



Fietsparkeernormen

Netwerkdag Duurzame Mobiliteit
Inspiratiedag, 22 september 2022





Stallen of parkeren?



stallen: in een bewaarplaats zetten

parkeren: opstellen op een daarvoor bestemde plaats

fietsparkeervoorziening, fietsparkeergebouw, fietsparkeersysteem, fietsparkeerplek, fietsparkeernormen, fietsparkeewachter, fietsparkeerabonnement, ...

Uitdagingen in het fietsparkeren?



- Doelstellingen Vlaams Regeerakkoord (60/40), “Fit for 55”, lokale beleidsplannen,...
- Groeiend gebruik van fiets en diversiteit van fietsen/voortbewegingstoestellen
- Hoe (fiets-) parkeerbeleid situeren binnen fietsbeleid?
- Druk op openbare ruimte en nood aan herverdelen parkeerruimte?
- Fietsdiefstal en vandalisme



2.000.000
(2018)



3.250.000
(2025)

+

60%



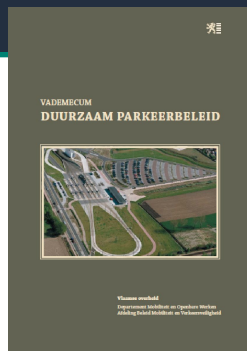
totaal aantal
trips/dag met
de fiets

60/40

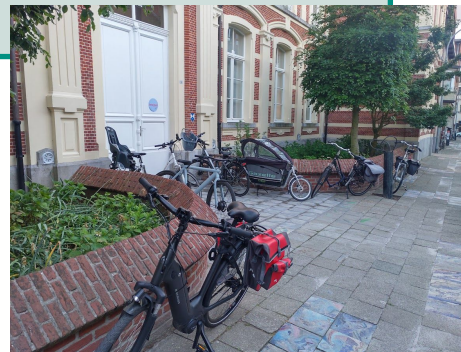
Stallingsnormen?

- Vademecum Duurzaam parkeren
- “autoparkeren op eigen terrein”

Autoparkeernormen

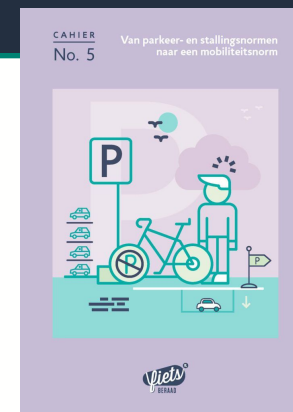


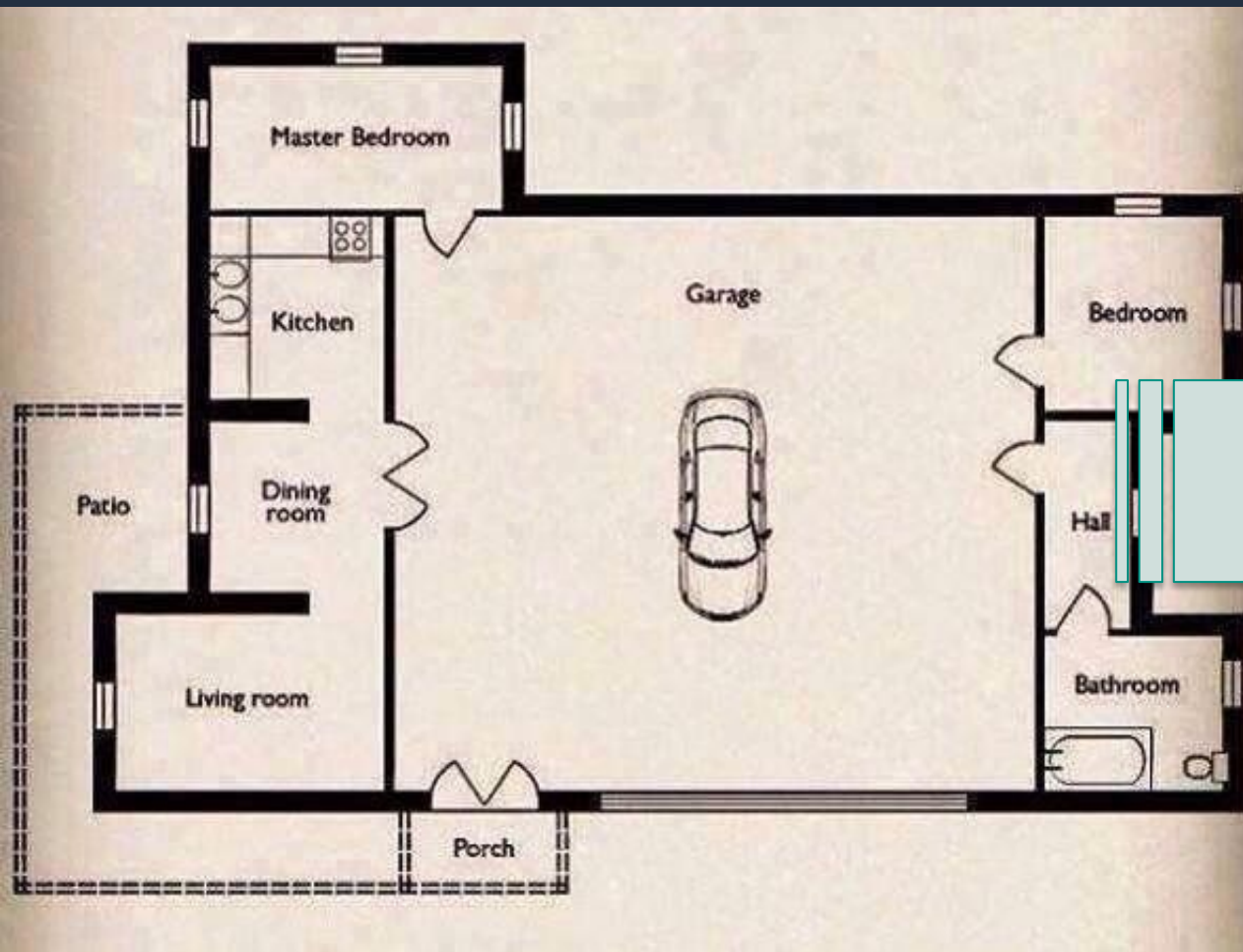
- Groeiend fietsgebruik & diversiteit fietsen
- Fietsparkeerbehoefte op eigen terrein

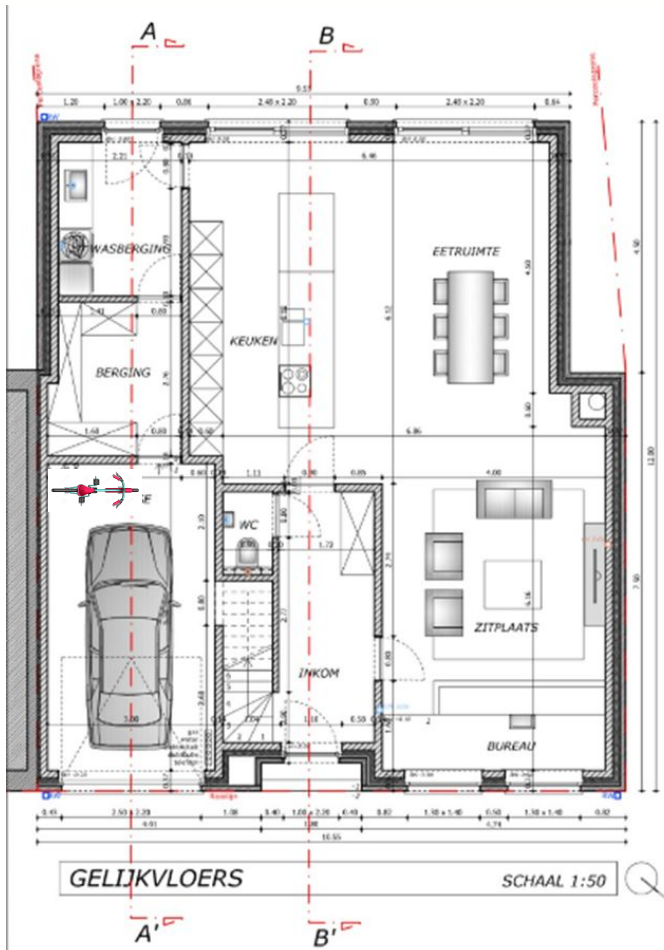


- Verhouding tussen auto/fiets
- “Location based”

Mobiliteitsnormen!









Relatie tussen parkeernormen, stallingsnormen en mobiliteit.



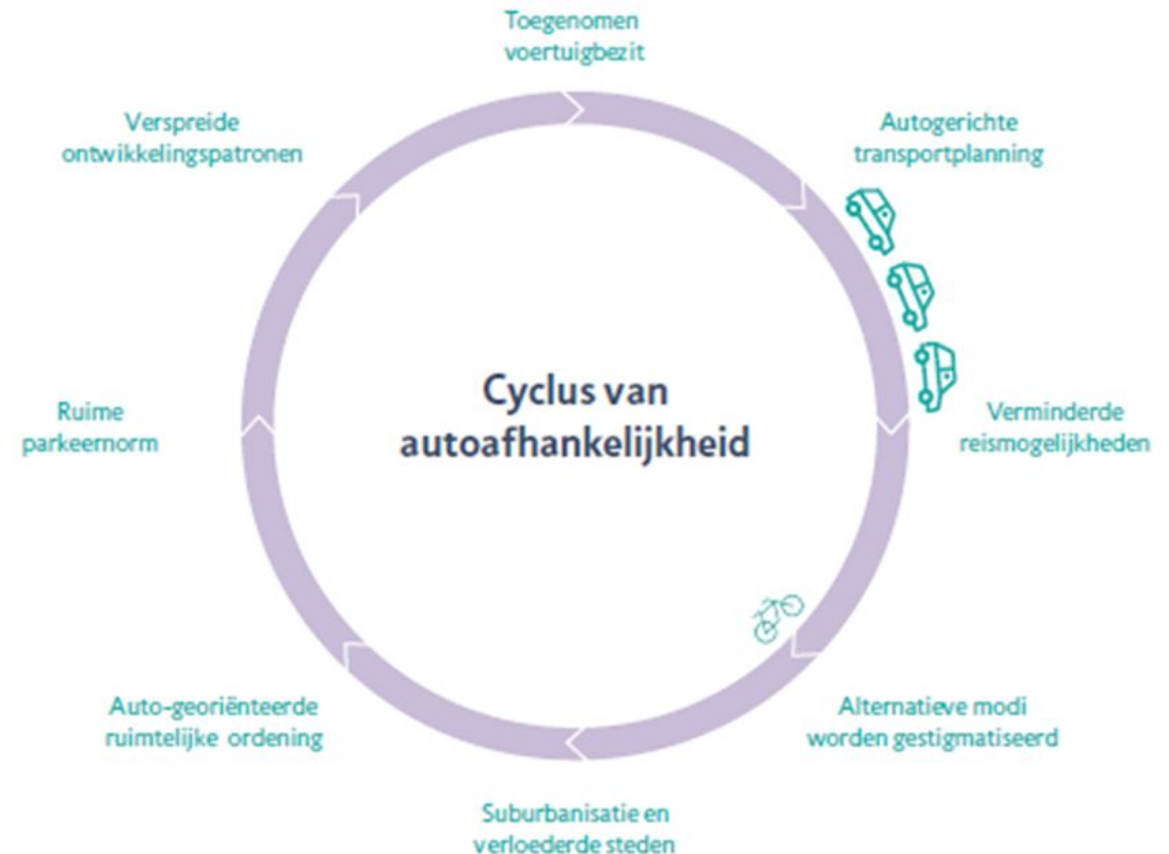
- **Auto staat 95 à 96% van de tijd stil (waarvan 80% in/bij woning); is gelijkaardig voor fietsen**
- **Kan niet opgevangen worden op publiek domein**
- **Relatie met straatparkeren**
- **Fietsberaad-cahiers rond parkeren op privé-domein (2019) én bij voorzieningen (2022)**

Veranderend inzicht in parkeernormen

Internationaal onderzoek T. Litman:

Verband ruime parkeernorm

- + autogebruik
- + stigma alternatieve modi
- + suburbanisatie



Figuur 3: De autoafhankelijkheidscyclus. Bron T. Litman, 2016.

Ruimte-mobiliteit feedback cyclus

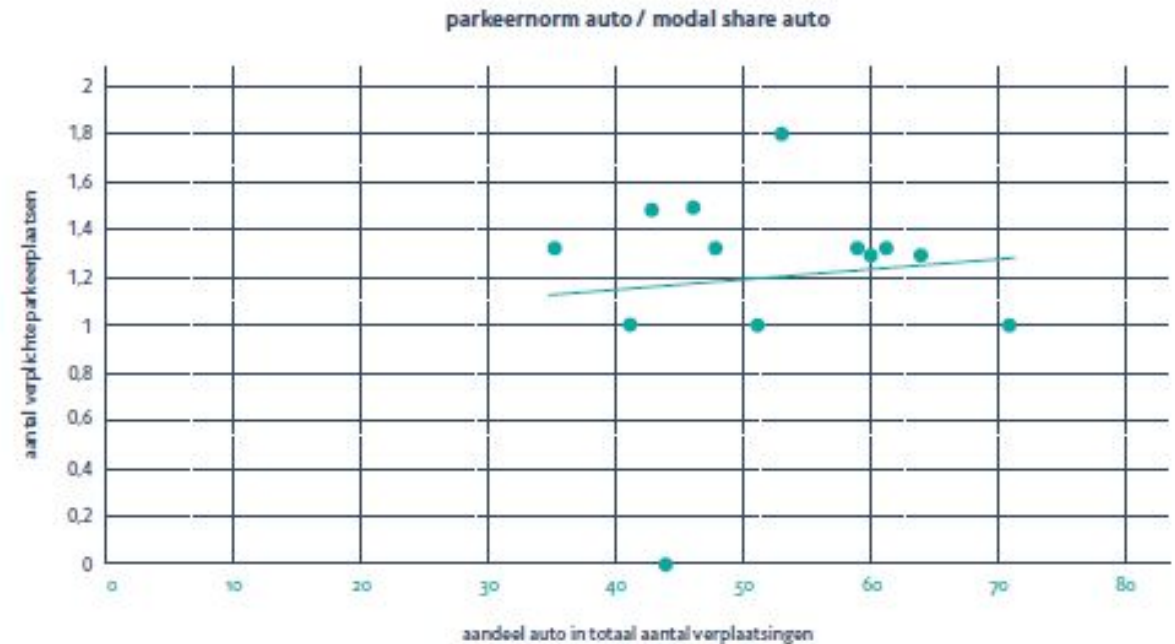
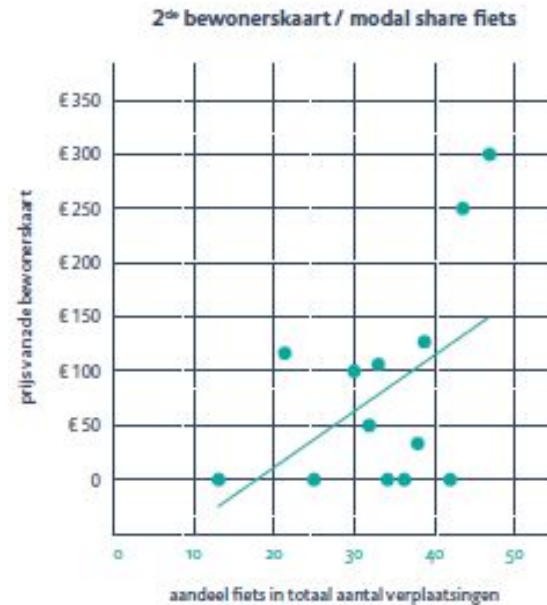
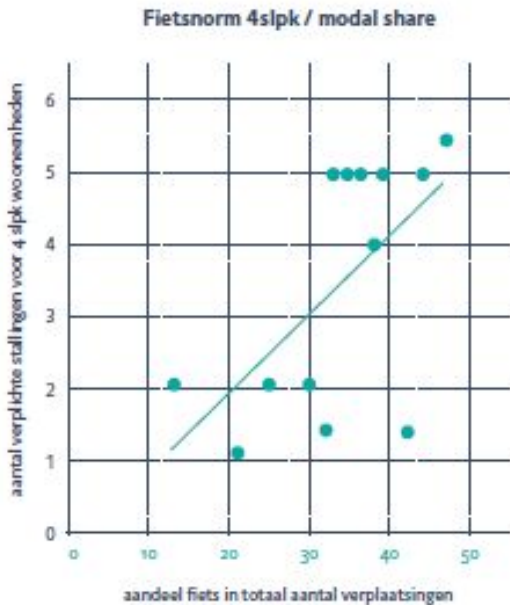
Marco te Brömmelstroet (UvA)

<https://www.verdus.nl/assets/uploads/2019/12/Artikel-Fiets-als-maat-voor-de-stedenbouw-SRO-jun-12.pdf>



Modalshift: nood aan “push” en “pull”...

1. Samenhang tussen parkeernorm fiets, prijs bewonerskaart en fietsgebruik
2. Samenhang parkeernorm auto en autogebruik



(bron: Fietsberaad 2018)

Verschillende doelgroepen, verschillende fietsen

Leeg nest



Middelbare leeftijd



Jonge ouders



Starters



Jongeren



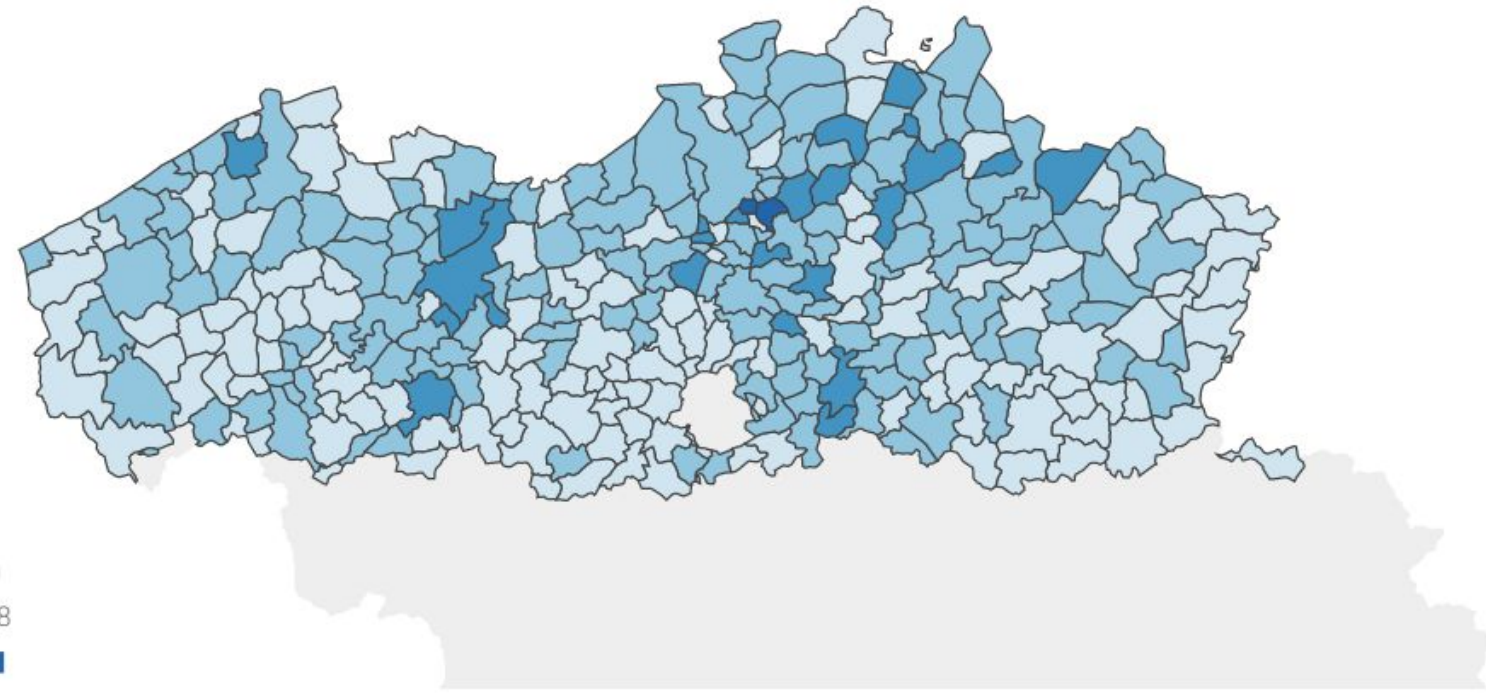
Hoe populair is elk vervoermiddel in uw gemeente?

Uw gemeente

Hoe populair is elk vervoermiddel in uw gemeente?

Uw gemeente

Bakfietsen



Aantal per 100 g
60 70

DS Infografiek

Aantal per 100 gezinnen
0 2 4 6 8

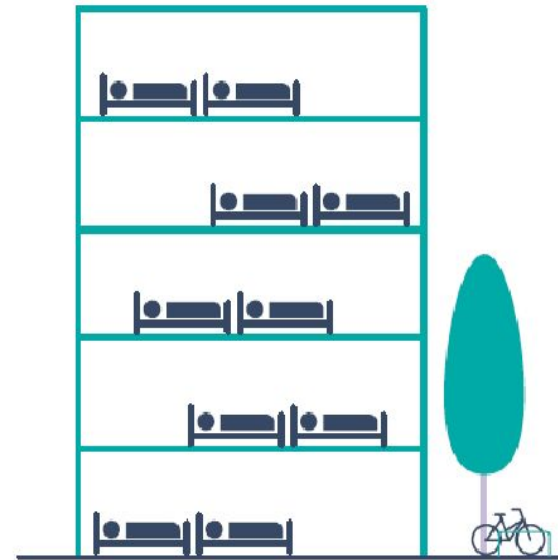
DS Infografiek Bron: Gemeentemonitor Vlaanderen 2017

Gemaakt met LocalFocus

Aanbevolen stallingsnorm



Het aanbevolen ambitieniveau is minimaal één stallingsplaats per hoofdkussen te voorzien. Het aantal hoofdkussens ligt vast in de project- of bouw aanvraag.



Voor grotere projecten is het wenselijk om ook een aantal plaatsen te voorzien (op maat van het project en de omgeving) voor buitenmaatse fietsen (cargobikes, fietskarren, tandems, ...). Daarbij stelt Fietsberaad Vlaanderen voor om het totale aantal met 10% te verhogen.

Aanbevolen parkeernorm

Woning/appartement <100m²



| Type gemeente | Centrumsteden | | Kleine steden en dorpen | |
|-----------------------------|---------------|------|-------------------------|------|
| | min | max | min | max |
| Ligging | | | | |
| Kerngebied/Stationsomgeving | 0 | 0,75 | 0,5 | 1 |
| Rand rond kern/(subkern) | 0,25 | 1,25 | 0,75 | 1,50 |
| Overig | 0,5 | 1,50 | 1 | 1,75 |

Woning/appartement >100m²

| Type gemeente | Centrumsteden | | Kleine steden en dorpen | |
|-----------------------------|---------------|------|-------------------------|------|
| | min | max | min | max |
| Ligging | | | | |
| Kerngebied/Stationsomgeving | 0 | 1 | 0,5 | 1,50 |
| Rand rond kern/(subkern) | 0,25 | 1,50 | 0,75 | 1,75 |
| Overig | 0,5 | 1,75 | 1 | 2 |

Bewonerskaarten en parkeerretributie

- Bewonerskaarten voor 1^{ste}, 2^{de}, ... auto?
- Wordt opbrengst geherinvesteerd? In (fiets)parkeren?
- Autodelen aan mobipunten (incl. fietsparkeren)?

Neem mobiliteitsnorm op in stedenbouwkundige verordening of als onderhandelingskader

- Kijk naar mobiliteitsnorm in functie van omgeving of noden in bouwblok

Wat bewaken bij beoordelen van de stedenbouwkundige vergunning?

- **Afgesloten & overdekt**
 - Apparte toegang
 - Inpandig of overkapt
- **Vlot toegankelijk & ruim**
 - Bij voorkeur gelijkvloers, eventueel helling
 - Fiets als eerste vervoerskeuze
- **Geschikt voor buitenmaatse fietsen**
 - Kinderfiets, bakfiets, fiets met voordrager, cargofiets, fiets met tassen...



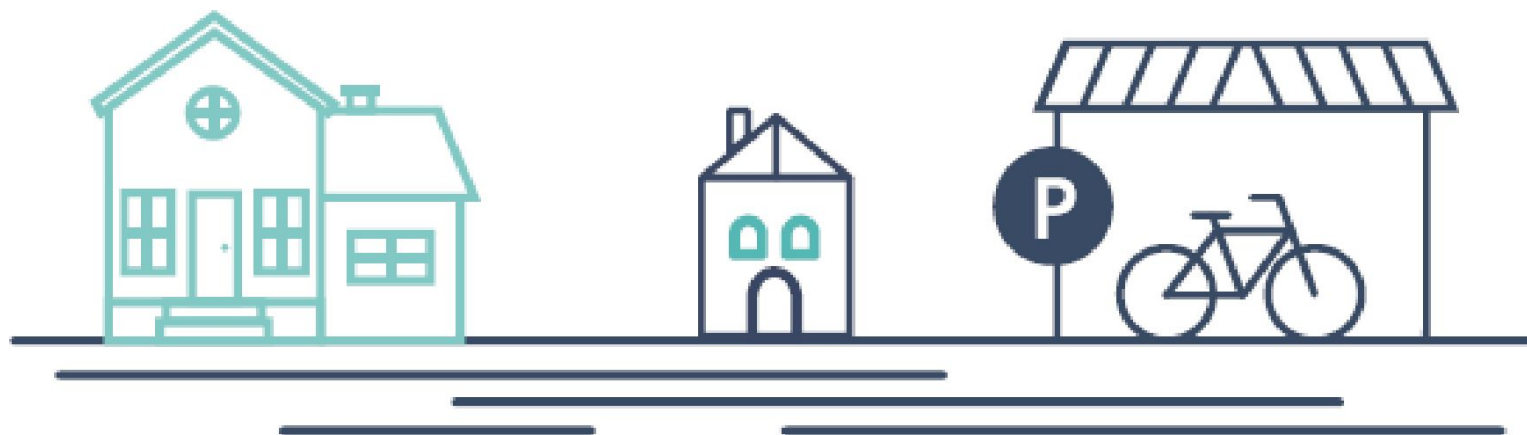


FIETSBERAAD VLAANDEREN

www.fietsberaad.be
info@fietsberaad.be



Situering (fiets-) parkeerbeleid binnen het fietsbeleid



Bestemming \neq reisdoel, voorziening
= diefstalveilige, kwaliteitsvolle
parkeerplek

Situering (fiets-) parkeerbeleid binnen het fietsbeleid



Woning

- Vlotte toegang tot fiets
- Voldoende ruimte, ook voor buitenmaatse fietsen
- Geen of beperkte hinder voor voetgangers



Route

5 ontwerpeisen voor fietsinfrastructuur:
Samenhang, direct, veilig, aantrekkelijk, comfort



Bestemming

- Vlotte toegang tot stalling
- Diefstalveilige en kwaliteitsvolle stalling
- Ontvlechting van verkeersstromen





Uitgangspunten fietsparkeren

1. SOCIAAL VEILIG EN VERKEERSVEILIG

Beschermd tegen vandalisme en diefstal / Sociaal veilig: zichtbare aanwezigheid van anderen, op centrale locatie, goed onderhouden en vrij van (zwerf)afval / De fietsparking moet veilig te bereiken zijn, en ook op de parking zelf dienen conflicten met gemotoriseerd verkeer worden vermeden.

2. ZICHTBAAR, VOORSPELBAAR EN NABIJ

Moet op/nabij logische route fietsers liggen, fietsers moeten intuïtief parkeerruimte kunnen vinden / Bewegwijzering naar grotere afgesloten fietsparkings (die niet altijd op de rijroute zelf liggen) / Nabij de bestemming. Hoe korter de duur van het bezoek aan de bestemming, hoe dichter fiets bij bestemming moet kunnen worden geparkeerd

3. COMFORT

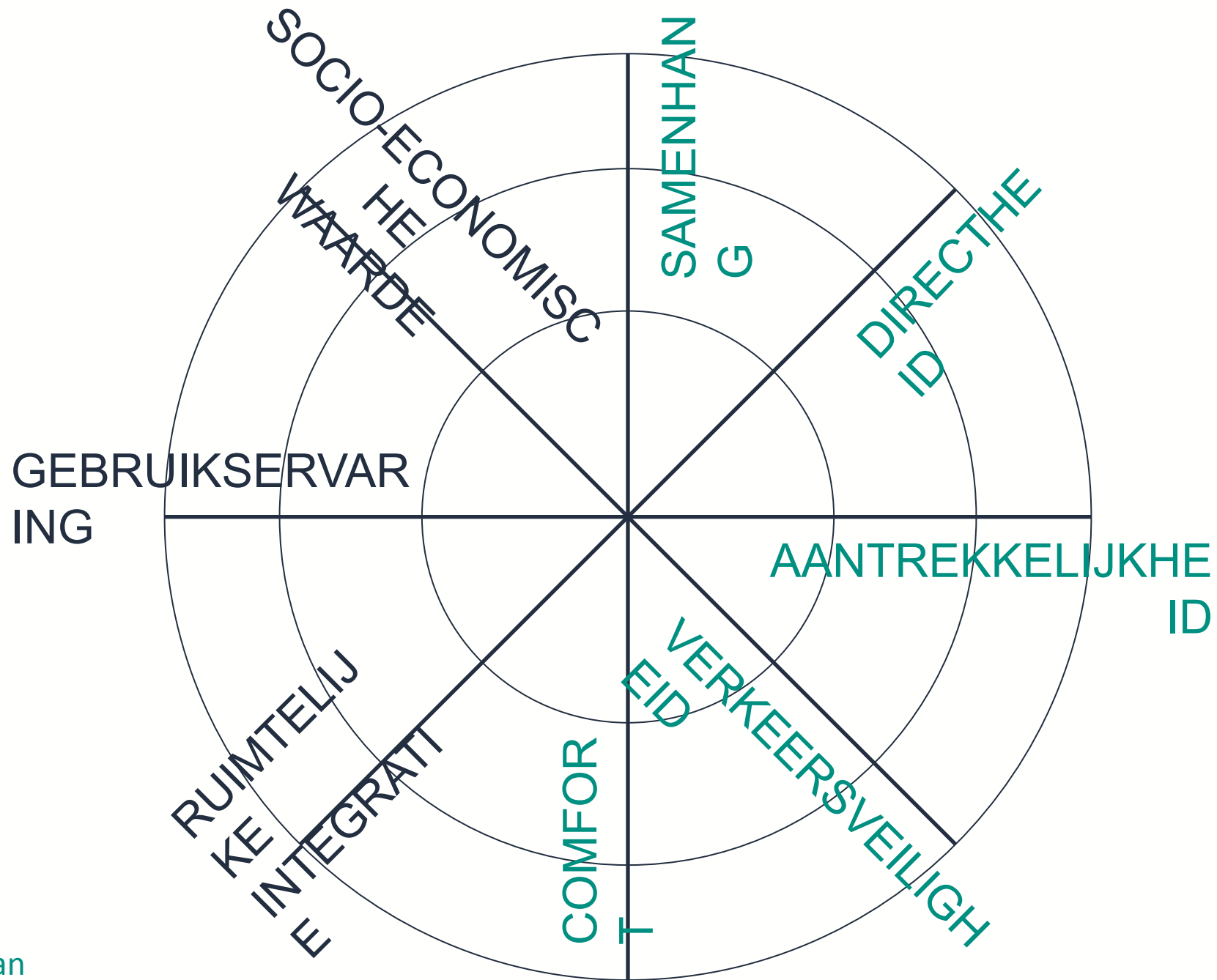
Gemakkelijk te gebruiken voor iedereen, weinig krachtinspanning nodig om fiets in stalling te plaatsen, geen lastige bewegingen om fiets vast te kunnen maken, niet met je kledij haperen aan vet/vuil / Verlicht en beschermt / Effen ondergrond, vrij van putten en plassen

4. TOEGANKELIJK

Voor iedereen: door de groeiende diversiteit van het fietsverkeer moeten ontwerpers en stallingsbeheerders ook steeds meer rekening houden met andere types fietsen dan de standaardfiets / Voldoende plaats, mogelijk om piekgebruik op te vangen / Alle type fietsen / Alle parkeerduurtijden

5. RUIMTELIJKE INTEGRATIE

Fietsenstalling kan bijdragen aan ruimtelijke kwaliteit – dubbel gebruik ruimte



- 0 = niet voldaan
- 1 = matig voldaan
- 2 = goed voldaan
- 3 = uitstekend voldaan

1. **SAMENHANG** - Fietsinfrastructuur vormt een aaneengesloten, verbindend geheel dat logisch aansluit op de plaats van herkomst en de bestemming van de fietser.
2. **DIRECTHEID** - Fietsinfrastructuur biedt fietsers een zo kort mogelijke route tussen herkomst en bestemming, rekening houdend met alle factoren die de reistijd beïnvloeden.
3. **AANTREKKELIJKHEID** - Fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven, ingericht, verlicht en beschermt dat fietsen aantrekkelijk en sociaal veilig is.
4. **VERKEERSVEILIGHEID** - Fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers, bijvoorbeeld door scheiding tussen auto- en fietsverkeer.
5. **COMFORT** - Fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk, bijvoorbeeld door een vlak en stroef wegdek en minimale hellingen.
6. **RUIMTELIJKE INTEGRATIE** – Fietsinfrastructuur is zorgvuldig geïntegreerd in de ruimtelijke context, zodat een geheel kan ontstaan tussen de fietsroute en de stedelijke of landelijke omgeving
7. **GEBRUIKSERVARING** – Fietsinfrastructuur biedt de fietser (en ook anderen, zoals omwonenden en voetgangers) een positieve beleving. Dat betreft niet alleen de inrichting en de esthetiek van de fietsroute zelf, maar ook de perceptie van de omgeving.
8. **SOCIO-ECONOMISCHE WAARDE** – Fietsinfrastructuur creëert een meerwaarde voor haar omgeving op sociaal en economisch vlak. De route houdt rekening met voorzieningen en (commerciële) ontwikkelingen. Dit vraagt om het betrekken van bewoners en gebruikers, en om innovatieve vormen van communicatie en beheer.

