

# Gids fietsenstallingen

Middelbare scholen



Een document van Pro Velo, opgesteld op verzoek van Brussel Mobiliteit.

- [www.mobilite-mobiliteit.brussels/nl/](http://www.mobilite-mobiliteit.brussels/nl/)
- [pds@sprb.brussels](mailto:pds@sprb.brussels)

Reproductie is toegestaan mits met bronvermelding.  
November 2020

# INHOUDSOPGAVE

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2. Geldende normen en technische aspecten</b>	<b>7</b>
2.1. De locatie van de fietsenstalling	6
2.2. Is een vergunning nodig?	9
2.2.1. Gewestelijke regelgeving	
2.2.2. Gemeentelijke regelgeving	
2.3. Hoeveel plaatsen moet men voorzien?	10
2.3.1. Volgens gewestelijke aanbevelingen	
2.3.2. Volgens de Bedrijfsvervoersplan (BVP)	
2.3.3. Volgens een milieuvergunning	
2.3.4. Welke berekeningsmethode gebruik je?	
2.3.5. Aparte fietsstallingen voor leerlingen en leerkrachten?	
2.4. Hoe kies je de ruimte en richt je die in?	12
2.4.1. Nabijheid en toegankelijkheid	
2.4.2. Veiligheid	
2.4.3. Aantrekkelijkheid	
2.4.4. Toegankelijkheid voor de verschillende gebruikers	
2.4.5. Comfort	
2.5. Wat zijn de meest geschikte voorzieningen?	18
2.6. Hoe moet de fietsstalling worden ingericht?	20
2.6.1. Omgekeerde U-beugels	
2.6.2. Fietsrekken met afwisselende hoogtes	
2.6.3. Andere fietsvoorzieningen	
<b>3. Overige uitrustingen</b>	<b>23</b>
3.1. Douches en kleedkamers	23
3.2. De fietsvloot voor de les lichamelijke opvoeding stallen	23
<b>4. Het project integreren in een algemene strategie</b>	<b>25</b>
4.1. Op schoolniveau: "Een mobiliteitsstrategie uitwerken"	27
4.1.1. Een modal shift bevorderen	
4.1.2. Communiceren over het project	
4.2. Op buurtniveau: behoeften bundelen en synergieën ontwikkelen	27
4.2.1. Andere actoren en hun behoeften	
4.2.2. Voorwaarden voor eventuele samenwerkingsverbanden	
4.2.3. Fasering en prioritering	

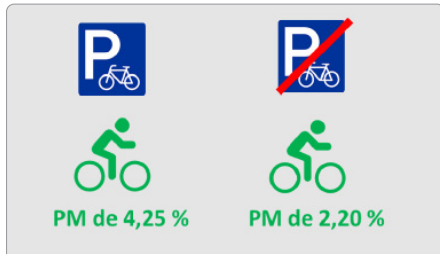
<b>5. Uitvoering van het project.....</b>	<b>31</b>
5.1. Begeleiding.....	31
5.1.1. Begeleiding bij de inrichting van de fietsparking	
5.1.2. Begeleiding van een mobiliteitsproject op wijkniveau	
5.2. Een planning opstellen .....	32
5.3. Voorafgaande administratieve formaliteiten.....	32
5.3.1. De gemeentelijke overheid	
5.3.2. urban.brussels	
5.3.3. parking.brussels	
5.4. De verschillende financieringsopties verkennen .....	33
5.4.1. Brussel Mobiliteit	
5.4.2. Fonds Bike in Brussels	
5.4.3. Ouderverenigingen	
5.5. Offertes aanvragen en de leverancier selecteren.....	34
5.5.1. Belangrijke contacten	
5.5.2. Aandachtspunten	
 <b>6. En daarna? .....</b>	 <b>36</b>
6.1. Het beheer en onderhoud verzekeren .....	36
6.2. Regelmatig de bezetting controleren .....	36
 <b>7. Wat moeten we vooral onthouden.....</b>	 <b>37</b>
 <b>8. Bijlagen 39</b>	
8.1. Goede praktijken – contacten.....	39
Voorbeelden van andere scholen	
Instellingen voor hoger onderwijs waarvan studenten wellicht geïnteresseerd zijn in een stage in het kader van mobiliteit en fietsparkeren	
 <b>9. Bronnen en foto's.....</b>	 <b>41</b>

# 1. INLEIDING

De laatste jaren zien we steeds meer fietsers door de straten van Brussel rijden en de redenen om deze trend verder aan te moedigen, zijn legio, in het bijzonder bij scholen. Naar school fietsen heeft tal van voordelen, zowel voor het milieu als voor het fysieke en mentale welzijn van leerlingen, leerkrachten en werknemers in het algemeen<sup>1</sup>.

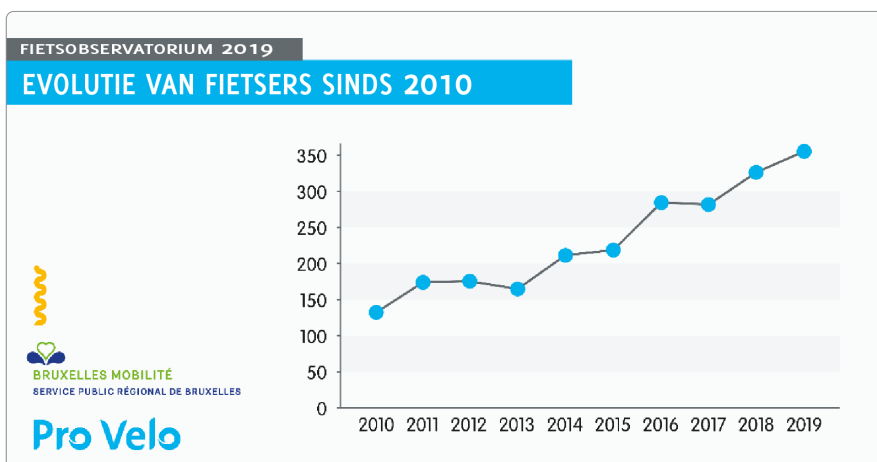
De fiets is niet enkel een alternatief voor de auto, maar fungeert ook als belangrijke hefboom om de levenskwaliteit in een wijk te verbeteren.

Om dit in de praktijk te brengen, zijn concrete maatregelen nodig om mensen op de zadel te krijgen. Deze maatregelen moeten op hun beurt opgenomen worden in een alomvattende mobiliteitsstrategie voor leerlingen en personeel.



Een van de belangrijkste aspecten van deze strategie zijn fietsenstallingen: uit de 10-jaarlijkse evaluatie van het schoolvervoerplan blijkt dat het modale aandeel van de fiets hoger ligt in scholen met een fietsenstalling. Inderdaad, als je naar school fietst, moet je je fiets ook enkele uren ergens kwijt kunnen. Daarom is het belangrijk om een aangepaste ruimte te hebben. Daarbij is niet enkel veiligheid belangrijk, maar ook een vlotte toegankelijkheid en doorgang. Er zijn behoorlijk wat zaken waar rekening mee moet worden gehouden en die doorslaggevend zijn! Brussels Mobiliteit ondersteunt sinds 2006 scholen die hun mobiliteitsbeheer willen verbeteren door onder meer fietsenstallingen aan te bieden. In dit kader werd een gids opgesteld voor fietsparkeervoorzieningen in scholen.

Dit document is opgesteld om een idee te geven van de normatieve en technische aspecten waarmee rekening moet worden gehouden. De meer concrete aspecten met betrekking tot de uitvoering (keuze van de materialen, indeling, mogelijke partnerschappen enz.) worden in een volgend stadium besproken.



1. Evolutie van de fietsstromen in het Brussels Gewest sinds 2010 (Base 100), Fietsobservatorium in het Brusselse Gewest, 2019, Pro Velo

1. Voor de duidelijkheid en in overeenstemming met de gewestelijke referentiedocumenten zal de term "leerkrachten" in de rest van deze gids meerdere keren worden gebruikt om te verwijzen naar alle medewerkers van de school.



2. Fietsenstalling op de grote binnenplaats - Institut des Dames de Marie, Sint-Lambrechts-Woluwe

## 2. GELDENDE NORMEN EN TECHNISCHE ASPECTEN

Deze gids richt zich op fietsenstallingen voor het secundair onderwijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De normen die in deze gids zijn opgenomen, zijn dus de normen die op zijn grondgebied en op federaal niveau van kracht zijn. De normen en aanbevelingen die van toepassing zijn in andere gewesten, kunnen echter worden gebruikt als basis voor reflectie.

### 2.1. DE LOCATIE VAN DE FIETSEN-STALLING

De **Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV)** bevat de voorschriften met betrekking tot de stedenbouwkundige kenmerken van gebouwen en hun omgeving. Titel VIII, "De wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan", bepaalt dat in het geval van een school ***"het personeel en de leerlingen bij voorrang hun fiets parkeren in de vermelde voorzieningen; parkeren op de weg mag enkel als geen enkele andere mogelijkheid bestaat of als het aanbod van de voorzieningen ontoereikend is"***.

Het is echter aanbevolen om fietsbeugels te voorzien in de directe omgeving van de school ter aanvulling op de voorzieningen in de school. Deze parking voor fietsers zijn bedoeld om slechts korte tijd te parkeren (bv. bezoekers) en zijn in geen geval concurrentie voor fietsenstallingen: de directe nabijheid is een aantrekkelijke factor, maar de veiligheid is er natuurlijk veel minder.

De **wegcode** bepaalt dat bij parkeerplaatsen in de openbare ruimte een vrije ruimte van minimaal 1,5 meter achter de fiets moet worden behouden om voetgangersverkeer mogelijk te maken.

### 2.2. IS EEN VERGUNNING NODIG?

#### 2.2.1. Gewestelijke regelgeving

Het besluit "van geringe omvang" van werkzaamheden die zijn vrijgesteld van vergunningen, advies of de tussenkomst van een architect, geeft in artikel 7 aan dat "de voorzieningen voor het parkeren van tweewielers" zijn vrijgesteld van bouwvergunningen "voor zover ze niet afwijken van een bestemmingsplan, van een stedenbouwkundige verordening of van een verkavelingsvergunning, en ze geen aanvulling zijn van werken waarvoor een stedenbouwkundige vergunning vereist is, of het voorwerp zijn van een herhaling over de lengte van de weg [...]". Dit artikel heeft alleen betrekking op installaties op de openbare ruimte.

Zodra de locatie binnen de school is toegewezen, wordt verwezen naar artikel 21, 1°, b) van dezelfde statuten, waarin wordt bepaald dat "voor zover ze niet afwijken van een bestemmingsplan, van een stedenbouwkundige verordening of van een verkavelingsvergunning (...) is de constructie van een nevengebouw, vrijstaand van het hoofd- of de bijgebouwen en dat niet voor bewoning bestemd [vrijgesteld van een stedenbouwkundige vergunning]" voor zover:

- die in de zone van binnenplaatsen en tuinen ligt;
- de oppervlakte, inclusief de grondprojectie van het dak, niet groter is dan 9 m<sup>2</sup>;

- hun totale hoogte niet meer bedraagt dan 3 m en het hellend vlak van 45° ten opzichte van de waterpaslijn dat loopt vanaf de top van de mandelige muren of, bij gebrek aan een muur, vanaf een hoogte van 1,50 m loodrecht op de mandelige grens, niet overschrijdt.

Met een "afgesloten voorziening" wordt bedoeld een voorziening die is afgebakend met wanden en ontoegankelijk kan worden gemaakt. Het enkel voorzien van een dak is dus geen afgesloten voorziening.

### 2.2.2. Gemeentelijke regelgeving

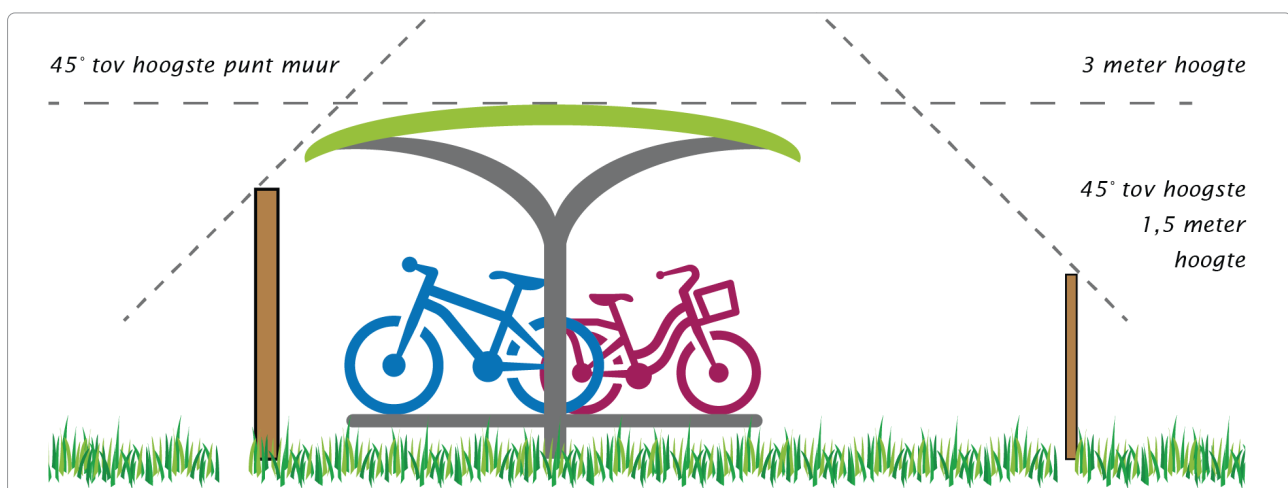
Zelfs als aan alle voorwaarden van de gewestelijke regelgeving is voldaan om het projectvrij te stellen van de stedenbouwkundige vergunningen, is het belangrijk om de gemeente op de hoogte te stellen van het project, ongeacht of de school deel uitmaakt van het gemeentelijk onderwijssysteem.

De gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen kunnen ook bepalingen bevatten die een stedenbouwkundige vergunning vereisen en die kunnen verschillen per gemeente.

#### Besluit "van geringe omgang"

Gecoördineerde versie beschikbaar op <http://stedenbouw.irisnet.be/pdf/besluit-van-geringe-omgang/view>

Systematisch bijgewerkte versie op de website van het Belgisch Staatsblad: [www.ejustice.just.fgov.be/](http://www.ejustice.just.fgov.be/)



3. Plaatsing van de overkapping en de wanden van een fietsenstalling - Bron: Vademecum nr. 7 "Fietsparkeervoorzieningen", Brussel Mobiliteit, 2013



## 2.3. HOEVEEL PLAATSEN MOET MEN VOORZIEN?



Verplicht



Aanbevolen

De stedenbouwkundige documenten maken geen melding van het aantal parkeerplaatsen dat moet worden voorzien.

Er kunnen verschillende documenten worden gebruikt om richtlijnen in dit verband vast te leggen, maar de situatie zal natuurlijk anders zijn als het om een bestaand schoolgebouw gaat of om een gebouw in aanbouw. In het eerste geval kunnen de aanbevelingen als doelstellingen worden gebruikt, terwijl die in het tweede geval als verplichting kunnen gelden.

### 2.3.1. Volgens gewestelijke aanbevelingen



**Vademecum nr. 7 "Fietsparkeer-voorzieningen" van Brussel Mobiliteit** analyseert de parkeerbehoeften op basis van het soort activiteit in het Brussels Gewest. Voor middelbare scholen wordt een verhouding van **2 parkeerplaatsen per 10 leerlingen aanbevolen**.

In 2017 lanceerde Brussel Mobiliteit de ontwikkeling van een **gewestelijk Masterplan Fietsparkeren**<sup>2</sup>.

Dit Masterplan stelt de verhouding die in Vademecum nr. 7 (gepubliceerd in 2013) werd aanbevolen bij en houdt ook rekening met de behoeften van de leerkrachten<sup>3</sup>. De aanbevolen verhoudingen zijn:

- **4 plaatsen per 10 leerlingen**
- **2 plaatsen per 10 leerkrachten**

### 2.3.1. Volgens de Bedrijfsvervoersplan (BVP)



Bedrijven met meer dan 100 medewerkers zijn verplicht om een BVP op te stellen waarin de voorwaarden voor fietsenstallingen worden vastgelegd, zowel kwantitatief als kwalitatief. Het vereiste aantal parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van de volgende formule:

#### Aantal fietsers x 1,2

Het is aanbevolen om deze methode te gebruiken, ongeacht of de school aan een BVP is onderworpen. We gebruiken deze formule om het **minimale aantal plaatsen te berekenen** dat in aanmerking moet worden genomen.

Voor scholen met meer dan 100 medewerkers is er een gemeenschappelijk diagnose formulier voor het BVP en prediagnose met betrekking tot de schoolmobiliteit:

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/prediagnose-schoolmobiliteit>

### 2.3.3. Volgens een milieuvergunning

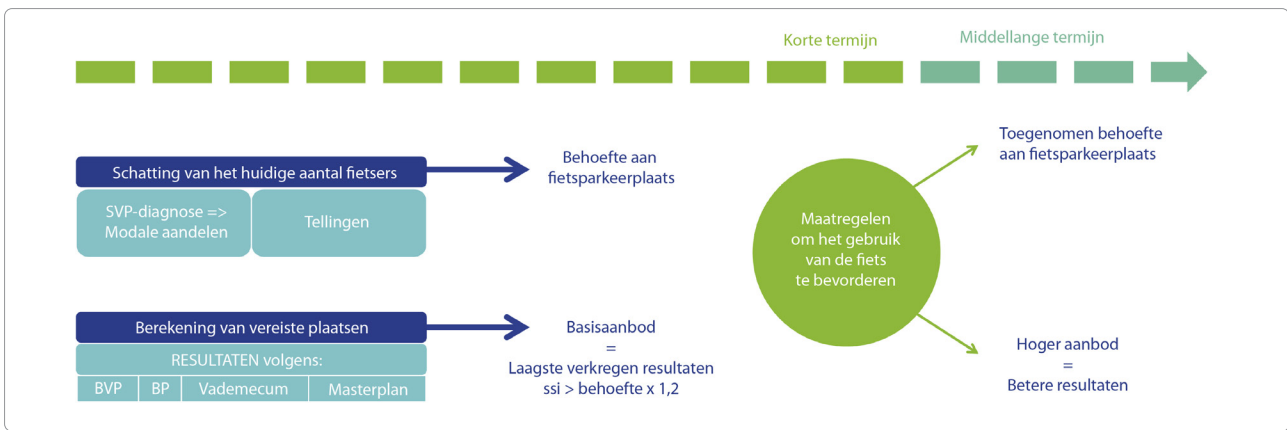


Als de school een ingedeelde inrichting<sup>4</sup> huisvest, moet ze over een milieuvergunning beschikken die door de diensten van Leefmilieu Brussel werd opgesteld. De voorgeschreven maatregelen bepalen een vereist aantal fietsparkeerplaatsen. Aangezien scholen niet tot de categorie kantoren of woningen behoren, verwijst Leefmilieu Brussel naar Vademecum nr. 7 van Brussel Mobiliteit om het aantal ter beschikking te stellen plaatsen te berekenen (d.w.z. 2 plaatsen per 10 leerlingen).

2. Op het moment van schrijven wordt de laatste hand gelegd aan deze gids.

3. De categorie "leerkrachten" wordt hier in bredere zin opgevat, met inbegrip van andere personeelsleden.

4. Lijst van ingedeelde inrichtingen op de site van Leefmilieu Brussel: [https://app.leefmilieubrussel.be/lijsten/?nr\\_list=IC\\_LIST](https://app.leefmilieubrussel.be/lijsten/?nr_list=IC_LIST)



4. Beslissingsboom 1 - Hoe schat je het aantal plaatsen in? - symbol/herinnering Verplichte naleving van het BVP vanaf 100 werknemers, idem B.P.

### Een beetje algebra... (voor een concreet voorbeeld!)

Laten we een school nemen met: 800 leerlingen, 100 leerkrachten (en andere medewerkers) en met een fietsenstalling van 40 plaatsen. 1% van de leerlingen en 20% van het personeel komt met de fiets. Hoeveel fietsparkeerplaatsen moet de school voorzien?

#### Antwoorden

⇒ Volgens de BVP-voorschriften:

- $800 \times 0,01$  (modaal aandeel)  $\times 1,2 = 10$  plaatsen voor leerlingen
- $100 \times 0,2$  (modaal aandeel)  $\times 1,2 = 24$  plaatsen van het personeel

⇒ Volgens het Vademecum:  $800 \times 0,2 = 160$  plaatsen

⇒ Volgens het Masterplan:

- $800 \times 0,4 = 320$  plaatsen voor leerlingen
- $100 \times 0,2 = 20$  plaatsen van het personeel

= plaatsen voor kortstondig gebruik

= plaatsen voor langdurig gebruik

### 2.3.4. Welke berekeningsmethode gebruik je?

De eerste vraag die moet worden gesteld vooraleer een berekeningsmethode wordt gekozen is: "Wat is de huidige bezetting van fietsparkeerplaatsen in de school?" en vervolgens: "Welke bezetting moeten we voor de toekomst voorzien?".

Wij raden daarom aan om een schatting te maken op basis van elk van de hierboven vooropgestelde methoden en deze vervolgens te vergelijken met de geschatte

behoefte op basis van een enquête (SVP-diagnose, idealiter aangevuld met tellingen tijdens de lente- of zomermaanden).

Het resultaat dat het dichtst bij het huidige aantal fietsers ligt, kan worden beschouwd als een eerste stap, op voorwaarde dat deze behoefte minstens 20 % hoger ligt.

De hoogste resultaten moeten worden beschouwd als doelstellingen op middellange termijn in het kader van een fietsbeleid dat meer leerlingen en werknemers op de zadel wil krijgen.

### 2.3.5. Aparte fietsenstallingen voor leerlingen en leerkrachten?

Deze vraag wordt vaak gesteld, want de fietsen van de leerkrachten zijn vaak duurder en de leerkrachten hebben vaak schrik dat er schade aan hun fiets wordt berokkend.

Daarom is het belangrijk om twee aparte ruimtes te voorzien volgens de hierboven geschetste principes bij het uitwerken van een schoolproject in een nieuw gebouw, of bij een aanpassing van bestaande infrastructuur. Als het niet mogelijk is om een ruimte te voorzien die specifiek bestemd is voor de fietsenstalling van leerkrachten in bestaande gebouwen, kan de school ervoor kiezen om het personeel toestemming te geven hun fietsen te stallen in een ruimte waar geen leerlingen mogen komen (bijv. de leraarskamer).

Voor zover dit de hoofdfunctie van de ruimte niet natuurlijk belemmert. Er moet bijzonder goed op worden gelet dat de veiligheidsnormen (nooduitgangen enz.) in acht worden genomen.

Als er een autoparking is, kan de fietsenstalling eventueel op deze locatie worden ingericht (waarom niet een autoparking ombouwen!). Zorg er in dat geval wel voor dat aan de onderstaande criteria wordt voldaan om de veiligheid van fietsers te garanderen ten opzichte van het autoverkeer.

## 2.4. HOE KIES JE EEN RUIMTE EN RICHT JE DIE IN?

Niets is frustrerender dan een fietsenstalling inrichten die fietsers links laten liggen. De locatie van de fietsenstalling zal dan ook doorslaggevend zijn om onderbenutting van de stalling te voorkomen.

### Eenvoudige manieren om de toegang te beheren

Een eenvoudige optie is om de fietsenstalling gelijktijdig te openen/sluiten met de in-/uitgangstijden van leerlingen en personeel.

Iemand die later aankomt of vroeger vertrekt, kan in sommige scholen, zoals het Sint-Franciscus-Xaveriusinstituut in Brugge of het Institut Saint-Louis in Namen, een begeleider vragen om de parking te openen buiten de voorziene uren.

Een andere optie, die we zien bij Sacré-Cœur van Jette, is om studenten en medewerkers op verzoek, een individuele sleutel te geven tegen een waarborg van € 10.

Vademecum nr. 7 van Brussel Mobiliteit herinnert ons dan ook aan de behoeften van de fietsers waarmee rekening moet worden gehouden en die in de voorschriften van de milieuvergunning zijn vastgelegd.

We geven ook een overzicht van deze vereisten, aangepast aan scholen van het secundair onderwijs. Tenzij anders vermeld, gelden deze voorschriften zowel voor de fietsenstalling van de leerlingen als die van de leerkrachten.

### 2.4.1. Nabijheid en toegankelijkheid

De fietsenstalling moet:

- zich zo dicht mogelijk bij de hoofdingang van de school of bij de verticale circulatiekernen (trappenhuisen) bevinden;
- als het niet mogelijk is de fietsenstalling in de onmiddellijke nabijheid van de

hoofdingang of een verticale circulatiekern in te richten, moet worden nagegaan of er een secundaire toegang mogelijk is;

- op hetzelfde grondniveau zijn, of toegankelijk zijn via een lichte helling met een minimum aantal hindernissen (deuren, trappen, palen, enz.)
- zoveel mogelijk verschillen van het grondniveau van de openbare weg (G+1 of G-1) als de toegang tot de fietsenstalling via een helling verloopt. De weg naar de stalling moet de veiligheid van de gebruikers garanderen.
- als de toegang via een lift gaat, moet deze minstens 2 meter diep zijn.

### **Brussel Mobiliteit biedt scholen in het kader van het SVP enkel omgekeerde U-beugels.**

Andere hulpmiddelen kunnen enkel worden overwogen als wordt aangetoond dat de omgekeerde U-beugels geen degelijke oplossing bieden vanuit kwantitatief en/of kwalitatief oogpunt en dat een ander model wel een degelijke oplossing kan bieden.

Voor meer details over de verschillende modellen, zie paragraaf "Wat zijn de meest geschikte voorzieningen?" p. 18

### **Diversiteit van gebruikers: wees creatief!**

Lockers bieden heel wat comfort aan fietsers die hun uitrusting (helm, hesje...) willen opbergen. De ontwikkeling van micro-mobiele vervoersmiddelen nodigt uit om na te denken over dergelijke voorzieningen om een antwoord te bieden op diverse behoeften. Zo kunnen de verschillende micromobiele toestellen worden opgeslagen in de lockers. Op dit moment zijn er geen modellen op de markt die daar specifiek voor ontworpen zijn. Een uitgelezen kans dus om creatief te zijn! Op het secretariaat van het Atheneum Brussel is bij de receptie een plank voorzien om skateboards op te bergen. Voor andere soorten toestellen moet rekening worden gehouden met:

#### **Afmetingen van een opgevouwen step**

- middelgroot model: 115 x 19 x 53 cm (doos)
- groot model: 114 x 22 x 47 cm (doos: 120 x 27 x 54 cm)

**Steps** kunnen verticaal worden bewaard in een afgesloten locker

#### **Afmetingen van een monowiel**

- +/- 50 tot 60 cm hoog, 23 cm breed

Overweeg om een oplaadvoorziening te installeren voor het personeel die met een elektrisch toestel naar de school komt.



5. Voorbeeld van een plank voor skateboards, Atheneum Brussel

#### **Contact en nuttige links**

MiMoC -  
Micro Mobility Center  
[www.mimoc.org](http://www.mimoc.org)  
Tel: 0476 32 24 91  
[info@mimoc.org](mailto:info@mimoc.org)

## 2.4.2. Veiligheid

Een fietsenstalling beveiligen beperkt zich niet tot het voorkomen van risico's op diefstal of beschadiging. Een veilige fietsenstalling:

- is beschermd tegen het autoverkeer;
- vermijdt conflictsituaties met auto's en andere weggebruikers, zoals voetgangers;
- beschikt over een indeling en uitrusting die het onmogelijk maakt schade aan eigendommen of personen toe te brengen.

Om de risico's op diefstal en schade zoveel mogelijk te voorkomen, zorg je voor:

- een veilige omgeving waar mensen zich op hun gemak voelen;
- voorziening waaraan fietsers een wiel en fietskader kunnen bevestigen. Wielklemmen waaraan het kader niet kan worden bevestigd, zijn verboden (verboden volgens de voorschriften van het BVP en de milieuvergunningen).



6. Wielklemmen, Bron: Leefmilieu Brussel

## 2.4.3. Aantrekkelijkheid

Aantrekkelijkheid komt helemaal niet op de tweede plaats: er moet een aangename plaats worden gekozen, waar de gebruikers zich op hun gemak voelen en waar **een sterke sociale controle** is. Het moet dus een plaats zijn waar

een zekere mate van doorgaand verkeer is, zonder de verschillende weggebruikers te belemmeren.

Wat onderhoud en inrichting betreft, moet bijzondere aandacht worden besteed aan:

- netheid;
- licht;
- kleuren, geluid;
- architectuur en indeling;
- materiaal, vormen en textuur.

## 2.4.4. Toegankelijkheid voor de verschillende gebruikers

De fietsenstalling moet ook op piekmomenten (over het algemeen bij mooi weer) en in al zijn diversiteit (bv kinderfietsen) kunnen voldoen aan de gestelde eisen.

In het geval van fietsenstallingen die enkel bedoeld zijn voor leerlingen zal de diversiteit aan fietsen eerder beperkt zijn. Indien nodig kunnen kleinere fietsen zonder problemen worden bevestigd aan omgekeerde U-beugels met dwarsstangen.

In fietsenstallingen voor het personeel kunnen verschillende soorten fietsen en accessoires worden toegelaten (bakfietsen, aanhangwagens...).

Hiervoor moeten specifieke beugels worden voorzien (zie paragraaf "Andere parkeervoorzieningen", p. 21) en voldoende manoeuvreerruimte (zie paragraaf "Afmetingen van de toegang en door-gangzones", p. 14).



7. Overkapte fietsenstalling met roosters als zijwanden - Institut Saint-Louis, Namen

## 2.4.5. Comfort

### Algemene principes

Het gebruiksgemak van het systeem is grotendeels afhankelijk van criteria zoals veiligheid en toegankelijkheid. De fietsstalling is bij voorkeur ook:

- afgestemd op de menselijke afmetingen, waarbij de fiets kan worden afgesloten zonder ongemakkelijke handelingen of houdingen;
- gemakkelijk herkenbaar;
- bieden bescherming tegen weersomstandigheden;
- voorzien van voldoende verlichting, zowel binnenin als bij de toegangspunten.

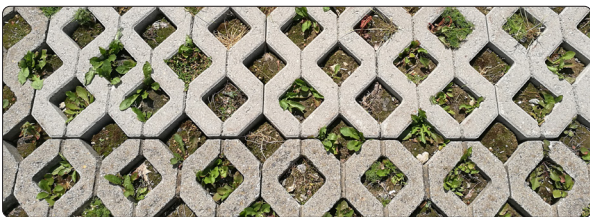
### Afmetingen van de toegang en doorgangzones

Het is belangrijk om toegang en doorgangzones vrij te houden van hindernissen en voldoende ruimte te voorzien, zodat gebruikers probleemloos naast hun fiets kunnen lopen om het comfort van de verschillende gebruikers te waarborgen.

Het is daarom aanbevolen om de instructies in de tabel hiernaast op te volgen. Neem deze afmetingen in aanmerking voor parkeervoorzieningen op de begane grond. Voor afmetingen met betrekking tot speciale voorzieningen verwijzen we naar "Hoe moet de fietsstalling worden ingericht?" en "Andere fietsvoorzieningen" op p. 21.

### Ondergrond

De ondergrond van de toegang en de fietsstalling moet het gemakkelijk maken



8. Bekleding met doorgroeiplaten

om met de fiets te manoeuvreren. Losse ondergrond, zoals grind, moet worden vermeden. Als je de doorlaatbaarheid van de grond wilt behouden in zones in de openlucht, kan je overwegen om deze te bekleden met doorgroeiplaten.

### Overkapping en wanden

Een fiets die wordt blootgesteld aan slecht weer is niet erg comfortabel voor de gebruiker (denk aan een nat zadel) en kan zelfs gevaarlijk zijn (natte remmen zijn werken niet optimaal)!

Als het plaatsen van fietsen in een gebouw niet mogelijk is, is het sterk aangeraden om op zijn minst een weerbestendige overkapping te voorzien. Het is ook aanbevolen om wanden te voorzien zodat dat de fietsen veilig kunnen gestald worden (zie het kader onder de titel "Nabijheid en toegankelijkheid", p.11, voor de verschillende opties voor toegangsbeheer).

### Zelf doen? Niet doen...




Zelf een constructie bouwen met gerecyclede materialen en de actieve betrokkenheid van de leerlingen inroepen lijkt op het eerste gezicht behoorlijk wat voordelen te bieden: lage impact op het milieu, bewustzijn rond mobiliteit en het milieu ... maar ervaringen hebben aangetoond dat er bij zulke praktijken toch heel wat bedenkingen zijn. De weerstand van de materialen, vooral tegen de weersomstandigheden, is onvoldoende gebleken: dit is een criterium waarop geen compromissen gesloten mogen worden!

Het is dus niet aangeraden om een fietsstallingen te bouwen met gerecycleerde materialen, en al helemaal niet wat de dragers ervoor betreft!

Dit soort initiatieven kunnen wel nuttig zijn voor accessoires, bijvoorbeeld bij het maken van lockers of opbergmiddelen waar al eerder naar werd verwezen, en onder het toezien van een timmerman (zie "Toegankelijkheid voor verschillende gebruikers", p.13).

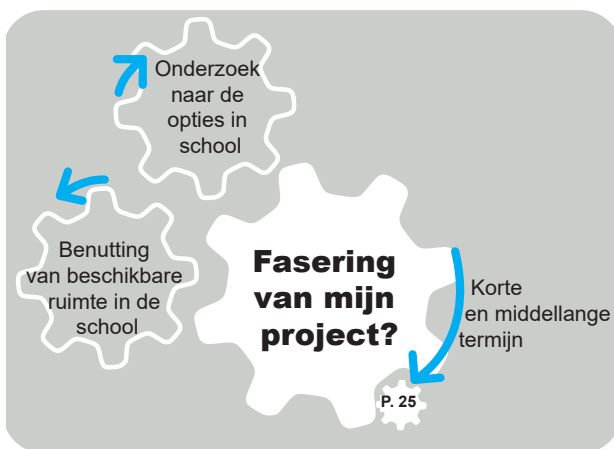
Type fiets	Richting van het verkeer	Hoogte	Breedte van de doorgang	Deuren	Afmetingen (lxb) van de kant van de openende deur	Afmetingen (lxb) van de van de kant tegenover de openende deur
Stads-fietsen	Eenrichtingsverkeer (korte doorgang/niet-afgesloten)	2,20 m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,20 m min.</li> <li>• 2 m aanbevolen</li> </ul>	min. 90 cm	Min. 1,20 m (2 m aanbevolen) x min. 2,40 m	Afmetingen (lxb) van de van de kant tegenover de openende deur
					Voor schuifdeuren min. 1,20 m (2 m aanbevolen) x min. 2,40 m	
	Tweerichtingsverkeer (doorgang in afgesloten ruimte/ > 5m)	2,20 m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2,70 m min.</li> <li>• 4,50 m aanbevolen</li> </ul>	2,10 m	Min. 2,70 m (4,50 m aanbevolen) x min. 2,80 m	Min. 2,70 m (4,50 m aanbevolen) x min. 2,40 m
					Voor schuifdeuren min. 2,70 m (4,50 m aanbevolen) x min. 2,40 m	
Grote fietsen	Eenrichtingsverkeer (korte doorgang/niet-afgesloten)	2,20 m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,70 m min.</li> <li>• 2,50 m aanbevolen</li> </ul>	min. 1,40 m	Min. 1,70 m (2,50 m aanbevolen) x min. 4,20 m	Min. 1,70 m (2,50 m aanbevolen) x min. 3,80 m
				(Opgelet, voorzie een deurvergrendelings-systeem of een automatisch deur)	Voor schuifdeuren min. 1,70 m (2,50 m aanbevolen) x min. 3,80 m	Voor toegang bij zijdelingse deuren: min. 2 m vrije breedte voor een grotere draaicirkel.
	Tweerichtingsverkeer (doorgang in afgesloten ruimte/ > 5m)	2,20 m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3,80 m min.</li> <li>• 5,60 m aanbevolen</li> </ul>	min. 3,15 m	Min. 3,15 m (5,60 m aanbevolen) x min. 4,20 m	Min. 3,15 m (5,60 m aanbevolen) x min. 3,80 m
				(Opgelet, voorzie een deurvergrendelings-systeem of een automatische deur)	Voor schuifdeuren min. 3,80 m (2,50 m aanbevolen) x min. 3,80 m	Voor toegang bij zijdelingse deuren: min. 5 m vrije breedte voor een grotere draaicirkel.

9. Aanbevolen afmetingen voor toegangs- en doorgangsruimten - Bronnen : Vademecum nr. 7 "Fietsparkeervoorzieningen", Brussel Mobiliteit, 2013 en "Fietsparkings in private ruimtes: afmetingen en kenmerken", Interministeriële coördinatie voor de bevordering van de fiets, Frankrijk, 2014

	Wegcode en GSV	Vademecum	Masteplan	BVP	BP
 Juridische waarde	Verplicht	Aanbevolen	Aanbevolen	Verplicht	Verplicht
 Kwantitatieve criteria	x	2 pl./10 leerlingen	4 pl./10 leerlingen 2 pl./10 leerkrachten	Aantal: fietsers x 1,2	Vermeld in de vergunning
 Kwalitatieve criteria	Bij voorkeur op het terrein van de school  1,5 m voor de doorgang van de andere gebruikers	Nabijheid en toegankelijkheid van de toegang Veiligheid van de fietsers en gebruikers Aantrekkelijkheid Toegankelijkheid voor de verschillende gebruikers Comfort: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afmetingen van de doorgangzones - en ruimtes</li> <li>• Bekleding</li> <li>• Overkapping en wanden</li> <li>• Kwaliteit en type van de ondersteuning</li> </ul>			



## Technische vragen



## Praktische vragen

P. 9 Aparte fietsenstallingen voor leerlingen en leerkrachten?

P. 27 En als er helemaal geen ruimte is in mijn school?

P. 25 Wanneer en hoe communiceer ik over het project?

## 2.5. WAT ZIJN DE MEEST GESCHIKTE VOORZIENINGEN?

De keuze voor het type voorziening zal bepalend zijn voor de toegankelijkheid en het comfort.

De fietsers moet de fietskader en ten minste één wiel aan de voorzieningen kunnen vestigen. De zogenaamde "omgekeerde U-beugels" zijn hiervoor het meest geschikt, deze zijn namelijk compatibel met alle soorten fietsen en accessoires. Sommige modellen zijn uitgerust met een dwarsstang, waardoor deze geschikt zijn voor eender welke fietsmaat.

Vandaag de dag, biedt Brussel Mobiliteit twee soorten fietsbeugels aan:

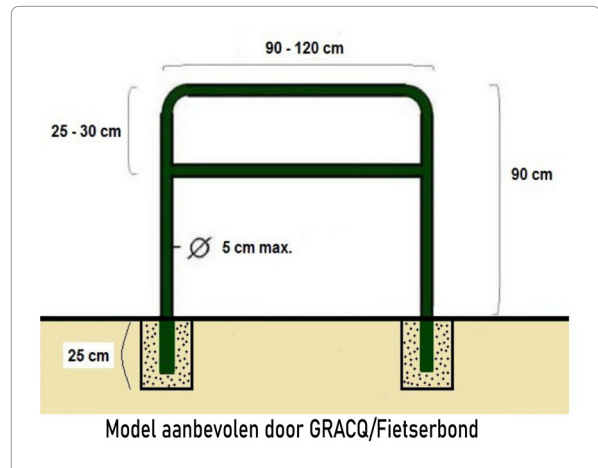
- kleine fietsbeugels, voor leerlingen van de kleuter- en basisschool: hoogte: 650 mm, breedte: 600 mm, lengte: 2000 mm
- grote fietsbeugels, met dwarsstang: hoogte: 800 mm, breedte: 600 mm, lengte: 2000 mm met een dwarsstang 600 mm.

Kleine fietsbeugels moeten alleen worden overwogen als de fietsenstalling wordt gedeeld met leerlingen uit het basisonderwijs. Het aantal fietsbeugels van dit type moet nauwkeurig worden geschat en het doel ervan moet duidelijk aan de gebruikers gecommuniceerd worden.

Omgekeerde U-beugels kunnen individueel of van drie tot vijf, onderling verbonden, modules aangekocht worden. Het voordeel van zo'n modules is dat ze tijdelijk kunnen worden neergezet zonder vast te zitten in de grond, om verschillende configuraties uit te testen. Vandaag de dag levert Brussel Mobiliteit slechts modules met drie fietsbeugels.

Als de U-beugels niet voldoende ruimte bieden, kan ook worden geopteerd voor rekken waar het wiel en het kader aan kunnen worden vastgemaakt.

De modellen met "afwisselende hoogtes" (type NMBS-rekken) hebben een kleiner afstand tussen de fietsparkeerplaatsen, en zijn daarom niet geschikt voor leerlingen uit de basisschool. Deze moeten een minimale afstand van 40 cm tussen de assen hebben.



10. Omgekeerde U-beugel met dwarsstang  
Bron: Vademecum nr. 7 van Brussel Mobiliteit

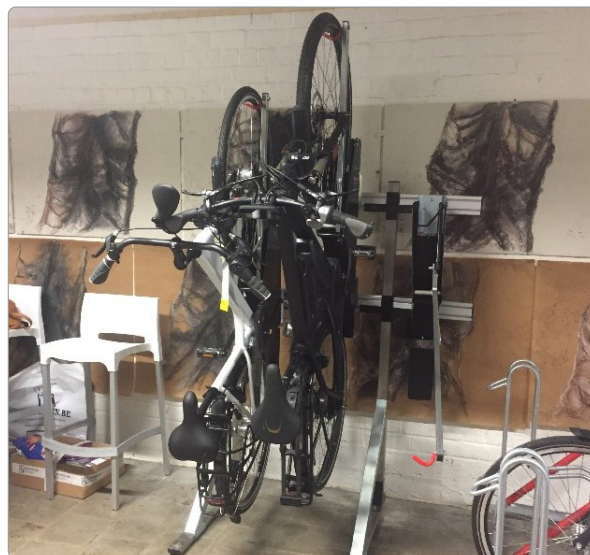


11. Fietsrekken in afwisselende hoogte - Station Brussel Noord

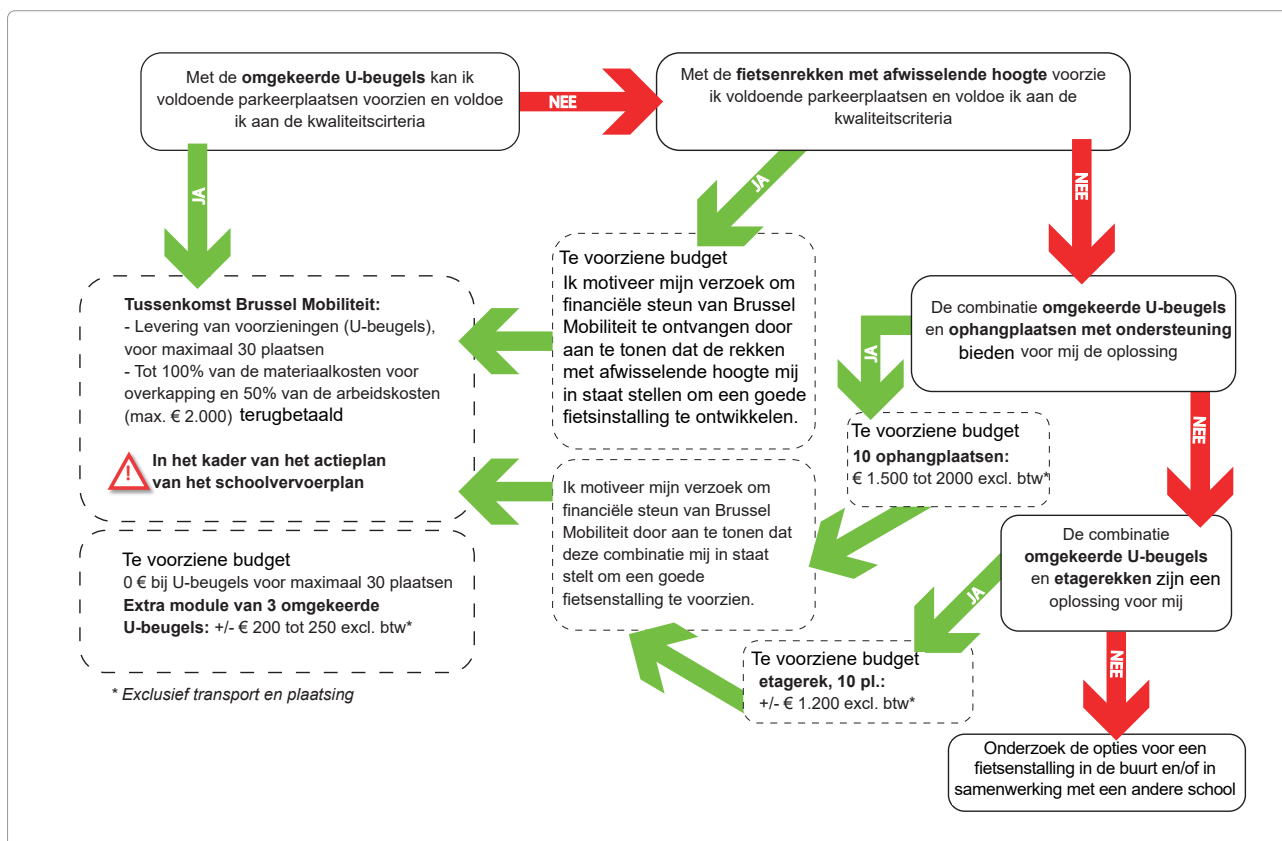
De etagerekken of ophangplaatsen met ondersteuning kunnen overwogen worden:

- als - en alleen als - alle opties zijn overwogen om een situatie van verzadiging op te lossen (aanbod < aantal fietsers x 1,2). Deze plaatsen moeten worden voorbehouden voor het personeel.
- teraanvulling van de omgekeerde U-beugels of afwisselende fietsrekken. De omgekeerde U-beugel blijft het voorkeursmodel.

De eenvoudige "wielklem"-systemen, waarbij slechts één wiel kan worden vastgemaakt en niet het kader, zijn in alle gevallen verboden (verboden volgens de voorschriften van het BVP en de milieuvergunningen).



12. Hierboven: Etagerekken, SFX Brugge & ophangplaatsen met ondersteuning



13. Beslissingsboom 2: welk soort voorziening moet worden gekozen?

## 2.6. HOE MOET DE FIETSSTALLING WORDEN INGERICHT?

### 2.6.1. Omgekeerde U-beugels

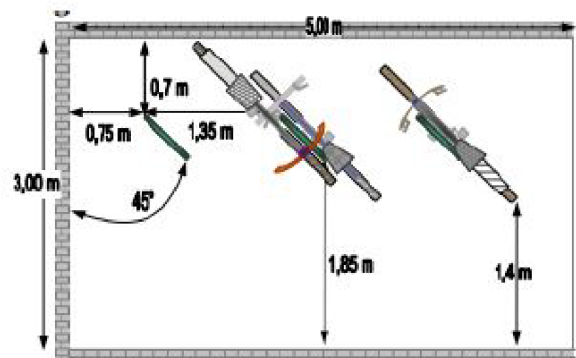
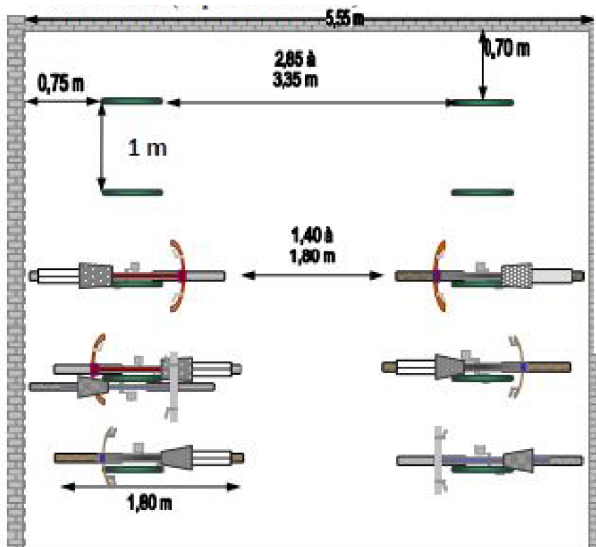
Omgekeerde U-beugels kunnen op verschillende manieren worden geïnstalleerd, afhankelijk van de inrichting van de fietsenstalling. Opteer in aflopende volgorde voor:

- een opstelling loodrecht tegen de muur;
- als de ruimte niet breed genoeg is, een 45°-opstelling.

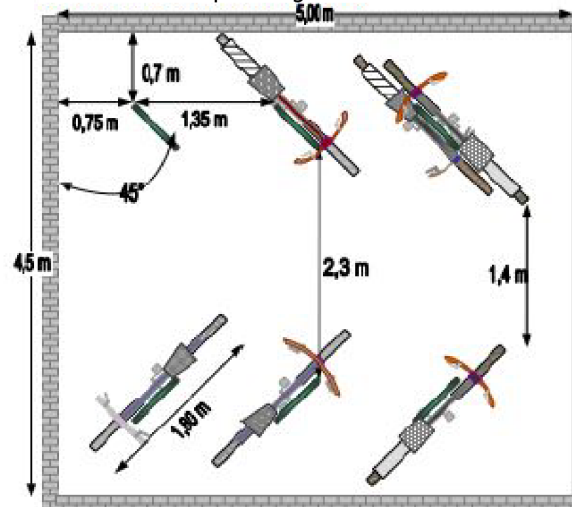
Zoals de onderstaande afbeelding weergeeft, is er meer ruimte nodig tussen de bogen bij een 45°-opstelling en zijn er bijgevolg minder parkeerplaatsen.

### Indelingsplan omgekeerde U-beugels

In een lokaal (opstelling 90°)



In een lokaal (opstelling 45°)



14. Indelingsplan voor omgekeerde U-beugels

## 2.6.2. Fietsrekken met afwisselende hoogtes

De rekken met afwisselende hoogtes, ook wel "NMBS"-rekken genoemd, kunnen worden overwogen als het niet mogelijk is om omgekeerde U-beugels te plaatsen, omdat er te weinig plaatsen zouden zijn omwille van de vereiste afstand tussen de beugels.

Fietsrekken in afwisselende hoogtes moeten:

- minstens 45 cm afstand hebben tussen elke fietsparkeerplaats (de zogenaamde "hart-op-hartafstand");
- dezelfde afstand hebben achter de parkeerplaats als bij de omgekeerde U-beugels.

## 2.6.3. Andere fietsvoorzieningen

### Etagerrekken en ophangplaatsen met ondersteuning

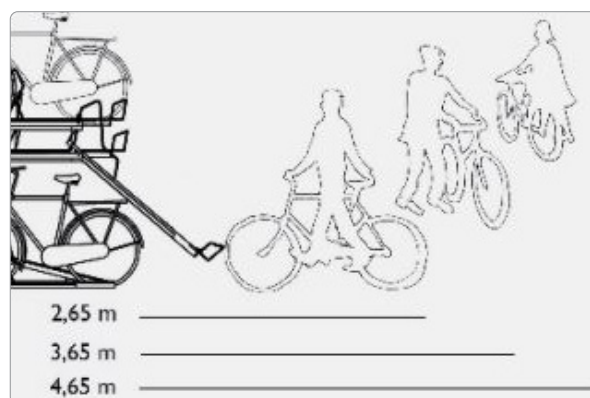
Als er naast omgekeerde U-beugels of rekken met afwisselende hoogtes ook eventueel ophangplaatsen met ondersteuning of etagerrekken nodig zijn, zorg dan voor:

- voldoende plafondhoogte: 2,80 m voor een etagerrek, 2,20 m voor ophangplaats met ondersteuning;
- een manoeuvreerterrein van minstens 4,65 m breed;
- een afstand achter de parkeerplaats van minstens 2,65 m;
- een afstand tussen de fietsen van minstens 80 cm.

## Beugels voor speciale fietsen

Als er voldoende ruimte is, dan raden we aan om ook beugels te voorzien voor grote fietsen (bakfietsen, triporteurs, enz.) en vouwfietsen. Deze beugels zijn ongeveer 1,50 m lang.

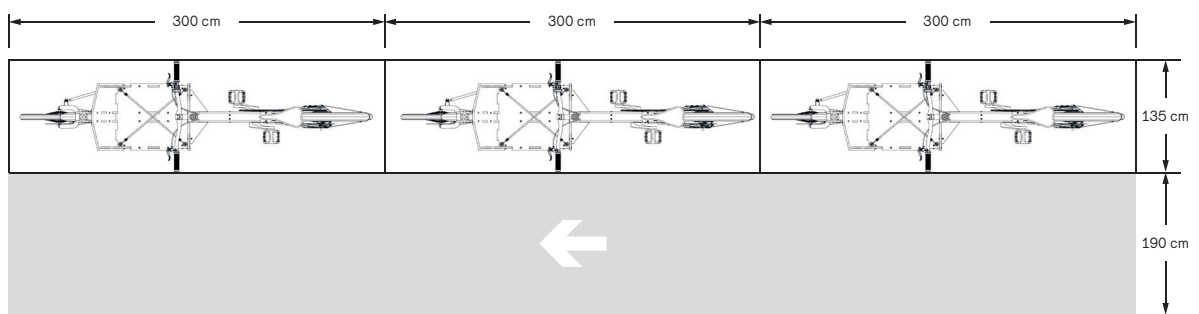
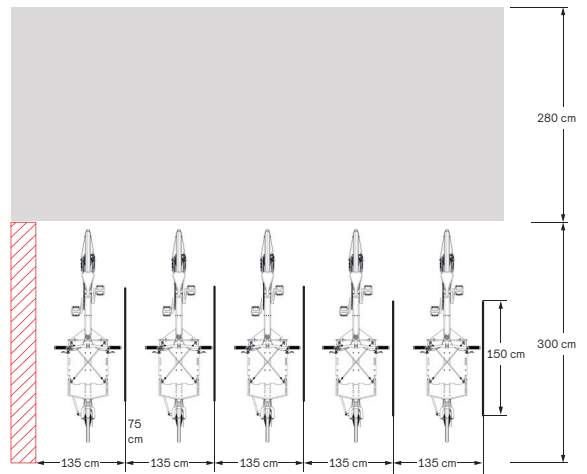
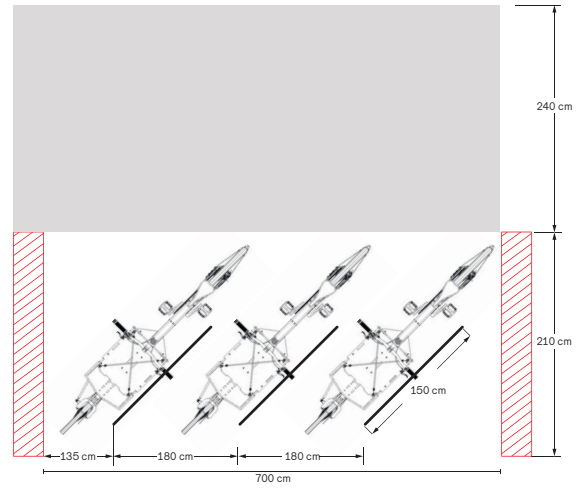
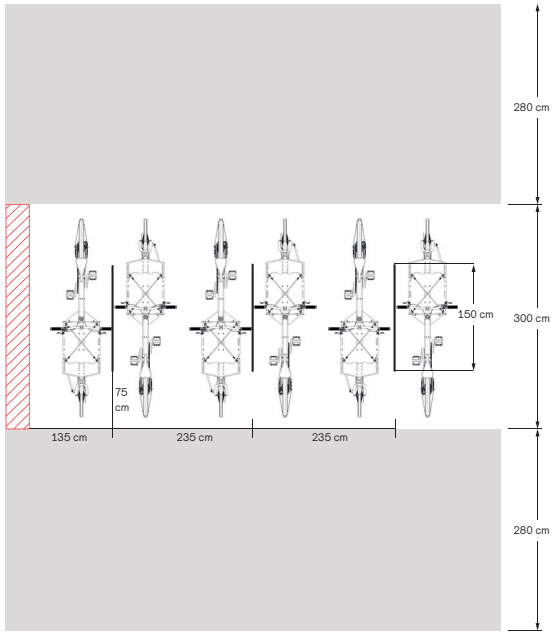
Afhankelijk van de beschikbare ruimte zijn er verschillende voorzieningen mogelijk (afbeeldingen op de volgende pagina).



15. Afstand achter voor het gebruik van een etagerrek  
Bron: Vademecum nr. 7 "Fietsparkeervoorzieningen",  
Brussel Mobiliteit, 2013



16. Beugels voor grote fietsen en vouwfietsen  
Station Brussel-Noord



## 3. OVERIGE UITRUSTINGEN

### 3.1. DOUCHES EN KLEEDKAMERS

In het bedrijfsleven wordt algemeen aanvaard dat bepaalde voorzieningen, zoals kleedkamers en/of douches, het dagelijkse leven van werknemers die met de fiets naar het werk gaan, een stuk comfortabeler maken, vooral als ze van ver komen. Dergelijke voorzieningen zijn tot op vandaag niet verplicht door de Belgische en Brusselse regelgeving en zijn dus van ondergeschikt belang bij de keuze van voorzieningen om de fiets in de school te stimuleren. De prioriteit ligt vooral op het aanbieden van een fietsenstalling met voldoende en kwaliteitsvolle parkeerplaatsen. Indien dergelijke voorzieningen gewenst zijn, kan eerst worden **nagegaan of er bestaande voorzieningen zijn die hiertoe kunnen dienen**, bijvoorbeeld kleedkamers en/of douches in een sporthal op het schoolterrein of in de directe omgeving.

Als er nieuwe voorzieningen moeten worden geïnstalleerd, moeten deze zo dicht mogelijk bij de fietsenstalling worden geplaatst.

### 3.2. DE FIETSVLOOT VOOR DE LES LICHAAMELIJKE OPVOEDING STALLEN

Beschikt de school over een fietsvloot of is zij van plan deze aan te schaffen voor de lessen lichamelijke opvoeding, fietsopleidingen of uitstapjes in het kader van een opleiding?

Dat is een uitstekend idee! Dit voorkomt ook discriminerende situaties tussen leerlingen die al dan niet over een fiets beschikken.

Een fietsvloot stelt niet dezelfde parkeervereisten vergeleken met privéfietsen van leerlingen en leerkrachten, aangezien deze eenmalig gebruikt worden, waarbij de fietsen tegelijkertijd door de hele groep worden opgehaald, onder toezicht van een leerkracht.

Er moet dus een parkeerruimte worden ingericht met de volgende kenmerken:

- de ruimte is afgesloten, overdekt en beveiligd;
- de fietsen kunnen worden opgeborgen zonder ze te beschadigen;
- er is toegang tot de fietsen als de ruimte vol is, zonder gewond te geraken of vuil te worden.



17. Ruimte om de fietsvloot voor de les lichamelijke opvoeding te parkeren - Institut De Mot-Couvreur

Aanleunbeugels zijn niet noodzakelijk, maar indien men hiervoor kiest, is het aanbevolen om:

- te kiezen voor fietsen die zijn uitgerust met een fietspoot. Zo moeten ze niet tegen elkaar geplaatst worden en kunnen de gebruikers zich gemakkelijk tussen de fietsen begeven;
- de fietsen aan elkaar vast te maken met een ketting of kabel en een slot wanneer ze niet worden gebruikt.

Het is belangrijk om een duidelijk onderscheid te maken tussen een vloot van dit soort fietsen en een vloot van gedeelde fietsen die ter beschikking worden gesteld aan individuele leerlingen en/of leerkrachten.

Indien de leerlingen de fietsen kunnen gebruiken voor hun woon-schoolverkeer en niet enkel voor verplaatsingen in groep met de school, moeten ze in de fietsenstalling worden geparkeerd.





## 4. HET PROJECT INTEGREREN IN EEN ALGEMENE STRATEGIE

### 4.1. OP SCHOOLNIVEAU: "EEN MOBILITEITSSTRATEGIE UITWERKEN"

#### 4.1.1. Een modal shift bevorderen

Om een duurzame impact te hebben, moet de fietsenstalling worden beschouwd als een onderdeel van een algemene mobiliteitsstrategie, **om zoveel mogelijk leerlingen en leerkrachten de stap te laten overmaken van gemotoriseerde naar actieve vervoersmodi.**

Deze aanpak wordt geformaliseerd in het kader van het actieplan van het SVP. Dit voorkomt dat de inrichting van een fietsenstalling slechts als een "cadeau" voor de fietser wordt ervaren.

Daarom is het belangrijk om enerzijds een sensibiliseringscampagne voor de actieve vervoersmodi op te zetten en anderzijds maatregelen te nemen om de fietsmobiliteit te ondersteunen. Hierbij denken we vooral aan:

- opleidingen om te leren fietsen in het verkeer en/of om de fietsen te repareren;
- leren fietsen in groep om naar verschillende bestemmingen te gaan buiten de schoolmuren.
- sensibiliseringscampagnes rond fietsdiefstal opzetten, waarin wordt uitgelegd hoe je de fiets goed kunt vastmaken, welk type hangslot je best gebruikt ...

Voor al het communicatiemateriaal over deze thema's kan je bij Brussel Mobiliteit terecht, net als voor financiering van hangsloten.

#### 4.1.2. Communiceren over het project

**Voor het project van start gaat, moet een communicatiestrategie worden ontwikkeld.**

Hierbij moet in eerste instantie **de doelgroep worden bepaald**, met andere woorden de toekomstige gebruikers van de fietsenstalling. Naast een eenvoudige informatieve aanpak is het belangrijk om:

- naar hun verwachtingen en behoeften te peilen;
- de mogelijkheden te onderzoeken om hen bij de uitvoering van het project te betrekken.

De werf zal waarschijnlijk voor overlast zorgen. Voor het project van start gaat, moeten alle betrokkenen in de school op de hoogte worden gebracht van:

- van de duur van de werf;
- de maatregelen die zijn genomen om eventuele ongemakken te beperken.

Zodra de werkzaamheden zijn voltooid, moet de inhuldiging worden gepland. Dit is de ideale gelegenheid om:

- de actoren te bedanken voor hun deelname aan het project en het project te waarderen;
- een sensibiliseringscampagne te lanceren (hoe beveilig je je fiets om diefstal te voorkomen). De inhuldiging kan deel uitmaken van een breder evenement (zoals de Week van de Mobiliteit of Be Bright Use a Light) en gepaard gaan met andere acties (fietsuitstappen, opleidingen, enz.).

#### Je gesprekspartner identificeren

Om een effectief dialoog met potentiële partners te kunnen voeren, is het van cruciaal belang om de juiste gesprekspartner te vinden.

- Bedrijf, overheid: directie, mobiliteitsconsultant
- Inwoners: sociale verhuurder, raad van mede-eigendom, ontwikkelaar, syndicus.

Zorg ervoor dat de communicatie niet wordt verwaarloosd na de inhuldiging. Het is belangrijk dat er steeds toegang is tot informatie over:

- de locatie van de fietsenstalling en de toegangsvoorwaarden (indien van toepassing: openingstijden, voorwaarden om een sleutel te verkrijgen enz.);
- de contactpersonen die belast zijn met het beheer van de fietsenstallingen.

De fietsenstalling kan ook de plaats zijn om via affiches gericht advies te geven over verkeersveiligheid (dode hoeken, verlichting, enz.), of om de kaart met actieve modi, verkrijgbaar bij Brussel Mobiliteit, op te hangen.

### Mobiliteit... en de strijd tegen ongelijkheden

Niet alle leerlingen hebben een fiets. Voor sommige gezinnen is een dergelijk individueel vervoersmiddel een behoorlijke investering. Om te voorkomen dat mobiliteit de zoveelste gelegenheid wordt om sociaal-economische ongelijkheden aan het licht te brengen, hebben sommige scholen een vloot van gedeelde fietsen opgezet. Het Sint-Franciscus-Xaveriusinstituut in Brugge stelt zo een vijftiental fietsen op reservatie ter beschikking van de leerlingen die dat wensen, beveiligd met hangslot en sleutel.

In het Brussels Gewest worden op gemeentelijk niveau initiatieven in dezelfde richting genomen: de eerste Vélotheek zag in 2020 in Sint-Gillis het levenslicht en biedt een gecentraliseerd systeem om fietsen uit te lenen aan scholen in de gemeente in het kader van hun activiteiten.



18. Inhuldiging van de fietsenstalling van Sacré-Cœur - Jette

### De actoren betrekken, een enorme uitdaging!

Binnen de school zijn er verschillende instanties die kunnen helpen om toekomstige gebruikers te bereiken: zoals het CPBW, Eco-Teams, thematische werkgroepen en ouderverenigingen.

Zij kunnen bij verschillende fasen worden betrokken:

- Ontwikkeling en verspreiding van een enquête, die de kwestie van de fietsenstalling eventueel kan integreren in een breder onderwerp (bijvoorbeeld de herinrichting van de speelplaats).
- Analyse van de verschillende mogelijke opties.
- Financiële steun. In de school Sacré-Cœur van Jette vroegen de ouderverenigingen al enkele jaren om een fietsenstalling. In de loop van het proces hebben zij ook financieel bijgedragen aan het project.

### Contacten en nuttige links

Opleiding Fietsen in het verkeer:  
Pro Velo – [educ@provelo.org](mailto:educ@provelo.org)

Opleiding fietsmecaniciën:  
Ateliers de la rue Voot  
[solaire@voot.be](mailto:solaire@voot.be)



19. Beslissingsboom 4 - Wanneer en hoe communiceren rond het project?

## 4.2. OP BUURTNIVEAU: DE BEHOEFTEBUNDELEN EN SYNERGIEËN ONTWIKKELEN

Een school vormt vaak een centrum van lokale activiteiten, de mobiliteitsstromen die zij genereert, zowel inkomend als uitgaand, hebben een onmiskenbare impact op de buurt. De mobiliteitskeuzes die de school maakt zullen dus in de buurt worden ondervonden en moeten vanuit dit perspectief worden gerechtvaardigd. Aangezien fietsen geen overlast veroorzaakt (geluid, geur, luchtkwaliteit, files enz.), is elk initiatief dat de fiets wil bevorderen a priori gerechtvaardigd. Maar... wat als we verder mikken dan een positief effect dat zich beperkt tot overlast vermijden. Wat als we ook positieve effecten wil delen? Tijdens het uitwerken van je eigen project kan je namelijk op grenzen botsen, die je ertoe kunnen aanzetten om een stap verder te gaan! In dit opzicht zal het belangrijk zijn om de actoren te identificeren die nuttig zijn om hierbij te betrekken.

### 4.2.1. Andere actoren en hun behoeften

Het eerste obstakel waar men op botst is vaak het gebrek aan ruimte. We raden daarom aan om voor de aanvang van het project de andere actoren in de buurt te raadplegen:

- Beschikken zij over een fietsenstalling?
- Worden ze ook geconfronteerd met een vraag die groter is dan het huidige aanbod?
- Of hebben ze juist een overaanbod?

De mogelijkheden om de beschikbare ruimte en/of het bestaande aanbod te bundelen moeten worden bestudeerd.

Het is erg belangrijk om de behoeften van de school af te toetsen met de potentiële partner(s). Afhankelijk van de aard van hun activiteiten kunnen de behoeften op het gebied van fietsenstallingen immers op verschillende essentiële punten verschillen:

- Het tijdstip van de dag: net als bij een school heeft een bedrijf of handelszaak vooral overdag parking nodig, terwijl dit in een woonwijk eerder 's avonds en 's nachts zal zijn.
- De duur van de bezetting en de mate van beveiliging: handelaren of instanties (bibliotheek, postkantoor enz.) die een parkeerplaats voor klanten of bezoekers willen aanbieden, hebben vaak onbeveiligde parkeervoorzieningen die voorzien zijn om kortstondig te parkeren. Een inrichting die enkel beschermt tegen slecht weer kan wel een eerste stap zijn in een goede richting.

#### 4.2.2. De voorwaarden voor eventuele samenwerkingsverbanden

##### In de bebouwde gebieden

Zoals weergegeven op pagina 29, afbeelding 20, bestaan er verschillende manieren om de behoeften te bundelen.

##### In de openbare ruimte

De directe omgeving van de school moet een zone 30 zijn. De uitbreiding van deze snelheidsbeperking naar bijna het hele Brusselse Gewest in het kader van het gewestelijk mobiliteitsplan dat in 2020 werd goedgekeurd, nodigt ons uit om na te denken over de veranderingen die in de scholen kunnen worden aangebracht om een harmonieuzer mobiliteitsklimaat te scheppen en voorrang te geven aan actieve vervoersmodi: zo overwegen we om een "kiss & ride-zone" in te stellen (snelheidslimiet van 20 km/u.), of een fietsstraat of schoolstraat (indien de school ook basisonderwijs aanbiedt) aan te leggen.

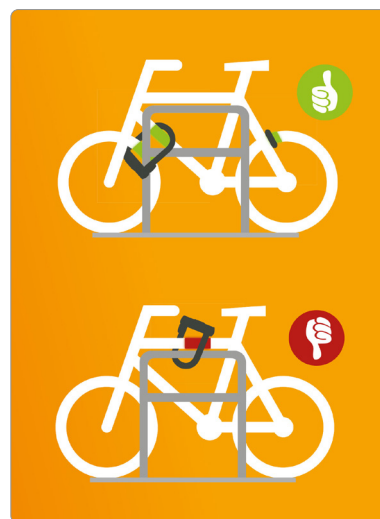
Hoewel dergelijke maatregelen niet onmiddellijk betrekking hebben op fietsparkeerplaatsen voor andere actoren in de buurt, helpen ze wel om overlast van het autoverkeer aan te pakken, waardoor de actieve modi wordt gestimuleerd onder de buurtbewoners en de kwaliteit van de leefomgeving wordt verbeterd.

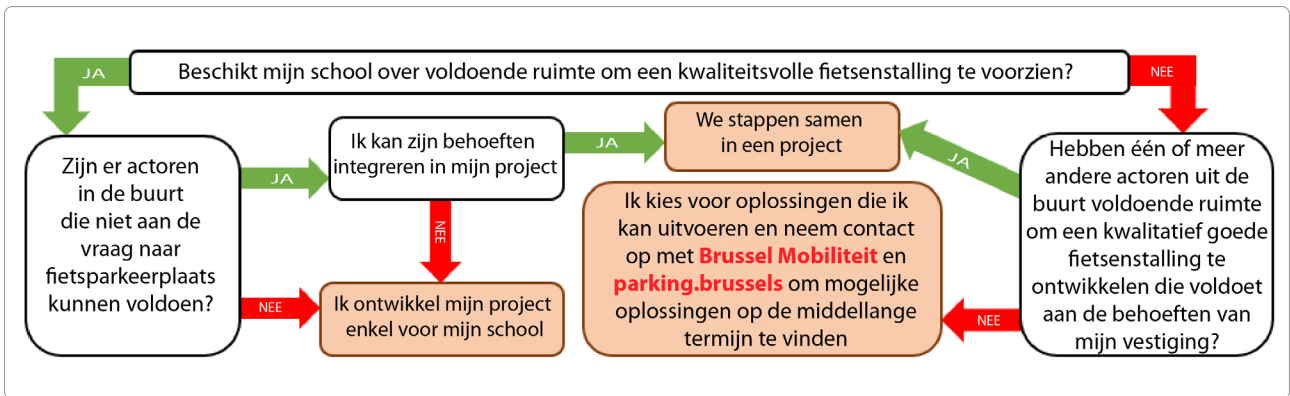
#### 4.2.3. Fasering en prioretisering

Als na analyse van de beschikbare ruimte binnen de school, in combinatie met die van andere actoren in de buurt, blijkt een fietsenstalling buiten de school het overwegen waard is, is het toch belangrijk om ook fietsparkeerplaatsen binnen de school te voorzien.

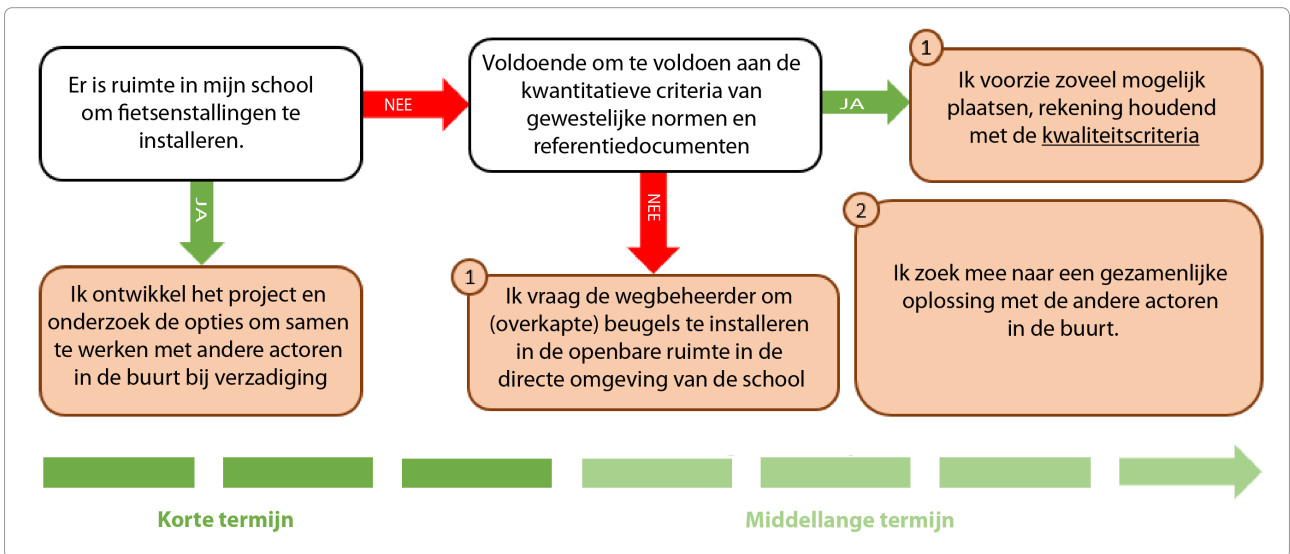
Zelfs al zijn het er onvoldoende volgens de gewestelijke aanbevelingen en normen, kan er zo op korte termijn snel worden ingespeeld op een deel van de behoefte. Dit aanbod kan in veel gevallen zelfs een eerste stap zijn om aan de huidige vraag te voldoen.

Met de fietsstalling buiten de schoolmuren wordt dan ingezet op een stijgende vraag op de middellange termijn. Deze vloeit voort uit een ambitieuze mobiliteitsstrategie ten gunste van een modal shift naar de fiets.





20. Beslissingsboom 4 - Heeft mijn school voldoende ruimte om kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan te leggen?



21. Beslissingsboom 5 - Welke fasering voor mijn project?



# 5. UITVOERING VAN HET PROJECT

## 5.1. BEGELEIDING

### 5.1.1. Begeleiding bij de inrichting van de fietsparking

Er kan beroep worden gedaan op diverse operationele partners om het project uit te voeren en te ondersteunen. Daarbij is het belangrijk om hen zo vroeg mogelijk in het project te benaderen. Dit kan zodra de schooldirectie haar toestemming heeft gegeven, zodat de operationele partners hun ondersteunende taken zo goed mogelijk kunnen uitvoeren:

- Vanaf de behoefteanalyse;
- Nog voor potentiële partners of leveranciers worden gecontacteerd.

De vzw's Coren en Good Planet hebben van Brussel Mobiliteit de opdracht gekregen om scholen in het eerste jaar van hun SVP bij te staan om hun doelstellingen op te stellen en te verwezenlijken. Een van deze doelstellingen is de inrichting van een fietsenstalling.

In het eerste jaar van het SVP kan beroep worden gedaan op deze vzw's voor advies en ondersteuning bij de inrichting van de fietsenstalling.

Een andere optie is om een stagestudent in architectuur aan te nemen, vooral als de fietsenstalling deel zal uitmaken van de schoolgebouwen (zie bijlage, "Instellingen voor hoger onderwijs waarvan de studenten mogelijk geïnteresseerd zijn in een stage in het kader van mobiliteit en fietsparkeren").

#### Contacten en nuttige links

Schoolcontract:

[www.perspective.brussels/nl/stadsprojecten/schoolcontract](http://www.perspective.brussels/nl/stadsprojecten/schoolcontract)

Duurzaam wijkcontract:

[www.quartiers.brussels/1/](http://www.quartiers.brussels/1/)

### 5.1.2. Begeleiding bij een mobiliteitsproject op wijkniveau

Indien wordt geopteerd voor een fietsenstalling die ook toegankelijk is voor andere fietsers uit de buurt, kan eventueel gebruik worden gemaakt van regelingen die het Gewest voorziet. Denk hierbij aan schoolcontracten of duurzame wijkcontracten. Bij dergelijke projecten kan je vaak ook rekenen op steun van deskundigen om:

- met andere geïnteresseerde gebruikers te overleggen en het project eventueel gezamenlijk uit te voeren;
- de behoeften van elke partij te bundelen en synergieën te identificeren;
- specifieke financieringshefbomen te gebruiken.

## 5.2. EEN PLANNING OPSTELLEN

Een vlot project begint met een goede planning. Het kader hierna geeft een voorbeeld van de verschillende fasen (let op, de tijdsbestekken zijn in geen enkel geval representatief). De projectduur kan aanzienlijk verschillen per project. Als het volstaat om enkele beugels te plaatsen op de speelplaats, dan is de klus snel geklaard, maar gaat het om een nieuwe inrichting, dan moet worden nagegaan of een vergunning nodig is, of er voorbereidende werken moeten worden uitgevoerd, enz.

Het is belangrijk om de volgende punten omtrent de regelgeving te vermelden:

- De Brusselse dienst Stedenbouw beschikt over een termijn van 45 dagen om de volledige of onvolledige ontvangst van een aanvraag voor een bouwvergunning te bevestigen;
- Als een overlegcomité nodig is, kan deze niet samenkomen tijdens de zomervakantie.

## 5.3. VOORAFGAANDE ADMINISTRATIEVE FORMALITEITEN

### 5.3.1. De gemeentelijke overheid

De dienst Stedenbouw van de gemeente moet zo vroeg mogelijk in het project worden gecontacteerd, dit is zodra de directie de start van de studiefase heeft goedgekeurd. De gemeenten zijn namelijk bevoegd om hun eigen gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen op te stellen, waarvan de bepalingen een aanvulling zijn op die van de GSV. Sommige van deze bepalingen kunnen van invloed zijn op de voorwaarden om een fietsenstalling te bouwen. De dienst Stedenbouw moet gedurende het hele project op de hoogte worden gehouden.

Het is namelijk de dienst Stedenbouw van de gemeente die, indien nodig, de bouwvergunning zal afgeven.

Maakt de school deel uit van het vrij onderwijs, dan wordt de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, indien nodig, gericht aan de dienst Stedenbouw van de gemeente.

Maakt de school deel uit van het gemeentelijke onderwijs, dan moet de dienst Onderwijs ook op de hoogte worden gehouden van het project. In dit geval zal de gemeente de leverancier mandateren via een aanbesteding. Het is dus belangrijk om gedurende het hele project regelmatig te overleggen met de bevoegde dienst.



22. Set van 3 fietsbeugels (U-beugel met dwarsstang) geleverd door Brussel Mobiliteit - Ecole Active, Ukkel

### Voorbeeld van een planning

De fietsenstalling van Sacré-Cœur van Jette

- 14.05.2018: Aanvraag van een bouwvergunning.
- 01.06.2018: Indienen van een speciaal bestek in het kader van een onderhandelde procedure zonder voorafgaande bekendmaking. (Aanbesteding tussen € 30.000 en € 144.000).
- 30.06.2018: voorstelling van het project aan het Overlegcomité - Wijziging van de plannen (2.07.2018).
- Eind augustus 2018: Graafwerkzaamheden en betegeling.
- Midden september 2018: Installatie van de fietsstallinginfrastructuur.

### 5.3.2. urban.brussels

Maakt de school deel uit van het gemeentelijk onderwijs, dan wordt indien nodig de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, indien gericht aan de dienst Stedenbouw van het Gewest (urban.brussels).

### 5.3.3. parking.brussels

Indien overwogen wordt om een fietsenstalling te bouwen die gedeeld wordt met andere gebruikers en/of zich in de openbare ruimte bevindt, is het belangrijk om contact op te nemen met parking.brussels. Deze geven meer informatie over:

- de haalbaarheid van het project vanuit stedenbouwkundig oogpunt
- het beheer van de toekomstige fietsenstalling.



## 5.4. DE VERSCHILLENDE FINANCIERINGSOPTIES VERKENNEN

### 5.4.1 Brussel Mobiliteit

In het kader van het actieplan van de schoolvervoerplannen kan je beroep doen op Brussel Mobiliteit om fietsbeugels te ontvangen voor maximaal 30 plaatsen (dus 5 x 3 fietsbeugels<sup>5</sup>). De omgekeerde U-beugels zijn de enige modellen die door Brussel Mobiliteit ter beschikking worden gesteld. Als kan worden aangetoond dat dit model niet kan voldoen aan de vraag naar parkeergelegenheid, kan financiering worden aangevraagd voor andere modellen. Deze financiering kan tot 100 % van de materiaalkosten voor overkapping en 50 % van de arbeidskosten (tot maximaal € 2.000) dekken.

### 5.4.2. Fonds Bike in Brussels

Sinds 2018 steunt de Koning Boudewijnstichting "initiatieven van verenigingen, overheden, publieke en/of privépartners die het fietsen promoten door de infrastructuur te verbeteren of materiaal ter beschikking te stellen". Het Fonds selecteert meerdere keren per jaar enkele laureaten die financiële steun kunnen krijgen. Zo kan er ook een aanvraag voor financiering voor een fietsenstalling worden ingediend.

Voor je een financieringsaanvraag indient bij het Fonds, is het raadzaam om contact op te nemen om er zeker van te zijn dat het project aan de selectiecriteria zal voldoen.

### 5.4.3. Ouderverenigingen

Daarnaast kunnen ook ouderverenigingen het project financieel ondersteunen, maar ze zijn daar niet toe verplicht. Het hangt af van hoe belangrijk ze het project vinden en de mate van betrokkenheid van de oudervereniging binnen de school. Communicatie speelt hierbij een cruciale rol: zie p. 25, titel "Communiceren over het project", kader "De actoren betrekken, een enorme uitdaging!"

## 5.5. OFFERTES AANVRAGEN EN DE LEVERANCIER SELECTEREN

### 5.5.1. Belangrijke contacten

Het is een must om contact op te nemen met verschillende leveranciers alvorens men een keuze maakt. Pro Velo biedt op haar website een niet-uitputtende lijst van leveranciers in het artikel "Een degelijke fietsenstalling voor je bedrijf".

Het kan ook de moeite zijn om contact op te nemen met andere scholen die al ervaring hebben met een dergelijk project (zie p.39, Bijlagen, "Goede praktijken - contacten").

Concrete voorbeelden en gedeelde ervaringen helpen om een goed beeld te krijgen, maar het is belangrijk om in gedachten te houden dat verschillende factoren, zoals de grootte van de school of de locatie (stadscentrum of stadsrand), een belangrijke rol spelen: een voorbeeld zal je dus nooit gewoon volledig kunnen overnemen.

### 5.5.2. Aandachtspunten

De prijszetting van de verschillende leveranciers is uiteraard een bepalende factor in de beslissing. Maar de volgende twee criteria zijn evenwel primordiaal:

1. Voldoen aan de kwaliteitscriteria voor een goede fietsenstalling;
2. Voldoen aan de kwantitatieve doelstellingen die in het project zijn bepaald.

#### Contacten en nuttige links

"Een degelijke fietsenstalling voor je bedrijf" Pro Velo  
<https://www.provelo.org/nl/page/bedrijfsfietsenstalling>

Brussel Mobiliteit: [pds@sprb.brussels](mailto:pds@sprb.brussels)

Koning Boudewijn Stichting  
[contactcenter@kbs-frb.be](mailto:contactcenter@kbs-frb.be)  
[www.kbs-frb.be/en/Activities/Calls/2020/20181119VH2](http://www.kbs-frb.be/en/Activities/Calls/2020/20181119VH2)

5. De financiering van het aantal U-beugels kan worden verdubbeld als de school fietsen in groep organiseert of als er een bijzonder grote vraag is naar *fietsenstallingen*.



## 6. EN DAARNA?

### 6.1. HET BEHEER EN ONDERHOUD VERZEKEREN

Om ervoor te zorgen dat de fietsenstalling op lange termijn aantrekkelijk blijft, moet een beheersplan worden opgesteld om de volgende taken te verdelen:

- de fietsenstalling schoonmaken en controleren of die in goede staat is en fietswrakken identificeren;
- communiceren over initiatieven ter bevordering van de fiets, en meer bepaald fietsparkings;
- de bezetting/behoefte opvolgen (zie volgende paragraaf).

### 6.2. CONTROLEER REGELMATIG DE BEHOEFTE

De behoefte aan fietsparkeerplaatsen kan worden opgevolgd via jaarlijkse tellingen, zo kan het aanbod worden afgestemd op de vraag: een bezettingsgraad van 80% geeft aan dat het aangewezen is om de capaciteit te vergroten.

De tellingen moeten worden uitgevoerd in de tijd van het jaar waarin het modale aandeel van de fiets het grootst is: dus op een dag met mooi weer, ergens tussen april en oktober.



## 7. WAT MOETEN WE VOORAL ONTHOUDEN

1. Fietsparkeervoorzieningen maken deel uit van een algemene mobiliteitsstrategie (cf. de SVP-benadering).
2. Dit zijn de referentiedocumenten om het project uit te werken:
  - Vademecum nr. 7 "Fietsparkeervoorzieningen" van Brussel Mobiliteit
  - Het Masterplan Fietsparkeren
  - Het Bedrijfsvervoerplan (verplicht bij meer dan 100 werknemers)
  - Milieuvergunning (verplicht, in voorkomend geval)
3. Is het een bestaand schoolgebouw, dan kan je dankzij deze documenten kwantitatieve doelstellingen (zo ambitieus mogelijk!) voor het aanbod van fietsenstallingen vaststellen.

Is het een school in aanbouw of renovatie, dan moeten de ratio's de basis vormen voor het ontwerp van de fietsenstalling.

4. Gebruik bij voorkeur omgekeerde fietsbeugels met een U-vorm en met een dwarstang.
5. De gemeente moet op de hoogte worden gebracht van het project (diensten Stedenbouw en Onderwijs).
6. Andere actoren (op school- of zelfs op buurtniveau) kunnen worden betrokken voor een vlotte uitvoering van het project en om interacties te ontwikkelen.
7. Er is begeleiding mogelijk in het kader van het SVP via Brussel Mobiliteit.



# 8. BIJLAGEN

## 8.1. GOEDE PRAKTIJKEN – CONTACTEN

### VOORBEELDEN VAN SCHOLEN

#### Ecole Active, Ukkel

Aantal leerlingen: 537 - Aantal werknemers: 55

Omschrijving van de voorziening

- Omgekeerde fietsbeugels met U-vorm verkrijgbaar in modules van 3, niet aan de grond bevestigd, waardoor verschillende opties kunnen worden getest.
- 30 plaatsen, gedeeltelijk overdekt
- Niet-beveiligde fietsenstalling, maar niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte

Contactpersoon: Jonathan Gonzalez, leerkracht, [educateur.jonathangonzalez@ecoleactive.be](mailto:educateur.jonathangonzalez@ecoleactive.be)

#### Institut Saint-Louis, Namen

Aantal leerlingen: 1920 - Aantal werknemers: 180

Omschrijving van de voorziening

- Fietsenstalling voor leerlingen: een dertigtal plaatsen, overdekt en beveiligd
- Fietsenstalling voor leerkrachten: een vijftiental plaatsen, mogelijkheid om te douchen.
- Systematische aandacht voor fietsparkeervoorzieningen om opportuniteiten te identificeren (bijvoorbeeld bij renovaties van de sporthal)

Contactpersoon: Hans Gys, adjunct-directeur, [sous-directeur@isl.n.be](mailto:sous-directeur@isl.n.be)

#### Maria Asumpta Lyceum, Laken

Aantal leerlingen: 620 - Aantal werknemers: 90

Omschrijving van de voorziening

- Overdekte fietsenstalling, tegen de sporthal van de school. Er zijn kleedkamers en douches beschikbaar.
- 60 plaatsen (omgekeerde U-beugels)
- Het aantal plaatsen is bewust verminderd: voorheen waren er 100 plaatsen, maar die werden onderbenut en waren slecht ingericht. De huidige 60 plaatsen worden niet volledig bezet.

Contactpersoon: Gunar Claes, preventieadviseur, [info@mariaassumptalyceum.be](mailto:info@mariaassumptalyceum.be), 02/268 29 77

#### Sacré-Cœur van Jette

Aantal leerlingen: 1579 - Aantal werknemers: 140

Omschrijving van de voorziening

- Beveiligde overdekte fietsenstalling buiten het hoofdgebouw
- Voorbereidende grondwerken
- Scheiding: 64 plaatsen voor leerlingen, 16 plaatsen voor leerkrachten
- Sterke betrokkenheid van de ouderverenigingen

Contactpersoon: David Santy, adjunct-directeur, [david.santy.sc@gmail.com](mailto:david.santy.sc@gmail.com)

#### Sint-Franciscus-Xaveriusinstituut, Brugge

Aantal leerlingen: 800 - Aantal werknemers: 90

Omschrijving van de voorziening

- Twee fietsenstallingen op het schoolterrein (kelder en voormalige zolder): 300 en 90 plaatsen
- Vloot van deelfietsen voor leerlingen

Contactpersoon: Luc Janssens, Adjunct-directeur 'De Frères', [luc.janssens@sfxbrugge.be](mailto:luc.janssens@sfxbrugge.be)

## Sint-Jozef Humanoria, Brugge

Aantal leerlingen: 775 - Aantal werknemers: 100 (waarvan 80 leerkrachten)

Bijzonderheden: ingedeelde inrichting.

Omschrijving van de voorziening

- Parking buiten de schoolgebouwen, gedeeld met de buurt (beheerd door Interparking)
- 600 plaatsen
- Scheiding leerlingen/leerkrachten
- Lockers voor leerlingen op de speelplaats
- Project voor een douche voor leerkrachten

Contactpersoon: Stefaan Lecomte, adjunct-directeur, 050 47 17 17

## INSTELLINGEN VOOR HOGER ONDERWIJS WAARVAN DE STUDENTEN WEL- LICHT GEÏNTERESSEERD ZIJN IN EEN STAGE IN HET KADER VAN MOBILITEIT EN FIETSPARKEREN

- Faculteit Architectuur: UCL-LOCI, La Cambre/Horta
- ESA Saint-Luc - binnenhuisarchitectuur
- ESA Saint-Luc - Master in sociale innovatie door design
- Haute école Lucia de Brouckère : Bachelor in milieumanagement (stage in het tweede jaar: 1 maand, stage in het derde jaar: 4 maanden)
- IGEAT (ULB): Master in milieuwetenschap en -beheer (2 maanden stage)
- La Cambre - Master in industrieel ontwerp



## 9 . BRONNEN EN FOTOS

1. Evolutie van de fietsstromen in het Brussels Gewest sinds 2010 (Base 100), Fietsobservatorium in het Brusselse Gewest, 2019, Pro Velo .....	5
2. Fietsenstalling op de grote binnenplaats - Institut des Dames de Marie, Sint-Lambrechts-Woluwe .....	6
3. Plaatsing van de overkapping en de wanden van een fietsenstalling, Bron: Vademecum nr. 7 "Fietsparkeervoorzieningen", Brussel Mobiliteit, 2013 .....	8
4. Beslissingsboom 1 - Hoe schat je het aantal plaatsen in? - symbool/herinnering Verplichte naleving van het BVP vanaf 100 werknemers, idem BP .....	10
5. Wielklemmen, Bron: Leefmilieu Brussel .....	12
6. Voorbeeld van een plank voor skateboards, Atheneum Brussel.....	12
7. Overkapte fietsenstalling omgeven door gaasmuren - Institut Saint-Louis, Namen .....	13
8. Bekleding met doorgroeiplaten .....	14
9. Aanbevolen afmetingen voor toegangs- en doorgangsruidten, Bronnen : Vademecum nr. 7 "Fietsparkeervoorzieningen", Brussel Mobiliteit, 2013 en "Fietsparkings in private ruimtes: afmetingen en kenmerken", Interministeriële coördinatie voor de bevordering van de fiets, Frankrijk, 2014.....	15
10. Omgekeerde U-beugel met dwarsstang, Bron: Vademecum nr. 7 van Brussel Mobiliteit.....	18
11. Fietsrekken in afwisselende hoogte - Station Brussel Noord.....	18
12. Hierboven: Etagerrekken, SFX Brugge & ophangplaatsen met ondersteuning .....	19
13. Beslissingsboom 2: welk soort steun moet worden gekozen?.....	19
14. Indelingsplan voor omgekeerde U-beugels .....	20
15. Afstand achter de fpp bij een etagerrek, Bron: Vademecum nr. 7 "Fietsparkeervoorzieningen", Brussel Mobiliteit, 2013 .....	21
16. Beugels voor grote fietsen en vouwfietsen - Station Brussel-Noord.....	21
17. Ruimte om de fietsvloot voor de les lichamelijke opvoeding te parkeren - Institut De Mot- Couvreur.....	23
18. Inhuldiging van de fietsenstalling van Sacré-Cœur de Jette.....	26
19. Beslissingsboom 4 - Wanneer en hoe communiceren rond het project?.....	27
20. Beslissingsboom 4 - Heeft mijn school voldoende ruimte om kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan te leggen? .....	29
21. Beslissingsboom 5 - Welke fasering voor mijn project?.....	29
22. Set van 3 fietsbeugels (U-beugel met dwarsstang) geleverd door Brussel Mobiliteit, Ecole Active, Ukkel .....	32

Cover en pagina's 24, 30, 36 en 38 copyright Pro Velo vzw.

