komen. Een strikte voorwaarde was steeds dat de kluisen in de onmiddellijke nabijheid van woningen met tegen de gevel geplaatste fietsen



moesten staan. Er staan ook fietskluisen op de stedelijke buurt-parkings. Een enkele berging kost € 58,08/ jaar, een dubbele € 116,16 (meer info). De stad ondersteunt ook private initiatieven die rechtstreeks fietskluisen verhuren aan bewoners uit de wijk tegen de tarieven en voorwaarden van de stad.

Gent maakte gebruik van het Europese **CIVITAS-programma** om op zorgvuldig geselecteerde locaties verschillende trommeltypes te testen. Omwonenden konden deze trommels huren tegen € 25/6 maanden en moesten de fietsstallingen dan evalueren. Zo kon de stad nagaan welk type het beste scoorde op gebruiksvriendelijkheid, veiligheid, esthetische kenmerken, afmetingen, integratie in het openbaar domein, slijtvastheid en robuustheid, de technische bijstand en service van leverancier. Het project liet de stad ook toe om te experimenteren met locatiekeuze, verhuurvoorwaarden, beheer en onderhoud.

## Leegstaande panden benutten

De publieke ruimte in de stad is uiteraard beperkt, maar tegelijk is er ook heel wat leegstand die geschikte locaties voor een fietsparkeergarage of buurtfietsenstalling kan opleveren. Het stedelijk Parkeerbedrijf in Antwerpen huurt garageboxen, leegstaande winkelpanden of afgebakende zones in (buurt) parkings, richt die in en verhuurt ze aan omwonenden. Kostprijs van een plekje in de **buurtfietsenstalling** is € 5,16 euro/maand/fiets.

In Stockholm, Zweden, staat momenteel een groot project op stapel voor een nieuwe **parkeergarage voor fietsen**. Die zal onderdak bieden aan 700 fietsen van appartementsbewoners, treinreizigers en pendelaars. Daarnaast zal het pand een fietsherstelplaats, douches, kleedruimtes en winkeltjes huisvesten.

## Recht op plaats voor de fiets?

Er woedt een strijd om publieke ruimte. In stadscentra schreeuwt ook de wagen(bezitter) over plaatsgebrek. Heel wat stadswoningen hebben immers geen garage. De algemene teneur is dat de gemeente dan openbare ruimte moet reserveren voor die auto's en liefst nog zo goedkoop mogelijk (of zelfs gratis). Is er wel een garage aan de woning, dan wordt de openbare ruimte voor de poort gratis vrijgehouden zodat de auto in en uit kan rijden. Maar als je erover nadenkt is dat toch niet evident. Op de plaats waar één wagen op openbare ruimte staat, kunnen tot tien fietsen staan... Wie het STOP-principe volgt, moet daar een duidelijk signaal in zien. Bovendien zijn tien fietsen ook beter voor leefbaarheid en milieu dan een auto. Als je drie autoplaatsen wegneemt kan je 20 fietsenstallingen voorzien én een stukje groen bijplaatsen waar je kan zitten. Dat is de keuze waarvoor men staat.

<sup>5</sup> Lees meer over de ervaringen van Stad Brugge in deze [case study op www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be).  
<sup>6</sup> Bron: [www.mobiliteitgent.be](http://www.mobiliteitgent.be)



De Kolobox. Foto door Marie Hartmanova;  
© Zdenek Vavra & Radka Simandlova, bdXarchitekti.

Van de gemeente wordt verwacht dat ze voldoende fietsenstallingen op de openbare ruimte plaatst. Maar kan dat ten koste van de parkeercapaciteit voor auto's? Inpandige oplossingen zoeken is een uitweg, maar ook die ruimte is niet eindeloos. Op dat moment dringen moeilijke vragen zich op. Verdienen auto's voorrang in het ruimtegebruik, omdat ze voor heel wat mensen bij veel verplaatsingen onmisbaar zijn? Voor wellicht evenveel mensen is de fiets onmisbaar. Hebben gezinnen die geen auto bezitten dan niet evenveel recht op een lapje openbare ruimte voor hun bakfiets? Of moet je maar een garagebox voor je bakfiets gaan huren als je ze niet binnen kunt stallen, zoals velen dat ook voor hun wagen moeten doen? Hebben we recht op openbare ruimte voor het parkeren van meer dan één voertuig? En spreken we dan over auto's of ook over fietsen? Zo laaide de discussie op de website [Gent Blogt](#) in 2008 hoog op toen een bewoner van een rijhuis vroeg om een parkeerverbod voor de voordeur omdat de stoep te smal was om de bakfiets te kunnen binnenrijden. De stad weigerde toen... Zou de winnaar van zowel de Publieksprijs als de Professionele Juryprijs [Fietsgemeente/ Fietsstad 2015](#) er vandaag anders over denken?

De fiets heeft immers de moeilijkheid dat hij veel diefstal- en weersgevoeliger is dan de wagen en dus hogere eisen stelt aan zijn parkeerplaats. Anderzijds neemt de fiets een pak minder ruimte in, waardoor je veel kunt doen met weinig. Laat deze Inzicht daar een eerste aanzet voor zijn...

## Interessante referenties

Mobiël 21 (2011). [Fiets Suite - Mooi gestald? Meer fietsplezier voor iedereen](#). Tips en voorbeelden voor bewoners en (interieur) architecten.

Mobiël 21 (2011). [Fiets Suite – Warm onderkomen gezocht. Een geslaagd fietsbeleid vraagt om een uitgekende fietsparkeeraanpak](#). Tips en aanbevelingen voor steden en gemeenten.

Fietsberaad Vlaanderen (2014). Case study [Brugge investeert in fietsberging voor bewoners](#).

Leefmilieu Brussel. Infofiche [Over het vervaardigen van een fietsgarage](#).

Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid (2014). [Vademecum Fietsvoorzieningen](#).

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse Overheid (2011). [Duurzame woningbouw. Vlaamse maatstaf voor duurzaam wonen en bouwen in Vlaanderen](#).

Vlaams Transitionenetwerk voor Duurzaam Wonen en Bouwen: [www.duwobo.be](http://www.duwobo.be).



Mobiël 21 ontwikkelt, bundelt en verspreidt kennis om mobiliteitsgedrag en -beleid te beïnvloeden. Via [www.mobiël21.be](http://www.mobiël21.be) kan je je abonneren op onze digitale nieuwsbrief en zo meteen op de hoogte blijven van de recentste versie van Inzicht.

# Mobiël 21

Mobiël 21 is een beweging voor duurzame mobiliteit. Mobiël 21 kiest ervoor de leefomgeving op een meer milieuvriendelijke en veiligere manier bereikbaar en leefbaar te maken. Mobiël 21 inspireert en activeert mensen, groepen, organisaties en beleid om doordacht om te gaan met verplaatsingen en verplaatsingswijzen.

## Contact

Sarah Martens  
[sarah.martens@mobiël21.be](mailto:sarah.martens@mobiël21.be)

Mobiël 21 vzw  
Vital Decosterstraat 67A/0101  
3000 LEUVEN  
[www.mobiël21.be](http://www.mobiël21.be)  
[info@mobiël21.be](mailto:info@mobiël21.be)