



1-6-2022

# Zorro's voorstellen voor fietsparkeren thuis

*Nota vanwege het burgerplatform voor de Antwerpse zuidostrand*

## 1. Inleiding

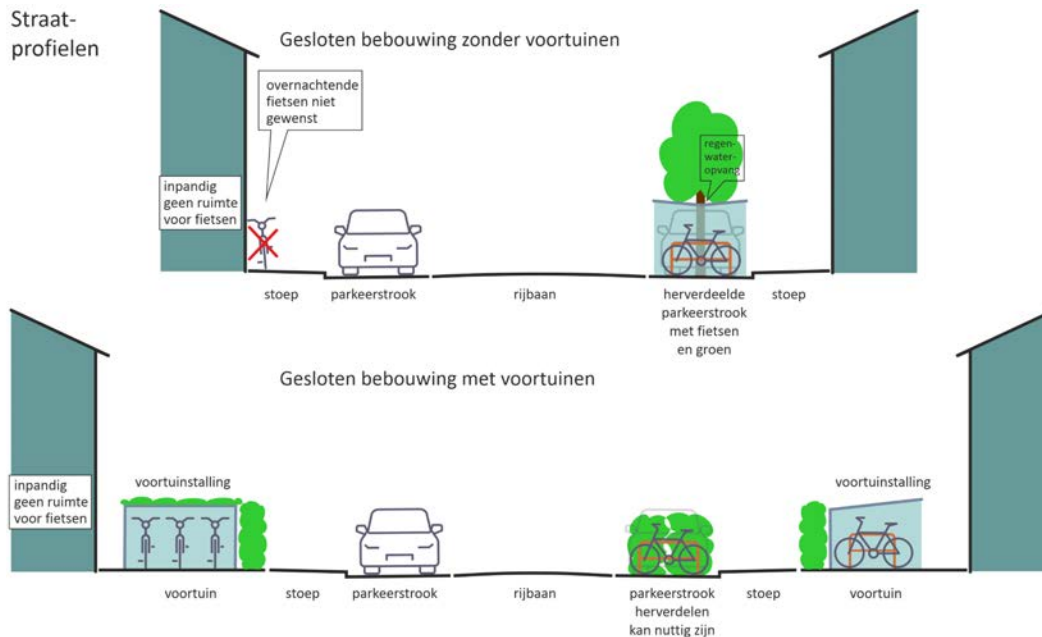
Terwijl steeds meer mensen de fiets nemen om zich te verplaatsen, blijft de openbare ruimte om die te stallen beperkt. Vaak belemmeren stilstaande fietsen de doorgang op het voetpad. De openbare ruimte wordt voorts gemonopoliseerd door rijdende of geparkeerde auto's. In veel straten is er ook geen goede oplossing om fietsen 's nachts achter te laten, noch inpandig noch op de stoep of de parkeerstrook. Het burgerplatform Zorro zocht oplossingen die ook aansluiten bij de doelstellingen van het *Routeplan 2030* om het ruimtebeslag door auto's verder terug te dringen. Wanneer bewoners hun fiets vlot en veilig kunnen wegzetten en hem toch altijd bij de hand hebben, zullen ze hem vanzelf sneller gebruiken.

In het hoofdstuk *De stilstaande fiets* van het [Zorro-Rapport 2020](#) (p. 67-75) zette het burgerplatform al zijn visie uiteen op fietsparkeren, zowel thuis als op bestemmingen. Voor fietsparkeren op bestemmingen verwijzen we naar dat rapport, in deze nota gaan we dieper in op de situatie in de straten. Het is een zoektocht naar ruimte voor een veilige en comfortabele plek voor de stilstaande fiets. Een echte modal shift vergt ook een verschuiving in de ruimte om fietsen te kunnen te parkeren op straat. En 's nachts verdient een fiets ook een droge en veilige plek.

Aangezien het parkeer- en het bouwbeleid gemeentelijke bevoegdheden zijn, richt deze nota zich vooral tot de gemeentebesturen.

## 2. Thuis stallen volgens straatprofiel

Als we het dwarsprofiel van een straat bekijken, liggen tussen de tegenover elkaar liggende percelen de stoep en de rijbaan. Op de stoep moet minstens anderhalve meter breedte vrij blijven. Een fiets kan er kort staan, maar niet langer. De rijbaan wordt ingepalmd door auto's en andere motorvoertuigen. Afhankelijk van de beschikbare breedte zijn er tussen de eigenlijke rijbaan en de stoep één of twee parkeerstroken, waar doorgaans geen plaats is voor fietsen.



### 2.1. Gesloten bebouwing zonder voortuinen

In straten met gesloten bebouwing zonder voortuinen is er vaak geen plaats om fietsen droog en veilig te laten overnachten. Wie in een dergelijke straat woont, heeft geen andere plek voor zijn of haar fiets dan misschien ergens achteraan in een tuinhuis.



Gesloten bebouwing zonder voortuinen. (Andere voorbeelden)

De bereikbaarheid van achteraan gelegen tuinhuisen kan verbeterd worden door een toegangspad evenwijdig aan de straat dat alle tuinen verbindt. In nieuwe wijken zou dat volgens Zorro verplicht moeten worden. Het kan ook gerealiseerd worden in bestaande situaties. Dat vergt dan meestal wat onteigeningen. Ruimtelijke uitvoeringsplannen kunnen daarbij helpen.

In de grote steden zijn buurtfietsenstallingen in gebouwen al gangbaar. Mogelijk kan dat ook in de zuidostrand een oplossing worden (zie [4.3. Afgesloten overdekte fietsenstallingen](#)).

Fietsparkeren bij gesloten bebouwing zonder voortuin wordt in deze nota verder uitgewerkt (zie [3. Focus op gesloten bebouwing zonder voortuin](#)).

## 2.2. Gesloten bebouwing met voortuinen

Ook wanneer er in een straat met gesloten bebouwing wel voortuinen zijn, is er vaak toch geen plaats in huis voor de fiets. Je ziet er wel weinig fietsen op het voetpad – de meeste bewoners zullen geneigd zijn om fietsen te stallen in de voortuin. Zorro adviseert dat niet te verbieden en soepel om te gaan met vergunningen voor fietsenbergingen. De gemeenten hanteren regels met het oog op een esthetisch straatbeeld. Helaas is de ruimte in een voortuin soms beperkt, voor langere (bak)fietsen biedt het niet altijd een oplossing.

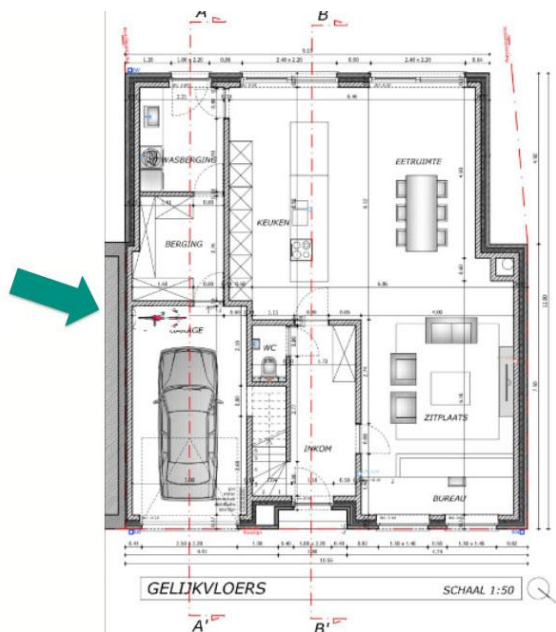
In zijn boek [Reconquérir les rues](#) over de *frontages* (voortuinen) besteedt de Franse stedenbouwkundige Nicolas Soulier aandacht aan het stallen van fietsen in voortuintjes, waarvoor ook lage constructies (beneden de ooglijn) mogelijk zijn. Met wat groen worden ze makkelijk visueel geïntegreerd. Dubbele winst dus.



Mooi ingeplante voortuininstalling in Wilrijk.

### 2.3. Open of halfopen bebouwing, vaak met garage

Wanneer er een garage is, hoeven fietsen meestal niet meer in de voortuin te staan. Maar soms is de garage slechts op maat van één auto en kunnen fietsen er niet bij of kunnen ze niet langs de auto passeren. Vaak wordt de auto dan buiten geparkeerd. De huidige trend in nieuwbouw om garages te vervangen door carports is geen oplossing voor fietsen.



*Grondplan met standaard garage voor één auto die de circulatie van fietsen blokkeert.*

### 2.4. Appartementen

Kleinschalige gebouwen zoals opbrengsthuizen met appartementen vallen onder profiel 2.1 of 2.2. Grotere vrijstaande appartementsgebouwen moeten een eigen oplossing bieden om fietsen droog en diefstalveilig te stallen. Het is niet aanvaardbaar dat dergelijke gebouwen wel over een eigen parkeergarage beschikken, maar geen goede oplossing hebben voor fietsen.



*Woonblokken aan de Rodekruislaan in Berchem: fietsenstalling dichtbij maar niet veilig en droog. Hier moet in een in pandig ruimte voorzien worden.*

### 3. Focus op gesloten bebouwing zonder voortuinen - Enquête in de gemeenten van de zuidostrand

In straten met gesloten bebouwing zonder voortuinen is de situatie het moeilijkst. Van zulke straten, waar het gebrek aan inpandige ruimte waarschijnlijk is, vond Zorro er [40 in Mortsel](#) en [38 in Edegem](#), hoewel het om relatief residentiële gemeenten gaat met ruimte en groen.

Zorro vroeg de gemeentebesturen in de zuidostrand of bewoners een aanvraag kunnen doen voor fietsenstallingen in hun straat, als er inpandig geen ruimte is. Het feit dat bewoners zelf de nood aan fietsparkeerruimte kunnen melden, heeft een essentiële signaalfunctie, terwijl het draagvlak voor eventuele ingrepen versterkt wordt. In de zuidostrand is autoparkeren vaak nog gratis, en het draagvlak voor betalend fietsparkeren is er kleiner dan in het stadscentrum.

#### 3.1. Aanvraag door bewoners

Alle gemeentebesturen in de zuidostrand staan open voor de vraag van bewoners, individueel of in groep, naar oplossingen voor het gebrek aan fietsparkeerruimte in woonstraten. De stad Antwerpen heeft een e-loket om fietsbeugels aan te vragen, in de zuidostrand gebeurt de vraag meer informeel. Edegem heeft ook een meldingsformulier. Mortsel zegt dat bij alle meldingen, ook mondeling, hun diensten ter plaatse gaan kijken. Over het algemeen is de mogelijkheid om het probleem te signaleren nog niet helemaal ingeburgerd. Het verdient dus wel wat promotie.

#### 3.2. Wat doet de gemeente?

De gemeenten beloven elke aanvraag ernstig te onderzoeken, zonder dat ze 100 procent garantie geven dat ze ook een oplossing hebben. De nood aan ruimte moet niet aangetoond worden met foto's of zo. De diensten gaan ter plaatse de situatie en de behoefte aan fietsbeugels bekijken. Als het enigszins mogelijk is, worden ze ook geplaatst.

#### 3.3. Schrappen van een parkeerplaats

De meeste gemeenten zijn bereid om een parkeerplaats op te offeren voor een fietsenstalling, als er draagvlak is. Mortsel doet het als een bepaald percentage van de bewoners akkoord gaat. De stad Antwerpen vermijdt het liever en zoekt andere oplossingen.

#### 3.4. Betalende oplossingen: fietskluis, -trommel of -box

Mortsel heeft 8 boxen waarin 20 fietsen kunnen staan. De gebruikers betalen 5 euro per maand. Edegem heeft er op 5 locaties, voor 8,25 euro per maand, en op de website [Fietsbox in je straat](#) kan je een locatie suggereren. In Hove en Lint lijkt de behoefte nog minder groot.

#### 3.5. Overdekte vrij toegankelijke oplossingen

Overdekte fietsenstallingen staan aan de stations en op strategische plaatsen zoals het Gemeenteplein, belangrijke haltes van het openbaar vervoer, en uiteraard aan belangrijke bestemmingen zoals scholen, sport- en winkelcentra, ziekenhuizen, maar nog niet op een

kleinschaliger niveau in woonstraten. Zorro wil dat concept graag introduceren (zie [5. Concept voor een overdekte, vrij toegankelijke stalling](#)).

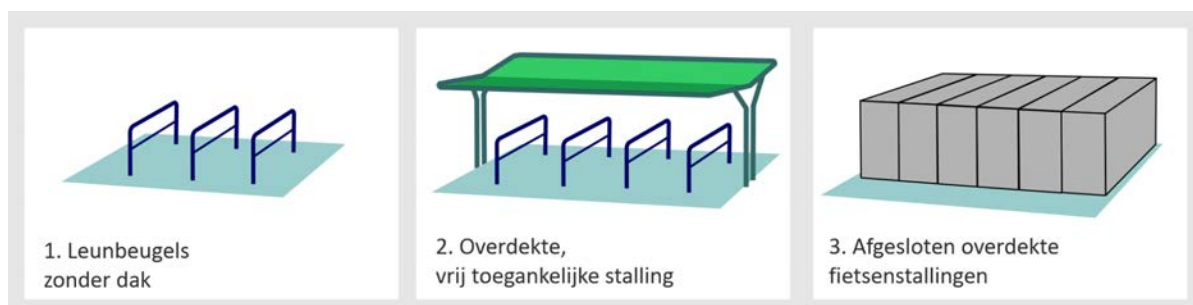
### 3.6. Voortuinstellingen

Wie in huis geen plaats heeft, maar wel over een voortuin beschikt, zal daar een oplossing zoeken. De gemeenten van de zuidoostrand verbieden niet meer om constellaties te zetten in de voortuin waarin fietsen droog staan, maar leggen wel regels op: niet te veel verharden, niet te hoog, omgeven met groen. Hove spreekt van een wildgroei van voortuinstellingen met te hoge prefab bouwsels. Kontich hanteert een maximale hoogte van 1,45 meter, waarbij minstens een derde van de tuin onverhard moet blijven.

## 4. Modellen voor thuisparkeren

Zorro stelt voor dat bewoners voor fietsparkeren in hun straat kunnen kiezen tussen drie modellen:

- Leunbeugels of nietjes zonder dak
- Overdekte, vrij toegankelijke stalling
- Gesloten fietsboxen, -trommels of -kluizen (niet gratis)



	<b>Leunbeugels / nietjes zonder dak</b>	<b>Overdekte, vrij toegankelijke stalling</b>	<b>Afgesloten overdekte fietsenstallingen</b>
+	flexibel in te planten	fietsen staan veilig, vastgeklonken en droog	fietsen staan veilig, privé
-	fietsen staan in de regen, kans op weesfietsen	kostprijs overkapping, kans op weesfietsen	niet gratis, massief, gesloten uitzicht, niet voor buitenmaatse fietsen

#### 4.1. Leunbeugels of nietjes zonder dak

Leunbeugels of nietjes kunnen ervoor zorgen dat fietsen niet meer los op het voetpad moeten staan. Ze kunnen vastgeklonken worden, maar ze staan wel in de regen. Ze zijn makkelijk kleinschalig in te planten, op de hoek van de straat, op een parkeerplaats of op een stukje restruimte. Het aantal beugels kan variëren volgens de beschikbare ruimte.

In de praktijk kan zo'n installatie weesfietsen (fietsen die lange tijd ongebruikt in de openbare ruimte staan) aantrekken.

De beugel heeft twee functies: de fiets steun geven en het vastklinken mogelijk maken. De fietser kiest zelf met hoeveel en welke sloten zijn of haar fiets vastgeklonken wordt, maar het moet zeker mogelijk zijn van onderaan het zadel. Om voldoende steun te bieden moet de beugel minstens 80 cm lang zijn. Een hoogte van 1 meter is goed. Een extra steun op lagere hoogte is nuttig voor kinderfietsen.

Als de beugels worden gezet met minstens 1 meter tussenruimte, passen er telkens twee fietsen tussen en wordt de ruimte optimaal benut. Voldoende ruimte is noodzakelijk: een normale fiets heeft een lengte tot 190 cm.

Er zijn steeds meer buitenmaatse fietsen, zoals bakfietsen en cargobikes, met een lengte tussen 2 en 3 meter. Die hebben eigenlijk geen leunbeugels meer nodig, enkel ruimte en een 'oog' uit de grond om aan vast te klinken.

In elk geval zijn de klassieke wielklemmen uit den boze: zij geven geen steun aan het fietskader en bieden geen goede mogelijkheid om vast te klinken.



*Rendierstraat in Wilrijk en Rotenaard in Edegem: op de hoek van de straat, twee beugels. Druk gebruik toont de grote behoefte.*



*Klassieke wielklemmen geven geen steun en zijn dus uit den boze.*

## 4.2. Overdekte, vrij toegankelijke stalling

In straten met een duidelijke behoefte adviseert Zorro als vuistregel per tien autoparkeerplaatsen er twee voor te behouden voor fietsparkeren. Die ingreep kan gecombineerd worden met het aanplanten van bomen. Om de fietsen te beschutten tegen regen kan zo'n stalling een afdak krijgen.

Wie voor een bakfiets of fietskar kiest, mag daarbij niet tegengehouden worden door gebrek aan ruimte om die te stallen wanneer er zoveel publieke ruimte wordt ingenomen door geparkeerde auto's.

Bij het beheer van de stallingen moet toegezien worden op weesfietsen: fietsen die lange tijd onaangeroerd blijven staan, moeten na herhaalde waarschuwing worden weggehaald om plaats te maken voor fietsen die wel gebruikt worden.

Het voordeel tegenover beugels is dat de fietsen ook droog staan. Ze staan veilig vastgeklonken en parkeren blijft gratis. Dit concept lijkt dus bijzonder aantrekkelijk voor bewoners die in hun perceel geen plaats hebben. Daarom kan men ze voorbehouden voor fietsen die regelmatig gebruikt worden. Bewoners houden zelf toezicht, en weesfietsen worden apart gezet door de gemeente.

Er zijn nog geen voorbeelden te vinden van dergelijke stallingen. Een mooie uitdaging voor ontwerpers dus. Zie [5. Concept voor een overdekte, vrij toegankelijke stalling](#) voor de verdere uitwerking.

## 4.3. Afsloten overdekte fietsenstallingen

Fietstrommels (voor 2 tot 5 fietsen) en individuele fietskluisen of fietsboxen zijn gesloten boxen waarin je fiets droog en helemaal veilig staat. Het gebruik ervan is niet gratis en ze hebben een grotere impact op het perspectief van de straat. Ze kunnen op de parkeerstrook worden geplaatst, op een pleintje, waar er plaats is.

Deze systemen worden beheerd en verhuurd door de gemeente. Een tariefvoorbeeld is 7,50 euro per maand.



*Fietstrommel aan het Nieuwhof in Gent en buurtstalling in de Armand Segerslei in Mortsel.*



Het is ook mogelijk dat een onbewoond pand in de straat omgebouwd wordt tot buurtfietsenstalling (zie [Handleiding van Fietsberaad](#)). Dat gebeurt al in de centrumsteden, nog niet in de stadsrand, maar het is niet ondenkbaar in dichtbebouwde wijken in het centrum van gemeenten als Mortsel, Kontich en Borsbeek.

In rotatieparkings (publiek toegankelijke parkings) van de centrumstad kan een aanzienlijk percentage van de autoparkeerplaatsen worden omgevormd tot fietsstalplaatsen voor de buurt. Die plekken moeten per gezin afsluitbaar zijn.



*Buurtfietsenstallingen in Antwerpen.*

## 5. Concept voor een overdekte, vrij toegankelijke stalling

Vervang een autoparkeerplaats door:

- een afdak met regenopvang,
- straatgroen,
- fietsbeugels.

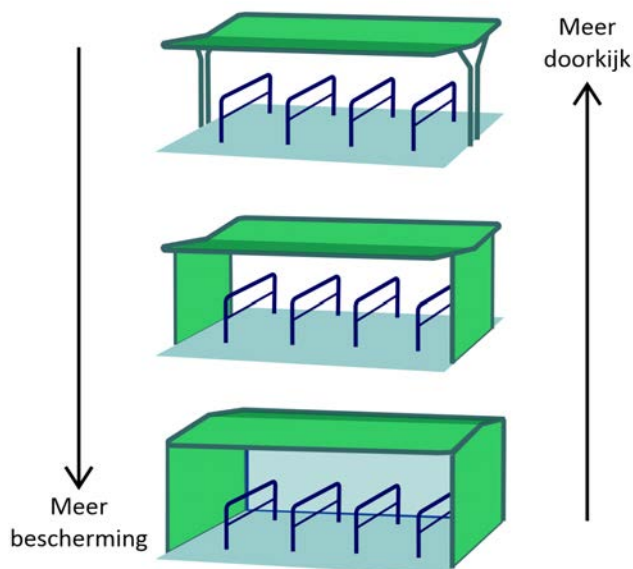
### 5.1. Doel

In woonstraten met gesloten bebouwing zonder voortuinen vinden veel fietsen geen droge veilige plek om te overnachten. De ruimte naast de rijbaan wordt er meestal bezet door geparkeerde auto's. Zorro stelt voor om daar wat plaats vrij te maken om fietsen overdekt te zetten. Dat geeft ook de kans om te voorzien in meer groen en ontharding in de straat.

### 5.2. Maatvoering

**Ruimte.** De overdekte straatstalling kan ingeplant worden op een langsparkeerplaats of op restruimte waar geen auto meer kan staan. We gaan uit van het formaat van een langsparkeerplaats van 6 x 2,5 m. Daarop willen we 8 fietsen comfortabel kunnen zetten, met een groene boord/buffer.

**Toegang.** De fietsen staan dwars op de rijbaan. Wanneer men kiest voor drie gesloten wanden die beschermen tegen slagregen, is de toegang via de stoep. Als het een opener constructie wordt, kan de toegang ook via de rijbaan. Hoe meer bescherming, hoe minder doorkijk. Vóór huizen willen we echter geen al te gesloten constructie zetten.



**Beugels.** Los van de overkapping. Vier beugels met 1 meter tussenafstand bieden in principe plaats aan 8 fietsen. Voor lange fietsen zoals bakfietsen en cargobikes is de dwarse breedte wat nipt. Daarvoor kunnen de beugels weggelaten worden en vervangen door een ring voor een slot.

**Overkapping.** Het dak mag geen zware, dominante constructie krijgen, het uitzicht moet open blijven met doorzicht. Dit staat er immers permanent, in tegenstelling tot hoge voertuigen. Ook voor de sociale controle is een open uitzicht essentieel. De hoogte bedraagt ca. 2,1 m.

**Groen.** De stalling mag een groen uitzicht krijgen, met een groendak dat afwatert naar de zijkant, waar lage planten zorgen voor een buffer met de parkeerplaatsen ernaast.

### 5.3. Mogelijk uitzicht



*Virtueel uitzicht gemaakt door student Design Sander Duchesne.*

### 5.4. Inplanting

De straatstalling staat het best niet bij de hoek van de straat, want dat zou het zicht wat belemmeren. Die plaats is enkel goed voor niet-overdekte stallingen (cf. Rendierstraat in Wilrijk). Uiteraard ook niet voor opritten, wel aansluitend bij een stukje groen met bomen.

Soms is de parkeerstrook apart aangelegd. De breedte kan verschillen: van een volle 3 meter (bv. Meerlenlaan in Wilrijk) tot een krappe 2 meter (Vrijwilligersstraat in Edegem). In de Cronckenroystraat in Edegem wordt geparkeerd op de stoep van 4 meter breed, met als nadeel dat die niet meer autovrij is en een slordig geparkeerd voertuig de ruimte kan belemmeren.

In de Mortselse Voorspoedlei en omgeving ligt een relatief smalle parkeerstrook naast een smalle fietscomfortstrook, zodat de fietsers geneigd zijn om vlak naast de geparkeerde wagens te rijden.

In straten met een heel breed voetpad kan er misschien iets gecombineerd worden, zoals in de Ten Dorpelei in Morsel.

In heel smalle straten (bv. Jan Frans Willemsstraat in Boechout, Transvaalstraat en Nieuwstraat in Kontich) is de inplanting van een overdekte stalling erg moeilijk. Wat ook opvalt: in veel van dergelijke straten met gesloten bebouwing zonder voortuinen staan nog weinig of geen straatbomen. Misschien is dat een reden om die straten prioriteit te geven en zowel bomen als fietsenstallingen te zetten.

### 5.6. Extra's

Onder aan het afdak kan het hemelwater dienen voor irrigatie van het groenperkje dat de stalling afboordt en fungeert als buffer.

De optie om op het afdak eventueel zonnepanelen te plaatsen en te gebruiken om e-bikes op te laden lijkt voorlopig nog wat te complex om te realiseren. Misschien kan die vraag gesteld worden aan Energiecoöperatie ZuidtrAnt.

## 6. Nieuwbouw

Bij de opkomst van de automobiel rond 1900 was parkeren op de openbare weg absoluut verboden. Het kan verkeren...

Bij nieuwbouw zijn normen voor autoparkeerplaatsen ingeburgerd. De rondzendbrief van minister van Openbare Werken Jos De Saeger uit 1970 schreef een minimumnorm van één inpandige parkeerplaats per woning voor, om stilstaande auto's van de openbare weg te halen. Nu pleit men voor maximumnormen. Het is immers *not done* om met deze norm autobezit te stimuleren. Meer in [Cahier n° 5 van Fietsberaad](#).

Bouwen met een garage biedt geen garantie dat die auto ook daarin gezet wordt – de openbare ruimte wordt meer dan ooit ingepalmd door stilstaande vierwielers. In de stad is een eerste bewonerskaart meestal gratis, de kostprijs van de tweede bewonerskaart kan sturend werken.

De normen voor fietsenstallingen bij woningbouw verschillen nog sterk. Vlaanderen heeft daarvoor geen richtlijnen, de gemeenten beslissen zelf. In de centrumsteden gaat het nu in de richting van één fietsparkeerplaats per hoofdkussen. Laten we daarvan een algemene regel maken. Er worden nog altijd nieuwbouwhuizen gezet met een afgemeten garage voor een auto, waarbij men vergeet dat fietsen ook beter binnen staan. Bij de aanvraag voor vergunningen voor nieuwbouwwoningen moet in een oplossing voor het stallen van fietsen voorzien worden, zoals fietsschuurtjes. Het bouwen met enkel garages of autostaanplaatsen op maat van een auto is niet meer aanvaardbaar.

Het [Memorandum Gemeenteraadsverkiezingen 2018](#) van de Fietsersbond (p. 9) stelt: 'Werk een fietsparkeernorm uit die alle gemeentediensten en private bouwheren verplicht om voldoende fietsenstallingen te voorzien in elke nieuwbouw. Dit geldt zowel voor particuliere woningen en appartementsblokken (minimaal twee per woning en één bijkomende plek per extra slaapkamer), als voor winkels (kleine krijgen minimum drie fietsenstallingsplaatsen, grote krijgen minimum drie fietsenstallingsplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak) en bedrijven (twee plaatsen per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak).'

In Antwerpen en vele andere gemeenten worden al fietsstalplaatsen verplicht per wooneenheid. Inpandige garages kunnen erg geschikte fietsstalplaatsen zijn. Er is ook ruimte nodig om aan fietsonderhoud te doen en om regenkledij te laten drogen. Daarom pleit Zorro ervoor om erg ruime fietsstalplaatsen op te leggen. Fietsers verdienen kwaliteit.

Bij het realiseren van grote woonprojecten eist een gemeente steeds om te voorzien in een bepaald aantal parkeerplaatsen per wooneenheid voor auto's, evenwel niet voor fietsen. Bij grote bouwprojecten kan best ook voorzien worden in inpandige fietsenparkeerplaatsen per wooneenheid, en plaatsen voor buitenmaatse fietsen.

## 7. Samenvatting

- Een fiets verdient een droge en veilige plek om te overnachten, niet op de stoep waar hij in de weg staat. Een echte modal shift vergt ook een verschuiving in de ruimte om te parkeren op straat.
- De behoefte aan ruimte is het grootst in straten met gesloten bebouwing zonder garage of voortuinen, waar bewoners inpandig geen ruimte hebben. Zij kunnen de gemeente om een oplossing vragen. Daarbij stelt Zorro drie modellen voor:
  1. leunbeugels zonder dak,
  2. overdekte, vrij toegankelijke stallingen,
  3. afgesloten overdekte fietsenstallingen.
- Als ze een voortuin hebben, moeten de bewoners de kans krijgen om hun fietsen daar op een esthetisch verantwoorde manier te stallen.
- Fietsen die in de garage achter de auto staan, worden minder gebruikt. Dat is een kwestie van keuzes maken.
- Grotere vrijstaande appartementsgebouwen moeten een eigen oplossing bieden om fietsen droog en diefstalveilig te laten overnachten.
- Bij nieuwbouw kan het best voorzien worden in één fietsparkeerplaats per hoofdkussen.

## Bronnen en inspiratie

- Fietsberaad: [verscheidene dossiers rond fietsparkeren](#)
- Fietsberaad: [Van parkeer- en stallingsnorm naar mobiliteitsnorm](#)
- Fietsberaad: [Handleiding voor buurtfietsenstallingen](#)
- Fietsrapport Azura: [Fietsparkeren](#)
- Fietsersbond: [Een aantrekkelijke gemeente dankzij wervend fietsbeleid](#), memorandum voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2018.
- Fietsersbond: [Leidraad voor gemeentelijk fietsparkeerplan](#)
- Mobiel 21: [Fiets Suite](#)
- Fietsparkeur: [normering van Fietsersbond Nederland](#)
- [Velopark](#): digitaal overkoepelend platform met de gegevens van alle bewaakte fietsenstallingen in België
- [Fietsparkeren.net](#): innovatieve systemen voor fietsparkeren, een website van fietsleasingbedrijf B2Bike
- Nicolas Soulier: [Reconquérir les rues](#)