

Ontwerpvoorbeeld



Gratis bewaakte stalling onder stationsplein
Zutphen
2006



[Klik voor video](#)



1. Gratis bewaakte stalling onder stationsplein



In oktober 2006 opende de gemeente Zutphen de eerste gratis bewaakte NS-stalling van Nederland. Onder het stationsplein is een ideale stalling gebouwd voor 3.000 fietsen. Op het maaiveld is een mooi voetgangersgebied ontstaan. S2 Architecten uit Benthuizen heeft de stalling ontworpen.

2. De planontwikkeling

FIETS  BERAAD

Stationsplein Zutphen
voor de reconstructie



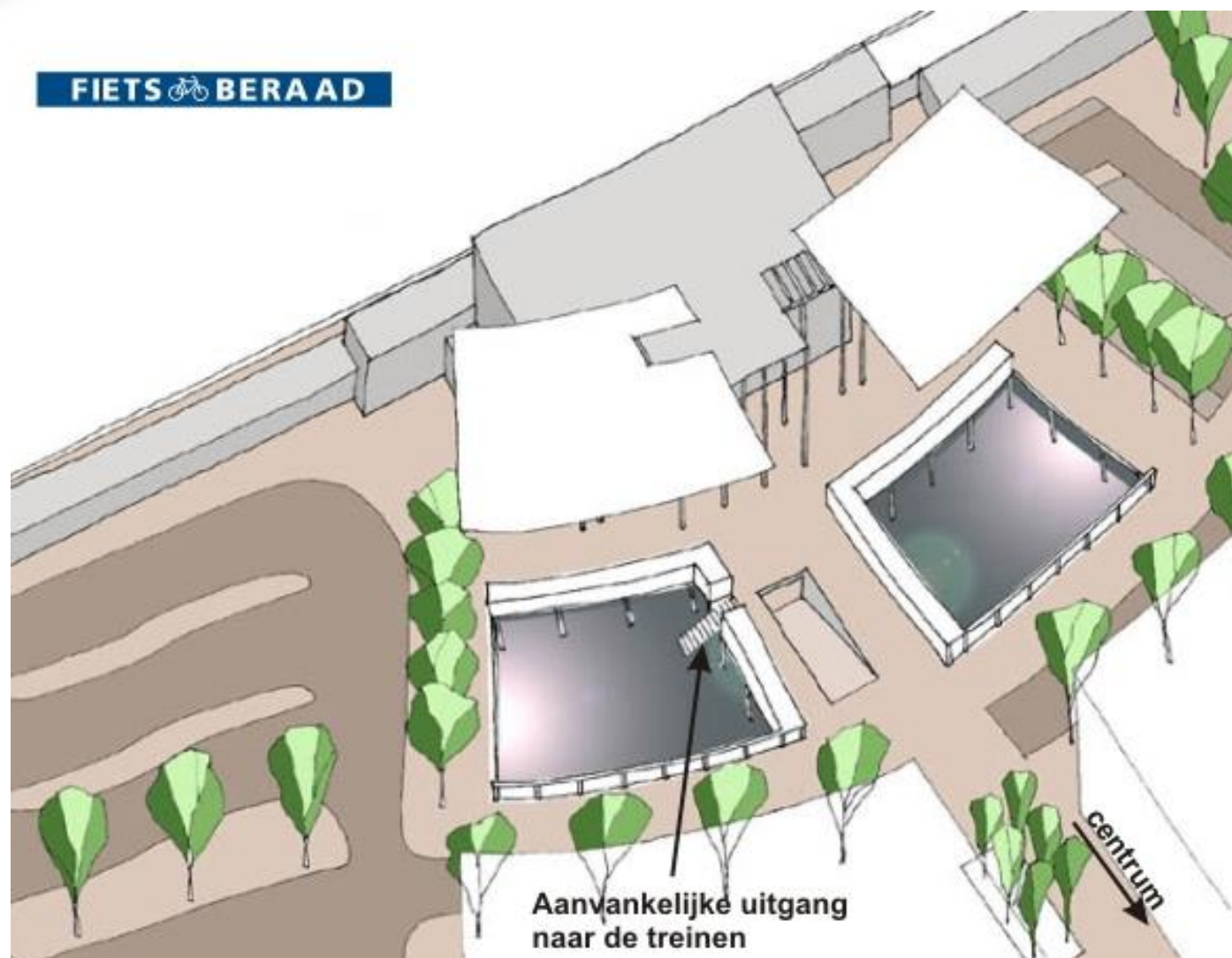
De gemeente Zutphen streefde een dubbeldoelstelling na. Enerzijds een mooie entree tot het historische Zutphen. Aan de andere kant een optimale stalling voor fietsende treinreizigers. Aanvankelijk werd gedacht aan een traditionele oplossing: gratis stallen op het maaiveld en bewaakt inpandig. De gratis-bewaakt-formule kwam stap voor stap in beeld. Alles inpandig is mooier, maar dan is wel toezicht nodig. Daarmee vervaagt het verschil tussen bewaakt en onbewaakt. Om te voorkomen dat het bewaakte gedeelte geheel leeg-geconcurrereerd zou worden door het gratis gedeelte met toezicht is ervoor gekozen om alles gratis te maken

3. De indeling



Centraal in de stalling ligt de toegangstrap. Links van de trap is plek voor ongeveer 1.640 fietsen. Dit gedeelte is vrij toegankelijk met cameratoezicht. Aan de rechterzijde ligt het gedeelte met geautomatiseerde toegang (ca 1.360 fietsen). Onder de trap is plek voor ongeveer 40 bromfietsen en fietsen die niet in de rekken passen. Een tweede trap leidt rechtstreeks naar de stationshal.

4. Discussiepunten



Vijf discussiepunten hebben een belangrijke rol gespeeld in de planvorming. In de eerste plaats natuurlijk de kostenverdeling. Daarnaast: 2) wel of geen bewapening in de dakconstructie ivm hulpvoertuigen op het plein, 3) de lengte en de capaciteit van de trap, 4) een rechtstreekse trap naar de stationshal, 5) wel of geen lift voor ouderen en gehandicapten. De laatste drie punten worden hier nader toegelicht.

5. De centra toegang



Wie vanuit het centrum van Zutphen aankomt, fiets bijna vanzelf de stallingen binnen, maar moet toch even afstappen. De centrale toegang is 4,7 meter brede trap met vier fietsgoten. De trap overbrugt een hoogteverschil van 3,3 meter en heeft een hellingspercentage van 20 procent. Voor de meeste klanten is het geen probleem. Soms is één hand voldoende om de fiets vast te houden.

6. Capaciteit van de trap



Hoewel er 4 fietsgoten zijn, worden er meestal maar 2 of 3 tegelijkertijd gebruikt, omdat de meeste mensen rechtshandig zijn. De capaciteit blijkt echter ruim toereikend. Tijdens de ochtendspits maken er ongeveer 700 fietsers in een half uur gebruik van trap (450 in en 250 uit). De treindienstregeling maakt een efficiënt gebruik van de trap mogelijk. Alle treinen komen ongeveer tegelijkertijd aan en 10 minuten later zijn ze weer vertrokken. Hierdoor komt er eerst een stroom fietsers de kelder in en vervolgens gaat er een stroom de kelder uit. Er ontstaat wel enige vertraging, doordat scholieren boven aan de trap blijven hangen, voordat ze als groep vertrekken.

7. Toegang tot de stationshal



Een belangrijke verbetering die tijdens de planvorming nog is doorgevoerd, is een rechtstreekse trap vanuit de stalling naar de stationshal. Aanvankelijk was er een trap naar het stationsplein opgenomen in de plannen (zie afbeelding bij 5). De rechtstreekse trap is niet alleen sneller voor de treinreizigers. In de aangepaste plannen lopen fietsers elkaar ook minder voor de voeten en is de lichtinval veel beter.

8. Geen lift



Tot en met de opening is de toegankelijkheid voor ouderen en gehandicapten een discussiepunt geweest. Vanwege de hoge kosten is besloten geen lift aan te leggen. Uiteindelijk is een creatieve oplossing gevonden. Een gedeelte van de oude stalling is geschikt gemaakt voor scootmobielen en enkele fietsen. Deze ruimte is toegankelijk vanuit de stationshal. Vaste gebruikers krijgen een tag (sleutel), incidentele gebruikers kunnen de beheerder oproepen.

9. Beheerdersruimte



De beheerdersruimte heeft een centrale plek in de stalling gekregen, met goed zicht op de centrale toegangstrap. Alle stallingsklanten komen hier twee keer langs. De gemeente wil steeds twee toezichthouders ter plekke hebben, waarbij overdag personeel gecombineerd wordt met de fietsenwinkel in de stalling.

10. Camera's



In het plafond zijn 40 camera's verwerkt. Als een camera beweging detecteert, worden de beelden opgeslagen. Het camerasysteem heeft al snel zijn nut bewezen. Vlak na de opening is een fiets gestolen uit het gratis gedeelte met toezicht. Op de opgeslagen videobeelden is goed te zien hoe de dief de rekken afzoekt naar een fiets met een makkelijk te kraken slot. De videobeelden zijn op een USB-stick overgedragen aan de politie.

11. Bewaakte gedeelte



Een gedeelte van de stalling is extra beveiligd met geautomatiseerde toegangscontrole. Alleen fietsers in het bezit van een pas (eveneens gratis, wel borg) hebben toegang tot dit gedeelte. De grootte van het extra beveiligde gedeelte kan eenvoudig aangepast worden door het hek te verplaatsen. De flexibiliteit is al nuttig gebleken. Binnen een jaar is het extra beveiligde gedeelte verkleind, omdat het toch iets minder gebruikt wordt dan het vrij toegankelijke gedeelte met toezicht. Kennelijk ervaren fietsers de automatische toegangscontrole toch als extra hindernis.

12. Etagerrekken met gasveer



Om de relatief kostbare ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken zijn etagerrekken toegepast, zodat fietsen in twee lagen gestald kunnen worden. Per laag is ook weer een hoog-laag-opstelling gekozen. Fietsen kunnen hierdoor dicht bij elkaar staan zonder dat de sturen in de weg zitten. Het toegepaste etagerrek heeft voor de bovenverdiepingen uitschuifgoten met een gasveren, waardoor het voor de gebruiker minder zwaar is om de fiets op te tillen.

13. Lichtinval centrale trap



Een goede lichtinval is erg belangrijk voor een ondergrondse fietsenstallingen. Veel mensen vinden het niet prettig om het gevoel te hebben in een kelder te zijn. Met name door de centrale toegangstrap met wanden van glas is de lichtinval in de Zutphense stalling royaal.

14. Lichtinval aan de randen



Aan de buitenranden van de stalling heeft de architect een slimmigheid toegepast, om nog wat extra daglicht tot de stalling te laten doordringen. Het dak van de stalling is ligt iets hoger dan het maaiveld. In de opstaande rand die hierdoor ontstaat is een soort doorschijnend 'melkglas' toegepast.

15. Gebogen paden



De paden zijn licht gebogen.
Hierdoor krijgt de stalling een
speelser en vriendelijker karakter.

16. Genummerde paden



De paden zijn genummerd, zodat je makkelijker kunt onthouden waar je fiets staat. In andere stallingen en in autoparkeergarages worden wel aparte kleuren (vloer, pilaren) toegepast voor de verschillende paden. De architect kon zich echter niet vinden in een oplossing met verschillende kleuren.

17. Parkeerverbod



Na realisatie is in de APV een fietsparkeerverbod voor het stationsplein opgenomen (inclusief wegsleep- en mandateringsregeling). In de enkele klemmen die er nog staan (voor de VVV), mag maximaal een ½ uur geparkeerd worden. De gemeente heeft veel aandacht besteed aan de communicatie (2 x alle fietsen gelabeld, een promotieteam heeft flyers uitgedeeld etc). De combinatie van een ideale stalling en een fietsparkeerverbod heeft inderdaad geresulteerd in een bijna fietsvrij plein.

18. Financiering

Aan de Zutphense innovatie gingen langdurige onderhandelingen vooraf. De gemeente heeft alle mogelijk potjes aangesproken voor de reconstructie van het stationsgebied. De totale kosten bedragen ruim 12 miljoen euro, waarvan de helft voor de stalling. De stalling is voornamelijk betaald door V&W (programma Ruimte voor de fiets; 3,6 miljoen) en de gemeente zelf (1,9 miljoen). De gemeente betaalt daarnaast jaarlijks 250.000 euro aan de NS voor de exploitatie van de stalling.