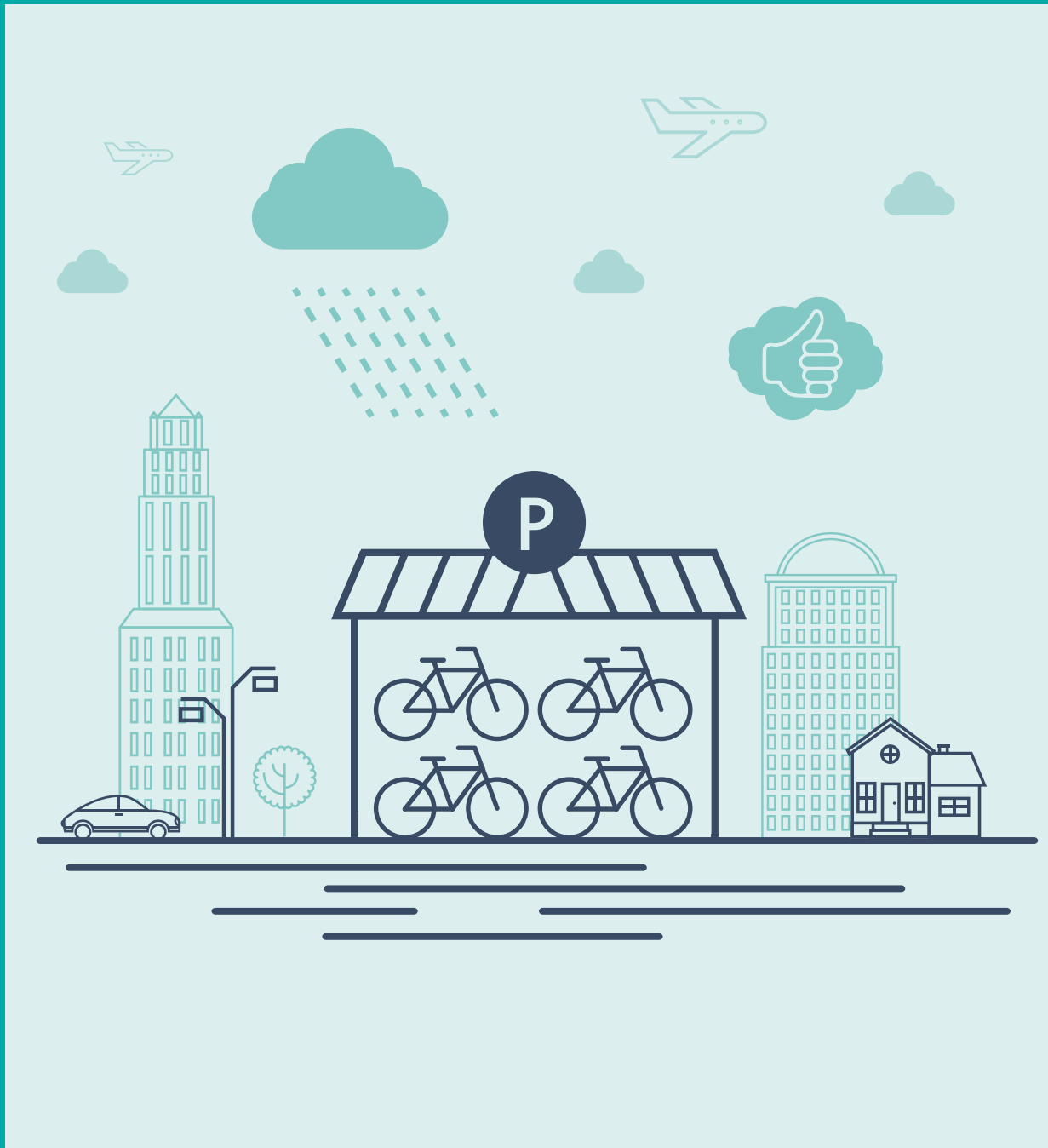


# Rapport Buurtfietsenstallingen





Fietsberaad Vlaanderen is hét kenniscentrum voor fietsbeleid. Goede praktijken delen en investeren in nieuw en praktijkgericht onderzoek vormen de focus. Zo stimuleert en ondersteunt Fietsberaad Vlaanderen de dynamiek in steden en gemeenten die hun fietsbeleid willen versnellen.



Dit rapport kwam tot stand in samenwerking met Mobiel 21.

**Mobiel 21**

Vital Decosterstraat 67A

3000 Leuven

(0)16 23 94 65

[www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be)

[info@mobiel21.be](mailto:info@mobiel21.be)

Colofon

---

Datum van publicatie

8 mei 2017

Fietsberaad Vlaanderen

Paviljoenstraat 9

B-1030 Brussel

+32 (0)2 211 55 05

Auteurs

Elke Franchois, Ilse Vleugels, Sabine Verstraeten

Fotografie

Stefan Dewickere

[www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be)

[info@fietsberaad.be](mailto:info@fietsberaad.be)

 @FietsberaadVL

Grafische vormgeving

Studio Rufus i.s.m. Theo van Beurden

Fietsberaad Vlaanderen werkt vanuit VVSG,  
het Huis van het Lokaal Bestuur.



# Inhoud

<b>o. Buurfietsenstallingen als element van een sterk fietsbeleid .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Handleiding buurfietsenstallingen .....</b>	<b>6</b>
<b>1.1 Woordenlijst</b>	<b>8</b>
<b>1.2 Plan van aanpak</b>	<b>9</b>
1.2.1 Literatuurstudie	9
1.2.2 Interviews	9
1.2.3 Workshop Buurfietsenstallingen	9
1.2.4 Survey	10
<b>2. Buurfietsenstallingen: hoe begint u er aan? .....</b>	<b>11</b>
<b>2.1 Beleid</b>	<b>13</b>
2.1.1 Buurfietsenstallingen inbedden in het beleid	13
2.1.2 Pilootproject	19
2.1.3 Rolverdeling	20
2.1.4 Vergunningen en plaatsingscriteria	24
<b>2.2 Beheer en exploitatie</b>	<b>30</b>
2.2.1 Administratie en beheer	30
2.2.2 Huurmodaliteiten	36
2.2.3 Kostenplan	39
2.2.4 Communicatie en promotie	41
<b>2.3 Ontwerp en inrichting</b>	<b>43</b>
2.3.1 Keuze type stalling	43
2.3.2 Inrichtingsprincipes	47
2.3.3 Afsluitsystemen	53

# 0. Buurfietsenstallingen als element van een sterk fietsbeleid

Onze stads- en dorpscentra staan voor grote uitdagingen. De voorbije decennia hebben we steeds meer van de open ruimte ingenomen. Vandaag beseffen we dat om onze leefkwaliteit te beschermen, we vooral in onze kernen functies moeten samenbrengen. De stad moet meer stad worden; het dorp opnieuw dorp. Er mag – nee, er moet – meer leven in de kern. Onze Vlaamse steden en gemeenten beschikken over een ongelooflijke troef: het zijn plekken waarmee we ons sociaal verbonden voelen. Die plekken ook opnieuw op mensenmaat uitrusten en sociale ontmoeting stimuleren is een enorme opgave.

Ook op het vlak van mobiliteit zijn de uitdagingen groot. De uitstoot van CO<sub>2</sub> daalt in de transportsector nog onvoldoende. Voor allerlei verplaatsingen kruipen we nog te snel in de auto. Maar er zijn ook hoopgevende signalen: in steden, en zeker voor woon-werkverkeer, neemt het fietsgebruik toe. Onder andere de Fietstelweek en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen onderbouwen die conclusie. Door meer ontwikkeling in de kern, stimuleert de overheid een duurzaam ruimtegebruik. Niet alleen het wonen gebeurt compacter, ook verplaatsingen kunnen korter en makkelijker met de fiets.

Door meer fietsverplaatsingen en een toenemend aantal bewoners in de kernen, neemt de vraag naar fietsparkeervoorzieningen ook toe. Maar de beschikbare ruimte in onze stads- en dorpskernen is beperkt, en dat zowel op straat als in de woningen zelf. Er is een duidelijke behoefte – bij wie wil fietsen – om de fiets op een veilige en kwalitatieve manier te stallen. Voor velen is het ook een belangrijke randvoorwaarde. Fietsen die niet vlot beschikbaar zijn, worden ook minder of niet gebruikt. Een fiets die proper gestald is, behoudt makkelijker zijn kwaliteit en blijft aanzetten tot fietsen. Bovendien zijn los gestalde fietsen niet alleen diefstalgevoelig, ze hinderen vaak ook voetgangers of nodigen in sommige gevallen ook uit tot vandalisme.

Vandaar dat Fietsberaad Vlaanderen aan Mobiel21 vroeg om onderzoek te voeren naar buurfietsstallingen. Deze handleiding moet elk lokaal bestuur helpen om een beleid op te zetten gericht op het aanbieden van een kwalitatieve stalling in de buurt van de woning. De belangrijke impact van buurfietsenstallingen op fietsen blijkt onder meer uit de evaluatie door bestaande gebruikers: 23% van hen geeft aan veel meer te fietsen

dan voorheen. 25% kocht een nieuwe fiets door de beschikbaarheid van de buurtfietsenstalling.

Buurtfietsenstallingen zijn dus niet alleen een belangrijke schakel in een sterk fietsbeleid, ze dragen ook onmiddellijk bij aan een attractieve woonomgeving. En omdat fietsende klanten dichtbij huis winkelen, leveren ze ook een bijdrage aan een sterker lokaal economisch weefsel.

Voldoende redenen om met deze handleiding aan de slag te gaan!

Wout Baert

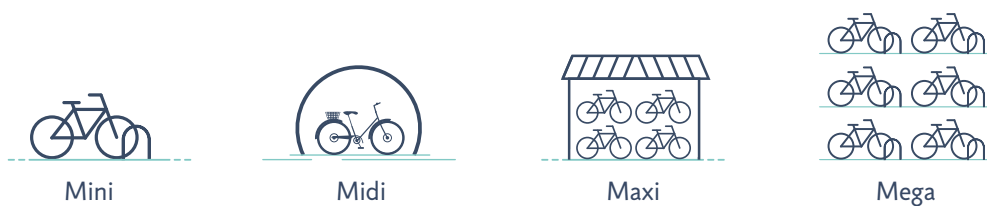
Programmamanager Fietsberaad Vlaanderen

April 2017

# 1. Handleiding buurtfietsenstallingen

Deze handleiding draagt bij tot een beleid waarin fietsen gestimuleerd wordt. Buurtfietsenstallingen zijn immers een belangrijk onderdeel van een goed fietsparkeerbeleid en fietsbeleid. De volledige keten van fietsen is daarbij relevant: herkomstkant (woonbuurten), routes (stations, OV-haltes, ...) en bestemmingen<sup>1</sup>. In deze handleiding richten we ons op de herkomstkant, en meer bepaald op de buurtfietsenstallingen aan woningen. We werken een stappenplan uit voor de implementatie ervan.

**Tervuren investeert in buurtstallingen voor elektrische fietsen in de dichtbebouwde omgeving. Tervuren is een kleinere gemeente met heel wat hoogteverschillen waarbij e-fietsen aangewezen zijn. Fietsen richting Brussel gebeurt ook langs heuvelachtige wegen, waar een groot potentieel is voor elektrische fietsen. Om dit te promoten zorgt de gemeente voor veilige stallingsmogelijkheden voor deze duurdere fietsen.**



	Gratis	Betalend	Betalend	Betalend
Herkomst	Klem of rek bij voordeur bewoners.	Trommel, box of kluis voor bewoners. Afgesloten op 30 meter.	Buurtstalling voor bewoners. Afgesloten inpandig of overdekt niet openbaar	Centrumstalling voor bewoners. Niet openbaar met service.
Route	Klem of rek bij OV-halte of station.	Trommel, box of kluis bij transferpunt.	Stationsstalling. Bewaakt. Niet openbaar.	Fietstransferpunt met service. Openbaar.
Bestemming	Klem of rek voor werknemers en bezoekers bij winkels, werk, school, sport, etc. Openbaar.	Box of kluis, bij sport, school, winkelcentra of stadsdeelcentra. Afgesloten, niet openbaar.	Stalling voor werknemers en/of bezoekers bij winkelcentra, stads(deel)centra, uitgaansgebieden en evenementen. Afgesloten, inpandig wel / niet openbaar	Grote stalling met extra voorzieningen bij stads(deel)centra, winkelcentra of evenementen. Bewaakt, openbaar.

Figuur 2: Tabel gebaseerd op APK-mix, EEN VERSCHIL VAN DAG EN NACHT, Ontwikkeling fietsparkeerrichtlijnen Amsterdam – eindrapportage, SOAB, maart 2005, p. 8.

1 EEN VERSCHIL VAN DAG EN NACHT, Ontwikkeling fietsparkeerrichtlijnen Amsterdam – eindrapportage, SOAB, maart 2005, p. 7.

Mogelijke **doelstellingen** voor realisatie van buurtfietsenstallingen:

- Fietsgebruik stimuleren: Goede fietsvoorzieningen doen het aandeel van de fiets in het verkeer toenemen.
- Fietsdiefstalpreventie.
- Fietsvandalisme beperken/tegengaan.
- Kwaliteit openbare ruimte/domein bewaken: openbare ruimte toegankelijk houden voor voetgangers, minder mobiele, ... (overlast van op de stoep gestalde fietsen).



Inpandige buurtfietsenstalling Brugge

Buurtfietsenstallingen kunnen tegemoet komen aan de volgende **knelpunten**:

- Ontbreken van kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor inwoners in dichtbebouwd stedelijk weefsel.
- Hoge parkeerdruk bij bepaalde bestemmingen.

# 1.1 Woordenlijst

In deze woordenlijst staan toelichtingen bij termen die vaak terugkomen in deze handleiding. Het zijn woorden die buiten deze context (nog) niet vaak gebruikt worden.

<b>Buurtfietsenstalling</b>	Een buurtfietsenstalling is een overdekte en afgesloten stalling waar buurtbewoners een of meerdere plaatsen kunnen huren voor hun fiets(en). Het is de overkoepelende term voor alle soorten van fietsstallingen, ingericht of ondersteund (financieel en/of via communicatie) door de gemeente of andere instanties. Dat kan een parkeerplaats zijn in een <b>fietskluis</b> , een <b>fietstrommel</b> , een <b>in pandige buurtfietsenstalling</b> .	
<b>In pandige buurtfietsenstalling</b>	Een in pandige buurtfietsenstalling is een stalling in een privaat pand (dus niet op de openbare ruimte), bijvoorbeeld een leegstaande ruimte of een garage waar buurtbewoners een stallingsplaats voor hun fietsen kunnen huren.	
<b>Fietstrommel of -box</b>	Een fietstrommel of -box is een afsluitbare en overdekte stalling, die zich meestal bevindt op de openbare ruimte. In deze trommel of box is meestal plaats voor 2 tot 5 fietsen. Buurtbewoners kunnen er een stallingsplaats huren per fiets.	
<b>Fietskluis</b>	Een fietskluis is een afsluitbare stalling voor één fiets, die ook meestal op de openbare ruimte staat.	
<b>Fietsparkeermakelaar</b>	Een (fiets)parkeermakelaar is een functie of een dienst die bemiddelt tussen vraag naar en aanbod van (fiets)parkeerplaatsen. Wie een parkeerplaats zoekt of een parkeerplaats in de aanbieding heeft, kan terecht bij een parkeermakelaar (via een website of persoonlijk contact). De parkeermakelaar gaat actief op zoek naar mogelijkheden om bestaande ruimtes te gebruiken als (fiets)parkeerplaatsen. Zo kunnen parkeerplaatsen die overdag een functie hebben voor een bedrijf of school 's avonds ingeschakeld worden voor buurtbewoners. Het kan ook vrije ruimte zijn in iemands private garage voor fietsen van buurtbewoners die in hun woning geen plaats hebben om een fiets te stallen. Door op een gerichte manier vraag en aanbod samen te brengen, zijn er nog heel wat mogelijkheden waardoor de bouw van extra infrastructuur kan vermeden worden.	



## Buurtparkeren/ buurtparking

Buurtparkings zijn initiatieven in **Antwerpen** om de parkeerdruk van auto's op straat te verminderen. Bewoners kunnen er hun auto stallen. Enkele parkings laten ook werknemers of eigenaars van omliggende winkels of bedrijven toe. Sommige buurtparkings voorzien ook plaatsen voor motoren of fietsen. Daarnaast kunnen buurtparkings ook enkel buurtfietsenstallingen zijn.<sup>2</sup>

---

In Antwerpen is het team buurtparkeren een onderdeel van het Autonoom Gemeentelijk Parkeerbedrijf (GAPA). Dat bedrijf zorgt ook voor buurtparkings en buurtfietsenstallingen voor bewoners.

---

## 1.2 Plan van aanpak

### 1.2.1 Literatuurstudie

Deze handleiding is gebaseerd op een literatuurstudie van bestaande systemen in Vlaanderen en Nederland. Naar een aantal van die referentiewerken wordt in de tekst verwezen.

### 1.2.2 Interviews

Daarnaast hebben gesprekken met experts in Vlaanderen en Nederland voldoende informatie geleverd om alle aspecten van de bestaande systemen te belichten:

- Nils Ceuppens en Patrick Lesseine – Consultants team buurtparkeren Parkeer- en mobiliteitsbedrijf Stad Antwerpen
- Filip Joos – Max Mobiel – Gent
- Jo Moerdijk - Mobiliteitsbedrijf Stad Gent
- Wim Steeman - Fietsambtenaar Stad Brugge
- Jack van Lieshout - De Baron De Stalling B.V. Amsterdam
- Ineke Spapé – SOAB
- Dineke Admiraal - Bureau manager U-stal Utrecht

### 1.2.3 Workshop Buurtfietsenstallingen

Op 8 november 2016 zette Fietsberaad een workshop Buurtfietsenstallingen op met een aantal sprekers (Nils Ceuppens, Wim Steeman, Jack van Lieshout, Ineke Spapé en Elke Franchois) en een bezoek aan de buurtfietsenstallingen in Brugge. De presentaties van deze workshop zijn terug te vinden op de website van Fietsberaad Vlaanderen<sup>3</sup>.

---

2 <https://www.antwerpen.be/nl/overzicht/parkeren/buurtparkeren/wat-is-een-buurtparking-of-buurtfietsenstalling>

3 <http://www.fietsberaad.be/Agenda/Paginas/Fietsberaad-bezoekt-buurtfietsenstallingen-in-Brugge.aspx>

## 1.2.4 Survey

In Antwerpen, Gent en Brugge werd vanuit het stadsbestuur een evaluatievragenlijst gestuurd naar de huurders van een of meerdere fietsstallingsplaatsen in een buurtfietsenstalling. De resultaten zijn opgenomen in het stappenplan. Hierna geven we een beeld van het profiel van de 98 respondenten.

De respondenten komen uit de drie **steden** : 86% uit Antwerpen, 12% uit Gent en 2% uit Brugge. Gemiddeld huren de respondenten sinds 2 jaar een of meerdere plekken.

Het **profiel** van de respondenten is het volgende. Gemiddeld is er één kind in het gezin onder de 18 jaar, waardoor het gemiddelde gezin bestaat uit 3 leden. 64% van de respondenten is vrouw en de gemiddelde leeftijd is 44 jaar.

Er zijn twee **types** van buurtfietsenstallingen vertegenwoordigd: 65% van de respondenten huurt een plek in een inpandige stalling en 35% huurt een plaats in een trommel.

Het **type van woning** van de respondenten is voor 61% een rijwoning, voor 29% een appartement en voor 9% een loft, kamer of studio. 99% beschikt niet over een garage, 93% beschikt niet over een andere soort berging in de buurt van de woning en geen enkele respondent heeft een zijingang aan de woning.

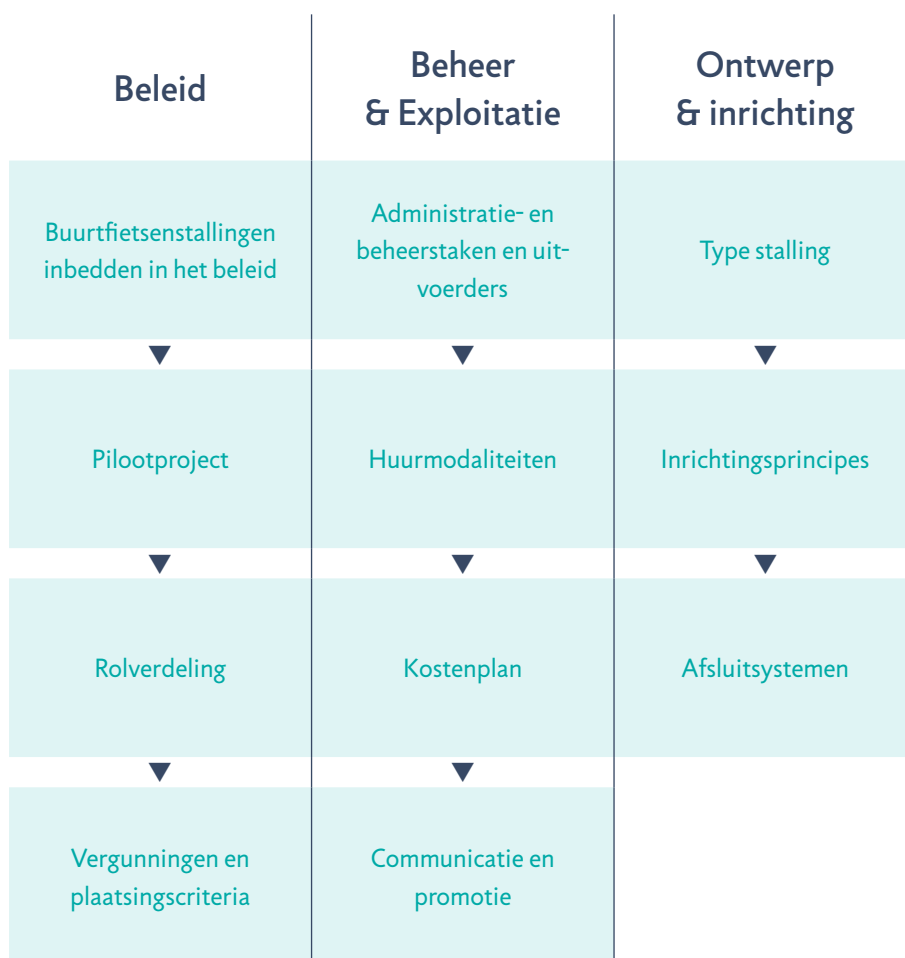
Het **mobilitetsprofiel** van de respondenten: 59% fietst dagelijks en 24% fietst meermaals per week. 80% van de respondenten beschikt over één of meerdere auto's per gezin.



Fietskluisen voor werknemers in Antwerpen, Den Bell.

## 2. Buurfietsenstallingen: hoe begint u er aan?

In de volgende paragrafen staan de aspecten, die meegenomen, onderzocht of beslist moeten worden bij het opzetten van buurfietsenstallingen, ongeacht wie ermee start. Dit is geen stappenplan in de tijd. Verschillende aspecten lopen door elkaar en worden best tegelijkertijd bestudeerd en uitgewerkt.



Figuur 1: Buurfietsenstallingen – Hoe begint u eraan?

Bovenstaande aspecten kregen vorm dankzij de gesprekken met de steden in Vlaanderen en Nederland die al buurfietsenstallingen opzetten en de literatuurstudie. Daarnaast werden alle aspecten extra gevoed met informatie verzameld in de evaluatie door gebruikers van buurfietsenstallingen in Antwerpen en Gent.



## Bescherming tegen diefstal?

72%

van de gebruikers geven aan dat ze een plek huren om de fiets te beschermen tegen diefstal en 26% tegen vandalisme.



## Ruimtegebrek in huis

43%

van de gebruikers kiest voor een buurtfietsenstalling omdat de ruimte in huis te klein werd, maar ook om de fiets te beschermen tegen weer en wind.



## Positieve impact op fietsgebruik

23%

van de huidige gebruikers geeft aan nu meer te fietsen dan voorheen. Uit Nederlands onderzoek bleek ook dat huurders van een plek in een buurtstalling verder fietsten (en dus langere afstanden afleggen met de fiets) dan voor dat ze een plekje hadden.



## 2.1 Beleid

### 2.1.1 Buurfietsenstallingen inbedden in het beleid

Buurfietsenstallingen passen uiteraard in een bepaald beleid van de stad of gemeente. Welke beleidsdocumenten en doelstellingen zijn er? Welke cijfers uit de gebruikers-evaluatie van Gent, Antwerpen en Brugge kunnen een antwoord bieden?

#### A. Beleidsdocumenten

##### Mobiliteit

Datgene wat eerst moet bekeken worden, zijn de doelstellingen en actiepunten van de gemeente op het vlak van fietsbezit en -gebruik bij bewoners van de gemeente. Buurfietsenstallingen kunnen een onderdeel zijn van de actiepunten, om de doelstellingen te behalen. Buurfietsenstallingen blijken immers impact te hebben op fietsbezit en -gebruik (zie infografiek p. 12). Het bezit van een goede fiets, die gemakkelijk te gebruiken is, zet aan om meer te fietsen. Goede fietsenstallingen zijn dus niet alleen nodig aan de bestemmingszijde maar ook aan de herkomstzijde<sup>4</sup>.

Meer gedetailleerde vragen om deze doelstellingen uit te pluizen zijn:

- Heeft de gemeente bepaalde doelstellingen en actiepunten op vlak van fietsdiefstal?
- Heeft de gemeente bepaalde doelstellingen en actiepunten omtrent fietsparkeren? Is er een parkeerbeleidsplan waarvan fietsparkeren een onderdeel is? Of valt fietsparkeren onder het mobiliteitsplan of fietsbeleidsplan? Zijn er inplantingsnormen voor fietsparkeren? Is er een bepaald budget voorzien voor fietsparkeren?
- Zijn er richtlijnen over wat kan op het openbaar domein en wat niet? Wat wordt verwacht van de bewoners/eigenaars? Hanteert de gemeente een bepaalde hiërarchie in oplossingen? Wat wordt gestuurd door de bouwverordening? Wat kan de stad of

<sup>4</sup> Voorbeeld mobiliteitsplan Antwerpen waarin (fiets)parkeren is opgenomen: [https://assets.antwerpen.be/srv/assets/api/download/59251c86-b7d3-4680-a7a7-140405af3a5f/mobiliteitsplan\\_DEF\\_web.pdf](https://assets.antwerpen.be/srv/assets/api/download/59251c86-b7d3-4680-a7a7-140405af3a5f/mobiliteitsplan_DEF_web.pdf)

gemeente doen? Hoe wordt de bouwverordening opgevolgd en eventueel gesanctioneerd wanneer niet aan de voorwaarden wordt voldaan?

Belangrijk bij het invullen van fietsparkeerbeleid en -voorzieningen is het bepalen van de locatie binnen de fietsketen:

- **H**erkomstkant: woonbuurten.
- **R**oute: stations, OV-haltes, transferia.
- **B**estemmingskant: publieke functies, winkels, werk, binnensteden, sport, etc.<sup>5</sup>

Belangrijk is dat hier een en-enverhaal wordt geschreven en dat niet in slechts één type wordt geïnvesteerd. In het Fietsparkeeronderzoek Amsterdam<sup>6</sup> wordt dit benoemd als de juiste rek op de juiste plek. Drie indicatoren bepalen de behoefte van de fietsparkeerder:

- Afstand
- Prijs
- Kwaliteit

Een mix hiervan voorziet in vier types van stallingen, geplaatst op 'de juiste plaats'. Een stad investeert best niet in een bepaald type, maar elke stalling heeft zijn plaats.

Buurtfietsenstallingen situeren zich uiteraard aan de **herkomstzijde**.

### Andere beleidsplannen

Naast de specifieke mobiliteitsdocumenten en doelstellingen, zijn er nog andere plannen en doelstellingen, die het beleid rond buurtfietsenstallingen sturen. Mogelijks relevante plannen zijn:

- Plannen en doelstellingen van parkeerbedrijf of ander autonoom gemeentebedrijf rond aankoop en beheer eigen domein, parkeren, ...
- Plannen en doelstellingen van wijkwerking: stimuleren van bottom-up processen in oplossen van wijkproblemen
- Plannen en doelstellingen van klimaatneutrale gemeente
- ...

---

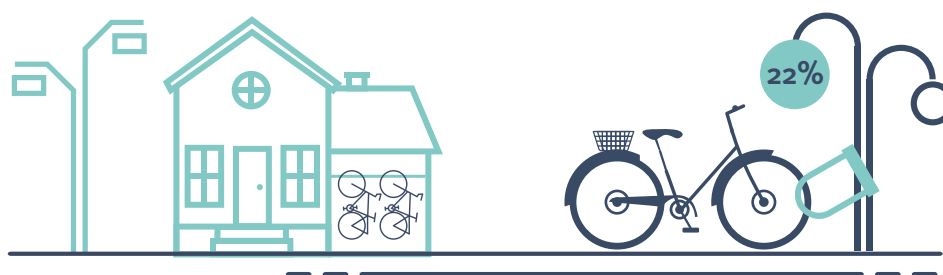
5 EEN VERSCHIL VAN DAG EN NACHT, Ontwikkeling fietsparkeerrichtlijnen Amsterdam – eindrapportage, SOAB, maart 2005, p. 7.

6 O.c., p. 8.

## B. Verzamelen en analyseren van data en informatie

Nadat de doelstellingen duidelijk zijn, is het nuttig om **baseline** informatie en data te verzamelen, om het beleid buurtfietsenstallingen vorm te geven. De volgende elementen kunnen bevestigd worden in een nieuwe survey of verzameld worden uit bestaande data:

- Data over **fietsgebruik**: deze data kunnen voor een aantal steden gehaald worden uit de stadsmonitor<sup>7</sup> en bij lokale statistieken<sup>8</sup>.
- Waar **stallen** bewoners hun fietsen aan de woning?



22%

stalde voor het hebben van een plek in een buurtstalling de fiets op de openbare ruimte. 43% deed dit wel in de woning. Daarnaast geeft ook 25% aan dat ze een nieuwe (extra) fiets kochten, na het hebben van een plek in de stalling.

Met bovenstaande drie sets aan gegevens kan gestart worden met een eerste case. Op basis van deze gegevens kunnen een of meerdere wijken geselecteerd worden waar de nood het hoogst is.

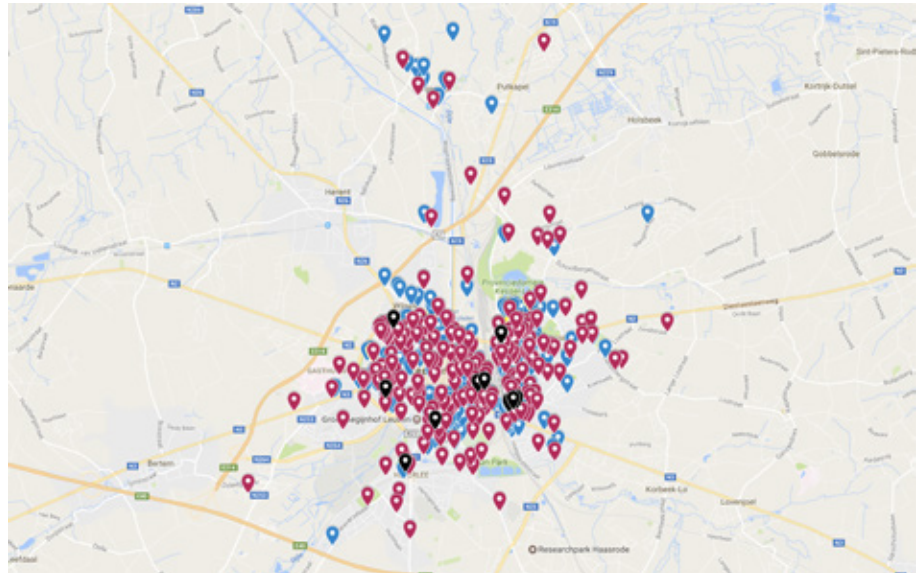
Volgende bevragingen kunnen het beleid rond buurtfietsenstallingen voeden met nog meer informatie:

- Een bevraging kan een idee geven over de **tevredenheid** over het huidige gebruik van fietsenstallingen en **problemen** met betrekking tot die fietsenstallingen. Zorgen geparkeerde fietsen op de openbare ruimte voor hinder bij de bewoners? Dan is in die buurt de nood aan een buurtfietsenstalling waarschijnlijk hoog.

7 <http://stadsmonitor.be/>

8 [http://aps.vlaanderen.be/lokaal/lokale\\_statistieken.htm](http://aps.vlaanderen.be/lokaal/lokale_statistieken.htm)

- Wat is de **bereidheid** tot gebruik van een buurtfietsenstalling, de voorkeur voor een bepaald type, maar ook de bereidheid op het vlak van afstand, prijs en ligging bij eigen woonst.
- In een bevraging kan niet enkel gepolst worden naar de nood, maar ook naar het aanbod en suggesties van locaties, zowel voor trommels als voor inpandig stallingen. Bewoners kennen hun eigen buurt vaak het best. Stad **Leuven** stelde een bevraging op en kon op basis daarvan een vraag- en suggestiekaart opmaken en beiden matchen.



Vraag- en suggestiekaart van locaties in Leuven

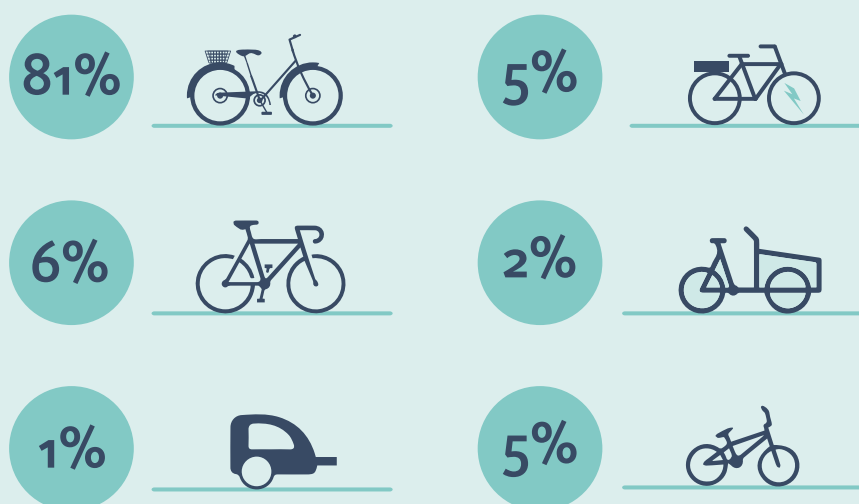
Andere data, aanvullend op de bovenstaande data, die het buurtfietsenstallingenplan mee kunnen voeden en sturen, zijn data over **fietsendiefstal** en **vandalisme**. Belangrijk hierbij is de informatie over de plaats waar de fiets gestolen of vernield is en of dat al dan niet bij de woning gebeurde. Indien de gemeente deze cijfers (nog) niet verzamelt, kan het belangrijk zijn om ermee te starten. Fietsdiefstal wordt vaak niet meer aangegeven wanneer het herhaaldelijk gebeurt. De zin om te investeren in een nieuwe of duurdere fiets neemt dan bij bewoners uiteraard af. Fietsbezit en -gebruik kan daardoor dalen. Buurtfietsenstallingen bieden een deel van de oplossing.

De gemeente kan ook zelf bekijken waar de nood naar fietsenstallingen hoog is. Een **typologie van de wijken** maakt als snel veel duidelijk. Wanneer deze typologie naast de resultaten van een nodenbevraging wordt gelegd, geeft dat snel een volledig beeld. De noden en behoeften kunnen bevraged worden in een survey. In bepaalde wijken met enkel rijwoningen, zonder garages, zonder extra toegang tot tuin en dergelijke zal de nood aan buurtfietsenstallingen groter zijn dan in wijken waar de meeste woningen wel over garages beschikken. Wijken en buurten kunnen bekeken worden op vlak van type straat (smalle straten, weinig openbare ruimte), type woningen en type bewoners. Gezinnen met kinderen beschikken vaak over meer fietsen, of andere fietsen (bakfietsen), waardoor de noden weer anders zijn.



# Huidig gebruik van buurtfietsenstallingen:

Gemiddeld huurt een gezin 1,81 plaatsen in de stalling.  
Stadsfietsen vormen de meerderheid in de stallingen:



88% van de huidige gebruikers wil in de toekomst blijven huren.

## Ter vergelijking!

Een steekproef tijdens de FietsTelweek 2015 geeft een beeld van de verschillende soorten fietsen die geteld werden. 81% stadfietsen, 4% bakfietsen, 2% elektrische fietsen, 4% plooi-fietsen, 4% bromfietsen & 4% sportfietsen.

Om de **effecten** van buurtfietsenstallingen te kennen, is het interessant om regelmatig dezelfde data opnieuw te verzamelen. Is er een effect van buurtfietsenstallingen op fietsbezit, -gebruik en -diefstal? Verandert de bereidheid tot betalen? Evolueert de houding ten aanzien van buurtfietsenstallingen door omwonenden? ...

---

**Stad Gent zette samen met het Fietsendepot, Max Mobiel, Universiteit Gent en de CIVITAS Site Evaluation Coördinator een bevraging op voor (mei 2010) en na (november 2010) de implementatie van buurtfietsenstallingen. Daaruit blijkt onder andere dat de houding ten aanzien van (in het geval van Gent) trommels en betalingsbereidheid verandert na de implementatie. De houding wordt positiever en de betalingsbereidheid hoger.**

---

Bekijk tot slot of het opzetten van een survey en studie naar noden

- kan ingebed worden in gerelateerde activiteiten, bijvoorbeeld de Autovrije Zondag;
- kan ingebed worden in een algemene wijkwerkingbevraging, die de gemeente sowieso opzet.

### C. Budget

Buurtfietsenstallingen inpassen in het beleid wil zeggen dat een budget wordt vastgelegd voor de implementatie ervan. Het kostenplan van buurtfietsenstallingen wordt [verder beschreven \(zie 2.3 Kostenplan\)](#).

Zorg voor een budget op korte termijn voor:

- Studie & onderzoek zoals hierboven beschreven.
- Aankoop en/of inrichting van 1 à 2 buurtfietsenstallingen als pilootproject ([zie 1.2 Pilootproject](#)).
- Voorbereidingen en evaluatie van pilootprojecten: dit komt vooral neer op tijd voor personeel binnen de verschillende diensten.
- Periode na de pilootprojecten: realisatie en beheer van X-aantal stallingen per jaar.



Fietskluizen in Brugge

## 2.1.2 Pilootproject

Wanneer de inbedding in het beleid vorm krijgt, de data en de noden duidelijk worden, kan u een pilootproject opzetten.

### A. Waarom is het interessant om te starten met een pilootproject?

Door te starten met een pilootproject kan u heel wat elementen op voorhand uitdenken en optekenen. U doet effectieve ervaring op in de plaatsingsprocedures, het beheer en onderhoud van de stallingen. U krijgt ook zicht op de taakverdeling tussen de verschillende betrokkenen. In een pilootproject kan u verschillende types van stallingen uittesten, alvorens een bepaald type groots te lanceren. In **Gent** heeft men de kans gegrepen om verschillende types van trommels uit te testen tijdens de pilootfase. Na de pilootfase heeft men de best geëvalueerde trommel gekozen, op vlak van onderhoud, gebruiksgemak, technische eigenschappen, ondersteuning en uitzicht.

---

In **Leuven** en **Roeselare** greep men de kans om aan de start van een pilootproject een uitgebreide survey op te zetten bij de bewoners. Daarin werd gevraagd naar fietsgebruik, -bezit, huidige stallingsplaats, -noden en -voorwaarden (type, prijs, afstand, ...). Ook werd gepolst naar het bestaande aanbod van stallingen en ideeën voor stallingplekjes in de buurt. De bevraging (bijlage 9) gaf de informatie nodig om een pilootproject te kiezen op een locatie waar de nood het hoogst was en een aanbod mogelijk.

---

### B. Waar zet u een pilootproject op?

U kan de selectie van een buurt laten afhangen van de situatie: waar is de nood het hoogst (bevraging, type woning), waar is er een opportuniteit om een stalling in te richten, ...

De volgende vragen geven een richtlijn om een buurt te selecteren:

- Is er een **draagvlak** bij bewoners? Dat kan blijken uit vragen of klachten van bewoners, een survey bij bewoners, ...
- Is de **behoefte** aan stalling objectief vastgesteld door typologie woningen en tellingen van fietsen?
- Is er in de buurt enkel **bewonersparkeren** (geen mengvorm bewoners-bestemmingsprobleem)?
- Is er in de buurt een **opportuniteit** om een pand/ruimte te (her)inrichten als inpandige buurtfietsstalling of om een trommel te plaatsen (bijvoorbeeld in een leegstaand pand of deel van een pand, op een buurtplein of autoparking in de buurt)?
- Is de **autoparkeerdruk** in de buurt niet (te) hoog? Kies een buurt waar dat niet zo is, om bij de keuze voor buurtstallingen op het openbaar domein te veel tegenwind te vermijden.
- Bekijk of een **bestaande fietsenstalling** gedeeltelijk kan gereserveerd worden voor buurtbewoners, of dubbelgebruik mogelijk is. De investering beperkt zich hier tot het

reserveren van een aantal stallingen voor bewoners, het vastleggen van toegangsbe-  
palingen en –controle voor bewoners en het opzetten van een afzonderlijke huurovereen-  
komst voor bewoners.

---

In Tervuren worden **autostaanplaatsen die onderbenut zijn, omgevormd tot een buurtfietsenstalling, die verhuurd worden aan 25 euro per jaar per fiets.**

In Brugge wordt de onderbenutte, overdekte en afgesloten fietsenparking onder  
’t Zand deels gereserveerd voor buurtbewoners. Ook Leuven stelt een bewaakte,  
overdekte fietsenstalling in het centrum van Leuven open voor fietsen van buurt-  
bewoners. Deze stalling is enkel ’s nachts afgesloten.

---

### 2.1.3 Rolverdeling

Wie neemt welke rol op in het verhaal van de buurtfietsenstallingen? De bestaande  
situaties verschillen allemaal wat van elkaar en elke keuze heeft consequenties voor  
verschillende zaken:

- Sturen van en controle hebben op de buurtfietsenstallingen.
- Inspelen op opportuniteiten.
- Werkverdeling.

De keuze zal ergens liggen op een continuüm tussen een volledig privéinitiatief en een  
overheidsinitiatief.

Hierna bespreken we eerst een aantal voorbeelden om op de verschillende mogelijke  
rollen en gevolgen te duiden.

#### A. Voorbeelden



#### Brugge

Brugge koos voor de volledig publieke aanpak. Op basis van beleidskeuzes, meldingen, kennis van de wijken en mogelijkheden om trommels te plaatsen, beslist de stad Brugge waar er een of meerdere trommels komen. Alle administratieve en communicatieve taken liggen bij de stad Brugge. Welke diensten welke specifieke taken op zich nemen, wordt verder besproken bij ‘Administratie en beheer’. Het onderhoud van de trommels ligt bij producent Velo-Boxx zelf.

Stad Brugge wil nu ook een gemengde oplossing aanbieden via de samenaankoop van trommels. Particulieren kunnen hier instappen om een trommel aan te kopen voor op

privé terrein. Brugge bewaakt zo de eenvormigheid en het uitzicht, en biedt toch een mogelijkheid voor privé-initiatieven aan.



### Antwerpen

Antwerpen koos voor een gemengde vorm. Net zoals in Brugge bepaalt het beleid de richting die moet worden uitgegaan met buurtfietsenstallingen. De organisatie ervan ligt in de handen van Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf (GAPA) bij het team buurtparkeren. Het team gaat op zoek naar mogelijke locaties (privé, semi-privé of overheidsgebouwen) waarvan een ruimte kan omgebouwd en verhuurd worden als buurtfietsenstalling. De stad bespreekt case per case wat de huurprijs is, die de eigenaar zal ontvangen en welke aanpassingen moeten gebeuren om er een stalling van te maken (dit wordt gecoördineerd en gefinancierd door de stad). De stad zoekt zelf huurders en beheert de huuradministratie. Voor het onderhoud van alle buurtparkings sloot de stad een contract af met een parkeer- en onderhoudsbedrijf.

Daarnaast biedt de stad een platform aan voor aanbieders van parkeerplaatsen: <https://www.antwerpen.be/nl/overzicht/parkeren/buurtparkeren/vraag-en-aanbod-parkeerplaatsen>. Dit is een soort immoweb voor parkeerplaatsen: autoparkeerplaatsen, fietsparkeerplaatsen, ... De stad biedt enkel dit platform aan. De inrichting, toegang, huurcontract, -voorwaarden en -prijs zijn een zaak tussen verhuurder en huurder. Op die manier zijn er in 2016 ongeveer 800 fietsstallingsplaatsen in aanbidding, wat neerkomt op ongeveer 60% van het totale aanbod buurtfietsstallingsplaatsen in Antwerpen. De huurprijs varieert hier onderling sterker in vergelijking met de prijzen voor de stallingen verhuurd door de stad. Het team buurtparkeren adviseert wel de potentiële verhuurders door middel van een model huurcontract, e.d.



### Gent

Stad Gent koos voor de (bijna) volledige publieke oplossing. Stad Gent kiest welke type trommels er gebruikt worden. Het fietsparkeren is een taak van het Mobiliteitsbedrijf van de stad. Stad Gent beslist, beheert, koopt aan en verhuurt. De administratieve opvolging ligt bij het Fietsendepot (onderdeel van het Mobiliteitsbedrijf) en het onderhoud van de stallingen wordt uitbesteed aan Max Mobiel<sup>®</sup>. Belangrijk is hierbij te weten dat ook Max Mobiel zelf buurtfietsenstallingen plaatst en beheert op de eigen terreinen of in eigen beheer binnen de stad Gent.

---

De stad **Gent** plant in 2017 de opstart van 'De Fietsambassade Gent'. Deze fietsambassade zal een dubbele doelstelling hebben: een herkenbare koepel zijn voor dienstverlening voor fietsen (front office) en het operationeel samenbrengen van de fietsgerelateerde initiatieven, activiteiten en materieel van Max Mobiel, Student&Mobiliteit en het onderhoudscentrum van het Mobiliteitsbedrijf (back office). Deze fietsambassade zal ook taken rond het beheer en onderhoud van de buurtfietsenstallingen op zich nemen. Een groot aantal operationele taken die nu behandeld worden door verschillende diensten binnen de stad zullen in de toekomst gegroepeerd worden in een Extern Verzelfstandigd Agentschap (EVA). Daardoor zal men efficiënter en doelgerichter werken en dat zal meer duidelijkheid scheppen voor de burgers.

---

### **Amsterdam**

Stad Amsterdam vindt het belangrijk dat er buurtfietsenstallingen zijn en blijven bijkomen. Ook hier is fietsparkeren een uitdaging. De stad koos ervoor om zelf geen initiatieven te nemen en systemen te beheren. Om buurtfietsenstallingen te promoten, hebben de verschillende stadsdelen (gemeenten) in Amsterdam een subsidiesysteem voor buurtfietsenstallingen. Het is een subsidie voor eigenaars die een ruimte willen ombouwen tot buurtstalling. Op die manier koos de stad Amsterdam voor een gemengde vorm.

Standaard ligt het subsidiebedrag op 400 euro per fietsplek die wordt gecreëerd. Uiteraard zijn hieraan een aantal voorwaarden verbonden.

Voor de subsidie van een buurtfietsenstalling komen de volgende activiteiten in aanmerking:

- het installeren van een (geautomatiseerd) slot en toebehoren;
- het installeren van een inbraakbestendige deur;
- het installeren van camerabeveiliging;
- het plaatsen van fietsparkeersystemen;
- het aanbrenge van adequate verlichting;
- het schilderen van de binnenruimte van de fietsenstalling.

Aan de subsidie worden de volgende verplichtingen verbonden:

- de fietsenstalling wordt na verlening van de subsidie tenminste gedurende vijf jaar geëxploiteerd;
- de abonnee heeft door middel van een sleutel of tag permanent toegang tot de stalling;
- de stalling wordt geregeld schoongemaakt en verkeert in een goede staat van onderhoud;

- de exploitant van de fietsenstalling levert jaarlijks voor 1 maart een overzicht van de bezetting van het voorgaande jaar;
- de werkzaamheden in het kader van de subsidieaanvraag worden binnen een jaar na de datum van de subsidieverlening afgerond;
- de subsidie wordt conform de ingediende begroting besteed.

Meer informatie over de verschillende subsidiesystemen en -voorwaarden in Amsterdam vindt u in de databank Overheidsinformatie: <https://www.overheid.nl/overheidsinformatie>.

Het beheer van de buurtstallingen is meestal in handen van stichtingen, maar er zijn ook B.V.'s actief. Deze organisaties of bedrijven zoeken actief naar mogelijke stallingslocaties, regelen de subsidie en de verbouwing, en volgen het beheer verder op. Vaak zijn het gemengde stallingen, waar ook scooters en moto's gestald kunnen worden. Een voorbeeld van een stallingsbeheerder is De Baron De Stalling B.V.<sup>10</sup>



Inpandige buurtfietsenstalling Antwerpen

## B. Hiërarchie van oplossingen

In eerste instantie is het belangrijk dat burgers, eigenaars worden gewezen op hun eigen verantwoordelijkheid in het zoeken naar private oplossingen. Daarvoor verwijzen we graag naar Fiets Suite, waarover u informatie vindt in de Kennisbank van Fietsberaad Vlaanderen<sup>11</sup>.

In de stad **Gent** zijn er Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto in voege sinds 1 januari 2015. Deze richtlijnen maken deel uit van het Parkeerplan 2020 en zijn uiteraard bepalend voor buurtfietsenstallingen. Ze trachten een heldere uitspraak te doen over wat de stad

<sup>10</sup> <http://www.stallingamsterdam.nl/pub/stalling/index.htm>

<sup>11</sup> <http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Paginas/Fietsuite.aspx>

verwacht ten aanzien van ontwikkelaars, verkavelaars en bouwheren omtrent fiets- en autoparkeerrichtlijnen.

- Opname van richtlijnen voor meergezinswoningen en grootschalige collectieve verblijfsaccommodaties voor studenten in een Algemeen Bouwreglement.
- Minimumrichtlijn voor fietsparkeren (dus geen maximum, m.a.w. meer mag altijd).
- Kruiemregel: regel niet van toepassing voor kleine projecten (bouw of renovatie van eengezinswoningen)
- Werken met verschillende zones: gebiedsgericht werken.
- Specifieke fietsparkeerrichtlijnen voor:
  - wonen: fietsberging 1m<sup>2</sup> per kamer of studio; 2m<sup>2</sup> per appartement, te vermeerderen met 1m<sup>2</sup> per slaapkamer vanaf de 2de slaapkamer;
  - gemeenschappelijke verblijfsaccommodatie: min. 1m<sup>2</sup> per unit;
  - niet alleen richtlijnen inzake min. afmeting (aantal m<sup>2</sup>) maar ook voor een veilige en comfortabele inrichting zijn bepalingen opgenomen.

---

**Tervuren bepaalt met de bouwverordening dat ook voor verbouwingen van eengezinswoningen ruimte moet voorzien worden voor fietsen. Bij niet-naleving hiervan is een boete bepaald. De gemeente wil met de opbrengst van deze boete de investeringskosten van buurtfietsenstallingen meefinancieren.**

---

### C. Conclusie

De belangrijkste conclusie is dat de rolverdeling maatwerk is. Uit de gesprekken leren we dat een bepaalde soort van **mengvorm** de beste keuze is, een vorm op maat van de eigen gemeente. De steden Antwerpen en Amsterdam kozen voor de gemengde vorm, waarbij de rol van de overheid in Antwerpen zwaarder doorweegt dan in Amsterdam.

Waarom is deze mengvorm de beste keuze?

- Enkel overheidsinitiatief maakt het erg duur voor de overheid.
- Overheidsinitiatief zorgt ervoor dat er stallingen komen, die passen binnen de beleidskeuzes en doelstellingen.
- Een overheidsinitiatief of sturing zorgt ervoor dat de verhuurprijzen niet de pan uit rijzen.

## 2.1.4 Vergunningen en plaatsingscriteria

Waar moeten de buurtfietsenstallingen geplaatst worden? Welke locatie kiest de gemeente? Zijn er vergunningen nodig? Deze keuzes worden gestuurd door de eerder gemaakte beleidskeuzes. We geven een overzicht van wat hierbij komt kijken.

### A. Fietsstallingsnormen

Zijn er **fietsstallingsnormen**, minimum parkeernormen voor bewoners, etc.? Wordt er een maximum afstand vastgelegd voor de afstand tussen de buurtfietsenstallingen en de woning?





Fietstrommel Gent

---

De stad **Gent** hanteert de 100 meter norm: die bepaalt dat er een openbare fietsenstalling beschikbaar moet zijn op maximum 100 meter van elke woning. Deze regel geldt binnen de R4 en in een aantal dichtbebouwde wijken erbuiten. Het streefdoel is om deze 100 meter regel volledig ingevuld te hebben tegen 2020.

---

## B. Inplantingsnormen

Wanneer een stalling effectief ergens moet ingepland worden, zijn er **inplantingsnormen** van toepassing. Heeft men beslist om met trommels te werken, dan wordt dit best in een ruimer kader gedefinieerd samen met andere stadsdiensten. Dat kan nadien de procedure voor het plaatsen van een stalling enkel maar versnellen.

### Welke stadsdiensten zijn hierbij betrokken?

Afhankelijk van het type stalling waarvoor gekozen wordt, zijn verschillende diensten betrokken bij de implementatie ervan.

→ Dienst Mobiliteit

Uiteraard speelt de dienst Mobiliteit de belangrijkste rol om met buurtfietsenstallingen de vooropgestelde doelstellingen qua fietsbezit en -gebruik te behalen.

→ Dienst Ruimtelijke Ordening

De dienst Ruimtelijke Ordening speelt een belangrijke rol bij de inplanting van de stallingen. Niet alleen hebben de medewerkers van deze dienst een goed zicht op waar er opportuniteiten zijn voor inplantingen, mogelijke locaties, verbouwingen en inplantingen, ze zullen ook de nodige vergunningen moeten afleveren.

→ Technische dienst

Het plaatsen van bijvoorbeeld trommels, het onderhoud, de opvolging zal naar alle waarschijnlijkheid gebeuren door de technische dienst van de gemeente.

→ Politie  
De inplanting van een trommel of kluis in een straat wordt best ook beoordeeld door de politie op het vlak van verkeersveiligheid.

→ Groendienst  
Wanneer een stalling op het openbaar groengebied wordt geplaatst, moet de Groendienst betrokken worden.

### **Welke criteria zijn belangrijk om mee te nemen bij het bepalen van de inplantingsnormen?**

- Verkeersveiligheid  
De inplanting van een stalling wordt best bekeken op vlak van verkeersveiligheid. Is de toegang van de stalling veilig te bereiken, en ook weer veilig te verlaten? Heeft de stalling impact op het zicht op straat?
- Sociale veiligheid  
Wordt de omgeving van de stalling als sociaal veilig ervaren? Is er voldoende verlichting en ligt de stalling niet te afgelegen?
- Autoparkeerplaatsen  
Is er een autoparkeerdruk en hebben buurtfietsenstallingen er impact op?
- Groene ruimte  
Wordt de buurtfietsenstallingen ingebed in groene ruimte? Hoe wordt deze ingeplant om de impact zo laag mogelijk te houden?
- Historisch of cultureel waardevol gebied  
Wordt de buurtfietsenstalling ingeplant in historisch gebied? Hoe wordt hiermee omgegaan? Zijn er bepaalde voorwaarden opgelegd aan de stalling? Stad Brugge koos voor trommels, die dezelfde kleur hebben als alle straatmeubilair in de stad.
- Bezwaren van omwonenden (bijvoorbeeld geluidoverlast)  
Houd rekening met eventueel geluidoverlast voor omwonenden bij openen en sluiten van een stalling.
- Toegankelijkheid vanuit buurt  
Is de stalling op een veilige manier te voet en met de fiets te bereiken vanuit de directe omgeving?
- Toegankelijkheid ruimte met fiets  
Is de stalling vlot en gebruiksvriendelijk te betreden met een fiets?



Fietstrommels in Brugge

---

De fietsambtenaar van de stad **Brugge** bundelt meerdere aanvragen voor fietsstommels. De gebundelde aanvragen worden voorgelegd aan alle betrokken diensten voor advies. Deze aanvragen met adviezen komen in een collegebesluit, waarna dan een bestek kan opgesteld worden voor aankoop.

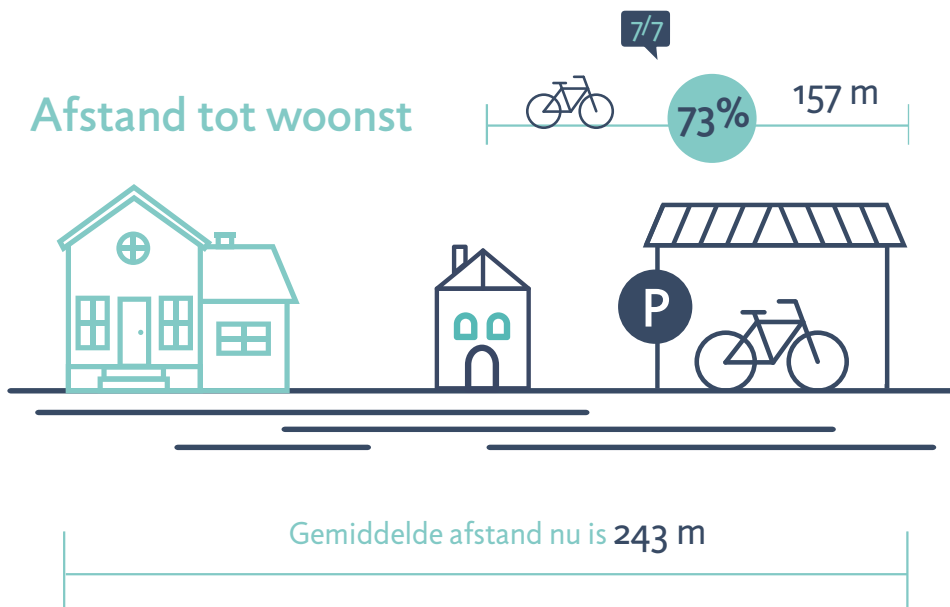
---

#### **Hoe pakt u dit nu aan?**

Verken een aantal type locaties, die in aanmerking komen. Leg deze afzonderlijk voor aan alle betrokken diensten. Zo krijgt u een beeld van wat kan en wat niet kan, en het helpt u om de noodzakelijke lijst van criteria op te stellen.

Maatwerk hierin blijft belangrijk. Elke locatie zal u op zich moeten bekijken en bespreken met de verschillende diensten. Best hebt u bij elke dienst een contactpersoon specifiek voor vragen rond buurtfietsenstallingen.

Aandachtspunten bij de keuze van een locatie worden worden op p. 28 bij D. Locatie besproken.



### C. Afstand tot woonst

Uit de survey leerden we dat de gemiddelde afstand nu 243 meter is. Bij huurders van een in pandige plek ligt de gemiddelde afstand hoger, namelijk op 285 meter. Wanneer we enkel kijken naar **de mensen die dagelijks tot meermaals per week** hun fiets uit de stalling halen (73% van de respondenten), ligt de gemiddelde afstand tussen stalling en woonst nog maar op **157 meter**.

De overige gebruikers halen hun fiets eenmaal per week (6% van de respondenten), meermaals per maand (12% van de respondenten), eenmaal per maand (1% van de respondenten) of slechts enkele keren per jaar (8% van de respondenten) uit de stalling. Van die groep gebruikers ligt de gemiddelde afstand veel hoger, namelijk 435 meter tot de woonst.

Gemiddeld zijn de huurders **tevreden** over deze afstand (79% is tevreden tot zeer tevreden). De gemiddelde tevredenheid ligt een fractie hoger bij huurders van een plaats in een trommel.

### D. Locatie

Bekijk of er private domeinen zijn, bijvoorbeeld bij nieuwe projectontwikkelingen, waar in de bouwaanvraag mee opgenomen kan worden dat stallingen moeten voorzien worden voor de buurtbewoners.

Bij de bouwvergunning voor de Lidl in Antwerpen wil het team buurtparkeren bedingen dat buurtstallingen als voorwaarde wordt opgenomen, naast fietsstallingen voor personeel en bezoekers.

In Brugge staan twee fietstrommels in de tuin aan een kerk. In ruil voor het installeren van de fietstrommels heeft de stad zich geëngageerd om de muur te herstellen.

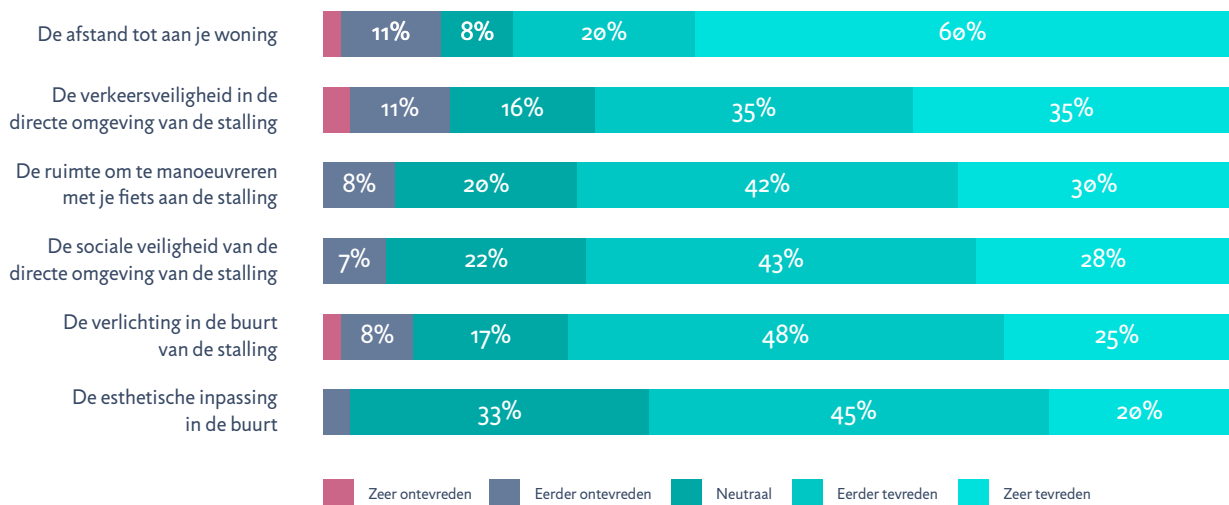
Welke types van openbaar domein komen in aanmerking voor het plaatsen van trommels? Buurparken, openbare weg? Bekijk of er opties zijn op semiopenbaar domein, bijvoorbeeld in de tuin aan een kerk.

Bedenk hier steeds, wat ook al eerder is vermeld, wat de relatie is met verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

### Enquête

Huidige gebruikers van buurtfietsstallingen in Gent, Antwerpen en Brugge werden bevraagd naar hun tevredenheid over een aantal aspecten die te maken hebben met de inplanting van de stalling. De volgende figuur geeft een algemeen idee.

### Hoe tevreden ben je over ...



Figuur 3: Tevredenheid inplanting fietsstalling

In het algemeen scoren de buurtfietsstallingen op alle vlakken gemiddeld goed tot zeer goed. Er worden een aantal opmerkingen gegeven over sociale veiligheid in de buurt van stallingen, over verlichting in de nabije omgeving van de stalling en over de verkeersveiligheid in de buurt van de stalling.

### E. Vorm

De betrokkenheid van de dienst Erfgoed bijvoorbeeld zal zeker een effect hebben op de keuze van bepaalde materialen en vormen. In de stad Brugge werd gekozen voor een specifieke kleur van trommels, die dezelfde is als het overige straatmeubilair.

## 2.2 Beheer en exploitatie

### 2.2.1 Administratie en beheer

Binnen de administratie en het beheer van buurtfietsenstallingen zijn er een aantal taken te vervullen. We geven een overzicht van deze taken onderverdeeld in drie groepen. Vervolgens geven we voorbeelden van wie deze taken kan uitvoeren.

#### A. Overzicht taken

##### Projecttaken

De eerste groep van taken worden de projecttaken genoemd. Wat houden deze taken in?

- Het onderzoeken van de noden, beleidskeuzes in kader van buurtfietsenstallingen.
- Het zoeken naar opportuniteiten voor locaties, panden, ruimtes voor buurtfietsenstallingen.
- Het overleg met eigenaars panden buurtfietsenstallingen: wat is de prijs, wie doet wat, wie heeft welke verantwoordelijkheid?
- De communicatie tussen, overleg en beslissingen binnen de beslissende stadsdiensten coördineren en opvolgen.
- Budgetten zoeken en vastleggen.
- Promotie naar en communicatie met (potentiele) huurders.
- Communicatie met alle bewoners in de omgeving van de stalling.
- Bemiddeling bij problemen met huurders en eigenaars en omwonenden.
- Evaluatie van buurtfietsenstallingen.
- Eventueel opzetten en opvolgen platform/website verhuurders en huurders buurtfietsenstallingen.



### Administratieve taken

De tweede groep van taken zijn de eerste administratieve taken.

- Het opvolgen, ophalen en behandelen van aanvragen, zowel vraag als aanbod. Het beheer van wachtlijsten valt hier onder. Het opzetten van een systeem om dit eventueel online te beheren valt hier ook onder.
- Het opstellen en afsluiten van huurovereenkomsten, zowel met eigenaars als met huurders.
- De facturatie aan huurders.
- Het behandelen van klachten en problemen (technische mankementen, verlies van sleutels, ...).

### Opvolgtaken

De derde groep van taken zijn de praktische opvolgtaken. Deze omvatten:

- Het onderhoud van de buurtfietsenstallingen: opruimen, kuisen, smeren van sloten, etc.
- De eventuele noodzakelijke herstellingen.
- Toezicht en handhaving (bijvoorbeeld verkeerd gestalde fietsen en objecten).

## B. Uitvoerders

Wie kan de bovenstaande taken uitvoeren? Welke diensten binnen de gemeente? Of worden de taken uitbesteed? Op basis van de voorbeelden in bestaande steden en gemeenten geven we een overzicht van mogelijke uitvoerders.

### Projecttaken

In **Antwerpen** worden de projecttaken opgenomen door leden van het team buurt-parkeren. In **Brugge** neemt de fietsmanager binnen de dienst Mobiliteit de projecttaken op zich. In **Gent** worden de projecttaken opgenomen door de fietscel binnen het mobiliteitsbedrijf van de stad.

Omdat de projecttaken in **Amsterdam** buiten de stad liggen, nemen de stallingsorganisaties in Amsterdam deze projecttaken op zich. Een van deze organisaties trok wat algemenere taken naar zich toe ter ondersteuning van alle stallingsorganisatie. Zo vindt

u op de website van De Baron De stalling B.V. een overzicht van meer dan alleen de eigen buurtfietsenstallingen. Mensen die een plek zoeken, vinden er zo de informatie op een gebundelde manier.

### Administratieve taken

De administratieve taken zijn in **Brugge** ondergebracht bij de dienst Eigendommen van de stad. In **Gent** neemt het onderhoudscentrum van het fietsendepot het beheer en administratie op zich, samen met het opvolgen van de klachten. In **Antwerpen** vallen deze taken ook onder het team buurtparkeren maar bij andere medewerkers dan diegenen die de projecttaken opvolgen.



Fietstrommels Antwerpen

### Opvolgtaken

Bepaalde opvolgtaken kunnen een onderdeel zijn van het bestek bij aankoop. Zoals in **Gent** wordt de firma Velo-Boxx ingeschakeld wanneer Max Mobiel geen oplossing heeft. Daarnaast plaatst de firma uiteraard ook zelf de boxen. Max Mobiel doet als sociale economie organisatie het overige onderhoud en de eerste lijn technische defecten van de fietstrommels. Max Mobiel staat in voor het periodieke onderhoud van de trommels. Wanneer er problemen zijn met de trommels (bijvoorbeeld de badge werkt niet) moet een huurder contact opnemen met Max Mobiel.

**Antwerpen** heeft een overeenkomst met een service contractant, die de interventies doet, en 24 uur per dag en 7 dagen 7 bereikbaar is, via een telefoonnummer vermeld aan alle stallingen. Dit bedrijf staat in alle buurtparkings (dus ook de autoparkings) van de stad Antwerpen. Het doet het tweewekelijks onderhoud van de stallingen en voert ook controle uit op eventueel verkeerd gestalde fietsen, iets wat het team buurtparkeren ook op zich neemt.



In **Brugge** is in het huurreglement opgenomen dat de huurder zelf instaat voor het klein onderhoud (bijvoorbeeld smeren van scharnieren) en poetsen van de trommels. Grotere herstellingswerken neemt de stadsdienst Gebouwen op zich. De dienst voert die werken zelf uit of besteedt ze uit.

### Belangrijk

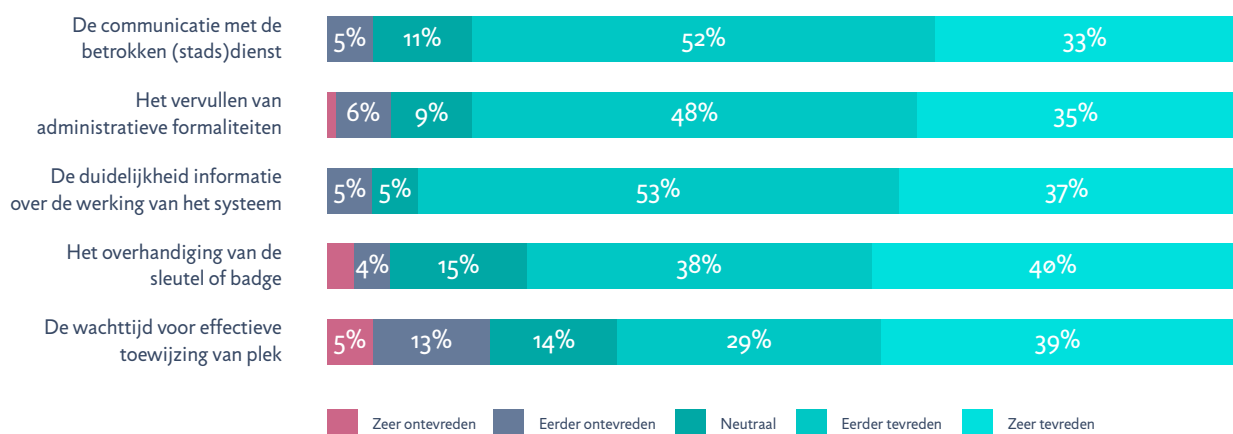
Verschillende diensten en instanties zijn betrokken bij het verhaal van buurtfietsenstallingen. Let op dat dit niet te versnipperd overkomt bij (mogelijke) gebruikers en anderen die informatie zoeken én overkoepelende website of webpagina en één telefoonnummer als centraal contact is belangrijk.

### C. Enquête

In de evaluatievragenlijst werden huidige gebruikers gevraagd het beheer van de buurtfietsenstallingen te evalueren. De eerste figuur geeft een evaluatie weer van het proces op weg naar een plekje in een buurtfietsenstalling: aanvraag, wachtlijst, wachttijd, contract, ... Daaruit blijkt dat de meerderheid over alle aspecten tevreden tot zeer tevreden is. De meeste opmerkingen worden gegeven bij de wachttijd tot toewijzing van een plek. Een aantal respondenten vonden het systeem van de wachtlijst weinig transparant. Het was niet duidelijk waarom ze op de wachtlijst stonden, of er prioriteitsregels gelden en hoe lang ze op de wachtlijst zouden staan.

Daarnaast gaven een aantal respondenten opmerkingen over de bereikbaarheid en toegankelijk van informatie. Er is vraag naar een website, een webpagina, waar alle informatie gebundeld staat. Ook de suggestie om een online aanvraagstelsel op te zetten, wordt gesuggereerd. Ter plaatste gaan bij de betrokken dienst, tijdens de openingsuren is zeker niet voor iedereen evident.

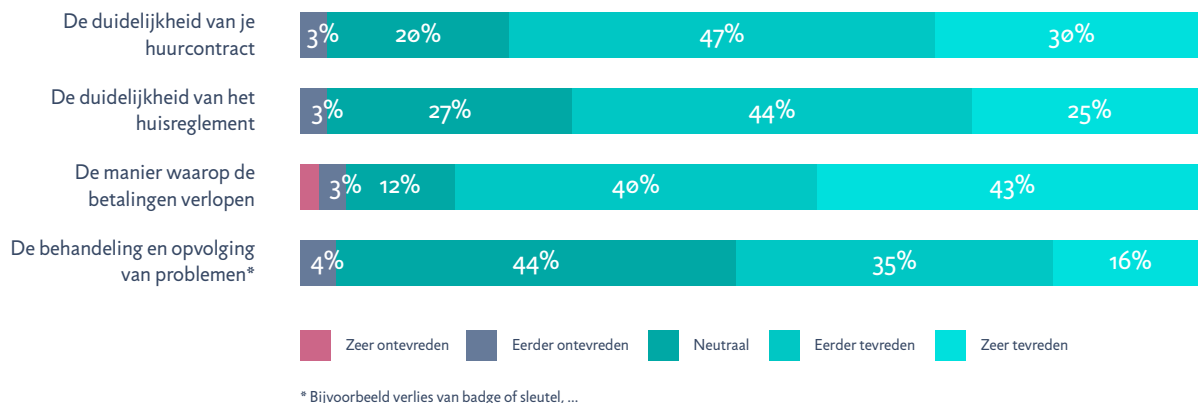
### Hoe tevreden ben je over ...



Figuur 4: Evaluatie administratief proces op weg naar een plek

De volgende figuur geeft de evaluatie weer over het administratief proces tijdens het huren van een plek. Ook hier is de meerderheid tevreden tot zeer tevreden over alle aspecten hierin. De neutrale score komt omdat respondenten met dat aspect geen ervaring hebben. Een opmerking wordt gegeven over de jaarlijkse betaling, die als zwaar wordt aanvoeld, om het totale bedrag in een keer voor het hele jaar te moeten betalen.

## Hoe tevreden ben je over ...

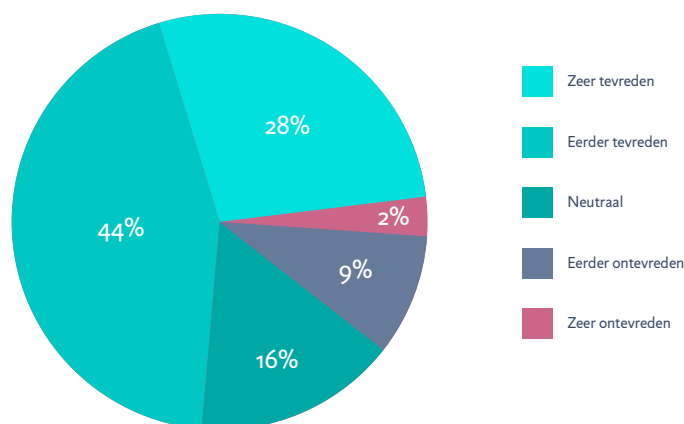


Figuur 5: Evaluatie administratief proces tijdens huur plek

De figuur hierna geeft aan hoe tevreden huurders zijn over de opvolging van problemen in de stallingen. Ongeveer de helft van hen kreeg te maken met een technisch probleem. Opnieuw is de meerderheid eerder tevreden. De opmerkingen die hier komen bovendrijven zijn problemen met de bereikbaarheid en openingsuren van de diensten.

## Hoe tevreden ben je over ...

de manier (snelheid, vakkundigheid, vriendelijkheid, ...) waarmee dit probleem verholpen werd?



Figuur 6: Evaluatie opvolging technisch probleem

Naast de administratieve taken, zijn er ook de opvolgtaken. We vroegen aan gebruikers hoe vaak zij een probleem ervaarden met verkeerd gestalde fietsen en stallingen van andere objecten. Meer dan de helft ervaarde hiermee geen problemen en 25% ervaarde hier zelden problemen mee. Respondenten geven ook aan dat het voor hen moeilijk is om te schatten of een fiets al dan niet onterecht gestald is, omdat zij als huurder zelf geen zicht hebben op wie al dan niet mag stallen. Een visuele indicatie (sticker) wordt wel gesuggereerd, of een vaste/toegewezen plaats in de stalling.



Individuele fietskluizen Brugge

De meeste opmerkingen over onterecht gestalde fietsen en objecten, komen van huurders van inpandige stallingen. In deze stallingen is ook meer ruimte en mogelijkheid om 'verkeerd' te stallen. Om problemen op te lossen van verkeerd gestalde, onterecht gestalde fietsen en objecten gaven verschillende respondenten de suggestie om vaste plaatsen te geven aan de fietsen. Dat maakt het voor iedereen duidelijk.

---

Om problemen op te lossen van verkeerd gestalde, onterecht gestalde fietsen en objecten gaven verschillende respondenten de suggestie om vaste plaatsen te geven aan de fietsen. Dat maakt het voor iedereen duidelijk. In De Baron De Stalling in Amsterdam krijgt elk plekje een nummer en elke fiets een sticker met het toegewezen nummer. Die fiets hoort op die plek. Dat maakt het gemakkelijk voor de gebruiker en ook voor de controle erop.

---

## 2.2.2 Huurmodaliteiten

De huurmodaliteiten moeten worden vast gelegd. Uit de evaluatie blijkt dat die best zo duidelijk mogelijk zijn, zowel voor het beheer van de eventuele wachtlijsten, als voor het huren zelf. Meestal worden dergelijke modaliteiten vastgelegd in een huisreglement of gebruikersreglement dat bij het contract tussen verhuurden en huurder hoort. Dergelijke reglementen van Brugge, Antwerpen en Gent zijn opgenomen als bijlagen.

Welke modaliteiten leg je vast?

### A. Prioriteitsregels

Bij de start van een buurtfietsenstalling hanteren de meeste steden het principe First come, first served. Toch zijn er een aantal prioriteitsregels van kracht op de wachtlijst. Zo is er voorrang voor mensen van hetzelfde gezin, die al een plek in de stalling hebben.

### B. Uitsluitingscriteria

Naast prioriteitsregels zijn er ook een aantal uitsluitingscriteria mogelijk. Deze worden zeker belangrijk wanneer de vraag groter is dan het aanbod. Voorbeelden van uitsluitingscriteria zijn:

- Het aantal in gebruik gegeven fietsparkeerplaatsen beperken tot een of twee plaatsen per woontiteit.
- Verplichting om gedomicilieerd te zijn op dat adres.
- Niet beschikken over een parking, garage of een zijingang aan de woning.
- ...

### C. Model van huurcontract

- Gegevens verhuurder.
- Gegevens huurder.
- Adresgegevens, locatie van de buurtfietsenstalling.
- Eventueel verwijzen naar toegewezen plaats in de stalling.
- Type fiets(en) waarvoor een plaats wordt gehuurd.
- Maandelijkse huurprijs en indexering.
- Waarborgregeling: zowel voor gebruik van de stalling als voor sleutel of badge.
- Betaalgegevens en betalingsvoorwaarden.
- Duur van de overeenkomst.
- Verwijzing naar gebruikersreglement/huisreglement.

---

Ook al vragen gebruikers een online systeem om de administratie te kunnen regelen, persoonlijk contact bij de ondertekening van het contract blijkt belangrijk, zo leerden we van Amsterdam. Het tekenen van het contract in de stalling zelf is een aanrader, om ter plekke alle punten uit het huurcontract samen met de huurder te overlopen. Zo weet de huurder waar en bij wie hij/zij terecht kan en waar zijn/haar verantwoordelijkheden liggen.

---

#### D. Model van huisreglement

Een huis- of gebruikersreglement bevestigt een aantal afspraken uit het contract en licht ze verder toe. Meestal is het zo dat bij het ondertekenen van een huurcontract of aanvraagformulier de voorwaarden van het huisreglement worden aanvaard.

Dit huisreglement kan ook gebruikt worden om een aantal zaken praktisch toe te lichten, zoals het gebruik van de sleutel, badge, contacteren van helpcentrale, etc

Elementen die hierin worden toegelicht:

- Gebruik van de stalling.
- Plaats in de stalling, waarin eventueel wordt verwezen naar de vaste plaats in de stalling.
- Huurprijs.
- Duur van de overeenkomst.
- Controle op het gebruik van de stalling.
- Opvolging van technische problemen.
- Onderhoud van de stalling.
- Aansprakelijkheid bij beschadiging van de stalling.
- Verlies of beschadiging van sleutel of badge.
- Einde van de overeenkomst.

Voorbeelden van huisreglementen zijn terug te vinden in bijlage.

#### Huurprijs

Het vastzetten van de prijs is niet gemakkelijk. Enkele vaststellingen uit bestaande situaties kunnen de huurprijs mee bepalen:

- In 2016 liggen de prijzen voor een plaats in de Vlaamse steden Gent, Brugge en Antwerpen voor een standaardfiets tussen 5 en 6 euro per maand. Dit is voor een plaats in een stalling opgezet door de stad.
- Deze prijzen worden in alle steden geïndexeerd.
- De Vlaamse steden kijken naar elkaar voor deze prijssetting.
- In de Nederlandse steden liggen de prijzen veel hoger. Omdat in Amsterdam bijvoorbeeld de buurtfietsenstallingenmarkt privé is, verschillen de prijzen van stalling tot stalling. In 2016 ligt het gemiddelde op 10 euro per fiets per maand voor een standaardfiets.
- In Antwerpen is er ook een privéhuurmarkt voor fietsenstallingen, waarvoor de stad

een platform aanbiedt. Hier variëren de prijzen veel sterker, van 8 tot 12 euro per fiets per maand.

- Prijzen voor andersoortige fietsen verschillen: bakfietsen, tandem, fietskar, etc. Zowel in Sint-Truiden als in Kortrijk werd gevraagd bij de bewoners naar de interesse en bereidheid tot betalen voor een buurtfietsenstalling. Daaruit bleek dat die bereidheid zeer klein tot onbestaande is. Toch moet dit genuanceerd worden. Zo deed ook de UGent een voor- en nastudie in Gent bij het invoeren van de buurtfietsenstallingen. In de voormeting bleek ook daar de betalingsbereidheid eerder beperkt: 1 op 3 bewoners (33%) wenst maximaal 2,5 euro per maand per fiets te betalen en 38% is zelfs helemaal niet bereid hiervoor te betalen. De huurprijs van een stallingsplaats in een fietsentrommel bedroeg tijdens het proefproject 4,7 euro per maand per fiets. Bijna de helft van de geïnteresseerde bewoners (48%) vindt dit na het proefproject een correcte prijs.

Bekijk bij het bepalen van de huurprijs ook de waarde van een buurtparkeerplaats. De prijzen kunnen ook in de verschillende zones verschillen. De prijsverschillen zijn er niet in de buurtfietsenstallingen van de stad Antwerpen zelf, maar wel in het privé-verhuursysteem.



Buurtfietsenstalling Antwerpen

### Enquêteresultaten

Het gemiddeld geschatte bedrag dat de respondenten betalen ligt rond de 10 euro per gezin per maand. 79% van de respondenten vindt de prijs per fiets per maand een eerlijke prijs. Er zijn een aantal opmerkingen over het hogere bedrag voor uitzonderlijke fietsen (bijvoorbeeld een tandem waarvoor het dubbele moet betaald worden), en over de optelsom voor meerdere fietsen, die wel hoog oploopt. Een prijsverhoging zou dan wel weer wat moeilijk liggen.

### 2.2.3 Kostenplan

Het financiële plaatje is uiteraard belangrijk bij het opzetten van buurtfietsenstallingen. Het totale plaatje wordt bepaald door alle keuzes die in de voorgaande stappen zijn gemaakt. We geven hier een overzicht van een aantal mogelijke kostenposten voor buurtfietsenstallingen en lichten vervolgens verder toe met voorbeelden van de bestaande systemen in Antwerpen en Gent.

#### A. Eenmalige investeringskosten

- Studie en onderzoek naar noden, behoeften en opties.
- De aankoop of huur van pand of grond, of aankoop trommel.
- De bouw of herinrichting/verbouwing van een pand tot een fietsenstalling. Dit kan inhouden:
  - Geluidsisolatie.
  - Elektriciteit voor verlichting, oplaadinfrastructuur, afsluitsystemen, ...
  - Loodgieterij (water en afvoer) en/of onderhoud.
- Camerabeveiliging en toegangscontrole.
- Fysiek toegankelijk maken van een pand of trommel: verharding voor plaatsen van trommel, installeren van een fietsgoot, maken van een fietshelling, ...
- Verkeersveiligheid: beugel plaatsen in buurt van de trommel.
- Installatie van een afsluitsysteem.
- Fietsenrekken.
- Opzetten van communicatietools: webpagina en eventueel platform voor vraag/aanbod.

#### B. Beheerskosten

De beheerskosten worden gemaakt voor de taken, die opvolgtaken en administratieve taken werden genoemd in het hoofdstuk [2.1 Administratie en beheer](#). Ook een aantal van de projecttaken creëren beheerskosten:

- Opvolgen van technische punten en problemen:
  - onderhoud,
  - reinigen en
  - technische problemen.

Dit zijn voornamelijk personeelskosten, tenzij uitbesteed aan derden.

- Huuradministratie (personeel en facturatiesysteem).
- Promotie en sensibilisatie (platform).
- Beleidsmedewerker of parkeermakelaar: iemand die op zoek gaat naar opportuniteiten of mogelijke locaties aftoetst aan criteria.

## C. Voorbeelden

### Amsterdam – De Stalling De Baron

In Amsterdam baadt De Stalling De Baron 18 buurtfietsenstallingen uit. Deze B.V. heeft 2 à 3 personeelsleden, die in staan voor alle hierboven genoemde taken. Het zijn kleine zelfstandigen, die 24 uur per dag en 7 dagen op 7 beschikbaar zijn. Voor De Stalling De Baron kan hiervan als B.V. is dat financieel haalbaar, omdat ze de stallingen ook openstellen voor brommers en moto's. De B.V. heeft dus, na het uitbetalen van de personeelskosten, en dankzij de subsidies van de stad Amsterdam voor de herinrichting van panden tot stalling, geen verlies.

### Gent

De aankoop van een trommel kost er 4163 euro voor 4 of 5 fietsparkeerplaatsen. Dit betekent 830 of 1040 euro per fietsparkeerplaats in aankoop. Dit bedrag is exclusief alle andere kostenposten, die hierboven zijn genoemd, zijnde alle andere investeringskosten naast aankoop en beheerskosten, waarvan uiteraard de kosten te spreiden zijn over alle fietsparkeerplaatsen in het beheer van de stad.

### Antwerpen

Antwerpen werkte volgend voorbeeld uit van kostenplaatje voor een fictieve stalling. Voorbeeld: Leegstand pand in het stadscentrum ± 35 fietsplaatsen

→ Investeringskosten	
→ fietsrekken	4.500€ excl. BTW
→ toegangscontrole, elektrisch slot en toegangsdetectie	5.500€ excl. BTW
→ Beheerskosten	
→ huur	350€ / maand
→ elektriciteit	5€ / maand
→ servicecontractant	130€ / maand

Team Buurtparkeren (4,8 VTE) voor de ganse werking van het team: 35 buurtparkings waarvan 23 buurtfietsenstallingen.

## D. Conclusies

Is het mogelijk om een gemiddelde kost vast te leggen per fietsparkeerplaats? Er zijn heel wat bepalende keuzes en factoren die de kost beïnvloeden. Is het noodzakelijk om een kost per plaats te kennen, als dit een uitvoering is van het beleid van de stad?

Het is belangrijk te beseffen dat u hoogstwaarschijnlijk geen winst zal maken met buurtfietsenstallingen. De vraag is of een stad of gemeente winst kan en moet maken met buurtstallingen.

Een voorzichtige conclusie wat betreft kost en terugbetaling, kan zijn dat een plekje 1.000 euro kost wat betreft investering en onderhoud. Wanneer een prijs van 6 euro per



maand per plek wordt gevraagd, is deze investering na ongeveer 14 jaar terug betaald.

De grootte van de kost per plaats hangt af van

- de tijdsperiode waarop u dit bekijkt;
- de huurprijs die er tegenover staat;
- de capaciteit van de buurtstalling: hoe groter het pand, hoe meer de vaste kosten verdeeld kunnen worden over meerdere gebruikers;
- de capaciteit van buurtstallingen in eigen beheer: hoe meer stallingen, hoe kleiner de beheerskosten per plek;
- de kwaliteit van de fietsrekken;
- de bezettingsgraad;
- ...

## 2.2.4 Communicatie en promotie

### A. Communicatie voor het openen van een stalling

De communicatie start bij het inrichten van de buurtfietsenstalling. Wanneer er bijvoorbeeld een trommel wordt geplaatst, gebeurt de communicatie over de stalling met buurtbewoners best voor het plaatsen van de stalling om tijdig te kunnen inspelen op eventuele weerstand.

### B. Promotie van een specifieke stalling

Ondanks het feit dat de bestaande vraag voor buurtfietsenstallingen groot is, is promotie en communicatie nog steeds belangrijk.

- U kan ervoor kiezen om binnen een bepaalde straal rond de stalling te communiceren via brieven of flyers in alle brievenbussen. **Gent** hanteert een straal van 100 meter rond de stalling, **Brugge** 100 tot 200 meter rond de stalling en **Antwerpen** tot 500 meter rond de stalling.
- Naast het bussen is specifieke informatie over alle stallingen op één plek aan te raden. Een webpagina of specifieke website voor alle stallingen, met basisinformatie: hoe huurders zich kunnen aanmelden voor een plaats, hoeveel plaatsen er zijn en hoeveel er eventueel nog vrij zijn, en of er eventueel een wachtlijst is, is de basisinformatie.

---

De huidige gebruikers van de buurtfietsenstallingen werd ook gevraagd hoe ze de stalling leerden kennen. Meer dan een derde van de gebruikers gaf aan de stalling gewoon te kennen vanuit in het straatbeeld. Meer dan een vijfde van de gebruikers wist van de stalling via de brief van de stad en/of via de website. Ook burens en kennissen spelen een belangrijke rol in de communicatie. Een vierde van de huurders was op de hoogte van de stalling via burens.

---

**C. Communicatie tijdens het bestaan en verhuur van de stalling**

Communicatie tijdens het huren van een plekje tussen huurder en beheerder, wordt besproken in het hoofdstuk [2.1 Administratie en beheer](#).

---

85% van de huidige huurders is eerder tot zeer tevreden over de communicatie met de betrokken dienst na de aanvraag voor een plekje in een stalling. Een aantal opmerkingen worden gegeven over de toegankelijkheid van de dienst, de duidelijkheid waar er informatie kan gevonden worden en de duidelijkheid over de wachtlijstregels.

---

**D. Communicatie over buurtfietsenstallingen**

Op een pagina of website is het ook interessant om ruimte te laten voor aanbieders van een stallingsplaats. Zowel vraag als aanbod zijn belangrijk in de communicatie over buurtfietsenstallingen.

---

In Amsterdam nam De Stalling De Baron het op zich om de verschillende stallingsinitiatieven in Amsterdam te bundelen op een website, ondanks het feit dat het zelfs concurrenten van elkaar zijn. Zo heeft een potentiële huurder een overzicht van de meeste stallingen op een website. (<http://www.stallingamsterdam.nl/pub/stalling/buurt.php>)

---

Naast het aanbod van de stad of gemeente, is het aanbod op de privémarkt een niet te onderschatten kans voor buurtfietsenstallingen. Antwerpen telt meer dan 300 plaatsen voor fietsen in de eigen stallingen, en meer dan 800 plaatsen via privé-initiatieven. Om dat aanbod te ondersteunen, bouwde Antwerpen een platform voor vraag en aanbod. Eigenaars van een plek, kunnen die plek op het platform aanbieden. Eigenaars bepalen zelf hun prijs en voorwaarden. Stad Antwerpen komt hierin niet tussen. De stad biedt enkel het platform aan op de website van het parkeerbedrijf<sup>12</sup>.



Pand met buurtfietsenstallingen in Antwerpen

---

12 <https://www.antwerpen.be/nl/overzicht/parkeren/buurtparkeren/vraag-en-aanbod-parkeerplaatsen>

## 2.3 Ontwerp en inrichting

### 2.3.1 Keuze type stalling

Eerder werd een definitie gegeven van de soorten stallingen: inpandig, trommels en kluisen. In de volgende tabel staan een aantal voor- en nadelen op een rijtje van de verschillende soorten. Uiteraard kunnen de verschillende soorten naast elkaar gebruikt worden en hoeft er niet voor een type gekozen worden.

	Voordelen	Nadelen
<b>Trommels</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korte realisatietijd</li> <li>• Flexibel (verplaatsbaar)</li> <li>• Duidelijk zichtbaar in straatbeeld (promotie)</li> <li>• Aanbod onderhoud leverancier</li> <li>• Aankoop in bulk: samenaankoop, een systeem voor alle trommels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Duur in aankoop (&gt;4000€/trommel van 5 fietsparkeerplaatsen)</li> <li>• Klein (4 à 5 fietsen per box)</li> <li>• Grote inname van openbaar domein in verhouding tot capaciteit</li> <li>• Te duidelijk zichtbaar in straatbeeld (wrevel) – protest buurtbewoners (zicht, inname parkeerplaats)</li> <li>• Door inname openbaar domein, veel betrokken diensten</li> </ul>
<b>Kluis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Privéruimte voor de fiets – geen schade door of aan andere fietsen</li> <li>• Duidelijk zichtbaar in straatbeeld of op openbaar domein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grote inname van openbaar domein in verhouding tot capaciteit</li> <li>• Te duidelijk zichtbaar in straatbeeld (wrevel)</li> <li>• Door inname openbaar domein, veel betrokken diensten</li> </ul>
<b>Inpandig</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruim voor de fiets</li> <li>• Geen inname openbaar domein</li> <li>• Leegstand nuttig invullen</li> <li>• Ruim aanbod voor veel fietsen</li> <li>• Meer mogelijkheid aanbieden ruimte bijzondere fietsen en accessoires</li> <li>• Stad als betrouwbare partner voor eigenaars</li> <li>• Mogelijkheid combineren van ruimtes (financieel interessant)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afhankelijk van opportuniteiten om noden in te vullen</li> <li>• Hele proces van zoeken, onderhandelen, beheren voor elke stalling vanaf nul te beginnen</li> <li>• Onderhandelingstijd met eigenaars</li> <li>• Minder zichtbaar in straatbeeld</li> </ul>

Tabel 2: Type stalling: voor- en nadelen



Een aantal tips om te zoeken naar de meest passende oplossing:

#### **A. Zoek naar opportuniteiten voor synergiën**

1. Inpandige buurtstallingen: naar welk type van panden/ruimten zoekt u?
  - Restruimtes in panden die niet kunnen dienen voor iets anders. Zo is er bijvoorbeeld geen toegang mogelijk voor auto's, maar voor fietsers wel. Het is dan goed dat de huur van deze ruimte voor een aantal jaren kan vastliggen, zodat de investering eraan ook oplevert.
  - Een buurtfietsenstalling kan een onderdeel zijn van een (buurt)autoparking. Niet elke buurtparking is geslaagd als buurtfietsenstalling, zo leert de ervaring in Antwerpen. Bekijk goed de locatie van de buurtparking. Sociale veiligheid, bereikbaarheid en ligging in een woonwijk zijn belangrijk. Bekijk ook de toegang tot de parking. Deze mag voor fietsers niet te omslachtig zijn, of als onveilig worden ervaren, wanneer de toegang gedeeld wordt met wagens.
2. Private of semipublieke verbouwingswerken en -projecten (appartement, school, woonzorgcentrum, stadsbibliotheek, ...) kunnen uitgebreid worden met stallingsruimte voor buurtbewoners.
3. Dubbelgebruik van fietsparkeerruimte: Parking 't Zand in Brugge en fietsenparking De Somerplein in Leuven worden sinds kort ook gebruikt als buurtfietsenstalling voor bewoners.

#### **B. Combinatie van types**

Een combinatie van parkeren bromfietsen, moto's, scooters en fietsen blijkt financieel interessant te zijn in Amsterdam. De subsidie van de stad voor de inrichting van een buurtfietsenstalling bepaalt dat een combinatie fiets- en autoparking niet mogelijk is, maar de combinatie moto, scooter, brommer en fietsen wel. Uit de case Amsterdam blijken de motorrijders een belangrijke doelgroep die maakt dat de kostendekking van een buurtstalling haalbaar is.

Bekijk ook of een buurtfietsenstalling aan te passen is naargelang er andere behoeftes of eerder ongekende behoeftes bijkomen, zoals bijvoorbeeld een nood aan lockers, ruimte om buggy's te stallen, ruimte voor bakfietsen, etc.

### C. Actief op zoek gaan naar lege panden

Zoals eerder vermeld is de ligging van de stalling belangrijk. Deze moet vlot en veilig toegankelijk zijn, de sociale veiligheid speelt een rol, er moet een duidelijke nood aan buurtfietsenstalling in de buurt zijn. Houd ook rekening met feit dat de zichtbaarheid van de stalling in straatbeeld ook een rol speelt. Een wat moeilijk zichtbare stalling trekt minder aan.

Met dit alles zult u rekening moeten houden wanneer u actief op zoek gaat naar lege panden. Een survey kan als kans worden gegrepen om de kennis van bewoners van de eigen buurt te benutten. Buurtbewoners weten vaak heel goed welke panden leeg staan en praktisch gelegen zijn voor een buurtfietsenstalling.

Als u beslist dat de stad initieert, zal ook de stad eigenaars actief moeten aanspreken om het pand te verhuren aan de stad, die het dan doorverhuurt als buurtfietsenstalling.

---

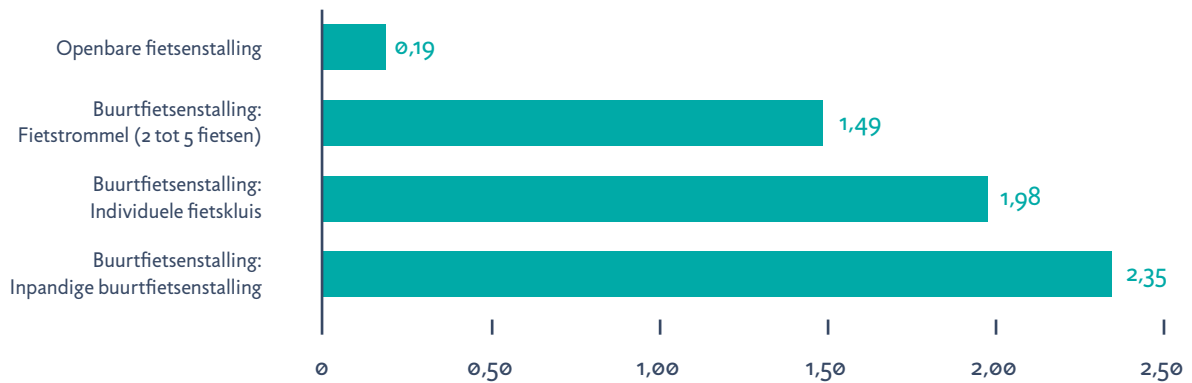
**Antwerpen heeft een duidelijk idee welk bedrag ze maandelijks willen geven aan een pand om te huren. In eerste instantie ligt dat bedrag vaak lager dan dat de eigenaar zou willen. De stad benadrukt hierin dan wat de voordelen zijn van verhuren aan de stad. De stad is immers een zekere en stabiele partner in de huurdersrelatie. Ze wil immers ook het pand op langdurige termijn huren om op lange termijn te kunnen verhuren als buurtstalling. Het team buurtparkeren fietst regelmatig rond in de stad. Op zoek naar nieuwe plekken en opportuniteiten. De gesprekken met eigenaars zijn dan de volgende stap, wat soms een werk van lange adem is.**

---

### D. Evaluatie

Aan gebruikers van buurtfietsenstallingen werd gevraagd welk type stalling hun voorkeur wegdraagt, wanneer deze op dezelfde afstand zou liggen ten aanzien van de woning als de huidige stalling. Daarbij gaat in het algemeen de voorkeur uit naar inpandige stallingen, gevolgd door een individuele fietskluis, dan de trommel en dan pas de openbare stalling, zoals hieronder duidelijk wordt. De inpandige stallingen scoren gemiddeld het hoogst, de openbare stalling scoort gemiddeld het laagst.

## Voorkeur type stalling



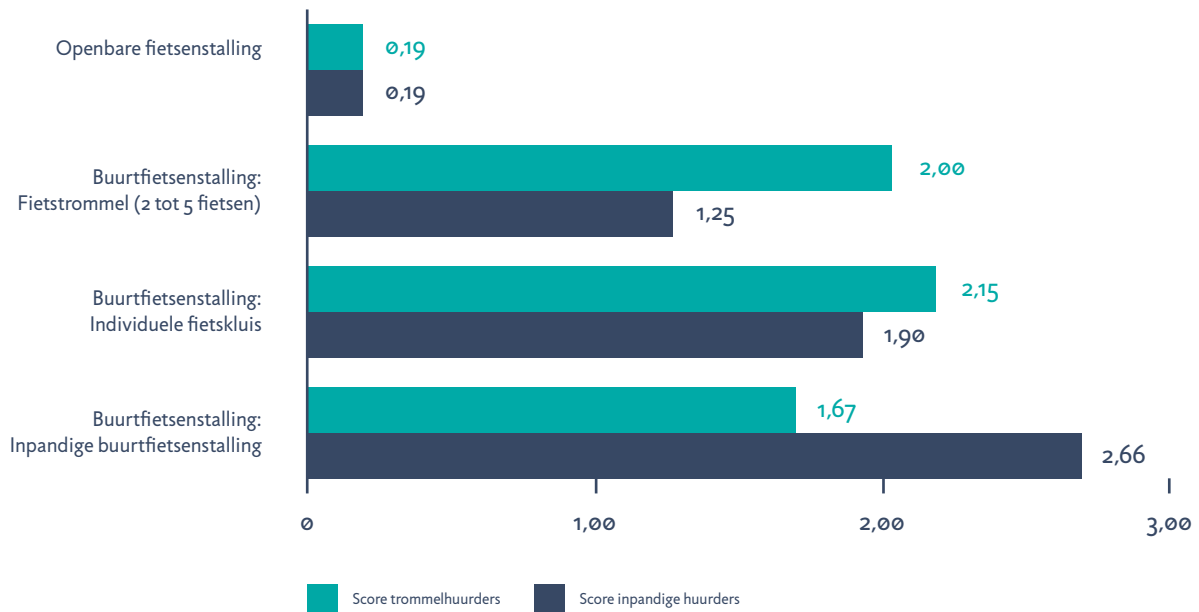
Figuur 7: Voorkeur type stalling alle gebruikers

Deze voorkeur wordt bevestigd door de huidige huurders van een inpandige plek. Daar weegt de voorkeur voor de inpandige staling nog sterker door. De redenen voor deze voorkeur liggen in de beschikbare ruimte algemeen: meer plaats voor meer mensen. Maar ook de individuele ruimte voor de fiets speelt hier mee.



Aangepaste toegang tot inpandige buurfietsenstalling Antwerpen

## Score stalling per type huurders



Figuur 8: Voorkeur type stalling alle gebruikers

Bij de trommelhuurders zien we een andere lijn in voorkeur. Hun primaire voorkeur gaat uit naar een fietskluis, gevolgd door de trommel en als derde keuze pas de inpandige stalling. Alleen liggen hier de voorkeuren dicht bij elkaar, dan bij de huurders van een inpandige plaats. De voorkeur voor een kluis wordt uitgelegd door de verwachting dat er in een kluis geen hinder is van andere fietsen, om te manoeuvreren, en er wordt ook verwacht dat er individueel meer plaats is voor de fiets. Ook het feit dat alleen jij als huurder aan je fiets kan, speelt mee in deze voorkeur. Bij de trommelgebruikers worden wel wat opmerkingen gegeven over een gebrek aan stallingsruimte en manoeuvreerruimte in een trommel.

### 2.3.2 Inrichtingsprincipes

#### A. Algemeen

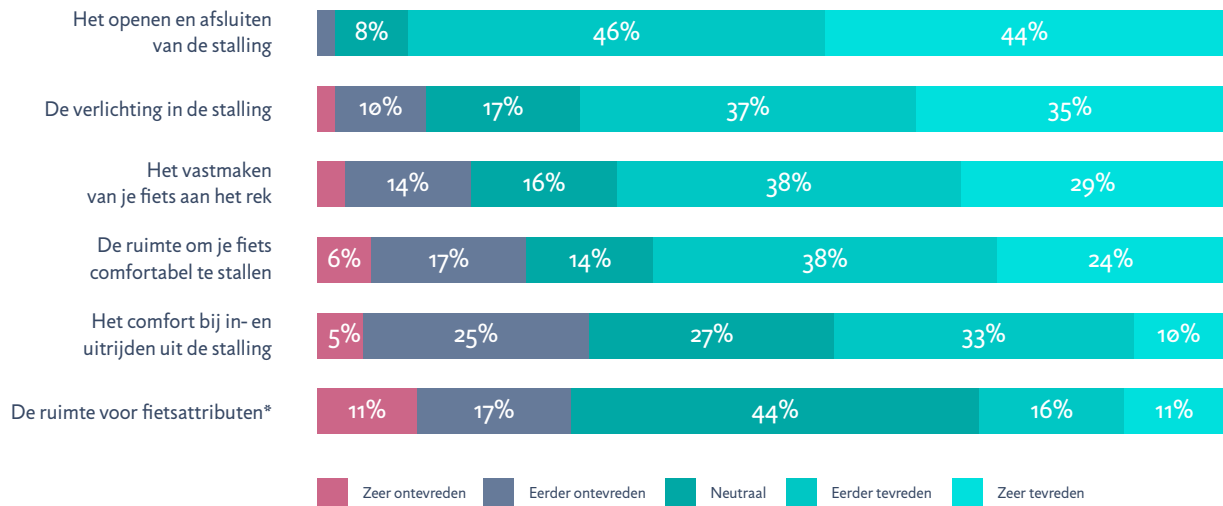
De inrichting van een trommel ligt grotendeels vast. De inrichting van de inpandige stalling niet. De inrichting van de ruimte als stalling en het toegankelijk maken ervan moet bekeken worden per pand.

De uitdagingen hierin zijn:

- Makkelijk te onderhouden;
- gebruiksvriendelijk voor gebruikers zowel op het vlak van toegankelijkheid als het stallen en vastmaken van fietsen;
- ruimte-efficiënt;
- esthetisch verantwoord en passend binnen omgeving;
- geen overlast aan de buurtbewoners (geluid).

De volgende figuur geeft aan hoe tevreden gebruikers zijn over de inrichting en toegang van de stalling. Over de aspecten openen en sluiten van de stalling, verlichting in de stalling, vastmaken van de fiets in de stalling zijn de meeste gebruikers tevreden tot zeer tevreden. Meer ontevreden gebruikers zijn er bij ruimte om fiets te stallen, ruimte voor attributen en in- en uitrijden van de stalling.

## Hoe tevreden ben je over ...



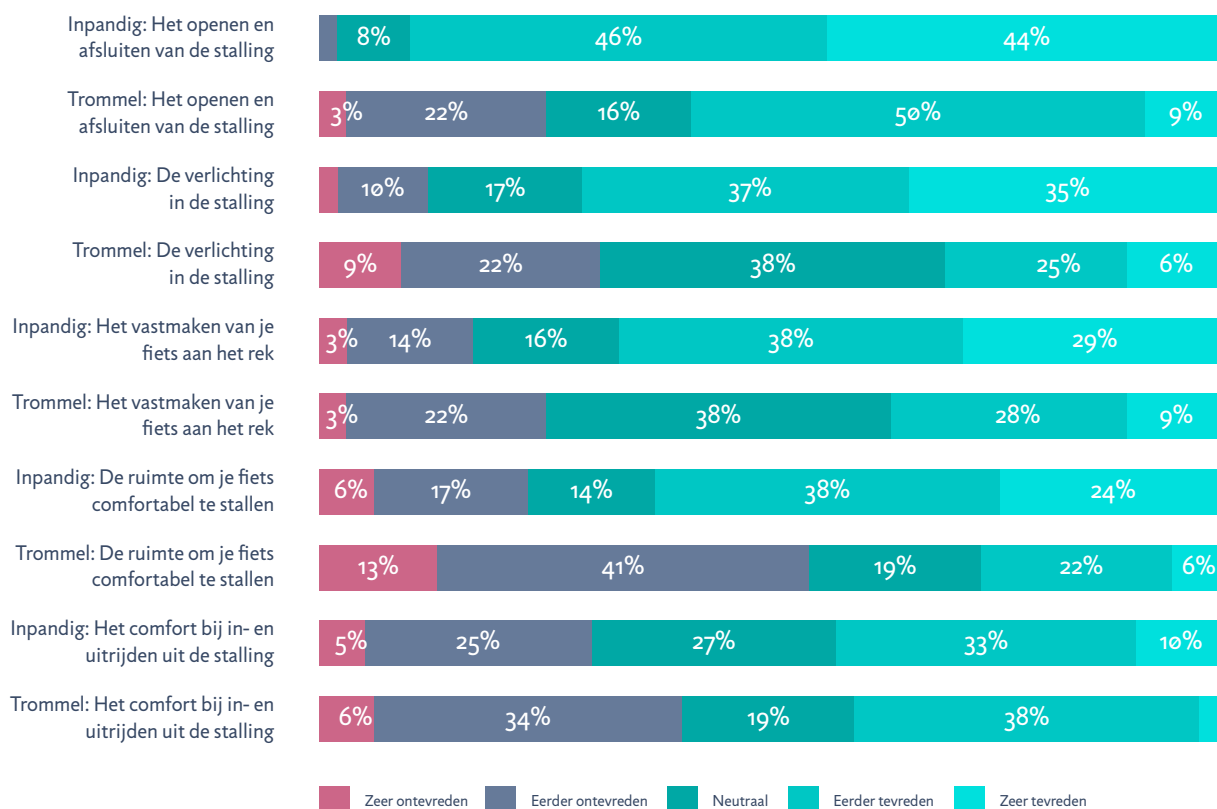
Figuur 9: Tevredenheid inrichting en toegankelijkheid stalling algemeen

Er is een verschil in tevredenheid tussen huurders van een plek in een inpandige stalling en een plek in een trommel. Het aandeel ontevredenheid daalt als we enkel de huurders van de inpandige stallingen nemen. Toch wordt ook daar de opmerking gegeven dat het soms te krap is om een fiets handig te stallen, wanneer de rekken vol staan. Ook de mogelijkheid om fietsen vast te leggen aan een rek ontbreekt soms.

Het in- en uitrijden in de stalling is ook niet voor iedereen voldoende kwalitatief. Afhankelijk van het pand, zijn er trappen aan de toegang; of een steile helling, wat het niet gebruiksvriendelijk maakt.



## Hoe tevreden ben je over ...



Figuur 10: Tevredenheid inrichting en toegankelijkheid stalling vergelijking trommelhuurders en inpandige huurders

Bij trommelhuurders neemt de ontevredenheid over ruimte voor het stallen van de fiets en attributen wat toe. Vorige figuur geeft de tevredenheid weer van de trommelgebruikers en inpandige gebruikers. Zoals uit de figuur blijkt geven de meeste trommelgebruikers opmerkingen over de ruimte voor de fietsen in de trommels. Bredere sturen, mandjes, bakken en fietsstoeltjes maken het comfortabel stallen nog moeilijker of onmogelijk.

Waar bij de inpandige stallingen bij sommige panden opmerkingen worden gegeven over het al dan niet moeilijk in- en uitrijden in de stalling, geven een aantal trommelhuurders aan dat er wat fysieke kracht nodig is om de trommel te kunnen openen en sluiten. Bij gebruik van een sleutel, is regelmatig onderhoud van het slot nodig, iets waar de gebruikers in Brugge bij contract zelf verantwoordelijk voor zijn. Tot slot worden de hendels van de trommel waarmee deze moeten worden geopend en gesloten vaak vuil, omdat het sluiten onderaan vaak met de voet gebeurt.

---

Indien de mogelijkheid bestaat om de toegang te kiezen van een pand, dan gaat de voorkeur naar een plek waar veel passage is, omwille van de sociale veiligheid. Dit is een aandachtspunt voor de stalling Luizengevecht in Gent waar de deur geplaatst is aan de kant van een buurtpark, waar weinig verlichting is 's avonds.

---

## B. Toegankelijkheid

Wat betreft toegankelijkheid van stallingen voor fietsen, zijn er een aantal aspecten te bestuderen en vast te leggen. Er bestaan hiervoor al heel wat richtlijnen<sup>13</sup>.

- Wat is de minimale breedte van de toegang? En hoe wordt hiermee omgegaan?
- Wat is de maximale hellingsgraad van de toegang? En hoe wordt hiermee omgegaan?

---

**Brugge leerde uit de pilootfase dat een harde ondergrond belangrijk is voor het comfort van de gebruikers. Bij het plaatsen van de trommels wordt nu systematisch gekozen voor grote betontegels en geen gras of dolomiet, ...**

---

De toegankelijkheid gaat niet over het openen en sluiten van de stalling. Dat komt later aan bod bij Afsluitsystemen.

Denk er ook aan dat de ondergrond en eventuele verhardingen ook het comfort voor de gebruikers mee bepalen.

## C. Inrichting

De inrichting van het gebouw zelf als stalling is afhankelijk : de bereikbare oppervlakte, de hoogte, de vorm, ...

Wat zijn de punten waarmee u best rekening houdt voor de keuze van de rekken?

- De fiets moet kunnen vastgemaakt worden met een slot.
- Er wordt rekening gehouden met brede sturen, fietstassen... en dus een minimum-afstand hart-hart in acht genomen.

De hoogte houdt rekening met fietsstoeltjes. Wanneer er wordt gewerkt met vaste plaatsen, en met hoog/laag rekken kunnen fietsen met stoel best toegewezen worden aan de lage rekken in stallingen met beperkte hoogte.

In bijlage is een rapport opgenomen opgebouwd door studenten van Windesheim Flevoland voor Mobiel 21. Ze geven hierin een overzicht van mogelijkheden om buurt-fietsenstallingen in te richten en voorbeelden uit Amsterdam en Utrecht.

---

13 Zie bijlage 7: Fietsvademecum nr 7 Fietsparkeervoorzieningen\_Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Grofweg zijn er de volgende types van stallingen:

- 2 lagen rekken (foto 1);
- 1 laag op de grond
  - Gewone systeem;
  - Tussen systeem (hoog/laag systemen) (foto 2);
  - Systemen tegen de muur te bevestigen (verticaal) (foto 3);
- Flexibele systemen om in midden van een ruimte te plaatsen (foto 4).

1



2



3



4



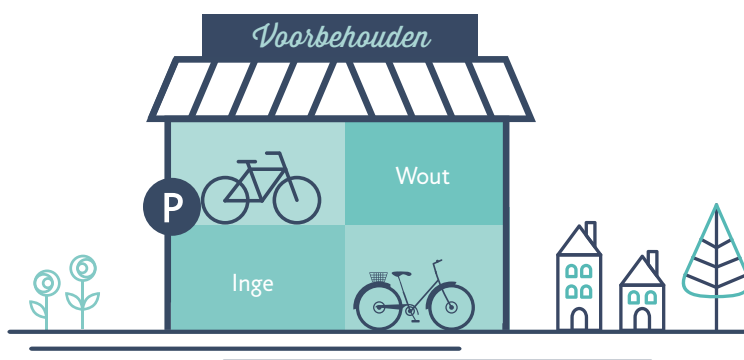
Daarnaast is er dan nog aandacht nodig voor de bijzondere fietsen: bakfietsen, tandems, fietskarren, aanhangfietsen, plooi-fietsen, ... Het zijn systemen waarvoor de nood aan stalling ook hoog is, maar die meestal niet passen in de traditionele rekken. Wanneer het pand het toelaat wordt ook hier best ruimte voor voorzien, en een manier om ook deze fietsen vast te leggen. In de bijlage zijn er voorbeelden te vinden van Amsterdam, waar een baar langs de muur de mogelijk biedt om ook bakfietsen vast te leggen.

Opnieuw is de tip om elke fiets een vaste plaats te geven hierin belangrijk, zodat ook de bijzondere fietsen zeker zijn van hun toegankelijke plaats.

Om een ruim beeld te krijgen van het huidig aanbod aan inrichtingsmogelijkheden met prijzen per type rek, maar ook met standaarden in afstand, ruimte, en hellingsgraden, verwijzen we graag naar [Fietsvademecum - nr. 7 - Fietsparkeervoorzieningen](#) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

#### D. Andere

Bij alle type huurders kwam de klacht zwerfvuil wel aan bod. Vooral bij trommels lijkt dit een probleem te zijn, wanneer ze onderaan open zijn. Het zwerfvuil, bladeren, .... waait binnen in de trommel. Om zwerfvuil tegen te gaan, is het goed om in geval van een halfopen buurtfietsenstalling met een metalen hekwerk de onderste boord aan de grond (bijvoorbeeld 30cm) toch volledig gesloten te maken).



Vaste plaats in de stalling

#### E. Extra services

De helft van de huidige huurders wil wel een fietspomp in de stalling. Ook opbergruimte voor fietstassen, stoeltjes, lichtjes, ... is gewenst door een derde van de respondenten. De andere voorgestelde extra services zijn veel minder gewenst. Er zijn hierin geen verschillen tussen huurders van een plek in een in pandige stalling en huurders van een plekje in een trommel. Wat als suggestie wel vaak werd gegeven, is het hebben van een vaste plaats in de stalling, als extra in de stalling.



Welk comfort of service zou je eventueel extra wensen in je buurtfietsenstalling?

### Welk comfort of service zou je eventueel extra wensen in je buurt-fietsenstalling?

Fietspomp	50%
Een bergruimte voor fietstassen, kinderstoeltje, fietslichtjes, ...	31%
Geen extra comfort / service nodig	31%
Materiaal om fiets te onderhouden	21%
Overige (geef nadere toelichting)	20%
Lockers voor rugzakken, laptops,...	13%
Laadruimte/laadinfrastructuur voor batterij elektrische fiets	12%
Afleverpunt van boodschappen (vb. supermarkt, groente-pakket) of andere leveringen	8%
Drinkbaar water	3%
Toiletten	1%
Verwarmde ruimte	0%
Douche	0%

Tabel 3: Extra services in buurtfietsenstallingen

Er werd ook gevraagd wat de huurders per maand extra zouden willen betalen voor deze extra services. De bereidheid om ervoor te betalen is er wel, de gemiddelde bedragen liggen voor fietspomp op 2,5 euro extra per maand, en voor bergruimte voor tassen op 1,87 euro extra per maand.

### 2.3.3 Afsluitsystemen

#### A. Algemeen

Een afsluitsysteem is een systeem waarmee de deur of poort van de stalling opent en sluit, en waarmee de huurder toegang heeft tot de stalling. Er zijn verschillende systemen mogelijk: een sleutel, een badge, een app, een code, een vingerafdruk, ... In Antwerpen, Gent en Brugge wordt gebruikgemaakt van een sleutel of een badgesysteem.

Naast de keuze van welk systeem, moet er ook nagedacht worden over een regeling bij verlies van sleutel en/of badge. Is er een extra kost aan te rekenen voor het gebruik van een badge? Wat is de regeling bij stopzetting van de huurovereenkomst? Bij een badgesysteem kan er ook bekeken worden of er synergiën mogelijk zijn met andere systemen (Bluebike, cambio, ...).



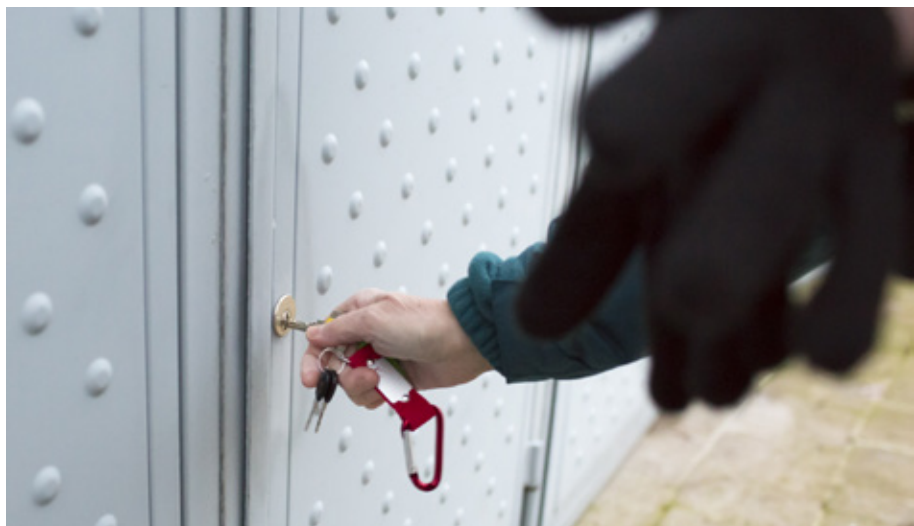
Badgesysteem

---

**Antwerpen** werkt met een badgesysteem voor het openen en sluiten van de stallingen. De badge is op naam en opent specifiek die stalling, waar de persoon een plekje huurt. Het badgesysteem heeft een simkaart zodat de data van wie wanneer welke stalling opent kan opgevolgd worden. Antwerpen vraagt een extra waarborg van 25 euro voor het gebruik van de badge.

**Brugge** werkt al sinds het begin met sleutels voor de trommels. Er is nog geen plaatsing van nieuwe sloten nodig geweest. Er zijn ook weinig meldingen van verlies van sleutels.

---



Sleutel

De volgende tabel geeft een aantal voor- en nadelen weer van gebruik van sleutels en badge als afsluitsystemen, aangegeven door de steden Antwerpen, Gent en Brugge.

	Voordelen	Nadelen
<b>Badge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij verlies van badge is er geen nood aan vervanging van het slot.</li> <li>• Administratief gemakkelijk bij stopzetting of verlies. Inleveren ervan is niet nodig, toegang wordt gekoppeld aan specifieke badge.</li> <li>• Opvolging over het betreden van de stalling door wie en wanneer gaat gemakkelijk.</li> <li>• Beheersdienst heeft slechts 1 badge nodig die alle stallingen kan openen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Duurder systeem dan sloten met sleutels.</li> <li>• Beheer van batterijen en simkaarten (om informatie over betreden stalling door te zenden).</li> <li>• Kostprijs Simkaarten en batterijen.</li> </ul>
<b>Sleutel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage onkosten.</li> <li>• Eenvoudig systeem.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen controle op betreden van stalling.</li> <li>• Controle op doorgeven sleutel/ bijmaken sleutel.</li> <li>• Bij verlies of stopzetten moet sleutel ingeleverd worden.</li> <li>• Beheersdienst heeft van elke stalling een reservesleutel nodig om die te kunnen betreden.</li> </ul>

Tabel 4: Voor- en nadelen van badge en sleutel

## B. Enquête

De afsluitsystemen werden bevraagd in de evaluatievragenlijst. Ze worden over het algemeen positief geëvalueerd. Er is wel een verschil tussen huurders van een plek in een trommel en huurders van een plek in een inbandige stalling. Bij de inbandige stalling is 90% eerder tevreden tot zeer tevreden over het openen en sluiten van de stalling. Bij de huurders van een trommel is 59% eerder tevreden tot zeer tevreden en 25% eerder ontevreden tot zeer ontevreden.

Er worden opmerkingen gegeven over het openen en sluiten van de **trommels met sleutel**. De sloten zijn gevoelig aan weeromstandigheden en moeten regelmatig gesmeerd worden. Daarbij kwam de vraag wie dit best opvolgt en uitvoert? De huurder zelf, die toch dagelijks het slot moet gebruiken, of de beheerder van de stalling? Uit de vragenlijst kwam naar voor dat gebruikers dit vaak zelf doen.

Daarnaast wordt de opmerking gegeven dat de hendels/handvaten om trommels te sluiten met de handen ook net die steunen zijn waar je je voet moet opzetten om de trommel dicht te duwen, waardoor die hendels snel vuil zijn en je handen ook vuil

worden. Dit zijn waarschijnlijk de redenen waarom trommelgebruikers gemiddeld iets minder tevreden zijn dan de inpandige gebruikers.

Opmerkingen over de **badges** werden ook gegeven, zoals badges die niet werken en de stalling niet openen zoals zou moeten, batterijen van het badgesysteem die plat zijn en daardoor ook de stalling niet openen.



# Bijlagen

## Voorbeeld contracten en huisreglementen

- Bijlage 1: Gebruikersvoorwaarden en procedures als bijlage overeenkomst Antwerpen
- Bijlage 2: Overeenkomst buurtfietsenstalling Antwerpen
- Bijlage 3: Gebruikersreglement Brugge
- Bijlage 4: Gebruikersreglement Gent

## Inrichting stalling en fietsparkeren

- Bijlage 5: Inrichting stalling Film <https://www.youtube.com/watch?v=MFz8BiEBKHA>
- Bijlage 6: Inrichting buurtfietsenstallingen \_ Rapport studenten
- Bijlage 7: Fietsvademecum nr 7 Fietsparkeervoorzieningen\_Brussels Hoofdstedelijk Gewest

## Subsidievoorwaarden en reglement

- Bijlage 8: Voorbeeld subsidievoorwaarden en reglement Amsterdam Oost
- Bijlage 9: Nodenbevraging buurtfietsenstalling



Paviljoenstraat 9  
B-1030 Brussel+32 (0)2  
211 55 05

[www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be)  
[info@fietsberaad.be](mailto:info@fietsberaad.be)  
[@FietsberaadVL](https://twitter.com/FietsberaadVL)