



traject

mobility management

Fietsparkeerplan Sint-Niklaas

Mei 2016

December 2015



Maria Hendrikaplein 65c | 9000 Gent | +32 (0)9 242 32 80
Theresianenstraat 7 | 1000 Brussel | +32 (0)2 505 40 46
Rue Thérésienne 7 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 505 40 46
traject@traject.be www.traject.be
BTW-TVA: BE 0448 394 475

Inhoudstabel

1. Inleiding	5
1.1 Doel van de studie	5
1.2 Participatietraject	5
2. Onderzoeksfase	6
2.1 Methodiek	6
2.2 Aanwezige types stallingen en dekkingsgraad	6
2.3 Gebruik bestaande stallingen op weekdagen	8
2.4 Gebruik bestaande stallingen in weekends	11
2.5 Knelpunten fietsparkeren	14
3. Fietsparkeerstrategie	15
3.1 Strategische doelstellingen	15
3.2 Fietsparkeerrichtlijnen nieuwe ontwikkelingen	15
3.2.1 Principiële insteek	15
3.2.2 Insteek voor de toekomst	15
3.3 Differentiëren naar type gebied of type attractiepool	17
3.3.1 Winkelzone	18
3.3.2 Stedelijke centrumzone	19
3.3.3 Residentiële centrumzone	20
3.3.4 Dorpscentra	21
3.3.5 Verkavelde gebieden en buitengebied	22
3.3.6 Overstappunten	23
3.3.6.1 Stations	24
3.3.6.2 Belangrijke OV-punten	25

3.3.6.3	(Rand)Parkings	26
3.3.7	Pleinen en specifieke attractiepolen	27
3.3.7.1	Grootstedelijke fietsenstalling.....	27
3.3.7.2	Stadspleinen.....	28
3.3.7.3	Specifieke attractiepolen	29
3.4	Experimenteren met innovatieve concepten	30
3.4.1	Innovatieve fietsparkeerconcepten.....	30
3.4.2	Sensibilisering.....	35
3.4.3	Middelgrote tot grootschalige stallingen	36
3.4.4	Fietsparkeerregimes	38
3.4.5	Wanneer gevelstallen aanpakken.....	38

1. Inleiding

1.1 Doel van de studie

Begin 2015 heeft de gemeenteraad het mobiliteitsplan van Sint-Niklaas vastgesteld. Een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan is het werkdomein '**Integraal fietsbeleid**'.

Mede onder invloed van het klimaatplan en het lobbenstadmodel krijgt de fiets een prominente rol. Met de communicatie- en promotiecampagne "de fiets... heeft iets" wil Sint-Niklaas een fietscultuur creëren in de stad. De fiets moet hét stedelijk vervoermiddel bij uitstek worden voor korte en middellange verplaatsingen. Zo moet Sint-Niklaas op termijn uitgroeien tot een **echte fietsstad**.

Om het integraal fietsbeleid dat in het mobiliteitsplan vormgegeven werd verder door te vertalen naar maatregelen, bouwstenen en acties die zichtbaar zijn op het terrein werd deze studie opgestart die uit **2 luiken** bestaat: een fietsinfrastructuurstudie en een fietsparkeerplan.

Dit deelrapport omvat de fietsparkeerstudie. Deze studie vertrekt van een analyse van de werking en kwaliteit van de huidige fietsenstallingen. Vervolgens wordt er een fietsparkeerstrategie uitgewerkt die moet inspelen op de belangrijkste fietsparkeernoden. Het laatste deel bevat vervolgens een doorkijk naar de toekomst waarmee Sint-Niklaas kan inspelen op een groeiend fietsaandeel en de bijhorende fietsparkeervraag

1.2 Participatietraject

Op **dinsdag 27 oktober 2015** werd voor de derde keer een fietsconferentie georganiseerd te Sint-Niklaas. Bewoners krijgen er de kans in dialoog te gaan met het stadsbestuur specifiek rond het fietsbeleid. Deze 3^{de} fietsconferentie werd gekoppeld aan deze fietsinfrastructuur- en fietsparkeerstudie.

Op 20 september 2015 ging tijdens Autovrije Zondag een actieve campagne van start om deelnemers te werven voor de rondetafelconferentie, met een maximale inzet van de stedelijke communicatiekanalen: Stadskroniek, persbericht, website, nieuwsbrief, stadstelevisie en mailings. De campagne leidde tot een 70-tal inschrijvingen.

Op de fietsconferentie werd een stand van zaken van beide studies gebracht. Daarna konden de deelnemers – opgedeeld in discussietafels – input geven en mee de prioriteiten bepalen in beide studies. Nadien volgde een samenvatting van de resultaten per discussietafel. Er werd afgerond met een slotwoord door de schepenen Hanssens en De Meester, dit gekoppeld aan een prijsuitreiking om de deelnemers te bedanken voor hun input.

Het verslag van deze 3^{de} fietsconferentie is te vinden in de bijlagen van dit rapport. Het verslag bevat het volledige programma, de methodiek en de belangrijkste conclusies.

2. Onderzoeksfase

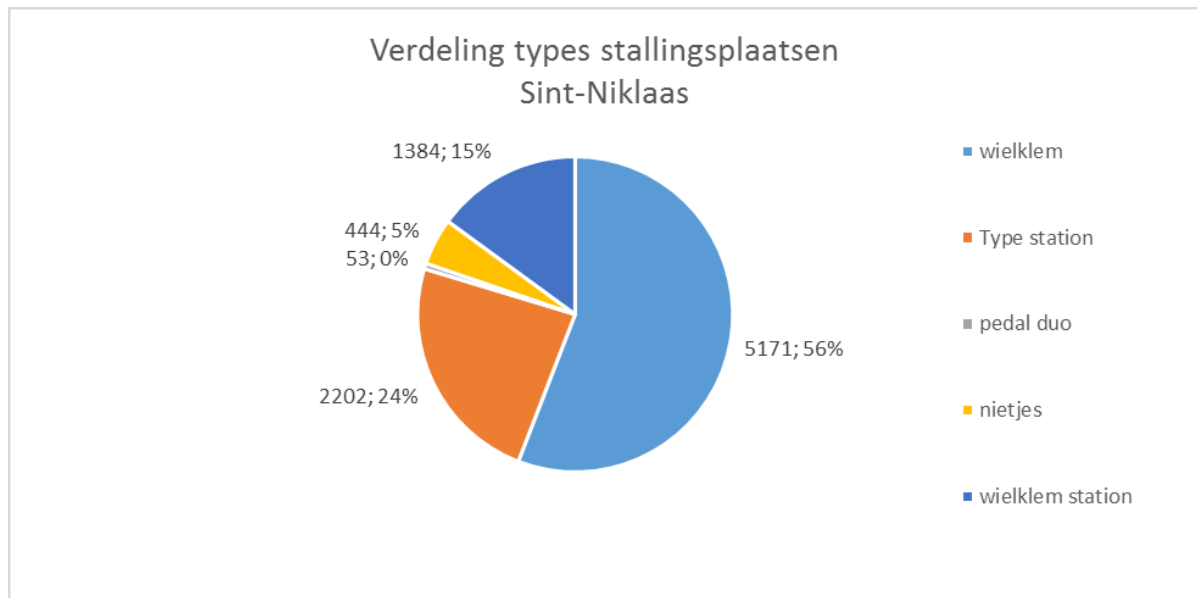
2.1 Methodiek

In september en oktober werden door de dienst mobiliteit van Sint-Niklaas alle fietsenstallingen op het grondgebied in kaart gebracht. Zowel het type stalling, de bezetting als de capaciteit werden daarbij in beeld gebracht.

DISCLAIMER:

Gezien alle stallingen van Sint-Niklaas in beeld gebracht werden was het onmogelijk de bezettingsgraad van alle stallingen op een gelijkaardig tijdstip op te nemen noch om in sterk uiteenlopende situaties de bezetting op te nemen. Dit wil zeggen dat er met de bezettingscijfers kritisch omgegaan dient te worden. Zo kunnen zeer grote stallingen van bijvoorbeeld scholen of recreatieparken een zeer lage bezetting hebben omdat ze op dat moment niet open/actief waren.

2.2 Aanwezige types stallingen en dekkingsgraad

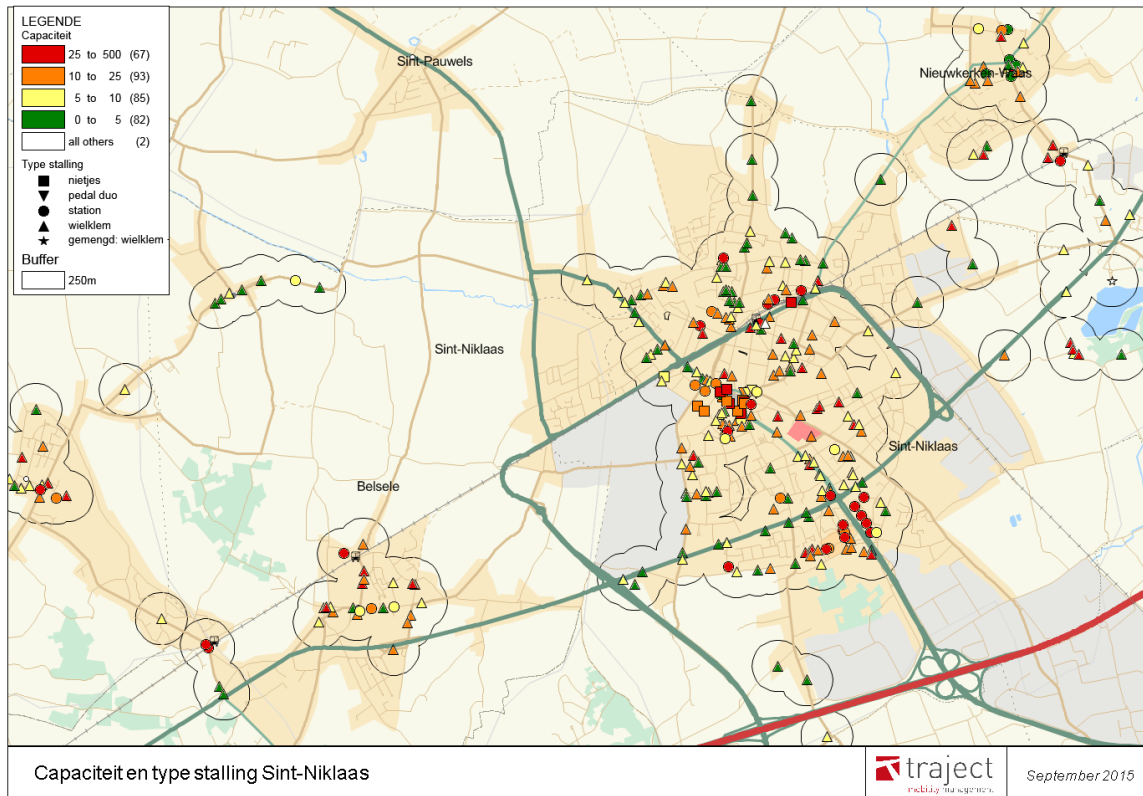


Sint-Niklaas telt meer dan 9000 stallingsplaatsen voor fietsen. De meerderheid daarvan is van het type wielklem (56%). Een 2^{de} belangrijke groep bestaat uit de stationsstallingen (24%) en stationsnietjes (15%). De kleinste groep stallingsplaatsen wordt gevormd door nietjes en pedalo duo's.

Onderstaande kaart geeft de capaciteit, het type stalling en de dekkingsgraad van de fietsenstallingen weer. Hieruit kan afgeleid worden dat zowel de dorpscentra als het centrum van Sint-Niklaas eerder goed gedekt zijn door de bestaande fietsenstallingen.

In het centrum valt op dat er vooral langs de invalswegen een uitgebreid aantal stallingen zijn. In een aantal woonwijken zijn er op dit moment nog leemtes.

In de dorpscentra zijn het voornamelijk de straten met handelaars die voorzien zijn van stallingen.



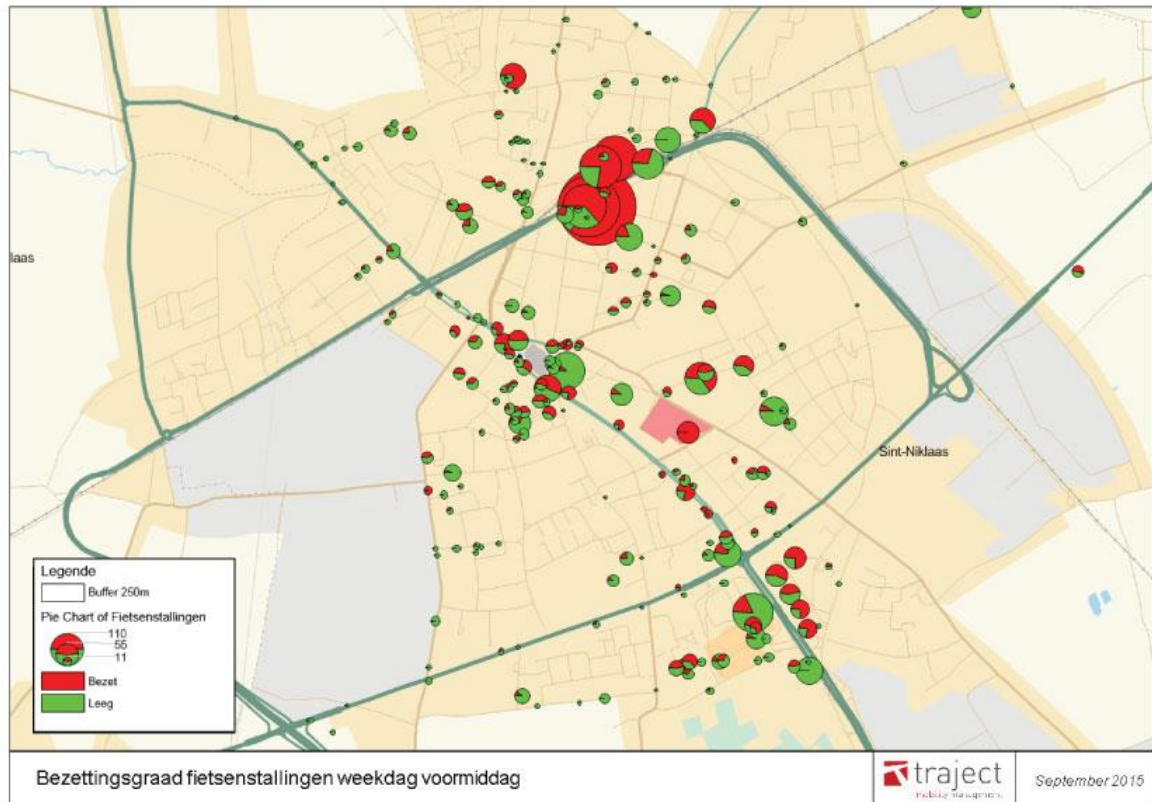
2.3 Gebruik bestaande stallingen op weekdagen

Onderstaande analyses zijn gebaseerd op bezettingsgraden van de fietsenstallingen in de maand september. Deze werden telkens opgenomen op een weekday.

Centrum Sint-Niklaas

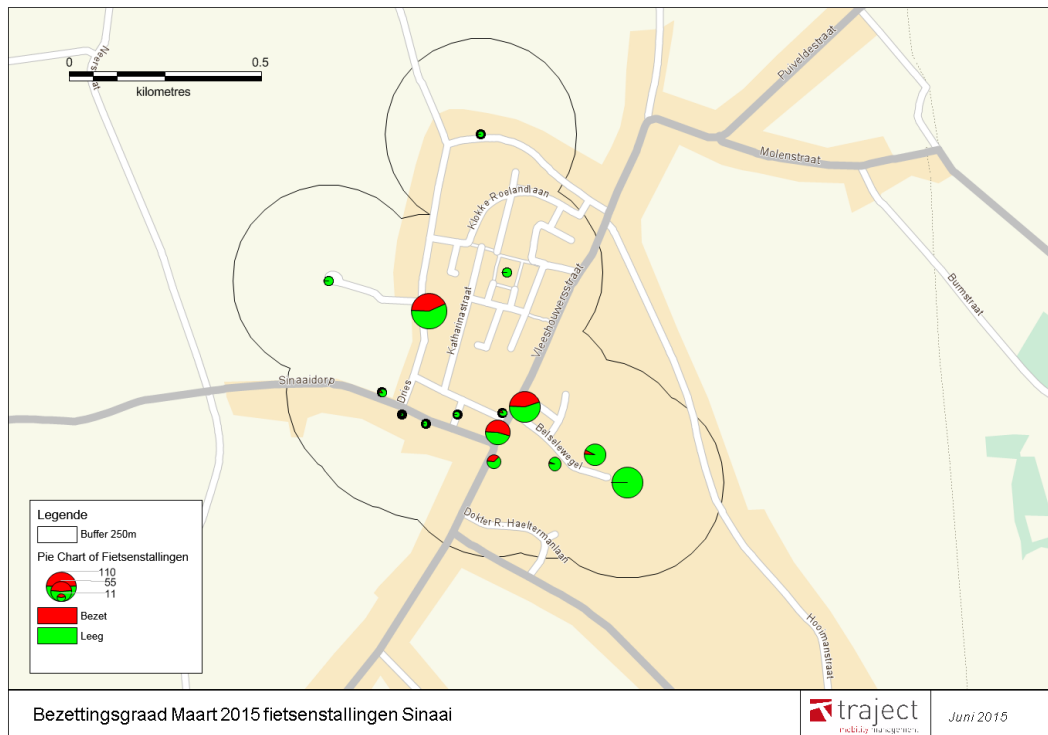
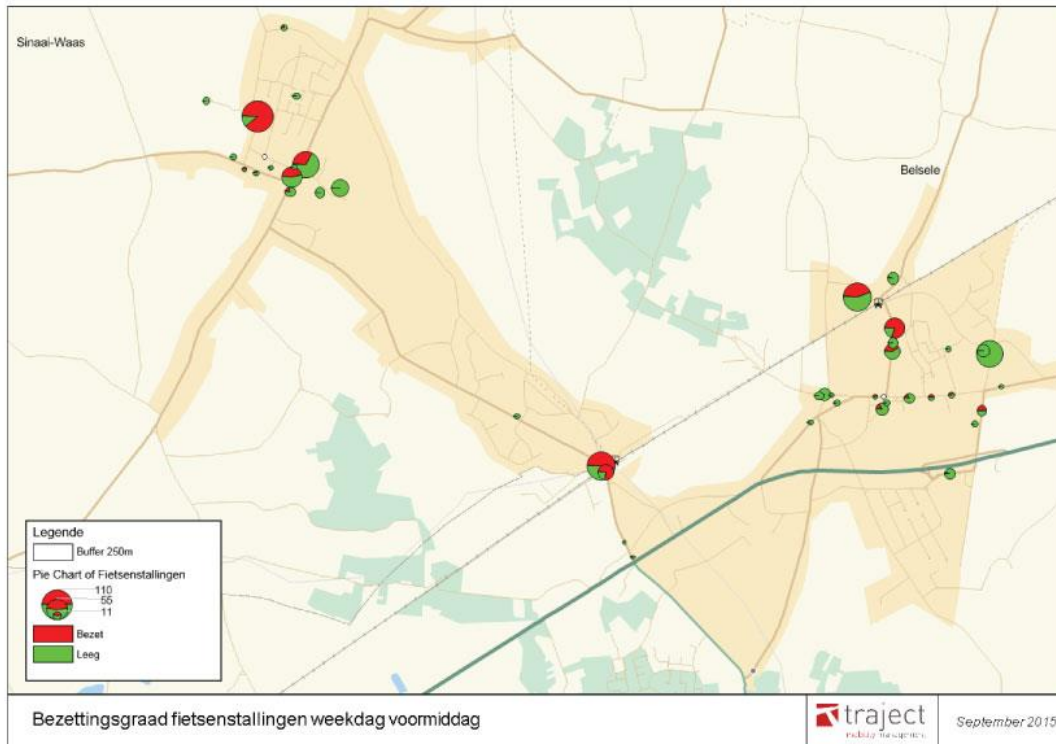
Onderstaande figuur geeft de bezettingsgraad en de totale capaciteit van de stallingen in het centrum van Sint-Niklaas. Deze bezettingen werden opgenomen op een weekday in september 2015.

De meerderheid van de stallingen beschikken over voldoende capaciteit. Bijna nergens wordt een bezettingsgraad van meer dan 80% gehaald. Enkel aan het station is het uitgebreide aanbod aan stallingen onvoldoende op de volledige vraag op te vangen. Datzelfde geldt voor het ziekenhuis (private stalling).



Sinaai en Belsele

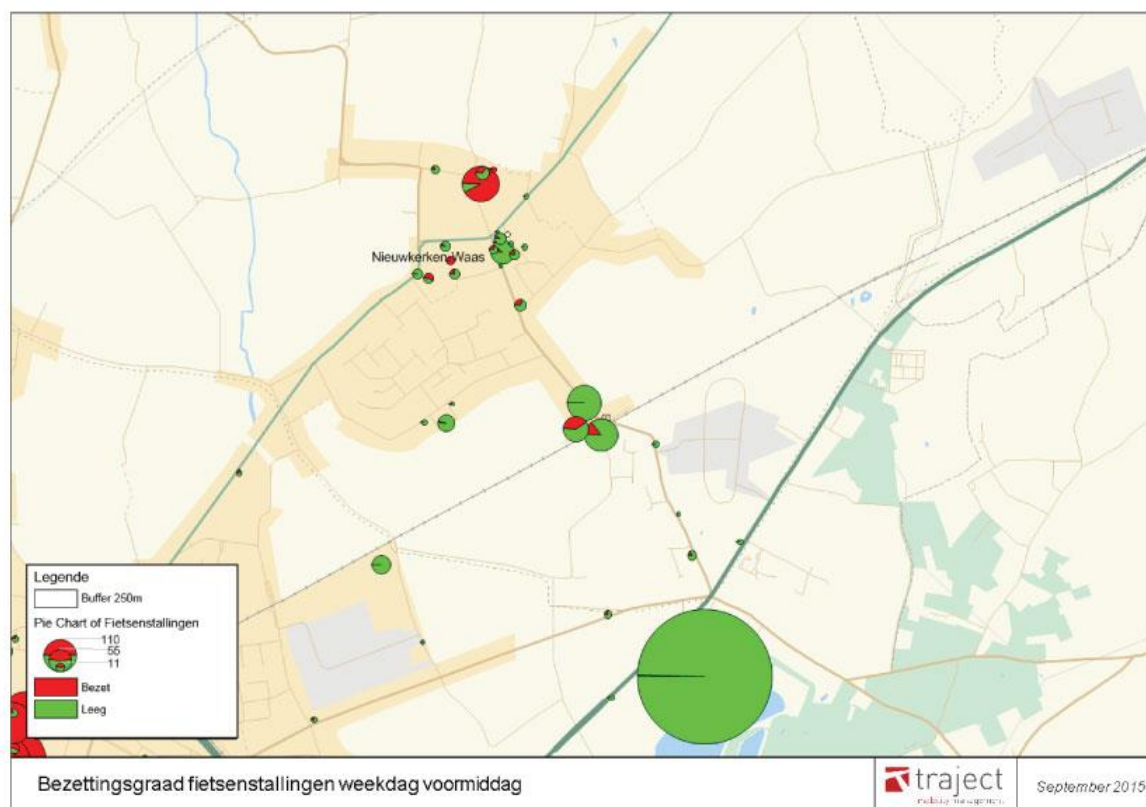
Onderstaande figuur geeft de bezettingsgraad en de totale capaciteit van de stallingen in Sinaai en Belsele. In deze deelgemeenten zijn het vooral de fietsenstallingen van scholen en treinstations die een hoge bezetting halen. Alle andere stallingen hebben veel restcapaciteit in de voormiddag.



Nieuwkerken Waas

In Nieuwkerken Waas is een gelijkaardig beeld te zien dan in de andere deelgemeenten. De schoolfietsenstallingen worden intensief gebruikt terwijl er in de andere stallingen nog veel restcapaciteit is.

Recreatiedomein De Ster heeft een van de grootste fietsenstallingen van Sint-Niklaas maar wordt vooral in de zomermaanden intensief gebruikt. De bezetting dient dan ook opgevolgd te worden in de zomermaanden om na te gaan of de stallingscapaciteit toereikend is.



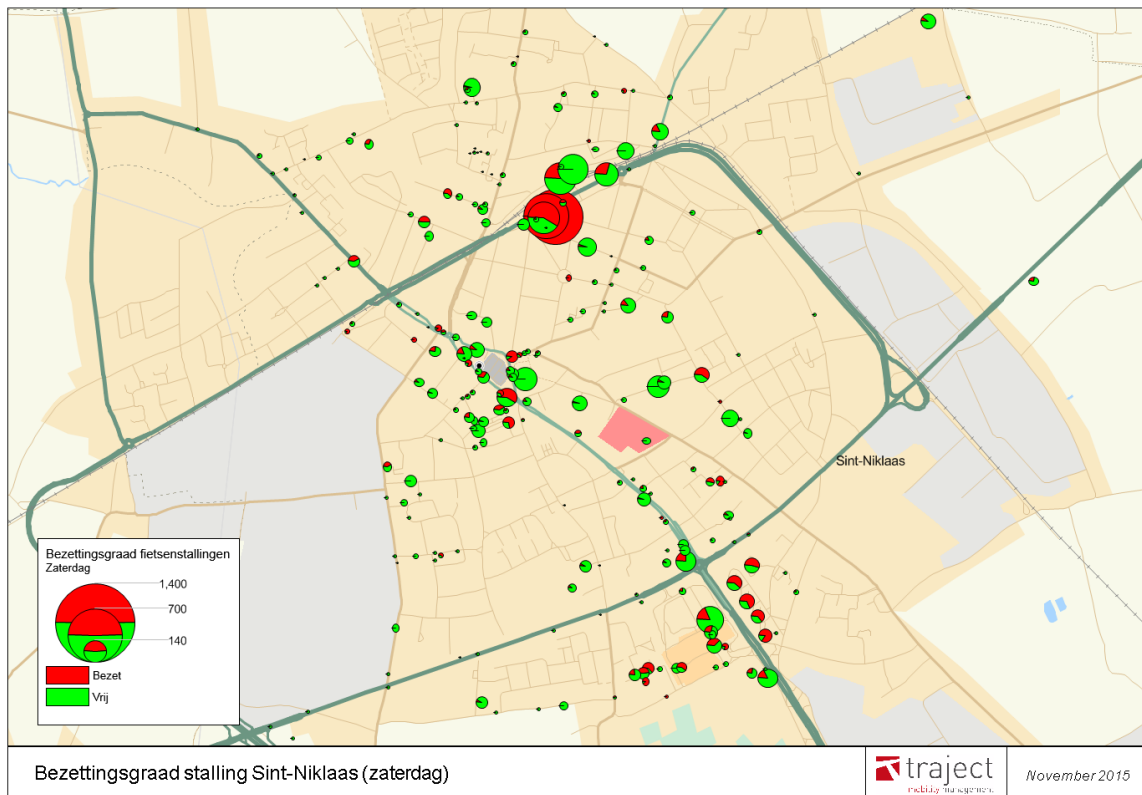
2.4 Gebruik bestaande stallingen in weekends

Onderstaande analyses zijn gebaseerd op bezettingsgraden opgenomen op zaterdag 10 september 2015.

Centrum Sint-Niklaas

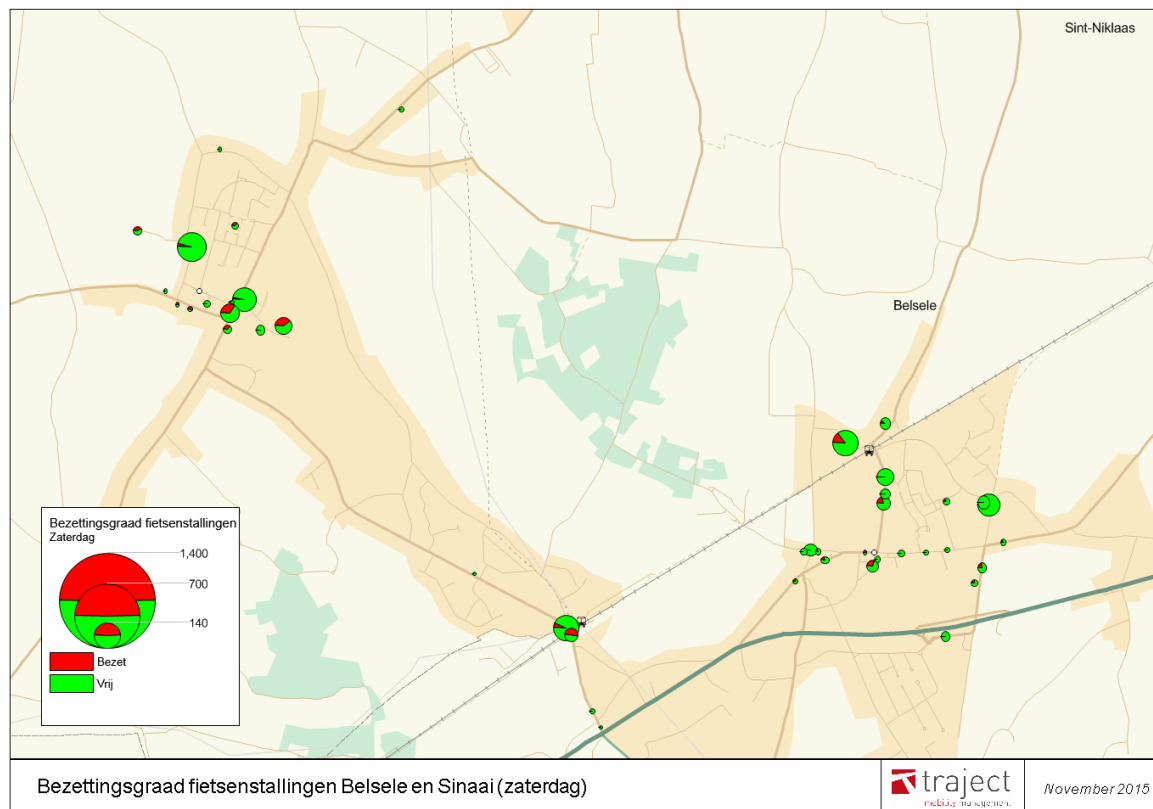
Onderstaande figuur geeft de bezettingsgraad en de totale capaciteit van de stallingen in het centrum van Sint-Niklaas op een zaterdag in september. Deze bezettingen werden opgenomen op een weekday in september 2015.

De meerderheid van de stallingen beschikken over voldoende capaciteit. In vergelijking met de weekdagen is er een verhoogde parkeervraag in de omgeving shoppingcenter, Fabiolapark. Ook aan de noordzijde van de Grote Markt bereiken enkele kleinere stallingen hun maximale bezetting.



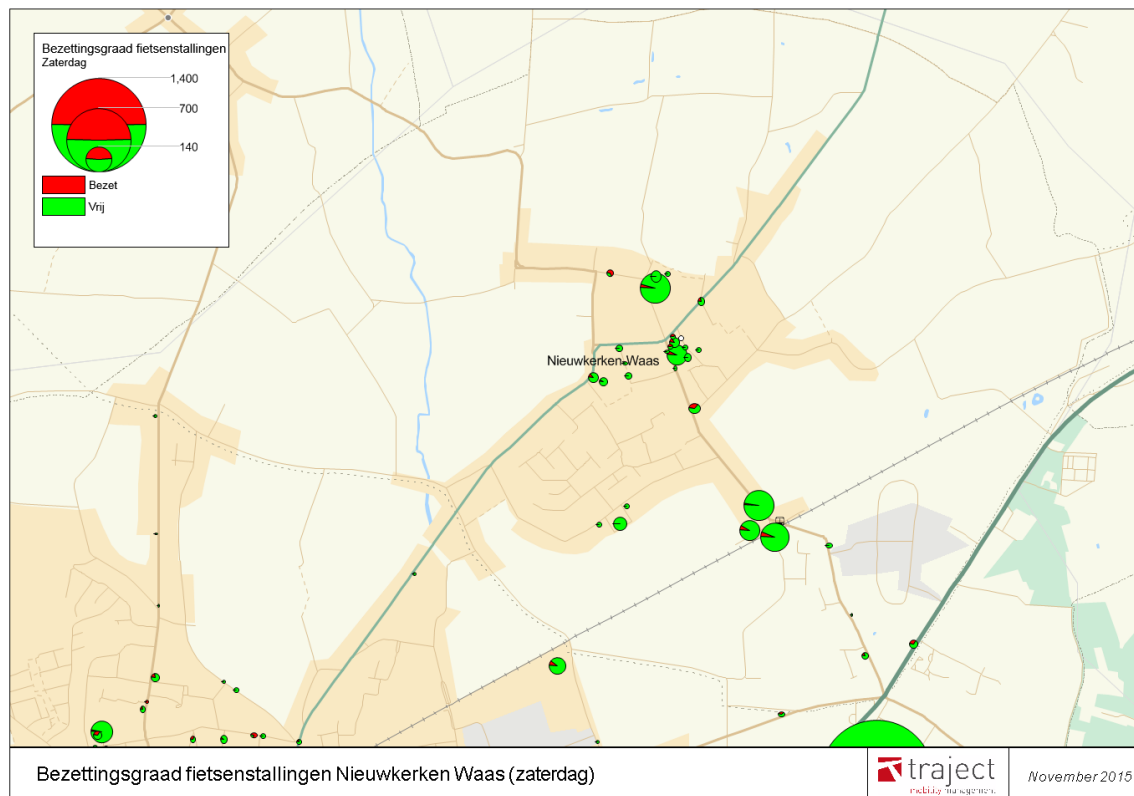
Sinaai en Belsele

Onderstaande figuur geeft de bezettingsgraad en de totale capaciteit van de stallingen in Sinaai en Belsele. In vergelijking met een weekdag neemt de bezetting aan treinstations en scholen sterk af. Er zijn dan ook nergens capaciteitstekorten.



Nieuwkerken Waas

In Nieuwkerken Waas is opnieuw een gelijkaardig beeld te zien dan in de andere deelgemeenten. De schoolfietsenstallingen en stationsstalling worden minder intensief gebruikt op zaterdag. Nergens zijn er capaciteitstekorten.



2.5 Knelpunten fietsparkeren

Uit de analyse van de bezettingsonderzoeken en de input van de fietsconferentie kunnen een aantal knelpunten gedestilleerd worden.

Stationsomgeving

De stationsomgeving van Sint-Niklaas kent een zeer hoge bezetting. De totale capaciteit dient uitgebreid te worden met voldoende aandacht voor kwaliteit. Dit wil zeggen dat de stallingen voldoende diefstalveilig moeten zijn en maximaal overdekt. Bij voorkeur is er ook een geleidingssysteem dat aankomende reizigers vlot naar een vrije stallingsplaats kan leiden.

Ook de capaciteit van de fietsenstallingen aan de andere stations dient verder opgevolgd te worden.

Woonwijken

Uit een aantal woonwijken komt de vraag naar extra stallingen voor buurtbewoners. Op de fietsconferentie werd ook gesuggereerd een pilootproject op te starten met fietstrommels. In de fietsparkeerstrategie die in de volgende hoofdstukken uitgewerkt wordt is hier verder op ingespeeld.

Types en kwaliteit van de stallingen

Uit de analyse van de types stallingen blijkt dat er nog een zeer grote diversiteit is aan stallingen in Sint-Niklaas. Niet al deze stallingen zijn even fietsvriendelijk of diefstalveilig. Op termijn moet er dan ook gestreefd worden naar uniforme fietsenstallingen die aan de nodige kwaliteitseisen voldoen. Het masterplan publieke ruimte heeft daarvoor reeds de nodige keuzes gemaakt en in de toekomst zal er met stallingen van het type nietje gewerkt worden.

De keuze voor het nietje werd ook bevestigd op de fietsconferentie waar meer dan de helft van de bewoners voorstander zijn van dergelijke fietsenstallingen voor kortparkeren. Voor langparkeren genieten de huidige stationsstallingen de voorkeur. Meer dan 40% van de bewoners verkiest dit soort stallingen. In 2^{de} instantie geniet ook voor langparkeren het nietje de voorkeur samen met de fietstrommel.

Naast het type stalling werd op de fietsconferentie in verschillende werkgroepen gevraagd naar meer overdekte stallingen. In het bijzonder op belangrijke attractiepolen zoals het WSC en enkele pleinen alsook aan grote bushaltes en de eindhaltes van buslijnen.

3. Fietsparkeerstrategie

3.1 Strategische doelstellingen

De toekomstige fietsparkeerstrategie van de Stad Sint-Niklaas moet op **korte termijn** de huidige **leemtes in het fietsparkeeraanbod opvullen**.

Op **langere termijn** moet de fietsparkeerstrategie de stad voorbereiden op een **doorgroei naar een echte fietsstad**. Een fietsstad heeft te kampen met een groot en groeiend aantal fietsen dat behoefte heeft aan stallingsplaatsen. Indien het aanbod onvoldoende is zal er een sterke impact zijn van gestalde fietsen op het openbaar domein en kunnen conflicten met voetgangers ontstaan.

Een **parkeerrichtlijn voor nieuwe ontwikkelingen** moet de stad voorbereiden op een groeiende stallingsbehoefte. Per deelgebied wordt een **fietsparkeerstrategie** ontwikkeld op maat van het gebied en met een **kwaliteitseis in functie van de fietsparkeerduur**.

Aan de hand van een aantal **innovatieve concepten** kan de stad ook experimenteren met nieuwe stallingsvormen en een **fietsparkeerbeleid** vorm geven **dat meegroeit met de (fiets)stad**.

3.2 Fietsparkeerrichtlijnen nieuwe ontwikkelingen

3.2.1 Principiële insteek

Door het instellen van een fietsparkeerrichtlijn voor nieuwe ontwikkelingen kan de stad waken over het voorzien van voldoende stallingen die tevens de aan de nodige kwaliteitseisen voldoen.

3.2.2 Insteek voor de toekomst

Bij het opstellen van de parkeerrichtlijn dient er rekening mee gehouden te worden dat het fietsgebruik in Vlaanderen nog steeds stijgt en dat ook de stad zelf een verhoogd fietsgebruik nastreeft. De parkeerrichtlijn moet dus ook toekomstgericht zijn. Stad Sint-Niklaas zal hiervoor in de toekomst een stedenbouwkundige verordening opmaken waarbij de cijfers van voorbeeldsteden als Gent en Utrecht als inspiratiebron kunnen dienen om tot een verordening te komen op maat van de stad Sint-Niklaas.

Voorbeelduitwerking parkeerrichtlijnen stad Gent

	FUNCTIE	normslag	rode zone	groene zone	oranje zone	gele zone	witte zone	Aandeel bezoekers in totaal aantal fietsen	Opmerkingen
wonen	sociale huurwoning	wooneenheid	2 + 1extra slaapkamer	2 + 1extra slaapkamer	2 + 1extra slaapkamer	2 + 1extra slaapkamer	2 + 1extra slaapkamer	excl. bezoekers excl. bezoekers excl. bezoekers excl. bezoekers	
	studentenwoningen	wooneenheid	toepassen Algemeen Bouwreglement						
	serviceflat/assistentiewoningen	wooneenheid	toepassen Algemeen Bouwreglement						
	meergezinswoning	wooneenheid	toepassen Algemeen Bouwreglement						
	eengezinswoningen	wooneenheid	2 + 1extra slaapkamer	2 + 1extra slaapkamer	2 + 1extra slaapkamer	2 + 1extra slaapkamer	2 + 1extra slaapkamer		
werken (incl. bezoc	kantoren	100 m ² bvo	2	2	2	2	1,5	5%	1 arbeidsplaats = ca. 16 m ² , 6 wri's/100 m ²
	arbeitsintensievebezoekers- extensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m ² bvo	1,3	1,3	1,3	1,3	1	5%	1 arbeidsplaats = 25 à 30 m ² bvo
	extensieve bedrijven (1000s, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m ² bvo	0,9	0,9	0,9	0,9	0,6	5%	1 arbeidsplaats = 30- 50 m ² bvo
commercieel (incl. bezoekers)	detailhandel, supermarkt	100 m ² verkoopsopp	3	3	3	3	3	85%	1 arbeidsplaats = 25 - 35 m ² bvo
	grootschalige detailhandel	100 m ² verkoopsopp	/	/	/	3	3	85%	
	commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m ² verkoopsopp	2	2	2	2	2	20%	
	Andere (vb. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.)	100 m ² verkoopsopp	per ontwikkeling te bepalen						
Andere	per ontwikkeling te bepalen								

Voorbeelduitwerking parkeerrichtlijnen stad Utrecht

2.3 Tabel fietsparkeernormen

	functie	opmerking	normgrondslag	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom
wonen	Normen conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen	1. Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m ² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.				
		2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m ² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m ² per woonfunctie bedraagt.				
		3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.				
werken	Kantoor medewerkers		100 m ² bvo	1,7	1,2	1,2
	Kantoor bezoekers	minimaal 10 fietsplaatsen	balie	5	5	5
winkels	Detailhandel		100 m ² bvo	2,7	2,7	2,7
	Supermarkten		100 m ² bvo	5,3	5,3	5,3
	Commerciële dienstverlening (en met baliefunctie)	minimaal 10 fietsplaatsen	balie	5	5	5
	Bouwmart, tuincentrum (Week)markt	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
vrije tijd	Afhaalcentra, fastfood, cafetaria		locatie	10	10	5
	Restaurant, café		100 m ² bvo	18	18	15
	Museum		100 m ² bvo	0,9	0,9	0,9
	Bibliotheek		100 m ² bvo	3	3	3
	Bioscoop		100 m ² bvo	7,8	4,3	1,4
	Theater / schouwburg		100 zitplaatsen	24	21	18

3.3 Differentiëren naar type gebied of type attractiepool

Het centrum van Sint-Niklaas kent uiteenlopende types bebouwing. Sommige wijken bestaan hoofdzakelijk uit gesloten bebouwing terwijl andere een evenwichtige balans hebben tussen open en gesloten bebouwing.

Aan deze verschillende types **bebouwing kunnen ook fietsenstallingsnoden gekoppeld worden**. Zo zullen bij sterk gesloten bebouwing slechts weinig woningen de mogelijkheid hebben om fietsen inpandig te stallen. Bij open bebouwing zullen de meeste bewoners wel voorzieningen hebben op fietsen op eigen terrein te stallen.

Naar fietsparkeren toe kan volgende koppeling gemaakt worden tussen de fietsparkeervraag en het type bebouwing:

Type gebied fietsparkeren	Type bebouwing	Types fietsenstallingen
Winkelzone	Sterk gesloten, stedelijke bebouwing met veel winkels	Fietsparkeervakken met parkeerduurbepering
Stedelijke centrumzone & dorpscentra	Sterk gesloten, stedelijke bebouwing	Clusters fietsnietjes Grootstedelijke fietsenstalling Kleinschalige wijkstallingen
Residentiële centrumzone	Gemengde bebouwing	Clusters fietsnietjes Fietskluizen waar nodig
Sterk verkavelde gebieden en buitengebied	Open en halfopen bebouwing	Enkel in functie van OV-haltes en attractiepolen
Pleinen en specifieke attractiepolen		Grootte en duurtijd van de parkeervraag zijn afhankelijk van het type attractie
Overstappunten		Sterke behoefte aan langparkeren

Tabel 1: Koppeling tussen type fietsparkeergebied, type bebouwing en types fietsenstallingen

3.3.1 Winkelzone



Winkelzone

Kenmerken	<p>Aanwezigheid van een hoge concentratie handelszaken</p> <p>Fietsparkeren is in de winkelzone enkel gewenst gedurende korte periodes en specifiek voor winkelbezoeken.</p> <p>Fietsparkeerplaatsen halen een hoge turnover</p>
Aandachtspunten	<p>Weesfietsen beperken de turn-over</p> <p>Fietsparkeren bij voorkeur op georganiseerde locaties om de impact op openbaar domein en voetgangers te beperken</p>
Voorkeur stalling	<p>type Type nietje in combinatie met kortparkeerfietsregime</p> <p>Als alternatief kunnen fietsparkeervakken worden gebruikt.</p> <p>Fietsparkeervakken of fietsparkeermatten hebben geen aanbindmogelijkheden en kunnen het fietsparkeren concentreren op verschillende plaatsen in de winkelstraat. De fietsparkeervakken voorkomen ook dat er langdurig gestald wordt of dat weesfietsen zich opstapelen. Dit zorgt ervoor dat er minder nood is aan specifieke handhaving</p>

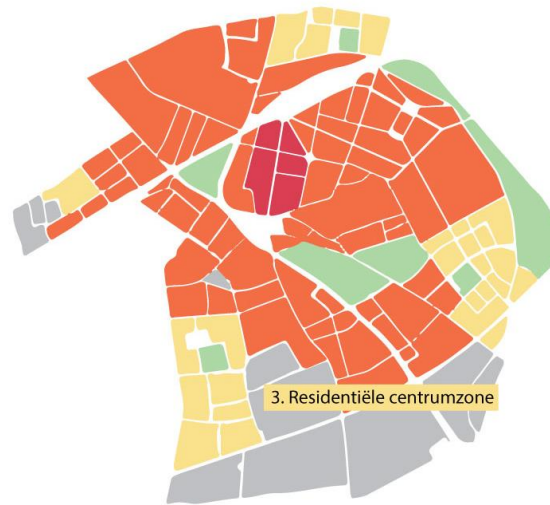
3.3.2 Stedelijke centrumzone



Stedelijke centrumzone

Kenmerken	<p>Grotendeels gesloten bebouwing met vaak beperkte mogelijkheden om fietsen inpandig te stallen</p> <p>Grote concentratie van stedelijke voorzieningen en handelszaken</p>
Aandachtspunten	<p>Hoge dekkingsgraad van veel kleinschalige fietsenstallingen en hoge zichtbaarheid is vereist. In een staal van 75m dient telkens een fietsenstallingscluster aanwezig te zijn.</p> <p>Op enkele strategische plaatsen worden grootschalige stedelijke fietsenstallingen voorzien waar comfortabel en langdurig geparkeerd kan worden.</p> <p>Veel bewoners kunnen problemen ondervinden om hun fietsen inpandig te stallen. Op langere termijn moet er naar opportuniteiten gezocht worden of geëxperimenteerd worden met kleine en beveiligde wijkfietsenstallingen.</p>
Voorkeur stalling	<p>type Kleinschalige fietsenstallingen worden voorzien onder de vorm van een cluster fietsnietjes</p> <p>Grootschalige stedelijke fietsenstallingen zijn volledig overdekt en worden ingericht met massastallingen (type station of dubbellaags) of nietjes.</p> <p>Wijkfietsenstallingen zijn kleinschalige overdekte stallingen waartoe enkel buurtbewoners toegang hebben. Dit kan eventueel samenvallen met kleinschalige (auto)buurtparkings voor bewoners.</p>

3.3.3 Residentiële centrumzone



Residentiële centrumzone

Kenmerken	Deels gesloten bebouwing met slechts lokaal beperkte mogelijkheden om inpandig te stallen. Beperktere hoeveelheid handelszaken Er is minder behoefte aan een hoge dekkinggraad maar lokaal kan wel een sterke vraag zijn.
Aandachtspunten	Maatwerk op basis van vragen van bewoners gekoppeld aan de concentratie aan gesloten bebouwing en handelszaken.
Voorkeur stalling type	Kleine clusters stallingen met fietsnietjes Bij sterke lokale vragen van bewoners kunnen fietskluizen overwogen worden

3.3.4 Dorpscentra



Dorpscentra

Kenmerken De Dorpscentra van Belsele, Sinaai, Puivelde en Nieuwkerken-Waas hebben een beperkte centrumzone die een qua woonblokprofiel eerder aansluit bij de residentiële gebieden van centrum Sint-Niklaas.

Aandachtspunten Net als bij de residentiële zone van Sint-Niklaas is ook hier maatwerk vereist. Dit op basis van vragen van bewoners gekoppeld aan de concentratie aan gesloten bebouwing en handelszaken.

Een hoge zichtbaarheid van een netwerk van kleinschalige stallingen is in de hoofdstraten een aandachtspunt.

Voorkeur stalling type Kleine clusters stallingen met fietsnietjes

3.3.5 Verkavelde gebieden en buitengebied



Verkavelde gebieden en buitengebied

Kenmerken De verkavelde gebieden en het buitengebied bestaan voornamelijk uit halfopen of open bebouwing. Fietsen kunnen vrijwel altijd inpandig gestald worden en er is vrijwel geen vraag naar openbare fietsenstallingen

Aandachtspunten Attractiepolen en OV-punten hebben ook in dit gebied behoefte aan een stallingsaanbod op maat (zie volgende hoofdstukken)

Voorkeur stalling type Geen openbare fietsenstallingen behalve aan OV-punten en attractiepolen. De fietsparkeerrichtlijn voor nieuwe ontwikkelingen moet ervoor zorgen dat fietsen verplicht inpandig gestald kunnen worden in dit gebied

3.3.6 Overstappunten



Overstappunten

- | | |
|------------------------|---|
| Kenmerken | Overstappunten zijn locaties waar een intense uitwisseling is tussen verschillende vervoersmodi. Dit kan gaan van treinstations over verknopingspunten van buslijnen tot (rand)parkings |
| Aandachtspunten | Attractiepolen en OV-punten hebben ook in dit gebied behoefte aan een stallingsaanbod op maat (zie volgende hoofdstukken) |

3.3.6.1 Stations



Stations

Kenmerken De fietsenstallingen aan de stations behoren tot de grootste fietsenstallingen van Sint-Niklaas. Aan het station Sint-Niklaas is het aanbod zelfs te klein. De fietsparkeerdruk en -duur is zeer hoog.

Aandachtspunten Fietsenstallingen aan treinstations moeten tot de comfortabelste stallingen van de stad behoren. Alle stallingen dienen overdekt te zijn.

Gezien de belangrijke link tussen het treinaanbod en de fietsenstalling wordt de real-time dienstregeling ook reeds weergegeven in deze fietsenstallingen

Het niet vinden van een stallingsplaats kan tot het missen van een trein leiden. Indien de stalling groter is dan 1000 plaatsen dient dan ook een aanduiding van vrije plaatsen of een fietsparkeergeleidingssysteem overwogen te worden dat fietsers snel naar een vrije plaats kan begeleiden.

Het beperken en handhaven van een maximale parkeerduur is vereist. Dit dient via een gebruiksreglement gecommuniceerd te worden

Ruimte voorzien voor bakfietsen

Type stallingen Type stationsstalling of dubbellaagse stalling

Goede praktijkvoorbeelden Treinstation van Nijmegen ter hoogte van concertzaal Doornroosje
Bakfietsenstalling station Gent Sint-Pieters

3.3.6.2 Belangrijke OV-punten



Belangrijke OV-punten

Kenmerken Bushaltes met zowel stadslijnen als streeklijnen zijn haltes die een groter wervingsgebied van opstappers hebben. Ook start- en eindpunten van een buslijn trekken vaak een groter aantal reizigers aan. Het voortraject wordt vaak per fiets afgelegd en fietsen staan er bijgevolg vaak minstens voor een halve dag gestald.

Aandachtspunten Gezien de stallingsduur eerder hoog is zijn deze stallingen bij voorkeur overdekt

Stallingen dienen diefstalveilig te zijn zodat ook een langere parkeerduur op een veilige manier mogelijk is

Locaties Bushaltes met zowel stadslijnen als streeklijnen

Goede praktijkvoorbeelden Fietsenstallingen aan openbaar-vervoerhaltes in de gemeente Wommelgem

3.3.6.3 (Rand)Parkings



(rand)parkings, P+R en Park and bike

Kenmerken	<p>Randparkings, park&rides en park&bikes vereisen een natransport met het openbaar vervoer of fiets</p> <p>De stallingsduur is hoog</p> <p>Bezoekers van buiten de stad kunnen hebben bij voorkeur de keuze uit het openbaar vervoer of de fiets. Er dient dan ook een aanbod van deelfietsen beschikbaar te zijn op deze locaties</p>
Aandachtspunten	<p>Gezien de stallingsduur eerder hoog is zijn deze stallingen bij voorkeur overdekt</p> <p>Stallingen dienen diefstalveilig te zijn zodat ook een langere parkeerduur op een veilige manier mogelijk is</p> <p>Ook ruimte voorzien voor bakfietsen</p>
Locaties	<p>De 3 toekomstige randparkings</p> <p>Nieuwe ziekenhuissite</p>
Goede voorbeelden	<p>Blue Bike op de Markt te Deinze</p> <p>Gratis deelfietsen te Oostende</p> <p>Witte fietsen domein Puyenbroeck, de Veluwe</p>

3.3.7 Pleinen en specifieke attractiepolen

3.3.7.1 Grootstedelijke fietsenstalling



Grootstedelijke fietsenstalling

Kenmerken Rond de Grote Markt is een uitgebreid aanbod aan stedelijke voorzieningen, attractiepolen en handels- en horecazaken. Op dit moment zorgt dit voor verschillende kleinschalige stallingen. Een grootschalige en kwalitatieve stallingen kan een deel van deze parkeervraag clusteren en de nodige kwaliteit bieden voor zowel kort- als langparkeren.

Aandachtspunten De stalling is overdekt en biedt een zeer hoge kwaliteit. Ze kan versmolten worden met de rest van de openbare ruimte. Eventueel kan er voor een sensibiliserend ontwerp gekozen worden dat de aandacht legt op de aanwezigheid van fietsers en een fietsenstalling in het stadscentrum.

Tijdens de participatiemomenten rond de fietsinfrastructuurstudie bleek dat veel bewoners niet vertrouwd zijn met de belangrijkste fietsroutes. Hoogwaardige fietsenstallingen vormen een goede locatie om belangrijke fietsroutes naar de bewoners te communiceren.

Locaties Grote Markt

3.3.7.2 Stadspleinen



Stadspleinen

Kenmerken Stedelijke pleinen bundelen zijn vaak een verzamellootatie voor verschillende attractiepolen en openbare voorzieningen. Op de belangrijkste stadspleinen zoals bijvoorbeeld de Grote Markt en het Heymanplein moeten er stallingsvoorzieningen zijn op maat van de lokale fietsparkeervraag en hoeveelheid attractiepolen.

Aandachtspunten De stallingen zijn bij voorkeur overdekt en dienen versmolten te worden met de rest van de openbare ruimte.

Locaties Heymanplein, Elisabethplein, ...

Goede voorbeelden Fietsenstallingen Sint-Michielselling en Braunplein Gent

3.3.7.3 Specifieke attractiepolen



Specifieke attractiepolen

Kenmerken De (fiets)parkeervraag van een attractiepool wordt in sterke mate bepaald door het type attractiepool. Ook de stallingsduur en de vereiste kwaliteit van de stalling wordt dus voornamelijk bepaald door het type attractiepool

Aandachtspunten De openbare attractiepolen vervullen een voorbeeldfunctie. Het is dan ook belangrijk dat deze een voldoende groot stallingsaanbod hebben en de nodige kwaliteit bieden.

Flexibel inzetbaar en verplaatsbaar in functie van grote evenementen

De stallingsvoorzieningen aan private attractiepolen worden via een fietsparkeerrichtlijnen verder gereguleerd.

Mogelijke locaties De Ster, seniorenhuizen, ...

Goede voorbeelden Tijdens de Gentse Feesten is er tijdelijk een zeer grote fietsparkeervraag die ondervangen wordt door het inrichten van tijdelijke grootschalige fietsenstallingen

In Deventer worden tijdens de werkzaamheden aan het station tijdelijke overdekte stallingen voorzien op een drijvend ponton op de gracht vlakbij het station

3.4 Experimenteren met innovatieve concepten

3.4.1 Innovatieve fietsparkeerconcepten



Flexparkeren

Kenmerken

Bij flexparkeren kunnen zowel fietsers als automobilisten van dezelfde openbare ruimte gebruik maken om te parkeren. Tijdens bepaalde uren zijn de plaatsen voorbehouden voor fietsen terwijl ze op andere uren waarop de fietsparkeerdruk lager en de autoparkeerdruk hoger is dan weer ingezet worden voor wagens

Voorbeelduitwerking

In Kopenhagen kunnen fietsers gebruik maken van de plaatsen tussen 7u 's ochtends en 17u 's avonds. Buiten deze uren dienen de plaatsen vrij te zijn van fietsers zodat er wagens er kunnen parkeren.



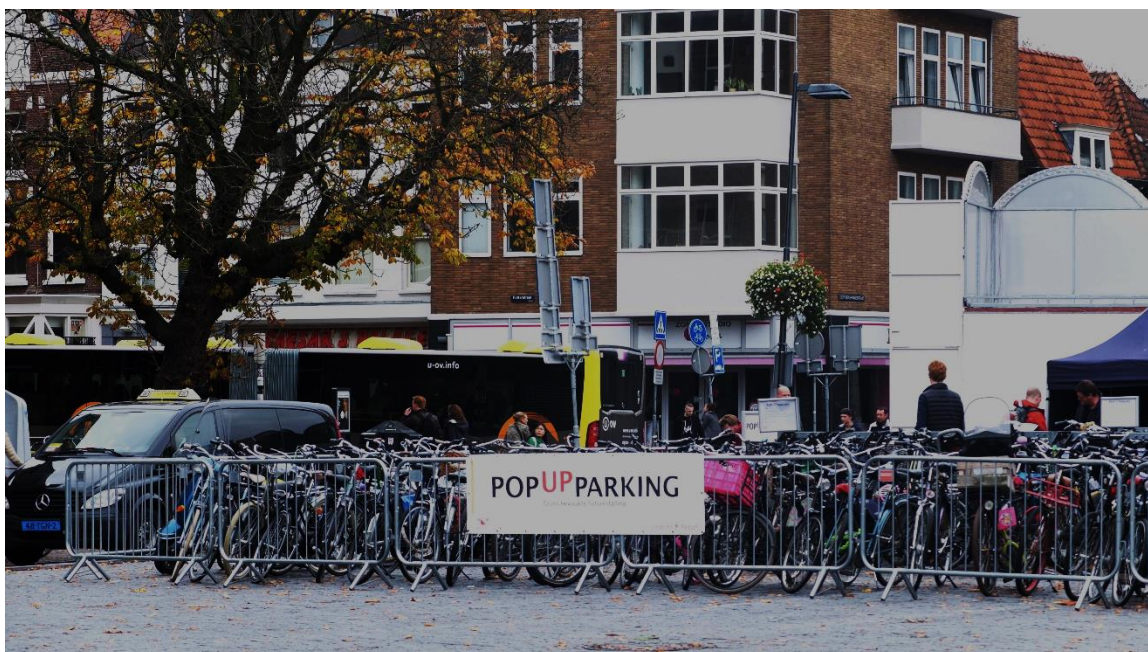
Fietskluizen

Kenmerken Om inwoners van de binnenstad een veilige en praktische oplossing te bieden om hun fietsen dicht bij hun woning te stallen, kunnen afgesloten fietsbergingen en fietskluizen op het openbaar domein voorzien worden. Dit is een goede oplossing voor bewoners die hun fietsen niet inpandig kunnen stallen

Aandachtspunten Er dient voldoende zekerheid te zijn over de vraag naar fietskluizen. De kluizen zijn immers relatief duur in aankoop en onderhoud.

Mogelijkheid om gebruik betalend te maken.

Potentiële locaties Residentiële centrumzone



Piekstallingen

Kenmerken

Piekstallingen zijn tijdelijke fietsenstallingen die ingezet worden om de piek aan parkeerbehoefte op te vangen. Op die manier kan de tijdelijk hogere toestroom aan fietsen beheerst worden. Dit kan bijvoorbeeld bij evenementen

Aandachtspunten

Er dient een goed compromis gevonden te worden tussen enerzijds de kwaliteit en diefstalveiligheid e anderzijds de snelheid waarmee de stallingen geplaatst kunnen worden



Specifieke stallingen voor bakfietsen

Kenmerken Klassieke fietsenstallingen zijn meestal niet voorzien op bakfietsen. Bakfietsen zijn breder en de belangrijkste delen van het frame bevinden zich lager dan bij een klassieke fiets. Een stallingstype op maat van bakfietsen is dan ook vereist.

Aandachtspunten Er dient duidelijk gesignaleerd te worden dat de stallingsplaats exclusief voor bakfietsen is

Het kader van de bakfiets dient op een veilige en comfortabele manier vastgemaakt te kunnen worden

Stalling moet geschikt zijn voor zowel bi- als triporteur en voldoende lang zijn. De belangrijkste delen van het frame zitten lager dan bij een standaardfiets dus ook de bevestigingsplaats dient lager te zitten

Gewenst stalling type Verlengde nietjes op halve hoogte

In de grond ingewerkte metalen lussen om de laagste delen van het frame aan vast te maken (foto rechts)

Bakfietsstalling type Kopenhagen (foto links): onderzoek nodig of dit toepasbaar is op de grote diversiteit aan bakfietsen in België

Potentiële locaties Alle fietsenstallingen met een middellange tot lange parkeerduur



Oplaadpunten voor elektrische fietsen

Kenmerken

Oplaadpunten op de bestemming van fietsers kunnen de actieradius van een elektrische fiets vergroten

Standpunt stad

Sint-Niklaas is op dit moment geen voorstander om elektrische laadpalen te voorzien. De eigenaar van de wagen/fiets staat hier bij voorkeur zelf voor in

3.4.2 Sensibilisering



Autoparkeerplaatsen vervangen door fietsenstallingen

Kenmerken

Het weghalen van autoparkeerplaatsen kan op verzet van bewoners stoten die op dat moment misschien al niet eenvoudig een parkeerplaats vinden. Tien fietsenstallingen nemen echter evenveel openbare ruimte in als 1 parkeerplaats voor een auto.

Voorbeelduitwerking Stad Hasselt



Fietsbutler

Kenmerken

De fietsbutler kan op een zachte manier optreden bij foutief gestalde fietsen

Voorbeelduitwerking

In Kopenhagen worden foutief gestalde fietsen verplaatst door de fietsbutler. Intussen zorgt de fietsbutler ook dat de banden opgepompt worden of de ketting gesmeerd wordt.

3.4.3 Middelgrote tot grootschalige stallingen

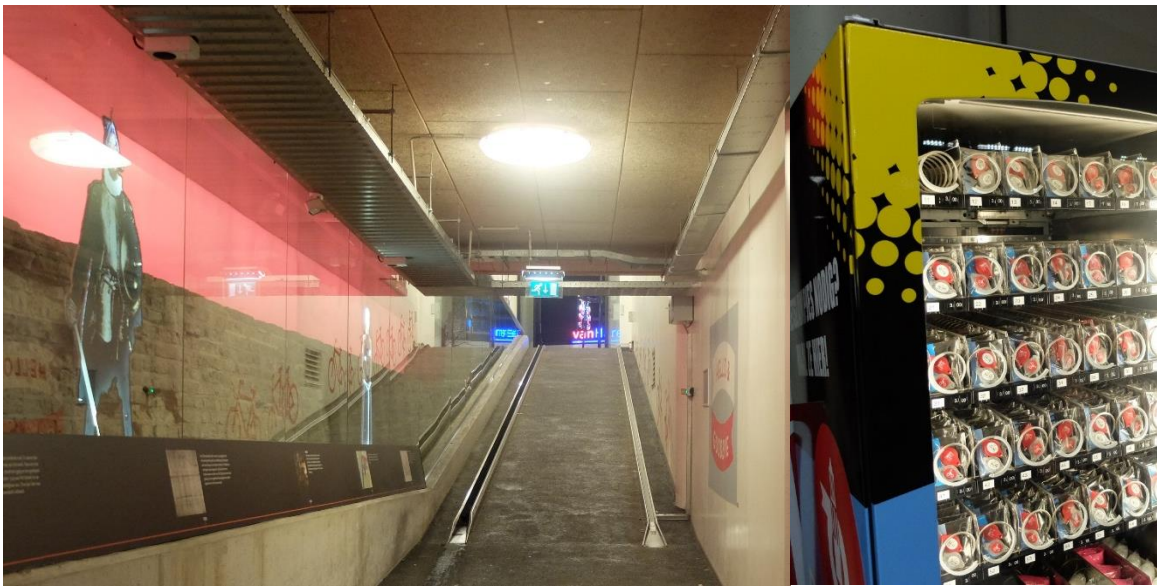


Wijkfietsenstallingen

Kenmerken Wijkfietsenstallingen zijn kleinschalige en bij voorkeur beveiligde fietsenstallingen waar buurtbewoners hun fiets kwijt kunnen

Aandachtspunten Uit onderzoek in Amsterdam bleek dat de wandelafstand van woning tot fiets best beperkt blijft tot maximaal 1 minuut. Voor wijkstallingen op 2 of meer minuten wandelen neemt de betalingsbereidheid af.

Dubbellaagse stallingen zijn aangewezen om maximaal gebruik te maken van de ruimte



Comfortverhogende maatregelen in grootschalige fietsenstallingen

Kenmerken

Kleine ingrepen kunnen voor fietsers een belangrijke verbetering van het comfort betekenen

Voorbeelden

In Utrecht worden fietsenstallingen met een korte en steile inrit voorzien van een in- en uitrijgeleider. Bij het inrijden wordt de fiets afgeremd door borstels. Bij het uitrijden wordt de fiets naar boven geduwd door een rupsband. (zie foto)

Automaten met fietslichtjes en andere voorzieningen

Aangeven van de belangrijkste of best uitgeruste fietsroutes in de stad

Voor grootschalige stationsstallingen:

- Weergeven van real-time dienstregeling
- Geleidingssysteem of vrije plaatsdetectie

Benutten van leegstaande panden als wijk- of centrumstalling

Kenmerken

Leegstaande panden kunnen tijdelijk ingericht worden als fietsenstalling in afwachting van een permanente oplossing

Voorbeelden

In Utrecht worden in de winkelzones leegstaande panden ingericht als tijdelijke fietsenstallingen. Met flexibele stallingsrekken kan een dergelijke stalling snel op- en afgebroken worden

3.4.4 Fietsparkeerregimes

Op bepaalde locaties kan het nodig zijn de stallingsduur van fietsen te beperken. Op dit moment gebeurt dit reeds aan het station van Sint-Niklaas.

Ook in toekomstige middelgrote en grootschalige stallingen of in de winkelzone kan op termijn een dergelijke aanpak gewenst zijn.

3.4.5 Wanneer gevelstallen aanpakken

Uit onderzoek van de lokale politie van Sint-Niklaas blijkt dat er op dit moment weinig gevelgestalde fietsen zijn. Gevelgestalde fietsen wijzen vaak op een tekort aan stallingen. In de toekomst is het dan ook belangrijk het aantal gevelgestalde fietsen op te volgen en indien nodig in te grijpen door het plaatsen van een stalling.