

De garage als fietsenhok

Tekst: Sylvester Hoogmoed

Zelfs het fietsenschuurtje heeft invloed op het fietsgedrag. Architecten sloven zich echter zelden uit voor een mooie en handige fietsenberging. Ook niet bij de duizenden nieuwe Vinex-woningen. En in plaats van strengere wettelijke regels, hoeft vanaf april volgend jaar een woning helemaal geen buitenberging meer te hebben.



W ie kent geen voorbeelden van flats waar niemand zijn fiets in de berging durft te stallen omdat die om de haverklap wordt opengebroken? Of oude hoogbouw in binnensteden waar iedereen zijn fiets de trappen opsleept omdat er helemaal geen berging is. Wanneer je eerst allerlei acrobatische toeren moet uithalen voordat je fiets op straat staat, ben je eerder geneigd de auto of het openbaar vervoer te nemen voor een boodschap. Nu op de zogenaamde Vinex-locaties zo'n 650.000 woningen uit de grond worden gestampt – tien procent van het totale aantal woningen in Nederland – ligt er een gouden kans om het beter te doen. Maar wordt deze kans benut? Op de bouwtekeningen voor de nieuwe Vinex-woningen op IJburg, zit de fietsenberging verscholen achter een steile trap. Bovendien zullen de toekomstige bewoners straks dagelijks met hun fiets een onhandige bocht moeten maken, waarbij ze steeds in de knoop raken met de deur. 'Fietsenbergingen bij Vinex-woningen zijn weggestopt of moeilijk toegankelijk, ter-



Foto: Roland Nootboom

Steile trap voor de fietsenberging in de nieuwbouwwoningen aan de Rapenburgerstraat in Amsterdam

wijl de auto voor de deur kan staan,' zegt Christoph Ravesloot, docent bouwkunde aan de TU Delft. Het is een teken dat bij Vinex-locaties maar weinig aandacht wordt besteed aan de behoeften van fietsgebruikers: 'Uit onderzoek blijkt duidelijk dat men de fiets negeert. Vinex-locaties worden onmiddellijk voor het autoverkeer ontsloten, terwijl fietspaden pas veel later worden aangelegd.' Henk van der Veen, onderzoeker bij adviesbureau MuConsult, deed onderzoek naar de bijdrage die architecten

zouden kunnen leveren aan het stimuleren van het fietsgebruik. Deze zomer verscheen zijn rapport 'Fietsenbergingen bij nieuwbouwwoningen, sluitpost van de begroting'. Daaruit blijkt dat architecten nauwelijks aandacht besteden aan fietsenbergingen bij woningen. In het Bouwbesluit uit 1992 heeft de overheid minimumeisen geformuleerd voor de bergruimte. Elke woning moet beschikken over een afsluitbare bergruimte, minimaal 1,5 meter breed, en het vloeroppervlak moet ten minste 6,5 procent

van de gehele woning bedragen.

Van der Veen: 'Het begrip fietsenberging is in het Bouwbesluit echter niet gedefinieerd. Hierdoor is er voor architecten weinig aansporing om iets van de berging te maken. In de praktijk blijkt dat de berging de sluitpost van de begroting vormt. Zelfs voor ecologische architecten is dit een onontgonnen terrein.'

De Nijmeegse architect Marnix de Man bevestigt dit. Hij noemt zichzelf een hartstochtelijk fietser (heeft zelfs geen auto). Toch besteedt ook hij nauwelijks aandacht aan fietsenbergingen bij woningen, zo geeft hij toe. 'Als ik winkelcomplexen ontwerp, vecht ik altijd voor fietsklemmen. Wanneer geroepen wordt dat die wel tien meter van de voordeur kunnen, zeg ik: dan kun je ze net zo goed niet maken, want als ze niet naast de ingang aanwezig zijn gebruikt niemand ze. Maar bergingen bij woningen houden me niet zo bezig.'

Hoewel Van der Veen pleit voor strengere regels, gebeurde om onverklaarbare redenen het tegendeel. In het Staatsblad werd begin augustus een nieuw Bouwbesluit aangekondigd. Vanaf 1 april 2002 vervalt de eis dat bij woningen een buitenberging aanwezig moet zijn! Voor publieke gebouwen blijft wel de eis van een stallingsruimte bestaan. Ravesloot is allesbehalve blij met deze wijziging: 'Wanneer er geen buitenberging meer hoeft te zijn, staat dat ave-rechts op het politieke beleid om het autogebruik op de korte afstand in te perken. Als de fiets op zolder moet staan dan neemt niemand de fiets, zelfs niet in het weekend.' Ook architect De Man is bezorgd over de gevolgen van deze wijziging in de regelgeving: 'De ellende is: zodra zo'n eis vervalt zullen de ontwikkelaars waar je voor werkt zeggen: laat dan maar zitten. Want zo'n hokje kost natuurlijk geld. Zoek het dan maar uit met je fiets. Straks krijg je weer die toestanden van voor de oorlog, moeten mensen met hun fiets door de keuken sjouwen.'

Hoe moet het wel? Wat is de ideale fietsenberging? Ravesloot: 'Wat ik zelf de optimale oplossing vind: een klein abri-achtig fietsenstallinkje in de voortuin, waar de fiets net inpast. Dan staat hij droog en heb je hem onmiddellijk bij de hand. De architect Gerard Schouten heeft daar een leuk ontwerp voor gemaakt.' Henk van der Veen heeft voor zijn onderzoek architecten gevraagd om ideeën voor alternatieve fietsenbergingen. Daar dook de volgende creatieve

oplossing op: een hydraulisch systeem aan de voorzijde van de nok van de woning, waarmee de fiets omhoog kan worden getakeld langs de voorgevel van de woning.

'Alles wat in een stenen schuurtje staat gaat roesten'

In de praktijk draait het echter meestal uit op goedkope prefab houten bergingen. Van der Veen heeft een duidelijke voorkeur voor een stenen fietsenberging: 'Dat heeft vooral te maken met de psychologische uitwerking. Een houten berging heeft niet bepaald de uitstraling

ment hoog vochtigheidsgehalte. Daardoor gaat alles wat er in staat roesten. In een houten berging heb je een permanent droog binnenklimaat. Als je de fietser een dienst wilt bewijzen moet je een houten berging bouwen.' Belangrijker dan het bouw materiaal is de locatie van de berging. Henk van der Veen: 'Uit eerder onderzoek blijkt dat de fiets vaker wordt gebruikt wanneer de berging bij het fietspad ligt en gemakkelijk bereikbaar is vanuit de woning, liefst binnendoor.'

Daarnaast is het belangrijk dat er veiligheidseisen aan bergingen worden gesteld. Niet alleen moet er een goed slot op zitten, ook is het belangrijk dat stallingen achter het huis of onder een flat via een veilig, goed verlicht pad te bereiken zijn. Veiligheidseisen kunnen echter een makkelijke bereikbaarheid



Zelfgebouwde schuurtjes in Leidschenveen

dat het een belangrijk onderdeel van de woning betreft.' Architect De Man is het hier pertinent mee oneens: 'Houten fietsenstallingen zijn beter. De Nederlander is weg van baksteen, daarom bouwen ze

'We krijgen weer toestanden van voor de oorlog: met de fiets door de keuken'

hier van die stenen schuurtjes en garages, terwijl dat buitengewoon slecht is voor de dingen die daarin staan. Die schuurtjes hebben namelijk halfsteense muren en zijn onverwarmd. Dat veroorzaakt een binnenklimaat met een perma-

van de fiets in de weg staan. Van der Veen: 'Zaken als de verlichting van achterpaden zijn opgenomen in het Politiekeurmerk Veilig Wonen. Dit keurmerk heeft als hoofddoel het bevorderen van de inbraakveiligheid en sociale veiligheid van woningen. Maar de nadruk ligt bij de inbraakveiligheid. En dat kan een gemakkelijk gebruik van de fiets in de weg staan. Anti-inbraak hekken zorgen er bijvoorbeeld voor dat het moeilijker is om de fiets te stelen, maar ook dat er een extra drempel wordt opgeworpen voor het gebruik van de fiets.' De meest ideale fietsenberging voor de bewoners van Vinex-wijken lijkt voorlopig nog een ruimte die eigenlijk voor een heel ander voertuig bedoeld is. Van der Veen: 'Uit mijn onderzoek blijkt dat de garage vaak niet voor het parkeren van de auto wordt gebruikt, maar voor allerlei andere dingen, waaronder het stallen van fietsen.'