

# CYCLOTECTURE

HET AANTAL FIETSEN PER PERSOON IS DE LAATSTE JAREN ENORM GEGROEID. HET AFGELOPEN DECENNIUM IS DE **RUIMTELIJKE KWALITEIT** IN DE OPENBARE BUITENRUIMTE IN NEGATIEVE ZIN BEPAALD DOOR HET AL DAN NIET GESTRUCTUREERD STALLEN VAN FIETSEN. MET NAME IN **STATIONSGBIEDEN** IS DIT OVERDUIDELIJK ZICHTBAAR GEWORDEN. BIJ ALLE ANDERE **MAGNEETPUNTEN** IN VRIJWEL IEDERE GEMEENTE SPEELT ECHTER DEZELFDE THEMATIEK, DENK AAN STADHUIS, BIBLIOTHEEK, BINNENSTEDELIJK WINKELCENTRUM EN MUSEUM.

## STATIONSTALLING ONTWIKKELT ZICH TOT EEN NIEUWE BEELDDRAGER

### STEEDS MEER FIETSEN

Door de enorme toename van het aantal (fietsende) treinreizigers (gegroeid van gemiddeld 30% naar ca. 45% nu met uitschieters van ruim 70%), is het moeilijker om fietsparkeren op de standaard manier op te lossen. Deze standaard was tot voor kort en op veel plaatsen nog steeds een bewaakte en betaalde stalling in een gebouw en op straat de gratis stalling in de vorm van klemmen. Ongeveer 30% van de fietsende treinreizigers (landelijk gemiddelde) koos tot voor kort voor betaald en bewaakt stalling. Door de verbetering van veel onbewaakte stallingen, in kwaliteit, maar ook in capaciteit, is er een beweging van betaald naar gratis stalling. Zeker op plekken waar het verschil tussen betaald en gratis stalling vrijwel is weggevalen, zoals in Haarlem, zien we de betaalde stalling leeg- en de gratis stalling al heel snel vollopen. (bron: ProRail, Ruimte voor de Fiets en Toegankelijkheid)

**B**ij de huidige ongekende populariteit van de fiets en een grotere behoefte aan comfort kan de architectonische vertaling van het fenomeen niet uitblijven. We zien hierbij twee verschillende tendensen. Als eerste is er de 'onzichtbare stalling' en ten tweede de 'STATIONS-stalling 2.0'.

### DE ONZICHTBARE STALLING

Ter plekke van de grote stationsprojecten ofwel de grote knooppunten van openbaar vervoer is een eerste ontwikkeling te zien. In Utrecht wordt bijvoorbeeld in de openbare ruimte een driedimensionale gelaagdheid gecreëerd waarin het fietsprogramma opgenomen wordt. Onder trappartijen en een verhoogd stationsplein worden duizenden fietsen op een onzichtbare manier gestald. Andere opties zijn het integreren van de

stalling in nieuw vastgoed of in ruimtes onder of direct grenzend aan het spoor. De fietsen worden uit het zicht van de openbare ruimte gemanoeuvreed. Het stalling van fietsen is een 'interieure' opgave geworden bij deze stations die zelf een manifeste architectonische of iconische expressie hebben. De stalling neemt – ondanks haar grootte – een dienstbare positie in die past bij het volume en exposure van de stationsfuncties. studioSK werkte zelf aan een voorloper van deze strategie bij de stationsomgeving van Apeldoorn. Door het aanbrengen van een nieuwe logistieke laag onder het voormalige maaiveld waarin onder andere de stalling werd geïntegreerd is een zee van ruimte gecreëerd. 1600 Fietsen zijn onder het stationsbalkon opgenomen met een prachtig overzichtelijk stationsplein ontworpen door Lodewijk Baljon als resultaat.



NIEUW STATIONSGBIED HENGEL, MET EEN VRIJE STALLING VOOR 2500 FIETSEN.



SPOORZONE HELMOND. HET EERSTE PLAN-ONDERDEEL, EEN FIETSGEBOUW VOOR 2000 FIETSEN, MET O.A. GEZEFDRIJFTE GLASGEVELS EN EEN GROENDAK (LINKS-ONDER OP DE FOTO) IS KLAAR.

### STATIONS-STALLING 2.0

Een andere ontwikkeling zien we bij de medium-size en kleinere stationslocaties. Het zijn juist deze stationslocaties die voor vrijwel iedere gemeente een betekenisvolle stedelijke ruimte zijn met een bescheiden stationsvolume als brandpunt. Op deze stationslocaties zien we een omgekeerde beweging. Enerzijds ontbreekt het commercieel potentieel dat juist bij de grote knooppunten de onderlegger is van een substantieel bouwvolume. Anderzijds zie je door de introductie van het digitale reizen met onder andere automaten de reisfuncties van voorheen 'verdampen' en daarmee het stationsvolume krimpen. Dit in tegenstelling tot de toename van de groei van het aantal fietsen en daarmee de stalling. Die wordt uit overwegingen van ruimtegebrek, comfort en publiekswaarde meer en meer gestapeld uitgevoerd. Ondergrondse volumes zijn op deze locaties financieel immers meestal niet realiseerbaar.

### NIEUWE BEELDDRAGER

Wat we zien gebeuren is dat op deze locaties de stalling in volume het station evenaart of zelfs voorbijstreeft. Stationsfuncties worden meer en meer immaterieel en de stalling is een nieuwe beelddrager; 'het nieuwe (tussen) station' als schakel tussen huis en trein. Deze transformatie in betekenis en iconografie van het moderne reizen wordt nog niet overal onderkend, maar de eerste voorbeelden zijn er. In opdracht van ProRail ontwierp studioSK een tweetal stallingen die hiervan een voorbeeld zijn en die nu gerealiseerd worden. Onder supervisie van Ton Schaap wordt nu in Hengelo een nieuw stationsgebied gerealiseerd. De vrije stalling komt naast het sta-

tion te staan en is met haar 2500 plaatsen vrijwel even groot als het historische gebouw. studioSK tekende een transparante en lichte 'fietsflat' in een tweetal verdiepingen en hellende brugdelen uitgevoerd met vakwerkliggers refereert niet zozeer aan het historische gebouw ernaast. Het bouwwerk refereert meer aan de ingenieurskunst en techniek van de sporenkap achter het klassiek architectonische volume. Gezamenlijk met stationsgebouw en overkapping is een ensemble ontstaan met een betekenisvolle iconografie van het reizen en een comfortabele stalling met een bijzondere uitstraling (zie afbeelding).

Een tweede voorbeeld is Helmond, waar in opdracht van ProRail en de gemeente een nieuwe stalling is gerealiseerd voor 2000 fietsen met potentiële doorgroei naar 3000 in een volledig vernieuwd stationsgebied. Hier is de stalling een hoogwaardig en expressief gebouw met groendak en transparante glazen gevels in meerdere lagen. De beheerder wordt in een vrijwel apart ovaal volume gesitueerd. Op een centrale plek voor het werkelijke stallinggebouw vervult het een prominente stedenbouwkundige positie. Samen met het nieuwe stationsgebouw dat ook dit jaar gebouwd zal worden en ook ovaal van vorm is, vormen ze een beeldbepalend duet op het nieuwe stationsplein. De fietsenstalling overstijgt het volume van het station vele malen. Doordat het geheel echter als 'Gesamtkunstwerk' ontworpen is ontstaat er juist een meerwaarde. De stalling heeft hier een volwaardige positie en rol van betekenis in het stationsensemble (zie afbeelding). Hiermee geeft het vorm aan een nieuwe ambitie in het ruimtelijk denken over fietsenstallingen; op naar versie 3.0!

## THEMA PARKEREN

Auteur: Paul van der Ree

PAUL VAN REE is architect bij studioSK, Movares, studioSK realiseerde recent tientallen fietsenstallingen in opdracht van gemeentes en ProRail.

### TIPS

Tips die het ontwikkelen van fietsparkerplaatsen bij stations tot een succes kunnen maken:

- Zet het onderwerp fietsparkeren tijdig op de agenda bij de opstart van een stationsontwikkelingsproject en werk optimaal samen met betrokken partijen;
- Ontwikkel een visie over het fietsparkeren en zorg voor bestuurlijk draagvlak;
- Houd rekening met een toekomstvaste capaciteitsprognose en probeer het totaal aan stallingen gefaseerd te ontwikkelen, op basis van de behoefte op dat moment. Hierbij is monitoring van het gebruik van de stallingen en het eventueel bijstellen van de prognose van groot belang;
- Tref maatregelen om de stallingen optimaal te benutten en zorg dat de fietsen niet onnodig lang bij het station blijven staan;
- Zorg tijdig voor beleid, regelgeving en organisatie, om foutief gestalde fietsen uit de openbare ruimte te kunnen verwijderen.

Bron: ProRail Ruimte voor de Fiets.



# FIETSPARKEERVOORZIENINGEN BIJ STATIONS

GEMIDDELD PAKT RUIM VEERTIG PROCENT VAN DE REIZIGERS DE FIETS NAAR HET STATION. OM DE REIS VAN DEUR TOT DEUR GEMAKKELIJKER EN COMFORTABELER TE MAKEN VERBETERT PRORAIL IN HET PROGRAMMA RUIMTE VOOR DE FIETS FIETSENSTALLINGEN EN LOST FIETSPARKEERPROBLEMEN OP BIJ STATIONS, DOOR VERVANGING, UITBREIDING EN BETERE BENUTTING VAN BESTAANDE STALLINGEN EN DOOR NIEUWBOUW.

## 01 HOUTEN 2010

ONTWERP: STUDIOOSK, MOVARES

Onder het station gelegen en vanaf maaiveld toegankelijke gratis bewaakte stalling met 3400 plekken. Vanuit de stalling is er een directe en open verbinding met het daarboven gelegen perron. Extra servicevoorzieningen, zoals een openbaar toilet.



## 02 ZUTPHEN 2006

ONTWERP: S2 ARCHITECTEN

Onder het stationsplein gelegen gratis bewaakte stalling met 3300 plekken, met directe verbinding naar de stationshal. De eerste ondergrondse/inpandige stalling in Nederland met dit concept en voorbeeld voor veel andere locaties. De stalling is voorzien van een registratie- en verwijssysteem om gemakkelijk een lege plek te kunnen vinden en langstallers op te sporen en te verwijderen.



## 03 HAARLEM FIETS-IN 2009-2010

ONTWERP: INGENIEURSBUREAU RAIL INFRA SOLUTIONS EN ARCHITECTENBUREAU WURCK

Ondergrondse / inpandige parkeerkelder voor 5050 fietsen en is daarmee de grootste ondergrondse inpandige stalling van Europa. De Fiets-in is gesitueerd onder het busplein voor het station van Haarlem. De stalling is comfortabel voor de reiziger door de ondergrondse.



## 04 GRONINGEN 2007

ONTWERP: KCAP

Onder een verhoogd en gloeiend stationsplein gelegen gratis toezichtstalling, met doorgaande fietsroute door de stalling. 24 uur toegankelijk onder toezicht van beheerders. Stallingscapaciteit: 5500 fietsen.



## 05 HILVERSUM BEWAAKT 1992

ONTWERP: ARCADIS

Onder het station en aan hoofd fietsroute gelegen bewaakte stalling. Aantal plekken: 1340. Optimaal bereikbaar per fiets en vanuit de stalling zijn de perrons gemakkelijk bereikbaar.



## 06 'DE APPEL' ALPHEN AAN DEN RIJN 2010

ONTWERP: WYTZE PATIJN, SILVIAN VAN TUYL

Spiraalvormige onbewaakte stalling in de vorm van een enorme appel. Vanaf tunnelniveau en vanaf maaiveldniveau toegankelijk voor fietsers en vanuit de stalling zijn er verbindingstrappen naar het perron. Aantal plekken: 970.

## 07 FIETSFLAT AMSTERDAM CS 2001

ONTWERP: VMX ARCHITECTS

De eerste fietsparkeerflat in Nederland. Aantal plekken: ca. 2500. Gebouwd als tijdelijke voorziening, tijdens de grote stationsverbouwingen. Op de licht oplopende hellingbanen wordt enkel laagsgesteld. Via trappen gaan voetgangers naar het maaiveld.



## 08 COMBI GEBOUW MEPPEL 2010

ONTWERP: STUDIOOSK, MOVARES

Half in de grond verzonken bewaakte stalling, met op het dak een onbewaakte stallingveld. Volledig dubbel grondgebruik. Andere voorbeelden van dit concept in Dordrecht, Oss en Gouda. Aantal plekken: 450 bewaakt en 780 onbewaakt.



## 09 FIETSFLAT APELDOORN 2011-2012

ONTWERP: STUDIOOSK, MOVARES

Een schuin gebouwde fietsflat, vernuftig aan twee zijden ontsloten. Afgewerkt met RVS gaas en hemelsblauwe vloercoating. Goed in de omgeving opgenomen door architectonische inpassing. Circa 2000 stallingsplaatsen.



## 10 HILVERSUM NOORD 2000-NU

ONTWERP: KOOYMANS INDUSTRIEEL ONTWERP

Is een voorbeeldstalling vanuit Ruimte voor de Fiets. Een tijdloze, comfortabele stalling met Fietsparkeer-certificaat voorzieningen. Transparant door gebruik van glazen daken en sociaal veilig door o.a. opstelling en verlichting. Staat bij elk kleiner station in Nederland. Totaal circa 140.000 fietsen.



## THEMA PARKEREN

Auteurs: Folkert Piersma, Wouter van Minderhout, Jorg van Beek en Carla van Buuren



WOUTER VAN MINDERHOUT en FOLKERT PIERSMA zijn vanaf start van het Programma Ruimte voor de Fiets tot nu nauw betrokken als projectmanagers van vele stationstallingen in Nederland.

Sinds 1999 zijn er door ProRail met het Programma Ruimte voor de Fiets landelijk ruim 300.000 fietsplaatsen nieuw gebouwd en gemoderniseerd op bijna 400 stations. Het totaal aantal stallingsplaatsen bij stations is nu zo'n 400.000 en groeit de komende jaren naar ruim 500.000.

De uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen rondom de nieuwbouw en uitbreidingen van de grote stations in Utrecht Rotterdam, Arnhem, Delft, en Breda is in volle gang. Het gaat om voorzieningen met een capaciteit van 5.000 tot 10.000 fietsen, met uitschieters naar 22.000.

Deze stallingen komen hoofdzakelijk ondergronds/inpandig. Dit vanwege de beperkte ruimte op grootstedelijke stationslocaties. Ook in andere steden zoekt ProRail met betreffende gemeente regelmatig naar ondergrondse oplossingen. We gaan ook de hoogte in met fietsflats, die op verschillende plaatsen al hebben gebouwd.

Elke plek vraagt om een maatwerkoplossing. Vroeger werd er pas aan het eind nagedacht over de plek van de fiets, maar tegenwoordig nemen stedenbouwkundige en architecten het thema integraal op in hun plannen. Een goede fietsparkeervoorziening draagt bij aan een betere bereikbaarheid van station en stad.



Er is een parkeergarage die de gemeente geen cent kost, maar de gemeenschap wel veel oplevert



De Ondergrondse Standaard Parkeergarage voorziet in ca. 600 parkeerplaatsen en kan binnen twee jaar na de ondertekening van de overeenkomst en de vergunningverlening operationeel zijn.

Zou dat kunnen: een private onderneming die in opdracht van uw gemeente een ondergrondse parkeergarage bouwt, exploiteert en financiert, en dat u daarbij als gemeente geen geld kwijt bent of risico loopt? Het antwoord kan zo op een poster van de Amerikaanse president: 'Yes, we can!'

Strukton ontwikkelde de **Ondergrondse Standaard Parkeergarage**: een concept dat vanuit het project zelf wordt gefinancierd op basis van parkeerrevenue. Als gemeente betaalt u daaraan dus geen cent en loopt u evenmin risico. Bovendien kan er, vanwege het private karakter van dit initiatief, snel en zonder aanbestedingsprocedure worden gebouwd. Tel daarbij de hoogwaardige kwaliteit van de parkeergarage zélf en de niet geringe impact ervan binnen uw gemeente: qua veiligheid, comfort en parkeergemak!



**Strukton**  
Parkeren

Daar wilt u meer van weten?  
Ton Bruins Slot maakt graag een afspraak met u. Hij is bereikbaar via 030 - 248 6719 en [ton.bruinsslot@strukton.com](mailto:ton.bruinsslot@strukton.com) [www.struktonparkeren.nl](http://www.struktonparkeren.nl)

# stedenbouw & architectuur

**10** ITALIË VOORLAND VOOR ARCHITECTEN **14** EXPERTPANEL  
BRANDVEILIGHEID PARKEERGARAGES **18** CRADLE TO CRADLE IN  
PARKEREN **30** BIOBASED GEVELS **42** FIETSEN PARKEREN IN  
ICONEN





# THEMA PARKEREN

## EXPERTPANEL BRANDVEILIGHEID PARKEERGARAGES

Het expertpanel buigt zich over een actueel vraagstuk: brandveiligheid van parkeergarages. Panelleden zijn: Eric Bosscher, VEBON; Elísio Baptista, Gemeente Nieuwegein; Erik Janse, Brandveiligheid; Sigmund Beitler, Grontmij en Jur van Oerle, Peutz.

14-17



## CRADLE TO CRADLE IN PARKEREN

Parklaan Landschapsarchitecten ontwerpt parkeerweide bij Fort Vechten.

18-19



## FLEXIBEL OMGAAN MET PARKEERNORMEN

Gebiedsgerichte aanpak sterke optie.

20-21

## SPARK OVER VERBETERD PARKEREN

Stappenplan voor parkeerbehoeftebepaling.

22-23



## LOCATIE, LOCATIE, LOCATIE!

Bouwfonds REIM over succesfactoren parkeergarages.

24-27



## DUURZAAMHEIDSKEURMERK IN PARKEREN

Dutch Green Building Council werkt aan BREEAM certificaat.

29

## PARKEREN ACHTER BIOBASED GEVELS

Hout en bamboe façades in Duitsland.

30-35



## STANDAARDISATIE VERLAAGT KOSTEN

Hoog prefab gehalte De Houtwal in Harderwijk.

36-37

## PARKEERVAK 2013

PARKEER24 en Stedebouw & Architectuur aanwezig met KennisCafé.

39



## DEMONTABELE PARKEERGARAGES

Tijdelijke garages winnen terrein.

41



## FIETSPARKEREN BIJ STATIONS

Stallingen worden iconen.

42-43



## TOP TIEN FIETSPARKEREN

44-45

## TOP TIEN ARCHIBOEKEN EN PARKEREN IN DRUK

47

## CBS BOUWECONOMIE, AGENDA EN COLOFON

49