

Tekst Peter de Lange
Foto's: Petra Appelhof,
Ivo Bastiaansen, Matthijs
Borghgraef, Peter-Arno
Broer, Ronald Tilleman,
Ben Vulkers

studioSK.nl



Paul van der Ree
Fietsenstalling
heet voortaan
fietsvilla, fietspaleis,
fietsflat of fietshotel

Geen luxe,
maar pure noodzaak

Fietsenstallingen bij stations zien er tegenwoordig heel anders uit dan pakweg tien jaar geleden. Verdwenen zijn de donkere plekken naast het station waar je je fiets in een roestig rek onder een lekkend afdak moest achterlaten. Ze hebben plaatsgemaakt voor lichte en comfortabele ruimtes die niet zelden zijn uitgerust met een efficiënte en intelligente bewegwijzering, camerabewaking en vaak ook toezicht door een beheerder.

Dat laatste is nauwelijks een luxe, want er staan veel meer fietsen gestald dan vroeger. Een stalling voor 5.000 fietsen is niet meer uitzonderlijk. Die onder Utrecht-Centraal heeft zelfs een capaciteit van 12.500, wat deze voorziening tot de grootste fietsenstalling ter wereld maakt.

‘Het aanzien van stationsfietsenstallingen is sterk veranderd,’ zegt Paul van der Ree, architect bij studioSK in Utrecht, een onderdeel van ingenieursbureau Movares. ‘De fiets is het icoon van het ov geworden en de stalling onderdeel van de reis. Ze horen er gewoon bij. En, ook niet onbelangrijk, een mooie en goede fietsenstalling maakt reizen per spoor aantrekkelijker.’

Van der Ree en zijn collega Simone Jorink gelden binnen het bureau als de fietsspecialisten bij uitstek. Hoewel ze ook andere opdrachten uitvoeren, houden ze zich vooral bezig met het ontwerpen van fietsenstallingen. Er is een toenemende vraag naar die expertise. Van der Ree: ‘De fietsenstalling was ooit een keet, maar is nu een zelfstandig gebouw met een eigen stijl.’ Hij is de fietsenstalling zelfs gaan beschouwen als een apart genre binnen de architectuur. Hij noemt het bicyecture. Waarbij de architect onderscheid maakt tussen de *fietsvilla*, het *fietspaleis*, de *fietsflat* of het *fietshotel*.

De evolutie van de stationsstalling heeft alles te maken met het snel toenemende fietsgebruik in Nederland. Het nadeel van die populariteit is dat stationspleinen verstopt en onbegaanbaar raakten doordat honderden fietsen er worden gestald in rekken, of lukraak tegen bomen, hekken of lantaarnpalen. Om een eind te maken aan deze verrommeling, besloot ProRail tot de bouw van stallingen die de zee aan fietsen doelmatig aan het oog onttrekken en de reis soepel faciliteren. Door hun vriendelijke vormgeving en uitgekende materiaalgebruik, waar vooral veel glas aan te pas komt, dragen moderne fietsenstallingen bij aan de sociale veiligheid op en rond het station.





Van der Ree: 'In deze transformatie wordt door de rijksoverheid fors geïnvesteerd. Ook gemeenten zijn bereid er meer geld voor uit te trekken. Het is een gezamenlijke opgave die er om gaat de fiets bij grote knooppunten uit de openbare ruimte te halen en die netjes te stallen. Anders bestaat het gevaar dat de fiets zijn populariteit weer verliest omdat mensen zich ergeren aan de overlast die hij veroorzaakt.'

Willekeurige voorbeelden van stationspleinen in steden waar dankzij de bouw van nieuwe fietsenstallingen chaos veranderde in

een aangename verblijfsplek, zijn Apeldoorn, Houten en Amsterdam Zuid/wtc. Om de overstap van fiets op trein en vice versa te vergemakkelijken wordt de stalling direct onder de perrons of er direct naast aangelegd, tegenwoordig ook steeds vaker ondergronds. Om aan te geven hoeveel waarde de stationsbeheerder en de gemeente hechten aan goede stallingsruimte: afhankelijk van de capaciteit investeren zij gezamenlijk in de bouw gemiddeld zo'n 5 tot 10 miljoen euro.

StudioSK hield zich aanvankelijk alleen bezig met stallingen bij stations, maar krijgt



nu ook opdrachten voor stallingen in binnensteden. Jorink en Van der Ree: 'Je ziet dat mooie stallingen bij het station de roep om stallingen van vergelijkbare kwaliteit in de binnenstad vergroten. Er is in veel steden grote behoefte aan op de populaire hotspots, zoals winkelgebieden.'

Door het grote ruimtegebrek in stadscentra worden fietsenstallingen daar dikwijls ondergebracht in leegstaande gebouwen. Het gebeurt ook wel dat fietsen en auto's een parkeergarage delen; in garages is regelmatig zo'n 40 procent van de plaatsen onbezet. In de toekomst ziet Van der Ree nog

veel nieuwe ontwikkelingen: 'Met elektrische auto's en e-bikes gaan de ontwikkelingen op mobiliteitsgebied zo snel dat we bij de inrichting van toekomstige garages en stallingen ons moeten afvragen voor wie we aan het ontwerpen zijn. Met welke vervoersgroepen krijgen we straks in de toekomst te maken? De bouwkundige constructie moet mogelijk worden aangepast aan nieuw gebruik. De beste oplossing lijkt daarom flexibel bouwen, zodat we de ruimte tussentijds kunnen aanpassen aan de veranderende behoefte.'



