



parkeergarages

parkeergarages





5	H1	inleiding	M.V. Siebers, C.M. Verkuijl
7	H2	leeswijzer	B.A. Peters
9	H3	de opgave	E. van Savooyen
11	H4	het ontwikkelaarsperspectief	P. Broeke
13	H5	inventarisatie garages	B.A. Peters
65	H6	garages Groosman Partners	B.A. Peters
95	H7	stedenbouw en architectuur	M.V. Siebers, C.M. Verkuijl
99	H8	ruimtelijk economische aspecten	R.V. Van Gool
103	H9	constructieve aspecten	B.T. Würz
107	H10	financiële aspecten	M.C.M. van Tilborg
109	H11	klimatologische aspecten	S. Eggink-Eilander
113	H12	interieur	M.J. de Regt
115	H13	kleurgebruik	C. Froger
117	H14	bewegwijzering	H. Pilon
119	H15	thematische uitwerking	M.V. Siebers, C.M. Verkuijl, B.A. Peters
145	H16	literatuur	

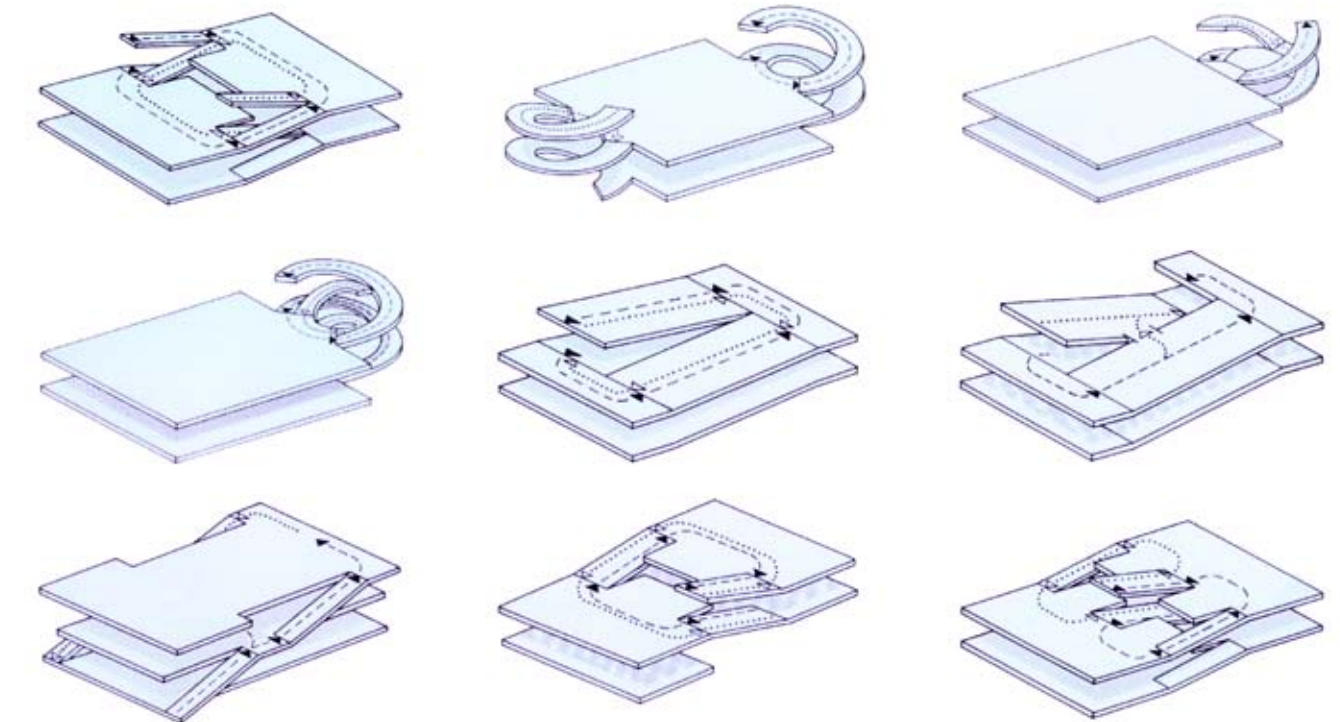
H3

Gebouwde parkeervoorzieningen zijn een relatief jong bouwtype dat in Nederland met name de laatste decennia een explosieve groei heeft doorgemaakt. Niet alleen mooie referentieprojecten, maar vooral goede, functionele concepten schieten als paddenstoelen uit de grond. We zijn duidelijk op de goede weg. Globale beschouwers van de ontwikkeling in parkeergarage-architectuur stellen dat er inmiddels een duidelijke Nederlandse stijl valt waar te nemen, welke als 'shockerend' wordt getypeerd, daar waar onze oosterburen vooral op de gematigde, behagende toer zitten. Om vervolgens van de architectuur in de rest van de wereld te stellen dat deze in één van de 2 stijlen onder te brengen is. Wat we ook van deze kwalificaties vinden, het is zinvol om onszelf continu af te blijven vragen of we het reeds nu (al) goed doen. Elk project levert nog altijd nieuwe inzichten en ervaringen op, toepasbaar bij de optimalisatie van volgende projecten.

Want fouten maken we ook nog steeds. Nog te vaak wordt een ontwerpogave van een parkeergarage als een architectonisch vraagstuk binnen een stedenbouwkundig kader gezien. Ten onrechte worden technische, financiële, organisatorische en juridische aspecten onvoldoende binnen de ontwerpogave en de context daarvan betrokken. Een ontwerp moet immers gerealiseerd, beheerd en geëxploiteerd kunnen worden. De belangen en risico's van eenieder die op wat voor manier dan ook bij die ontwerpogave betrokken is –of zou moeten zijn!– dienen daarbij te worden overwogen.

De ontwerpogave vereist dan ook een team van specialisten met als gemeenschappelijk doel een kwalitatief hoogwaardig parkeergebouw te realiseren –shockerend of niet– dat tenminste voldoet aan de eisen van de gebruiker (veilig en comfortabel), van de eigenaar (representatief en rendabel) en van de beheerder (beheersbaar en exploitabel). Het is een noemenswaardige opgave om het juiste team voor de altijd weer unieke ontwerpogave te vinden en aan elkaar te binden. En om de juiste architect aan 'het roer' te plaatsen.

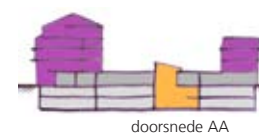
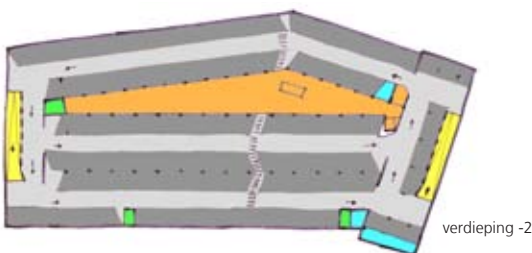
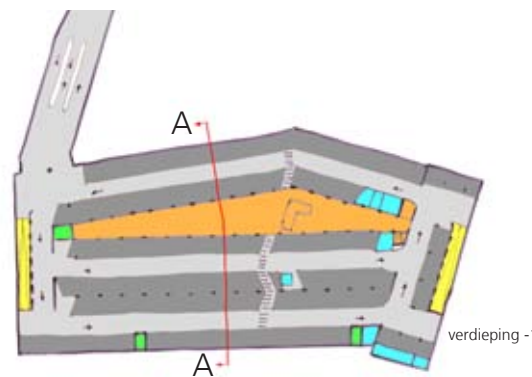
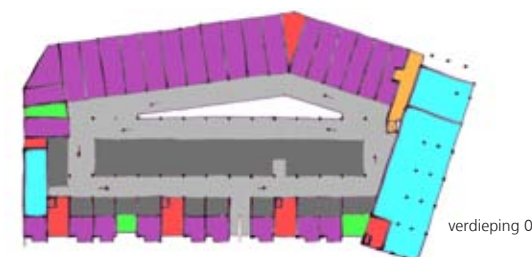
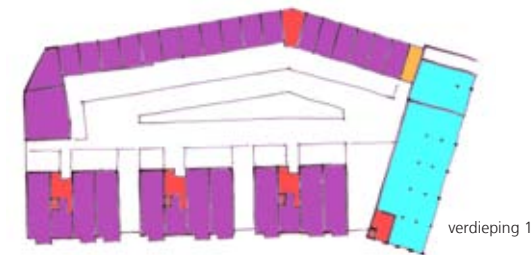
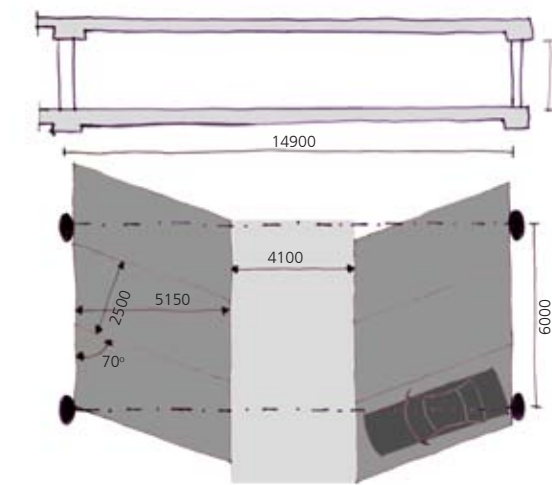
Ed van Savooyen



verschillende types garages

H6

Bouwjaar	In ontwikkeling
Architect	Groosman Partners architecten
Type	Ondergronds, i.c.m. wonen
Aantal parkeerplaatsen	420
Oppervlakte BVO	12700 m ²
m² BVO/parkeerplaats	30,2
Parkeerplaatsbreedte	2,5
Parkeerplaatsdiepte	5,15
Rijbaanbreedte	4,1
Hoek	70
Overspanning h.o.h.	14,9 x 6,0



Interview met Mark Siebers

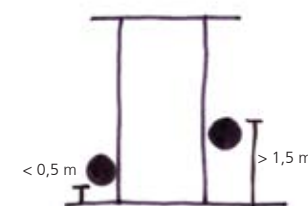
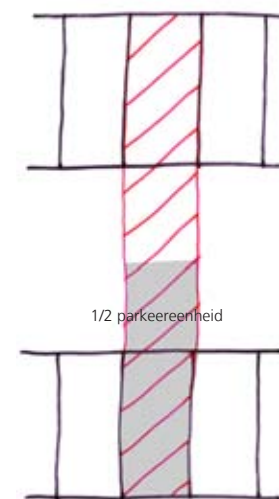
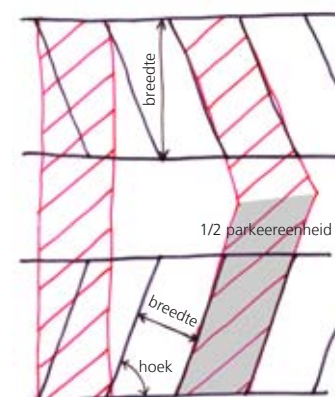
'Parkeren is parkeren, kun je zeggen. En wat een goede parkeergarage is, hoeft je maar één keer uit te vinden. Dat is waar en niet waar. Openbare gebouwen als parkeergarages worden als prettiger beoordeeld naarmate ze meer identiteit hebben. Wanneer ze iets hebben, wat mensen kunnen herkennen. Wát dat is, verschilt per garage', legt Mark Siebers, de ontwerper van de parkeergarage onder het Lookkwartier, uit.

'Verder is er inderdaad veel bekend over wat functioneel is in parkeergarages en wat je juist niet moet doen. Op het gebied van bewegwijzering, kleurgebruik, verlichting, betaalautomaten, prullenbakken, de maat van de vakken, de hoek van de hellingbanen, noem maar op...', zegt Mark. 'Ons bureau ontwerpt veel openbare parkeergarages en wij houden ons actief bezig met kennisontwikkeling op dit terrein. Er is nog maar weinig over gepubliceerd tot op heden, dus dat doen we zelf. We vergelijken alle goede parkeergarages in Nederland. De conclusies die we daaruit trekken, verschijnen in een boekje. Wij zien het als leergeld om op ons gebied steeds wijzer te worden.'

Identiteit

'Ik begin altijd op dezelfde manier', steekt de ontwerper van wal. 'Met het vinden van de identiteit van de plek. Waarom is een plek bijzonder en anders dan andere plekken? In een ontwerp vertaal ik wat uniek is naar architectuur. Ik begin met oude kaarten bestuderen, op zoek naar de kenmerken van het landschap en de oorsprong van de plek. Welke structuren zijn er ontstaan en hoe heeft de stad zich in verschillende tijden ontwikkeld? Ook bekijk ik oude boeken, foto's, artikelen. Als er een oudheidkundig instituut is, ga ik daar snuffelen. Ik probeer het bijzondere te vinden.'

H15



Bij het ontwerpen van een garage is de parkeereenheid een belangrijk punt. Dit is de oppervlakte waarop twee geparkeerde personenauto's staan en het tussenliggende deel van de parkeerweg. De indeling van de parkeereenheid is grotendeels afhankelijk van de overspanningen van de constructie.

- De parkeerhoek is de kleinste hoek die de lengterichting van een parkeervak maakt met de rijbaan. De parkeerhoek kan variëren tussen de 45° en de 90°, maar veelal worden de hoeken van 70° en 90° gebruikt. Ondanks dat haaks parkeren het minste ruimteverlies geeft bij de indeling, wordt over het algemeen schuin parkeren het meest geprefereerd, wegens het gebruiksgemak bij inparkeren. Hier is dan wel éénrichtingsverkeer gewenst.
- De verschillende afmetingen van de parkeereenheid, hebben een onderling verband met elkaar. Zo zijn de breedte en diepte van de parkeervakken afhankelijk van elkaar, samen met de breedte van de parkeerweg. In de NEN 2443 zijn de onderlinge afmetingen van de elementen te vinden.
- De afmetingen van de parkeervakken zijn te vinden in de tabel op de volgende pagina. Men moet echter wel rekening houden met de aanwezige kolommen en wanden, omdat bij het in- en uitstappen hier hinder van ondervonden kan worden. Daarom moet er een breedtetoeslag worden toegepast, die bij één zijwand 0,15 m, en bij twee wanden 0,35 m is. Dit geldt ook als de kolommen minder dan 0,5 m of meer dan 1,5 m van de rijbaan afstaan.
- In de parkeergarage is de rijbaanbreedte gebaseerd op de afmetingen van de parkeervakken, maar ook of er in de garage één- of tweerichtingsverkeer wordt toegepast. Daarnaast is het gangbaar om de rijroute tegen de klok in, dus linksom te maken. Op deze manier heeft de bestuurder meer overzicht. Het is ook aan te raden, geen doodlopende wegen te creëren, omdat draaien of achteruitrijden meestal niet handig is. Als de rijbaan langer dan 60 m wordt, moeten er verkeersremmende maatregelen worden genomen, zoals drempels.
- Een vrije overspanning van de parkeereenheid geeft meer vrijheid om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.
- In garages kan het soms nodig zijn om ook parkeerplaatsen voor motoren te maken. Deze plaatsten moeten een afmeting hebben van ongeveer 1,25 x 2,50 m. Hierdoor kunnen er ongeveer 2 á 3 motoren op één parkeervak worden gezet.
- In de parkeergarage moeten voor mindervalide bezoekers voorzieningen zijn aangebracht. Bij garages nabij publieke voorzieningen zoals een bioscoop of gemeentehuis, moet minimaal 5% van de plaatsen algemene gehandicapten parkeerplaatsen zijn. Voor overige openbare functies, moet er minimaal één aangepaste plaats op 50 gewone plaatsen zijn. Deze aangepaste plekken mogen niet meer dan 100 m van de ingang zijn. Wegens de ruimte die nodig is voor het in- en uitstappen bij mindervaliden, moet de parkeerplaats een breedte hebben van 3,50 m. Verdere toegankelijkheid wat betreft deze bijzondere doelgroep, is te vinden in het Bouwbesluit.

	Almere - Hospitaal	Almere - Krakeling	Amsterdam - Museumplein	Arnhem - Centraal Station	Breda - Chassé Parking	Delft - Phoenix	Delft - Zuidpoort	Den Haag - Grote Markt	Ede - Achterdoelen	Groningen - CiBoGa	Groningen - Ossenmarkt	Hoofddorp - 4 Meren	Maastricht - Mosae Forum	Maastricht - Vrijthof	Nootdorp - Parade
parkeerhoek	90	90	70	90	70	90	90	70	90	90	80	90 + 80	70	70	75
breedte parkeervak	2.5	2.5	2.5	2.4	2.5	2.4	2.5	2.4	2.3	2.35	2.4	2.4	2.5	2.5	2.5
totale breedte 2x parkeren en rijbaan	16	16	14.4	16	14.2	16	15.6	13.6	15.9	16.1	15.5	16.2 15.2	14.6	13.8	14.2
bruto opp. 1/2 parkeereenheid in m²	27.5	27.5	23	26.4	23	26.4	26.5	21.1	25.5	26.1	25.2	26.9 24.5	24	22	22.8
bruto opp. parkeereenheid in m²	40	40	36	38.4	35.5	38.4	39	32.6	36.6	37.8	37.2	38.9 36.5	36.5	34.5	35.5