

Gids Dropzones

Aanbevelingen inzake de locatie en de uitvoering van dropzones op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITÉ

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Inhoud

Context	3
Middelen en aanbevelingen	8
Regels inzake de locatie en het parkeren	9
Streefdoel voor elke gemeente	14
Kaart van de zones met intensief gebruik	17
Aanbeveling inzake de vormgeving	21

Wat zijn de gedeelde micromobiliteiten?

Vrije vloot fietsdelen :

Fietsdeelvoertuigen in de zin van de ordonnantie van 29 nov. 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto:

- een fiets in de zin van artikel 2.15.1 van de Wegcode;
- een bromfiets, dat wil zeggen een tweewielige bromfiets in de zin van artikel 2.17 van de Wegcode;
- een motorfiets, dat wil zeggen een tweewielig motorvoertuig als omschreven in artikel 2.18 van de Wegcode, zonder zijspan;
- alle andere voertuigen als omschreven in de artikelen 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 en 2.20 van de Wegcode

Concreet:

Momenteel gaat het om vrije vloot elektrische deelsteps, deelfietsen en deelscooters. De in deze gids beschreven dropzones zijn niet bedoeld voor deelscooters. Ze zullen dezelfde parkeerregels moeten volgen als particuliere scooters.

Meer info:

- Ordonnantie betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto ([link](#))
- Ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto ([link](#))

Voor een gewestelijk parkeerbeleid

Waarom een gids voor dropzones?

Wat is het nut van deelmicromobiliteitsdiensten?

Deelmicromobiliteitsdiensten vormen een extra alternatief in het Brusselse transportaanbod dat door derden uit de privésector wordt gefinancierd.

Meerdere voordelen:

- Ze nemen weinig openbare ruimte in gelet op hun geringe afmetingen (1,5 voertuigen/strekkende meter) en de intensiteit van hun dagelijks gebruik;
- Ze zijn interessant vanuit milieuoogpunt, met een koolstofuitstoot die iets lager is dan het openbaar vervoer en zonder een noemenswaardige impact op luchtvervuiling ([bron](#));
- Een oplossing voor personen die geen beveiligde fietsparkeerplaats hebben;
- Een uitgebreide dienstregeling, waardoor men de uren waarin het openbaar vervoer niet beschikbaar is kan overbruggen, en een flexibel gebruiksgemak dat gebruikers improvisatiemogelijkheden biedt.

Een coherente gebruikerservaring, ongeacht de bestemming.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vindt net als andere overheden dat deze vervoersmiddelen aan een strikte parkeerregeling moeten worden onderworpen, met verplichte parkeerplaatsen. Een van de uitdagingen van een dergelijk systeem bestaat erin de gebruikers een samenhangende en kwalitatieve parkeerervaring te bieden, met regels die niet verschillen van gemeente tot gemeente. Een gebruiker moet een stop kunnen vinden dicht bij zijn vertrekpunt en hij moet kunnen parkeren in de nabijheid van zijn aankomstpunt.

De strategie voor de parkeerinrichting gaat dus uit van een “groot aantal kleine parkeerplaatsen”, ook in de minder drukke zones zodat gebruikers die over een kleiner transportaanbod beschikken niet te lang moeten rijden tot aan een parkeergelegenheid.

Deze parkeerplaatsen moeten bovendien op een intuïtieve wijze worden geplaatst zodat gebruikers ze kunnen vinden zonder dat ze per se op de app van de operator moeten zoeken. Deze parkeerplaatsen moeten voorts van ver herkenbaar zijn (20 meter) en ze moeten duidelijk afgebakend zijn zodat het duidelijk is waar wel en niet mag worden geparkeerd.

Het Gewest als coördinator van de operatoren.

De gemeenten zijn het best op de hoogte van de behoeften in hun wijken.

Het hier voorgestelde parkeerbeleid steunt op een eenvoudige rolverdeling:

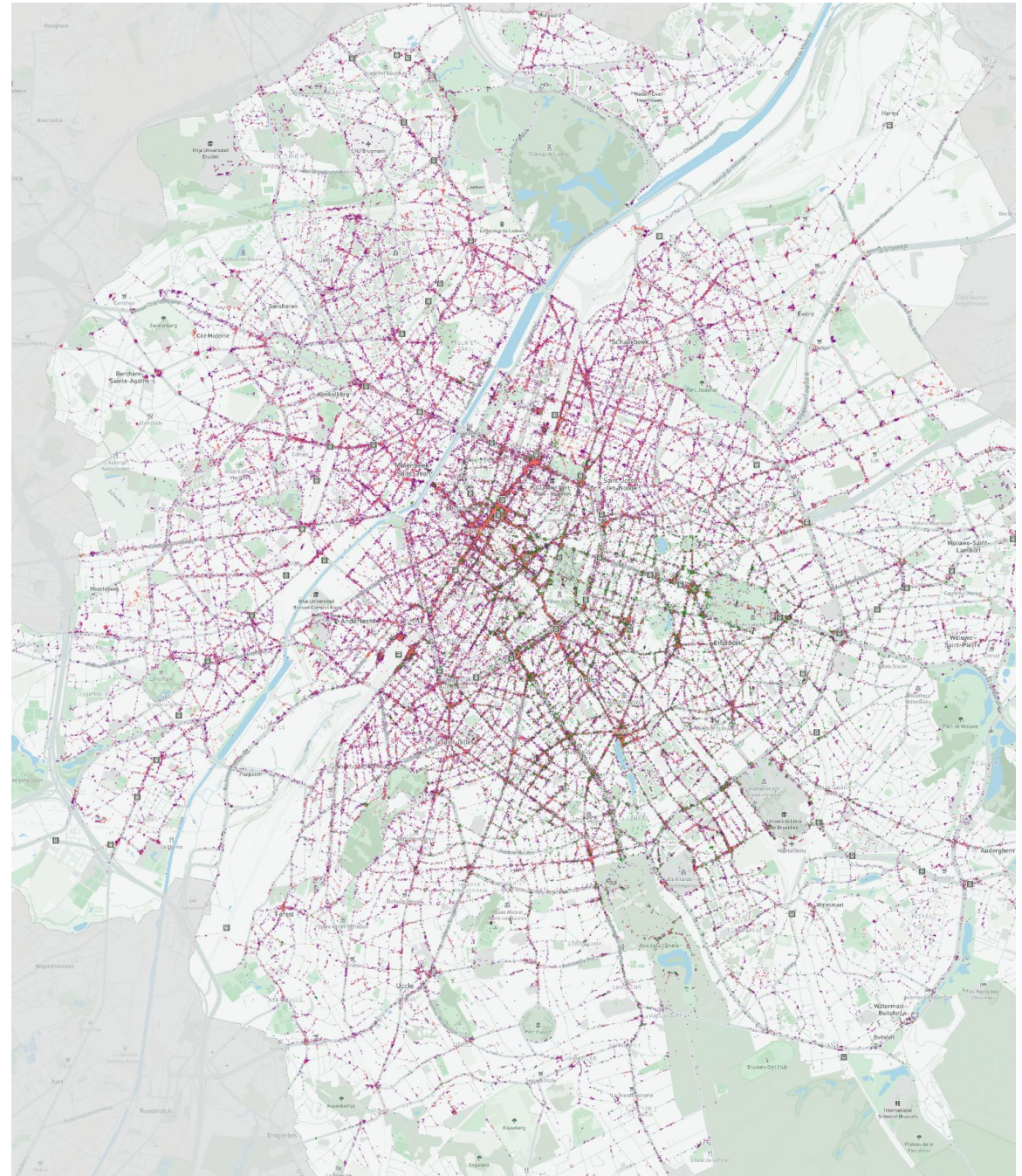
- Het Gewest is de voornaamste gesprekspartner van de operatoren, die het gereguleerd parkeren in hun app moeten opnemen en die hun gebruikers moeten sanctioneren als ze de regels niet naleven. Via zijn licentiesysteem sanctioneert het Gewest ook de operatoren die hun voertuigen niet volgen en die het parkeren niet reguleren;
- De gemeenten brengen enerzijds de behoefte aan parkeerplaatsen en de parkeermogelijkheden op hun wegen in kaart, en anderzijds de mogelijke gebruiksflicten in hun openbare ruimte.

Een gewestelijke mobiliteit

Pas sinds kort zijn de operatoren actief op het hele grondgebied van het Gewest en toch stelt men nu al vast dat er overal steps worden geparkeerd in wijken waar men dat minder zou verwachten. Maar buiten de niet-bediende want verboden gebieden treft men ze uiteraard niet aan (Zoniënwoud, landbouwgebied rond Neerpede etc.).

Een intensiteit op de grote “drukbezochte wegen” die de grenzen van de Vijfhoek kunnen overschrijden.

Een gebruik dat de multipolariteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest benadrukt, met inbegrip van de “secundaire” en afgelegen plaatsen (Stokkel, Mutsaard etc.).



Gebruiksprofiel

De gemiddelde rit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt tussen 2 en 3 kilometer:

- een rit met de step is 2,2 kilometer lang, duurt 10 minuten en 40 seconden
- terwijl de gemiddelde rit van een deelfiets 2,8 kilometer lang is en 13 minuten duurt.

Het betreft korte ritten die normaliter worden afgelegd als een alternatief voor dezelfde trajecten die langer duren met andere vervoersmiddelen, met name het openbaar vervoer. Eén rit op vier vervangt een privéwagen. Deelvoertuigen worden trouwens meestal gebruikt ter vervanging van een verplaatsing met het openbaar vervoer, wanneer er problemen zijn met dat laatste (staking, technische problemen...).

De gegevens van [deze enquête](#) uit 2019 tonen het volgende aan: Twee derde van de gebruikers is man en één derde vrouw. De meerderheid is tussen 24 en 35 jaar oud. Ook is de frequentie van het gebruik van deelvoertuigen eerder laag: 20% gebruikt ze een keer per week, 30% een keer per maand en de rest nog minder. Een nieuwe enquête van Brussel Mobiliteit wordt momenteel geanalyseerd.

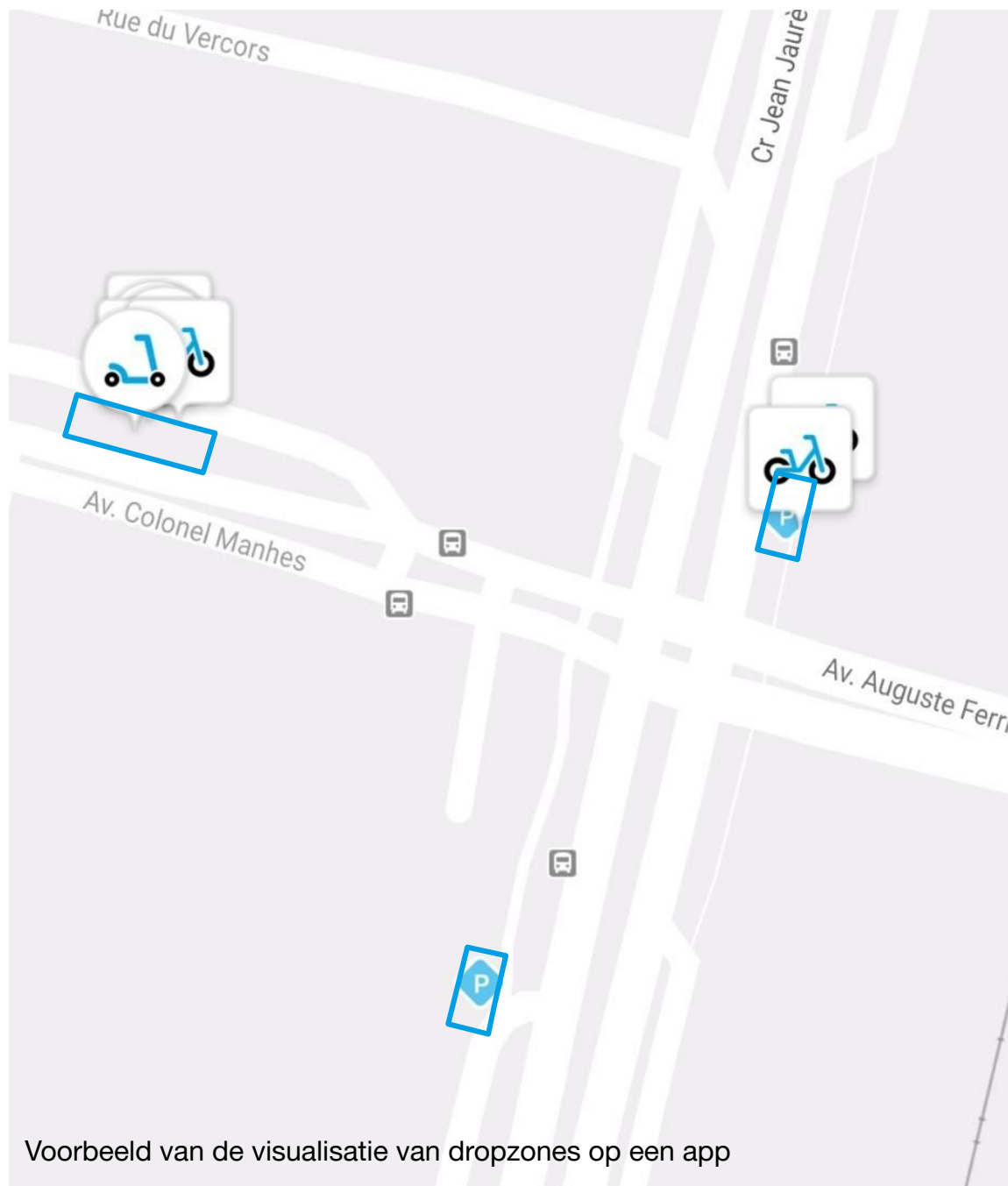


Wat is een dropzone en hoe werkt ze?

Technisch gesproken is een dropzone een zone waarin de correcte stalling van voertuigen wordt gecontroleerd via de gps van elk voertuig. De gps van elk voertuig kan op enkele meters nauwkeurig bepalen of het voertuig in de toegelaten zone staat, d.w.z. een zone die werd gemarkeerd en ontworpen voor de stalling van deze voertuigen. Zodra deze zones zijn gemarkeerd, kan elk voertuig dat buiten deze zones parkeert worden gesanctioneerd.

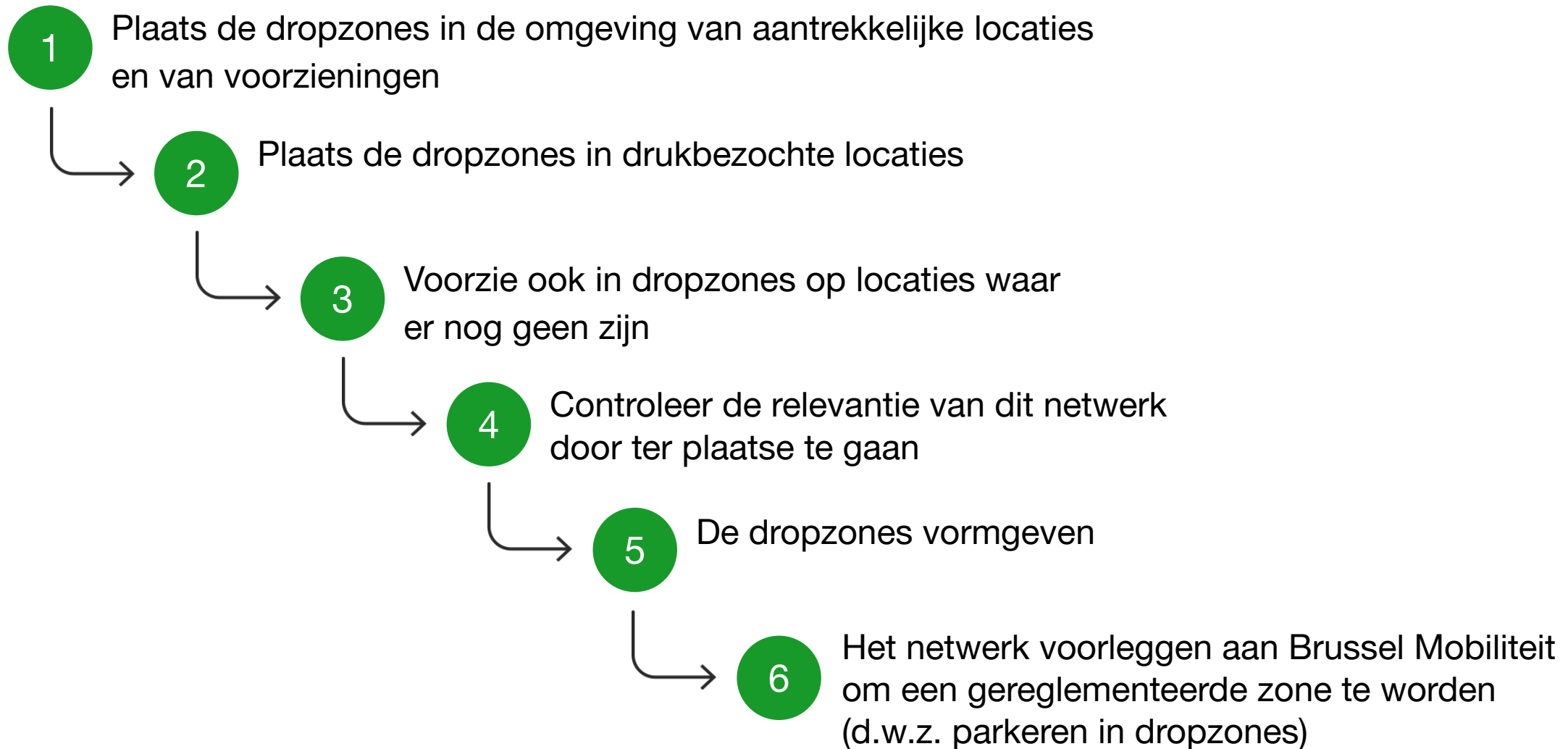
De gebruiker weet vanaf dan waar hij een voertuig kan plaatsen dan wel ophalen. Hij kan deze dropzones opzoeken via de app van de operator, op een kaart van de wijk of hij gebruikt een dropzone in zijn buurt die hij weet liggen.

Brussel Mobiliteit, het Gewest, de gemeenten en de operatoren hebben een kader uitgewerkt voor de gebruikers dat met iedereen rekening houdt.



Voorbeeld van de visualisatie van dropzones op een app

5 fases voor het aanleggen van een netwerk van dropzones in uw gemeente



6 middelen om u te begeleiden

1/ De 4 regels voor de plaatsing

2/ Streefdoelen inzake dropzones voor elke gemeente

3/ Kaart van de dropzones op gemeentewegen

4/ Kaart van de zones met intensief gebruik

5/ Aanbevelingen inzake types dropzones

6/ Aanbevelingen inzake de vormgeving

Regel 1:

Een dropzone op maximaal 2 minuten

Regels inzake de locatie en het parkeren

De belofte: een dropzone op ten hoogste 2 minuten stappen.

De geobserveerde trajecten stemmen grotendeels overeen met afstanden tussen 2 en 3 kilometer. Op deze trajecten mag het gebruiksgemak niet te sterk worden beperkt door de afstand tussen de dropzone en het vertrekpunt of de eindbestemming, want een gebruiker zal geen 10 minuten stappen om een voertuig te gaan ophalen of nadat hij het voertuig heeft geparkeerd.

Indien mogelijk zou een gebruiker tot aan het gebouw moeten kunnen rijden waar hij moet zijn.

- Streefdoelen inzake de dekking van het grondgebied:
 - **1 dropzone op 200 meter** op de gewestwegen (100 m loopafstand)
 - **1 dropzone op 300 meter** op de gemeentenwegen (150 m loopafstand)
 - **1 dropzone op 400 meter** in specifieke stedelijke omgevingen (200 m loopafstand)
 - Opgelet voor drukbezochte gebieden waar meerdere dicht bij elkaar liggende dropzones mogelijk zijn (zie pagina 17)
 - Elke gemeente krijgt een streefdoel van ongeveer 30 dropzones/km² opgelegd (spooroppervlakte, oppervlakte Zoniënwood, enz. niet meegerekend)
 - Dropzones tussen 2,5 en 5 meter lengte

Regel 3:

De populaire locaties voorzien van meer dropzones

Regels inzake de locatie en het parkeren

Vandaag zijn bepaalde zones reeds verzadigd en als men dat negeert zal het fenomeen nog toenemen: deze zones hebben te kampen met een grote stroom van allerlei gebruikers en soms met conflicten tussen gebruikers.

Extra dropzones toevoegen (mogelijk tijdelijk) rond trekpleisters:

- grote pleinen
- stations en transportvoorzieningen
- commerciële zones
- culturele, educatieve en sportieve centra
- parken.



Regel 4: De dropzones materialiseren

Regels inzake de locatie en het parkeren

In de gebieden waar het gebruik van een dropzone verplicht is, moeten dropzones nauwkeurig worden gemarkeerd om de gebruiker aan te zetten tot het correct parkeren van zijn voertuig. Als de dropzone niet correct is gemarkeerd, dan zal op de juiste plaats worden geparkeerd maar wanordelijk.

De dropzone definiëren:

- De ruimte **fysiek** markeren
- De dropzones opnemen in de apps van de operatoren

(zie pagina 22 over de vormgeving van dropzones)



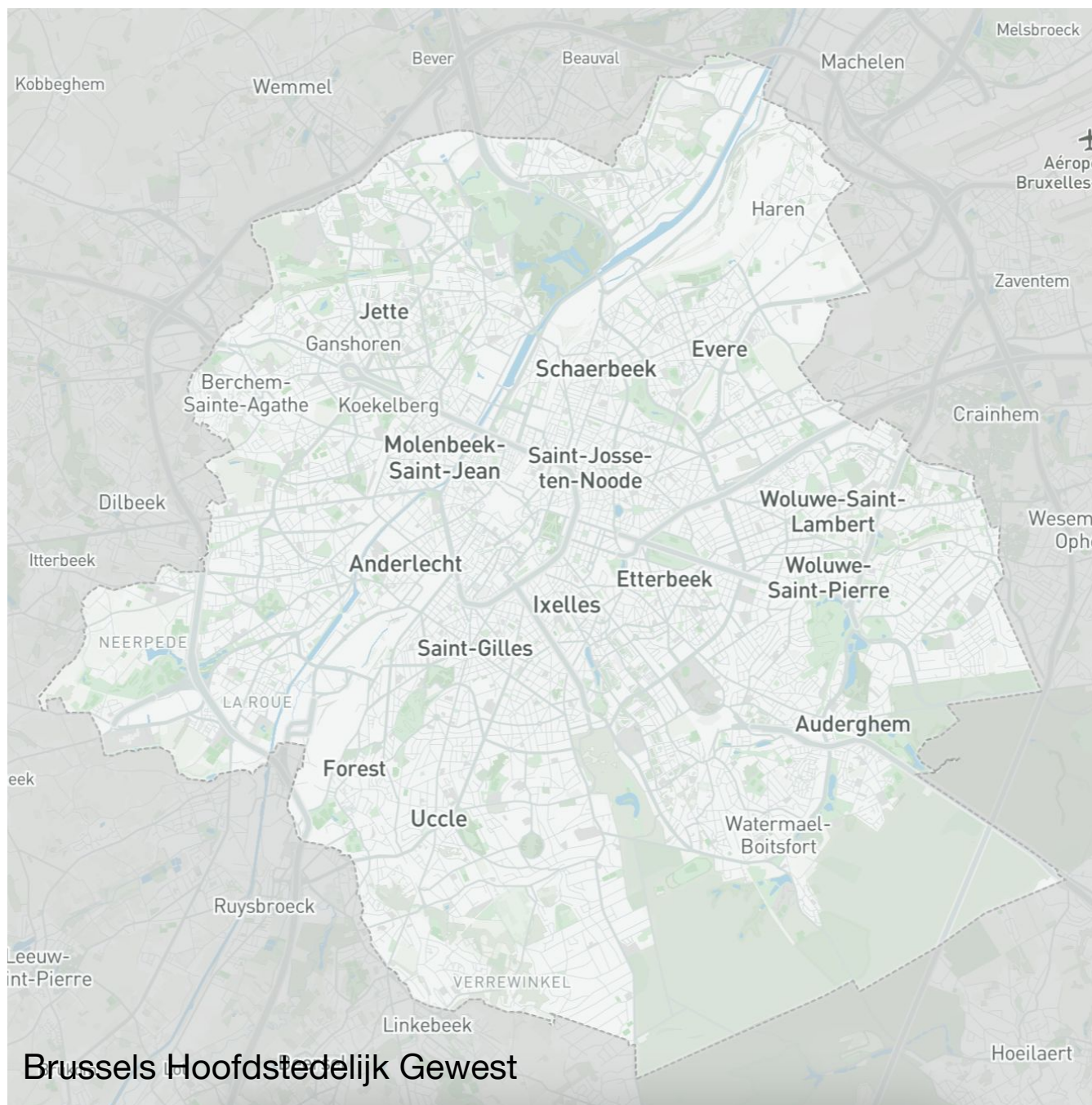
Aantal dropzones in het Gewest

Gemiddelde voertuigdichtheid van
de dropzone:

3 voertuigen/strekkende meter

Streefdoel inzake het aantal
dropzones:

3.000 dropzones



Geschat aantal dropzones

Gemeente	Schatting
Anderlecht	311
Oudergem	125
Sint-Agatha-Berchem	67
Stad Brussel	681
Etterbeek	71
Evere	91
Vorst	141
Ganshoren	67
Elsene	143
Jette	114

Gemeente	Schatting
Koekelberg	26
Sint-Jans-Molenbeek	133
Sint-Gillis	57
Sint-Joost-ten-Node	26
Schaarbeek	184
Ukkel	383
Watermaal-Bosvoorde	112
Sint-Lambrechts-Woluwe	163
Sint-Pieters-Woluwe	159

Kaart van dropzones op gewestwegen

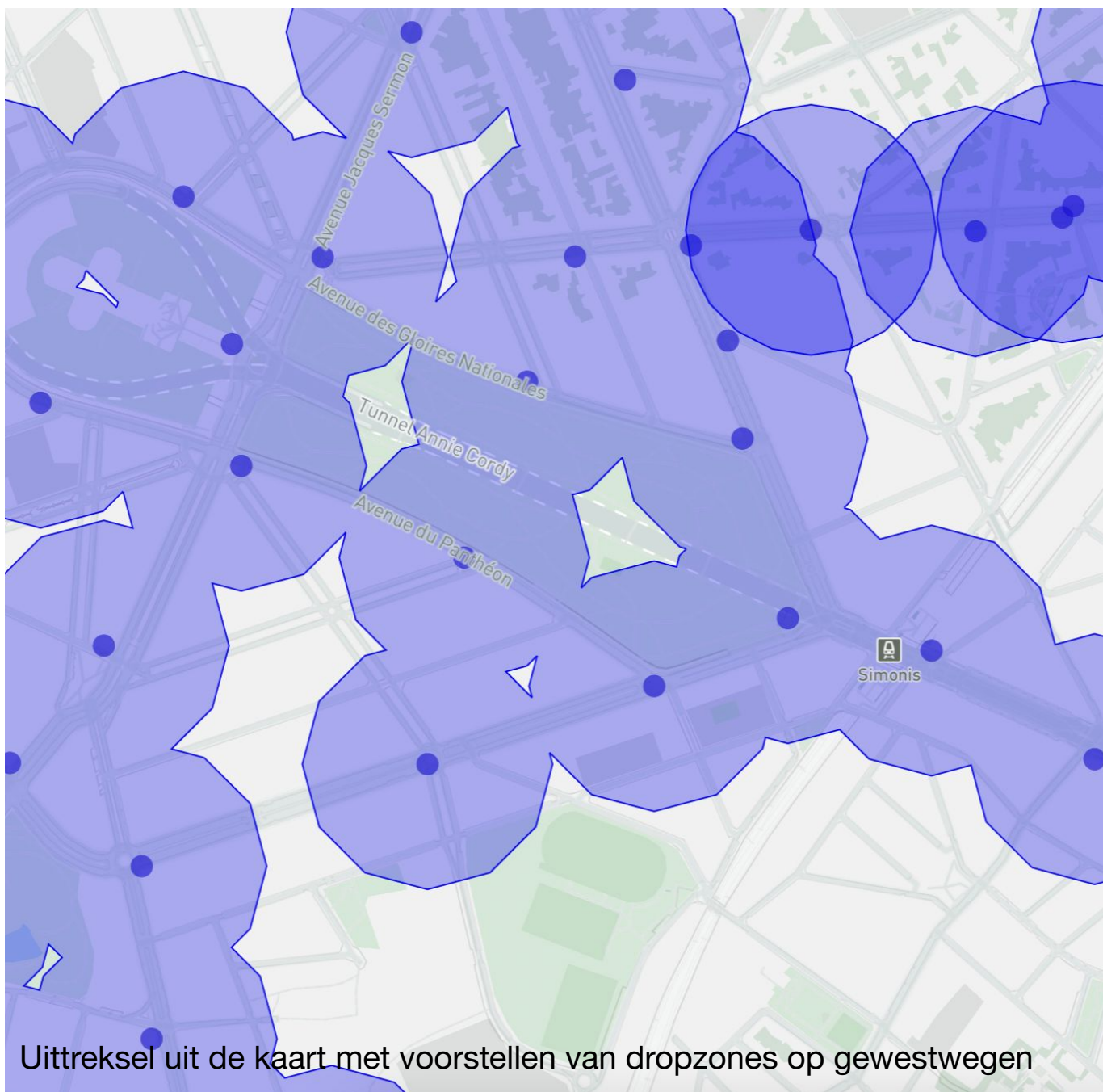
Een deel van de dropzones ligt aan gewestwegen. Deze dropzones zijn belangrijk omdat ze aan veelgebruikte wegen liggen met veel mogelijkheden om over te stappen op andere vervoerswijzen.

Om het streefdoel te behalen heeft Brussel Mobiliteit de dropzones geïdentificeerd die op gewestwegen moeten worden aangelegd. Ofwel 30% van het streefdoel op gewestelijke schaal voor 20% van de wegen.

Link naar de gedetailleerde kaart:

<https://dropzone.vraimentvraiment.com/>

ID: vv // Wachtwoord : interetgeneral



Uittreksel uit de kaart met voorstellen van dropzones op gewestwegen

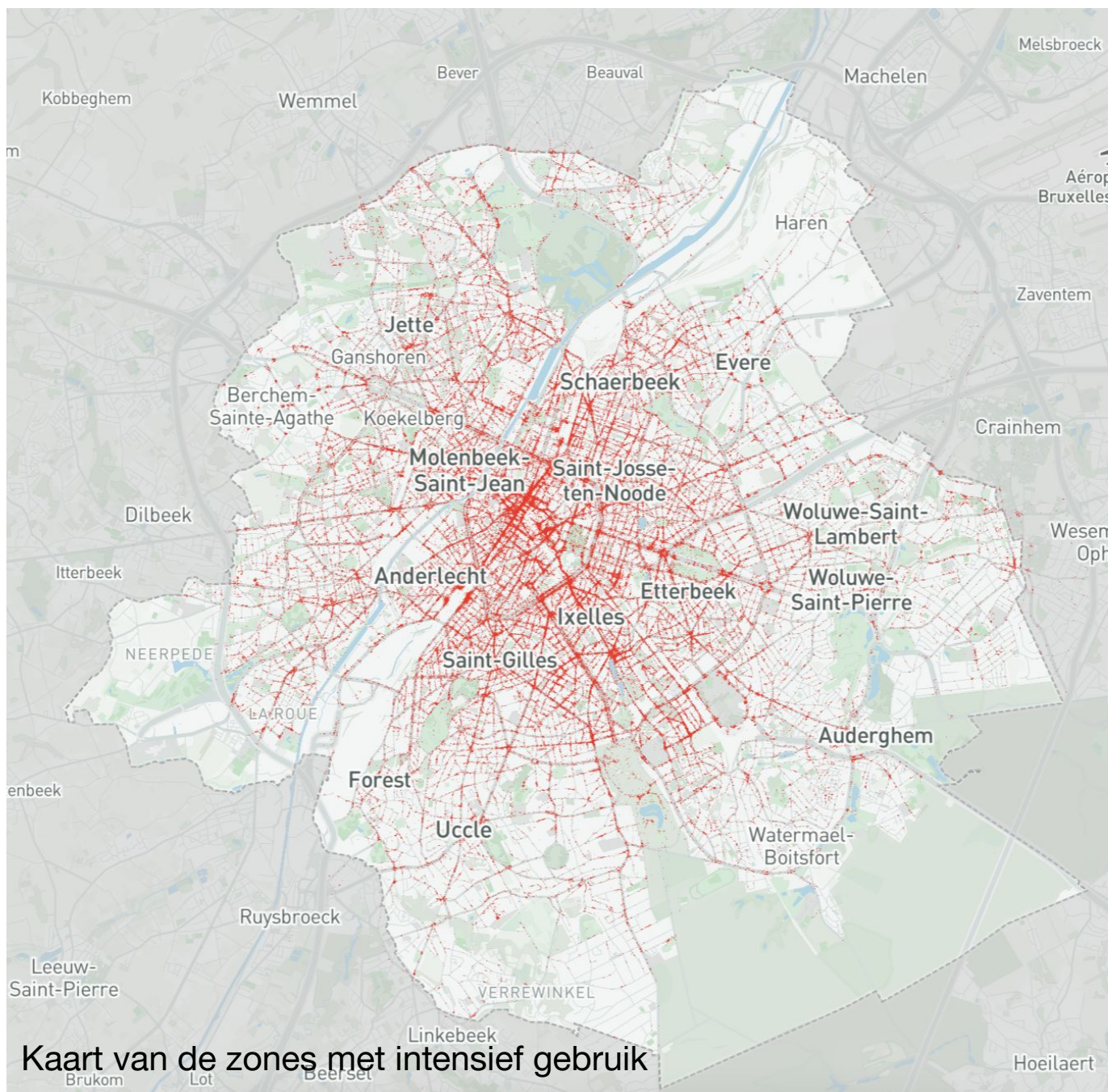
Kaart van de zones met intensief gebruik

Op basis van het huidige gebruik kan men zones bepalen waar er vaker voertuigen worden afgezet en dus waar het relevant is om de parkeergelegenheid te verdichten om aan de vraag te voldoen. Elk stedelijk weefsel ondervindt een andere impact en op plaatsen waar het gebruik het meest intensief is, moet het netwerk van dropzones uitgebreider en fijnmaziger zijn.

Link naar de gedetailleerde kaart:

<https://dropzone.vraimentvraiment.com/>

ID: vv // Wachtwoord: interetgeneral



De goede plaats voor dropzones

Geen inbreuk maken op voetgangersruimten omdat:

- het trottoir is de ruimte voor de meest kwetsbare gebruikers (voetgangers en personen met beperkte mobiliteit) en moet worden beschermd;
- er zijn gewestelijke doelstellingen (GSV, gids voor de openbare ruimte, enz.) om het aantal trottoirs vrij te houden;
- er is een groter risico van overlast voor voetgangers met een dropzone op de stoep, in geval van een overloop van voertuigen;
- wanneer een gebruiker op de stoep begint te lopen, kan hij of zij mogelijk tientallen meters over de stoep rijden, hoewel deze praktijk nu verboden is.

Daarom verdient de parkeerstrook op straat de voorkeur voor dropzones.

Twee eenvoudige locaties:

- de 5 m stroomopwaarts (en stroomafwaarts) van voetgangersoversteekplaatsen;
- parkeerstroken die te kort zijn om echte parkeerplaatsen te zijn.

De goede plaats voor dropzones

Zichtbare plaatsen:

Hoe beter een dropzone terug te vinden is, hoe meer ze wordt gebruikt. Dat is een voordeel voor de gebruikers die minder lang moeten zoeken, het zorgt voor een betere dienstverlening, de operatoren profiteren want hun dienst wordt meer gebruikt, de bewoners zien dat deze stedelijke ruimte nuttig wordt gebruikt.

Een dropzone die niet zichtbaar is, zal hoogstwaarschijnlijk minder of slecht worden gebruikt.



Voorbeeld van een gedeeltelijk zichtbare en geïdentificeerde dropzone

Het bijzonder geval van deelfietsen

Deelfietsen worden geaccepteerd in gebieden met bestaande fietsnietjes

Deelfietsen zouden bestaande fietsnietjes kunnen gebruiken, althans tijdelijk, terwijl dropzones worden gecreëerd en gemarkeerd.

Dit kan worden overwogen als de dropzone niet verzadigd is en de fietsnietjes nog niet in gebruik zijn.

- In geval van deelfietsen kan worden toegestaan dat deelfietsen (alleen fietsen) worden gestald in fietsnietjes die niet als dropzone zijn gemarkeerd.
- Het is raadzaam vooraf te controleren of de bezettingsgraad van de kooien minder dan 50% bedraagt (1 fietsnietje = 2 plaatsen).
- Deze fietsnietjes zijn niet gemarkeerd als dropzones.
- Operatoren mogen geen plaatsing van voertuigen doen buiten de dropzones.



Voorbeeld van samenwoning

vormgeving van de dropzones

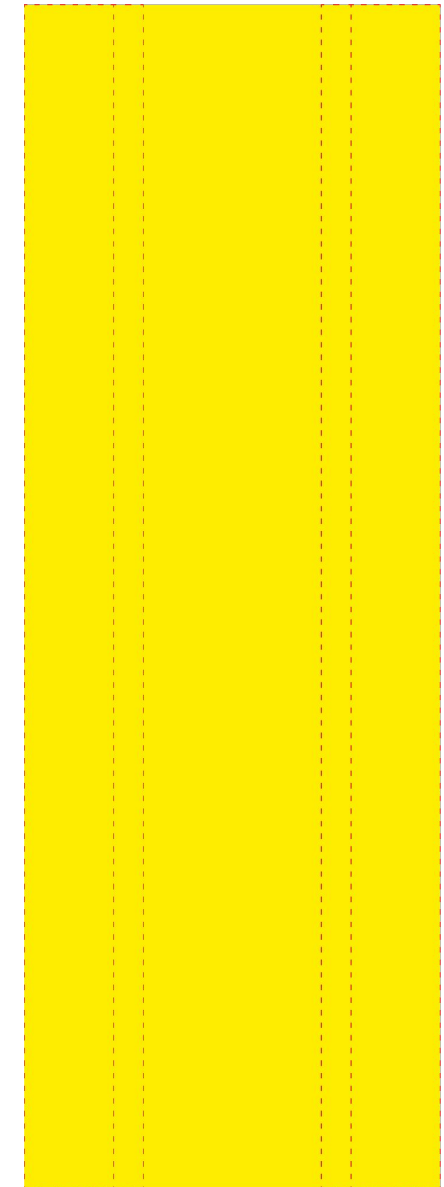
Een logica van vormgeving: Dropzone = wit + geel

- witte grondmarkeringen (lijnen op de grond en pictogrammen van fietsdeelvoertuigen) die het mogelijk maken om bij nadering te worden geïdentificeerd,
- aangevuld met geel gekleurde elementen op verticale elementen (paaltjes en fietsnietjes)

Deze mededeling is gericht tot de gebruikers van fietsdeelvoertuigen, maar ook tot alle andere gebruikers van de straat (automobilisten, voetgangers, particuliere fietsers, buurtbewoners, enz.)



Sticker voor plastic paaltjes



Sticker voor fietsnietjes

4 types dropzones

- 1 Beveiligd, voor voetgangersoversteekplaatsen op de weg
- 2 Op de weg, ter vervanging van verkeerplaats
- 3 Op het trottoir en in een voetgangerszone
- 4 Toegevoegd aan bestaande fietsnietjes

Parkeren tussen de 2 elementen die de dropzone omlijsten

De visuele afbakening zal sommige operatoren in staat stellen de exacte locatie van het voertuig beter te controleren (bij het nemen van een foto in de app).

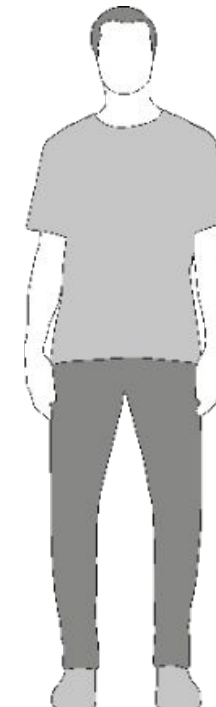
Verboden te parkeren



Toegelaten te parkeren



Verboden te parkeren



1 Beveiligd, voor voetgangersoversteekplaatsen

Optie 1: dropzone van 2,5m naast fietsnietjes

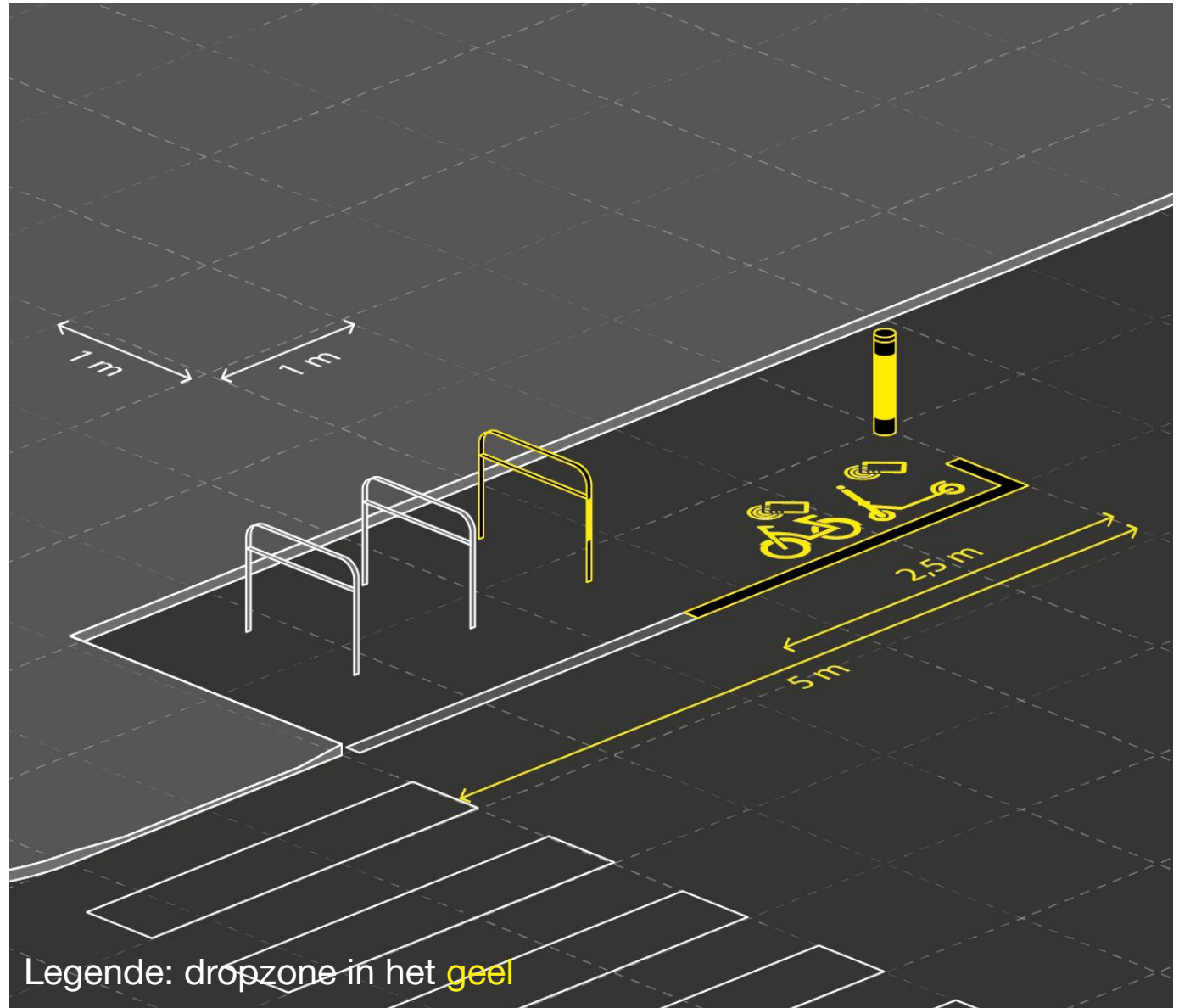
Capaciteit: 7 voertuigen

Wat wordt aanbevolen:

- paaltjes/fietsnietjes aan beide kanten met stickers
- grondmarkering (wit)

Ten minste:

- omlijst de dropzone met verticale elementen of (witte) grondmarkeringen



1 Beveiligd, voor voetgangersoversteekplaatsen

Optie 2: dropzone van 2,5m naast fietsnietjes

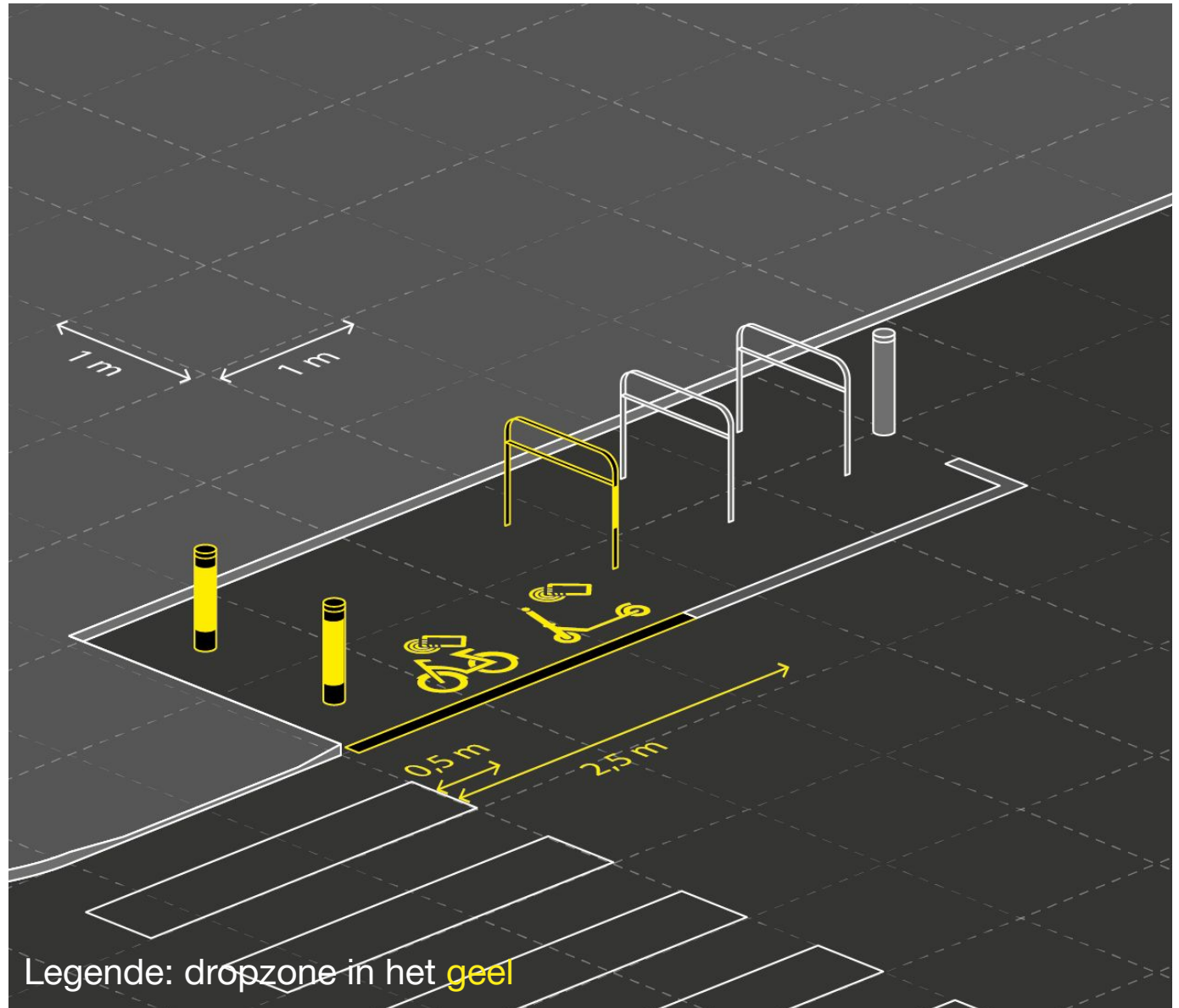
Capaciteit: 7 voertuigen

Wat wordt aanbevolen:

- 2 paaltjes of 1 fietsnietje met stickers aan de kant van de voetgangersoversteekplaats
- grondmarkering (wit)

Ten minste:

- omlijst de dropzone met verticale elementen of (witte) grondmarkeringen
- bufferzone van 50 cm tussen de voetgangersoversteekplaats en het begin van de dropzone



1 Beveiligd, voor voetgangersoversteekplaatsen

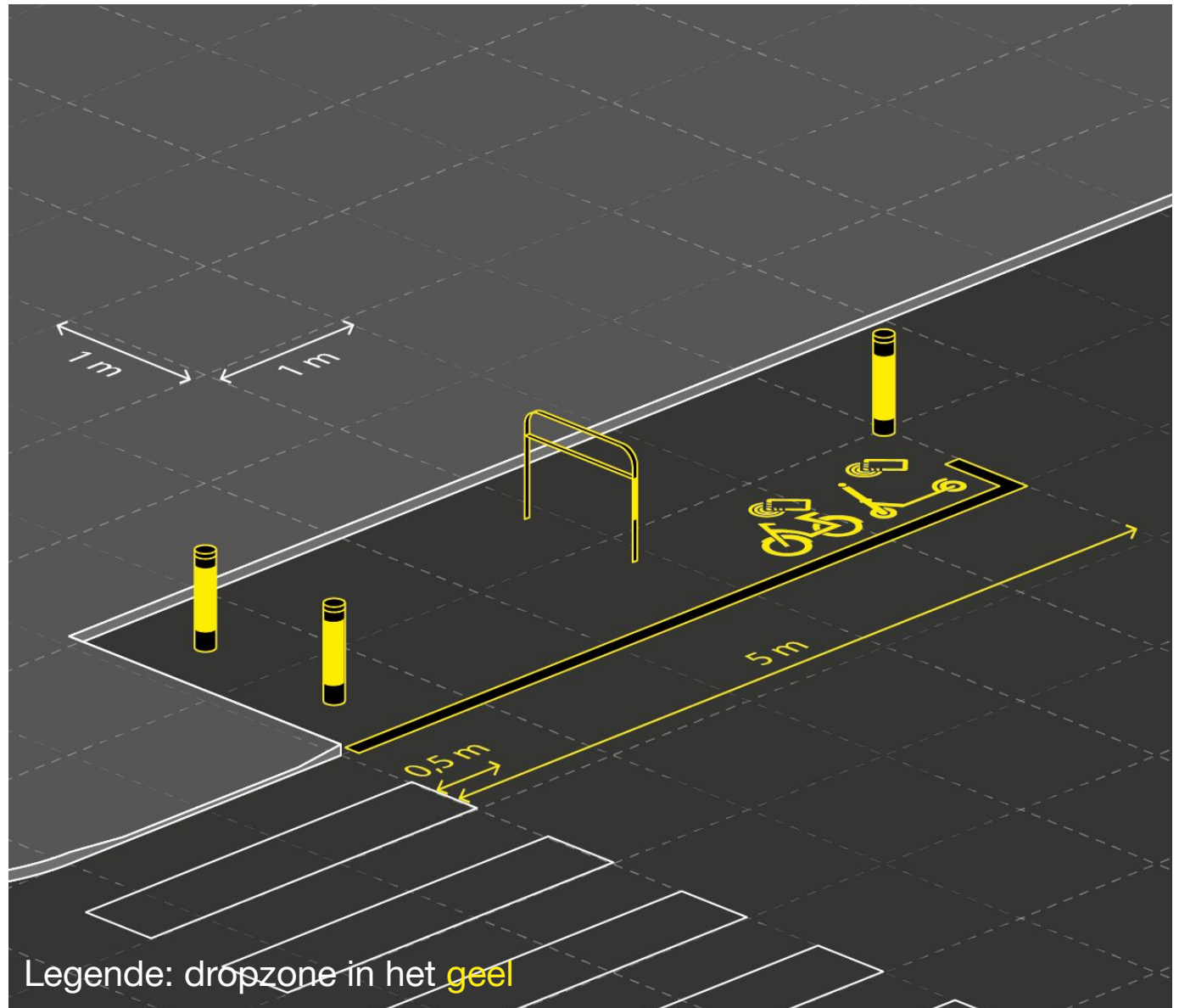
Optie 3: dropzone van 5m
Capaciteit: 14 voertuigen

Wat wordt aanbevolen:

- 2 paaltjes/1 nietje met stickers aan de kant van de voetgangersoversteekplaats
- paaltje/nietje met stickers aan de andere kant
- fietsnietje in het midden
- grondmarkering (wit)

Ten minste:

- omlijst de dropzone met verticale elementen of (witte) grondmarkeringen
- bufferzone van 50 cm tussen de voetgangersoversteekplaats en het begin van de dropzone



2 Op de weg, ter vervanging van parkeerplaats

Optie 1: dropzone van 2,5m

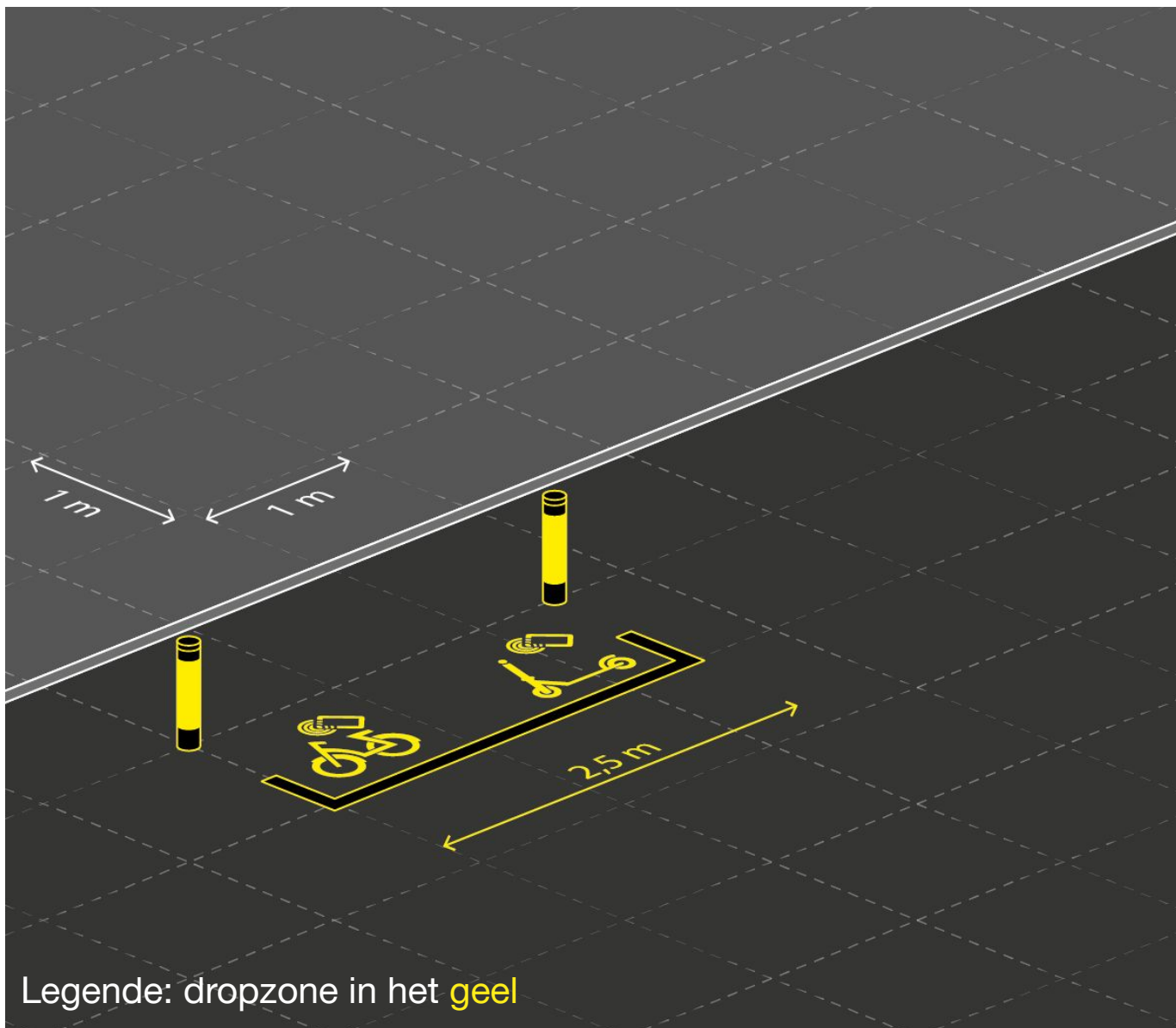
Capaciteit: 7 voertuigen

Wat wordt aanbevolen:

- paaltjes/fietsnietjes met stickers aan beide kanten
- grondmarkering (wit)

Ten minste:

- omlijst de dropzone met verticale elementen of (witte) grondmarkeringen



2 Op de weg, ter vervanging van parkeerplaats

Optie 2: dropzone van 5m

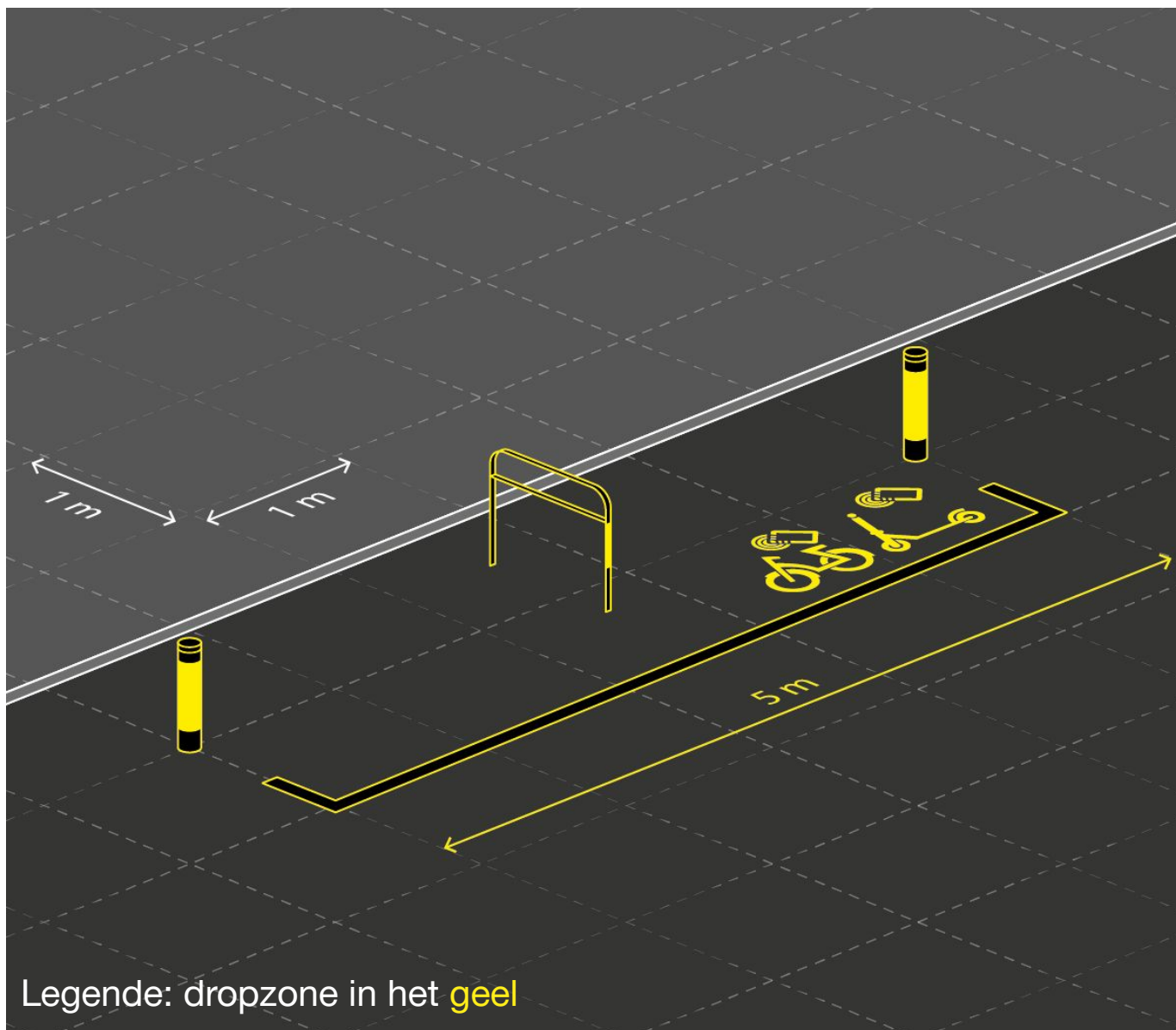
Capaciteit: 14 voertuigen

Wat wordt aanbevolen:

- paaltjes/fietsnietjes met stickers aan beide kanten
- grondmarkering (wit)
- fietsnietje in het midden van de dropzone

Ten minste:

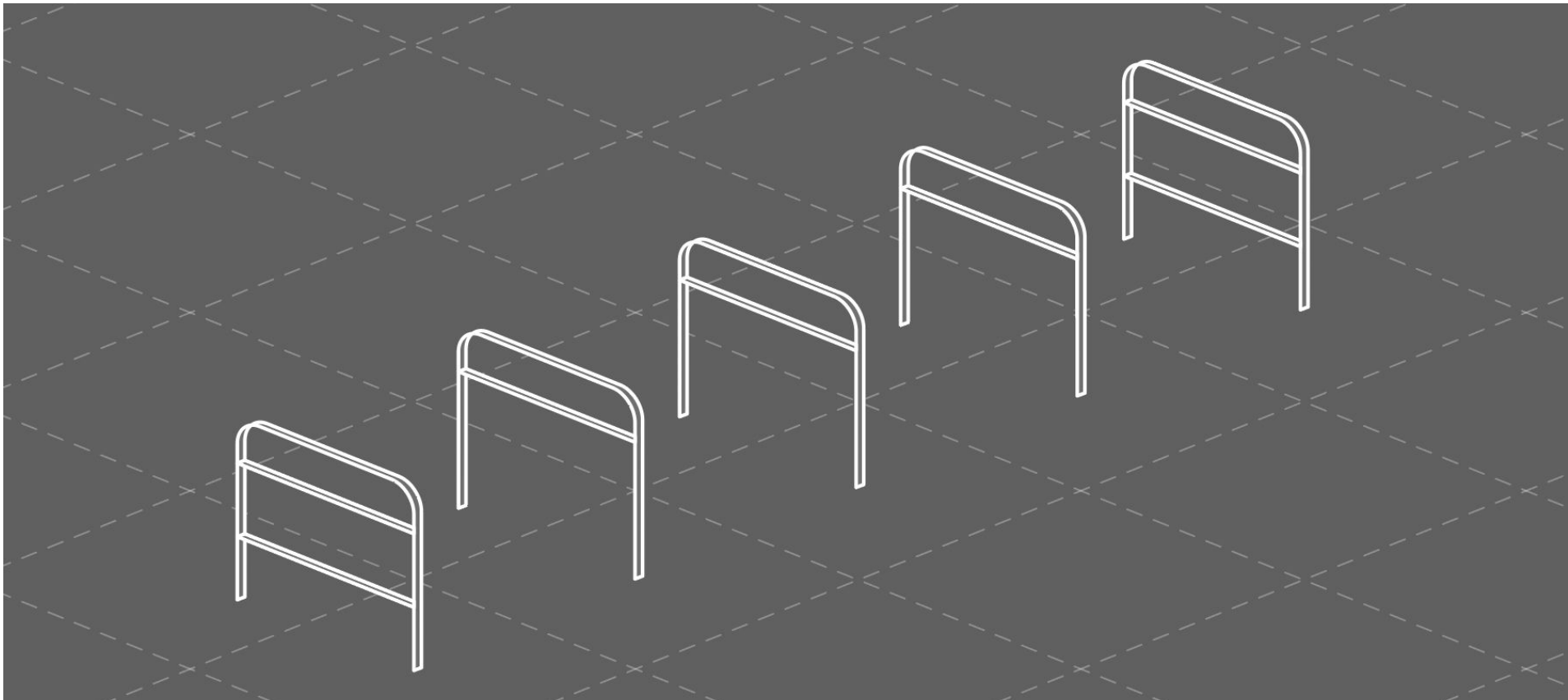
- omlijst de dropzone met verticale elementen of (witte) grondmarkeringen



3 Op het trottoir en in een voetgangerszone

Let op:

De op de weg en op het trottoir en de voetgangerszone geïnstalleerde fietsnietjes zijn niet dezelfde. Overeenkomstig cahier 4 van het voetgangersvademeccum ([link](#)) zijn op voetpaden en voetgangersgebieden de afzonderlijke fietsnietjes en aan de uiteinden van groepen fietsnietjes voorzien van een tweede dwarsbalk (zoals hieronder afgebeeld):



3 Op het trottoir en in een voetgangerszone

Optie op het trottoir: 2,5m langs een stoeprand/fietspad

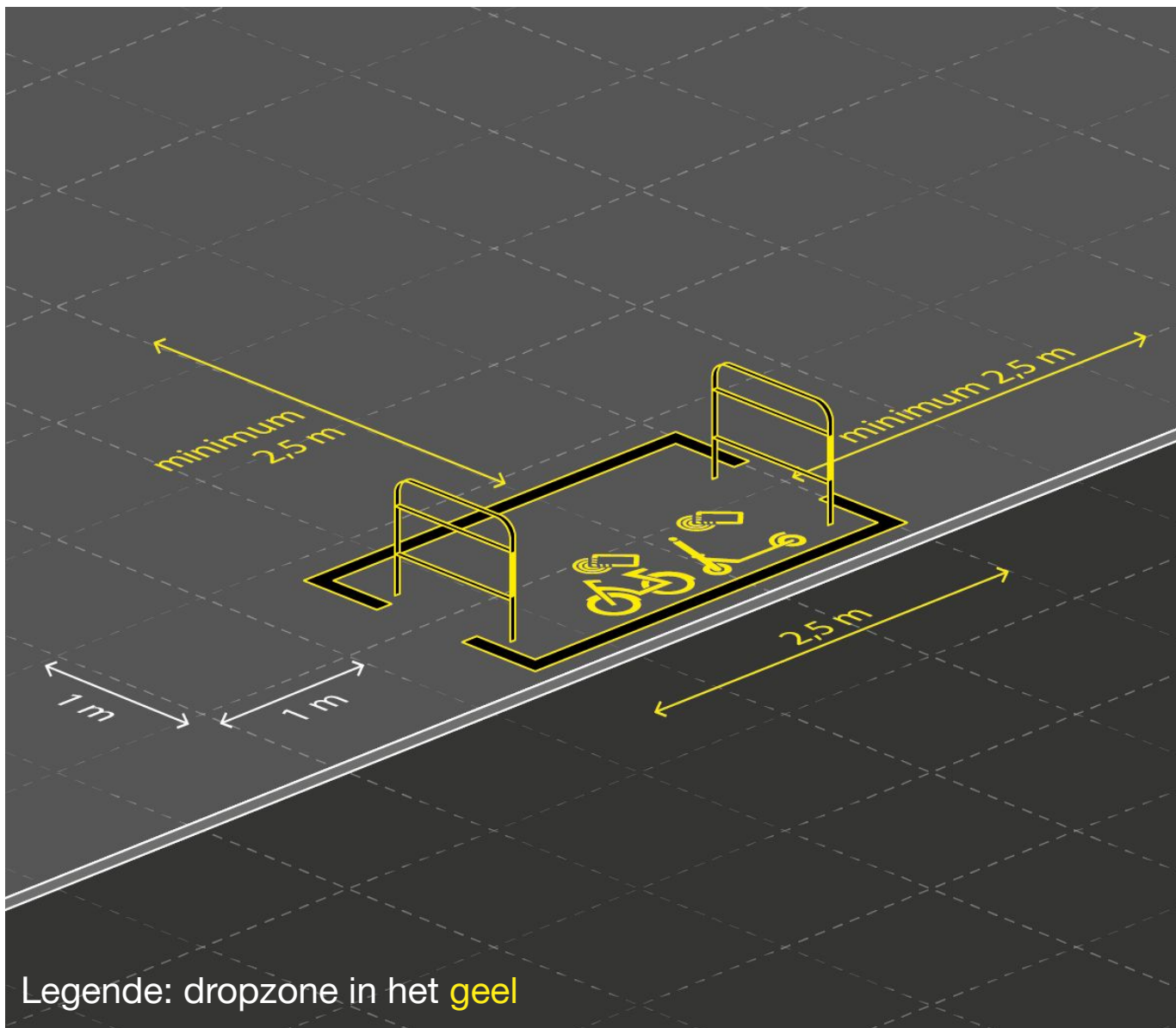
Capaciteit: 7 voertuigen

Wat wordt aanbevolen:

- paaltjes/fietsnietjes met stickers aan beide kanten
- grondmarkering (wit)
- in lijn met bestaande obstakels (elektriciteitskasten, boombakken, fietsnietjes, enz.)

Ten minste:

- omlijst de dropzone met verticale elementen of (witte) grondmarkeringen
- bewaar min 2,5 m vrije doorgang



3 Op het trottoir en in een voetgangerszone

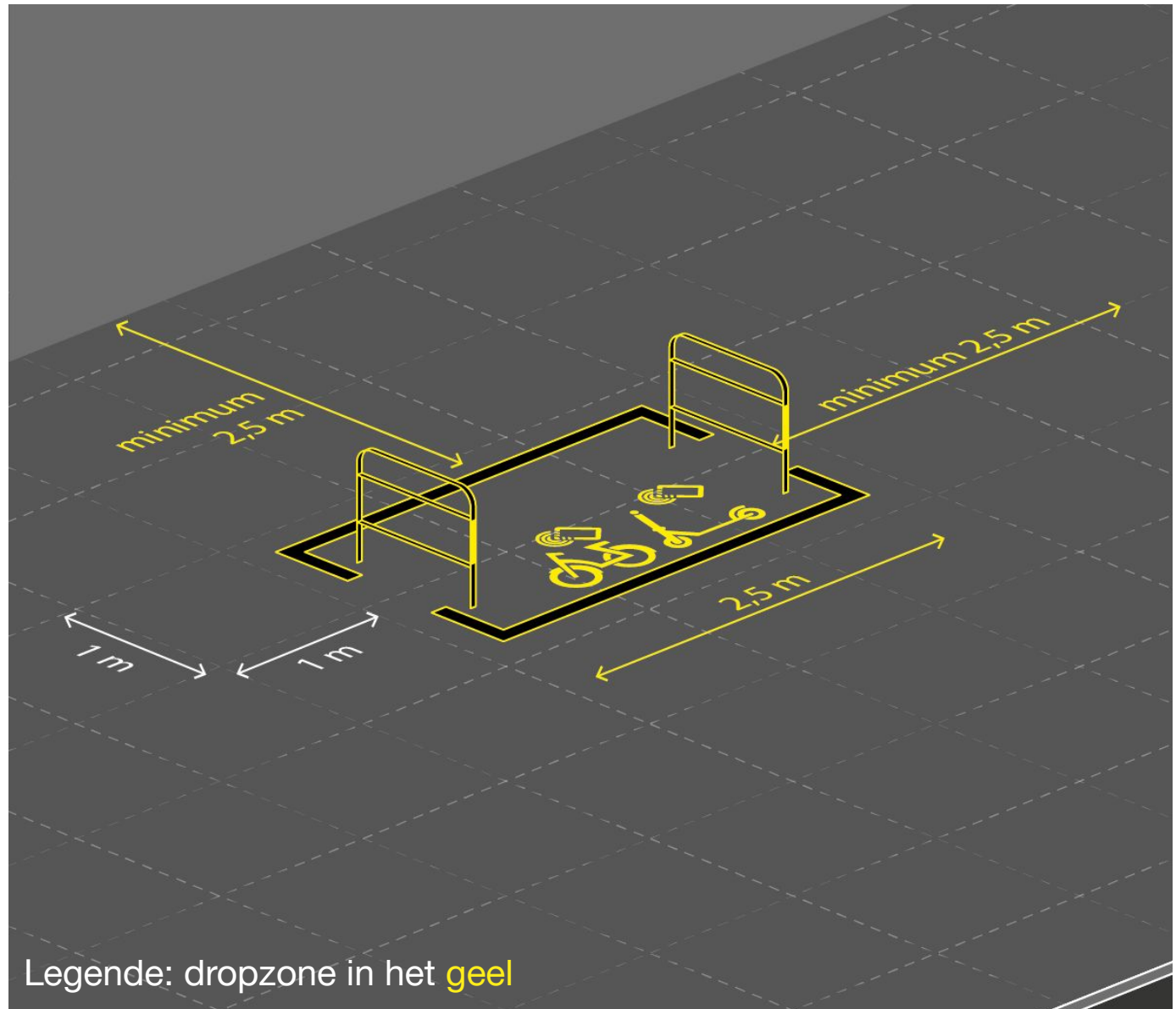
Optie voetgangerszone: 2,5m
Capaciteit: 7 voertuigen

Wat wordt aanbevolen:

- paaltjes/fietsnietjes met stickers aan beide kanten
- grondmarkering (wit)
- in lijn met bestaande obstakels (elektriciteitskasten, boombakken, fietsnietjes, enz.)

Ten minste:

- omlijst de dropzone met verticale elementen of (witte) grondmarkeringen
- bewaar min 2,5 m vrije doorgang



4 Toegevoegd aan bestaande fietsnietjes

Deze configuratie moet als laatste redmiddel worden gebruikt als er geen andere configuratiemogelijkheden zijn. Het is bijzonder geschikt voor stations/metrovoorterreinen en in nieuwe voetgangerszones.

Het is niet raadzaam om alle fietsnietjes om te bouwen tot dropzones vanwege de gebruikskonflicten die een dergelijke maatregel met zich meebrengt - particuliere fietsen zijn bijzonder goed uitgelijnd omdat ze met hangsloten aan de nietjes zijn bevestigd, terwijl dropzones gemakkelijk kunnen overlopen naar aangrenzende voetgangersruimten vanwege het gebrek aan GPS-precisie.

Het is essentieel om een vrije doorgang te respecteren:

- 2,5 m tussen de dropzone en de gevel;
- 2,5 m doorgang aan het einde van de dropzone, zodat voetgangers kunnen circuleren.

4 Toegevoegd aan bestaande fietsnietjes

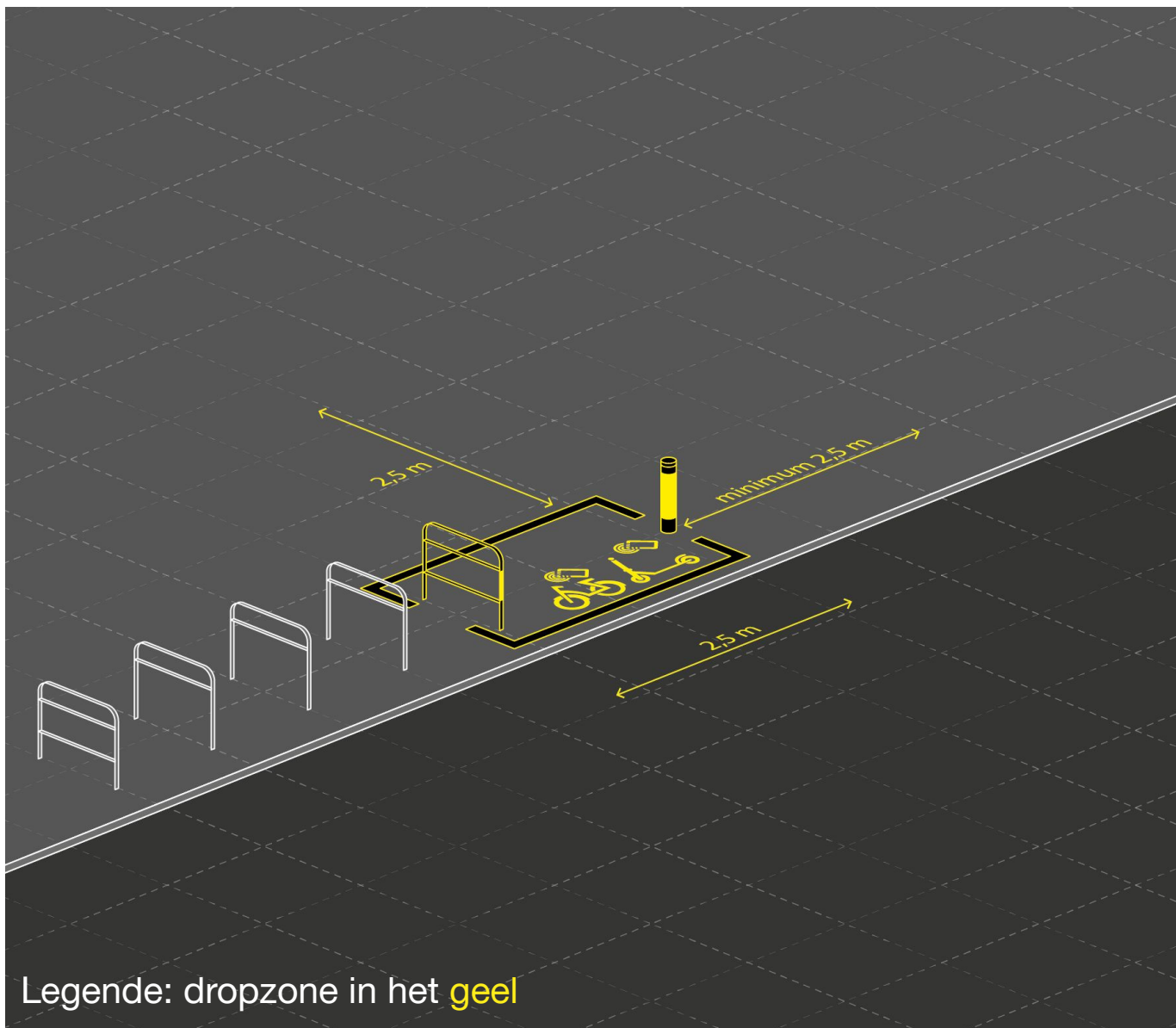
Optie 1: dropzone van 2,5m
Capaciteit: 7 voertuigen

Wat wordt aanbevolen:

- paaltjes/fietsnietjes met stickers aan beide kanten
- grondmarkering (wit)
- de laatste nietje omzetten als grens van de dropzone

Ten minste:

- omlijst de dropzone met verticale elementen of (witte) grondmarkeringen
- bewaar min 2,5 m vrije doorgang



4 Toegevoegd aan bestaande fietsnietjes

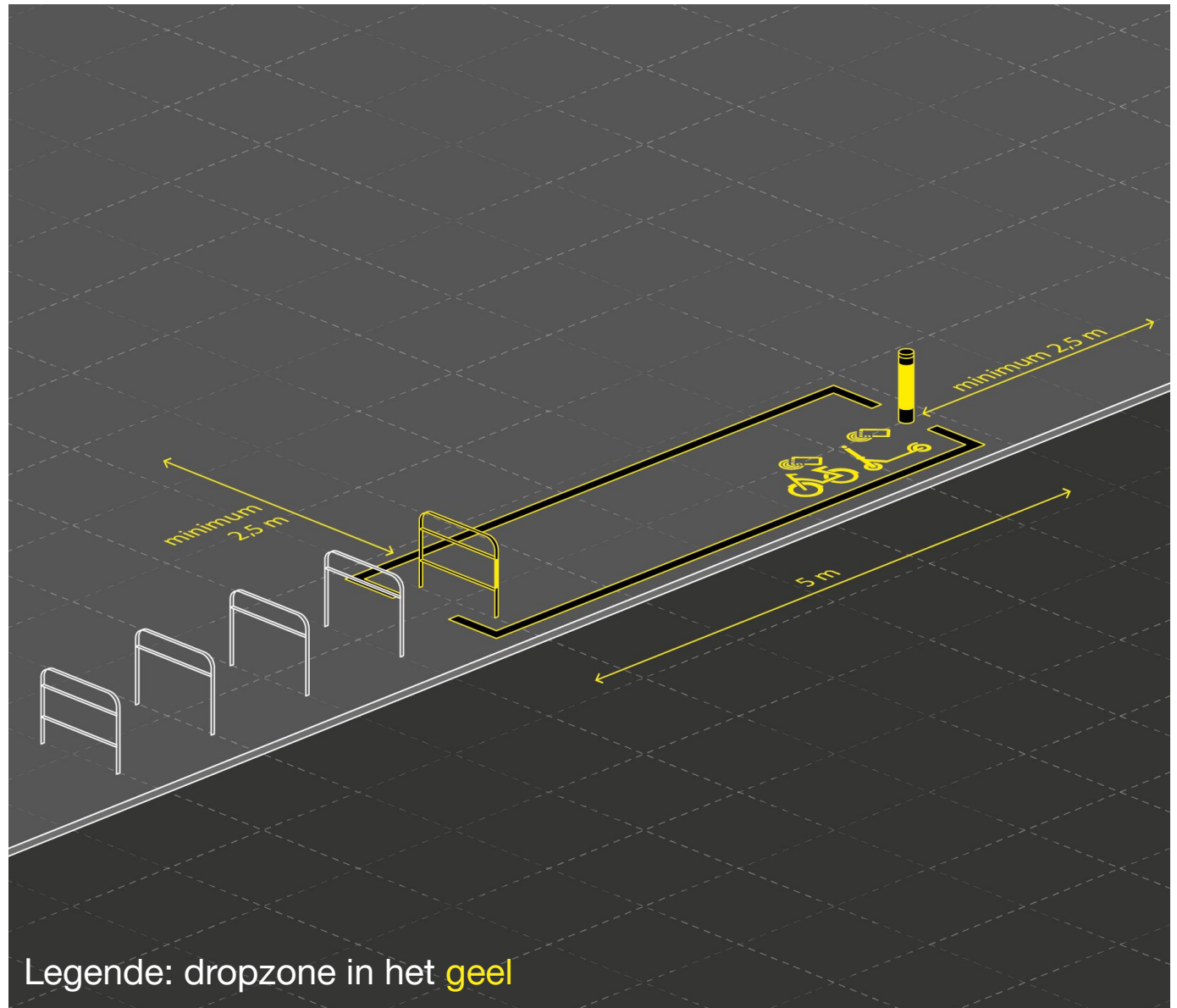
Optie 2: dropzone van 5m
Capaciteit: 14 voertuigen

Wat wordt aanbevolen:

- paaltjes/fietsnietjes met stickers aan beide kanten
- grondmarkering (wit)
- de laatste nietje omzetten als grens van de dropzone

Ten minste:

- omlijst de dropzone met verticale elementen of (witte) grondmarkeringen
- bewaar min 2,5 m vrije doorgang



vormgeving van de dropzones

Het patroon maakt identificatie op afstand mogelijk en bij nadering geeft het detail van elke sticker informatie aan de gebruikers.

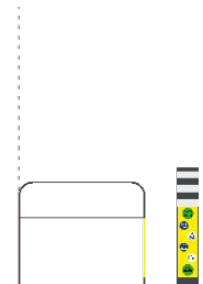
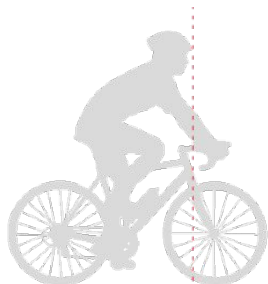
Afhankelijk van de vorm van de dropzone kunnen de stickers worden aangebracht op de fietsnietjes en de paaltjes.

Grondmarkering = wit

- witte lijn
- pictogrammen voor deelfietsen en -steps in het wit

vormgeving op straatmeubilair = geel

- verticale stickers op paaltjes in het geel
- verticale bordjes op houten paaltjes in het geel
- verticale stickers op plastieke paaltjes in het geel



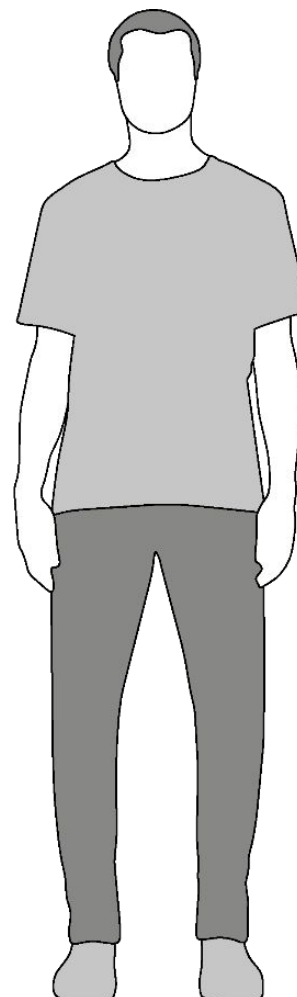
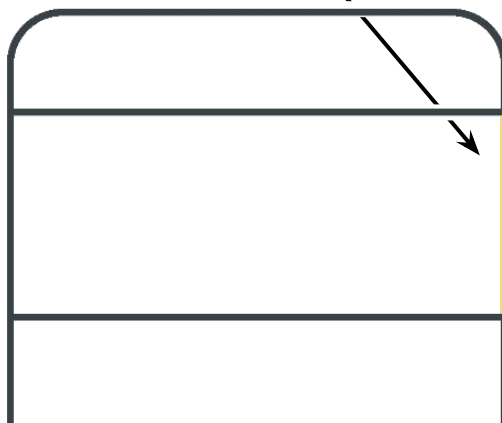
10m

De verschillende visuele elementen

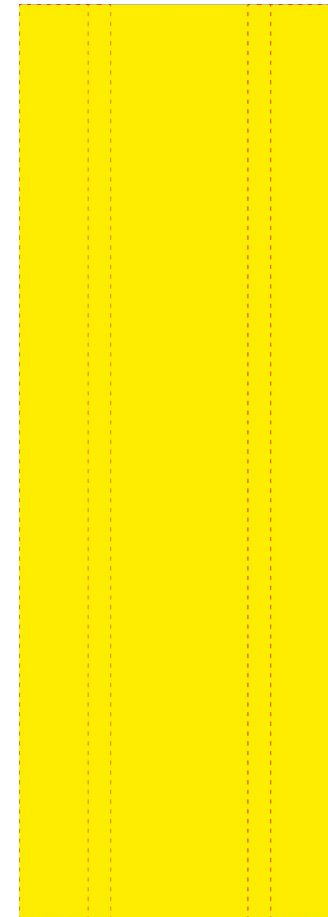
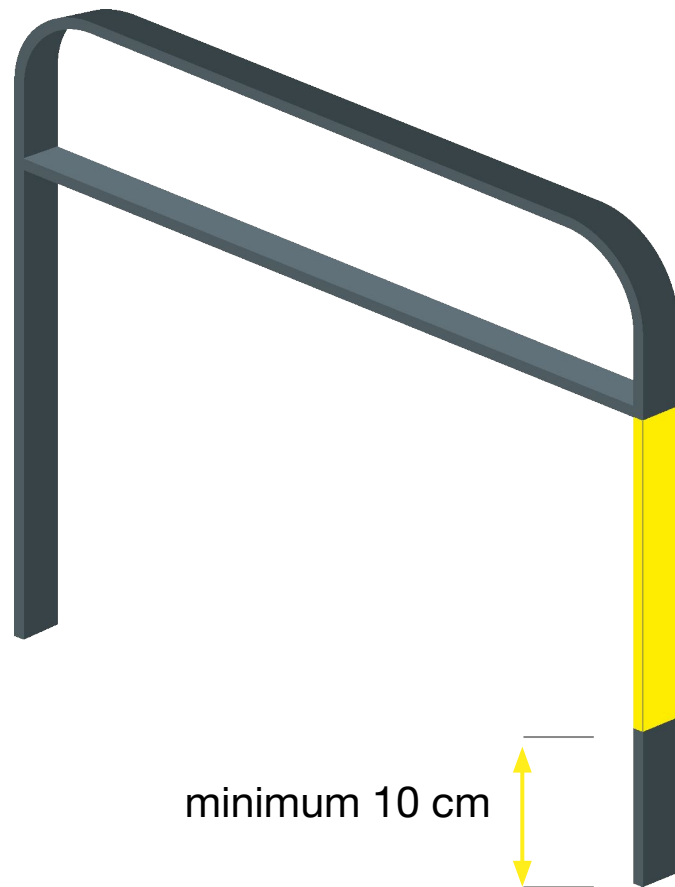
Sticker plastic paaltje (of metalen)

Sticker fietsnietje

Bordje houten paaltje

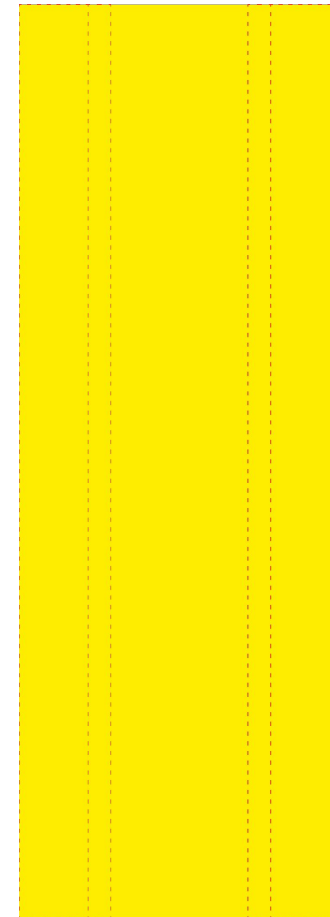
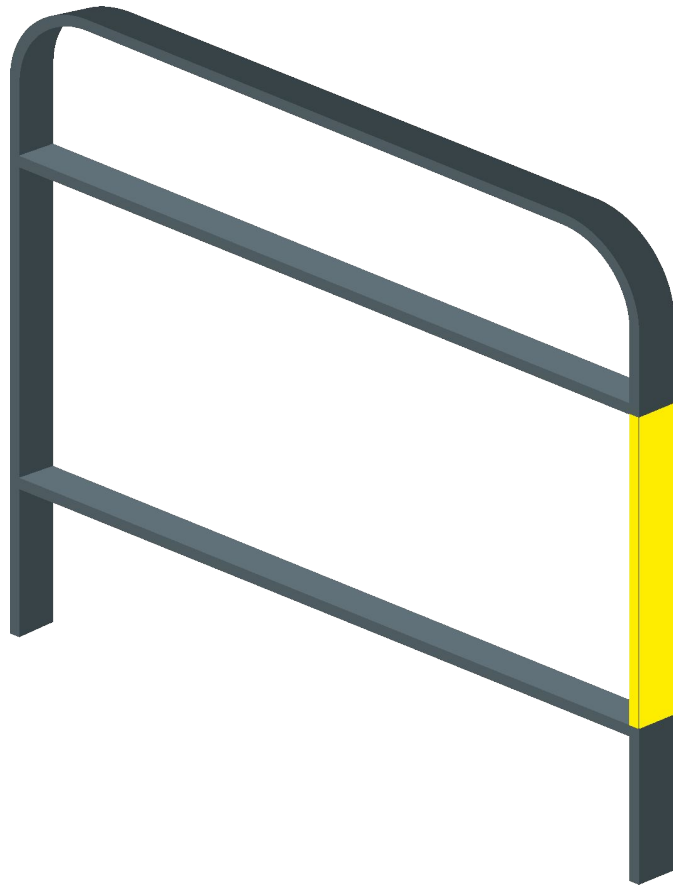


vormgeving op fietsnietjes op de weg



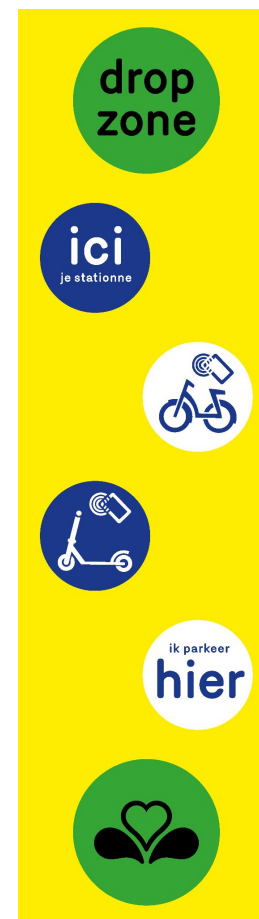
Sticker fietsnietjes

vormgeving op fietsnietjes op trottoirs en voetgangerszone



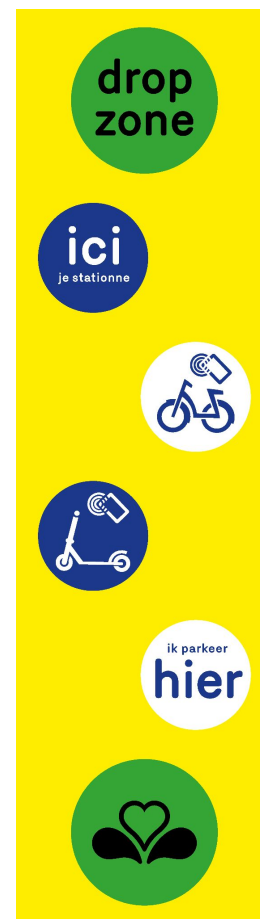
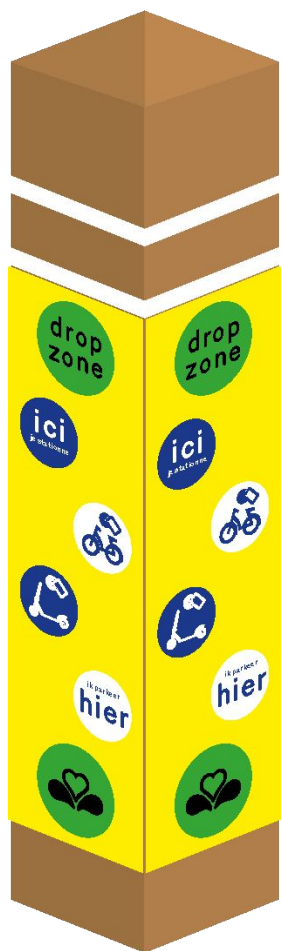
Sticker fietsnietjes

vormgeving op ronde paaltjes

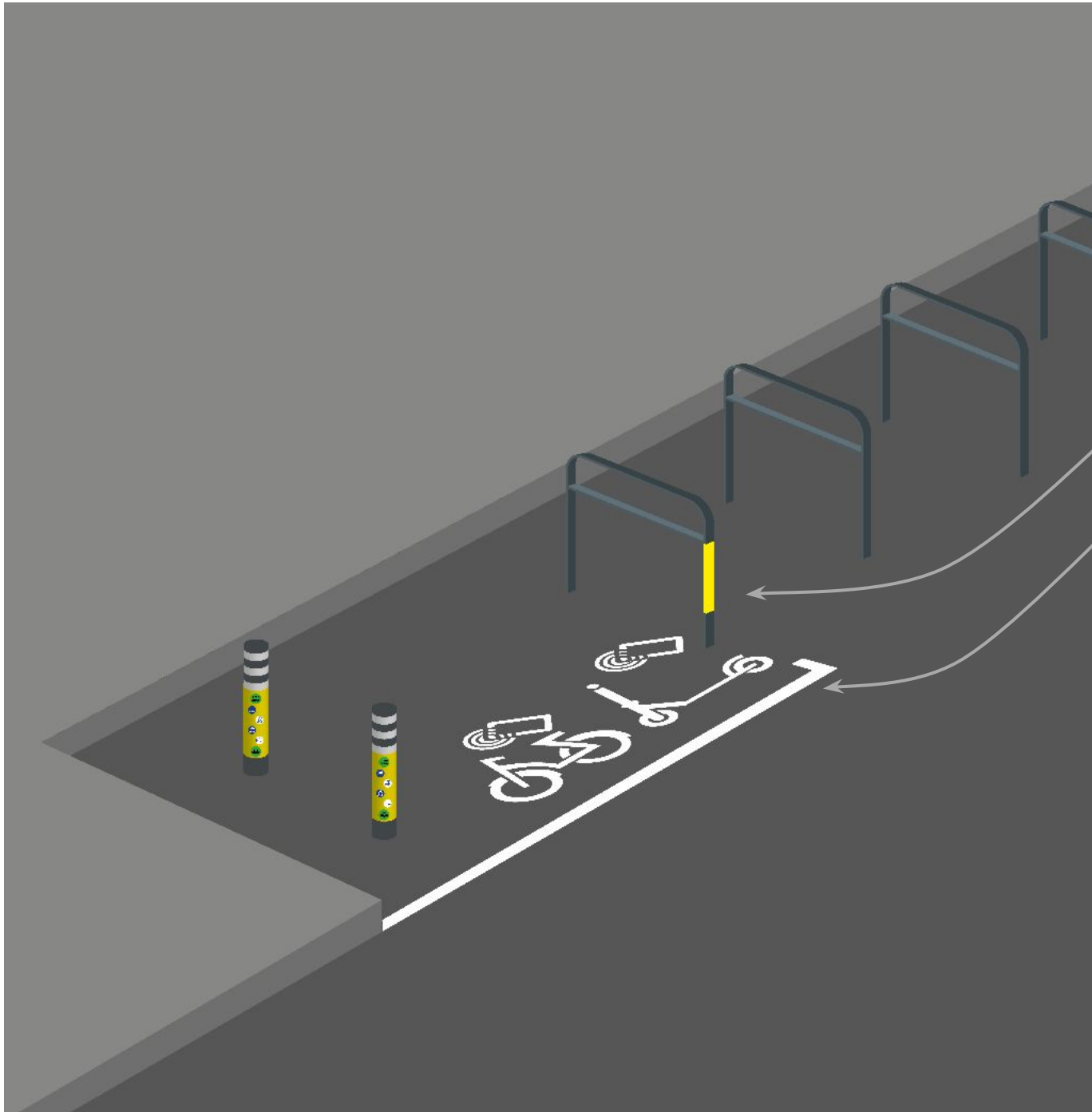


Sticker plastieke paaltjes

vormgeving op houten paaltjes



Bordjes houten paaltjes



Voorbeeld van vormgeving op de weg

Stickertjes aan de kant van de weg

Witte grondmarkeringen
en pictogrammen
gegroepeerd aan de
kant van de weg

Dropzone locaties: formaat

Dropzone-voorstellen moeten zoveel mogelijk in Shapefile- of Geojson-formaat naar Brussel Mobiliteit (maas@gob.brussels) worden gestuurd.

Tekeningen in de vorm van polygonen (gesloten rechthoeken) moeten de toegestane omtrek (verflijn) van de dropzone met een nauwkeurigheid van 0,5 m afbakenen.

