

> **Bike City:** woningen voor fietsers

Ron Hendriks

Terwijl in ons land de discussie de laatste tijd vooral ging over de vraag of het fietsenschuurtje al dan niet in een bouwverordening moet, bouwde men in Wenen een compleet appartementengebouw speciaal gericht op fietsers. Het is nog te vroeg om vast te stellen of het concept echt werkt zoals bedoeld. Maar gegadigden zijn er in ieder geval genoeg.

Bike City

Vorgartenstraße 132

Volgens burgemeester Rudolf Schicker van Wenen wordt 65% van de trips in de Oostenrijkse hoofdstad afgelegd per ov, fiets of te voet en dat zou beter zijn dan welke grote Europese stad dan ook. Wenen spant zich de laatste jaren in om het fietsgebruik verder te stimuleren. Men introduceerde de leenfiets en het fietsnetwerk telt inmiddels 1000 kilometer. Het fietsaandeel in de stad ligt nu rond vijf procent. Als het aan Schicker ligt mag dit aandeel verder omhoog tot acht procent.

Hij stond aan de wieg van het Bike City-project, dat min of meer toevallig ontstond naar aanleiding van een architectuurprijsvraag. 'Wonen bij het park' was het thema van de prijsvraag die werd gewonnen door Königlarch architecten. Schicker liep al langer met het idee rond om een thematisch



wooncomplex te realiseren rond 'fietsen en wellness'. De combinatie van beide plannen leidde tot de ontwikkeling van Bike City, een woningproject dat door de inrichting van het gebouw en de thematische aanpak het milieuvriendelijke vervoer een impuls moet geven.

Ook in Nederland?

Laurent Theunissen van de Fietserbond ziet wel wat in een Nederlandse Bike City. Hij studeerde in 2002 af op het onderwerp 'Fietsen stallen bij wooncomplexen' waarbij hij concludeerde dat het vaak droevig is gesteld met dergelijke voorzieningen. Dit is voor de concurrentiepositie van de fiets niet al te best: 'Het is vaak gemakkelijker om de auto te nemen dan de fiets.'



Bike City belooft in dat opzicht meer. 'Sterk punt van het concept is dat men naast het stimuleren van het fietsgebruik een compleet mobiliteitsaanbod biedt dankzij de aanwezigheid van de auto's, de nabijheid van een treinstation en van voorzieningen. Dat kan voor de bewoners van toenemend belang worden als hun levenssituatie verandert (komst kinderen, ander werk).'

Ook de gerichtheid op een actieve leefstijl in het algemeen spreekt Theunissen aan. 'Zowel wat betreft de voorzieningen in het complex en het bijbehorende terrein als de ligging nabij een recreatiegebied. Fietsgebruik past binnen die leefstijl.'

'Verder betalen de bewoners niet verplicht voor dure autoparkeervoorzieningen terwijl ze daar misschien geen behoefte aan hebben. Niet-autobe-

zitters plukken hier zelf het voordeel van het niet-autobezitten.'

De inrichting lijkt wat de bereikbaarheid, veiligheid, beleving en voorzieningen betreft flinke stappen in de goede richting te zetten ten opzichte van het gemiddelde appartementencomplex, maar dat kan op basis van de beknopte beschrijving niet goed worden beoordeeld, vindt Theunissen. 'Onduidelijk maar wel belangrijk is het beheer van de gemeenschappelijke voorzieningen. Ook is het belangrijk dat de fiets in het gebouw/op het terrein wordt bevoordeeld ten opzichte van de auto, zodat je vanuit de woning eerst bij de fiets uitkomt en voor de auto verder moet lopen.'

'Al met al een goede zaak als het fietsgebruik zo wordt gestimuleerd. Voor jongeren lijkt het me aantrekkelijk. Ik ben benieuwd of ouderen zich daar ook thuis voelen.'

Dat projectontwikkelaars en woningcorporaties desgevraagd niet echt geïnteresseerd lijken, verbaast Theunissen niet echt. 'Ik heb de indruk dat projectontwikkelaars zich uitsluitend op de grootste gemene deler richten: in de verkooppraatjes zijn de autoparkeervoorzieningen en de nabijheid van de autosnelweg prominent aanwezig. Op de plaatjes juist weer niet, daar staan bloemetjes en fietsers. De tegenwerking van projectontwikkelaars kan de bouw van zulke complexen flink bemoeilijken en afhankelijk maken van machtige publieke doordouwers met een sterk hart voor de fiets. Die zijn er niet overal.'

Fietsparkeernorm: één op één

De ontwikkeling van Bike City begon rond 2005 onder supervisie van Gesiba, één van de grootste woningbouwverenigingen in Oostenrijk. Op de locatie nabij het centrum van de stad, maar ook dichtbij een recreatiegebied langs de Donau en met een goede aansluiting op het fietsnetwerk werd een appartementengebouw neergezet met 99 woningen. Het complex - voltooid in juli 2008 - werd zodanig ingericht dat fietsers er makkelijk uit de voeten kunnen. Zo zijn er bijvoorbeeld twee extra grote liften waardoor de fietser zijn vervoermiddel naar

zijn appartement kan meenemen. Eenmaal daar aangekomen kan hij de fiets neerzetten in de extra grote hal die in sommige woningen aanwezig is.

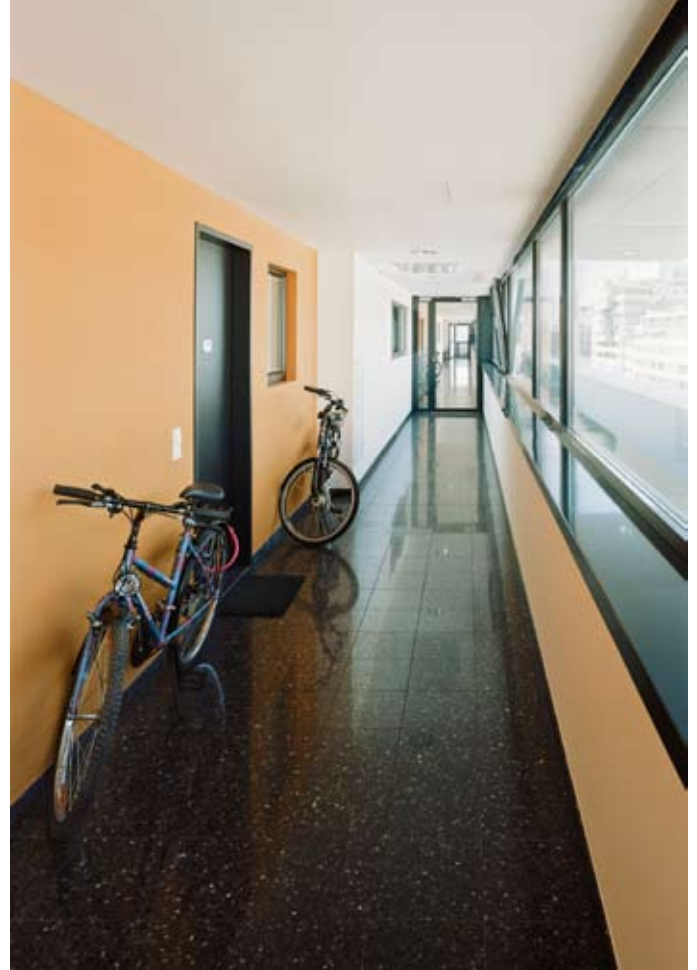
Architect Claudia König: 'Kosten niet hoger dan gebruikelijk.'

Beneden parkeren kan echter ook. Er zijn 330 fietsparkeerplaatsen, verdeeld over verschillende voorzieningen. Dat komt ongeveer overeen met een parkeernorm van één fiets per



Veel glas maken een goede sociale controle mogelijk op de fietsvoorzieningen.





bewoner. Voor de dure fietsen zijn er speciale fietsboxen in de kelder. Op beganegrondniveau zijn grote glazen ruimten ingericht waar men de fiets kan parkeren, met een speciale afdeling voor kinderfietsen.

Glas is op de begane grond meer gebruikt, waardoor de benedenverdieping een transparante indruk maakt. En er bovendien sociale controle op onder meer de gestalde fietsen mogelijk is. De begane grond is verder ingericht als 'bike world', met naast de stallingsvoorzieningen tevens fietsverhuur en een fietswerkplaats. Verder is er een 'wellness-area' met een sportcentrum,

een sauna en zonnebanken. Ook zijn er ontmoetingsruimten voor de bewoners en de jeugd.

Veel belangstelling

De 99 appartementen, variërend van 67 tot 125 m², waren in een mum van tijd verhuurd. De huur ligt tussen de € 400,- en € 750,- en er gelden maximum inkomenseisen. Om te voorkomen dat het project het stigma zou krijgen van een 'fietsgetto' is ook een aantal autoparkeervoorzieningen aangelegd. De huur van een autoparkeerplaats kost € 70,- per maand. Daarvan zijn er 56 beschikbaar. De in Wenen geldende parkeernorm van één autoparkeerplaats per woning werd daartoe losgelaten. Dat was mogelijk op grond van een wetswijziging waardoor men het aantal parkeerplaatsen mag reduceren tot 1 per 10 woningen, voorop gesteld dat men andere vormen van mobiliteit stimuleert, zoals ov, fietsen of autodelen. Dat laatste gebeurt ook in Bike City, waar het gebruik van deelauto's wordt aangemoedigd en het station vlakbij is.

Meer projecten

Volgens Claudia König van het architectenbureau liggen de kosten van het project niet hoger dan gebruikelijk. Dat komt onder meer doordat de meerkosten van de fietsvoorzieningen konden worden weggestreep tegen kosten die konden worden bespaard door het achterwege laten van autoparkeerplaatsen. Woningbouwvereniging Gesiba heeft inmiddels een tweede project gepland.

Foto's: Rupert Steiner

