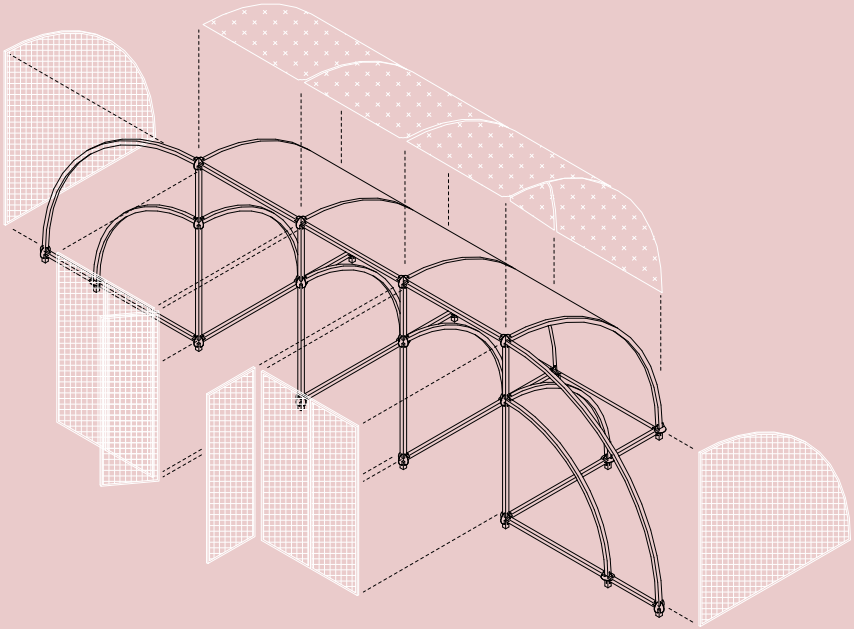


StadsStalling

Collectieve fietsenstallingen
in residentiële buurten

Rooilijn en Atelier Scheldeman

StadsStalling

Collectieve fietsenstallingen
in residentiële buurten

Hybride collectieve fietsenstallingen
op het openbaar domein in residentiële buurten,
gericht op het stimuleren van ontmoetingen.

Inhoudsopgave

Inleiding Bouwmeesterlabel 023	7
Locaties op het openbaar domein	10
Van een modulaire basis ...	17
... tot een aanpasbaar systeem	22
Casestudy Groenenhoek	29
Debat	33
Prototype	34
Op locatie	36
Verdere stappen	38
Verslag debat	40
Verslag eerste participatiemoment	47

Inleiding Bouwmeesterlabel 023

Het Team Vlaams Bouwmeester gaat jaarlijks op zoek naar sterke ruimtelijke concepten en geïntegreerde onderzoeksvragen die een positief maatschappelijk verschil kunnen maken. Het ondersteunt dat soort vernieuwende en beleidsrelevante ideeën met het BWMSTR label. In 2020 kreeg StadsStalling, een onderzoek naar collectieve stedelijke fietsenstallingen in de publieke ruimte, zo'n label.

StadsStalling is een zoektocht naar oplossingen voor het opbergen van fietsen in een stedelijke context. Meer specifiek gaat het om woonwijken waar de bestaande woningen vaak niet over genoeg ruimte beschikken om fietsen goed en veilig te stallen. Veel bewoners kopen daarom geen fiets of kiezen voor een oude fiets die volstaat voor kleine verplaatsingen. Om algemeen fietsgebruik aan te moedigen en bewoners te stimuleren om de auto thuis te laten, hebben we kwalitatieve collectieve stedelijke fietsenstallingen nodig. Door hun tijdelijke karakter en modulaire systeem dragen ze bij tot de stedelijke transitie en de stad van morgen. Als bijkomend doel willen ze de ontmoeting stimuleren tussen gebruikers en omwonenden.

© Dieter Daniëls

Fietsenstalling in de De Pretstraat op burgerinitiatief met behulp van de Burgerbegroting.

Fietsenstalling in de Nottebohmstraat op burgerinitiatief met behulp van de Burgerbegroting.

Buurtfietsenstalling georganiseerd door de Stad Antwerpen. Het gebouw deed voorheen dienst als openbare bibliotheek tot 2010.

Het werkveld voor dit onderzoek is de stad Antwerpen. De stad werd in 2012 uitgeroepen tot Vlaamse Fietsstad en staat sinds 2013 hoog in de ranking van de Copenhagenize Index, een rangschikking van steden die de grootste inspanningen leveren ten voordele van fietsers. In Antwerpen ijveren sinds enkele jaren verschillende bewegingen voor nieuwe manieren om fietsen veilig te stallen. De initiatieven komen zowel vanuit de stad als op vraag van de burgers. Een voorbeeld van een burgerinitiatief is de overdekte fietsenstalling in de De Pretstraat, die er kwam via de Burgerbegroting in het district Antwerpen.

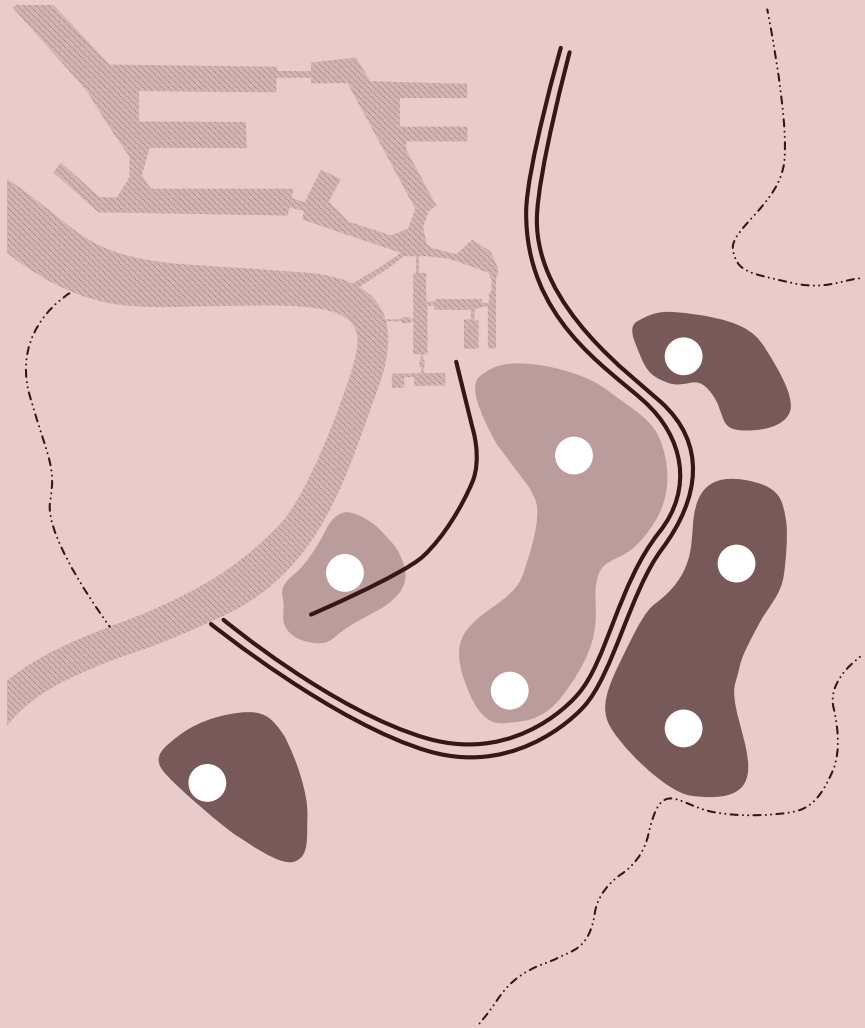
De stad ging in het verleden zelf al opzoek naar oplossingen. Zo kwamen er standaard fietstrommels als proefproject en op vraag van de bewoners. Om te voldoen aan de toenemende vraag ging de stad ook op zoek naar inpandige buurtfietsenstallingen. Doorgaans gaat het om leegstaande panden (garages, winkels, openbare gebouwen ...) die worden omgevormd tot volwaardige overdekte fietsenparkings en die verhuurd worden aan lokale bewoners. Maar het aanbod aan fietsenstallingen dat zo gerealiseerd werd, blijft veel kleiner dan de vraag.

Locaties op het openbaar domein

Typegebieden

Het onderzoek richt zich hoofdzakelijk op het voorzien van collectieve fietsenstallingen voor en door bewoners en hun omgeving. Zo kijken we in de eerste plaats naar residentiële buurten waar de bestaande woningen weinig mogelijkheden hebben om fietsen op eigen terrein te stallen. Die gebieden herken je vaak aan de vele fietsen op de stoep tegen de gevels. Naast het gebrek aan ruimte kijken we ook naar gebieden waar de vraag naar bijkomende publieke functies groot is.

De combinatie van deze parameters levert een aantal mogelijke zones op. Verschillende buurten en wijken liggen voornamelijk in de negentiende- en twintigste-eeuwse gordel van de stad, gebieden die in veel Vlaamse steden terug te vinden zijn. Het onderzoek kan dus ook worden uitgebreid naar andere Vlaamse steden met gelijkaardige tekorten aan fietsenstallingen.



De negentiende en twintigste-eeuwse gordel van Antwerpen bevatten verschillende typegebieden

Typelocaties

De locatie in het woonweefsel is bepalend voor de verschijningsvorm en het bijkomende programma van de collectieve fietsenstalling. Daarom onderzochten we verschillende typestraten binnen het Antwerpse woonweefsel en hun mogelijkheden voor fietsenstallingen. Deze straten hebben hun eigen karakteristieken die elk specifieke stedelijke functies met zich meedragen:

——— Hoofdstraat

Hoofdader die verschillende functies op één plek combineert. Vaak vinden er commerciële activiteiten plaats en speelt het vervoer van personen en goederen een belangrijke rol. Hoofdstraten verlenen toegang tot kleinere secundaire straten. Door hun ruime karakter voelen ze vaak aan als een grens van een buurt of wijk.

——— Buurtstraat

Typisch voor buurtstraten is hun verdeelfunctie van het vervoer. Ze verdelen de grote stroom komende van de hoofdstraten naar de buurten en wijken. Middelgrote verkeersstromen worden nadien verder verdeeld naar de kleinere residentiële straten. Buurtstraten hebben een eerder residentieel karakter.

- - - - - - Residentiële straat

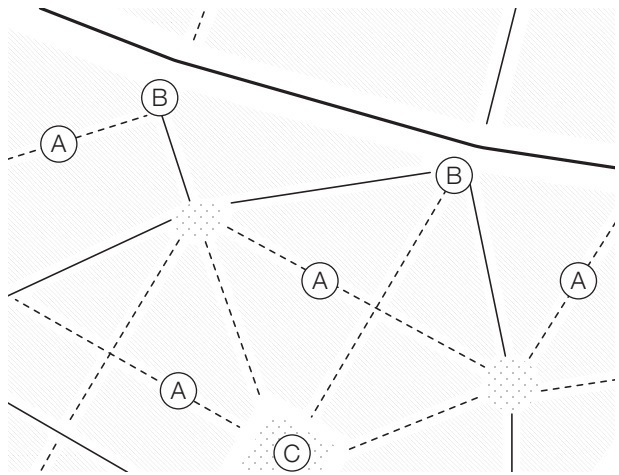
De meest kleinschalige locaties zijn de residentiële straten. Ze liggen vaak midden in de buurten en wijken. Er wordt vooral gewoond en er is relatief weinig doorgaand verkeer. De voornaamste functie is toegang verlenen tot de woongebouwen.

In de verschillende typestraten bepalen we drie typelocaties, gekoppeld aan de specifieke functies voor de straat:

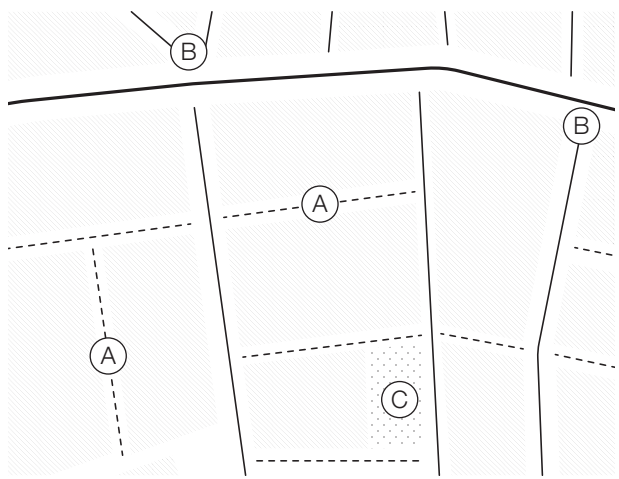
(A) Een locatie binnen een residentiële straat

(B) Een locatie op de aansluiting van een buurtstraat en een hoofdstraat

(C) Een buurtplein



Typerend stratenpatroon in de Antwerpse negentiende-eeuwse gordel



Typerend stratenpatroon in de Antwerpse twintigste-eeuwse gordel

Meervoudig gebruik

Aanvullende functies zijn een meerwaarde voor de werking van de fietsenstallingen op het openbaar domein. Elke typelocatie heeft eigen karakteristieken. Die zorgen ervoor dat niet elke functie zich even goed leent voor een specifieke plek. We delen de bijkomende functies onder in drie verschillende categorieën:

(A) Zelfvoorzienende functies

Kleine residentiële straten hebben weinig publieke ruimte. Aanvullende functies moeten er op een bescheiden schaal hun nut bewijzen en kunnen positief bijdragen aan ecologie en energie. Voorbeelden:

- Zonne energie
- Wateropvang
- *Urban gardening*
- Ontharding

(B) Diensten functies

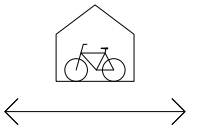
Buurtstraten zijn door hun centale ligging en residentiële karakter hoofdzakelijk geschikt als verdeelplekken en dan vooral op de knooppunten met de hoofdstraten. Het gaat om functionele services ten dienste van de buurtbewoners. Voorbeelden:

- Opslagplekken voor buurtgereedschap en fietsherstelmateriaal
- Pakketjespunt
- Voedselverdeelpunt
- Infoborden

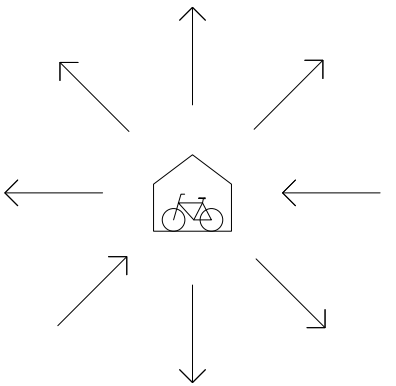
(C) Sociale functies

Kleine pleintjes kunnen dankzij hun centrale ligging het buurtleven versterken. Hun ruimere schaal en vaak veiligere ligging maken grotere toegevoegde functies mogelijk. Zo kunnen de stallingen bewoners effectief meer samenbrengen. Voorbeelden:

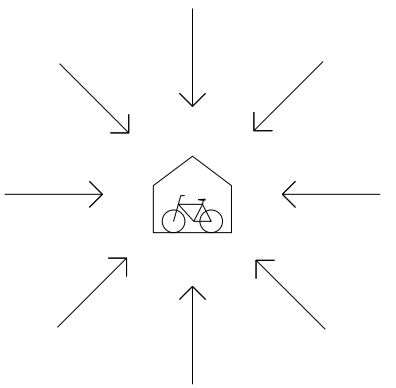
- Openlucht buurtkeuken
- Ontmoetingspunt met picknickplek
- Speeltuinen
- Sportvoorzieningen



Zelfvoorzienende functies.



Diensten functies



Sociale functies

Nabijheid

Een belangrijk aspect dat gelinkt dient te worden aan het meervoudig gebruik zijn nabijheid en de loopafstand. Informatie hierover hebben we gehaald uit reeds bestaande onderzoeken en eigen ervaringen. Het aspect van nabijheid wordt meegenomen in het verdere onderzoek.

Sociale cohesie

Een essentiële factor voor een succesvolle stadsstalling is de sociale samenhang tussen de buurtbewoners en dus de toekomstige gebruikers ervan. We zijn ervan overtuigd dat een sociaal geëngageerde buurt, wijk of zelfs straat een grote positieve invloed kan hebben op de totstandkoming van de fietsenstalling. De betrokkenheid van toekomstige gebruikers bij het ontwerp- en bouwproces van de fietsenstallingen is belangrijk om de specifieke noden van een buurt of wijk te kennen. Tegelijk vergroot de betrokkenheid het gevoel van toe-eigening van de stalling bij de gebruikers ervan en zorgt het voor het opnemen van verantwoordelijkheid bij het onderhoud. Verenigingen zoals een buurtcomité of buurtcoaches kunnen hierin een sleutelrol spelen.

Van een modulaire basis ...

Modulair en circulair

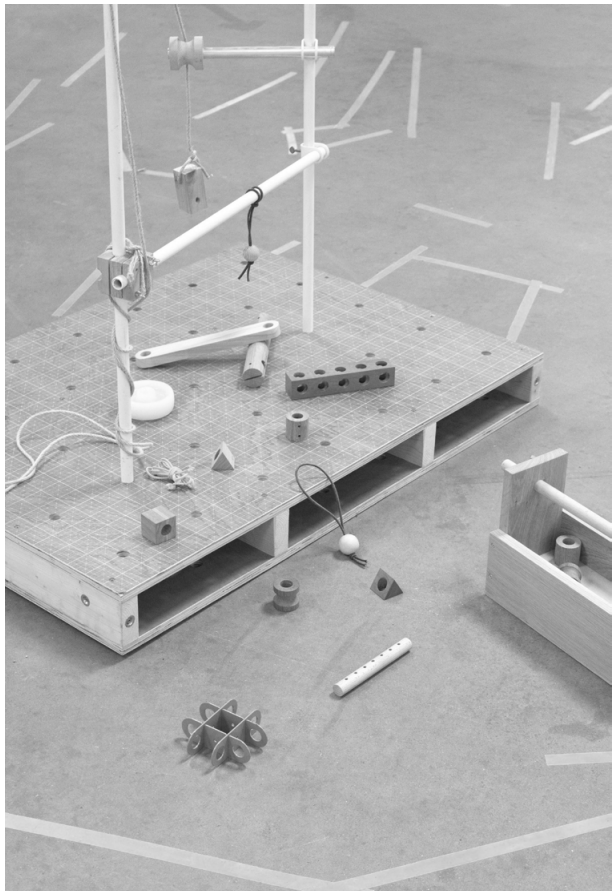
Om de betrokkenheid van de toekomstige gebruikers zo groot mogelijk te maken, gebruiken we een eenvoudig montagesysteem. Het bouwpakket of de toolbox bevat slechts een handvol basiselementen. Het systeem is modulair, waardoor je eenvoudig verschillende combinaties kan vormen. Schaal en functie van de constructie zijn op deze manier volledig aanpasbaar. Met meer elementen kan je een grotere constructie maken. Toekomstige gebruikers bedenken en bouwen zo op een eenvoudige manier een eigen combinatie die voldoet aan de verwachtingen van de verschillende buurtbewoners.

Een extra voordeel van het modulaire systeem is de mogelijkheid tot circulair gebruik. Wanneer de fietsenstalling overbodig zou blijken, bijvoorbeeld door de komst van een inpandige buurtfietsenstalling, kan je alles volledig demonteren en elders opnieuw samenvoegen tot een nieuw geheel.

Open Structures

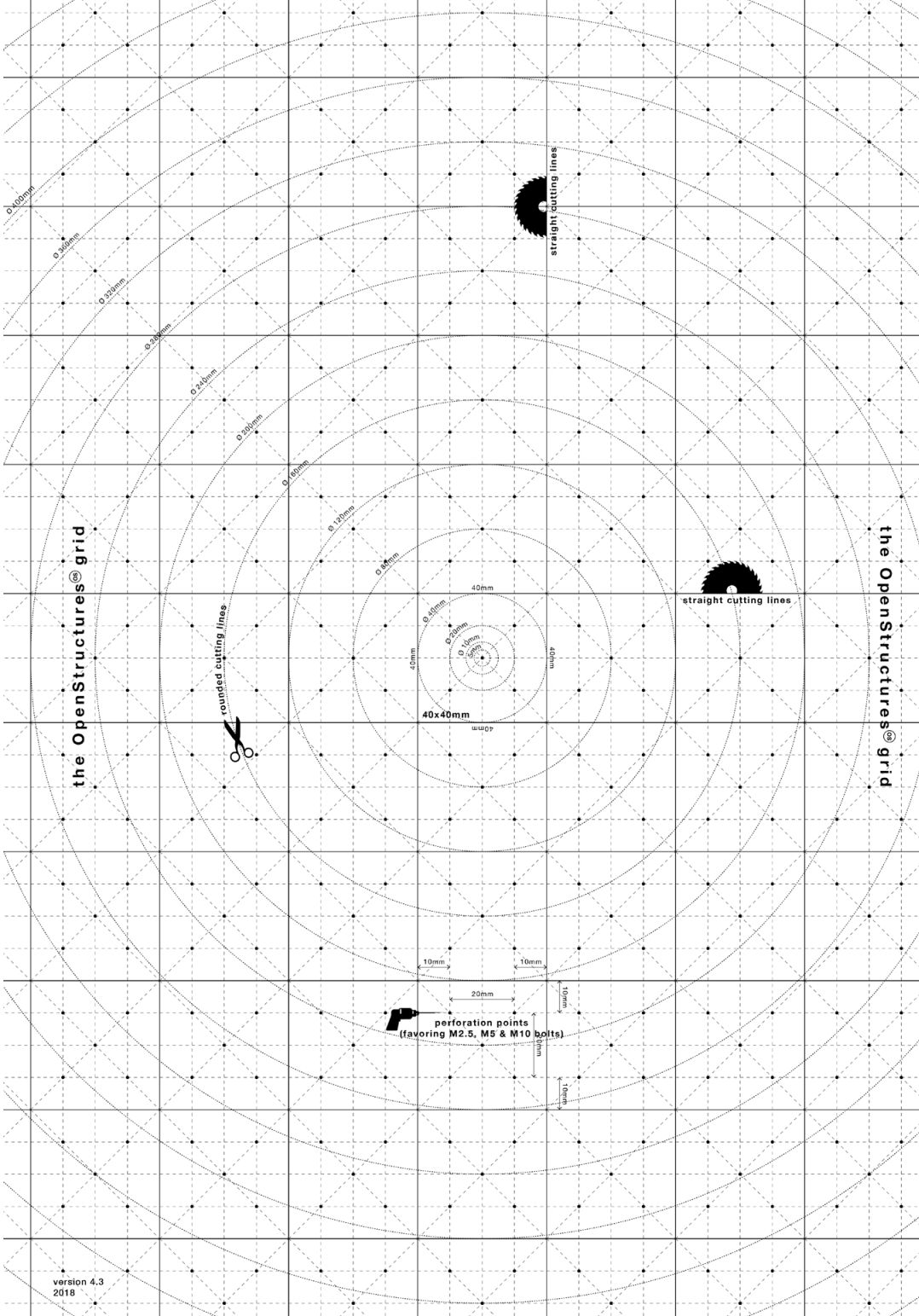
“OpenStructures is an exploration on open modular construction where anyone designs for everyone on the basis of one shared grid.”

OpenStructures is een digitaal ontwerpplatform gebaseerd op een vastgelegd grid met een vaste maatvoering. Ontwerpers kunnen het raster gebruiken om eigen creaties uit te werken. Dankzij de uniforme maatvoering zijn die verschillende ontwerpen in principe compatibel. Het online platform is open source: iedereen die zijn of haar ontwerp nadien ook publiekelijk beschikbaar maakt, mag er vrij gebruik van maken.



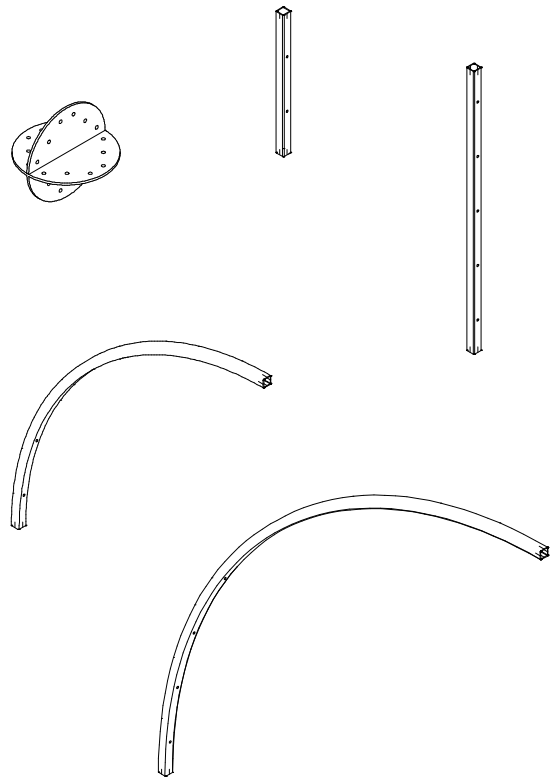
Links
OpenStructures PlayStation door OS_Studio © OS_Studio

Rechts
Vastgelegd OpenStructures grid, opgebouwd met een vaste maatvoering © OpenStructures



Basiselementen

Vertrekkend van de maatlijnen van het grid van OpenStructures ontwierpen we vijf basiselementen: twee rechte metalen staven, elk met een eigen lengte maar eenzelfde sectie, en twee gebogen metalen staven met een verschillende straal maar eenzelfde sectie. Om de verschillende elementen te verbinden, bedachten we één driedimensionale knoop bestaande uit twee in elkaar geschoven metalen schijven, geperforeerd en als reststroom gelaserd uit plaatoverschotten. De knoop is zo ontworpen dat de ribben vertrekkende vanaf de knoop in zes verschillende orthogonale richtingen kunnen lopen.



Links
Driedimensionale werking van de elementen

Rechts
Vijf elementen vormen de basis voor de StadsStallingen

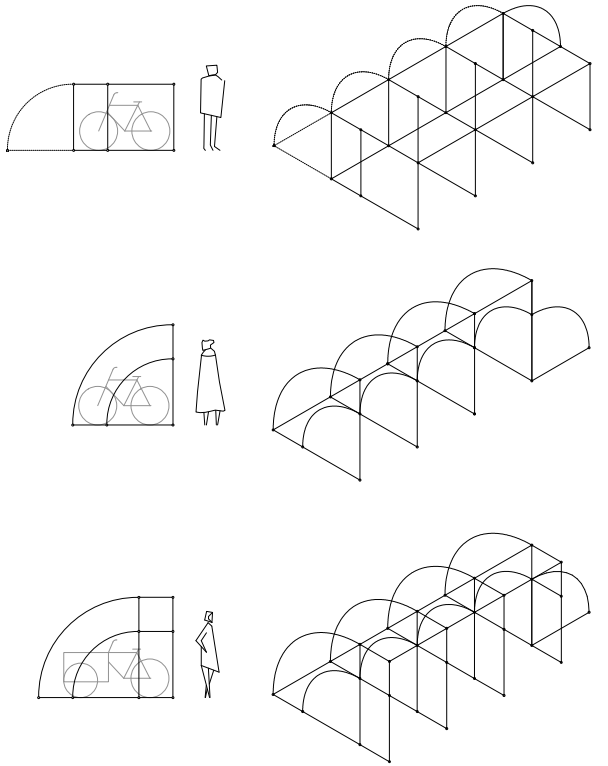
... tot een aanpasbaar systeem

Elementaire opstellingen

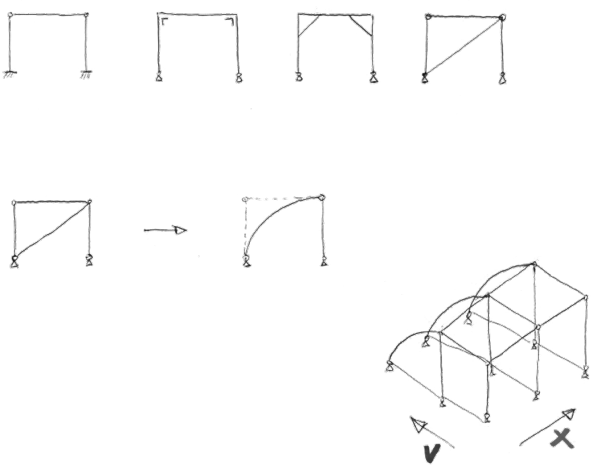
Met de vijf basiselementen maken we drie basisflanken die elk op een andere manier een essentiële en functionele mogelijkheid bieden om bepaalde fietstypes te stallen. Twee combinaties zijn geschikt voor de berging van gewone fietsen, een derde combinatie voor grotere fietsen zoals bakfietsen. Elk van de flanken kan worden geschakeld om het volume van een fietsberging te vormen. De verschillende combinaties kunnen op hun beurt weer worden geschakeld tot een reeks fietsbergingen. Het modulaire systeem maakt ook combinaties van de verschillende flanken mogelijk.

Stabiliteit

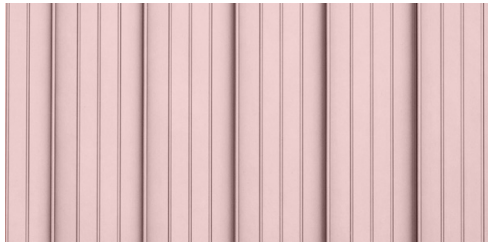
In de ontwerpfase onderzochten we verschillende mogelijkheden om de modulaire constructie de nodige stijfheid te geven: verankering in de grond, stijve knopen, diagonale hoekverbindingen en diagonale trekkers. Bij de afweging van de opties zijn de initiële parameters van het concept richtinggevend, namelijk het demonteerbare en circulaire aspect en de eenvoud van de toolbox met een minimum aan verschillende elementen. De bestaande boogvormige elementen kunnen in beide richtingen van de structuur toegevoegd worden zodat ze dienstdoen als diagonale trekkers. Op die manier kan je werken met een relatief flexibele knoop die een snelle montage en afbraak mogelijk maakt, en zijn stabiliteit en stijfheid gegarandeerd binnen het beperkte aantal constructieonderdelen.

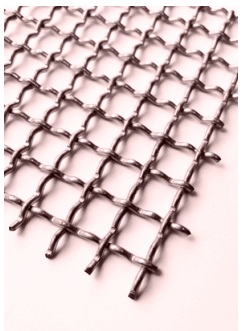


De drie elementaire opstellingen



Mogelijkheden om voldoende stijfheid van de constructie te bekomen





Verschillende materialen komen in aanmerking als bekleding en afsluiting van de StadsStalling

Afsluiting en materialisatie

Een kwalitatieve fietsenstalling voor residenten moet weer- en diefstalbestendig zijn. Ze heeft dus afsluiting en afdekking nodig. De materialen daarvoor selecteerden we met als richtinggevende thema's: ecologie, circulariteit, transparantie, vandalismebestendigheid en eenvoud van montage. Momenteel bestaat het vooropgestelde palet onder meer uit gerecycleerde plasticplaten voor de gebogen daken, kruiselings geplaatste steeldeck voor de platte daken en metaalgaas voor de flanken en de deuren. Dit kan aangevuld worden naargelang de specifieke noden en eventueel beschikbare restmaterialen van bewoners. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de inpasbaarheid van de stallingen binnen de context en binnen een vastgelegde catalogus voor straatmeubilair van de betreffende stad. We zijn ervan overtuigd dat de stadsstalling een goede balans kan vinden tussen 'generiek' (zoals een lantaarnpaal of een bushokje) en 'specifiek'. De modulaire onderdelen zorgen voor een gelijkvormige basis van materiaal en vormgeving, terwijl de afwerking ruimte kan laten voor inspraak en creativiteit van de ontwerpers en bewoners en kan zorgen voor een geschikte inpassing binnen de omgeving. Daarbij moet de esthetische kwaliteit van de publieke ruimte bewaakt worden zodat het resultaat er niet te ondoordacht of slordig gaat uitzien. Voor de afsluiting voorzien we in eenvoudige metalen kaders, ingevuld met metaalgaas of andere transparante materialen in functie van het luchtige uitzicht van het geheel. Momenteel is het eenvoudige uitgangspunt dat de bewoners zelf voor sloten zorgen; in verband met beheer e.d. verdient dit een verdere evaluatie bij de eerste concrete testcases.

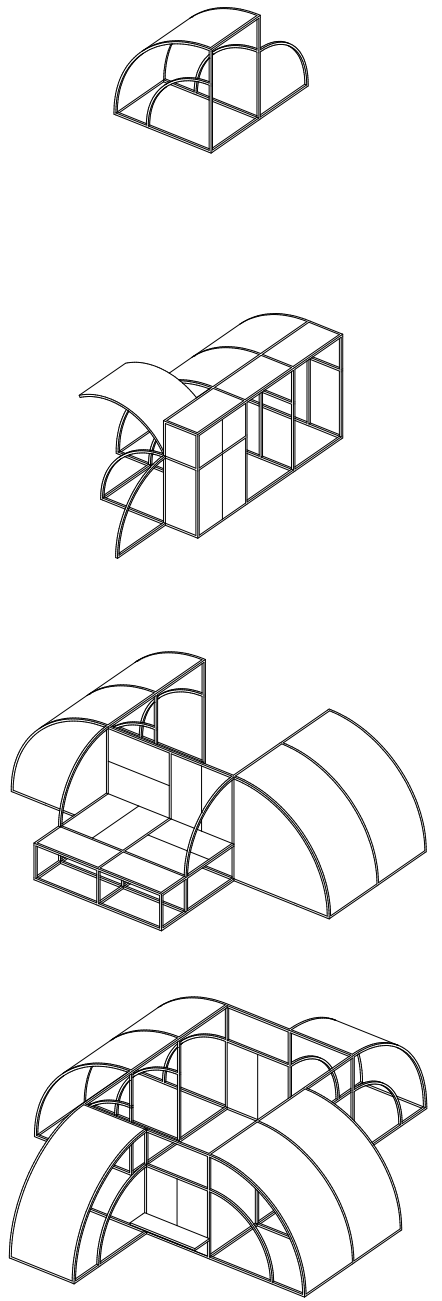
Uitbreidingen

Om de ontmoeting tussen buurtbewoners te stimuleren, is het de bedoeling om de fietsenstallingen te voorzien van verschillende uitbreidingen. De bijkomende functies zijn specifiek te bepalen per locatie. Daarbij kunnen de eerder genoemde typelocaties een indicator zijn. Zo worden de fietsenstallingen uitgebreid met zelfvoorzienende functies, diensten functies of sociale functies.

Een toevoeging die elk van de constructies zou moeten krijgen, is de gedeeltelijke ontharding rond de stalling zodat planten erover kunnen groeien. Zo dragen de stallingen bij aan de vergroening van de woonbuurt. Verder zijn er kleinschalige uitbreidingen mogelijk die vooral zelfvoorzienend op te vatten zijn, bijvoorbeeld stroomvoorziening of waterverzameling. Als er meer ruimte is op het openbare domein kunnen we meer voorzieningen toevoegen, zoals opbergboxen, fietsherstelpunten en pakketjesautomaten. In een volgende etappe kunnen die uitbreidingen opgeschaald worden en zelfs een recreatieve functie opnemen, zoals voorzieningen voor sport en spel of picknickmogelijkheden. Die zijn eerder buurtondersteunend.

Beheer

De coördinatie van het ontwerp en de bouw van de stadsstallingen vormden doorheen het onderzoek een wederkerend onderwerp. Ook nadat ze gebouwd zijn, moeten de stallingen onderhouden en beheerd worden. Dat vraagt verantwoordelijkheid en organisatie, die je op verschillende manieren kan invullen. De gebruikers kunnen er zelf voor instaan, of een meer centrale beheerder kan de taak opnemen: straatverantwoordelijken, buurtcoaches, het districtsbestuur of zelfs de stad. Ook dit aspect zullen we verder onderzoeken en evalueren bij de eerste testcases.



Schematische voorstelling van enkele uitbreidingsmogelijkheden

Casestudy Groenenhoek

Basisopstelling

Als casestudy selecteerden we uit de bestudeerde typegebieden de wijk Groenenhoek in de twintigste-eeuwse gordel van Antwerpen. De wijk heeft sociaal actieve bewoners en is ook de biotoop van Rooilijn.

Op drie verschillende typelocaties assembleren we de drie basisflanken. Per gekozen locatie ontwerpen en onderzoeken we de basisopstelling. De focus ligt daarbij op het praktische en ergonomische onderzoek: hoe kunnen de stadsstallingen concreet worden ingeplant zodat ze geen visuele en fysieke hinder veroorzaken in het publieke domein? Hoe maken we ze goed toegankelijk en makkelijk te hanteren? Op welke manieren kunnen ze heel eenvoudig een belangrijke bijdrage leveren aan de ontharding en vergroening van de stad? Op welke schaal kunnen er extra functies worden toegevoegd?

Locatie binnen de residentiële straat

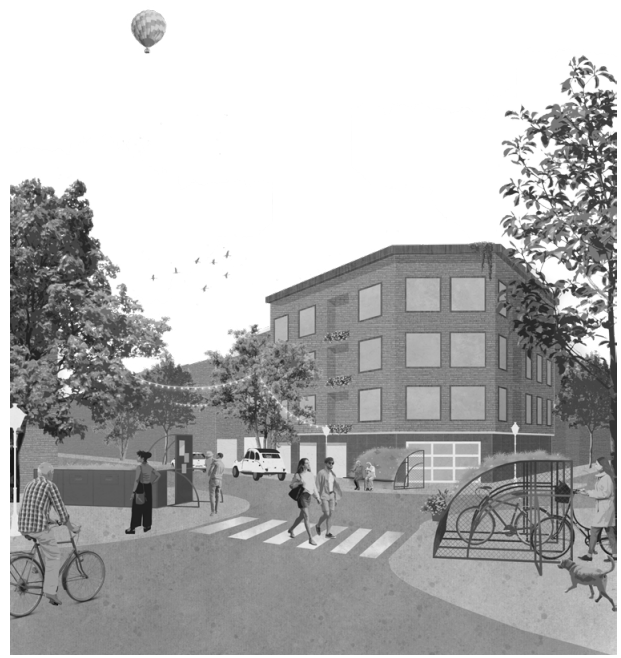
De residentiële straat, de kleinste van de typologieën, heeft doorgaans weinig of geen ruimte voor grote installaties. Mogelijke plekken voor de stallingen zijn straathoeken of parkeerplaatsen.

Om de gezichten op en door de straat zo weinig mogelijk te belemmeren, is het wenselijk om de hoogte van de installaties te beperken tot het minimum. Residentiële straten hebben geen plek voor en geen nood aan grote uitbreidingen van de fietsenstallingen. Daarom passen we de basisopstelling in de meest elementaire versie toe, gecombineerd met de lage rechthoekige variant uit de basisopstellingen. De twee combinaties hebben een relatief beperkte hoogte en kunnen eventueel aangevuld worden met zelfvoorzienende functies zoals waterverzameling, energieopwekking of plantenbakken.

Simulatie van de StadsStalling in de residentiële straat

Locatie op de overgang tussen buurt- en hoofdstraat

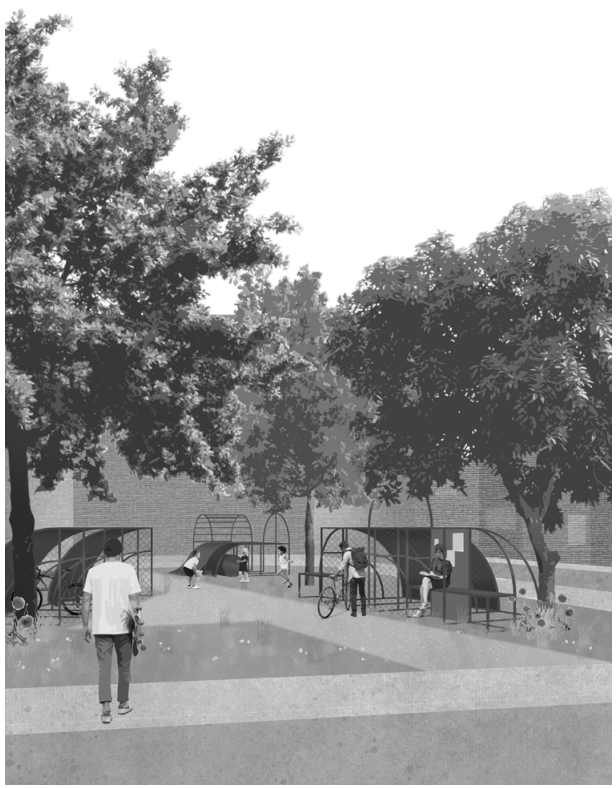
Buurtstraten maken de verbinding tussen de kleinere residentiële straten en de hoofdstraten. De kruispunten van buurtstraten en hoofdstraten hebben vaak het potentieel om zich als kleinschalige ontmoetingsplek te ontplooien. Functies die korte verblijfsperiodes stimuleren zijn aangewezen op dit soort plekken. Inrichten van zitplekken of kleinschalige speeltuigen zijn mogelijke opties. Verder kunnen deze plekken dienstdoen als functionele punten. Buurtvoorzienende functies, zoals opbergboxen of pakketjesautomaten, zijn hierbij passende uitbreidingen. Ook bestaand openbaar meubilair, zoals informatiedragers of bus- en tramhaltes, kan als toevoeging geïntegreerd worden.



Simulatie van de StadsStalling op de overgang tussen buurt- en hoofdstraat

Pleinen

Als laatste zijn er de open plekken, zoals de kleine parkjes en pleinen her en der in de buurt Groenenhoek. Ze bieden genoeg ruimte voor uitgebreide installaties. Grotere speeltuigen, picknickbanken, sportvoorzieningen ... worden gekoppeld aan de fietsenstallingen. Het is daarbij belangrijk dat de bestaande invullingen en aanplantingen van de open ruimtes gerespecteerd worden. Zo kunnen de gehelen rond bestaande beplantingen komen of een aanvulling zijn voor het bestaande straatmeubilair.



Simulatie van de StadsStalling op een buurtpleintje

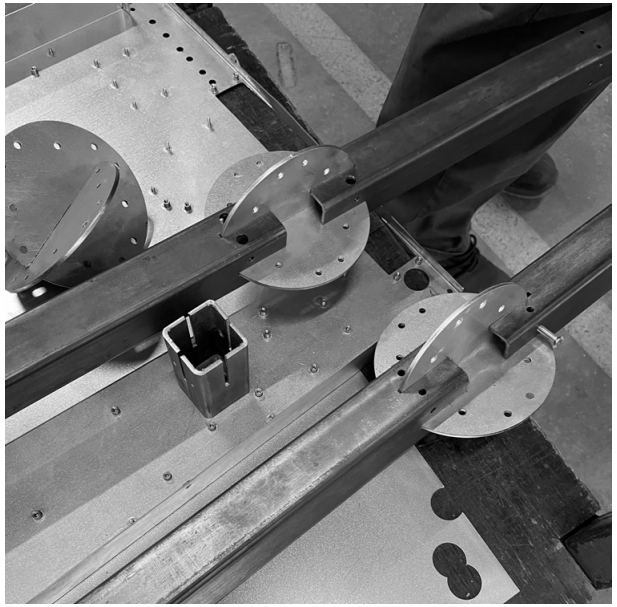
Debat

Op 18 november 2021 stelden we voor het eerst de vorderingen van het onderzoek voor aan een geselecteerd publiek, samengesteld uit verschillende instellingen. We probeerden een zo divers mogelijke groep samen te stellen voor een debat, aansluitend op de voorstelling van het project. Naast het Vlaams Architectuurinstituut en het Team Vlaams Bouwmeester, die al sterk betrokken zijn, nodigden we mensen uit van o.a. de dienst mobiliteit en parkeren van de stad Antwerpen, Fietsberaad Vlaanderen, Commons Lab, de Burgerbegroting van district Antwerpen en studiebureau Sweco. Ook buurtbewoners van de Groenenhoek waren welkom. Na het debat volgde een tafelgesprek rond een stratenplan van de bestudeerde buurt. Rooilijn en Atelier Scheldeman gingen zo meer individueel in gesprek met verschillende instanties.

Het debat en het tafelgesprek waren een aanvulling op het ontwerpend onderzoek. We namen verschillende inzichten mee in het verdere onderzoek richting een eerste testfase. Het verslag van het debat kan je lezen in bijlage.

Prototype

Na afronding van het onderzoeksproces schakelden we naar de volgende fase, namelijk het bouwen van een eerste prototype van de fietsenstalling op ware grote. Samen met maatwerkbedrijf De Brug in Mortsel maakten we een eerste basisopstelling. Zo konden we eventuele mankementen in het geheel van elementen detecteren, informatie die we meenemen naar de volgende opstellingen. Vandaag gebruiken we dat eerste prototype als werkmaquette met schaal 1:1, waarop we verschillende opties testen. We tonen het prototype aan het publiek op de tentoonstelling *BWMSTR Label 023 StadsStalling* in De Singel, een organisatie van het Vlaams Architectuurinstituut en Team Vlaams Bouwmeester.



Links
Aansluting van twee staafelementen en de driedimensionale knoop

Rechts
Assemblage van het prototype bij maatwerkbedrijf De Brug

Op locatie

Gelijktijdig met de bouw van het prototype zetten we ook stappen naar de effectieve bouw van een fietsenstalling in het publieke domein. We contacteerden verschillende instanties en overheden. Het districtsbestuur van Borgerhout toonde meteen interesse in een eerste realisatie van het project. Samen zochten we mogelijke locaties voor een pilootopstelling. De keuze viel op het pleintje op de kruising van de Van Hersteenstraat en de Spillemansstraat, een open plek die enkele jaren geleden werd heraangelegd. Op het pleintje langs het Waterbouwkundig Laboratorium combineerden we verharding, groen en een waterspiegel. Omwille van de gunstige invulling, de geëngageerde buurtbewoners en het veelvuldige gebruik van de ruimte, leek die plek het meest geschikt.

Samen met het district Borgerhout en de hulp van enkele buurtbewoners organiseerden we een participatiemoment. Op donderdag 23 juni 2022 kwamen de omwonenden samen in SPIL, een koffiebar met makerslab gericht op buurtbewoners, aan het betreffende buurtpleintje.

Na een presentatie voor de buurtbewoners plaatsten we het prototype op verschillende plekken op het plein. Zo kon de ruimtelijke impact op het plein worden ingeschat. Na korte één-op-één-gesprekken volgden twee tafelgesprekken. Deelnemers gingen in dialoog met elkaar rond een plattegrond van het plein en bespraken verschillende locaties, uitbreidingen, functies, beheer en verantwoordelijkheden. Het verslag van het eerste participatiemoment kan u lezen in bijlage.

Beelden van het eerste participatiemoment
© Dieter Daniëls

Verdere stappen

In de volgende fases van het proces is een tweede participatiemoment met de buurtbewoners rond de Spillemansstraat gepland. We zullen dan meer concreet kijken naar de effectieve opstelling, en met proefmaquettes een StadsStalling opbouwen uit de basiselementen. Dan bestellen we ook de verschillende onderdelen voor de realisatie op locatie in het najaar van 2022. Ook voor deze opbouw zullen we de buurtbewoners uitnodigen.

Verslag debat

Introductie

Op 18 november 2021 werden de vorderingen van het onderzoek toegelicht aan een geselecteerd publiek uit verschillende instellingen. We probeerden een zo divers mogelijke groep samen te stellen; naast het Vlaams Architectuurinstituut en het Team Vlaams Bouwmeester, die al sterk betrokken waren, werden mensen uitgenodigd van o.a. de dienst mobiliteit en parkeren, fietsberaad, Commons Lab, Burgerbegroting en Sweco. Na de presenatie werd er gedebatteerd en vond een ronde tafelgesprek plaats. De suggesties en bedenkingen daarvan werden meegenomen in de verdere fases en uitwerking.

Aanwezigen

Instelling	Naam
Vlaams Architectuurinstituut	Hülya Ertas
	Tine Poot
	Sofie De Caigny
Team Vlaams Bouwmeester	Céline Oosterlynck
	Erik Wieërs
	Eline Aerts
	Lieselotte Kesteloot
	Sarah Haazen
Fietsberaad	Wout Baert
Mobiliteit Antwerpen	Nils Ceuppens
	Christophe Serrien
	Mattias Van den Bergh
Kunstenaars	York Bing Oh
	Benjamin Verdonck
Ingenieur	Filip Van de Voorde
Stadsplanners	David Verhoestraete (Cluster)
	Manu Versluys (SWECO)
	Jeroen Bastiaens (SWECO)
Buurtcoaches	David Michiels
Burgerbegroting	Inge Van Nieuwenhuyze
Commons Lab	Iris Vande Walle
Tuinstraten Coalitie	Dominique Van Opstal
Klimplant VZW	Carlijn Hertoghs
Morpheus Buurtgebeuren	Arnold Peeters
WIBIO	Olivier Longville

Basisverlangen

Algemeen werd gesteld dat fietsen in een stalling altijd een minimum aan bescherming nodig hebben, met name tegen weersomstandigheden en diefstal. Het gebruik van de fietsenstallingen moet veilig en comfortabel kunnen gebeuren.

Stad

In het debat kwam de rol van de stad geregeld aan bod. Het werd duidelijk dat die belangrijk zal zijn in het project van de fietsenstallingen.

Medewerkers van de dienst mobiliteit en parkeren van de stad Antwerpen wezen erop dat eerdere en huidige projecten rond fietsenstallingen in de stad vaak op moeilijkheden botsen, als gevolg van onduidelijkheden over onder andere verantwoordelijkheden, onderhoud, organisatie en ruimte. Andere genodigden konden dit uit ervaring met eigen projecten beamen.

Het project van de fietstrommels kwam als voorbeeld ter sprake. De stad plaatste ze op plekken waar er vraag naar was. Toch leert de ervaring dat het extreem moeilijk was om er de weinige benodigde ruimte voor te vinden. Parkeerstroken moesten immers gevrijwaard blijven. Ook voor de A-vélo-stations werd dit verhaal aangehaald. Omdat bij het project van de fietsenstallingen verschillende departementen van de stad betrokken zijn, worden de slaagkansen sterk in vraag gesteld.

Aansluitend op de rol van de stad kwam ook de politie aan bod, die betrokken moet worden voor verschillende aspecten zoals de verkeersveiligheid, maar ook in verband met het eigendomsrecht, dat voor geparkeerde fietsen verschilt met geparkeerde auto's.

Ruimte

Een van de belangrijkste bedenkingen, met verschillende implicaties, was de bekommering over de ruimte die nodig is voor de fietsenstallingen. Het probleem ligt hierbij niet zozeer bij de locaties B en C (knooppunten en openbare pleinen), wel bij de residentiële straten. De ervaring leert dat ook de fietstrommels van de stad Antwerpen (een proefproject van de stad) moeilijkheden kenden.

Voor deze plekken werd duidelijk dat overleg met de stadsdiensten belangrijk zal zijn. Parkeerplaatsen voor auto's zouden opgeofferd moeten worden. Dat ligt vandaag moeilijk, omdat de nood aan een eigen wagen (en dus ook parkeerplaats) nog steeds groot is. Daarom zoekt de stad vandaag leegstaande panden om die in te richten als stedelijke fietsenstalling. Een traag en moeilijk proces dat veel tijd vergt, maar dat momenteel toch de eenvoudigste oplossing is voor de fietsenproblematiek. De dienst mobiliteit en parkeren zag wel opportuniteiten in het tijdelijke karakter van het project. De modules kunnen worden ingezet in afwachting van grotere stedelijke fietsenstallingen.

De koppeling van de fietsenstallingen met de algemene mobiliteit van de steden werd beschouwd als noodzakelijk. Aansluitend is het gebruikersperspectief vermeldenswaard. Bestaande fietsinfrastructuur kan een meerwaarde bieden aan de fietsenstallingen, en omgekeerd.

Vormelijk

De vormgeving van de fietsenstallingen kwam weinig aan bod tijdens het debat, wel achteraf tijdens het tafelgesprek.

Er was een algemene voorkeur om de stallingen niet te hoog te maken zodat de gezichten doorheen een straat niet te hard verstoord worden. Dat riep wel een bedenking op over de gebruiksvriendelijkheid. Een hoge fietsenstalling is immers handiger. Een gemiddeld persoon kan op een eenvoudige manier de stalling inwandelen en zijn of haar fiets wegzetten zonder zich te moeten bukken.

Aansluitend op de hoogte werd ook de aaneenschakeling van de elementen genoemd. Algemeen gesteld geeft een lange aaneenschakeling van modules een negatief beeld in de straat. Ze kan ook een probleem vormen voor de bereikbaarheid van de woningen. Een bedenking die we tijdens het proces ook al in beschouwing namen.

Ook de richting van de modules kwam ter sprake. Op de plannen en 3D-tekeningen openen alle modules naar de straatkant. Verschillende partijen stelden dat in vraag, vooral wat veiligheid betreft.

De transparantie van de gehelen werd kort besproken. De stemmen waren verdeeld over de noodzaak van transparante delen voor de modules. Wel werd geopperd dat dure fietsen beter onzichtbaar geparkeerd worden. Transparante delen zijn hiervoor dus niet geschikt.

Over het esthetische uitzicht van de fietsenstallingen gaf het panel verschillende opties. Een zekere specificiteit van de stalling werd tegenover een uniform uitzicht geplaatst. Beide opties konden op steun van verschillende deelnemers rekenen. Een zekere 'verrommeling' van de fietsenstalling moet mogelijk zijn, al is de grens moeilijk te trekken. Waar ligt de grens tussen toe-eigenen en 'verrommelen'?

Inclusie

Behalve de stalling van fietsen kan het project nog aan andere noden beantwoorden. Er werd opgemerkt dat verschillende bevolkingsgroepen vaak verschillende noden hebben. Het is niet ondenkbaar dat wijk A een fietsenberging nodig heeft terwijl wijk B eerder baat heeft bij systemen voor afvalbeheer. Het betrekken van de toekomstige gebruikers van de modules werd noodzakelijk geacht. Zo kan een bevraging van een zorgvuldig geselecteerde groep gebruikers nuttig zijn, zij het met de bedenking dat zo'n bevraging misschien niet altijd hoeft omdat de noden van verschillende groepen of buurten vaak al bekend zijn.

Behalve met bevolkingsgroepen moeten we ook rekening houden met het individu. Wie nog steeds een personenwagen nodig heeft voor werk of andere doelen mag geen nadeel ondervinden van de nieuwe fietsenstallingen. Er moet een minimum aan autoparkeerplaatsen behouden blijven. Die noden moeten per gebied onderzocht worden.

Eigenaarschap

Eigenaarschap, of het gevoel een eigen plek te hebben, is belangrijk. Wie zich betrokken voelt, draagt meer zorg voor de installaties. De veronderstelling luidt dat men meer zorg draagt voor wat men zich kan toe-eigenen. Ook de betrokkenheid van toekomstige gebruikers bij de planning van de modules werd als essentieel beschouwd.

'Eigenaarschap' kwam op verschillende momenten tijdens het debat aan bod. Een voorafgaande bevraging van de toekomstige gebruikers zou het gevoel van eigenaarschap mee kunnen bevorderen omdat ze een zekere affectie met de installatie, een eigen stempel, kan doen ontstaan. Een grotere specificiteit van de fietsenstallingen zou hiervan een uitkomst kunnen zijn. Dat kunnen we vandaag al zien op verschillende openbare plekken in de stad, met een positieve werking als gevolg.

Ook werd een systeem van huurgeld (en waarborg) geopperd. Ook dat zou een gevoel geven van eigenaarschap. Dit systeem wordt vandaag her en der in de stad al toegepast bij de fietsentrommels. Is zo'n betaalsysteem wel moreel verantwoord? Voor personenwagens is een parkeerkaart immers nog steeds gratis. Medewerkers van de dienst parkeren en mobiliteit wezen er echter op dat de huidige tarieven voor fietsparkeren laag zijn, waardoor deze drempel bijna onbestaand is. Gebruikers zijn bereid een kleine som te betalen als dat betekent dat hun fiets veilig staat.

Collectiviteit

Aansluitend op 'eigenaarschap' is 'collectiviteit' een handige tool om het project te doen slagen. Het gevoel van collectiviteit kan het gevoel van het eigenaarschap versterken, waardoor een groep zich verantwoordelijk zal gaan voelen voor het geheel. De collectiviteit verhoogt de slaagkans, waardoor het project kan uitgroeien tot een grotere beweging van verschillende plekken die een gelijkaardig project willen opzetten.

Comfort

Comfort was een belangrijke factor voor de plaatsing en het ontwerp van de modules. De loopafstand die de gebruikers moeten afleggen naar de stalling mag maximaal 175 meter bedragen. Het succes van de fietsenstalling zal in grote mate afhangen van het comfort en de gebruiksvriendelijkheid.

Functies

Voorbeelden van extra functies aan de fietsenstalling werden besproken tijdens de presentatie. Over het algemeen waren er geen bezwaren. Toch moeten we enkele moeilijkheden vermelden. Zo vallen veel functies niet onder de bevoegdheid van mobiliteit en parkeren van de stad, of zelfs niet onder de bevoegdheid van de stad – denk bijvoorbeeld aan de postautomaten.

Ook mogelijke moeilijkheden met onderhoud en verantwoordelijkheid van de gehelen kwamen ter sprake. Ook organisatorisch: voor elke nieuwe fietsenstalling zouden verschillende diensten gecontacteerd moeten worden. Er werd geopperd om meer in te spelen op de connectie met bestaande voorzieningen in de openbare ruimte dan op de connectie met extra functies.

Verslag eerste participatiemoment

Introductie

Op 23 juni 2022 werden verschillende buurtbewoners van de omliggende straten uitgenodigd voor een gesprek waarin ze hun noden en wensen kenbaar konden maken.

Een korte toelichting gaf de buurtbewoners een duidelijk idee van het Bouwmeesterlabel en waarom het werd toegekend aan ons project. Vervolgens gaf de presentatie een overzicht van de genomen stappen in het onderzoeksproces, om uiteindelijk de casestudy te belichten. We toonden het prototype van de fietsenstalling en installeerden het op het plein. Daarna voerden ontwerpers en organisatoren directe tafelgesprekken met de bewoners.

Drie thema's vormden het centrale gespreksonderwerp: 'locatie/omvang,' 'beheer/rol bewoners' en 'functies/behoeftes'. Aandachtspunten werden genoteerd op het overzichtsplan, we zullen ze in acht nemen bij de samenstelling van het prototype. De bewoners (en eventuele andere geïnteresseerden) zullen begin september (datum zal nog gecommuniceerd worden) opnieuw uitgenodigd worden om een concreet voorstel te bekijken en verder te verfijnen. Kort daarna zullen we de stalling effectief bouwen.

Algemene tendens

Algemeen kunnen we stellen dat er een grote vraag is van de buurtbewoners naar manieren om hun fietsen veilig te stallen. Dat is ook te zien aan het straatbeeld in de buurt. Wegens het gebrek aan fietsenstallingen plaatsen bewoners hun fietsen vaak tegen de gevels. Omdat de voetpaden niet overal breed genoeg zijn, leidt dat hier en daar tot problemen. Bijkomend vertelde Mante, mede-eigenaar van SPIL, dat bij de start van de verbouwing van het pand de vraag naar een fietsenstalling binnenin meermaals gesteld werd.

Locatie/omvang

We bespraken verschillende locaties op en rond het plein. Enkele konden meteen worden uitgesloten. Opvallend was de vraag om de ruimte bij de hoge muur van het Waterbouwkundig Laboratorium vrij te houden. Kinderen spelen er vaak, ze voetballen tegen de muur. Een fietsenstalling op deze plek zou de ruimte in zekere zin onbruikbaar maken.

Bij uitbreiding werd de volledige strook tussen de bomenrij en het Waterbouwkundig Labo uitgesloten. In het verleden waren er al vragen naar de mogelijkheden voor deze plek. De strook moet steeds vrij blijven voor de werking van het labo, we veronderstellen dat het een brandweg is. Bijkomend wezen verschillende bewoners erop dat dit een drukke as is voor fietsverkeer van en naar het park.

Een derde plek die meteen werd uitgesloten, waren het grasperk centraal op het pleintje (verhoogde deel) en een deel van het hoge grasperk langs de waterfontein. Dat laatste komt niet in aanmerking omdat ondergronds technische installaties van de fontein zitten.

Volgende locaties werden geschikt bevonden (plan met aanduidingen op de volgende pagina's):

1. Tussen boom 1 en 2 van de bomenrij (noordwest naar zuidoost).
2. Rond boom 3 van de bomenrij.
3. Naast boom 5 van de bomenrij, in de buurt van de vuilnisbak.
4. Het grasperk van het waterbouwkundig laboratorium (moeilijk, want privé-eigendom).
5. Het grasperk langs de fontein, naast de bestaande boom (dus niet boven de technische installaties van de fontein).
6. Voor verschillende inpandige garages die momenteel niet gebruikt worden voor auto's.
7. Verschillende hoekpunten waar voldoende plek is.

Tijdens de gedachtewisseling over geschikte locaties werd de vraag gesteld naar de maximale afstand van de voordeur tot de fietsenstalling. Verschillende factoren bleken mee te spelen. Zo gaven verschillende bewoners aan dat ze bereid zijn om een relatief grote afstand af te leggen als ze hiermee de garantie hebben dat hun fiets veilig staat.

Wat de omvang betreft, merkten verschillende bewoners op dat een fietsenstalling groter (en hoger) of compacter (en lager) kan zijn naargelang de locatie. Het algemene beeld van het plein en de omgeving mag niet te nadelig beïnvloed worden door de nieuwe fietsenstalling.

Verschillende besproken locaties
op het plein bij de Spillemansstraat

Beheer en rol bewoner

De bewoners/gebruikers zullen in het hele proces betrokken worden. Het participatiemoment was de eerste stap. De volgende stap is het samenstellen van de gewenste fietsenstalling. Daarna volgt de bouw ervan en het onderhoud. Eventueel komt er nog een laatste stap, als de constructie na afbraak heropgebouwd zou worden.

Om de participatieve werking te stimuleren, stelde een buurtbewoner voor om omwonenden van deur tot deur aan te spreken. Het leek hierbij vooral belangrijk dat dit gebeurt door een andere buurtbewoner, om de eerste band te smeden. Op die manier zou een groter publiek bereikt worden, met vermoedelijk een positief effect op het proces. Rooilijn zal deze persoon de nodige input bezorgen.

Algemeen was de conclusie dat de gebruikers instaan voor het onderhoud. Wat dat precies inhoudt, is momenteel moeilijk in te schatten omdat we alleen over een prototype beschikken. De verwachting is echter dat het onderhoud algemeen vrij beperkt blijft en zich toespitst op de beplanting en eventueel de bewegende delen van de constructie, bijvoorbeeld de deuren. Verschillende deelnemers waren overtuigd van de slaagkansen, aangezien de fietsenstallingen niet anoniem gebruikt zullen worden. Met andere woorden, gebruikers kunnen makkelijk aangesproken worden bij misbruik van de stalling.

Ook de mogelijkheid om huurgeld te vragen voor een unit werd onder dit thema besproken. Verschillende bewoners gaven aan dat ze bereid zijn een kleine som (ongeveer €5) per maand te betalen, ook al zouden ze zelf moeten instaan voor het beheer van de constructie. Net als bij de afstand is ook hier de veiligheid een belangrijke factor. Verder biedt de constructie ook een garantie op een vaste stallingsplek.

Aan het einde van het participatiemoment werd de opmerking gemaakt dat ook jongeren nauw betrokken moeten worden bij het proces. Ze zijn vermoedelijk moeilijk te bereiken en te engageren voor een buurtstalling. Toch kunnen ze een belangrijke rol spelen voor de slaagkansen. Zo zijn fietsen vaak het enige vervoersmiddel waarmee jongeren zich vrij kunnen bewegen. Hun betrokkenheid kan er ook voor zorgen dat de nieuwe plek geapprecieerd wordt bij het jonge publiek, waardoor vandalisme hopelijk kan worden tegengegaan.

Functies/behoeftes

Omdat we de fietsenstallingen willen inzetten als mechanisme dat de publieke ruimte ten goede komt, gaven we enkele voorbeelden van uitbreidingen. De bewoners gaven hierop enkele aanvullingen.

Het groene karakter blijkt voor veel bewoners van groot belang. Gekoppeld hieraan zit de optie om schaduwplekken te voorzien. Het plaatselijk ontharden van de stoep werd daarom ook niet als iets onoverkomelijk gezien.

Voor de bewoners zijn speelmogelijkheden een belangrijke uitbreiding, zeker wanneer ze gecombineerd worden met de bestaande infrastructuur. In combinatie met spel werd ook sport als meerwaarde genoemd voor de uitbreidingen.

Het plein heeft verschillende zitplekken: banken, maar ook de rand van het grasperk. Veel bewoners zijn voorstander van meer zitbanken op het plein, zeker als die gecombineerd worden met plekken waar je kan eten.

De behoefte om een fiets veilig en droog te kunnen stallen werd veelvuldig herhaald. Daarom is de afsluitbaarheid van de units een belangrijk punt. Toch werd ook gesproken over de mogelijkheid om fietsen te stallen aan de buitenzijde van de afgesloten delen. Op deze manier worden plekken gecreëerd die gebruikt kunnen worden door bezoekers of omwonenden van het plein.

BWMSTR Label 023
StadsStalling
14.10.2022 – 12.03.2023

Organisatie en productie

Vlaams Architectuurinstituut
Team Vlaams Bouwmeester

Onderzoek en samenstelling

Rooilijn en Atelier Scheldeman
Simon Claessens, Willem Coenen, Sieben Crols, Linde Dauwe, Bart Mermans, Karel Op 't Eynde, Luc Roegiers, Seppe Seyner, Jan Van Herck, Stephanie Verbeeck

Structuurstudie

Denkbar

Fotografie

Dieter Daniëls

Projectcoördinator Vlaams Architectuurinstituut

Hülya Ertas

Productieleiding

Eva Pot

Eindredactie

Bart Biesbrouck

Pers en communicatie

Egon Verleye

Directeur Vlaams Architectuurinstituut

Sofie De Caigny

Verantwoordelijke uitgever

Rooilijn Architectuur, Gitschotellei 250/24, 2140 Antwerpen

Met dank aan

Vlaams Bouwmeester Erik Wieërs, Céline Oosterlynck, Marij Preneel, Tomas Lommée, OpenStructures, De Brug, Tailorsteel, XRDE, Raynaud, Spil Boho, Bel Albatros

Het Vlaams Architectuurinstituut wordt betoelaagd door de Vlaamse Overheid

Het programma van het Vlaams Architectuurinstituut in 2022-2023 wordt mogelijk gemaakt door

Reynaers Aluminium, Stone, Febelcem, Gyproc, Bulo, Wienerberger, Forster

ROOILIJN

atelier scheldeman