

Vast Secretariaat
voor het Preventiebeleid



De Stallingswijzer

tweede druk, januari 2001

Een uitgave van het Ministerie van Binnenlandse Zaken
en het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur
in het kader van het federaal actieprogramma fietsdiefstalpreventie



De Stallingswijzer

Inhoudstafel

1	<u>Voorwoord van de Minister van Binnenlandse Zaken en van de Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer</u>	7
2	<u>Redactioneel</u>	8
3	<u>Soort Stalling</u>	10
3.1	Fietsparkeersystemen	10
3.1.1	Fietsstandaards	10
3.1.2	Fietsenrekken	13
3.2	Parkeren en stallen	13
3.2.1	Parkeren	13
3.2.2	Stallen	13
3.3	Fietsparkeervoorziening	13
4	<u>Zinvol Stallen</u>	15
4.1	Verkeersreglement	15
4.2	Aantal	16
4.3	Openbaar vervoer	16
4.3.1	Trein en metrostations	16
4.3.2	Bussen en trams	17
4.3.3	Park and ride	18
4.4	Winkels	19
4.4.1	Grootwarenhuizen/shoppingcentra	19
4.4.2	Winkelwandelgebieden	19
4.4.3	Winkelstraten	19
4.5	Markten, foren, manifestaties	20
4.6	Uitgaansbuurten	21
4.6.1	Cinema, theater, concertzaal	21
4.6.2	Cafés, restaurants, discotheken	21
4.7	Openbare en semi-openbare gebouwen	22
4.7.1	Culturele centra, bibliotheken, musea, hospitalen, dienstencentra	22
4.7.2	Scholen/universiteiten	22
4.7.3	Sportcomplexen	22
4.7.4	Openluchtrecreatie	23
4.8	Niet-openbare gebouwen	23
4.9	Woonbuurten	24
4.9.1	Woonwijken met overwegend eengezinswoningen	24
4.9.2	Woonwijken met overwegend hoogbouw	24
5	<u>Goed Stallen</u>	25
5.1	Productinformatie	25
5.2	Uitvoering	26
5.2.1	Functionele afmetingen	26
5.2.2	Stabiliteit	26
5.3	Gebruikseigenschappen	28
5.3.1	Compatibiliteit	28
5.3.2	Eenvoud	29

5.4	Duurzaamheid	29
5.4.1	Sterkte	29
5.4.2	Lak	30
5.4.3	Bestendigheid weersinvloeden	30
6	<u>Veilig Stallen</u>	31
6.1	Diefstalbestendigheid	31
6.2	Compatibiliteit	32
6.2.1	Soorten fietsen	32
6.2.2	Soorten sloten	32
6.3	Kraakbestendigheid	32
6.3.1	Duurzaamheid	32
6.3.2	Verankering	32
6.3.3	Weerstand	33
6.4	Vandaalbestendigheid	34
6.4.1	Ingebouwde sleutelsystemen	34
6.4.2	Stabiliteit	34
6.4.3	Lakhechting	34
6.4.4	Bestendigheid weersinvloeden	34
6.4.5	Overkappingen en afschuttingen	34
6.4.6	Verankering	35
6.5	Sociale veiligheid	35
6.5.1	Sociale controle	35
6.5.2	Inplantingsplaats	35
6.5.3	Verlichting	36
6.5.4	Zichtbaarheid	36
6.5.5	Onderhoud	36
6.6	Toezicht en controle	37
6.6.1	Keuze versus kostprijs	37
6.6.2	Informeel toezicht	37
6.6.3	Functioneel toezicht	38
6.6.4	Formeel toezicht	38
6.6.5	Stadswachters	39
6.6.6	Mechanische controle	40
	6.6.6.1 Cameratoezicht	40
	6.6.6.2 Toegangscontrole	40
7	<u>Vriendelijk Stallen</u>	41
7.1	Fysieke obstakels	41
7.1.1	Nabijheid	41
7.1.2	Locatie	41
7.1.3	Bereikbaarheid	42
7.1.4	Ruimte	42
7.1.5	Hoogteverschil	42
7.2	Psychische obstakels	43
7.2.1	Veiligheidsgevoelens	43
7.2.2	Onderhoud	43
7.2.3	Design	44
8	<u>Stal zo verder</u>	45
8.1	Nieuwbouw	45
8.2	Evaluatie	47
9	<u>Literatuur</u>	48

1 Voorwoord

van de Minister van Binnenlandse Zaken

en van de Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer

Fietsdiefstal is helaas een veel voorkomend feit. Dit heeft een negatieve invloed op het veiligheidsgevoel van onze bevolking maar tevens een negatieve invloed op de keuze van onze vervoersmodi. 20% van de niet- fietsers beweert immers dat diefstal aan de basis ligt van hun keuze om niet (meer) te fietsen.

Het ontbreken van degelijke, diefstalveilige fietsparkeervoorzieningen speelt hierin een belangrijke rol. Een recente enquête van Testaankoop leert ons immers dat gemiddeld 11% van de Belgische scholieren niet met de fiets naar school komen wegens het ontbreken van degelijke fietsparkings. Dit alles kan een overheid, die zich bewust is van haar verantwoordelijkheden inzake veiligheid en mobiliteit, niet onberoerd laten.

Zo kwam in 1997 het eerste federaal actieprogramma fietsdiefstalpreventie van het Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid tot stand. Dit programma voorzag in een aantal maatregelen ter voorkoming van fietsdiefstal. Eén van deze maatregelen was het ontwikkelen van een brochure die een verregaande verbetering van het fietsparkeerbeleid en een algemene verhoging van de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen beoogde.

Na anderhalf jaar werk en studie werd in januari 1999 de eerste druk van “de Stallingswijzer” voorgesteld. Deze brochure werd al snel een begrip in binnen- en buitenland. De eerste oplage werd dan ook gretig afgenomen zodat we nu toe zijn aan een tweede druk.

Dit bewijst niet alleen de noodzaak aan een dergelijk instrument ten behoeve van de lokale wegbeheerder, de openbare vervoermaatschappijen, de preventiediensten, architecten, enz....maar toont tevens de wil aan van alle betrokkenen om daadwerkelijke verbeteringen op het terrein te verwezenlijken. De verschillende reacties die wij op dit initiatief mochten krijgen, duiden tevens op een hoogstaande kwaliteit van dit werk waarvoor alle eer de redactie toekomt.

Daar dit document zowel inzake mobiliteit als inzake veiligheid de nodige accommodatieverbeteringen op het oog heeft, spreekt het voor zich dat dit zowel door de Minister van Binnenlandse Zaken als door de Minister van Mobiliteit en Vervoer gedragen wordt. Het komt echter voornamelijk de lokale autoriteiten toe om deze aanbevelingen in de praktijk om te zetten. Onze rol beperkt zich ten dele tot het aanreiken van dit werkinstrument.

Wij hopen dat de lokale wegbeheerder dit document nog vaak zal kunnen raadplegen. Het is immers onze vaste overtuiging dat “De Stallingswijzer” een belangrijke bijdrage zal leveren in de algemene verbetering van het fietsparkeerbeleid in ons land en zelfs ver daarbuiten.

Antoine DUQUESNE
Minister van Binnenlandse Zaken

Isabelle DURANT
Vice-Eerste Minister
Minister van Mobiliteit en Vervoer

2 Redactioneel

Nog te vaak verschijnen in het straatbeeld nieuwe fietsparkeervoorzieningen die van een dusdanig bedenkelijke kwaliteit zijn, dat het duidelijk is dat hier geen sprake is van enige kwalitatieve overwegingen. De voornaamste argumenten die tot aankoop van een bepaald type fietsparkeervoorziening aanzetten, beperken zich meestal tot het aantal te stallen fietsen en de plaats die de stalling inneemt. Het resultaat hiervan is dat de min of meer bezorgde fietser zijn ongenoegen duidelijk maakt door vooral geen gebruik te maken van deze voorziening en zelf ieder voor handen zijnde beter alternatief aanwendt om zijn stalen ros aan te bevestigen. Het is dan ook noodzakelijk om de lokale overheden te stimuleren inzake de fietsparkeerproblematiek.

Het volstaat geenszins een negatieve balans op te maken om hierin enige verandering te brengen. Er bestaat een duidelijke behoefte om op basis van studie en ervaring een degelijke richtlijn uit te werken, die de parameters vastlegt welke de keuze van een stalling mee helpen bepalen. De idee groeide dan ook om met een groep van deskundigen deze brochure te ontwikkelen die een leidraad moet vormen tot een verbeterd fietsparkeerbeleid.

De vier redacteuren beschikten reeds over een grote ervaring inzake fietsbeleid. Ieder van hen nam de verantwoordelijkheid voor de inhoud van een specifiek hoofdstuk op zich. De neerslag van hun conclusies en voorstellen werd tijdens verscheidene bijeenkomsten getoetst en beoordeeld door de verantwoordelijken van de betrokken diensten en organisaties. Het geheel werd gecoördineerd door het Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid (VSP).

Een eerste versie van deze brochure werd voor commentaar voorgelegd aan vertegenwoordigers van de Verenigingen van de Vlaamse, Brusselse en Waalse steden en gemeenten, van de provincies, van de verschillende Gewesten, van de openbare vervoermaatschappijen, aan fietsambtenaren, producenten en importeurs van fietsparkeervoorzieningen.

Onze waardering gaat in niet onbelangrijke mate uit naar al diegene die aan deze besprekingen deelnamen en in het bijzonder naar de Fietsersbond en de GRACQ, wiens participatie in de realisatie van deze “Stallingswijzer” onontbeerlijk was. In deze tweede druk werd de tekst waar nodig aangepast aan de huidige situatie.

Het VSP hield in mei 2000 een enquête onder alle politiediensten in ons land waaruit blijkt dat in België meer dan 100.000 fietsen per jaar gestolen worden. Ik hoop alvast dat deze “Stallingswijzer” kan bijdragen tot de verdere innovatie en verbetering van het stallingsaanbod. Deze noodzakelijke verbeteringen stimuleren, vormt een belangrijk onderdeel van het federaal actieprogramma fietsdiefstalpreventie. Dit heeft als uiteindelijk doel de fietsdiefstal een halt toe te roepen en het fietsgebruik te bevorderen.”

Yves VAN DE VLOET
Vaste Secretaris VSP

Peter Raats (Projectcoördinator)

Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid (VSP)
Ministerie van Binnenlandse Zaken
Wetstraat 26, 1040 Brussel
e-mail: info@vspp.fgov.be



Peter Raats werkt op het VSP en is verantwoordelijk voor het uitwerken, opvolgen en evalueren van het fietsdiefstalpreventiebeleid van de Minister van Binnenlandse Zaken. Ook ondersteunt hij de verschillende preventie- en politiediensten in hun projecten ter voorkoming van fietsdiefstal. Hij bedacht niet alleen het concept van de “Fiets Graveer Drive-In” (GDI) en “De Stallingsmobiel”, maar hij is ook gespecialiseerd in fietsidentificatie en geeft advies inzake restitutie van gevonden fietsen en over fietsparkeervoorzieningen.



Mark Vanhee (redactielid)

Dienst Ruimtelijke Planning en Mobiliteit
Provinciebestuur Antwerpen
Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen
email: marc.vanhee@admin.provant.be

Mark Vanhee is industrieel ingenieur en werkzaam bij het Provinciebestuur Antwerpen waar hij ondermeer instaat voor de ontwikkeling van het provinciaal mobiliteitsbeleid, de provinciale fietsroutes en het opvolgen van de manifestaties “Antwerpen

Fietsprovincie” en “Fietsdagen voor Ambtenaren”. Hij is tevens auteur van de brochure: “Fietsparkeervoorzieningen: Aanbevelingen voor Veilig Stallen” (Provincie Antwerpen, 1995). Mark Vanhee werkte aan dit project ook mee namens de Vlaamse Vereniging voor Provincies (VVP)

Sylvie Varlez (redactielid)

GRACQ - les cyclistes quotidiens
(Groupe de Recherche et d’Action des Cyclistes Quotidiens asbl)
Londenstraat 15, 1050 Brussel
Gracq@skynet.be <http://www.gracq.be.tf>



De Gracq heeft als voornaamste doelstelling het dagelijks gebruik van de fiets te bevorderen. Sylvie Varlez is biologe van opleiding (specialisatie in milieu en duurzame ontwikkeling) en is naast lid van de raad van beheer van de Gracq ook hoofdredactrice van het maandblad “Ville à Vélo”, dat door diezelfde Gracq wordt uitgegeven.



Jan Verschooren (redactielid)

Fietsersbond vzw
Hopland 37, 2000 Antwerpen
e-mail: fietsersbond@pi.be <http://www.fietsersbond.be>

De fietsersbond is een belangenvereniging voor fietsers. Jan verschooren volgde een opleiding verkeerskunde en was tot eind 2000 woordvoerder van de fietsersbond vzw en voorzitter van het European Cyclist Federation (ECF).

3 Soort Stalling

Om begripsverwarring te vermijden leek het zinvol om in een eerste hoofdstuk de gebruikte terminologie even op een rijtje te zetten. Vaak worden immers dezelfde termen (foutief) gebruikt om totaal andere dingen aan te duiden. In dit hoofdstuk zal dieper ingegaan worden op de soorten fietsparkeervoorzieningen die op de markt zijn, met hun respectievelijke voor- en nadelen. Een fietsparkeervoorziening is een plaats waar een fietsparkeersysteem, met of zonder een anti-diefstalsysteem, al dan niet in een stalling, geplaatst werd zodat men er een fiets kan parkeren.

3.1 FIETSPARKEERSYSTEMEN

Een fietsparkeersysteem is een constructie die is bestemd om één of meer fietsen in of tegen te plaatsen en die de fiets(en) daarbij voldoende stabiliteit biedt. Als er aan het systeem een voorziening is die het mogelijk maakt om een fiets, met gebruikmaking van een fietsslot, aan het fietsparkeersysteem vast te maken dan spreken we van een anti-diefstalsysteem. Dit slot kan zowel in het fietsparkeersysteem geïntegreerd zijn als extern zijn. Voorbeelden van anti-diefstalvoorzieningen zijn aanbindogen en beugels waaraan het frame van de fiets kan worden verankerd.



Grosso modo kunnen twee systemen onderscheiden worden: standaards en rekken. De grote variëteit van fietsen met allerhande wielmaten en banddikten heeft voor een uitgebreid marktaanbod gezorgd, zoals bijvoorbeeld het specifiek gamma voor mountainbikes. Daarnaast zijn de diefstalveilige voorzieningen momenteel in volle opmars.

3.1.1 Fietsstandaards

Een standaard is een zelfstandige eenheid voor het stallen en parkeren van één fiets (soms ook twee). Standaards kunnen naargelang de bevestigingswijze of het stabiliteitssysteem ingedeeld worden in de volgende categorieën: wielsystemen, aanbindsystemen en slotpalen. Het is van groot belang om voor voldoende ruimte te zorgen tussen de verschillende standaards omwille van het gebruiksgemak en om beschadiging van de fiets te voorkomen.



Wielsystemen bestaan uit een houder, meestal in metaal, waar het voorwiel wordt ingeklemd. Deze houder kan bevestigd worden op de muur of ingewerkt worden in de bestrating.

Dit veelgebruikt systeem kent een groot gebruiksgemak, maar is gevoelig voor diefstal. Het voorwiel wordt gemakkelijk beschadigd bij vandalisme of zelfs bij normaal gebruik. Dit soort systeem zou moeten geweerd worden voor openbaar gebruik.

Het probleem kan opgelost worden door losse aanbindpalen of hekken te plaatsen bij bestaande wielsystemen.



Systemen met voorwiel- en voorvorkinklemming hebben een oog om de fiets met een slot te bevestigen. Daarnaast zijn er systemen waarbij de fiets met het voorwiel of met het stuur aan een haak wordt opgehangen.

Aanbindsystemen bestaan uit een metalen hek of beugel waaraan twee of soms meer fietsen kunnen worden vastgemaakt. De hele fiets of een deel van de fiets leunt dan tegen de beugel. Er zijn systemen die ook voorwiel- of achterwiel-inklemming mogelijk maken.



Uit het vergelijkend onderzoek naar fietsparkeersystemen dat in 1992 is uitgevoerd door de Nederlandse Fietsersbond (enfb), de Consumentenbond en het Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO, blijkt dat aanbindsystemen als relatief beste fietsparkeersysteem uit de bus komen. Ze geven meestal een goede steun en bieden een goede aanbindmogelijkheid.



De slotpaal

De slotpaal is een stevige constructie die goede bescherming biedt tegen diefstal en vandalisme.

Uit Nederlands onderzoek blijkt dat framesystemen als “goed” worden beoordeeld. Nochtans worden ze in de praktijk slecht gebruikt omdat er voor een aantal systemen een specifiek slot nodig is.

De verschillende categoriën zijn:

Slotpaal met eigen slot:



Dit is een paal waaraan één of meer houders zijn bevestigd. In deze houder kan het frame van de fiets geplaatst worden. Nadat de fiets er werd ingeplaatst kan deze houder worden vergrendeld door middel van een schuifpal die met een eigen slot geblokkeerd dient te worden. Soms is er ook een oog waaraan de fiets met een slot kan worden bevestigd.

Slotpaal met speciaal slot:

Deze slotpalen zijn zo gemaakt dat ze enkel door middel van een bijhorend slot kunnen afgesloten worden.

Met munstukken:

Deze slotpalen zijn voorzien van een muntvalideertoestel en geven na het inbrengen van het juiste munstuk de sleutel vrij nadat het systeem afgesloten werd.

Ingebouwd elektronisch slot met chipkaart:



In de koker (buiten bereik voor onbevoegden) is een elektronisch slot ingebouwd. Dit slot wordt geblokkeerd door middel van een chipkaart. Enkel de gebruikerskaart waarmee het systeem werd gesloten kan het slot terug ontgrendelen. Indien dit systeem in pandig (dwz in een afgesloten ruimte) geïnstalleerd wordt, kan deze kaart mogelijk eveneens gebruikt worden om toegang tot het pand te verkrijgen.

3.1.2 Fietsenrekken

Een fietsenrek is een constructie van een aantal met elkaar verbonden plaatsen voor het stallen en parkeren van fietsen. Bij de traditionele wielklemsystemen wordt het voorwiel in één van de houders geplaatst.



Bij aanbindsystemen kan het voorwiel en frame van de fiets met een slot worden bevestigd.



Bij hangsystemen wordt de fiets opgehangen, meestal aan het stuur of het voorwiel.

3.2 PARKEREN EN STALLEN

3.2.1 Parkeren

In de verkeerswetgeving wordt onder parkeren verstaan : het laten stilstaan van voertuigen langer dan nodig is voor het in- en uitstappen van personen of voor het laden en lossen van zaken. De niet-bereden fiets wordt tot op vandaag in de wegcode niet als voertuig beschouwd. In deze publicatie zal de term fietsparkeren echter wel gehanteerd worden om het achterlaten van een fiets aan te duiden.

3.2.2 Stallen

Deze term verwijst naar het plaatsen van een fiets in een fietsenstalling.

3.3 FIETSPARKEERVOORZIENING

Fietsparkeervoorziening is een verzamelnaam voor de fysieke voorzieningen die gebruikt worden bij het fietsparkeren. Het kan gaan om een fietsenstalling, een fietsparkeersysteem of een combinatie van beide.

Een **fietsenstalling** is een afgebakende ruimte die bestemd is voor het plaatsen van fietsen. Vaak biedt een fietsenstalling bescherming tegen weersinvloeden en/of fietsdiefstal.

*** Privé-stalling**

Een afsluitbare fietsenstalling in of bij de woning.

* **Fietskluis of fietssafe**



Een gesloten metalen of betonnen kooiconstructie die iets hoger is dan een fiets en bestemd is voor het plaatsen van één of meer fietsen (foto links boven). Een voorbeeld van een kluis voor meer fietsen is een fietstrommel (foto rechts boven). Dit is een constructie in de vorm van een broodtrommel met een frame in aluminium en met kunststofbekleding en dito beglazing.

* **Buurstalling**

Inpandige afsluitbare stalling die uitsluitend toegankelijk is voor vaste gebruikers.

* **Mobiele stalling**

Deze stalling bestaat uit fietsparkeersystemen met daarrond bv. hekken. Deze stalling is van tijdelijke aard en wordt meestal bewaakt.

* **Automatische stalling**

Afsluitbare fietsenstalling die is uitgerust met een automatisch intern transportsysteem. Ook volautomatische liftsystemen behoren tot de technische mogelijkheden. De kostprijs hiervan is eerder aan de dure kant, maar de toepassingsmogelijkheden (net zoals bij de gewone chipkaartsystemen) zijn onuitputtelijk.

4 Zinvol Stallen

In dit hoofdstuk wordt nader bekeken waar welke stalling geplaatst moet worden en hoeveel plaatsen voorzien moeten worden. Ook houden we rekening met de kosten en de baten. Dit gebeurt door verschillende locaties onder de loupe te nemen, waarbij aan bod zal komen welke vragen men zich moet stellen en welke overwegingen moeten gemaakt worden alvorens een keuze te bepalen. Zo moet het mogelijk worden te voldoen aan de fietsparkeerbehoeften overeenkomstig de omstandigheden. Hierbij dient de wegbeheerder uiteraard rekening te houden met de bepalingen zoals ze vastgelegd werden in het verkeersreglement.

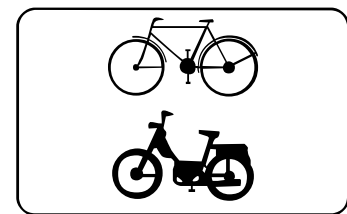
4.1 VERKEERSREGLEMENT

In het verkeersreglement wordt onder artikel 23.3 duidelijk bepaald waar fietsen mogen geplaatst worden:

“Fietsen en tweewielige bromfietsen moeten buiten de rijbaan en de parkeerzones bedoeld in artikel 75.2 opgesteld worden zonder het verkeer en de andere weggebruikers te hinderen of onveilig te maken, behalve op de plaatsen gesignaleerd zoals voorzien in artikel 70.2.1.3^f. “



Het artikel 70.2.1.3^f stelt dat een fietsparkeerplaats op de rijbaan reglementair aangeduid wordt met het bord E9a (parkeren toegelaten) en het onderbord M1 (fietsen). Het onderbord M8 (fietsen en tweewielige bromfietsen) is eveneens mogelijk.



M8

Wanneer op de rijbaan geen fietsparkeerplaatsen werden voorzien en het voetpad niet voldoende breed is om er een fiets op te kunnen plaatsen zonder de voetganger te hinderen is er dus geen mogelijkheid om de fiets reglementair achter te laten.

Het Koninklijk Besluit van 21 oktober 1985 tot uitvaardiging van een algemene bouwverordening inzake de aanleg van wegen voor voetgangersverkeer (Stbl.12.XII.1985) legt, behoudens uitzonderingen, de minimale breedte van de vrije loopweg op de voetpaden vast op 1,50 meter ^[1].

Al deze bepalingen maken dat het algemeen aan te raden is om in een straat waar het voetpad niet breder is dan 1,50 meter fietsparkeervoorzieningen te plaatsen op de rijbaan, zeker indien zulks voor wagens gebeurde. Zoniet geeft dit logischerwijze aanleiding tot afwijkend gedrag vanwege de fietser.

[1] Dit Koninklijk besluit geldt enkel voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In Vlaanderen geldt het Besluit van de Vlaamse regering van 27 april 1997 houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer (Stbl.7.V.1997).

4.2 AANTAL

Om het aantal te voorziene plaatsen te bepalen, zodat kan voldaan worden aan de reële en de te verwachten behoeften, moeten metingen uitgevoerd worden. Immers, staat de stalling overvol of juist leeg, dan geeft dit hoe dan ook een negatief beeld. De tellingen dienen uitgevoerd te worden op verschillende dagen en tijdstippen verspreid over het ganse jaar. Tijdens de winter enkel tellingen uitvoeren aan het zwembad zal ongetwijfeld leiden tot het treffen van te weinig voorzieningen. Hetzelfde gaat op voor tellingen aan het station in een studentenstad.



Hierbij dient ook nog eens rekening gehouden te worden met een uitbreidingsmogelijkheid van om en bij de 25%. Dit betekent dat bij een telling die een behoefte van 100 fietsen aangeeft, fietsparkeervoorzieningen voor 125 fietsen moeten voorzien worden. Het plaatsen van fietsinfrastructuur trekt immers fietsen aan en zodra een stalling voor 80% bezet is gaat de fietser reeds op zoek naar alternatieven.

4.3 OPENBAAR VERVOER

4.3.1 Trein en metrostations

Stations zijn, net als halteplaatsen voor bussen en trams, plaatsen waar veel fietsen staan en waar de fiets meestal lange tijd wordt gestald, soms zelfs langer dan een week (bijvoorbeeld door studenten). Hierdoor zijn het ook diefstalgevoelige plaatsen. Men dient dan ook niet alleen voldoende plaatsen te voorzien, het is ook noodzakelijk om voor de nodige beschutting tegen het slechte weer te zorgen en daarnaast een aantal maatregelen te voorzien die de diefstallen dienen te voorkomen (bv. fietskluizen). Bij treinstations is het aangewezen om de voorzieningen af te stellen op de hiërarchische plaats van het station:

- bij een IC station (dat vaak ook een knooppunt is van andere openbare vervoersmodi) kan best voorzien worden in een permanent bewaakte inbandige stalling. Dit kan tegen betaling. De openingsuren moeten minstens gelijk zijn aan de openingsuren van het station. Indien de stalling niet vlakbij de ingang van het station of de toegang tot de perrons ligt, moet deze goed aangegeven worden. Waar mogelijk kan ook een fietshersteldienst in de nabijheid van de stalling opgezet worden. Het is bovendien aangewezen om naast deze “afgesloten” stalling ook buiten het station en dicht bij de ingang fietsparkeerplaatsen te voorzien, zij het enkel aanbindsystemen of slotpalen zonder meerwaarde. Dit zet enerzijds aan tot het gebruik van de bewaakte inbandige stalling en vermijdt anderzijds wildparkeerders;
- een station met permanentie van stationspersoneel kan zowel inbandige als afgeschermd (doorzichtig) goed overdekte stallingen voorzien waar toezicht mogelijk is. Ook stadswachters kunnen hier ingeschakeld worden. Indien deze stalling onmiddellijke toegang geeft tot het station of de perrons zijn geen bijkomende voorzieningen nodig;
- bij een landelijk station zonder personeel is het creëren van een permanent bewaakte stalling quasi onmogelijk, wel kan regelmatig controle door politiepatrouilles voorzien worden. Het is zeker wel het overwegen waard om in elk geval zo dicht mogelijk bij de toegang, naast degelijke aanbindsystemen of slotpalen en een overkapping, te voorzien in een aantal degelijke fietskluizen die aan de abonnees kunnen worden aangeboden.



Denk eraan dat een treinstation meestal twee toegangen heeft. Welke ook de kant van het stationsgebouw (loketten), voorzie steeds voldoende fietsparkeervoorzieningen aan beide zijden van het station. Om praktische redenen is het te verantwoorden dat aan de ene zijde van het stationsgebouw een bewaakte stalling wordt voorzien en aan de andere zijde enkel een overdekte stalling beschikbaar is.

4.3.2 Bussen en trams

In de omgeving van bushaltes zijn meestal minder uitgebreide fietsparkings te voorzien omwille van het overwegend kleinere potentieel^[2]. Toch dienen ook hier de volgende overwegingen in het achterhoofd te worden gehouden:

- terminussen van bussen en trams of knooppunten van meerdere lijnen zijn niet alleen plaatsen waar veel fietsen gestald worden, maar vormen ook een aantrekkingspool voor fietsendieven. Bovendien wordt ook hier langdurig gestald. De mogelijkheid van (permanente) bewaking moet hier dan ook zeker overwogen worden en, waar enigszins mogelijk, geïmplementeerd worden. Het spreekt voor zich dat de stalling ook hier zoveel mogelijk beschutting moet bieden tegen de slechte weersomstandigheden;

[2] De Lijn en het Vlaams Gewest subsidiëren samen 75% van de fietsparkeervoorzieningen die als halteaccommodatie geplaatst worden. Voor meer informatie moet men zich wenden tot de gewestelijke directie van De Lijn.

- rekening houdend met het aantal te voorziene fietsparkeersystemen (dat vastgesteld wordt aan de hand van regelmatige tellingen) kan voor het overige best gekozen worden voor de volgende uitrusting:

meer dan 50 fietsen: Goed overdekte en afgeschutte (doorzichtige) stalling met goede aanbindsystemen of slotpalen. Bewaking kan hier gestructureerd verlopen, in de zin dat camerabewaking te overwegen valt, indien personeel beschikbaar is om de beelden op de monitor in het oog te houden. Daarnaast is functioneel toezicht zeker aangewezen. De afstand tot de halte mag niet te groot zijn en de stalling moet goed aangegeven worden;



meer dan 20 fietsen: Goed overdekte stallingen met aanbindsystemen of slotpalen. Informeel toezicht moet maximaal mogelijk zijn, functioneel toezicht is aangewezen. Een aantal fietskluizen voor abonnees is zeker geen luxe. De stalling moet zich in de onmiddellijke nabijheid van de halte bevinden;

meer dan 5 fietsen: Overdekte stalling met aanbindsysteem of slotpalen. Sporadisch toezicht organiseren is aangewezen en er moet gewerkt worden aan maximale sociale controlemogelijkheid. De stalling dient zich vlakbij de halte te bevinden;

minder dan 5 fietsen: Aanbindsystemen of slotpalen moeten vlakbij de halte geplaatst worden en informeel toezicht moet maximaal mogelijk zijn.

4.3.3 Park and ride

Meer en meer komt de implementatie van ruime “park and ride” zones buiten de stad ter sprake en hier en daar wordt dit zelfs ook gerealiseerd. Het betreft parkings die aansluiting geven op het openbaar vervoer, maar het is in elk geval niet denkbeeldig dat men ook de auto uit, de fiets op, verder naar het kantoor in de stad zal rijden. Op deze parkings dienen dan ook stallingen te worden voorzien.

Daar het op deze parkings bijna steeds over langdurig stallen gaat en dan vooral op de ogenblikken dat de rentabiliteit van een functioneel of formeel bewaakte parking terecht in vraag kan gesteld worden (voornamelijk ‘s nachts), moeten de nodige extra voorzieningen getroffen worden. Fietskluizen en goed overdekte stallingen zijn dan ook een must. Mogelijk valt voor de hele parking het plaatsen van camera’s in overweging te nemen. Deze camera’s kunnen dan eventueel gemonitord worden op het dichtstbijzijnde politiebureau waar een 24-uren permanentie is.

Het valt ook ernstig te overwegen om hier te voorzien in één of meerdere praatpalen wat zeker een verbetering inzake subjectieve onveiligheidsgevoelens kan betekenen. Het belang van een goede verlichting is voor de hand liggend.

4.4 WINKELS

4.4.1 Grootwarenhuizen / shoppingcentra

Zo dicht mogelijk bij de ingang moet een ruime stalling worden voorzien met overkapping en aanbindsysteem. De voorkeur gaat hier uit naar systemen waar de fiets volledig kan tegen aanleunen en dus een maximale stabiliteit bij het hanteren van de boodschappentas gegarandeerd wordt. De meeste slotpalen scoren in dit opzicht relatief laag. Ook dient hier en daar voldoende ruimte te worden voorzien voor het plaatsen van fietsaanhangwagentjes. Cameratoezicht is wenselijk, afhankelijk van de grootte van het centrum en van het al dan niet organiseren van formeel toezicht door de eigen veiligheidsdienst of eventueel door de kassiersters (functioneel toezicht). In ieder geval moet de stalling goed zichtbaar zijn langs alle zijden, zoniet dienen bijkomende maatregelen genomen te worden. Wanneer ook permanent bewaakte autoparkeerplaatsen voorzien zijn dienen zeker voldoende plaatsen voor fietsen te worden voorbehouden die in het zicht van de bewakers geplaatst zijn.



4.4.2 Winkelwandelgebieden

Winkelwandelgebieden zijn voornamelijk straten waar mensen graag rustig te voet willen doorlopen en winkelen. Hier is het nodig om aan de uiteinden van het winkelgebied ruime fietsparkeervoorzieningen te plaatsen in de vorm van degelijke aanbindsystemen met overkapping. Regelmatig gestructureerd toezicht is hier zeker niet overbodig, naast het maximaliseren van het informeel toezicht. Daarnaast is een aanbindsysteem voor een vijftal plaatsen om de tweehonderd meter voldoende.

4.4.3 Winkelstraten

Een duurdere stalling aan de uiteinden van de straat kan zeker nuttig zijn. Indien het budget echter beperkt is, is het plaatsen van zoveel mogelijk kleine units over de gehele straat efficiënter. De maximale afstand tussen de fietsparkeerplaatsen mag niet meer bedragen dan 200 meter, met dien verstande dat aan beide zijden van de straat een conische opstelling gebeurt, d.w.z. afwisselend een stalling aan de ene en aan de andere zijde van de straat, zodat de maximale afstand tussen een stalling aan de ene zijde en aan de andere zijde van de straat maximaal 100 meter bedraagt.



Deze fietsparkeervoorzieningen kunnen best geplaatst worden, of goed afgebakend op de plaats van een autoparkeerplaats, of in de lengterichting van de straat op het voetpad. Stallingen in de overlangse richting of diagonaal op het voetpad plaatsen kan ook, tenminste indien er op het voetpad na het plaatsen van een fiets aan de parkeervoorziening nog meer dan 1,50 m vrije ruimte over blijft.



Mensen gebruiken hun fiets vaak als winkelkarretje of buggy. Winkeliers aanmoedigen tot het plaatsen van minimale voorzieningen voor hun deur is dan ook geen overbodige maatregel.

Dit kan gebeuren in combinatie met ander straatmeubilair zoals het aanbrengen van beugels aan verlichtingspalen en reclameborden.

Het voordeel hiervan is dat dergelijke voorziening geen extra plaats behoeft en de kosten veelal beperkt blijven. Indien deze voorzieningen niet worden getroffen, bestaat het risico dat fietsers het straatmeubilair toch dubbel gaan gebruiken, wat aanleiding kan geven tot verkeerd gebruik, beschadiging en onbruik. Ditzelfde geldt voor de winkelvitruine en de gevel van de buurman. Wel dient gelet te worden op de eenheid van stijl van al deze voorzieningen.



4.5 MARKTEN, FOREN, MANIFESTATIES

Bij markten, foren en openluchtmanifestaties is er meestal uitsluitend nood aan fietsparkeervoorzieningen tijdens de duur of openingsuren van de activiteit. Om uiteenlopende redenen is het aangewezen om aan de invalswegen mobiele bewaakte stallingen te organiseren binnen een goed afgebakende periferie. Na de activiteit kunnen deze voorzieningen dan weer verwijderd worden. De kwaliteit van het fietsparkeersysteem is hier ondergeschikt aan de dienstverlening.



De organisatie hiervan kan in eigen beheer geschieden of uitbesteed worden aan allerlei organisaties die dit tegen een bescheiden vergoeding op zich willen nemen. Eventueel kan deze vergoeding verhaald worden op de gebruiker. Het is van groot belang dat de betrokken overheid hier het initiatief neemt of stimulerend optreedt, zodat de kostprijs voor de gebruiker tot het absolute minimum beperkt blijft ^[3].

Het Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid lanceerde in 1998 “De Stallingsmobiel”. Deze mobiele fietsparkeervoorzieningen staan gratis ter beschikking van alle gemeentebesturen. Voor meer informatie kan men zich wenden tot het VSP.

[3] Foto: gratis bewaakte fietsenstalling van het VSP tijdens de Duckrace te Nieuwpoort 1998. Tijdens dit proefproject werd een enquête georganiseerd die uitwees dat 80% van de gebruikers bereid zouden zijn om voor deze dienstverlening 20BEF (0,49 Euro) te betalen.

4.6 UITGAANSBUURTEN

4.6.1 Cinema, theater, concertzaal

Meestal zijn aan dergelijke complexen, of in de onmiddellijke buurt ervan, ruime voorzieningen getroffen voor auto's. Op de plaats van 1 auto kunnen 8 fietsen op een degelijke manier gestald worden. Minimaal dezelfde voordelen bieden aan de fietsende bezoekers als aan de wagengebruikers is zeker niet te veel gevraagd. Ongeacht het vervoermiddel wordt immers dezelfde toegangsprijs gevraagd. Daar het om een behoorlijke stallingstermijn gaat dienen de fietsparkeer-voorzieningen minstens overkapt te zijn en zijn alle mogelijke veiligheidsmaatregelen meer dan welkom. De fietsendief weet immers dat een fiets die hier om 20.00u gestald wordt, daar zeker voor anderhalf uur zal blijven staan, zonder risico dat de eigenaar er om zal komen. Aanbindsystemen of slotpalen zijn nodig. Aan de in- en uitgangen van de stalling moet een goede zichtbaarheid tegenover het overige verkeer gegarandeerd worden.



4.6.2 Cafés, restaurants en discotheken

Dicht bij de voordeur van het café of het restaurant, in het zicht van de bezoekers voldoen eenvoudige aanbindsystemen of slotpalen zonder meer. Mogelijk is een groepsstalling te overwegen als er meerdere cafés en/of restaurants naast elkaar liggen. Hier dient men dan bijkomende maatregelen te nemen (bv. een overkapping) zodat de meerwaarde aanleiding geeft tot gebruik, ook al moet men enkele meters verder stappen.

Discotheken buiten de stad beschikken meestal over een eigen bewaakte parking. Ook hier dient men voldoende fietsparkeerplaatsen te voorzien met overkapping. Voor discotheken binnen de stad, die niet over eigen parkeergelegenheid beschikken, kan men dezelfde maatstaven hanteren als voor cafés en restaurants.

4.7 OPENBARE EN SEMI - OPENBARE GEBOUWEN

4.7.1 Culturele centra, bibliotheken, musea, hospitalen, dienstencentra...

In de onmiddellijke nabijheid van de ingang(en) van het gebouw voldoen eenvoudige aanbindsystemen en slotpalen. Zeker bij hospitalen en andere gebouwen, waarbij de stallingstijd al snel meer dan 30 minuten bedraagt, is overkapping geen luxe. Iedere mogelijkheid tot sociale en informele controle vanwege voorbijgangers en eigen personeel dient gemaximaliseerd te worden. Iedere meerwaarde, tot en met toezicht en bewaking (bv. middels camera en of eigen veiligheidsdienst), die enigszins budgettair en of organisatorisch mogelijk is, dient zeker te worden overwogen. Indien het gebouw meerdere publieke ingangen heeft, moet er bij elke ingang een fietsparkeervoorziening geplaatst worden.

4.7.2 Scholen/universiteiten

Al te vaak worden scholen foutief beschouwd als veilige parkeerplaatsen. De cijfers leren ons dat dit niet zo is en dat deze gebouwen erg diefstalgevoelig zijn. Louter en alleen vertrouwen op de sociale controle en informele toegangscontrole is niet voldoende.

De fietsparkeervoorzieningen voor schoolgebouwen dienen dan ook van de hoogst mogelijke kwaliteit te zijn. Aanbindsystemen of slotpalen met overkapping zijn het absolute minimum. Alle mogelijke vormen van sociale controle en gestructureerd toezicht moeten er geïmplementeerd worden. Inpandige stallingen die informeel toezicht onmogelijk maken moeten gecompenseerd worden door andere toezichtsmaatregelen. Bovendien moet sensibilisering, om het systeem op een degelijke manier te gebruiken en de fiets met een degelijk slot vast te maken, een constante zijn in het gevoerde beleid. Ook hier mogen in- en uitgangen geen aanleiding geven tot verkeersonveilige situaties door bv. een slecht zicht op de straat bij het buitenrijden van de stalling.

4.7.3 Sportcomplexen

Voor sportstadia gelden dezelfde normen als voor cinema's.

Zwembaden en sporthallen behoren helaas tot de meest diefstalgevoelige plaatsen. Meestal is dit niet zozeer omwille van de gebrekkige kwaliteit van de stalling maar wel door de slechte implantingsplaats die iedere vorm van toezicht onmogelijk maakt. De juiste opstelling van een stalling is hier dan ook van het allergrootste belang. Goede overdekte aanbindsystemen, die goed verlicht zijn, zijn het absolute minimum.



Indien sociale controle (bv. in het zicht van een druk bezochte ingang) niet mogelijk is, dan moet men kiezen voor gestructureerd toezicht, zoals o.m. cameratoezicht. Naast de regelmatige rondes van de zaalwachters, zou ook een ronde langsheen de fietsenstalling (functioneel toezicht) tot de vaste opdrachten van het personeel moeten behoren.

4.7.4 Openluchtrecreatie

Ook deze plaatsen zijn uiterst gevoelig voor diefstal. Wanneer geen fietsen op het terrein zelf zijn toegelaten is het nodig dat aan de verschillende in- en uitgangen voldoende aanbindsystemen of slotpalen moeten voorzien worden. Permanente controle door toezicht of bewaking is noodzakelijk.



Wanneer wel fietsen op het terrein zijn toegelaten, moeten naast de bewaakte fietsparkeervoorzieningen aan de in- en uitgangen, op verschillende strategische plaatsen kleinere units voorzien worden waarbij sociale controle, gecombineerd met sporadisch functioneel toezicht, absoluut mogelijk moet zijn. Deze strategische plaatsen worden bepaald door tellingen en door rekening te houden met de functies van de verschillende lokaties (bv. vlak bij bepaalde attracties, de kleedruimtes, de cafetaria, ...).

4.8 NIET-OPENBARE GEBOUWEN

Het eigen personeel van kantoren en bedrijven dient in de mogelijkheid te worden gesteld om op een degelijke manier de fiets als volwaardig woon-werk vervoermiddel te gebruiken. De gemeentebesturen hebben de bevoegdheid om via het gemeentelijk bouwreglement de nodige voorzieningen af te dwingen.

Een inpandige of degelijk overdekte stalling met toegangscontrole en aanbindsysteem of slotpaal is alvast het minimum. Het is tevens aan te raden om hierbij rekening te houden met de installatie van een omkleedruimte met douchegelegenheid en eventueel de mogelijkheid tot het uitvoeren van kleine reparaties te voorzien.

4.9 WOONBUURTEN

4.9.1 Woonwijken met overwegend eengezinswoningen

Meestal beschikt men hier over eigen garages of andere mogelijkheden om de fiets degelijk te stallen. Muurankers in de garages waaraan de fietsen kunnen bevestigd worden verhogen in elk geval de veiligheid . Bijkomende maatregelen zijn hier niet echt van toepassing.

4.9.2 Woonwijken met overwegend hoogbouw.

Indien er garagefaciliteiten voorhanden zijn, zou er vanuit de gemeentelijke overheid de verplichting moeten gelden om voldoende parkeerruimte voor fietsen te voorzien.

Indien geen garages in de buurt te vinden zijn dienen andere maatregelen te worden onderzocht. Deze kunnen bestaan uit het plaatsen van fietsen in de hal, wat zelden een goede optie is. Daarnaast kunnen kluisen of fietstrommels, die aan een aantal bewoners ter beschikking gesteld worden, een oplossing bieden.

Nog een andere mogelijkheid bestaat erin dat er gezocht wordt naar mogelijkheden om in pandige buurtstallingen te organiseren. Hierbij dient terdege rekening te worden gehouden met alle aspecten inzake technopreventieve beveiliging. Dit teneinde inbraak te vermijden.



In elk geval dienen voldoende kleine hoeveelheden aanbindsystemen, voorzien van een overkapping, in het straatbeeld te worden opgenomen. Dit laatste geldt trouwens ook voor straten waar veel studenten gehuisvest zijn.

5 Goed Stallen

Hieronder worden een aantal aanbevelingen geformuleerd die kunnen gebruikt worden om de diverse in de handel zijnde systemen te toetsen en die als basis dienen voor het bepalen van de eisen in de bijzondere bestekken voor de aanneming van werken en leveringen van fietsparkeervoorzieningen.

Achtereenvolgens worden aanbevelingen gegeven inzake productinformatie, uitvoering, gebruikseigenschappen en duurzaamheid.

5.1 PRODUCTINFORMATIE

De volgende gegevens zijn door de leverancier te verstrekken:

- 1 Naam en adres van de leverancier
- 2 Begripsbepalingen
 - 2.1 model van het parkeersysteem, naam en type
 - 2.2 fietstype waarvoor het parkeersysteem is bedoeld
 - 2.3 aantal fietsen per parkeersysteem
- 3 Maat- en vormkenmerken
 - 3.1 afmetingen van het systeem, geplaatst, met de fiets(en) en eventueel met de benodigde ruimte voor het plaatsen van de fietsen (manoeuvrerruimte)
 - 3.2 as-op-as afstand van de plaatsen
 - 3.3 montageafmetingen
 - 3.4 totaal gewicht
 - 3.5 het gewicht van het zwaarste deel, indien het systeem demonteerbaar is
- 4 Materialen
 - 4.1 gebruikte materialen
 - 4.2 kenmerkende afmetingen
 - 4.3 normen (Belgische, buitenlandse of Europese normen) waaraan wordt voldaan
 - 4.4 resultaten van de proef of proeven waaraan de materialen voldoen
- 5 Gebruiksaanwijzing en montagevoorschriften
 - 5.1 te gebruiken materialen voor de plaatsing en/of montage
 - 5.2 aanwijzingen voor het gebruik van het systeem (handelingen en manier van plaatsen en het gebruik van een eventueel specifiek bijhorend slot)
- 6 Onderhoud en reiniging
- 7 Waarborgtermijn
- 8 Patenten en exclusiviteitsrechten
- 9 Eventueel referenties, foto's en/of tekeningen



5.2 UITVOERING

5.2.1 Functionele afmetingen

Het bepalen van de afmetingen is een compromis tussen een minimaal ruimtegebruik en een optimale kwaliteit voor de gebruiker. Een te krappe maatvoering van de fietsparkeervoorzieningen is ten nadele van de capaciteit. De plaats die een geparkeerde fiets inneemt wordt bepaald door de lengte en de stuurbreedte van de fiets.

De lengte, ingenomen door een standaardfiets, bedraagt over het algemeen maximaal 1,90 m tot 2,00 m. De stuurbreedte varieert van 50 cm tot 65 cm. De stuurbreedte wordt steeds meer een beperkende factor. De huidige systemen gaan uit van stuurbreedtes van circa 55 cm, maar de nieuwe trend bestaat uit bredere sturen (60 tot 65 cm).

De beschikbare breedte tussen de plaatsen moet iets meer bedragen dan de stuurbreedte. Bij hoog-laagsystemen kunnen de sturen van twee naast elkaar geplaatste fietsen elkaar overlappen; de as-op-as afstand mag in dit geval minder zijn dan de stuurbreedte.

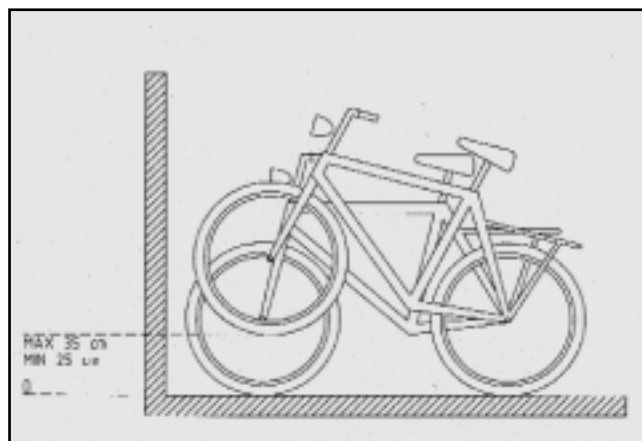
Voor systemen op één niveau wordt een as-op-as afstand van 0,75 m aanbevolen; als minimumafstand geldt 0,60 m.

Voor hoog-laagsystemen wordt een as-op-as afstand van 0,40 m aanbevolen; als minimumafstand geldt 0,35 m.

Bij toepassing van aanleunhekken wordt een as-op-as afstand van 0,75 m aanbevolen, als minimumafstand geldt 0,60 m.

(zie ook volgende pagina voor meer illustratie)

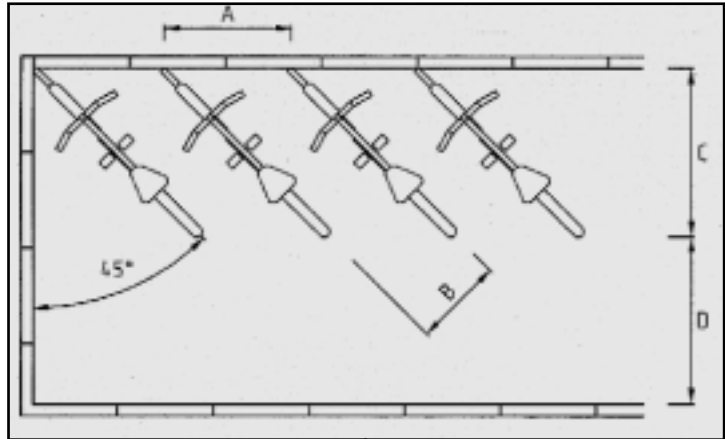
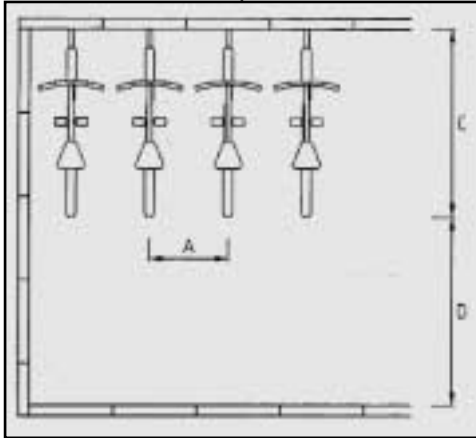
De fiets moet zonder moeite of extra krachtinspanning in het systeem kunnen geplaatst worden. Het hoogteverschil tussen twee plaatsen bij een hoog-laagsysteem bedraagt minstens 25 cm. De tilhoogte mag maximaal 35 cm bedragen.



5.2.2 Stabiliteit

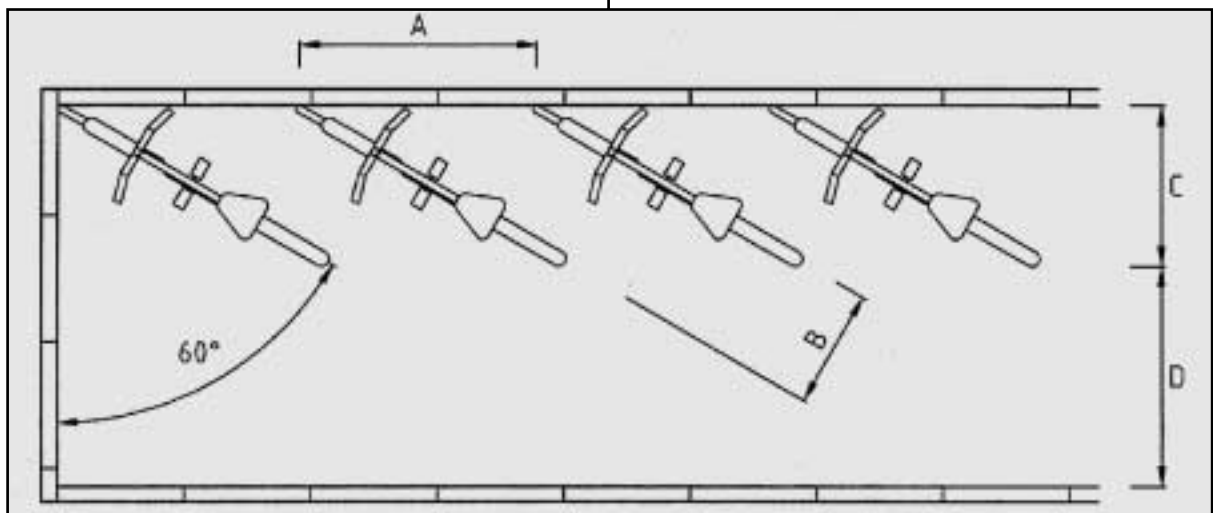
Het fietsparkeersysteem dient voldoende stabiliteit te geven aan de fiets, zodanig dat bij een belasting van 10 kg in een zijtas op de bagagedrager van de fiets en van 7,5 kg geplaatst op ca. 50 mm vanaf het uiteinde van het stuur, de fiets in de voorziening blijft staan en de fiets of onderdelen ervan niet word(t)(en) beschadigd. Het systeem dient deze stabiliteit te leveren zonder dat van een eventuele aanbind- of grendelmogelijkheid gebruik wordt gemaakt.

Loodrechte standplaats op één niveau hoog/laag	A	B	C	D
	0,75 m	*	1,80 m - 2,00 m	1,80 m
	0,40 m	*	1,80 m - 2,00 m	1,80 m



Standplaats onder hoek van 45° op één niveau hoog/laag	A	B	C	D
	1,00 m	0,75 m	1,40 m	1,40 m
	0,60 m	0,40 m	1,40 m	1,40 m

Standplaats onder hoek van 60° op één niveau hoog/laag	A	B	C	D
	1,50 m	0,75 m	1,00 m	1,40 m
	1,00 m	0,40 m	1,00 m	1,40 m



5.3 GEBRUIKSEIGENSCHAPPEN

De beoordelingscriteria die voor de fietser en voor de wegbeheerder van belang zijn om op iedere plaats de juiste voorzieningen te treffen, kwamen reeds aan bod in het vorige hoofdstuk rond zinvol stallen. Hieronder volgen toch nog een aantal aanbevelingen.



De fietsparkeervoorziening moet gemakkelijk en zonder toelichting te gebruiken zijn.

Bij niet ingeburgerde systemen dient het gebruik door middel van aanwijzingen duidelijk kenbaar gemaakt te worden. De aanwijzingsborden dienen weer- en vandalismebestendig te zijn.



5.3.1 Compatibiliteit

In België zijn heel veel verschillende soorten fietsen op de markt. De fietsparkeersystemen moeten geschikt zijn voor de verschillende fietsmodellen.

Fietsen met nokken en/of bagage(rek) op de vork passen niet in sommige voorvorksystemen. Soms is het ook niet mogelijk om bij een volle stalling de aanbindmogelijkheid te gebruiken, omdat deze zich aan de voorkant bevindt.

Kinderfietsen, racefietsen en all terrain bikes (ATB's) kunnen schade oplopen in traditionele systemen.

Bij wielsystemen blijken kleinere wielen en racefietsen vaak op de spaken te worden ingeklemd, wat na verloop van tijd tot schade leidt. Kinderfietsen en sommige types van plooi-fietsen blijken noch in wielsystemen noch in andere systemen te passen.



Bij hangsystemen leveren ook de grootste fietsen problemen op. Bij sommige voorvorksystemen komen trommelremmen en soms ook dynamo's en voorlichten klem te zitten.

Sommige rekken kunnen problemen veroorzaken omdat ze ontwikkeld zijn voor de Duitse markt: de dynamo's op de Duitse fietsen zitten meestal rechts, in tegenstelling tot de modellen uit andere landen, waar de dynamo links zit.

In bepaalde gevallen kan een voorziening voor een bepaald type fietsen opportuun zijn, zoals bijvoorbeeld een specifieke stalling voor kinderfietsen aan een lagere school.

5.3.2 Eenvoud

Het stallen van de fiets dient eenvoudig en met geringe krachtinspanning te kunnen gebeuren, zowel in een volzet als in een leeg rek. Bij een aantal systemen kan men moeilijk bij de anti-diefstalvoorziening, omdat deze te dicht bij de grond is geplaatst en men zich moet bukken om erbij te komen.

5.4 DUURZAAMHEID

5.4.1 Sterkte

Het materiaal van de stalling verdient de nodige aandacht. Bij elk product zou van de fabrikant en/of van de leverancier een technische fiche moeten geëist worden, die nauwkeurig de materialen en de sterktekenmerken ervan beschrijft (zie hierboven “productinformatie”). Hierbij dient rekening gehouden te worden met het feit dat het materiaal ook tegen vandalisme bestand moet zijn en niet alleen tegen slijtage bij normaal gebruik (sommige rekken zijn eenvoudig te verbuigen).



De meeste voorzieningen zijn van staal en worden beschermd tegen roest door thermisch verzinken. Als het verzinken goed is uitgevoerd kan een voorziening jaren meegaan.

Voor de Belgische fabrikanten gelden uiteraard de Belgische normen^[4]. Voor wat betreft de bescherming tegen corrosie van de gebruikte materialen gelden de normen NBN I 07 en voor de stalen buizen de normen NBN A 25. Ook als een systeem gekleurd wordt uitgevoerd is het essentieel dat er eerst een zinklaag wordt aangebracht. Daarbovenop volgt meestal een poedercoating.

Kunststofonderdelen aan fietsparkeervoorzieningen zijn meestal kwetsbaar en moeten dan ook aan zeer strenge normen voldoen. We denken hierbij aan de slagvastheid, de brandbaarheid, de vermoeidheid, enz. Uiteraard gelden de voorschriften en normen niet alleen voor de parkeervoorziening zelf maar ook voor alle materialen die gebruikt worden voor de bevestiging ervan. Losse onderdelen mogen niet eenvoudig te verwijderen of te vernielen zijn.

Bewegende delen dienen getest, conform de situatie in de praktijk (minimaal 10.000 maal). Ze moeten naar behoren blijven functioneren en mogen geen overmatige speling hebben.

[4] De Belgische normen zijn te verkrijgen bij het Belgisch Instituut voor Normalisatie (BIN), vereniging zonder winstoogmerk - Brabançonnellaan 29 te 1000 Brussel - telefoon 02/738.01.12.

5.4.2 Lak

De volgende eisen kunnen worden gesteld :

- goede hechting;
- coating niet ontvlambaar en zelfdovend;
- hoge slagvastheid;
- gladde coating;
- bij eventuele beschadigingen mogen geen schilfers loskomen van het frame;
- de kunststoflaag moet bestand zijn tegen oplosmiddelen.

5.4.3 Bestendigheid weersinvloeden

Belgische fietsparkeervoorzieningen die verzinkt zijn dienen te voldoen aan de normen NBN I 07. Bewegende delen dienen bij alle weersomstandigheden te functioneren. De lakken voor coatings dienen kleurvast en UV-bestendig te zijn.

6 Veilig Stallen

Vooraleer dieper in te gaan op de vereisten waaraan een fietsparkeervoorziening dient te voldoen is het belangrijk na te gaan hoe een fiets diefstalveilig achtergelaten moet worden. Met een degelijk slot wordt het kader en het achterwiel bevestigd aan een vast voorwerp. Indien de fiets uitgerust is met een sluitpalsysteem aan het achterwiel, is het aangewezen om, naast het blokkeren van het achterwiel, bovendien het voorwiel en het kader met een degelijk slot aan een vast voorwerp vast te maken (het sluitpalslot is immers slechts een bijkomend slot). Om te vermijden dat bv. een beugelslot gekraakt kan worden met een autokrik laat men best zo weinig mogelijk plaats vrij tussen de twee beugeleinden. Alle elementen die te verwijderen zijn, zoals fietscomputers, drankflessen en fietspompen, moeten van de fiets genomen worden (zelfs bij bewaakte stallingen). Wanneer de fiets snelspanners (of vleugelmoeren) heeft aan het zadel of aan de wielen dan dienen deze onderdelen extra beveiligd te worden.



6.1 DIEFSTALBESTENDIGHEID

Niet permanent bewaakte parkeervoorzieningen moeten toelaten dat de fiets met het kader aan het systeem zelf te bevestigen is. De fietsendief schrikt er immers niet voor terug om de fiets met slot en al op te laden om uit het zicht van getuigen het slot te kraken. Tevens is het een gekende praktijk dat de fietsendief bij een fiets waar alleen het voorwiel van vast zit, dit voorwiel los schroeft en zo het frame en het achterwiel meeneemt om er een voorwiel van een andere kraak terug in te zetten. Zo heeft de dief terug een volledige fiets en kan hij ermee vandoor.

6.2 COMPATIBILITEIT

6.2.1 Soorten fietsen

De wijze waarop de fiets uiteindelijk met het frame moet bevestigd worden aan het parkeersysteem moet toelaten dat de meeste soorten fietsen hiervan gebruik kunnen maken. Zo moeten zowel kleine kinderfietsen als grote herenfietsen, of de bredere frames van mountainbikes, allemaal aan of in het systeem passen.

6.2.2 Soorten sloten

Een degelijk slot is een slot dat enerzijds weerstand biedt tegen kniptangen, betonscharen en bevrozingsproducten en anderzijds moeilijk aan te vallen is met een ijzerzaag of een slijpschijf. Het slot moet bovendien de mogelijkheid bieden om de fiets met het kader aan een vast voorwerp te bevestigen. Cijfersloten, hoe degelijk de rest van het materiaal ook mag zijn, moeten worden vermeden. Deze zijn immers steeds te kraken. Bij sleutelsystemen gaat de voorkeur uit naar een zo hoog mogelijk aantal sleutelcombinaties. Meer dan duizend is aan te raden. Sluitpalsystemen die aan de fiets bevestigd zijn en met een eenvoudige sleutel het voor- of achterwiel blokkeren, zijn meestal een goede beveiliging bij kortparkeren. Ze voldoen geenszins als enig slot wanneer de fiets onbewaakt en/of langdurig gestald wordt.

Het fietsparkeersysteem, wanneer niet voorzien van een eigen slot, dient dan ook geschikt te zijn voor ketting-, kabel- en beugelsloten. De doorvoeropening voor het slot dient minimaal 50 mm te zijn. De afstand tussen de doorvoeropening en de fiets mag niet te groot zijn zodat ook kleinere sloten kunnen worden gebruikt.

6.3 KRAAKBESTENDIGHEID

6.3.1 Duurzaamheid

Het basismateriaal van het systeem en de gebruikte materialen voor bevestiging in of op de grond moeten zeer duurzaam zijn. Dit geldt in het bijzonder voor de eventuele bewegende delen.

6.3.2 Verankering



Wanneer het op zichzelf staande systemen betreft moet een rechtstreekse verankering in de grond mogelijk zijn. Deze verankering mag niet eenvoudig demonteerbaar zijn.



Systemen met meerdere parkeerplaatsen moeten uit één geheel bestaan zonder eenvoudig demonteerbare onderdelen. Deze laatste behoeven geen rechtstreekse verankering in de grond.

6.3.3 Weerstand

Het materiaal moet weerstand bieden tegen aanvallen met een betonschaar, ijzerzaag, slijpschijf, bevrozingsproducten, enzovoort.

De minimale kraaktijd van het fietsparkeersysteem met normaal draagbare kraakmaterialen (betonschaar, ijzerzaag, kleine draagbare slijpschijf op batterijen,...) moet 5 minuten bedragen.



6.4 VANDAALBESTENDIGHEID

6.4.1 Ingebouwde sleutelsystemen

Er zijn tal van systemen op de markt waar men de fiets inzet en waarbij men met muntinworp een sleutel kan omdraaien en uithalen waardoor het afsluitsysteem blokkeert. Ondanks de degelijke kwaliteit van vele van deze systemen inzake kraakbestendigheid, blijken echter weinig systemen ongevoelig voor vandalisme en beschadiging van de sleutelkas. Zo wordt na inworp van twintig frank de sleutel ook gewoon verwijderd zonder dat een fiets gestald is. Zodoende is het systeem meteen onklaar voor andere gebruikers. Zulke systemen zijn over het algemeen af te raden indien deze niet met andere permanente controlematregelen gecombineerd worden.

Vandaag de dag bieden smartcardsystemen met elektronische sluitingsmechanismen meer garanties dan sleutelsystemen. Zij beschikken veelal ook over een heel gamma aan computergestuurde controlemogelijkheden, afhankelijk van de gegevens die men wenst te verwerken. In fietsenstallingen kan zo'n smartcardsysteem een degelijk alternatief zijn voor functioneel toezicht.

6.4.2 Stabiliteit

De wijze waarop de fiets in of aan het systeem bevestigd dient te worden, moet ervoor zorgen dat de fiets stabiel blijft. Dit betekent dat de fiets bij normaal gebruik van het fietsparkeersysteem niet kan omvallen, zelfs niet wanneer dit opzettelijk wordt geprobeerd.

6.4.3 Lakhechting

Het materiaal waaruit het systeem is vervaardigd mag bij normaal gebruik geen aanleiding geven tot beschadigingen, noch aan de stalling noch aan de fiets (zoals bv. het afschuren van de framelak). Een goede krasbestendige coating is dan ook een noodzaak.



6.4.4 Bestendigheid weersinvloeden

De gebruikte materialen moeten bestand zijn tegen de meest extreem uiteenlopende weersomstandigheden, ook wat betreft oxydatie en verkleuring.

6.4.5 Overkappingen en afschuttingen

Overkappingen en afschuttingen moeten uit zo weinig mogelijk demonteerbare delen bestaan, die niet afbreekbaar of beschadigbaar zijn zonder inzet van grote middelen. Gebruik van brandbare materialen moet vermeden worden. De constructieonderdelen dienen graffiti-bestendig te zijn (d.w.z. dat de graffiti gemakkelijk verwijderd moet kunnen worden).

6.4.6 Verankering



Ook de keuze van het verankeringsysteem is van groot belang, niet alleen voor wat betreft de kraakbestendigheid maar ook voor wat betreft de vandaalbestendigheid. Het is noodzakelijk dat de uiteindelijke beheerder van de stalling erop toeziet dat de plaatsing van de stalling volgens de aanwijzingen van de leverancier gebeurt.

6.5 SOCIALE VEILIGHEID

6.5.1 Sociale controle

Het systeem mag geen invloed hebben op de sociale controlemogelijkheden. Bij overkappingen en zijpanelen moeten de doorzichtigheid en een goede verlichting gegarandeerd blijven. Iedere vorm van toezicht mogelijk laten is immers aangewezen. Wanneer bijvoorbeeld ondoorzichtige zijpanelen worden aangebracht aan de straatzijde van de stalling, sluit men iedere vorm van controle vanwege voorbijgangers uit.

In scholen of andere gebouwen is het veelal mogelijk om vanop de eerste verdieping een oogje in het zeil te houden. Niet doorzichtige overkappingen maken dit onmogelijk. Indien toezicht vanuit een bepaalde hoek niet mogelijk is, is doorzichtigheid van de overkapping of de zijpanelen uiteraard niet noodzakelijk.

Fietskluizen zijn best niet doorzichtig. Zo vermijdt men dat de potentiële dieven kunnen shoppen. Wel moet men er dan voor zorgen dat geen enkele kluis aan het zicht onttrokken wordt.

6.5.2 Inplantingsplaats

Zonder het effect ervan te overschatten moet men er steeds over waken dat de inplantingsplaats een maximale sociale controle toelaat. Er moet getracht worden om in dat verband een goed compromis te vinden met de voorwaarde dat de stalling steeds zo dicht mogelijk bij het te bereiken doel moet geplaatst worden. Een goede evaluatie van de genomen maatregelen en de mogelijkheid om de stalling achteraf nog te verplaatsen, zal zeker van pas komen.



6.5.3 Verlichting

Een goede verlichting in en rond de onmiddellijke omgeving van een fietsparkeervoorziening voorkomt onveiligheidsgevoelens bij gebruiker en voorbijganger. Bovendien is het voor de potentiële dief moeilijker om ongemerkt te werk te gaan.

6.5.4 Zichtbaarheid

Er dient vermeden te worden dat bv. door het foutief parkeren van een auto de fietsparkeerplaats onbruikbaar wordt. Tevens moet voorkomen worden dat andere weggebruikers zich aan de stalling kunnen kwetsen en door onoplettendheid of door slechte zichtbaarheid over het obstakel zouden struikelen.

Ideaal is een stallingsplaats duidelijk en afdwingend afgebakend, zodat de stalling zelf de ruimte reserveert die minimaal nodig is om een fiets te kunnen plaatsen op de voorziene wijze. Indien dit niet mogelijk is, is het noodzakelijk dat het systeem zelf geheel of gedeeltelijk hoger is dan 65 cm en gecoat is in een duidelijk zichtbare kleur in vergelijking met de onmiddellijke omgeving.



6.5.5 Onderhoud

Slecht onderhouden fietsparkeervoorzieningen geven aanleiding tot verhoogde onveiligheidsgevoelens en zetten aan tot vandalisme (erosievandalisme). Hierdoor zal de stalling in onbruik geraken.

De constructie van de stalling en/of de fietsparkeervoorziening moet, zelfs bij maximale bezetting, een gemakkelijk onderhoud van de staanplaats garanderen en mag in geen geval zwerfvuil aantrekken.



Op basis van verschillende hierboven aangehaalde redenen moet geconcludeerd worden dat de meest gangbare wielklemsystemen geenszins voldoen aan de minimumvereisten voor een degelijke stalling.

6.6 TOEZICHT EN CONTROLE

Een hoofdstuk over preventie van fietsdiefstal door de verbetering van de fietsparkeervoorzieningen zou niet volledig zijn zonder ook het toezicht als maatregel tegen fietsdiefstal en vandalisme onder de loep te nemen.

6.6.1 Keuze versus kostprijs

De keuze om in of rond een stalling of fietsparkeervoorziening al dan niet regelmatig of permanent toezicht te organiseren is afhankelijk van tal van variabele factoren. Uiteraard speelt hier de diefstalgevoeligheid van de inplantingsplaats een belangrijke rol.



Helaas is iedere plaats waar een groot aantal fietsen bijeenstaan een aantrekkingspool voor potentiële dieven. Iedere ruime fietsparkeervoorziening maakt regelmatig toezicht noodzakelijk. Bovendien is het empirisch bewezen dat bewaking de beste beveiliging tegen diefstal biedt.

Het probleem dat zich meestal stelt, wanneer beslist moet worden over het houden van toezicht of het organiseren van bewaking, is de kostprijs. Wanneer reeds voorzien is in bepaalde vormen van toezicht (bv. in grote autoparkeergarages) is een uitbreiding van de opdracht van de toezichters het meest voor de hand liggend. Wanneer het om bijkomende kosten gaat, is het mogelijk om een deel te verhalen op de gebruiker. Deze tussenkomst moet wel tot het absolute minimum beperkt worden, opdat de voorziening ook gebruikt wordt. Een richtprijs van niet meer dan 20BEF of ongeveer een halve Euro per dag, met verminderingen voor abonnementen, is aan te raden.

Een stalling waar overdag honderden fietsen, maar 's nachts slechts 2 fietsen blijven staan, is bezwaarlijk rendabel te noemen indien deze ook de ganse nacht bewaakt wordt door een veiligheidsagent en dito hond. De veiligheidsagent met hond zou wel rendabel kunnen zijn indien deze daarnaast nog andere delen van het gebouw op geregelde tijdstippen controleert.

6.6.2 Informeel toezicht

Informeel toezicht is iedere vorm van niet gestructureerde controle door personen die geen functionele verantwoordelijkheid hebben, zoals bv. voorbijgangers.

Iedere vorm van sociaal/informeel toezicht moet mogelijk zijn. Dit betekent dat de inplantingsplaats en de constructie toezicht van voorbijgangers, of vanuit aangrenzende panden (bv. kantoren), moet toelaten. Indien zulks niet mogelijk is, is het aangewezen om te kiezen voor functioneel, formeel en/of mechanisch toezicht.

6.6.3 Functioneel toezicht

Dit soort toezicht wordt uitgeoefend door personen, uit hoofde van hun functie, maar waarbij het controle-element geen hoofdtaak is en dus eerder bijkomstig (bv. conciërge).

Het effect van dergelijk toezicht is sterk situationeel en persoonsgebonden. De ene toezichthouder is alerter dan de andere en het ene gebouw of complex valt al moeilijker te overzien dan het andere. In gebouwen heerst trouwens vaak een vals gevoel van veiligheid zodat onoplettendheid en tekort aan infrastructuur dikwijls de oorzaak zijn van diefstal.

Zo blijkt bijvoorbeeld dat ook scholen, waar vaak conciërges of leraars toezicht uitoefenen, erg gevoelig zijn voor fietsdiefstallen. De reden hiervoor is dat de fietsparkeervoorziening zelf meestal niet voldoet en de leerlingen daarenboven veelal hun slot vergeten te gebruiken. Functioneel toezicht is geen vrijgeleide voor de fietser om zelf geen maatregelen meer te nemen. De gebruiker moet hier permanent attent op gemaakt worden. Evenzo mag het houden van toezicht geen reden zijn voor de beheerder om minderwaardige fietsparkeersystemen te plaatsen.

6.6.4 Formeel toezicht

Deze vorm van toezicht heeft betrekking op personen wiens voornaamste taak bestaat uit controle en toezicht (politiebeamten, bewakingsagenten,...).

Wil men bekomen dat formeel toezicht doeltreffend en ontradend blijft werken, dan is een goede externe communicatie met de bevolking noodzakelijk. Zowel de preventieve als de repressieve effecten dienen aan het publiek kenbaar gemaakt te worden (m.a.w. de daling van het aantal diefstallen, het aantal daders die werden betrapt,...).



Bij niet permanent formeel toezicht dient men ook zorg te dragen voor de maatregelen die daarnaast getroffen worden. Zoniet riskeert men de dieven uit te nodigen om na de bewaakte uren hun “inkopen” te komen doen. Het ontoegankelijk maken van de stalling buiten de bewaakte uren is hier wellicht de enige degelijke garantie om de kwaliteit die overdag geboden wordt, blijvend te garanderen^[5]. De fietser zal daarenboven enkel bereid zijn om een zekere som te betalen voor het stallen van een fiets indien hij de garantie krijgt dat zijn fiets niet gestolen wordt.



Tijdelijk bewaakte stallingen zijn soms te vinden aan het begin van de openbare markten en festiviteiten (mobiele stallingen), of op bepaalde plaatsen in de stad waar veel fietsen te vinden zijn. Dit soort stallingen zijn zeker aan te raden. De gemeente kan hierin eventueel zelf initiatiefnemer zijn en een vereniging vragen om tegen een vergoeding de bewaking te verzorgen. De kwaliteit van de stalling zelf doet hierbij weinig terzake, wel de dienstverlening.

6.6.5 Stadswachters

Naast het zelf organiseren van bewaakte stallingen door de lokale overheid of samen met een private instantie, heeft de federale overheid ook gesubsidieerde mogelijkheden gecreëerd om tijdelijk of permanent toezicht in en rond fietsenstallingen te organiseren.

Steden en gemeenten die over een Plaatselijk Werkgelegenheidsagentschap (PWA) beschikken, kunnen stadswachters inzetten. Stadswachters hebben louter een toezichts- en meldingsfunctie en dus geen politionele bevoegdheden. Het is dan ook een vorm van toezicht die hangt tussen het functionele en het formele.

Voor steden en gemeenten met een veiligheids- en samenlevingscontract komt de federale overheid voor 50% tussen in de gebruikskost voor een maximum van 100 stadswachten, de overige 50% wordt door de stad of de gemeente zelf betaald.

Steden en gemeenten met een preventiecontract dienen 50% van de gebruikskost voor een stadswachter zelf te betalen. De overige 50% wordt bijgelegd door de federale overheid en dit tot een maximum van 10 stadswachters per preventiecontract.

Steden en gemeenten die niet over een contract beschikken en die toch overwegen om stadswachters in te schakelen kunnen geen aanspraak maken op een tussenkomst. Zij dienen echter wel een projectvoorstel in te dienen bij de Ministers van Binnenlandse Zaken en Tewerkstelling en Arbeid, die hun goedkeuring aan het project dienen te geven^[6].



[5] Zie in dat verband de VSP brochure: “Technopreventie: organisatorische, bouwkundige en elektronische maatregelen ter voorkoming van inbraak in woningen”, te verkrijgen op het VSP.

[6] Voor meer info over de stadswachten kan contact worden opgenomen met het VSP.

6.6.6 Mechanische controle

Mechanisch toezicht kan zowel in stallingen als aan ruime fietsparkeervoorzieningen en al dan niet in combinatie met toezicht door personen.

6.6.6.1 Cameratoezicht

Cameratoezicht kan in bepaalde omstandigheden sterk ontradend werken. Indien hieraan geen controle van de beelden gekoppeld wordt en indien bij diefstal geen identificatie of aanhouding van dader(s) mogelijk is, riskeert men wel dat deze maatregel slechts in beperkte mate of enkel tijdelijk effect zal hebben.

Enkel camera's plaatsen is echter niet voldoende. Er dienen systemen van monitoring door personen aan gekoppeld te worden om een permanent toezicht mogelijk te maken. Pas dan is er immers sprake van cameratoezicht, zodat ingrijpen mogelijk wordt. Evenzo moet het mogelijk zijn om na eventuele klachten via een beeldband identificatie van de dader(s) te bewerkstelligen. Deze beeldregistratie kan zowel in real time (continue opname), of time laps (om de x seconden een beeld) gebeuren. Het respecteren van alle bepalingen binnen de wet op de privacy spreekt voor zich. Een degelijke kwaliteit van het videomateriaal is uiteraard noodzakelijk. De kwaliteit van het eindproduct (de monitorbeelden na opname) moet doorslaggevend zijn in de keuze van het materiaal.



6.6.6.2 Toegangscontrole

Iedere technische vorm waarbij de identiteit van diegene die zich toegang verschaft tot de stalling gecontroleerd wordt is een vorm van toegangscontrole. De mogelijkheden hiervoor zijn uiteraard ongelimiteerd. Het systeem moet in elk geval misbruikbestendig zijn. Indien de gegevens ook geregistreerd worden is het mogelijk om in voorkomend geval na te gaan wie laatst gebruik maakte van de stalling. Wanneer naast toegangscontrole geen bijkomende maatregelen getroffen worden, is de controle na diefstal of vandalisme vrij beperkt.

Toegangscontrole alleen werkt derhalve slechts ontradend en dient enkel ter voorkoming van gebruik of toegang door onbevoegden (niet-abonnees, dieven, vandalen,...). De effectiviteit hiervan is dan ook rechtevenredig met de kwaliteit van de "sleutels" die in het systeem werden ingebouwd.

Toegangscontrole kan ook via functioneel en/of formeel toezicht gebeuren, waarbij een persoon controleert of de bezoeker het recht heeft om de stalling te betreden.

7 Vriendelijk Stallen

Wil men zeker zijn dat de fietser gebruik maakt van de fietsparkeervoorziening dan moet deze, hoe degelijk en veilig ook, in elk geval gebruikersvriendelijk zijn. Om de gebruikersvriendelijkheid te bepalen moet rekening gehouden worden met de obstakels, zowel fysieke als psychische, die men moet overwinnen om zich naar de fietsparkeerplaats te begeven om er de fiets achter te laten: de afstand tot het uiteindelijke doel van de verplaatsing, de gebruiksduur, de tijd die men nodig heeft om de fiets vast te maken, enz.

7.1 FYSIEKE OBSTAKELS

7.1.1 Nabijheid

Hier geldt één enkel criterium: plaats de fietsparkeervoorziening steeds zo dicht mogelijk bij het uiteindelijke doel. Bij een gebouw wil dit niet zeggen zo dicht mogelijk tegen het gebouw maar wel zo dicht mogelijk bij de ingang ervan.

Wanneer de stalling slechts kortstondig dient gebruikt te worden, moet deze vlakbij gelegen zijn. Denken we bijvoorbeeld aan een stalling voor het bakkerscliënteel. Zoniet wordt hoe dan ook de vitrine of de gevel van de buurman benut.



Daarentegen zullen fietsers bij parkeerplaatsen voor langdurig gebruik bereid zijn een grotere inspanning te leveren indien hieraan een meerwaarde verbonden is. Het is dan ook inbeeldbaar dat een stalling verder af ligt, maar dan wel duidelijk aangegeven en bij voorkeur overdekt en beter beveiligd (in pandige stalling, bewaakt). Zelfs betalende parkings zijn mogelijk.

7.1.2 Locatie

De fietsparkeerplaats moet gemakkelijk vindbaar zijn, dit wil zeggen, geplaatst op een logische locatie: op de weg die ligt tussen de straat en de ingang van het pand. Zoniet is men genoodzaakt om de parking te bewegwijzeren. Dit kost niet alleen veel geld, het zal tevens het aantal gebruikers doen dalen omdat het hen verder van hun doel brengt. Wildparkeren is hiervan het logische gevolg.



7.1.3 Bereikbaarheid

Er dient over gewaakt te worden dat de fietser de stalling kan bereiken zonder obstakels, zoals stoepranden, die de fietser verplichten om op straat van de fiets te stappen om aan de stalling te geraken. Ook moet vermeden worden dat de fietser het verkeer niet meer in het oog kan houden of zich genoodzaakt ziet om ingewikkelde manoeuvres uit voeren om, eens hij de stalling gevonden heeft, tot bij de ingang ervan te komen.

Locaties die enkel kunnen bereikt worden via een trap of die verplichten om van de fiets te stappen moeten bovendien vermeden worden. Plaats de stalling best niet op een plaats waar hij in de weg van andere gebruikers staat of die door andere weggebruikers gevaarlijk worden gemaakt.

Voorkom dat de fietsparkeerplaats verkeerdelijk gebruikt of geblokkeerd wordt, bijvoorbeeld door motorfietsen, dubbelgeparkeerde wagens, vuilnisbakken. Indien nodig kunnen paaltjes aangebracht worden om de fietsparkeerzone af te bakenen.



7.1.4 Ruimte

Een stalling met meerdere plaatsen moet ruimte genoeg bieden tussen de verschillende plaatsen. Zoniet riskeert men dat de stalling niet op zijn totale capaciteit zal benut worden. Tevens geeft dit aanleiding tot wild parkeren terwijl er eigenlijk nog plaatsen zijn. Voldoende ruimte laten vermijdt bovendien dat men zich zou kunnen stoten of vuilmaken wanneer men een fiets plaatst. Voldoende manoeuvreerruimte tussen de rijen is ook nodig. Een tussenruimte van 2 meter wordt aanbevolen, als minimum geldt 1,20 m.

Speciale aandacht dient te gaan naar de toegangen tot inbandige stallingen. De toegangen dienen voldoende ruim te zijn (minimaal 1,20 m) zodat ingaande en uitgaande fietsers vlot kunnen passeren. Ook een vrije hoogte van de doorgangen is belangrijk (minimaal 2,20 m) wil men vermijden dat de gebruikers het hoofd stoten.

7.1.5 Hoogteverschil

Wanneer een hoogteverschil moet worden overwonnen om de stalling te bereiken (bijvoorbeeld een ondergrondse parkeergarage), of wanneer een stalling verschillende verdiepingen telt, moeten er hellingsbanen of trappen met goten aangelegd worden.

Hellingsbanen met een aanvaardbare hellingshoek (zie verder) verdienen de voorkeur omdat ze minder steil zijn dan trappen. Een nadeel is dat ze veel meer ruimte innemen. Daarom wordt in de praktijk toch vaak voor trappen gekozen.

Trappen zijn echter lastiger voor fietsers. Vanwege de steilere hellingshoek moet er meer kracht worden uitgeoefend om de fiets omhoog te duwen en tegen te houden.

Voor zowel een trap als een hellingsbaan wordt een breedte van 2 m aanbevolen, als minimale breedte geldt 1,20 m. De hellingsbaan moet boven- en onderaan de trap aansluiten op een vlak plateau van minimaal 1,80 m lang. Het loopvlak van een hellingsbaan moet voldoende vlak en stroef zijn. De maximale hellingshoek bedraagt 10 graden.



De maximale hellingshoek van een trap bedraagt 20 graden (traptreden 0,37 m lang en 0,13 m hoog). Een trap met een hellingshoek van meer dan 15 graden wordt voor veel fietsers oncomfortabel. De aanbevolen hellingshoek bedraagt 10 graden (traptreden 0,50 m lang en 0,09 m hoog of 0,60 m lang en 0,10 m hoog).

Naast de trap moeten goten worden aangelegd. Bij voorkeur worden deze in het beton aangebracht, aan beide zijden van de trap. De bovenkant van de goot loopt best gelijk met de bovenkant van de treden. De trappers van de fiets mogen niet tegen de muur komen en de goot wordt bij voorkeur wat afgeschuind (Omdat de fiets bijna altijd scheef wordt gehouden). Voor metalen goten wordt een breedte van 0,10 m en een diepte van 0,04 m vooropgesteld.

7.2 PSYCHISCHE OBSTAKELS

7.2.1 Veiligheidsgevoelens

Om geen (subjectieve) gevoelens van onveiligheid op te wekken bij de gebruikers moet een stalling goed verlicht en goed zichtbaar voor voorbijgangers zijn. Het gevoel dat sociale/informele controle mogelijk is moet het liefst versterkt worden. Zodoende wordt de fietser verzekerd dat hijzelf en zijn goed daar veilig zijn. Een fietsenstalling -al dan niet om esthetische redenen- achter een hoge haag wegsteken is geen goede manier van werken.

7.2.2 Onderhoud

Plaats de stalling niet daar waar bij regen het water blijft staan, waar er modder ligt, of waar de riolering overloopt. Kort gesteld: plaats geen stalling op een plaats die riskeert onbruikbaar te worden onder invloed van de weersomstandigheden en zorg steeds voor een goed onderhoud van de fietsparkeervoorziening.



7.2.3 Design

Ongeacht de vorm of het ontwerp, er dient steeds over de bruikbaarheid gewaakt te worden. Zo dient een stalling steeds bruikbaar te zijn voor de meeste types van fietsen, wat ook de band- of stuurbreedte is. Ook moet de stalling bruikbaar zijn met de meeste sloten. Bovendien mag het design de leesbaarheid van de stalling niet in het gedrang brengen, d.w.z. dat de stalling begripbaar moet blijven. Pictogrammen die het gebruik dienen te verduidelijken zijn dan ook uit den boze, tenzij de klemtoon ligt op het sensibiliseren tot veilig stallen (bv. het vastleggen van de fiets met het kader aan de fietsparkeervoorziening).

Over esthetiek valt veel te zeggen. We willen dit echter geheel overlaten aan de ontwerpers en architecten. Wel dienen zij bij hun ontwerpen rekening te houden met alle in deze “Stallingswijzer” opgenomen principes, teneinde degelijke fietsparkeervoorzieningen in het straatbeeld te plaatsen.

Laat nooit het esthetische aspect primeren, neem het wel altijd in overweging.



8 Stal Zo Verder

8.1 NIEUWBOUW

Bij het optrekken van nieuwe gebouwen of andere infrastructuur moet men steeds antwoord geven op een aantal pertinente vragen:

- Is er een behoefte aan fietsparkeervoorzieningen of zal er een behoefte komen?
- Wat is het potentieel?
- Waar kan de voorziening het best geplaatst worden?
- Om welke omgeving gaat het?
- Gaat het om lang of kort parkeren?
- Is deze plaats diefstalgevoelig of kan ze dat worden?
- Welke veiligheids- of toezichtsmaatregelen kunnen worden genomen?

In de voorgaande hoofdstukken hebben we getracht een antwoord te bieden op al deze vragen, maar zijn we voornamelijk uitgegaan van een vraagvolgend beleid, d.w.z. plaats stallingen waar er fietsen staan en bepaal door middel van tellingen het aantal te plaatsen fietsparkeervoorzieningen. Aan de hand van ervaringen worden dan kwalitatieve en veiligheidsmaatregelen vooropgesteld. Zodoende wordt een verbetering van de huidige situatie beoogd.

Een beleid kan echter ook sturend zijn en trachten de vervoersmodi en het parkeergedrag van de fietser te beïnvloeden. Zo kan het plaatsen van ruim voldoende, degelijke en veilige fietsparkeervoorzieningen aanleiding geven tot een verhoogd gebruik van de fiets. Zo ook kan het vooraf aanbrenge van duidelijke en goed zichtbare richtingaanwijzers wildparkeren vermijden en het gebruik van de bewaakte stalling bevorderen. Je hoeft evenmin te wachten op de eerste fietsdiefstal om veiligheidsmaatregelen te treffen.

Gebouwen die men voornamelijk zal bereiken van op een korte afstand zoals de plaatselijke bibliotheek of het zwembad hebben meer behoefte aan fietsparkeervoorzieningen dan bv. de luchthaven van Zaventem. Hoewel deze laatste door veel meer mensen gebruikt wordt.

Bij een nieuw op te richten gebouw moet men zich dan ook een duidelijk beeld vormen van de gebruiker of bezoeker van dit gebouw. Tevens moet men zich de vraag stellen of deze gebruiker vooral van binnen of juist van buiten de directe omgeving komt.

In een tijd waar de problemen rond mobiliteit dagelijks op de socio-economische en politieke agenda staan, moet men, naast tal van andere even belangrijke keuzen, durven investeringen doen die de fietser bevoordelen. Dit laatste geldt zeker als het gaat over gebouwen die voornamelijk een doelpubliek willen bereiken dat binnen een straal van 5 km woont.



In België bezit ongeveer 1 Belg op 2 een fiets^[7] en de andere zou zich misschien een fiets aanschaffen indien een aantal van de bezwaren die hij of zij tegen het fietsgebruik aanhaalt, zouden worden weggewerkt. Het feit dat er meestal te weinig degelijke fietsparkeer-voorzieningen aanwezig zijn, is één van de redenen die men aanhaalt om liever niet te fietsen^[8]. Het is dan ook aangewezen om hiermee rekening te houden bij de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Bij een gebouw of complex waarvan het **Maximaal Gelijktijdig Aanwezige Bezoekersaantal (MGAB)** op 100 wordt ingeschat en waarvan 2/3de binnen een straal van 0,5 km tot 5 km woont, betekent dit dat er moet voorzien worden in een veertigtal fietsparkeerplaatsen in Vlaanderen en in een vijftiental fietsparkeerplaatsen in Wallonië en Brussel. De richtingaangevende formule die wij hiervoor hanteren is de volgende:

<p style="text-align: center;"><u>Voor Vlaanderen</u></p> <p style="text-align: center;"><u>MGAB wonend op 0.5km-5km. +25%</u></p> <p style="text-align: center;">2</p> <p style="text-align: center;">in het geval van ons fictief voorbeeld ($66 : 2 + 25\% = 41$)</p> <p style="text-align: center;"><u>Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Wallonië</u></p> <p style="text-align: center;">kan dit gedeeld worden door drie of:</p> <p style="text-align: center;"><u>MGAB wonend op 0.5km-5km. +25%</u></p> <p style="text-align: center;">6</p> <p style="text-align: center;">in het geval van ons fictief voorbeeld ($66 : 6 + 25\% = 14$)</p>

Deze formule houdt zowel rekening met het fietsbezit, de ideale fiets- en voetgangersafstand en het feit dat verschillende mensen ook gebruik zullen maken van het openbaar vervoer en de auto. Zij moet wel worden gezien als een richtlijn en niet als een wetenschappelijke formule. Het valt aan te raden om deze formule aan te passen naargelang de lokale verschillen inzake fietsbezit. In de ene streek is het fietsbezit nu eenmaal groter dan in de andere. Een doorgedreven marktonderzoek naar het verplaatsingsgedrag van het beoogde cliënteel/de gebruiker kan uiteraard een uitkomst bieden.

Op plaatsen waar kortparkeren de regel is, (zoals voor de bakker) voldoen minimale voorzieningen. Wanneer echter een langere parkeerperiode de regel zal vormen (zoals een sportcentrum, de cinema, het station,...), is iedere meerwaarde gaande van degelijke overkapping tot het maximum uitputten van de toezichtsmaatregelen noodzakelijk.

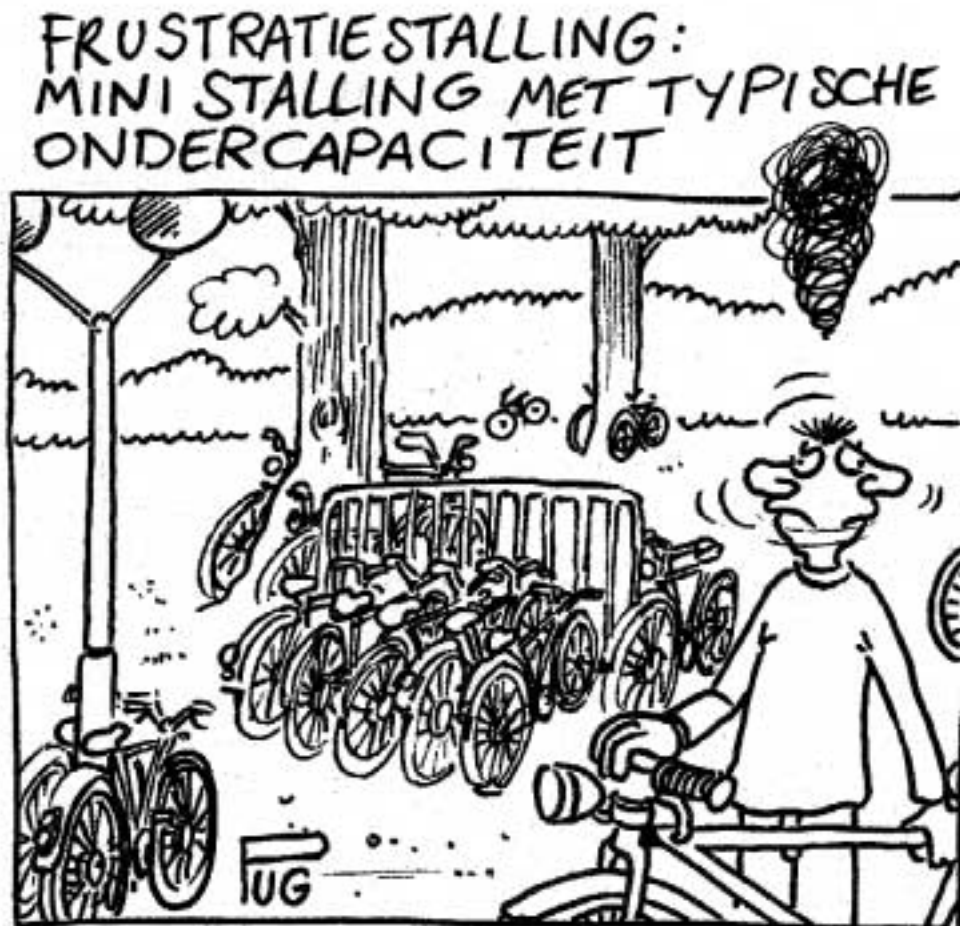
Wanneer alle vragen beantwoord werden en alle nodige overwegingen gemaakt zijn, kan een uiteindelijke keuze bepaald worden.

[7] In Vlaanderen bezitten 3 op de 4 mensen een fiets. In Wallonië en Brussel is dit 1 op 4.

[8] Een recente enquête van Testaankoop (0698) toonde aan dat 11% van Belgische studenten het ontbreken van degelijke fietsparkeervoorzieningen aanhalen als reden om niet met de fiets naar school te komen.

8.2 EVALUATIE

Ondanks alle getroffen maatregelen wordt het beoogde resultaat niet altijd bereikt. Een regelmatige evaluatie van de getroffen maatregelen moet dan ook een constante vormen in een alert beleid. De genomen maatregelen dienen minstens om het jaar geëvalueerd te worden. Eén van de eenvoudigste manieren om dit te doen is zelf de fiets te nemen en de voorzieningen te controleren.



Mocht blijken dat er verschillende fietsen buiten de stalling wild geparkeerd staan, dan moeten vragen gesteld worden over de efficiëntie van de genomen maatregelen en moet overwogen worden of er geen bijkomende maatregelen gewenst zijn. Als een stalling gevoeliger blijkt voor diefstal dan voorzien, zijn in elk geval extra veiligheidsmaatregelen noodzakelijk,...

9 Literatuur

- DANSK CYCLIST FORBUND, 'Om Cykelstativer', Denemarken 1991, 15 p.
- DE GROOT, RIK, 'Leren van Fietsparkeren, ervaringen met vier gemeentelijke pilotprojecten', Ede (NL), CROW, 1997, 56 p.
- DE GROOT, RIK, 'Met de fiets naar de bus, fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes', Ede (NL), CROW, 1997, 48 p.
- DIJK, A.G., VAN, BRUININK, J.E., 'Plaats maken voor de fiets: Leidraad voor parkeren en stallen', Ede (NL), CROW, 1996, 180 P.
- GUIT, A., GODEFROOY, T., e.a., 'Bicycle Parking in the Netherlands', Ede (NL), CROW, 1997, 47 p.
- GUIT, A., GODEFROOY, T., e.a., 'Vergelijkend Onderzoek Fietsparkeervoorzieningen', Woerden (NL), Fietsersbond enfb, 1993, 54 p.
- KESTEREN, PAULA VAN, HOMBURG, G., 'Fietsdiefstal, onderzoek naar de dagelijkse praktijk van fietsdieven', Den Haag, Nederlands Ministerie van Justitie, directie criminaliteitspreventie, 1995, 80 p.
- LONDON CYCLIST CAMPAIGN, 'Cycle Parking Equipment and installation Standard', London (GB), 1995, 10 p.
- MEERSCHAUT, CHRISTIAN VAN DEN, «Fietsvoorzieningen, Aanbevelingen voor fietsvriendelijke verkeersinfrastructuur», Brussel, BIVV, 1996, 72 p.
- SCHILTER, T., STICKELBERGER, D., GEILINGER, M., 'Place aux vélos!', Basel (CH), CORAC, 1994, 53 p.
- VANHEE, MARK, 'Fietsparkeervoorzieningen, Aanbevelingen voor veilig stallen', Antwerpen, Provinciebestuur, 1995, 30 p.
- WERKGROEP 2'DUIZEND, FIETSERSBOND, ENFB, 'Werken met de fiets', Den Haag (NL), projectgroep Masterplan Fiets, ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1993, 48 p.

“De Stallingswijzer“

is een uitgave van het
Ministerie van Binnenlandse zaken
Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid (VSP)
Wetstraat 26, 1040 Brussel
i.s.m.
het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur

in het kader van het federaal actieprogramma fietsdiefstalpreventie

Brussel, december 1998 (eerste druk)
januari 2001 (tweede druk)

Redactie

Peter Raats (VSP, projectcoördinator), Mark Vanhee (VVP), Sylvie Varlez (GRACQ)
en Jan Verschooren (Fietsersbond).

Foto's

Pol Leemans

Cartoons

PUG

Met dank aan

de Fietsersbond, de Gracq, alle vertegenwoordigers van de verschillende betrokken
overheden, de vele producenten en importeurs van fietsparkeervoorzieningen, Ruth
Geysegom, Olivier Dethier, Nathalie Drooghaag, Nicole Thiebaut, Jacques Dekoster,
Ulric Schollaert, Pro Vélo, bouwbedrijf Van Biesen,...

Verantwoordelijke Uitgever

Yves Van de Vloet, VSP, Wetstraat 26, 1040 Brussel