

Fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen

Fietsberaadpublicatie 36



Over CROW-Fietsberaad

CROW-Fietsberaad is een kenniscentrum voor fietsbeleid. De doelstelling van CROW-Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis. CROW-Fietsberaad maakt onderdeel uit van Kennisplatform CROW.

Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

Fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen

Fietsberaadpublicatie 36



CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede

Telefoon (0318) 69 53 00

E-mail klantenservice@crow.nl

Website www.crow.nl

November 2020

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan.

CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.

De auteursrechten berusten bij CROW.

Inhoud

Aanleiding	4
1 Waarom deze publicatie	5
2 Huidige richtlijnen voor fietsenstallingen	6
3 Een aantal spelregels	8
4 Inzichten uit de inventarisatie	12
5 Praktijkvoorbeelden	15
5.1 Studentenhuisvesting Havenhof, Eindhoven	16
5.2 Studentenhuisvesting Little Manhattan, Amsterdam	20
5.3 Studentenhuisvesting Johanna, Utrecht	24
5.4 Wooncomplex Rhapsody, Amsterdam	28
5.5 Wooncomplex Fenix I, Rotterdam	32
5.6 Hoofdkantoor Rabobank, Utrecht	36

Aanleiding



Nederland is een fietsland, en dat willen we graag zo houden. De fiets wordt steeds populairder, vooral in stedelijke gebieden.

De fiets scoort met name hoog op middellange afstanden tot 7 kilometer. Met de groei van de populariteit van de elektrische fiets nemen ook de afstanden die de fietser aflegt toe. En behalve dat er meer elektrisch wordt gefietst, of gepedelekt, worden fietsen ook steeds vaker een lifestyle onderdeel. Dat vertaalt zich in fietsen van allerlei vormen en maten.

Behalve dat deze fietsen veel onderweg zijn, moeten deze fietsen ook ergens gestald worden. Bij stations zien we nu steeds meer aandacht voor het bieden van goede stallingsmogelijkheden. Een groot deel van de treinreizigers komt of vertrekt immers per fiets.

Dat heeft inmiddels geresulteerd in veel grote fietsenstallingen, die architectonisch bijzonder en ook functioneel en praktisch zijn. Via mooie ontwerpen worden de fietsers verleid om hun fiets binnen te stallen en niet buiten te laten rondzwerven. Ook gemeentes hebben inmiddels veel grote publieke fietsenstallingen laten ontwerpen. Hierin zijn mooie resultaten geboekt, waar we best allemaal trots op mogen zijn. Het ontwerpen van mooie stallingen is voor architecten steeds aantrekkelijker geworden. Publieke waardering stimuleert.

Maar de meeste fietsen moeten ook een stallingsplek vinden thuis of op het werk. Deze private stallingen zijn minder in het zicht, maar daardoor niet minder belangrijk. We zien nu dat de positieve ontwikkelingen bij de publieke stallingen bij de private stallingen nog onvoldoende door zet. In deze publicatie willen we ons richten op de fietsenstallingen in grote wooncomplexen of kantoren in hoog stedelijk gebied. De publieke ruimte is schaars en die willen we niet vol hebben staan met fietsen. We hebben hier nog een weg te gaan.

1

Waarom deze publicatie

In veel steden wordt het bouwen van fietsvoorzieningen gestimuleerd door het opstellen van richtlijnen en eisen via parkeernota's. Daarin worden niet alleen de parkeernormen voor de auto's in vastgesteld, maar steeds vaker ook die van de fiets. Het stellen van deze normen helpt in het realiseren van stallingen, ze zijn dan een verplicht onderdeel van het gebouw. Maar de kwaliteit blijft vaak nog achter. Het levert niet altijd voorzieningen op die voor de bewoner of werknemer in het gebouw aantrekkelijk zijn om te gebruiken. Kwaliteit is ook niet zo makkelijk afdwingbaar.

Er zijn ook goede voorbeelden van private fietsstallingen. Deze publicatie is bedoeld als opsteker, als stimulans. Door de goede voorbeelden die er zijn meer in het voetlicht te plaatsen. Ter inspiratie voor architecten en ontwikkelaars. Hoe worden de stallingsvoorzieningen in het gebouw voor de directe gebruikers (bewoners en werknemers) ondergebracht. Deze voorbeelden zijn ook bedoeld voor gemeenten; om naast aandacht voor de aantallen, ook meer aandacht voor de kwaliteit te vragen. Stallingen die niet goed gebruikt worden, resulteren vooral in veel "wildstallen" buiten. De directe omgeving van het gebouw wordt dan zwaarder belast. En in dichte stedelijke gebieden is juist die openbare ruimte weer schaars. Dus op naar een win-win. En daarbij wint ook de fietser; dus een win-win-win.

Zoals een aantal architecten in de gesprekken aangaven is het ontwerpen van fietsstallingen in een gebouw niet het meest sexy onderwerp. Het is iets wat ondergebracht moet worden. Functioneel en praktisch. Dit is een belangrijk verschil met de publieke stallingen. Bij publieke stallingen moet de fietser verleid en uitgedaagd worden om die stalling te gebruiken. Op weg naar het station, of op weg naar andere bestemmingen. Publieke stallingen zijn bijna nooit de eindbestemming. Dat is een groot verschil met de stallingen in woningen en kantoren. Daarmee zien we dat aan het verleiden en het extra aantrekkelijk maken minder aandacht wordt besteed. Deze stallingen zijn veel functioneler. Het accent ligt hier vooral op de locatiekeuze en de route: van buiten naar binnen en door naar de voordeur of naar de werkplek. Het is zoeken naar het juiste maatwerk.

In deze publicatie worden een zestal fietsstallingen van grote gebouwen in verschillende steden beschreven. Het geeft het zoeken naar maatwerk weer.

- Studentenhuisvesting **Havenhof**, Eindhoven
- Studentenhuisvesting **Little Manhattan** bij Lelylaan Amsterdam
- Studentenhuisvesting **Johanna**, campus Uithof Utrecht
- Woningcomplex **Rhapsody in West**, Kolenkitbuurt Amsterdam
- Woningcomplex **Fenix**, Katendrecht Rotterdam
- Hoofdkantoor **Rabobank**, stationsgebied Utrecht.

2

Huidige richtlijnen voor fietsenstallingen

2.1 Fietsenstallingen in woningen

De richtlijnen voor fietsenstallingen voor woningbouw zijn in het bouwbesluit opgenomen. Daarin wordt vermeld dat je voor elke woning een berging moet realiseren van ca 5 m² met een specifieke afmeting waarin ook fietsen passen. That's it. Terwijl gemeenten voor het autoparkeren een ver gespecificeerde parkeernorm hanteren, gekoppeld aan het type woning en haar omvang, ontbreekt voor fietsen in het bouwbesluit elke verdere uitwerking.

Bij grootschalige woningbouwprojecten kan van het bouwbesluit afgeweken worden met het aanleggen van gemeenschappelijke fietsenstallingen. Bij het realiseren van een gemeenschappelijke fietsenstalling in een wooncomplex mogen de bergingen kleiner en geïntegreerd in de woningen worden opgenomen. Hier wordt dus een prikkel geboden voor het realiseren van een gemeenschappelijke fietsenstalling. Dat is een positieve ontwikkeling, omdat deze gemeenschappelijke stallingen, m.n. bij appartementen, vaak tot een betere oplossing leiden voor het fietsparkeren. Amsterdam heeft de voorwaarden waaronder men akkoord gaat met het afwijken van het bouwbesluit met de bouw van een gemeenschappelijke fietsenstalling al in 2015 in een bouwbrief verwoord. Daarin zijn niet alleen de aantallen stallingsplekken gekoppeld aan de omvang van de woning, maar zijn er ook kwaliteitseisen aan de stalling meegegeven.

Andere gemeenten, waaronder Utrecht en Rotterdam, hebben een dergelijke afwijking van het bouwbesluit in hun fietsparkeernormen overgenomen.

Vijf van de zes praktijkvoorbeelden in deze publicatie betreft fietsenstallingen voor woningen. Drie voorbeelden van studentenhuysvesting, één voorbeeld waarin sociale woningbouw is gerealiseerd en één transformatie van een voormalige havenloods in mooie loftwoningen. Studentenhuysvesting is een van de uitzonderingen op de voorschriften van het bouwbesluit; de stallingsplek voor de fiets van de bewoner mag ook buiten zijn. Daarnaast geeft het



bouwbesluit geen voorschriften voor een fietsenberging in de transformatie van bestaande gebouwen. Bij de hier genoemde voorbeelden is alleen voor de realisatie van de nieuwbouwwoningen de richtlijnen voor gemeenschappelijke fietsenstallingen van toepassing.

2.2 Fietsenstallingen in kantoren;

In het voorbeeld van de Rabobank is de stalling nog zonder fietsparkeernorm opgesteld, men liep op de tijd vooruit. Voor nieuwe kantoren zijn de gemeentelijke fietsparkeernormen een belangrijke richtlijn voor de benodigde aantallen. Het geeft een betere handreiking bij het bepalen van de benodigde aantallen. Hier zit per gemeente nog wel wat variatie in. De gewenste aantallen stallingsplekken zijn gekoppeld aan de omvang van het gebouw (1 tot 2 fietsstallingsplek per 100 m²). Een aantal gemeenten hanteren een bandbreedte. Anderen hanteren zones in de stad die een hogere of een lagere norm toestaan, afhankelijk van de locatie van het gebouw. In tegenstelling tot de autoparkeernorm die behalve het minimum ook het maximum aangeeft, geeft de fietsparkeernorm meestal alleen het minimum aantal stallingsplekken aan.

Interessant is dat er nu ook gemeenten zijn waarbij het auto- en fietsparkeren bij de parkeernormen communicerende vaten zijn. Het vereiste aantal autoparkeerplekken kan worden verlaagd als er meer stallingsplekken in een gemeenschappelijke fietsenstalling worden aangeboden.

De praktijkervaring tot nu toe is dat met het stijgende fietsgebruik de fietsparkeernormen snel door de tijd achterhaald worden. Daarnaast wijzigt ook de vorm van de fiets. Fietsen hebben steeds vaker meer *toeters en bellen* waardoor ze niet meer in de gewone fietsrekken passen. Als daar met de stallingsinrichting niet op wordt ingesprongen leidt dit tot een lage efficiëntie van de stalling.

2.3 Fietsparkeernormen ook voor andere functies

In deze publicatie hebben we ons vooral gericht op woningen en kantoren. Voor de volledigheid wordt genoemd dat ook voor andere functies richtlijnen zijn te vinden in de fietsparkeernormen die veel gemeenten hebben vastgesteld. De fietsparkeernormen van gemeenten onderscheiden veel functies waarvoor een norm is toebedacht. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de CROW-kengetallen voor fietsparkeren. De meest recente fietsparkeerkencijfers dateren uit 2019. Het fietsgebruik van de stad, de locatie en de ambitie van de stad worden dan meegenomen in het beleid om juist hoog of laag op de voorgestelde kengetallen te gaan zitten. Het toepassen van deze fietsparkeernormen kan via het bestemmingsplan afgedwongen worden.

2.4 Fietsparkeernormen en de nieuwe omgevingswet

De nieuwe omgevingswet zal nu een jaar later in 2022 in werking gaan treden. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe de parkeernormen daarin een plek gaan krijgen. De omgevingswet wordt het nieuwe juridische kader waarin de eisen van nieuwe vastgoedontwikkelingen worden gebundeld. Vooralsnog gaan we ervan uit dat de bestaande fietsparkeernormen daarin weer een plek gaan krijgen, al is de wijze waarop nu nog niet duidelijk. Het ziet er wel naar uit dat er meer eisen gesteld kunnen worden dan nu. Dit maakt het mogelijk ook voor woningen met fietsparkeernormen te werken.

3

Een aantal spelregels

Wat maakt een fietsenstalling een goede stalling? The proof of the pudding is in the eating: dat merk je als die goed gebruikt wordt.

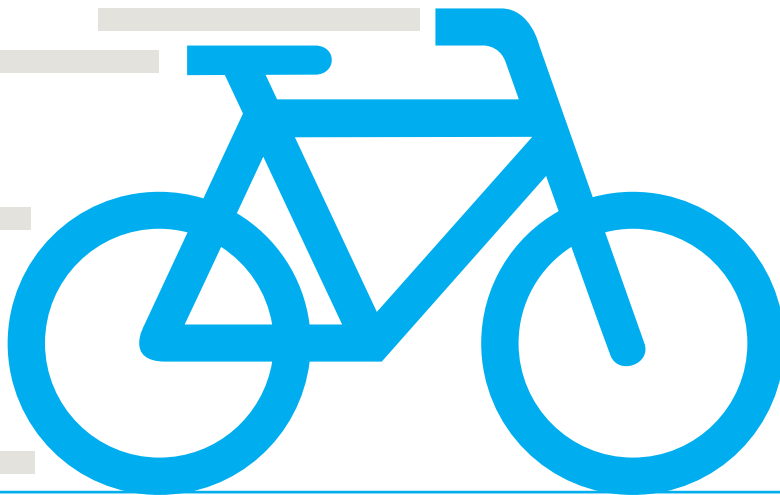
Het betekent vooral dat de stalling gebruikersvriendelijk moet zijn. Om dat te bereiken gelden bijna dezelfde "spelregels" als bij het ontwerpen van grote publieke fietsenstallingen. Het gaat daarbij vooral om het leveren van maatwerk, waarin architect, ontwikkelaar samen zoeken naar het optimum.

- 1 Ken je doelgroep en de wijze waarop de doelgroep de stalling zal gebruiken.
- 2 Ga voor de juiste aantallen en maak de stalling toekomstvast.
- 3 Kies voor de stalling de juiste plek in het gebouw voor een optimale toegankelijkheid.
- 4 Kies voor de stalling de juiste inrichting en het juiste rek.
- 5 Zorg dat de stalling op de route van de bestemming ligt, voor een goede doorloop.
- 6 Maak de stalling uitnodigend.

In dit hoofdstuk beschrijven we de do's en don'ts per spelregel. Wat werkt wel, en wat niet? In hoofdstuk 5 laten we een zestal praktijkvoorbeelden zien hoe anderen dit hebben opgelost ter inspiratie.

1 Ken je doelgroep
Voor de toekomstige eigenaar van het gebouw is het belangrijk om te weten wie de beoogde gebruikers zijn. Welke fietser gaat van die stalling gebruik maken en welk type fiets moet hier zijn plek krijgen? Zijn het gezinnen en moet er rekening gehouden worden met kinderen? Of zijn het hoofdzakelijk senioren? En wat hebben ze nodig om de stalling ook te gebruiken?

Het hoofdkantoor van de Rabobank is hierin een mooi voorbeeld. De zakelijke omgeving en de daarbij behorende



dresscode combineert niet goed met sportieve fietskleding. Het aanbieden van een omkleedmogelijkheid heeft dit bezwaar ondervangen. Daarom is de fietsenstalling hier ook uitgerust met kleedkamers, lockers en douches. Door de fietsenstalling op deze wijze aan te bieden is het fietsgebruik bij de werknemers zeker gestimuleerd.

Bij studentenhuysvesting speelt dit weer helemaal niet. De fietsen zijn bij deze groep vooral een functioneel gebruiksvoorwerp. Een makkelijk toegankelijke stalling is essentieel in het gebruik daarvan. Anders wordt de fiets daar niet gestald.

Bij bewoners, zoals bij Fenix, wordt vooral ook aandacht besteed aan de variatie, de verschillende type fietsen moeten er een plek kunnen vinden.

2 Hoe groot moet de stalling zijn?

Voor woningen wordt in een groot aantal gemeenten via de fietsparkeernormen aangegeven onder welke voorwaarde met de realisatie van gemeenschappelijke fietsenstallingen van het bouwbesluit mag worden afgeweken. Van de vijf beschreven woningvoorbeelden geldt dat alleen voor de ontwikkeling van Rhapsody. Hier was het uitgangspunt 2 stallingsplekken per woning. Bij de transformatie van de Rotterdamse havenloods Fenix waren er geen voorschriften en heeft men vooral gezocht naar wat erin past. Omdat al snel duidelijk was dat de oorspronkelijke bedachte fietskelder met 191 plekken te klein was, is er een tweede stalling toegevoegd. Uiteindelijk zijn afdoende plekken gerealiseerd, mede omdat veel oudere bewoners minder fietsen hebben en ook een auto gebruiken. Bij studentenhuysvesting hoeft de stallingsvoorziening volgens het bouwbesluit niet in pandig te zijn. Bij de hier beschreven voorbeelden is daarvoor wel gekozen wegens de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarbij is men uitgegaan van 1 fiets per kamer (voorbeeld Havenhof en Johanna) tot 1,5 fiets (Little Manhattan).

Kantoren kunnen nu gebruik maken van de fietsparkeernormen zoals al eerder beschreven. Of de gehanteerde norm voldoende is hangt ook af van de locatie waar het kantoor staat. Het maakt in fietsgebruik van de werknemers wel uit of het kantoor op het bedrijventerrein staat, dicht bij de snelweg, dicht bij het OV of in het centrum van de stad. Bij kantoren speelt ook het mobiliteitsbeleid van de organisatie een rol. Is het minimum van de norm afdoende? Of is het verstandig op basis van de ambitie van de organisatie daar nog een schepje bovenop te doen.

De omvang van de stalling is aan verandering onderhevig en kan last krijgen van haar eigen succes. Een stalling die bij de oplevering van het gebouw groot genoeg is kan door haar kwaliteiten zo populair worden in gebruik dat ze "van-zelf" te klein wordt. Zo is de fietsenstalling van de Rabobank aan uitbreiding toe en heeft de eigenaar van de studentenhuysvesting in Amsterdam voor nieuwe huysvestingsprojecten de fietsparkeernorm per studio al opgehoogd. Dus behalve bepalen wat de juiste omvang is van de stalling, moet er bij het ontwerp ook rekening gehouden worden met toekomstige groei. Het fietsgebruik in Nederland, en m.n. in stedelijke gebieden, neemt nog steeds toe. Bij het ontwerp rekening houden met mogelijke uitbreidingsmogelijkheden voorkomt hoge verbouwingskosten.

3 Ga voor de juiste plek

Een van de belangrijkste vereisten voor een goede stalling is de locatiekeuze in het gebouw, bij voorkeur op de begane grond. Voor de begane grond zijn veel meer functies die een plek nodig hebben, dan dat er aan ruimte beschikbaar is. Het wordt vooral dringen als er ook een commerciële plint in het gebouw komt. Een fietsenstalling kan prima functioneren zonder daglicht. Dat leidt vaak tot de cruciale fout dat de stalling in een slecht bereikbaar hoekje wordt geplaatst. Ver weg, uit het zicht, uit het hart. Voor het functioneren van de stalling is directe toegang vanuit de openbare ruimte wenselijk, waarbij de



toegang vanuit de aanrijdroute goed zichtbaar is. Behalve de plek zelf is de toegankelijkheid ook wezenlijk; de fietser moet de toegangsdeur makkelijk kunnen openen, bij voorkeur automatisch, met een eenvoudige drukknop of kaartlezer.

Als het niet lukt de stalling op de begane grond te realiseren, dan moet de stalling voor alle soorten fietsen toegankelijk zijn, ook voor de afwijkende modellen zoals bakfietsen en scooters. Bij woningbouw moet er ook rekening gehouden worden met de toegankelijkheid voor kinderen.

Bij de zes beschreven praktijkvoorbeelden is het vinden van een goede plek het meest wezenlijke van het succes van de stalling. De stalling moet van buiten goed bereikbaar zijn. Daarnaast moet de stalling ook goed toegankelijk zijn en "maar een deur ver." Voorbeelden waarin fietsers via lange gangen verschillende deuren of zelfs een trap moeten nemen om de fiets in een rek te kunnen zetten, getuigen ervan dat de stalling wordt gebruikt om een "gaatje" in het gebouw te vullen. Als een berging ergens ver weggestopt. Resultaat is dan dat fietsen buiten blijven staan, de openbare ruimte komt er dan bekaaid van af. En in dichte stedelijke gebieden is juist die openbare ruimte schaars.

Twee van de praktijkvoorbeelden hebben een oplossing gezocht in het spelen met hoogteverschillen. Bij de studentenhuysvesting Johanna is gebruik gemaakt van de verschillende maaiveldhoogtes rondom het gebouw. De lage entree van de fietsenstalling voelt voor de fietser geheel natuurlijk aan. In het gebouw wordt het hoogteverschil met een trap overbrugd. Buiten levert het een mooi opgetild maaiveld op.

Een soortgelijke aanpak heeft het woningbouwcomplex Rhapsody. Door het maaiveld van de buitenruimte van het woningcomplex op te tillen, ontstaat er een enorm volume waarin de parkeeropgave en andere voorzieningen gelijkvloers kunnen worden opgelost. Deze oplossing biedt ook hier een speelse buitenruimte op.

Behalve dat de fietsenstalling een goede plek in het gebouw moet krijgen, is ook de bereikbaarheid een belangrijk aandachtspunt. Bij grotere stallingen is het handig als er een fietspad naar de toegang leidt, zoals bij de studentenhuysvesting van Johanna het geval is. Afstemming hierover met de gemeente die verantwoordelijk is voor de inrichting van de openbare ruimte is hierin essentieel.

4

De juiste indeling en fietsrek

En eenmaal in de stalling aangekomen, dan wordt gebruik gemaakt van het juiste fietsrek, uitgaande van kwaliteitsniveau Fietsparkeur of vergelijkbaar. Het maakt voor de fietsenstalling wel uit of je veel sportieve fietsers een plek moet bieden, of juist veel mama- of papa-fietsen. Zitten er veel afwijkende maten bij, zoals bakfietsen en scooters. Zijn er veel elektrische fietsen? In feite hangt dit nauw samen met het kennen van je doelgroep, de gebruikers van de stalling. Bijvoorbeeld als er veel senioren in het gebouw wonen, dan is het verstandig in de keuze van het fietsrek rekening te houden, dat senioren in verhouding vaak een zwaardere elektrische fiets hebben. En die zijn moeilijker te tillen, vooral als je al wat ouder bent. Veel fabrikanten van fietsrekken kunnen hier in het kiezen van de juiste fietsrekken goed over meedenken. Hun vroegtijdig betrekken bij het ontwerpproces biedt voordelen. Door vroegtijdig rekening te houden met de juiste maatvoering kan er voor de beschikbare ruimte een efficiënte fietsenstalling worden ontworpen.

Het gaat dan ook verder dan het selecteren van het juiste fietsrek. Het betreft uiteindelijk de totale inrichting van de stalling. Bij hele grote stallingen wordt vaak gebruikt gemaakt van de stallingsvereisten die ProRail aan stationstallingen vereist. Daarin zijn veel richtlijnen over maatvoering en gebruik met als doel een hoge efficiency in beperkte ruimte en een minimum aan beheer te organiseren. Of dit een juiste insteek is, hangt af van de doelgroep die de stalling gaat gebruiken.

In Nederland is er een trend dat er steeds meer afwijkende maten worden gebruikt. De fietsen worden steeds meer onderdeel van een lifestyle. Ook hier geldt het advies, zoals bij het kiezen voor de juiste aantallen, dat het verstandig is om flexibel te zijn. Creëer ruimte om dit eventueel aan te passen. En kies voor variatie in fietsrekken. Dit maakt een fietsenstalling toekomstbestendig.

Wat ook in het gebruik van de stalling kan helpen, is de bewoners een vaste plek toe te wijzen. Bij twee studentenwoningen was deze plaats-toedeling toegepast; het huisnummer stond op het fietsrek. Dit soort toepassingen maakt de fietsenstalling gebruikersvriendelijk. Maar tegelijkertijd maakt het de stalling minder efficiënt omdat dubbelgebruik niet meer mogelijk is.

5 Zorg voor een goede doorloop

Behalve dat de stalling goed bereikbaar moet zijn, zodat er makkelijk van buiten naar binnen kan worden gegaan, vereist ook de interne logistiek aandacht. De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn en op de route naar de voordeur of werkplek liggen. Zonder omlooproutes. Behalve een goed zichtbare toegang van de stalling aan de openbare ruimte, moet er ook een toegang zijn richting eindbestemming. De logica van deze route is ook de belangrijkste troef van een goede stalling. In de hier beschreven voorbeelden hebben alle stallingen een goede aansluiting bij het trappenhuis of centrale hal. Je komt door het gebruiken van de stalling weer op een logische en handige plek in het gebouw terecht, van waaruit je weer verder gaat naar je bestemming. Omlopen wordt daarmee voorkomen. Slimme combinaties kunnen daarbij helpen; bijvoorbeeld de uitgang van de stalling naast de centrale brievenbussen.

Bij het ontwerpen van het gebouw vraagt deze interne logistiek en de logica van de samenhang vroeg in het ontwerpproces de aandacht. Dit is niet iets wat later er weer goed "ingefietst" kan worden.

Behalve een goede doorloop moet ook de toegang goed geregeld zijn. De toegang moet veilig zijn (niet iedereen moet erin kunnen), maar voor de bewoners en werknemers ook zonder gedoe. Een elektronische kaartlezer naast de toegangsdeur is daarbij welkom.

6 Zorg dat de fietser welkom is

Maak er een prettige plek van o.a. door het juist verlichtingsniveau te gebruiken. Ook toepassing van kleur doet wonderen. Een stalling moet licht en fris zijn. Daarnaast moet de stalling ook goed beheerd worden. Bij twee voorbeelden zien we dat het beheer geholpen wordt doordat bewoners een vaste stallingsplek krijgen. Je weet waar je de fiets kwijt kan. In feite is dit een tip voor alle stallingen die bestemd zijn voor bewoners; geef een vaste plek. Dat helpt ook bij het juist plaatsen in de bestemde rekken. De stalling moet schoon zijn, er is vrijwel altijd een beheerder die hier aandacht aan besteedt, ofwel via de verhuurder, of via de VvE.

Het voorbeeld van de Rabobank-stalling met de combinatie met doucheruimtes en kleedruimten maakt het stimuleren van gezond fietsen voor haar werknemers wel heel duidelijk.

4

Inzichten uit de inventarisatie

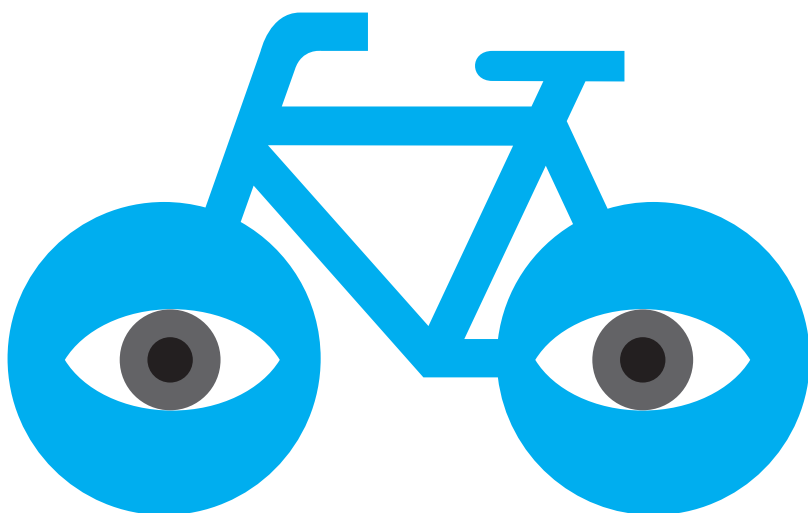
Bij het opstellen van deze publicatie vielen een aantal zaken op. Alle architecten en ontwikkelaars verwezen naar de intensieve samenwerking die er in de planontwikkeling was, waarin samen naar oplossingen gezocht werden. Daarbij viel op dat gemeenten meestal ontbraken bij deze samenwerkingen.

4.1 Afstemmen, afstemmen en afstemmen

Van belang is dat de architect niet alleen aan tafel zit met de ontwikkelaar van de gebouwen, maar ook met de toekomstige eigenaar. Alhoewel de gebouwspecificaties al bij de architecten-selectie op tafel liggen, blijkt in de praktijk dat niet altijd alles van tevoren voldoende is uitgedacht. Of de gewenste oplossing bleek om een of andere reden niet meer mogelijk. Wat van belang is dat de architect, ontwikkelaar en toekomstige eigenaar steeds met elkaar afstemmen en samen nadenken over het functioneren van het gebouw, vanuit de invalshoek van de toekomstige gebruiker. De indeling van een gebouw is een aspect waarmee het ontwerpen gaat starten. Dat is ook het moment dat de basis legt voor een goed functionerende oplossing van het fietsparkeren. Als de fietsenstalling dan nog niet op het lijstje staat van in te delen functies, is het risico voor een niet goed functionerende oplossing erg groot. Geprezen werden de bouwteams waarin samen gezocht werd naar de juiste oplossingen. En steeds de controlevraag: gaat het ook zo werken? Kortom, veel afstemmen en de lat hoog leggen, was een veel gehoord motto om te komen tot het gewenste maatwerk.

4.2 Stimulans vanuit gemeente

Bij de zes praktijkvoorbeelden was bij de ontwikkeling van de fietsenstalling de gemeente vrijwel afwezig. Bij de studentenhuysvesting bleek de fietsparkeernorm al hoger te zijn dan de gemeente hanteert. Het hoofdgebouw van de



Rabobank werd gebouwd voordat fietsparkeernormen van de gemeente ingevoerd werden.

Ook bij het verzamelen van de informatie van deze praktijkvoorbeelden bleek de gemeente vrijwel onvindbaar te zijn. Gemeenten kunnen een actievere rol innemen. Zo kunnen gemeenten ook stimuleren (verleiden) door subsidies voor goede fietsenstallingen te geven. Ze kunnen actiever met hun fietsparkeernorm sturen; dit helpt bij het bepalen van de minimale aantallen.

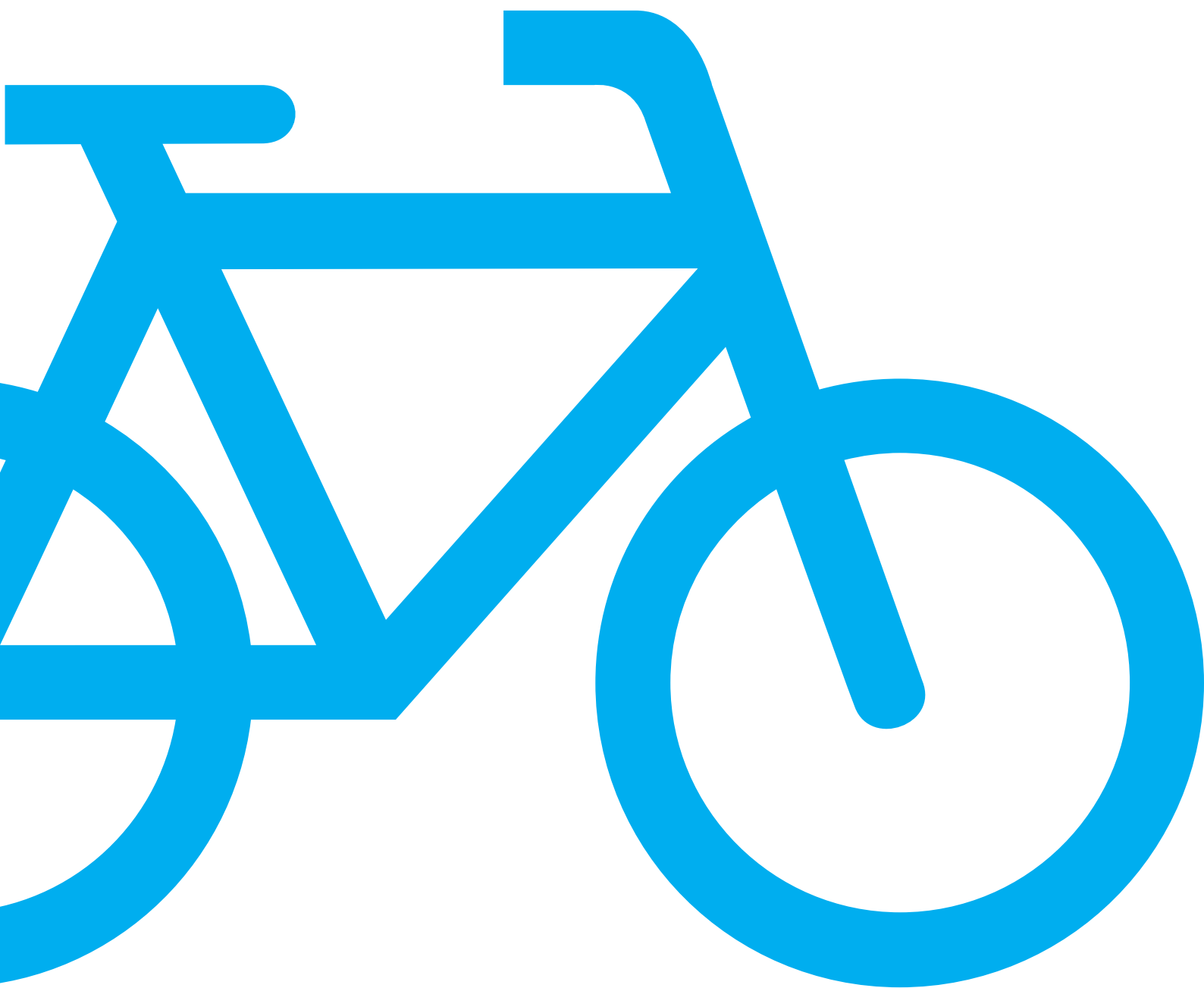
Dat sturen kan de gemeente op twee momenten. Aan het begin van de planontwikkeling om te zorgen dat de fietsparkeernormen, zowel de aantallen als de gewenste kwaliteitseisen, beter bekend zijn. En bij de toets van de omgevingsvergunning. In de praktijk blijkt nu de gemeentelijke rol alleen een toetsende rol heeft aan het eind van het proces. In feite zou die aansturing veel eerder moeten plaats vinden, namelijk tijdens het ontwerpproces. Als er bij de vergunningen alleen nog maar getoetst wordt of het juiste aantal is opgenomen, is het veelal te laat. Het zou goed zijn als gemeenten hun kennis en informatie actiever deelden als het ontwerp nog helemaal in de beginfase is. Een ontwikkelaar moet wel over de juiste informatie beschikken om aan de vereisten van een goede stalling te kunnen voldoen. Daar kan de grootste klap worden gemaakt.

4.3 BREEAM als stimulans?

Daarnaast zou er ook meer aandacht voor de kwaliteit op andere fronten kunnen komen. Bijvoorbeeld door meer specifieke kwaliteitseisen op te nemen bij de duurzaamheidscertificering via BREEAM. Deze BREEAM-certificering krijgt in de vastgoedontwikkelingen steeds meer waardering.

In dit duurzaamheidskeurmerk zit "fiets en stallingen" er als criteria in wel in, maar moeten goede stallingen in het verdienen van de gewenste duurzaamheidspunten wel erg hard concurreren met andere zaken. Dit is wel een onderwaardering voor het belang van een goede stalling. Meer expliciete aandacht en waardering voor de kwaliteit van de

fietsenstalling, naast de omvang van de stalling, kan de kwaliteit van fietsenstallingen ten goede komen.



5

Praktijkvoorbeelden



Met de beschrijving van deze 6 voorbeelden hopen we dat dit anderen kan inspireren hoe het fietsparkeren goed opgelost kan worden. Het komt ten goede aan het gebruik van het gebouw en de directe omgeving. En nu in tijden dat verduurzaming steeds urgenter wordt, lijkt het momentum om het fietsen ook hier te stimuleren nog relevanter.

Studentenhuysvesting Havenhof
Eindhoven

Studentenhuysvesting Little Manhattan
bij Lelylaan Amsterdam

Studentenhuysvesting Johanna
Utrecht Science Park

Woningcomplex Rhapsody in West
in Kolenkit Amsterdam

Woningcomplex Fenix
Katendrecht, Rotterdam

Hoofdkantoor Rabobank
stationsgebied Utrecht

5.1

Studentenhuisvesting Havenhof, Eindhoven

Ontwerp: Pauwert Architectuur i.s.m. Lichtstad Architecten

Eigendom: Woonbedrijf

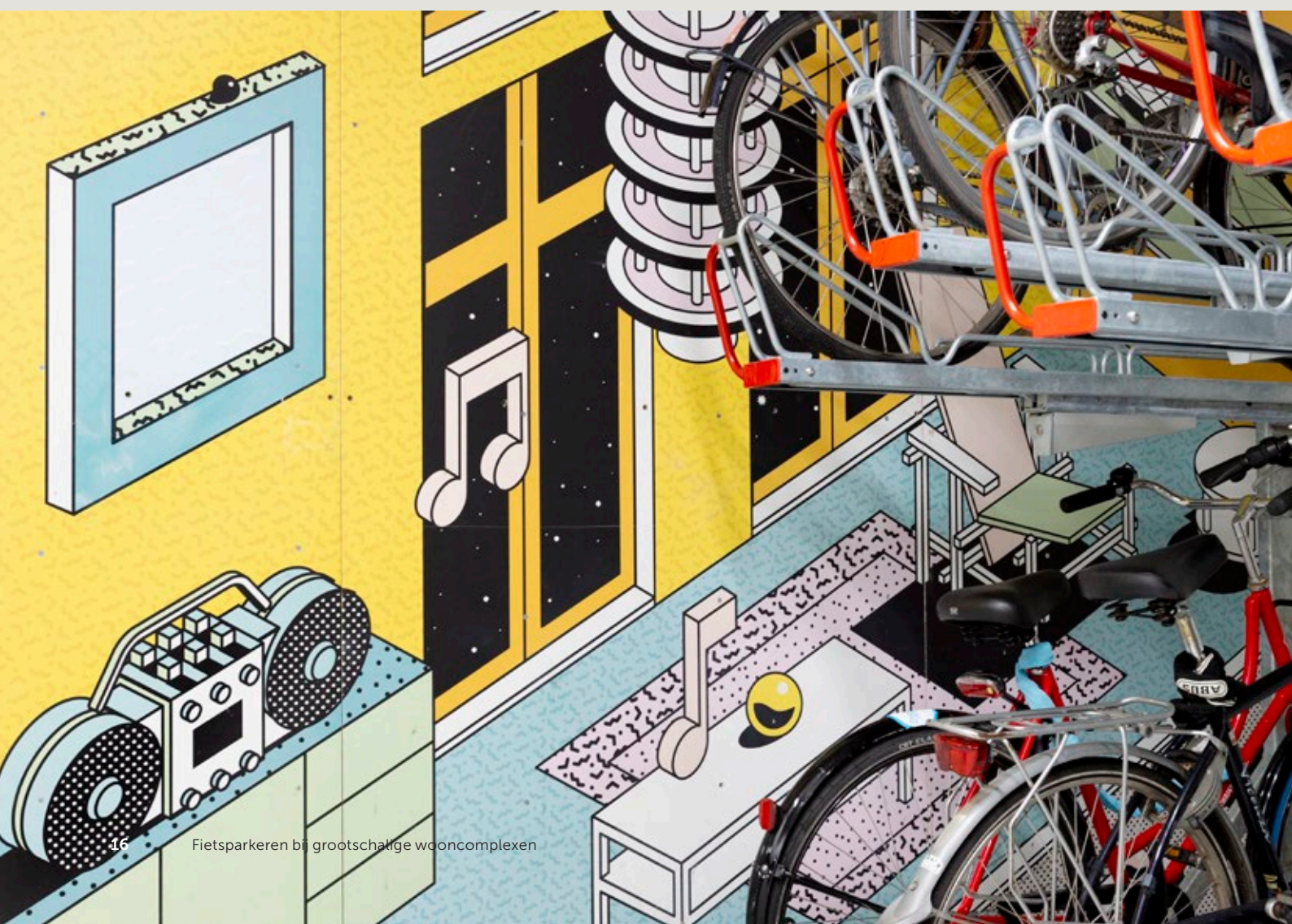
Omschrijving: Havenhof is een wooncomplex in de binnenstad van Eindhoven.

De ambitie van de eigenaar was het realiseren van duurzame, betaalbare en kwalitatief goede huisvesting.

Het complex biedt 56 studentenwoningen en 38 stadswoningen in het sociale segment.

De *stadswoningen* hebben onder een opgetild maaiveld, een parkeerplaats en aparte bergingen. Deze bergingen zijn ook bedoeld voor het stallen van hun fietsen.

De *studentenwoningen* hebben geen bergingen, maar een gemeenschappelijke fietsenstalling, die direct bereikbaar is vanaf de straat. In deze stalling heeft elke bewoner een vaste stallingsplek. Het huisnummer staat op het fietsrek. Er is een aparte ruimte voor een beperkt aantal scooters.



1 Ken je doelgroep

Voor de studentenhuysvesting is ervan uitgegaan dat deze doelgroep zich hoofdzakelijk per fiets verplaatst, d.w.z. er is voor deze doelgroep in dit complex vrijwel geen autoparkeren opgenomen. Daarbij is er ook van uit gegaan dat de fietsen geen dure fietsen zullen zijn; fietsen zijn een functioneel "gebruiksvoorwerp". De fietsenstalling moet dan vooral gebruikersvriendelijk zijn en heel makkelijk toegankelijk. Als het te veel moeite kost om de fiets binnen te stallen, dan wordt de stalling naar alle waarschijnlijkheid niet gebruikt.

2 De juiste aantallen

Uitgangspunt was dat elke studentenkamer of studio een stallingsplek heeft. Om te zorgen dat iedere bewoner ook zijn of haar fiets in de stalling kwijt kan, heeft elke bewoner een vaste plek toegewezen gekregen. Het huisnummer staat op het fietsrek. De fietsenstalling wordt goed gebruikt, maar biedt onvoldoende plek omdat veel studenten meer dan 1 fiets hebben. In de huidige opzet is dat echter niet makkelijk aan te passen.



3 Van buiten naar binnen

Er is gekozen voor directe bereikbaarheid van de stalling vanaf de straatzijde. De toegangsdeur is goed zichtbaar.

Er is tijdens de ontwerpfase nog een andere locatie overwogen. Die plek zou alleen bereikbaar zijn via de binnenhof. Omdat het binnenhof afsluitbaar is, zou deze locatie een extra handeling, het openen van de poort binnenhof, en een omweg vereisen van de bewoners. De inschatting van het bouwteam was dat dit het stallingsgedrag negatief zou beïnvloeden. Daarom is uiteindelijk gekozen voor een stallingsplek die direct vanuit de straatkant toegankelijk is. De fietsenstalling is via een elektronische pas te openen. De bewoner hoeft maar één deur door.



“Als je bezig bent met ontwerpen moet je in gedachten nagaan hoe de ruimte zal worden gebruikt. Verplaats je in de bewoner, wat zal die doen. Wat zou je zelf doen. Vraag je steeds af of de voorgestelde indeling ook gaat werken. Als ik zelf de fiets daar niet binnen zou zetten, waarom zou een ander dat dan wel doen.”

4

De juiste indeling

Omdat de ruimte voor de stalling wel beperkt is, is gekozen voor een dubbelreks systeem. De vereiste maatvoering, m.n. de vereiste hoogte, is al vroegtijdig in het ontwerp meegenomen. Daarbij is uitgegaan van standaard fietsen, die passen in een dubbellaags fietsreksysteem.

5

Een goede doorloop

Bij de locatiekeuze is niet alleen rekening gehouden met de bereikbaarheid van de stalling van buiten, maar ook met de interne logistiek. De stalling is

makkelijk bereikbaar vanuit het centrale trappenhuis. Vanuit de stalling heeft men direct toegang tot het trappenhuis en binnengang. Het stallen van je fiets vergt geen omweg, het ligt op de route.

6

Zorg dat de fietser welkom is

De stalling is goed verlicht en om deze extra aantrekkelijk te maken is een van de kleurrijke bouwplaatborden intern aan de wand gevestigd.





BEWONER HAVENHOF:

“Handig dat we allemaal een vaste plek in het rek hebben. Ik loop nu niet het risico dat een bezoeker op mijn plek gaat staan. Wel irritant dat er regelmatig fietsen buiten de rekken staan. Die blokkeren nu het fietsrek.”

5.2

Studentenhuysvesting Little Manhattan, Amsterdam

Ontwerp: Studioninedots

Eigendom: IC Netherlands

Omschrijving: Little Manhattan staat naast het station Lelylaan. Het complex biedt plek aan 869 appartementen en een commerciële ruimte waarin horeca is gevestigd. Het gebouw is ontworpen door Studioninedots en is in 2017 opgeleverd.

Er zijn in het complex twee fietsenstallingen opgenomen, die in totaal 1300 stallingsplekken bieden. De ambitie was goed bereikbare en veilige stallingen te realiseren; d.w.z. bij voorkeur op maaiveldniveau en dicht bij de ingang. De fietsenstalling wordt intensief gebruikt.

Er is geen autoparkeergarage opgenomen. Scooters en brommers hebben geen plek in de stalling. Op het binnenplein zijn hiervoor stallingsvakken opgenomen.





1

Ken je doelgroep

Het gebouw is bedoeld voor studenten (590 studio's beheerd via DUWO) en pas afgestudeerden, de zgn. Young Professionals (279 studio's beheerd via IC International).

Uitgangspunt is dat de fiets voor deze doelgroep het belangrijkste vervoermiddel is.

2

De juiste aantallen

IC International ging bij dit gebouw uit van 1,5 fiets per verhuureenheid. Dat betekent in de praktijk dat de helft van de eenheden 2 stallingsplekken tot hun beschikking hebben. Alhoewel dit al een hogere norm is dan bij de studentenhuysvesting Havenhof, blijkt nu dat ook dit aantal te laag is. De fietsenstalling wordt zeer goed gebruikt, maar is in feite al te klein. De bewoners moeten vaak zoeken naar een stallingsplek. In de huidige opzet is uitbreiding van de fietsenstalling niet mogelijk zonder bouwtechnische aanpassingen. Voor nieuwere huisvestingsprojecten is de stallingsnorm inmiddels aangepast naar 2 stallingsplekken per wooneenheid.

Bij een stalling van deze omvang is het beheer van de stalling wel van belang. Daarmee kan voorkomen worden dat veel ongebruikte (wees)fietsen onnodig een plek bezetten.

3

Van buiten naar binnen

Beide stallingen zijn via de centrale toegang tot het binnenterrein te bereiken. Via een elektronische pas wordt eerst de poort tot het binnenterrein geopend. En direct daarna kan met dezelfde pas de elektronische toegangsdeur worden geopend.

Deze automatisch opengaande deur bleek wel een aandachtspunt, omdat het openen met het pasje een kleine vertraging zit. Studenten openden de deur alsnog handmatig, waardoor de deurautomaat ontregeld werd en de stalling niet goed afsloot. En uiteraard had dit een negatief effect op de veiligheid van de stalling. Bij nieuwere projecten is deze automatische deurautomaat vervangen door elektronische schuifdeuren.

4

De juiste indeling

In deze stalling is uitgegaan van standaard fietsen. Ook in deze stalling wordt gebruik gemaakt van dubbellaags fietsrekken met een gasdrukveer. De leverancier van de fietsenrekken was vroegtijdig betrokken, zodat er gezorgd is voor een optimale indeling en maatvoering.

5

Een goede doorloop

Vanuit de stalling komt de bewoner uit op de centrale hal met trap en liften. In principe betekent dit dat de het gebruik van de stalling op de route ligt naar de studio.

6

Zorg dat de fietser welkom is

Het is een functionele en goed gebruikte stalling. De stallingen hebben een sobere inrichting, maar wel met een goed verlichtingsniveau en bewakingscamera's voor de veiligheid.



ARCHITECT ARIE VAN DER NEUT
VAN STUDIONINEDOTS
OVER DE PLEK VAN DE STALLING:

“Essentieel is dat je fiets op een eenvoudige manier vanaf de straat in de stalling gezet kan worden en dat je vervolgens makkelijk bij de woning kunt komen.”



5.3

Studentenhuysvesting Johanna, Utrecht

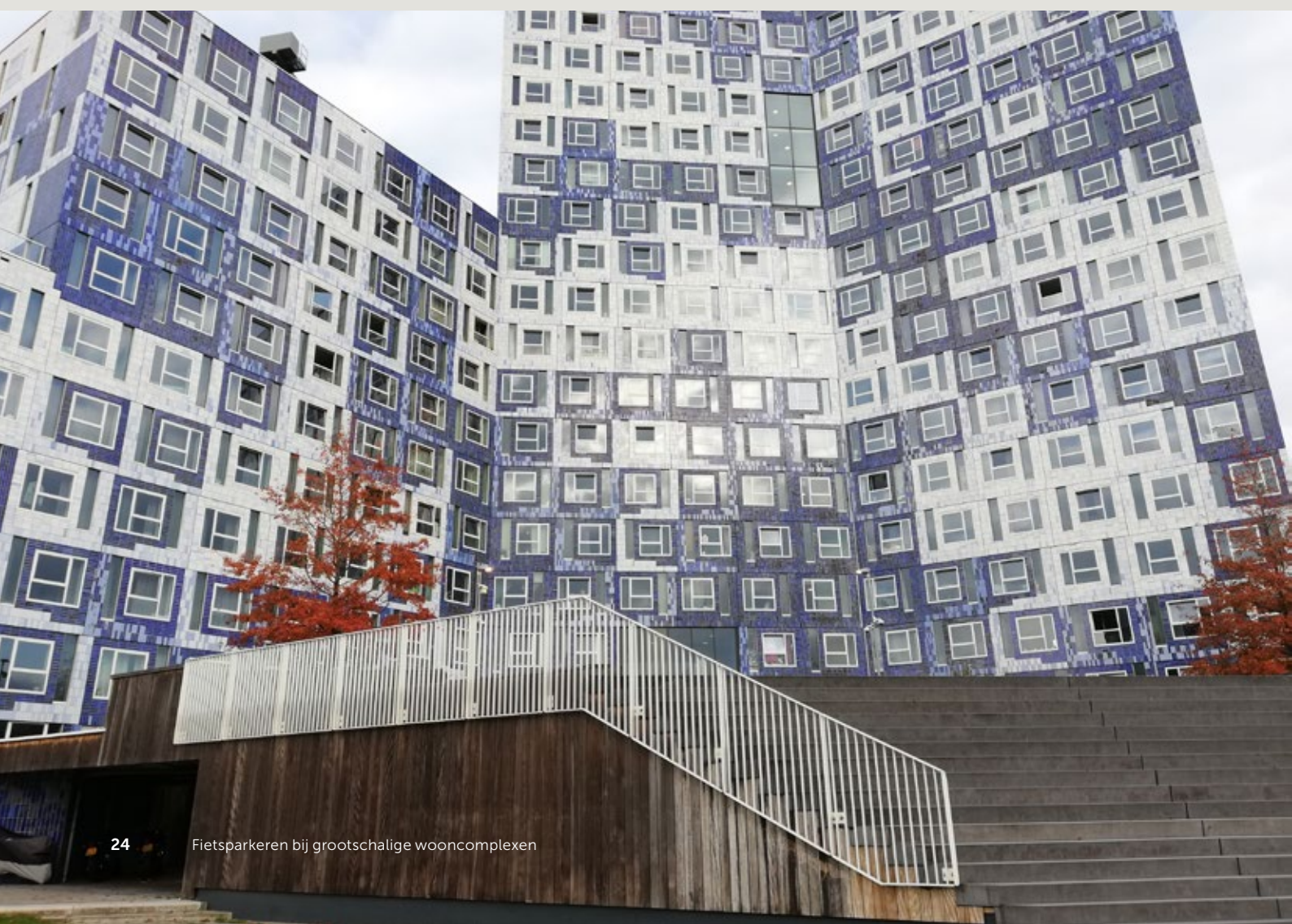
Ontwerp: Onix NL

Eigendom: SSH

Omschrijving: Johanna is een studentenhuysvesting op het Science Park Utrecht. Het studentencomplex is al vanaf 2015 in gebruik en biedt 655 studentenkamers en studio's aa. Op de begane grond, aan de 'achterzijde' van het gebouw, is een parkeerdek opgenomen. Aangrenzend aan het woonblok zitten in het parkeerdek 5 gemeenschappelijke fietsenstallingen voor 655 fietsen. Onder het dek is er ook plek voor 16 (deel)auto's. Aan de voorzijde zijn fietsnietjes in de openbare ruimte opgenomen voor bezoekers. De 5 gemeenschappelijke stallingen zijn zo georganiseerd, dat iedere huurder met de andere bewoners van dezelfde verdieping dezelfde stalling gebruikt. In deze stallingsunit heeft ieder een vaste plek. De fietsenstalling wordt goed gebruikt.

Over de opgave van het gebouw geeft SSH aan:

Het doel was goede betaalbare huysvesting voor (inter-nationale) studenten in een mix van zelfstandige en onzelfstandige woonunits op een fantastische locatie nabij de onderwijsinstellingen en met een levendige plint waarbij het elkaar ontmoeten centraal staat.





1

Ken je doelgroep

De in pandige fietsenstalling is bedoeld voor de bewoners van het gebouw. Daarbij is men uitgegaan van standaardfietsen. Voor bezoekers zijn er aparte stallingsplekken buiten in de openbare ruimte beschikbaar.

2

De juiste aantallen

Uitgangspunt was 1 fietsplek per woonunit, verdeeld over 5 compartimenten. Al snel bleek dit te krap. Buiten de stalling zijn nog extra stallingsplekken voor 80 fietsen gemaakt, eveneens voor de bewoners.





3 Van buiten naar binnen

Bij het ontwerp is ervoor gekozen de zogenaamde achterkant van het gebouw ook als voorkant te beschouwen, en daarbij gebruik te maken van het hoogteverschil met het achterliggende landschap. Door dit hoogteverschil van 1 meter te gebruiken ontstond een logische positionering ten opzichte van de hoofdentree en de centrale hal. Door het gemeenschappelijk dakterras op het zuiden kon hierdoor, los van de structuur van het hoofdgebouw, een betaalbare inpandige fietsenstalling worden gemaakt. Via een brede corridor worden de 5 aparte fietsenstallingen ontsloten. De stallingen zijn via het fietspad vanaf straat goed bereikbaar. De automatische deuren naar de stalling zijn zowel met een sleutel als met de mobiel te openen. Eenmaal binnen kan doorgelopen worden naar de centrale hal.

4 De juiste indeling

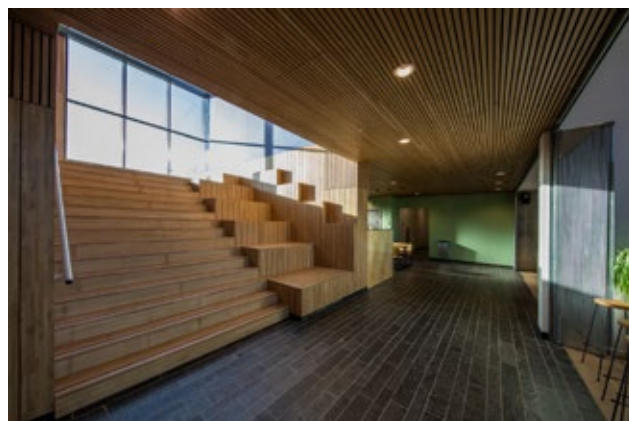
Bij de indeling is gelet op veiligheid en overzichtelijkheid (zien en gezien worden). Er is gekozen voor compartimentering van de fietsenstalling, waardoor bewoners van dezelfde verdieping dezelfde stalling gebruiken. Doordat de huisnummers van de bewoners op de toegewezen fietsplek staat, weet men ook van wie de andere fiets is.

Voor de stalling, zowel voor het inpandig deel, als de later toegevoegde rekken buiten, is uitgegaan van standaard fietsen die passen in een dubbellaags reksysteem.

5 Een goede doorloop

De fietsenstallingen ontsluiten allemaal in de centrale hal richting hoofdentree met zicht op de gemeenschappelijke studieplekken. Door het kunnen spelen met de hoogteverschillen in de buitenruimte is in het gebouw er een speelse ontsluiting en samenhang tussen de verschillende onderdelen ontstaan, waaraan de fietsenstalling bijdraagt.

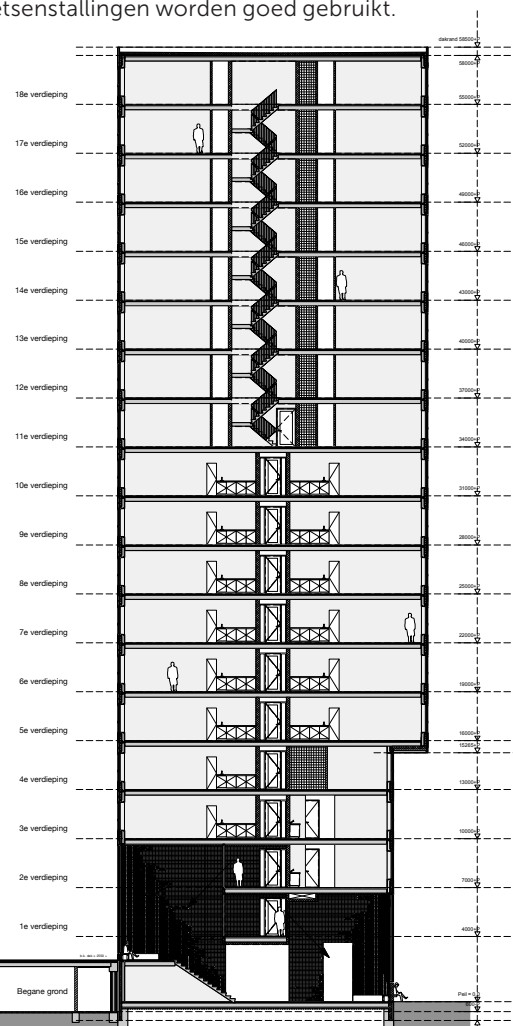
Door de fietsenstalling op het lagere niveau van de polder te laten aansluiten, komt het bovenliggende dakterras op bereikbare hoogte vanuit de hoofdentree en koffielounge te liggen. Door de locatiekeuze van de fietsenstalling kan er meer gerealiseerd worden dan alleen een fietsenstalling. De keuze leidt ook tot een gezamenlijk terras, een goede verbinding naar de hoofdentree en koffielounge, en vanuit de koffielounge weer een goede verbinding met het dakterras.

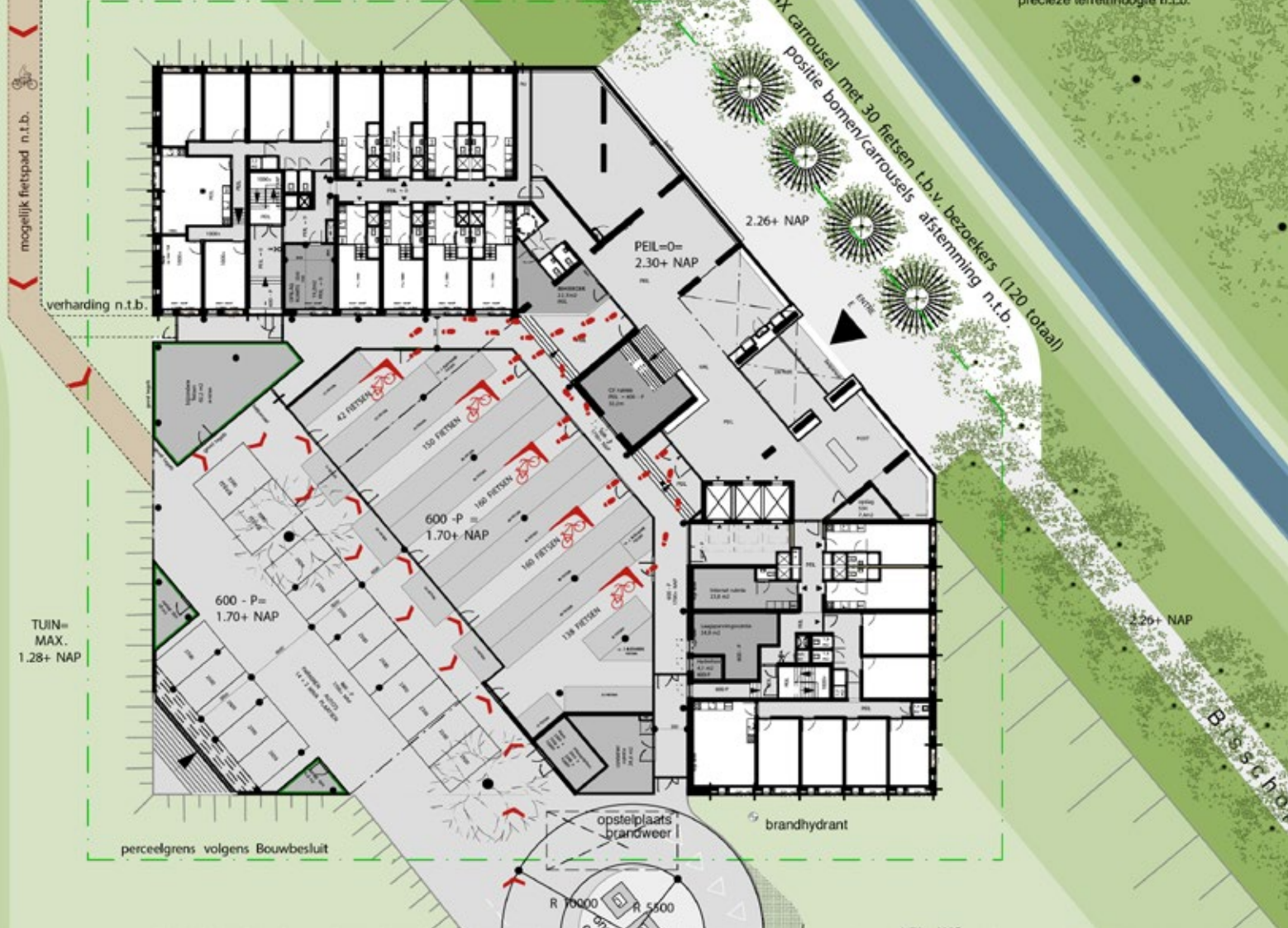


6 Zorg dat de fietser welkom is

De stalling is verdeeld in 5 compartimenten. Alle bewoners van dezelfde verdieping maken gebruik van hetzelfde compartiment. Doordat er een clustering is per verdieping, is er enige mate van sociale controle in het gebruik van de stalling.

Het toewijzen van een vaste stallingsplek aan bewoners werkt ook effectief in het beheer van de stalling. Er is een hoge doorstroom van bewoners in het studentencomplex. Doordat bewoners een vaste stallingsplek hebben, kan hierdoor efficiënt worden voorkomen dat stallingsplekken bezet worden door "weesfietsen" van vertrokken bewoners. De stalling wordt beheerd door de corporatie. Zij zien toe dat de stalling schoon, heel en veilig is. Weesfietsen, in dit geval achtergebleven fietsen waarvan de eigenaar niet meer in het gebouw woont, worden door de beheerder verwijderd. De fietsenstallingen worden goed gebruikt.





ARCHITECT HAIKO MEIJER VAN ONIX NL OVER AMBITIE VAN DE STALLING:

“Het was de ambitie om een grote overzichtelijke fietsenstalling te maken waarbij de routing duidelijk is, je een veilig gevoel hebt en de fietsen zo comfortabel mogelijk te stallen zijn.”

5.4

Wooncomplex Rhapsody, Amsterdam

Ontwerp: Tangram Architecten

Eigendom: CBRE Global Investors

Omschrijving: Rhapsody in West is een woningbouwcomplex in de Kolenkitbuurt van Amsterdam. Het complex bestaat uit 5 woonblokken. Er zijn in totaal 239 huurwoningen (vrije sector) in dit complex. Het bestaande hoogteverschil in het gebied is hier benut om een schuin oplopend maaiveld te maken, waaronder de parkeergarage, de fietsenstallingen en technische installaties zijn geplaatst. De 5 woontorens zijn gebouwd op het half-verdiepte parkeerdek, dat is ingericht als buitenruimte. Er worden 196 autoparkeerplekken en in totaal 478 stallingsplekken aangeboden. Wegens de beperkte beschikbare ruimte is in het ontwerp gekozen om de fietsen gestapeld (dubbellaags rekken) aan te bieden.





1 Ken je doelgroep

De 239 beschikbare huurwoningen behoren tot de vrije sector middensegment. Elke huurder heeft ook een autoparkeerplek.

2 De juiste aantallen

Er is uitgegaan van 2 stallingsplekken per woning voor de 203 kleinere huurwoningen. Voor de 36 grotere appartementen worden de stallingsplekken aangeboden via individuele bergingen. Bij de opgave is er men ervan uitgegaan dat 1 fiets ook in de gemeenschappelijke stalling zal worden gestald. In totaal zijn er 442 stallingsplekken in 7 gemeenschappelijke stallingen gerealiseerd.

Nog niet alle stallingen zijn nu optimaal ingericht, d.w.z. er zijn nu minder fietsrekken geplaatst dan ruimtelijk mogelijk zijn. Dat betekent dat er nog capaciteit voor eventuele uitbreiding aanwezig is.



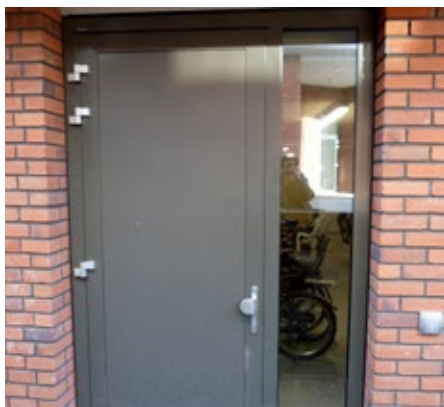


3 van buiten naar binnen

Om volume voor parkeren op de begane grond mogelijk te maken, is er door de architect gebruik gemaakt van de verschillende hoogten op de locatie en is er een parkeerdek gerealiseerd. In het parkeerdek is daarvoor voldoende ruimte om al het parkeren, zowel voor auto als fiets, en de vereiste technische installaties onder te brengen. Elke stalling is van buiten goed bereikbaar. Een uitzondering is de fietsenstalling in de parkeergarage. Dit is een aparte afsluitbare ruimte. De toegang tot de stallingen gaat via een pasje met een elektronische toegangsdeur.

4 De juiste indeling

Alle stallingen hebben verschillende afmetingen. In het ontwerp is rekening gehouden met dubbellaags fietsrekken, omdat de ruimte beperkt is. Uiteindelijk was er sprake van overcapaciteit qua ruimte en zijn een deel van de stallingen toch enkellaags ingevuld. Doordat niet in alle stallingen dubbellaags rekken zijn toegepast, is er nog sprake van uitbreidingsmogelijkheden.



5 Een goede doorloop

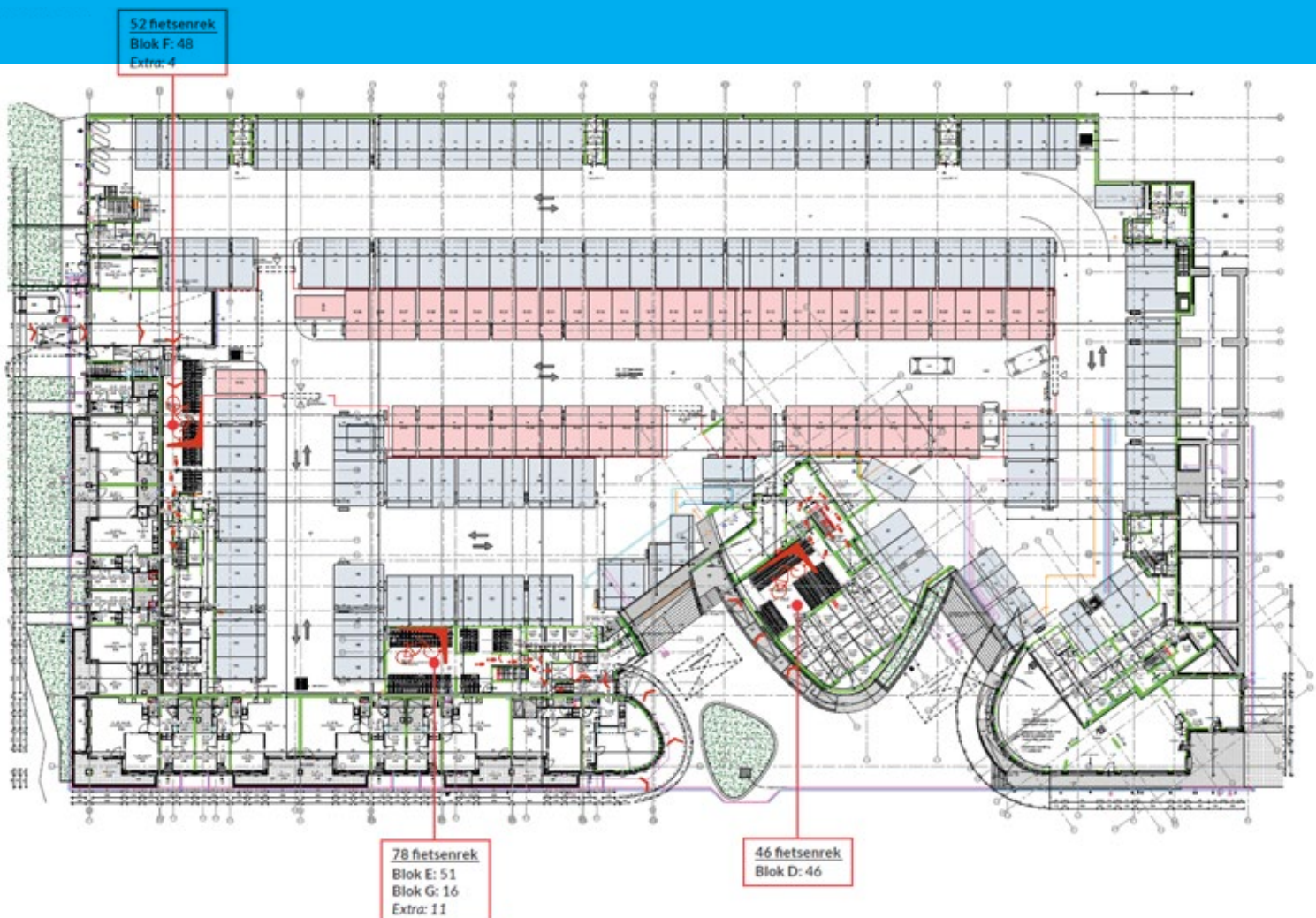
Bij alle stallingen is er sprake van een zogenaamde doorloop. Via de stalling loopt men door naar het naast gelegen trappenhuis of de lift.

6 Zorg dat de fietser welkom is

De fietsenstalling zijn zeer functioneel ingericht.



“De uitdaging was het realiseren van voldoende ruimte om al het parkeren (auto én fiets) op te lossen onder een aflopend dek. Wat in het ontwerpproces daarbij goed heeft geholpen was de open houding en goede samenwerking tussen de ontwikkelaar, belegger, bouwer en leverancier.”



5.5

Wooncomplex Fenix I, Rotterdam

Ontwerp: Mei-architects

Eigendom: Vereniging van Eigenaren

Omschrijving: In Katendrecht is de monumentale Fenixloods uit 1922 getransformeerd naar 212 loft appartementen. Het betreft koopwoningen, variërend van 40 tot 300m², het merendeel in het luxe segment. Naast woningen zijn in dit complex ook culturele en commerciële voorzieningen opgenomen. Voor de bewoners zijn er een parkeergarage met 225 plaatsen en twee fietsenstallingen voor 231 fietsen. Eerst was er alleen een fietsenstalling in de kelder voor 191 fietsen. Dit bleek toch te weinig, waarna de geplande inpandige vuilcontainers uit het gebouw zijn geplaatst. Hierdoor kwam er op de begane grond ruimte vrij voor een tweede stalling die plek biedt aan 40 fietsen. Deze kleinere stalling is door haar ligging het meest geliefd bij de gebruikers. De inpandige stallingen zijn uitsluitend bestemd voor de bewoners. Voor de werknemers van de culturele voorzieningen zijn er geen stallingen in het gebouw opgenomen. Deze zijn wel te vinden in de openbare ruimte voor het gebouw.



BEWONER FENIX:

“Ook al maak je het ophang-systeem nog zo mooi, de fietser kiest de gemakkelijkste weg. En dat zijn hier de fietsnietjes tot frustratie van de eigenaren van de e-bikes.”



1

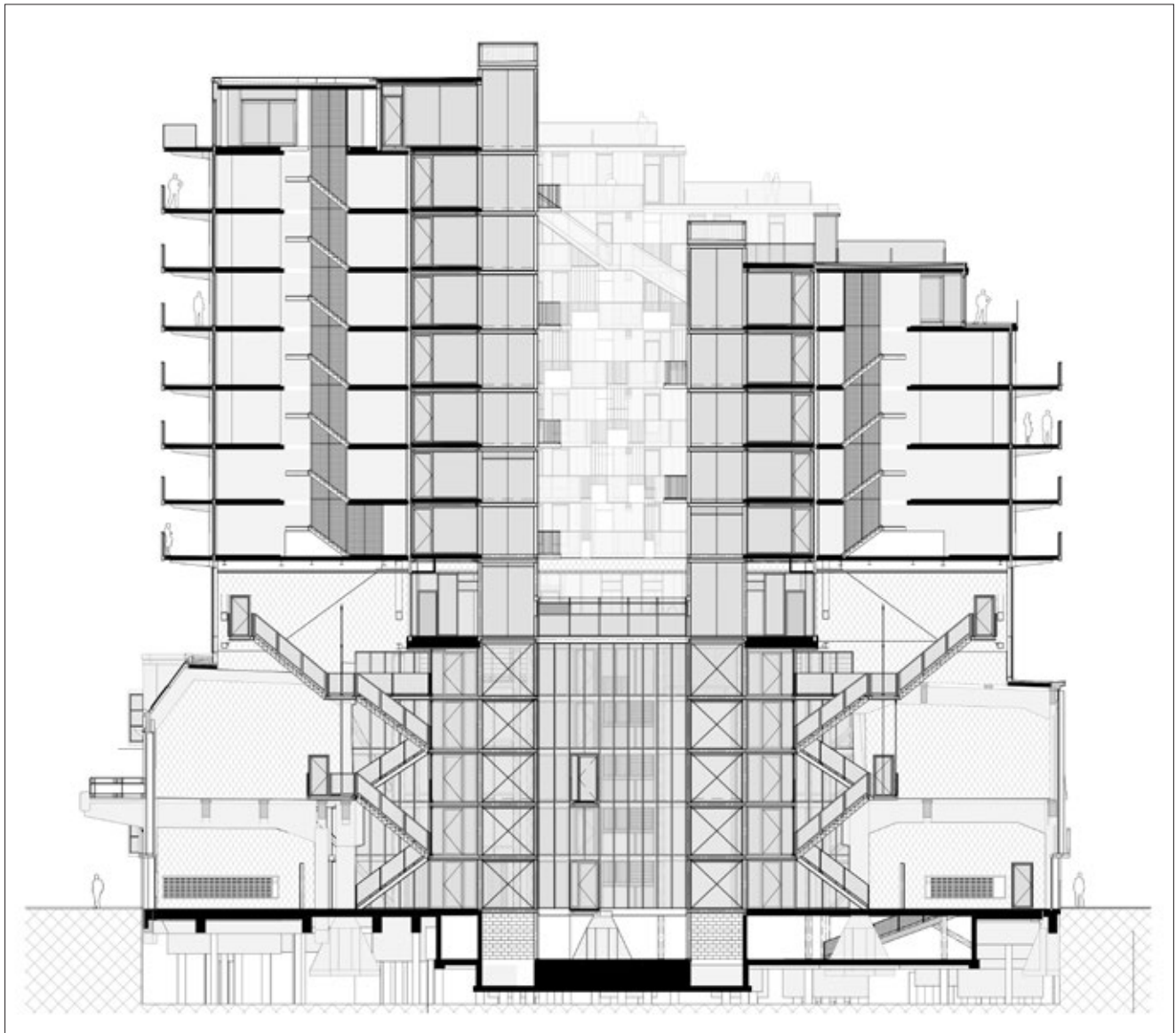
Ken je doelgroep

Het uitgangspunt was dat Fenix I een community zou worden, om mensen met eenzelfde mindset bij elkaar te brengen. Er was tijdens de transformatiefase al een actieve VvE. De potentiële bewoners hebben al in een vroeg stadium mee kunnen denken bij de transformatie, al was de meeste aandacht wel gericht op de woningen zelf. Ook bij de inrichting van de stalling is door bewoners meegedacht. Het merendeel van de bewoners zijn senioren, die zich zowel met de fiets als met de auto verplaatsen.

2

De juiste aantallen;

De grote stalling in de kelder heeft 191 stallingsplekken. Dit aantal lijkt niet bewust gekozen, maar eerder het gevolg van de beschikbare ruimte. Al tijdens de bouw bleek dat dit aantal te beperkt zou zijn, waardoor er gekozen is voor een uitbreiding op de begane grond met 40 stallingsplekken.



3 Van buiten naar binnen
De fietsenstalling is via straatzijde direct toegankelijk. De grote fietsstalling in de kelder is zowel met een luie trap met fietsgoot als met een fietslift (liftplatform) te bereiken. Op verzoek van de bewoners zijn er automatische deuren toegepast.

4 De juiste indeling
De fietsenstalling is gerealiseerd in de kelder, waarbij bewust geen gebruik is gemaakt van dubbellaags fietsrekken, wegens gebruikersgemak. Er is rekening gehouden met verschillende type fietsmodellen. Daarom zijn er ook verschillende fietsrekken gebruikt, waaronder ook een nieuw hangstelsel. Daarnaast zijn er 40 oplaadplekken voor e-bikes. Omdat dit vooral zwaardere fietsen zijn, is voor deze fietsen een alternatief rek (fietsnietje) gebruikt.

5 Een goede doorloop
Vanuit de stalling kan men doorlopen naar de centrale hal, waar zowel de liften als het trappenhuis liggen.

6 Zorg dat de fietser welkom is:
Door de architecten is in de transformatie van de oude loods het karakter van het gebouw met haar functie bewaard gebleven. Deze oude elementen zijn als extra kwaliteit geïntegreerd. Deze aandacht is ook doorgevoerd in de uitstraling van de fietsenstalling. Zo is er een historisch element, zoals een poer, in de fietsenstalling als bijzonder element behouden. De stalling is een prettige plek. Hij is transparant naar de centrale hal. Er is een goed verlichtingsniveau. En door het ontbreken van dooie hoeken wordt deze stalling ook als een veilige stalling ervaren.



ARCHITECT ROBERT PLATJE VAN MEI ARCHITECTS:

"De ambitie was om de fietsenstalling niet slechts een berging te laten zijn, maar de ruimte een zekere verblijfskwaliteit te geven. Terwijl een fietsenstalling meestal onzichtbaar wordt 'weggestopt' achter een dichte deur, wilden we deze bij Fenix I onderdeel van het gebouw laten worden. We hebben de stalling daarom transparant en uitnodigend gemaakt. Vanaf de passage op de begane grond kun je de fietsenstalling in kijken en daarmee is het echt een onderdeel geworden van de routing van het gebouw."

5.6

Hoofdkantoor Rabobank, Utrecht

Ontwerp: Kraaijvanger Architects

Eigendom: Rabobank

Omschrijving: De Rabobank campus ligt in het stationsgebied van Utrecht. De nieuwe groene kantoortoren (de Verrekijker) is ontworpen door Kraaijvanger Architects. Dit gebouw is in 2012 in gebruik genomen.
De totale Rabobank campus biedt plek aan 6.000 werknemers. Er is een centrale fietsenstalling voor 1300 fietsen. Deze is uitsluitend bestemd voor de werknemers. De fietsenstalling is uitgerust met een kleine fietsreparatietafel, een fietspomp en wasruimte. Er worden ook leenfietsen aangeboden.



1

Ken je doelgroep;

De Rabobank voert een actief mobiliteitsbeleid, waarin de Rabobank inzet om zoveel mogelijk werknemers met OV of per fiets te laten komen. Om het fietsgebruik bij werknemers te stimuleren zijn er ruime omkleedruimtes met douches naast de stalling beschikbaar. Aanvankelijk waren er zo'n 360 lockers. Dit aantal is inmiddels uitgebreid naar 800 lockers. Deze voorzieningen zijn uitsluitend beschikbaar voor de frequente fietsers. Voor deze lockers is er een bescheiden wachtlijst.



2

De juiste aantallen;

Deze stalling is gerealiseerd voordat de gemeente Utrecht de fietsparkeernormen invoerde. Bij het opstellen van het Programma van Eisen voor de stalling heeft de Rabobank uitgebreid informatie ingewonnen, waarbij er ook contact was met andere organisaties die fiets-minded zijn, waaronder de fietsersbond. Er is uiteindelijk een fietsenstalling gerealiseerd voor 1300 fietsen, waarin de verschillende soorten fietsen een plek kunnen krijgen. Daarnaast worden er ook leenfietsen aangeboden, en in het verleden ook OV-fietsen.

De stalling wordt goed gebruikt en is zelfs aan de krappe kant. Er wordt nu nagedacht hoe de stallingscapaciteit kan worden uitgebreid. Bij die uitbreiding worden ook de effecten van de steeds veranderende fietsen meegenomen.





3 Van buiten naar binnen

Deze nieuwbouw sluit aan bij bestaande gebouw van het hoofdkantoor. In deze bouwlaag moesten veel logistieke functies een plek krijgen. De veelheid aan functies, in combinatie met veiligheidsaspecten, maakte de locatiekeuze van de fietsenstalling een complexe puzzel. In het ontwerp is gezocht naar mogelijkheden om de stalling goed aan te laten sluiten bij het openbaar gebied. De afweging van de architect was dat een goede zicht-locatie ook zou leiden tot een betere bereikbaarheid en efficiënter gebruik. In de afweging met andere functies is uiteindelijk gekozen voor de huidige locatie, nog steeds redelijk goed bereikbaar, maar wel uit het zicht.

Er is gekozen voor een centrale plek, zodat voor de verschillende gebouwen een logische toegang kon worden gerealiseerd. In de buitenruimte wordt er via een fietspad hierop aangesloten. De toegang wordt verkregen via een elektronische pas.

4 De juiste indeling

Deze stalling is ingericht voor verschillende soorten fietsen. Het grootste deel van de stalling is uitgerust met dubbellaags fietsrekken (met gasveer). Er is ook plek voor elektrische fietsen met oplaadplekken. Er is een beperkt aantal plekken voor de grote afwijkende maten (bakfietsen). De stalling is al verschillende keren gewijzigd. Recent is de verhouding van rekken aangepast, omdat er steeds meer afwijkende modellen gestald stonden. Er is een aparte parkeerplek voor scooters en motoren. Er zijn 25 gratis leenfietsen beschikbaar om tussen de

kantoren in Utrecht te pendelen en, als pilot, 2 e-bikes die men moet reserveren via Outlook.

In het dagelijks gebruik blijkt dat de afwijkende fietsmaten steeds meer aandacht vergen. Vooral ook omdat de standaard fietsen wegens het betere gebruikersgemak deze bredere stallingsplekken gebruiken. Er is voorgesteld om een aparte stalling te organiseren voor de afwijkende maten, waardoor de standaard fiets en de buitenmodel fiets elk een eigen stalling krijgen. Door deze uitbreiding kan er voor het toenemende fietsgebruik weer voldoende ruimte geboden worden.

5 Een goede doorloop

Vanuit de stalling en aangrenzende kleedruimten wordt intern goed aangesloten bij de centrale ontvangsthallen van het hoofdgebouw.

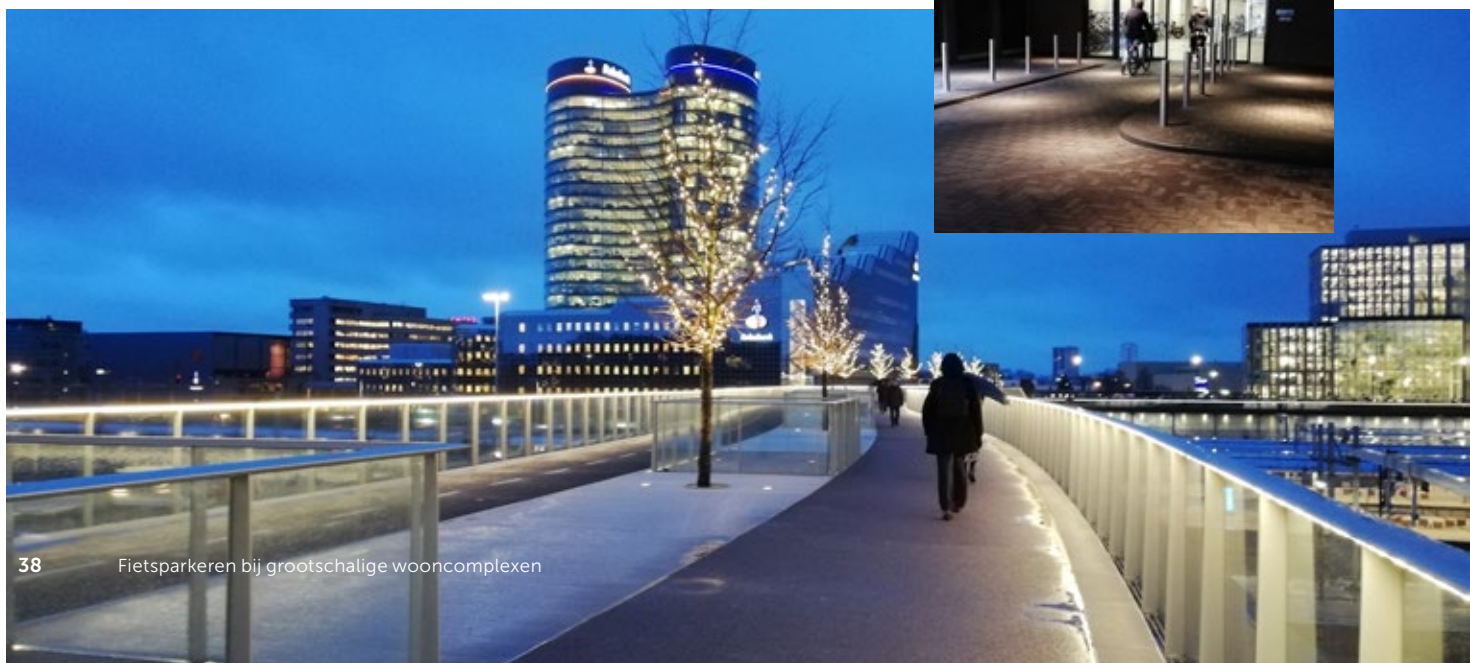
Wegens interne veiligheid wordt dezelfde elektronische pas gebruikt om vanuit de fietsenstalling het gebouw in te kunnen.

6 Zorg dat de fietser welkom is

De fietsenstalling is een functionele ruimte, waarin verschillende type rekken voor de verschillende fietsmaten wordt aangeboden. De stalling wordt goed gebruikt.

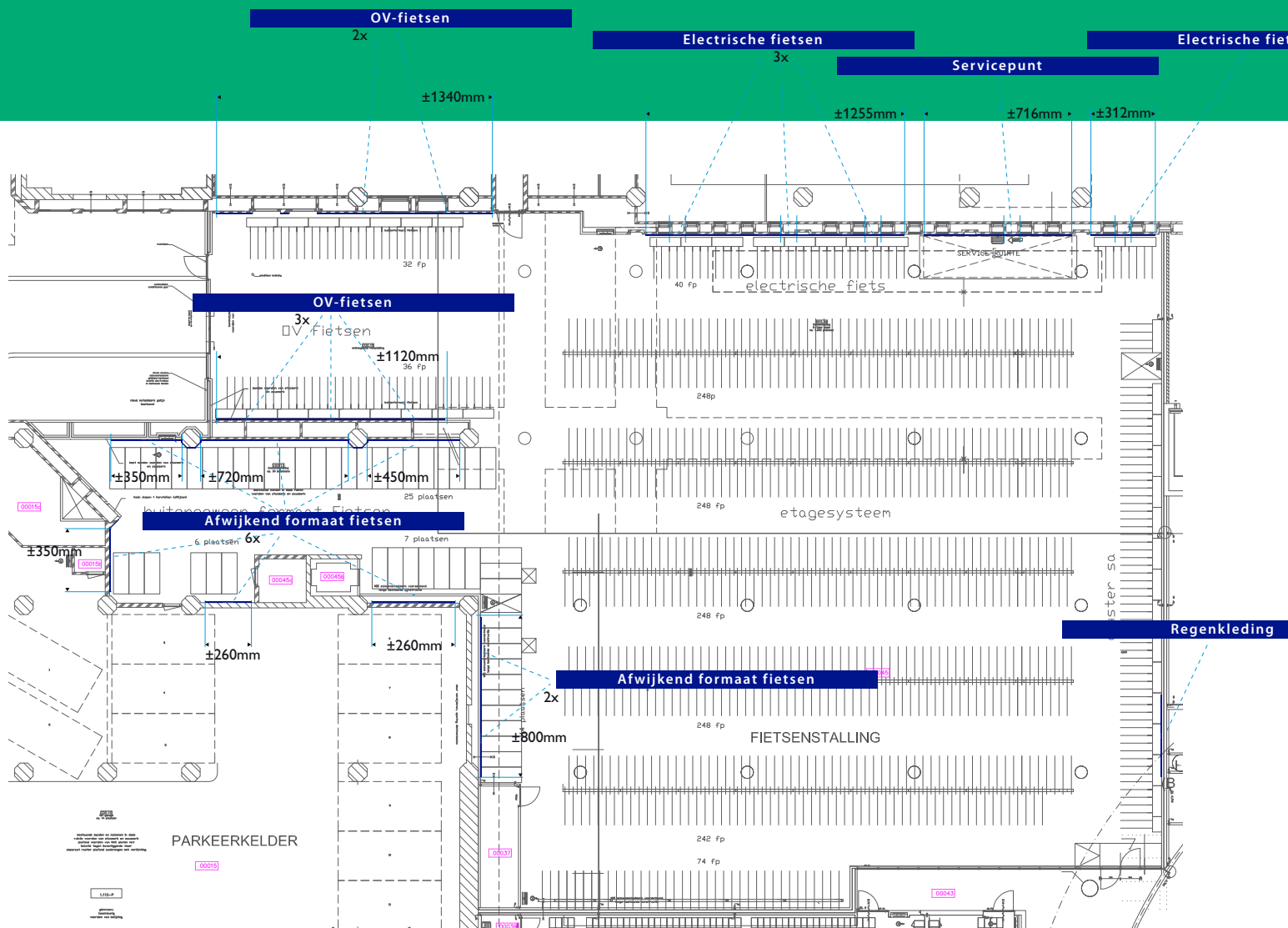
De stalling wordt actief beheerd en met regelmaat schoongemaakt. Zo worden er jaarlijks zo'n 80 tot 90 weesfietsen verwijderd. Deze verwijderde fietsen worden aan een goed doel geschonken. Er is een goed verlichtingsniveau (200 lux) en door de centrale ligging, de mogelijkheid om door de glazen pui naar buiten te kijken, een ruimte die weliswaar functioneel is, maar geen onprettige uitstraling heeft.

Voor de fietsers is er ook een reparatiehoek ingericht.



ARCHITECT JOOST ESSCHENDAL
VAN KRAAYVANGER ARCHITECTS:

“Om de stalling ruimtelijk prettig te ervaren zijn zoveel mogelijk locatie-specifieke elementen uit de bouw zichtbaar gehouden. De stalling moet fris en licht zijn.”



Colofon

Fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen

uitgave

CROW-Fietsberaad, Ede

Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjaren-programma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden. CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

artikelnummer

Fietsberaadpublicatie 36

tekst

Anita Dirix

fotografie

Tangram Architecten

Studioninedots

Ossip van Duivenbode

Michael van Oosten

Wim van Tilburg

Anita Dirix

Tom Prosman

Shutterstock.com

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

vormgeving plattegronden

Anouk van Luijk

productie

CROW

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden via
www.fietsberaad.nl

