

> Meer dan een netwerk

Karin Broer

De fiets in een achterstandswijk heeft meer nodig dan een nette fietsroute, zo blijkt uit de inzendingen voor de ideeënprijsvraag De fietsvriendelijke wijk van de Fietzersbond. In veel wijken ontbreekt bij een deel van de bewoners een fietscultuur. Daarom is het tijd voor gratis fietsen, in het oog springende fietsenstallingen en opvallende fietsroutes.

Maak een ontwerp voor één van de veertig aandachtswijken waarin de fiets het meest logische vervoermiddel is. Dat was kort gezegd de opdracht van de ideeënprijsvraag De fietsvriendelijke wijk van de Fietzersbond. De veertig aandachtswijken - die tot voor kort Vogelaarwijken heetten - zijn zeer verschillend maar hebben wel een overeenkomst. In veel van die wijken wonen allochtonen die minder fietsen dan de doorsnee Nederlander.

Dat is de reden dat veel van de 26 inzeggende teams van stedenbouwers, verkeerskundigen en landschapsarchitecten zochten naar manieren om de fiets zichtbaarder te maken. Sommigen kiezen voor een gratis schoolfiets analoog aan de schoolmelk, anderen geven de fietsenstalling een centrale plek in de wijk of zorgen dat de bewegingen van fietsers zichtbaar worden op het wegdek. In ieder geval moet er meer gebeuren dan alleen de aanleg van mooi fietsnetwerk. Dat is niet genoeg om in een wijk de fiets het meest logische vervoermiddel te maken.

In de opgave werd expliciet gevraagd naar ideeën voor de fietsenstalling. Ook een stalling moet meer zijn dan alleen een stalling, lijken de inzenders te zeggen. Prijswinnaar Posad geeft de fietsenstalling er een aantal functies bij zodat het een belangrijkere plek wordt. De Brik, zoals zij dit nieuwe concept noemen, heeft zowel een economische als een sociale functie en tegelijkertijd zijn de 'Brikken' bakens langs het fietsnetwerk. Er waren inzenders die oplossingen bedachten om de ruimte die geparkeerde fietsen innemen dubbel te gebruiken. Bijvoorbeeld een kleine ov-halte met half overdekt een aantal fietsparkeerplekken. Of een fietsparkeerplek geïntegreerd in een bankje, een fietsenstalling die tegelijkertijd een speeltoestel is en - wel heel utopisch - een verhoogd fietspad waaronder ruimte is voor fiets- en autoparkeren.

Ook vroeg de Fietzersbond expliciet naar ideeën voor de schoolomgeving. De antwoorden waren divers: zorg voor een fietsoefenterrein, zet de auto op afstand, maak een kiss-and-ride zone voor de ouders die met de auto hun kind brengen. En dan was er een team dat bedacht om de autoroute onder de school door te laten lopen, met als noviteit dat de autorijdende ouders er wel extra voor moesten betalen.



Groene shared space, kinderkopjes met gras voor auto's

Fietsweg langs singel-arboretum

Fietsbewaker, conciërge & groenteman

Stalling staat op de as van het fietsnetwerk

OB5 'de Hoeksteen'

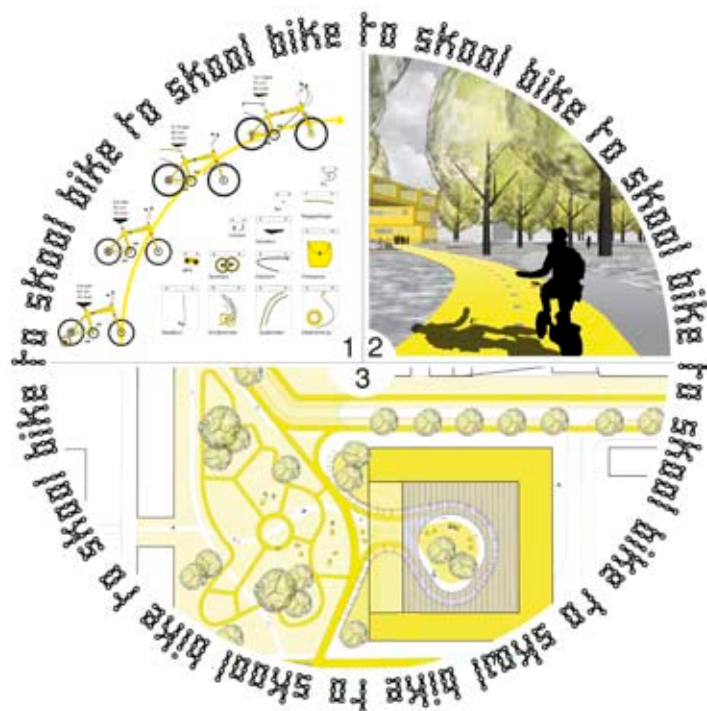
Brik: een kleine fietsenstalling gecombineerd met een groentewinkel of een kiosk.

Bike to school: Gratis schoolfiets

In de inzending die de tweede prijs in de vakwereld kreeg, staat fietseducatie centraal. Deze inzending voor de Dordtse wijk Wielwijk-Crabbehof, van de gemeente Dordrecht samen met Lola Landscape Architects, zet er op in dat ieder kind leert fietsen. Petra Godefrooij-Meijers, beleidsmedewerker verkeer van de gemeente: 'Bike to school zorgt dat ieder kind leert fietsen, zoals vroeger ieder kind leerde zwemmen. We zien dat in andere culturen het niet vanzelfsprekend is om van jongs af aan te fietsen.' Daarom wordt voorgesteld een gratis schoolfiets beschikbaar te stellen. Op de plaatjes is een soort meegroeïend fietsje te zien dat begint met zijwieltjes en eindigt als een volwaardige sportfiets.

Voor het fietsroutenetwerk is verder voorgebouwd op de ruimtelijke visie die al eerder voor de wijk werd gemaakt en waarin de fiets meer ruimte heeft gekregen, en de auto minder (zie ook Fietsverkeer 21, interview Arij van der Stelt). Daarnaast is er een fietsoefenterrein gesitueerd naast de school. Fietsen in de wijk wordt verder zichtbaar gemaakt met bijbehorende fietsparkeervoorzieningen, zoals een met fietsenrek geïntegreerd bankje. Dat laatste zou wel eens het eerste gerealiseerd kunnen gaan worden, aldus Godefrooij-Meijers.

Bike to school: meegroeïend fietsje dat begint met zijwieltjes en eindigt als een volwaardige sportfiets.



Brik: fietsenstalling als baken in de wijk

De eerste prijs in de vakwereld ging naar Posad, een jong stedenbouwkundig ontwerp bureau uit Den Haag. Zij maakten een ontwerp voor de Rotterdamse wijk Pendrecht. Han Dijk van Posad: 'Het is het gedeelte van Rotterdam met de laagste huren, waar de nieuwkomers terechtkomen. Wij vonden het belangrijk om in deze wijk kleine economische impulsen te realiseren. Het is een wijk met relatief veel zelfstandig ondernemers.' Zo bedachten ze de Brik, een kleine fietsenstalling voor 20 à 30 fietsen die bijvoorbeeld gecombineerd wordt met een groentewinkel of een kiosk.

Uitgangspunt voor het ontwerp is de stedenbouwkundige structuur die Lotte Stam-Beese oorspronkelijk voor de wijk ontwierp. Posad wilde deze structuur, ooit opgezet vol idealisme over lucht en ruimte, voor de arbeiders nieuw leven inblazen. Dijk: 'Het huidige gebruik past niet meer bij die opzet. We stelden ons de vraag hoe we deze structuur nieuw leven in kunnen blazen. Hoe kunnen we bijvoorbeeld de groene ruimtes tussen de gebouwen gebruiken?'

Aan de basis van het ontwerp van Stam-Beese liggen twee assenkruisen waar belangrijke voorzieningen als scholen en het ziekenhuis aan gesitueerd zijn. Nu zijn dat autostraten vol geparkeerde auto's. Posad bedacht hoe dat assenkruis fietsvriendelijker kon worden gemaakt. De assen zijn gekoppeld aan een netwerk waarvan de haarvaten dwars door de gemeenschappelijke tuinen tussen de woongebouwen lopen. Op strategische plekken langs het fietsnetwerk, zoals bij de school of het metrostation, staat de Brik. Je kunt er dingen kopen, er is een reparatiegelegenheid of er is informatie te vinden over bijvoorbeeld fietsroutes of fietslessen. 's Avonds sluit de Brik weer en is het een vandalismebestendig lichtobject. Zo heeft dit ontwerp drie lagen: het fietsvriendelijk gemaakte assenkruis, het haarvatennetwerk door binnentuinen en op strategische plekken de Brik.

Velocity: meer activiteiten op straatniveau, winkels op de plekken van garages en fietsenstallingen.



Velocity: aandacht voor sociale veiligheid

In het ontwerp Velocity waarmee Anne-Sietske Verburg en Rens Wijnakker, studenten landschapsarchitectuur van de Wageningen universiteit, de tweede prijs behaalden, is er veel aandacht voor sociale veiligheid. Wijnakker: 'We hebben gemerkt dat ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid heel belangrijk zijn om fietsvriendelijkheid te creëren.'

De stedenbouwkundige opzet van de Utrechtse wijk Kanaleneiland maakte het niet gemakkelijk om sociale veiligheid te creëren. Er zijn lange van noord naar zuid lopende straten met hoogbouw en garages op straatniveau. Van oost naar west zijn er kortere straten met laagbouw. Wijnakker: 'Wij hebben voorgesteld in die langere straten zoveel mogelijk activiteiten te realiseren, winkels op de plekken van garages, fietsenstallingen, zodat je meer activiteiten op straatniveau krijgt. Voor de straten van oost naar west stellen we voor zoveel mogelijk terrein binnen privédomein te krijgen, grotere voortuinen. En de

weg vormgegeven als grote brede stoep waar de auto te gast is.' Maar de meest in het oog springende elementen van Velocity zijn de twee diagonale fietsassen die dwars door woonblokken gaan, 'bicycle highways' waar de fiets geen kruisend verkeer tegenkomt. Wijnakker: 'Dat is natuurlijk een controversieel deel van het plan. We hebben hiervoor gekozen omdat er toch in deze wijk wordt in gezet op slopen en herbouwen.'

Hoewel Houten een geheel andere stedenbouwkundige structuur heeft dan Kanaleneiland was dat wel een van de inspiratiebronnen. De fiets krijgt dankzij de diagonalen directe routes, terwijl de auto altijd aan de buitenkant blijft, maar wel vrijwel overal kan komen.

Het aardige van dit ontwerp is dat er gedacht is aan verschillende omstandigheden: regenachtige dagen, avond en nacht. Voor die tijdstippen hebben ze alternatieve routes bedacht voor de fietsassen die deels door parkachtige omgeving gaan.

In totaal kwamen er 26 inzendingen binnen bij de Fietzersbond dit voorjaar: 20 uit de vakwereld en 6 van studententeams. De kwaliteit van de inzendingen uit de vakwereld viel wat tegen. De derde prijs werd niet uitgedeeld. De derde prijs bij de studenten (hier niet besproken) ging naar het ontwerp Baarsjes Bike van studenten bouwtechnische bedrijfskunde. De jury werd gevormd door Elco Brinkman, voorzitter Bouwend Nederland, Ton Venhoeven, rijksadviseur voor de infrastructuur, Ineke Spapé, lector verkeer en stedenbouw aan de NHTV, Job van den Berg van DHV en Francine Houben, directeur van Mecanoo architecten.

De ontwerpen worden van 2 t/m 17 november tentoongesteld in de hal van het ministerie van VROM. Verder zijn op de website van de Fietzersbond de winnende ontwerpen te zien in pdf: www.fietzersbond.nl.

Dwalen door Den Haag: Event maakt fietsen zichtbaar

De eerste prijs bij de studenten ging naar Dwalen door Den Haag, een ontwerp dat eigenlijk meer een methode is. Vier studenten bouwkunst van de Hogeschool voor de kunsten in Arnhem stapten in de Schilderswijk op de fiets en brachten in kaart wat de voor fietsers prettige plekken zijn om zich te bewegen. Dit volgens de ideeën van de Franse filosoof Guy Debord die de beleving van de stad centraal stelt.

Gert Jan Samsom: 'In stedenbouw wordt van oudsher meer op een objectieve manier naar wijken gekeken. Bij Debord gaat het ook om de beleving, daarom zijn wij letterlijk gaan dwalen. Dan ontdek je wat de interessante plekken in de wijk zijn.'

De Schilderswijk is een wijk met hoge dichtheden. Samsom: 'Als fietser ga je vanzelf op zoek naar rustpunten, naar ruimte, naar een plein of een park. We bleken alle vier andere routes te hebben gefietst, maar interessant is dat we dezelfde soort plekken hebben gezocht.'

Samsom en zijn collega-studenten gingen fietsen zonder iets af te weten van fietsnota's of bestaande fietsroutes. Op basis van hun ervaringen én met een kaart van de belangrijkste bestemmingen in de wijk werd een aantal fietsroutes getekend.

Omdat ze gemerkt hadden dat er weinig andere fietsers waren, bedachten de studenten dat er een event moest komen waar de bewoners met oranje geverfde fietsbanden de belangrijkste fietsroutes letterlijk zichtbaar zouden maken. Op andere plekken zouden oranje geverfde fietsen (of kunstwerken) de routes aangeven.

Voor de stedenbouwers in de jury werden heel enthousiast van deze inzending. Het past in de tijdgeest, geen grote ingrepen, maar met minimale middelen (niet meer dan 20.000 euro) de bewoners erbij betrekken. Of het tot een praktische uitvoering komt is de vraag, maar de studenten hebben onlangs een presentatie voor de gemeente Den Haag gehouden.

Dwalen door Den Haag: bewoners maken met oranje geverfde fietsbanden de belangrijkste fietsroutes zichtbaar.

