

Fietsenstalling onder water verbetert beleving stedelijk gebied

Meer en meer komt de fiets centraal te staan in stedelijke mobiliteit en recreatieve verplaatsingen. Niet verwonderlijk, want de fiets draagt bij aan een gezonde stad en een duurzame samenleving: betere bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en CO₂-reductie. Doelen waar steeds meer gemeenten zich voor inzetten. Maar waar laat je al die tweewielers? Amsterdam parkeert ze ondergronds.

Samen met de Stadsregio Amsterdam (SRA), NS en ProRail heeft de gemeente de ambitie om in 2030 circa 21.500 plekken voor fietsen te hebben gerealiseerd. De grootste fietsenstalling wordt die aan het Prins Hendrikplantsoen in het Amsterdamse stationseiland: een onderwaterstalling voor 7.000 fietsen. Het Ingenieursbureau Amsterdam, Ruimte & Duurzaamheid van gemeente Amsterdam en Movares hebben het referentieontwerp gemaakt voor de fietsenstalling. Architect Nienke van de Lune van Movares/studioSK heeft de gemeente in deze specifieke ontwerpogave geadviseerd. "Steeds meer gemeenten willen meer lucht, groen en ruimtelijk gevoel in de stad met respect voor de historische context. Ze ontmoedigen het autoverkeer en stimuleren de fiets. Voor de stalling van die fietsen willen zij ruimten met verblijfskwaliteit. Samen met gemeenten ontwerpen wij ruimte-intensieve fietsenstallingen die maatschappelijke waarde bieden. Dit zijn prachtige opgaven."

IN 'T KORT - Fietsenstalling

Amsterdam laat een onderwaterstalling voor 7.000 fietsen bouwen

De fiets komt steeds meer centraal te staan in stedelijke mobiliteit

De bouw maakt onderdeel uit van de vernieuwing van Amsterdam Centraal

Movares/studioSK adviseerde de gemeente in deze ontwerpogave



Visualisatie van de hoofdingang van de nieuwe fietsenstalling. (Bron: R&D Amsterdam)

Fietsvriendelijke stad

De ontwikkeling van een fietsvriendelijke stad met een dicht infrastructuurnetwerk vraagt om een integrale visie op openbare ruimte. Hoogwaardige fietsparkeeroplossingen zijn te kostbaar om los te zien van een integraal stedelijk of zelfs regionaal fietsbeleid. Movares/studioSK maakt integrale ontwerpen waarin het architectonisch, civieltechnisch en bouwkundig ontwerp, de technische installaties en brandveiligheid samenkomen in een definitief ontwerp en bereidt de contractstukken voor van bestek tot UAV-gc-specificaties. Specialistische vraagstukken ten aanzien van afwikkeling en functioneel gebruik pakt het bedrijf op in samenwerking met de opdrachtgever. Voor elk type stalling ligt de focus op een goede stedenbouwkundige inpassing en koppeling aan het fietsnetwerk als vertrekpunt. De ontwerpers hebben ruime ervaring met het designen van fietsstallingen van verschillende typologieën en met de processen die benodigd zijn voor het tot stand brengen van succesvolle stallingen. Illustratieve voorbeelden zijn de verdiepte Mahlerplein-stalling voor drieduizend fietsen aan de Amsterdamse Zuidas, het fietstransferium in fietsstad Houten, de fietsflat in Hengelo en de fietsparkeergarage in Leeuwarden.

Maatschappelijke waarde

In de hoogstedelijke omgevingen in elke grote en middelgrote stad bestaat de urgentie om

ruimte-intensief te stallen in bouwkundige voorzieningen als een ondergrondse stalling, een fietsflat of een stalling ondergebracht in bestaand vastgoed of in combinatie met een (bestaande) parkeergarage. In verhouding zijn dit kostbare, maar noodzakelijke oplossingen. Amsterdam kiest voor een aantal ondergrondse stallingen, waardoor multifunctioneel ruimtegebruik mogelijk wordt. Om het monumentale karakter van het station te behouden is in het stationsgebied gekozen voor de stalling die 9 m onder het zogenaamde Open Havenfront komt te liggen. Dit is het water tussen de Prins Hendrikkade en het stationseiland. In en rondom het stationseiland zijn meerdere locaties onderzocht voor het bouwen van fietsparkeergarages. De zuidwestelijke richting is volgens de verkeersmodellen het meest belast met aankomende fietsstromen en vraagt in die hoek ook om de grootste stalling.

De Entree

De bouw van de stalling maakt deel uit van De Entree, de ingrijpende vernieuwing van de centrumzijde van Amsterdam Centraal die de stad een nieuwe entree geeft. Prettig, veilig en goed bereikbaar voor reizigers, bezoekers en omwonenden. Met meer water, minder auto's en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Bart-Jan Kouwenhoven, projectmanager gemeente Amsterdam: "Met het project De Entree werken we aan verbetering van de bereikbaarheid en openbare ruimte. De ruimte rond

het stationseiland is bijzonder schaars. Door de fietsenstalling onder water op een diepte van 9 m te maken, kan de ruimte dubbel worden gebruikt. Zo kan de passagiersvaart gewoon gebruik blijven maken van het water. Doordat het Open Havenfront wordt vergroot, neemt de kwaliteit van de openbare ruimte ook nog eens toe."

Toegankelijkheid

In het toekomstig ontwerp is veel aandacht voor een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid van de fietsenstalling. De entree van de stalling is gelegen aan de Prins Hendrikkade, ter hoogte van het kruispunt met de Martelaarsgracht. Nabij dit kruispunt gaat het fietsverkeer richting de entree van de stalling. Op niveau -1 ligt de metrohal van het Centraal Station. De fietsenstalling ligt op niveau -2 en is hiermee gekoppeld om een droge comfortabele loop te maken tussen stalling en de metro. Het is de bedoeling dat er in de toekomst ook nog een verbinding komt tussen de metrohal en de centrale hal van het monumentale stationsgebouw.

Ruimte voor rederijen

Door de diepe ligging blijft het water in het Open Havenfront diep genoeg voor rondvaartboten en pleziervaartuigen. In de kademuuren komt ruimte voor voorzieningen voor rederijen. Deze ruimten bevinden zich onder de verlaagde kade aan het water en op een tussenverdieping in het entreegebied van de stalling onder het hoger gelegen maaiveld. De ruimte is bedoeld voor verschillende functies: enerzijds is er een publieke ontvangstfunctie,



Fietsenstalling onder het Mahlerplein. (Bron: Movares)

anderzijds zijn hier personeelsruimten en keukens voor de rederijen. Slechts een beperkt aantal onderdelen zoals de entree van de stalling en de noodtrappenhuizen zijn van buitenaf zichtbaar.

Beeldkwaliteit en comfort

Gemeente Amsterdam hecht grote waarde aan beeldkwaliteit en comfort van de stallingen. De in het beeldkwaliteitsplan gestelde eisen zijn opgenomen in het aanbestedingsdocument. De eis aan de aannemer is dat de beeldkwaliteit niet lager dan een 9 mag scoren. Voor de vormgeving van de bouwpartijen onder maaiveld is gekozen voor een andere benadering dan bovengronds. Eenmaal de trappen afdalend worden de materialen strakker, gladder en kleurrijker.

In een grote fietsenstalling bestaat het gevaar van desoriëntatie in een zee van fietsen. In deze stalling zijn de diagonaal en de gebogen zuidelijke wand sterke oriëntatie- en rustpunten van de stalling. Het is de bedoeling dat de twee toegangen (de entree en de doorkoppeling naar de metro) beide worden voorzien van een aanzienlijke hoeveelheid daglicht. Boven de metroverdeelhal is dit te realiseren met een daklicht in het talud naast het open havenfront.

Simulaties

De omgeving kan het functioneren van de entree van de fietsenstalling sterk beïnvloeden. De nabijgelegen kruispunten zorgen voor een concentratie van verkeersstromen richting de stalling. Met behulp van door Movares/studioSK ontwikkelde simulatiemodellen is de werking van de entree inzichtelijk gemaakt. Hierbij is gekeken naar de verhouding tussen de intensiteit van de fietsstromen en de capaciteit van de entree. Dit onderzoek omvatte een dynamische simulatie van de entree van de stalling (toegang), waarin gekeken is naar alle logistieke stromen. Het is de bedoeling dat de uitstraling van de ondergrondse fietsenstalling en de kadegebouwen straks naadloos aansluiten bij de hoogwaardige vormgeving van de openbare ruimte van De Entree. Nienke van de Lune ondersteunt de gemeente bij De Entree. Ze werkt onder andere mee aan het referentieontwerp en het beeldkwaliteitsplan van de nieuwe fietsenstalling. De werkzaamheden aan De Entree nemen volgens planning vijf jaar in beslag en beginnen in 2018.

Nienke van de Lune werkt bij advies- en ingenieursbureau Movares; Bart-Jan Kouwenhoven werkt bij de gemeente Amsterdam.



Voor elk type stalling ligt de focus op koppeling aan het fietsnetwerk en een goede stedenbouwkundige inpassing. (Typologieën fietsstallingen ontwikkeld door Movares/studioSK)