



Studie Fietsenstallingen Stationsomgeving Maastricht

December 2013

Status

Definitief

Versie

december 2013

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5	5.	Interwijkverbinding	93
1.1	Inleiding	7	5.1	Intermezzo	95
			5.2	Interwijk tunnel	99
2.	Studieverloop	9	5.3	Passerelle	101
2.1	Voorjaar 2012	11			
2.2	Najaar 2012	13	6.	Voorkeurslocaties	103
2.3	Winter 2012	15	6.1	Voorkeurslocaties	105
2.4	Voorjaar 2013	17	6.2	Binnen contouren bestaand gebouw	107
2.5	Zomer 2013	19	6.3	Stalling boven sporen	109
			6.4	Stalling onder voorplein	111
3.	Kaders	21	6.5	Kritische aspecten	115
3.1	Raamwerk	23			
3.2	Programma	27	7.	Keuze en vervolg	117
3.3	Stationsconcept	29	7.1	Keuze en vervolg	119
			7.2	Topeisen	121
4.	Locaties afgewogen	33			
4.1	In stationsgebouw	35		Colofon	123
4.2	In Colonel of Q-park garage	45			
4.3	Op maaiveld	53			
4.4	In nieuw gebouw	59			
4.5	Ondergronds	65			
4.6	Boven het spoor of busstation	73			
4.7	In bestaand gebouw	81			
4.8	Aan de oostzijde	85			



1

Inleiding

Studie Fietsenstallingen Stationsomgeving

	Workshop fietsenstallingen 14 juni 2012	Reeds aanwezig	Nog nodig
Bewaakt station westzijde	1000	1000	
Onbewaakt station westzijde	2000		2000
Bewaakt station oostzijde	300		300
Onbewaakt station oostzijde	700	328	400
	4000*		

1.1 Inleiding

Inleiding

In onderhavige studie zijn mogelijke locaties onderzocht voor het stallen van fietsen rondom station Maastricht in een gezamenlijke opdracht van gemeente Maastricht en ProRail. Deze studie betreft een uitwerking van zie hfdst 3.1 het **“Raamwerk stationsomgeving Maastricht” (feb 2012)**. In deze studie is aangegeven hoe alle stationsfuncties t.o.v. elkaar op termijn moeten kunnen functioneren, waardoor gefaseerde uitvoering van de maatregelen mogelijk is. Zo past een interwijkverbinding vooralsnog niet in het gereserveerde budget, maar is al wel ruimte nodig voor de stalling van 4000 fietsen temeer stallingen opgeheven worden als gevolg van de komst van de tram in 2017.

In 2018 zal de tram Vlaanderen-Maastricht gaan rijden tussen station Maastricht en station Hasselt in België. De invoering van de tram heeft grote gevolgen voor de stationsomgeving. Zo wordt er een tramhalte gerealiseerd, het busstation wordt ingrijpend

verbouwd en er zijn allerlei ontwikkeling in en om het stationsgebouw. Een groot deel van de fietsenstallingen aan de westzijde van het station zal door deze ingrepen verdwijnen.

In de eerste fase van deze studie (**workshop van 14 juni 2012; programma**) zie hfdst 3.2 hebben Gemeente Maastricht en Prorail de opgave voor wat betreft het aantal fietsenstallingen vastgesteld. In totaal is er ruimte nodig voor stalling van 4000 fietsen, waarvan 1000 aan de oostkant en 3000 aan de westkant. Zie nevenstaand schema.

Al in de studie Raamwerk Stationsomgeving Maastricht zijn diverse locaties voor fietsenstallingen onder de loep genomen. Uit dit onderzoek en de uitwerking daarvan in de eerste fase van deze studie blijkt de opgave aan de oostzijde en de opgave aan betaalde, bewaakte plaatsen aan de westzijde relatief eenvoudig te realiseren. Echter de opgave van 2000 onbewaakte, onbetaalde

stallingsplaatsen aan de westzijde bleek minder eenvoudig op te lossen.

Bovendien zijn gedurende het onderzoek de kaders, waarbinnen de oplossing zou moeten passen, diverse malen verschoven als gevolg van voortschrijdend inzicht, financiële overwegingen en verschillende belangen en andere urgenties van de stakeholders ProRail, NS en gemeente Maastricht. Inzicht hierin wordt gegeven in **Hoofdstuk 2; Studieverloop** en dat verklaart [zie hfdst 2](#) tevens de complexiteit van de studie en de daarmee samenhangende relatief lange studieduur.

In **Hoofdstuk 3; Kaders** staan alle randvoorwaarden [zie hfdst 3](#) bij elkaar waarop de locaties zijn getoetst. Eén van die randvoorwaarden betreft **“Het Stationsconcept”**, dat [zie hfdst 3.3](#) door de spoorpartijen wordt gehanteerd als de basis voor alle nieuwe of te verbouwen stations.

Aangezien dé oplossing er steeds niet bij zat, zijn steeds nieuwe locaties toegevoegd. Vanwege de overzichtelijkheid worden alle onderzochte locaties voor fietsenstallingen in de stationsomgeving schetsmatig in beeld gebracht, geanalyseerd en beoordeeld op hun oplossend vermogen. Dit is opgenomen in **Hoofdstuk** [zie hfdst 4](#) **4; Locaties afgewogen.**

Drie kansrijke locaties zijn een slag verder uitgewerkt tot schetsontwerpniveau met een globale kostenraming. [zie hfdst 6](#) Deze, en de relatie met een mogelijk in de toekomst te realiseren **interwijkverbinding**, brengen de keuze [zie hfdst 5](#) terug tot slechts één alternatief... [zie hfdst 7](#)



2

Studieverloop

Studie Fietsenstallingen Stationsomgeving

2.1 Voorjaar 2012

Oorspronkelijke opdracht

Begin 2012 werd het Raamwerk Stationsomgeving Maastricht afgerond. In dit raamwerk is de problematiek van het station en de verknoping van de diverse netwerken en modaliteiten onderzocht.

Met behulp van verschillende scenario's zijn de noodzakelijke ontwikkelingen: het halteren van de tram Vlaanderen - Maastricht op het station, het oplossen van de fietsenstallingsproblematiek en het toevoegen van Park and Ride voorzieningen ten opzichte van elkaar duurzaam in positie gebracht. De gemeente wil voor de toekomst ook de mogelijkheid open houden de sporenbundel voor fietsers op betere wijze ongelijkvloers te kruisen. Ook dat is meegenomen in het raamwerk.

Het stationsgebied zal o.a. door de komst van de tram de komende jaren een transformatie ondergaan. Deze transformatie zorgt er voor dat het stationsgebied klaar is voor de steeds grotere rol die Maastricht speelt in het internationale OV-netwerk en de daarbij horende toenemende reizigersstroom.

Momenteel wordt er een planstudie verricht ter voorbereiding van de komst van de tram Vlaanderen - Maastricht. Hierin wordt naast de uitwerking van de tramlijn een ontwerp gemaakt voor een tramhalte op het station. Om ruimte te maken voor de tram zal ook het busstation opnieuw worden vormgegeven. Hierdoor kan het totale stationsplein aan de centrumzijde een kwaliteitsimpuls krijgen.

Door deze forse transformatie is het gewenst om ook tot een hoogwaardige oplossing te komen voor de rijwielstallingen. Hier ligt behalve een kwantitatieve uitdaging ook een kwalitatieve opgave.

De in het raamwerk aangegeven locatie voor een fietsenstalling onder het Stationsplein zou vanwege hoge kosten niet realiseerbaar zijn binnen de planperiode. Gemeente Maastricht en ProRail willen alternatieven voor deze ondergrondse stalling op maaiveldniveau en wil een verdere verfijning en uitwerking van de in het raamwerk aangegeven stallingmogelijkheden.

2.2 Najaar 2012

Programma en locatiestudie

Het onderzoek naar locaties voor fietsenstallingen heeft eind 2012 een programma opgeleverd met een verdeling naar diverse locaties.

1. Uitbreiding van de bewaakte stalling aan de centrumzijde is niet nodig. Personeel zet zelf de fietsen weg en ziet kansen tot maximaal 1300 fietsen in de bewaakte stalling te krijgen.
2. Toevoeging van een bewaakte stalling aan de oostzijde van het station is gezien het geringe aantal fietsen dat het betreft niet rendabel te maken (300 plaatsen). Hier wordt geopteerd voor het plaatsen van 50 fietskluizen, zodat reizigers wel de service wordt geboden van een veilige stallingsplaats.
3. Toevoeging van 400 onbewaakte stallingsplaatsen tot een totaal van 700 aan de oostzijde op de locatie van de huidige P+R parkeerplaatsen die daarvoor kunnen worden opgeschoven.

4. Voor het realiseren van 2000 onbewaakte stallingsplaatsen aan de centrumzijde zijn diverse locaties onderzocht: in een bestaand gebouw aan de Parallelweg, in de Stationsstraat, boven het busstation en in de bestaande Q-park garage.

Daarbij ging de voorkeur uit naar het gebruik van de bestaande Q-park garage onder het Stationsplein. Deze garage zou gedeeltelijk open en toegankelijk moeten worden gemaakt om als onbewaakte fietsenstalling dienst te kunnen doen. Om het aantal van 2000 stallingsplaatsen te halen moet het dak van de parkeergarage worden gehaald om er twee laags te kunnen stallen. Bij toevoeging van een extra etage kunnen 2000 en meer stallingsplaatsen worden gehaald.

2.3 Winter 2012

Bedenkingen

Q-park garage niet beschikbaar

Gemeente Maastricht nam het initiatief om Q-park te polsen over de optie om de bestaande garage deels te gebruiken voor een onbewaakte fietsenstalling. Q-park heeft echter aangegeven hier niet voor open te staan. Daarop heeft de gemeente Maastricht aangegeven dat eerst naar andere opties gezocht moet worden. De gemeente Maastricht heeft bij de bouw van De Colonel contractueel bedongen dat er voldoende parkeerplaatsen voor de functies in het gebouw beschikbaar moeten blijven. Het openbreken van die afspraak geeft niet alleen contractbreuk, maar betekent ook tot het verschuiven van problemen. Alleen als blijkt dat dit echt de enige overgebleven optie is om het aantal stallingsplaatsen te realiseren kan er gepraat worden.

Zorgen omtrent sociale veiligheid en toezicht

ProRail heeft aangegeven zich zorgen te maken

over de sociale veiligheid van de deels ondergrondse fietsenstalling. ProRail voorziet dat het sociaal veilig maken van deze stalling leidt tot toezicht, ofwel vanuit Q-park ofwel vanuit de bestaande bewaakte stalling, en dat daardoor de bestaande bewaakte stalling concurrentie gaat ondervinden van de gratis onbewaakte. ProRail mag bovendien geen subsidie verstrekken in het kader van 'ruimte voor de fiets' indien dat leidt tot concurrentie met een reeds bestaande stalling.

Scooterstalling

De problematiek van het stallen van scooters is tot op heden onderbelicht gebleven. Er is behoefte bij reizigers om met brommer of scooter naar het station te reizen, maar zij kunnen niet terecht in de bestaande bewaakte stalling. Dit hangt onder meer samen met technische voorzieningen die nodig zijn. Incidenteel worden wel scooters van NS personeel toegelaten.

2.4 Voorjaar 2013

Stallen zonder toezicht

De oplossing om de bestaande Q-park parkeergarage te kunnen gebruiken als onbewaakte fietsenstalling bleek verder weg dan ooit. In ieder geval was het nodig diverse mogelijke locaties opnieuw te scannen waarbij vooral onderzocht moet worden of onbewaakt stallen zonder toezicht op een sociaal veilige manier tot de mogelijkheden kon behoren.

Drie mogelijke oplossingen zijn nader bestudeerd:

1. Kan De Colonel wel sociaal veilig worden gemaakt? Bekeken is in hoeverre de bestaande parkeergarage als stalling kan functioneren zonder toezicht en hoeveel stallingsplaatsen er dan zijn. Toepassing van bredere gangpaden, ruimere toegangshellingen, meer doorzicht en daglichttoetreding zijn bekeken. In deze optie is sociale veiligheid versus de mogelijke capaciteit cruciaal.
2. Een fietsflat aan de oostzijde van het station in combinatie met een interwijkverbinding onder het station door. In deze optie komt alle onbewaakt stallen aan de oostzijde en blijft het bewaakte, meer luxe stallen, aan de west- of centrumzijde. In deze optie zijn de kosten cruciaal, maar wordt wel een voorschot genomen op de gemeentelijke wens van een goede interwijkverbinding.
3. Niet eerder onderzocht is de optie de stalling boven de perronkappen te realiseren zonder dat daar meteen de interwijkverbinding aan wordt gekoppeld. Vooral het langere perron, dat ook bereikbaar is via de passerelle, leek kansrijk. Cruciaal in deze optie is het comfortabel en aansluitend aan bestaande routes kunnen realiseren van een toegang tot deze stalling.

4. In het onderzoeksproces is een vierde optie komen boven drijven; stalling van fietsen op een dek boven de sporen, dat meteen als interwijkverbinding kan fungeren. Cruciaal in deze optie is het maken van een opgang door het bestaande monumentale stationsgebouw.
5. Een vijfde optie is het bouwen van een nieuwe stalling ter plaatse van de bestaande bewaakte stalling, binnen de contour van het Rijksmonument.

In de workshop met de projectgroep van 5 juni 2013 zijn alle opties voor het stallen van fietsen afgewogen met het doel maximaal drie locaties verder uit te werken op kosten en vormgeving. Geen enkele optie voldeed aan alle verwachtingen!

1. De optie stallen in De Colonel viel definitief af vanwege de onmogelijkheid en onwenselijkheid contractbreuk te plegen; eigenaar is verplicht gesteld voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te houden.
2. Stallen aan de oostzijde maakt een interwijkverbinding noodzakelijk hetgeen een grote extra investering vergt en weinig bijdraagt aan het comfort van de fietsende reiziger.
3. Stallen boven de perronkappen biedt onvoldoende capaciteit tenzij ook de bestaande passerelle wordt vervangen en dan is toch weer een interwijkverbinding noodzakelijk.
4. Bereikbaar maken van de stalling via de monumentale stationshal stuitte op grote bezwaren bij de NS.

2.5 Zomer 2013

Spoorbouwmeester en time out

Aantasting van het bestaande Rijksmonument betekende aanleiding bij Spoorbouwmeester te polsen of zoiets überhaupt denkbaar kon zijn. Dat vormde de opmaat voor het herijken van afwegingscriteria.

- Aanpassing van het Rijksmonument is niet ondenkbaar, maar alleen als het strikt noodzakelijk is voor een perfecte oplossing. Het bereikbaar maken van een fietsenstalling op een niet ideale positie is dat niet.
- Stallen boven de sporen is niet ideaal; lastig te voldoen aan stationsconcept en weinig comfortabel voor de fietsende reiziger.
- Ligging en positie van een interwijkverbinding is cruciaal voor het functioneren en de structuur van de stationsomgeving. De positionering van de fietsenstalling volgt op de interwijkverbinding.
- Er is geen ruimte voor het eenvoudig onbewaakt en onbeheerd stallen van 2000 fietsen. Dat noopt tot een gebouwde voorziening, waar altijd een vorm van toezicht nodig zal blijken.
- Ondergrondse locaties zijn kostbaar, maar in relatie tot noodzakelijke aanpassingen aan een monument niet eens veel kostbaarder.
- Er zijn nieuwe businessmodellen voorhanden die het ruimtelijk onderscheid tussen betaald en gratis stallen doen vervagen.

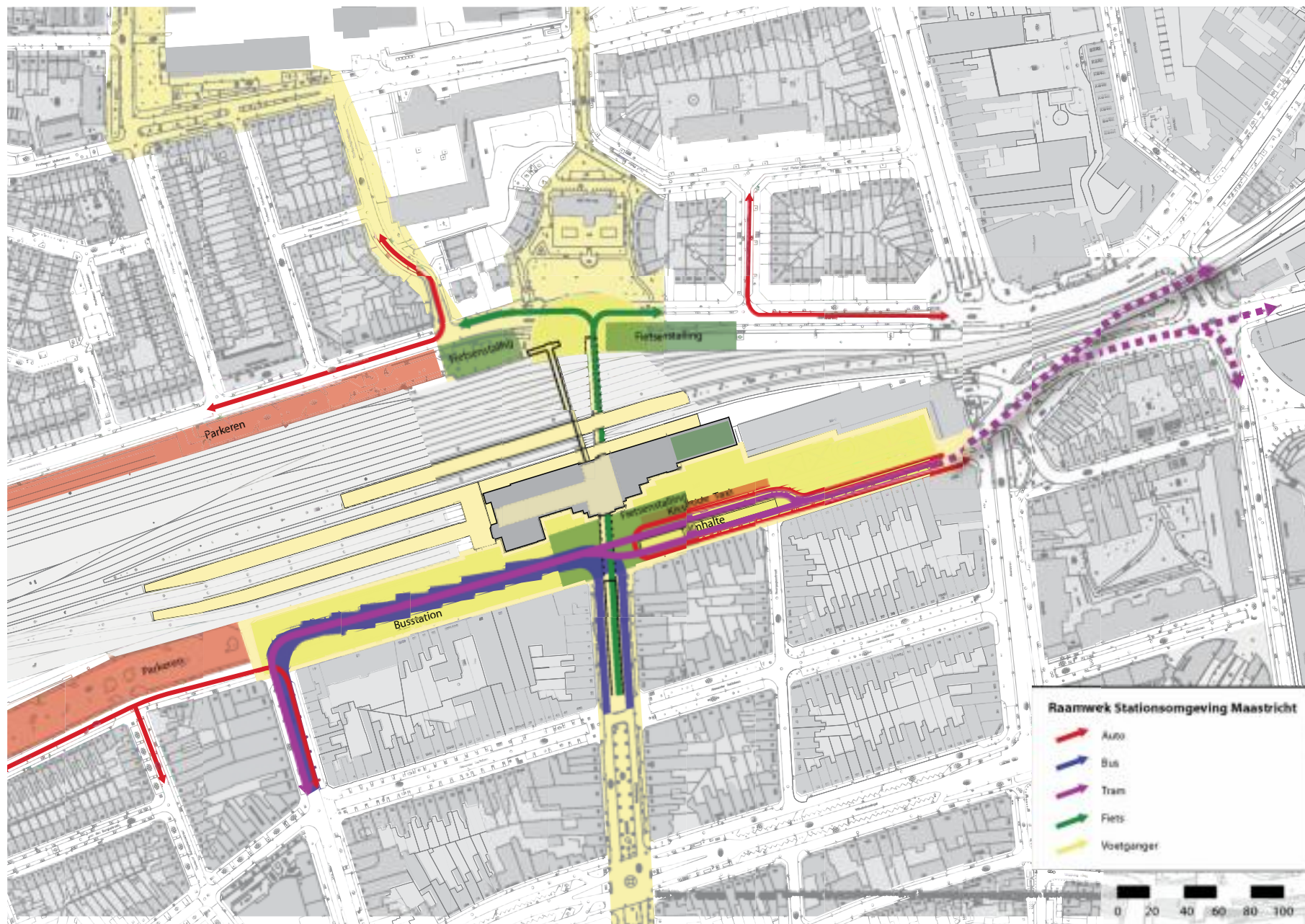
In hoofdstuk 3 gaan we in op het programma en kaders
waaraan de locaties zullen worden getoetst.



3

Kaders

Studie Fietsenstallingen Stationsomgeving



3.1 Raamwerk

Stationsomgeving Maastricht

In het Raamwerk stationsomgeving Maastricht zijn de diverse modaliteiten gepositioneerd ten opzichte van elkaar en in het stedelijk netwerk rondom het station. Doel van het Raamwerk is een duurzame layout van de voor het station benodigde functies aan te geven waardoor onderdelen los van elkaar kunnen worden gebouwd. Het Raamwerk staat daarmee borg voor een toekomstvaste stationsontwikkeling en is op te vatten als een masterplan voor de stationsomgeving. Daar waar nodig is in het Raamwerk een nadere uitwerking aangegeven voor de wijze waarop de verkeersstromen kunnen worden gelegd. Voor het Stationsplein werd in een integrale ontwerpschets aangetoond dat alle functies er samen pasten met instandhouding van de liniaire ruimtelijke structuur van het plein.

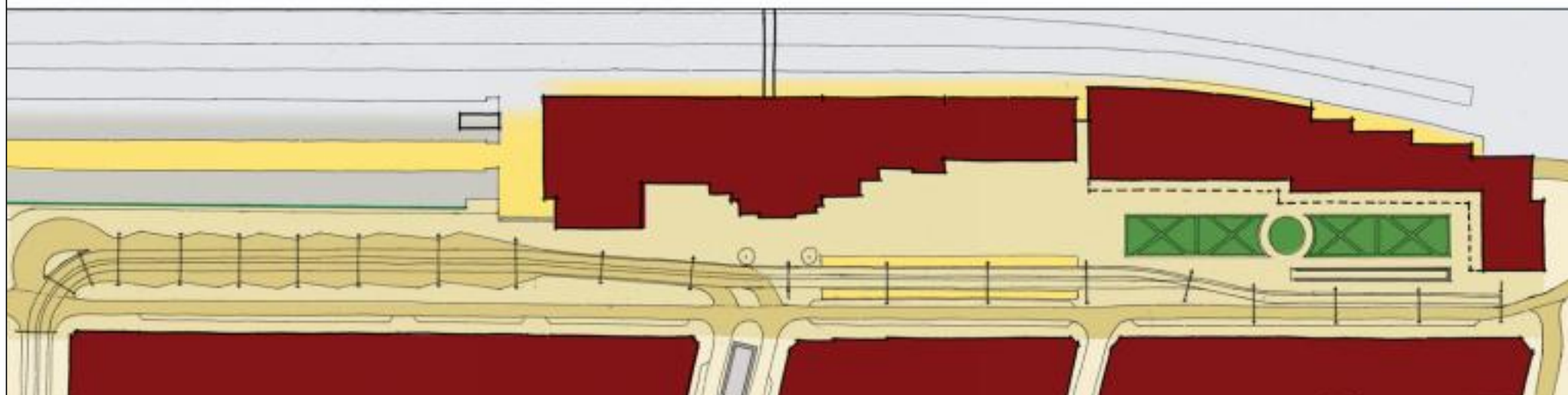
De zoektocht naar een locatie voor een nieuwe fietsenstalling blijkt een eerste proeve van bekwaamheid, temeer omdat de in het raamwerk aangegeven locatie te duur zou zijn.

Het busstation ligt noordelijk van het station en kan vanwege routing door de Scharnertunnel niet elders liggen. Het busstation heeft op die plek alle beschikbare ruimte nodig. De nieuwe tramhalte, inclusief omrijdspoor of tailtrack ligt aan de zuidzijde van het station. De hoofdstroom van voetgangers vanuit het station (en interwijkverbinding) loopt door ofwel via de noordelijke toegang ofwel via de Stationshal en het voorplein naar het centrum. Fietzers maken gebruik van deze zelfde route, maar duiken al eerder in de interwijktunnel als ze naar de oostzijde van het station willen. De route van fietsers door het stedelijk weefsel valt daarmee in ruimtelijk opzicht samen met de stedelijke openbare ruimte as. Extra benodigde fietsenstallingen kunnen onder het plein voor het station worden gebouwd. De hellingbaan in de Stationsstraat kan eerst als ingang tot de fietsenkelder dienen en later vormt deze hellingbaan onderdeel van de interwijkverbinding. Eventueel kan een deel van de parkeergarage Colonel worden bijgeschakeld

Functioneel Schetsontwerp Stationsplein Maastricht

December 2011

Schaal 1:500
Movares



Functioneel schetsontwerp Stationsplein Maastricht



of kan een deel van de overmaat nabij het busstation voor tijdelijke stallingen worden ingericht. Dat laatste heeft echter niet de voorkeur aangezien fietsenstallingen daar moeilijker bereikbaar zijn. Aan de oostzijde kan op korte termijn in stallingsplaatsen worden voorzien door de huidige maaiveld voorzieningen uit te breiden richting het huidige P+R terrein (en/of aan de zuidzijde van de beschikbare locatie). Als werk gemaakt wordt van de interwijkverbinding kunnen de fietsenstallingen worden opgenomen in een entreegebouw voor de oostelijke toegang. De Kiss & Ride en de taxistandplaatsen blijven op het zuidelijk deel van het stationsplein. Als de tram daar een eilandperron krijgt, kunnen de auto's er rond omheen rijden en zou de Stationsstraat minder intensief door autoverkeer worden belast of zelfs voor autoverkeer kunnen worden afgesloten. Als dat een stap te ver blijkt, kunnen auto's ook via de Stationsstraat blijven rijden in beide richtingen.

De bebouwing aan het Stationsplein blijft bereikbaar voor bestemmingsautoverkeer. Aan de westzijde van het station volgt het autoverkeer niet de bus over het busstation, maar vervolgt zijn weg over een aparte rijbaan. Aan de oostzijde kan het autoverkeer gebruik maken van de lus. Beide rijbanen zullen worden gedeeld met fietsers. Ook kunnen aan de rijbaan parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op deze manier zijn de ondernemingen in de gebouwen altijd bereikbaar en is er voldoende ruimte voor laden en lossen.

Uitbreiding van P+R voorzieningen vindt plaats op de beide huidige locaties. Het terrein aan de Parallelweg wordt in capaciteit verdubbeld door een dek te plaatsen waarbij het maaiveld parkeren half wordt verdiept. Het terrein aan de Meerssenerweg kan worden uitgebreid als de kopsporen op korte termijn worden opgeheven.

	Aantal gewenste plaatsen Prorail	Aantal gewenste plaatsen Gemeente	Verdeling volgens raamwerk	Workshop fietsenstallingen 14 juni 2012
Aantal fietsenstallingen 2020				
Bewaakt station westzijde	1100	1000	1300	1000
Onbewaakt station westzijde	2200	2000	1800	2000
Bewaakt station oostzijde				300
Onbewaakt station oostzijde		1000	900	700
	3300	4000	4000	4000*

3.2 Programma

	Workshop fietsenstallingen 14 juni 2012	Reeds aanwezig	Nog nodig
Bewaakt station westzijde	1000	1000	
Onbewaakt station westzijde	2000		2000
Bewaakt station oostzijde	300		300
Onbewaakt station oostzijde	700	328	400
	4000*		

* uitgaan van 4000 plaatsen in 2020 bij nodig 3780 is toekomstbestendig.

De verdeling naar herkomst van de fietsers vanuit de westzijde van de stad – oostzijde van de stad is circa 2/3 westzijde en 1/3 oostzijde.

300 bewaakte plaatsen is economisch niet rendabel te maken
Als die er toch moeten komen, moet exploitatieverlies worden vergoed
50 fietskluizen lijkt doenbaar en deels aan de vraag te beantwoorden

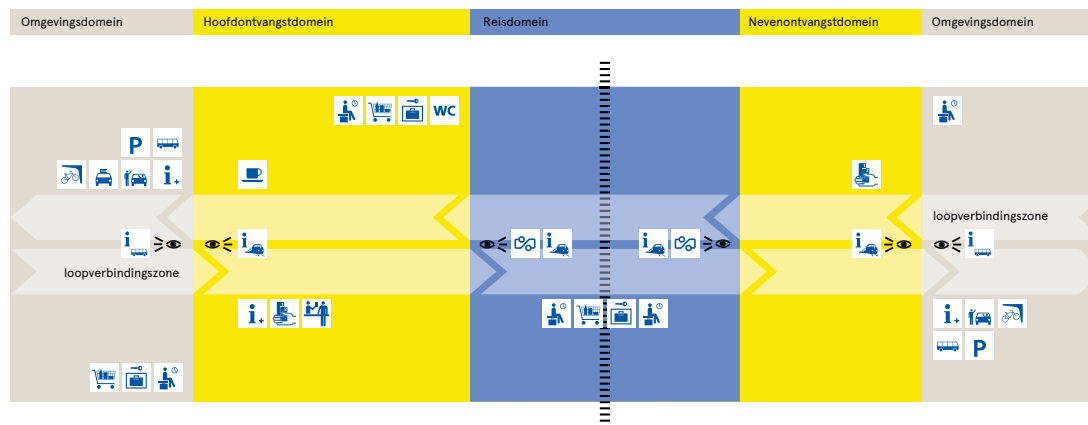
1. De capaciteit van 1000 fietsparkeerplaatsen in de bestaande bewaakte stalling aan de centrumzijde volstaat. Bij grote drukte is er flexibiliteit doordat personeel tot maximaal 1300 fietsen kan stallen.
2. Toevoeging van een bewaakte stalling aan de oostzijde van het station is gezien het geringe aantal fietsen dat het betreft niet rendabel te maken (300 plaatsen). Hier wordt geopteerd voor het plaatsen van 50 fietskluizen, zodat reizigers wel de service wordt geboden van een veilige stallingsplaats.
3. Toevoeging van 400 onbewaakte stallingsplaatsen tot een totaal van 700 aan de oostzijde op de locatie van de huidige P+R parkeerplaatsen die daarvoor kunnen worden opgeschoven.
4. Aan de centrumzijde is ruimte nodig voor het realiseren van 2000 onbewaakte stallingsplaatsen.
5. Er is behoefte aan 50 bewaakte scooterplaatsen aan centrumzijde.

Het Stationsconcept

Visie en toepassing

Beleid

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbeheer



- Oriëntatie
- Reisinformatie bus, tram, metro
- Reisinformatie trein
- In- en uitchecken

- Kaartverkoop
- Service en assistentie
- Wachten
- Horeca gericht op ontmoeten
- Commercie: winkels en horeca
- Diensten
- Toilet

- Parkeren
- Fietsenstalling
- Bus
- Taxi
- Halen en brengen

Het Stationsconcept

3.3 Stationsconcept

Stationsconcept

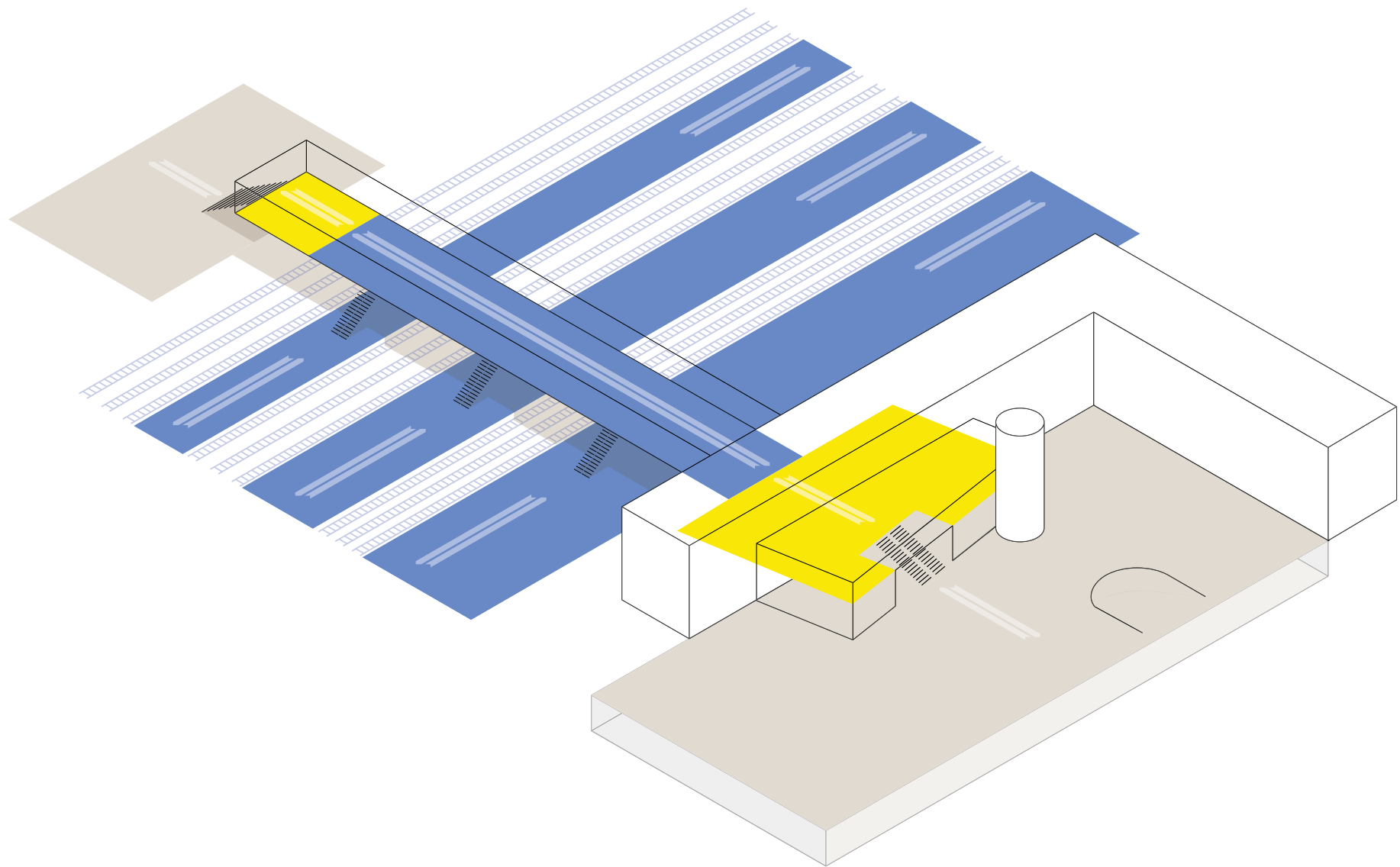
Met het Stationsconcept sturen ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester op de inrichting en uitstraling van stations. Het legt een logische relatie tussen de verschillende onderdelen van het station en versterkt de karakteristieke eigenschappen. Zo stimuleert het Stationsconcept dat ieder station een eigen karakter krijgt: vanuit zijn plek in het netwerk, de inbedding in de omgeving en de vorm en gebruik van het station.

Het Stationsconcept is ontwikkeld door Bureau Spoorbouwmeester in nauwe samenwerking met ProRail, NS en externe adviseurs. Het is geschreven als een visiedocument voor opdrachtgevers binnen ProRail en NS, alsook voor opdrachtnemers (architecten, interieurarchitecten en ontwerpers) bij stationsprojecten. Goedgekeurd door de hoofddirectie van ProRail en de Groepsraad van NS, dient het toetsingskader bij iedere stationsopgave en vormt daarmee de basis voor medewerking.

Het Stationsconcept beschrijft de gewenste beleving, uitstraling en inrichting van stations in drie onderscheiden domeinen. Het redeneert daarbij vanuit de wensen en behoeften van de reizigers en baseert zich op vaste kenmerken die samen de essentie van het station vormen.

Het omgevingsdomein

Het omgevingsdomein zorgt dat vertrekkende treinreizigers het station veilig, soepel en gemakkelijk kunnen vinden en arriverende treinreizigers hun fiets, auto en het aansluitende lokaal en regionaal openbaar vervoer. Het omgevingsdomein is openbare ruimte onderdeel van de stedelijke openbaarheid. De belangrijkste opgave bij het omgevingsdomein betreft de wijze waarop het station zich ruimtelijk en programmatisch hecht aan de omgeving, en andersom.



Het ontvangstdomein

Het ontvangstdomein is de stationshal waar reizigers worden verwelkomd. Reizigers vinden hier alle noodzakelijke informatie voor hun reis en kopen hier hun vervoerbewijs. Het ontvangstdomein is de plek om af te spreken met reisgenoten en afscheid te nemen. Bezoekers moeten er kunnen verblijven zonder de noodzaak iets te consumeren. In het ontvangstdomein is de openbaarheid gereguleerd; je bent hier binnen. De ruimte kan tijdelijk worden toegeëigend mits reizigers daar geen hinder van ondervinden. Bij iedere stationsentree wordt een ontvangstdomein ingericht. Wanneer het station over meerdere ontvangstdomeinen beschikt, is er meestal één 'hoofdontvangstdomein'.

Het reisdomein

Het reisdomein is het perron, hier stapt de reiziger op of uit, of wacht hij op een aansluitende trein. De stationservaring is hier het meest vervlochten met de trein en het spoor netwerk. In het reisdomein is de openbaarheid beperkt en zijn ongeplande en onvoorspelbare activiteiten – bijvoorbeeld vanwege veiligheidsredenen – sterk begrensd. Op veel stations is een groot deel van het reisdomein alleen toegankelijk met OV-chipkaart.

De loopverbindingszone

De loopverbindingszone verbindt het ontvangstdomein en reisdomein, en ontsluit – indien aanwezig - het verblijfdomein. De loopverbindingszone start en eindigt in het omgevingsdomein, bij de haltes en voorzieningen van voor- en natransport en de belangrijkste voetgangersroutes uit de omgeving. De loopverbindingszone hoeft niet gezocht te worden. Hij dient zich aan: zowel voor aankomende als vertrekkende reizigers is hij direct herkenbaar.

In sommige stations wordt ook op stedelijk niveau een belangrijke verbinding gemaakt tussen beide zijden van het station: tussen belangrijke stadsdelen of stedelijke functies. Met de invoering van beheerste toegang van stations door OVCP-poortjes en -palen verandert het openbare karakter van het station. Indien er sprake is van een interwijk- en/of transferverbinding wordt bij de nieuw- en verbouw van stations rekening gehouden met deze spilfunctie van het station.

Overigens zullen er op station Maastricht geen OVCP poortjes geplaatst worden.

In hoofdstuk 4 volgt een overzicht van alle bestudeerde locaties met hun kenmerken en de argumenten om ze wel of niet verder te onderzoeken. Voor de overzichtelijkheid zijn de locaties gegroepeerd in zoekgebieden en achtereenvolgens genummerd.



4

Locaties afgewogen

Studie Fietsenstallingen Stationsomgeving

4.1 In Stationsgebouw

Het stationsgebouw is een Rijksmonument. Het dateert van 1916 en is ontworpen door G.W. van Heukelom. Het gebouw is opgenomen in “De collectie” Nederlandse stationsgebouwen vanwege haar grote betekenis voor de stationsarchitectuur. Bijzonder aan het gebouw zijn de trapgevels, die het gebouw een Hollands karakter geven. De ligging nabij de grens bracht met zich mee dat het gebouw douane functionaliteiten nodig had. Het omvat daardoor meer ruimte.

Ten tijde van het opstellen van dit rapport staat een deel van het gebouw leeg. Het betreft de gehele kantoorfunctie op de bovenliggende verdiepingen. NS heeft plannen voor het gedeeltelijk realiseren van nieuwe functies in het gebouw, zoals de realisatie van een hotel in een van de vleugels van het gebouw, inclusief het gebruik van de zolders.

Het gebruik van het gebouw voor het stallen van fietsen heeft hoe dan ook impact op de interne organisatie.

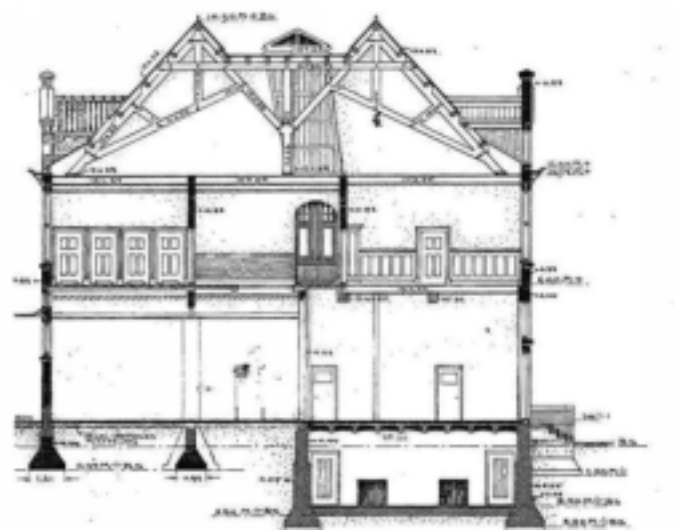
Bestaande kolommen, spanten en verdiepingshoogten zijn vrijwel nooit toegesneden op het gebruik als stalling. In eerste instantie is gezocht naar het gebruik van bestaande ruimten voor het stallen van fietsen. Vervolgens zijn varianten bedacht waarbij rigoureuzer moet worden ingegrepen in de bouwstructuur. De meest rigoureuze variant bevindt zich binnen de contour van het bestaande bouwvolume waarbij als uitgangspunt geldt dat de bestaande gevels gerespecteerd worden.

De volgende mogelijkheden zijn onderzocht:

1. intensivering bestaande bewaakte stalling
2. nieuwbouw binnen contour zuidelijk bouwdeel (bestaande bewaakte stalling)
3. in het noordelijk bouwdeel
4. in de kelder



1. Intensivering bestaande bewaakte stalling



De huidige capaciteit van de bestaande bewaakte stalling bedraagt 1000 plaatsen. Deze liggen op de begane grond van het zuidelijk gebouwdeel en in een aanbouw ter plaatse van het perron. Er is zowel sprake van enkel- als dubbellaags rekken. Er zijn geen verdiepingen aangebracht. De beheerder helpt reizigers met het stallen van hun fiets, waardoor ze de ruimte gunstig kunnen gebruiken. Tijdens piekmomenten kan de beheerder, mits hij zelf alle fietsen wegzet, de capaciteit vergroten tot 1300 fietsen.

Deze locatie biedt voldoende capaciteit om de toename in bewaakt stallen op te vangen, maar biedt geen soelaas voor de overige benodigde stallingsplaatsen.

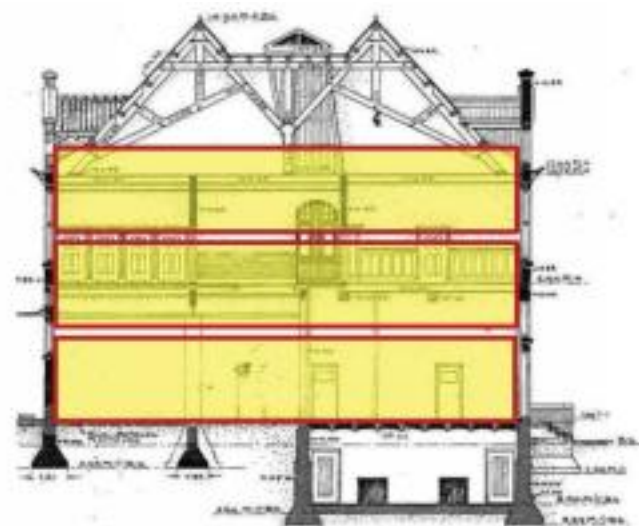
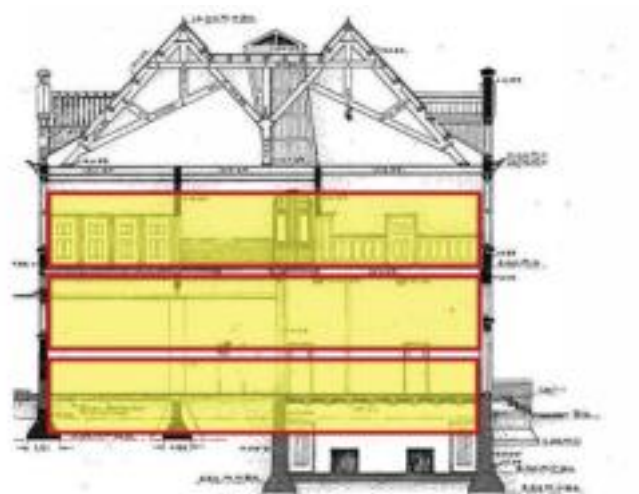
De verdiepingen boven de bestaande bewaakte stalling zijn thans ingericht als kantoorruimte. Deze kantoren staan grotendeels leeg. Wanneer deze oppervlakte en het deel rond het torentje opnieuw wordt ingedeeld als fietsenstalling, passen er 950 fietsen per laag in. Om tot het benodigde aantal van 3000 fietsen te komen, zijn tenminste drie bouwlagen nodig, terwijl er thans maar twee in het gebouw aanwezig zijn (uitgezonderd de zolder). De bestaande verdiepingshoogte biedt echter een overmaat aan ruimte. Binnen de bestaande bouwcontour passen drie verdiepingen indien ofwel de begane vloer met een halve meter wordt verlaagd ofwel de bovenste verdieping circa een halve meter kan worden verhoogd ten koste van de bestaande zolder. Er is rekening gehouden met nieuwe stijpunten.



2. Nieuwbouw binnen contour bestaande stalling

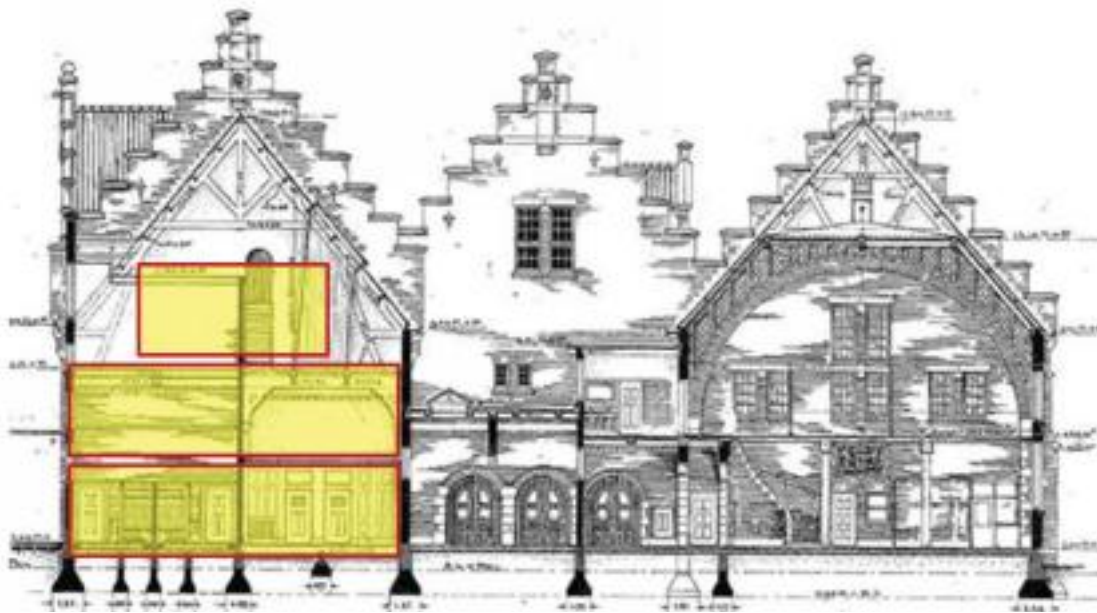
Op de begane grond kan het bewaakt en betaald stallen gehandhaafd blijven terwijl de twee nieuwe lagen d.m.v. cameratoezicht door dezelfde beheerder in de gaten kunnen worden gehouden. Deze twee extra lagen zijn dan onbetaald. Deze locatie biedt naast de bestaande 1000 bewaakte plaatsen op de begane grond ruimte aan 1900 fietsen en biedt een duurzame oplossing voor een groot deel van de stallingsopgave. Het bewaakte deel op de begane grond biedt meer comfort doordat je fiets wordt gestald door de beheerder, omdat je niet omhoog hoeft met de fiets en omdat de loopafstanden naar de stationshal en perrons korter zijn. Er kan nog worden voorzien in een rechtstreekse koppeling met de stationshal. De hogere verdiepingen zouden kunnen worden gekoppeld met een passerelle of interwijk.

Het realiseren van deze oplossing heeft grote impact op het bestaande gebouw en haar monumentale waarde. Medewerking van NS vastgoed is noodzakelijk. Routing en relatie met gewenste toekomstige ontwikkelingen in het gebouw (hotel en café) zullen nader bestudeerd moeten worden. Als pré valt aan te voeren dat het zuidelijk gebouwdeel oorspronkelijk ook een opslag functie had.

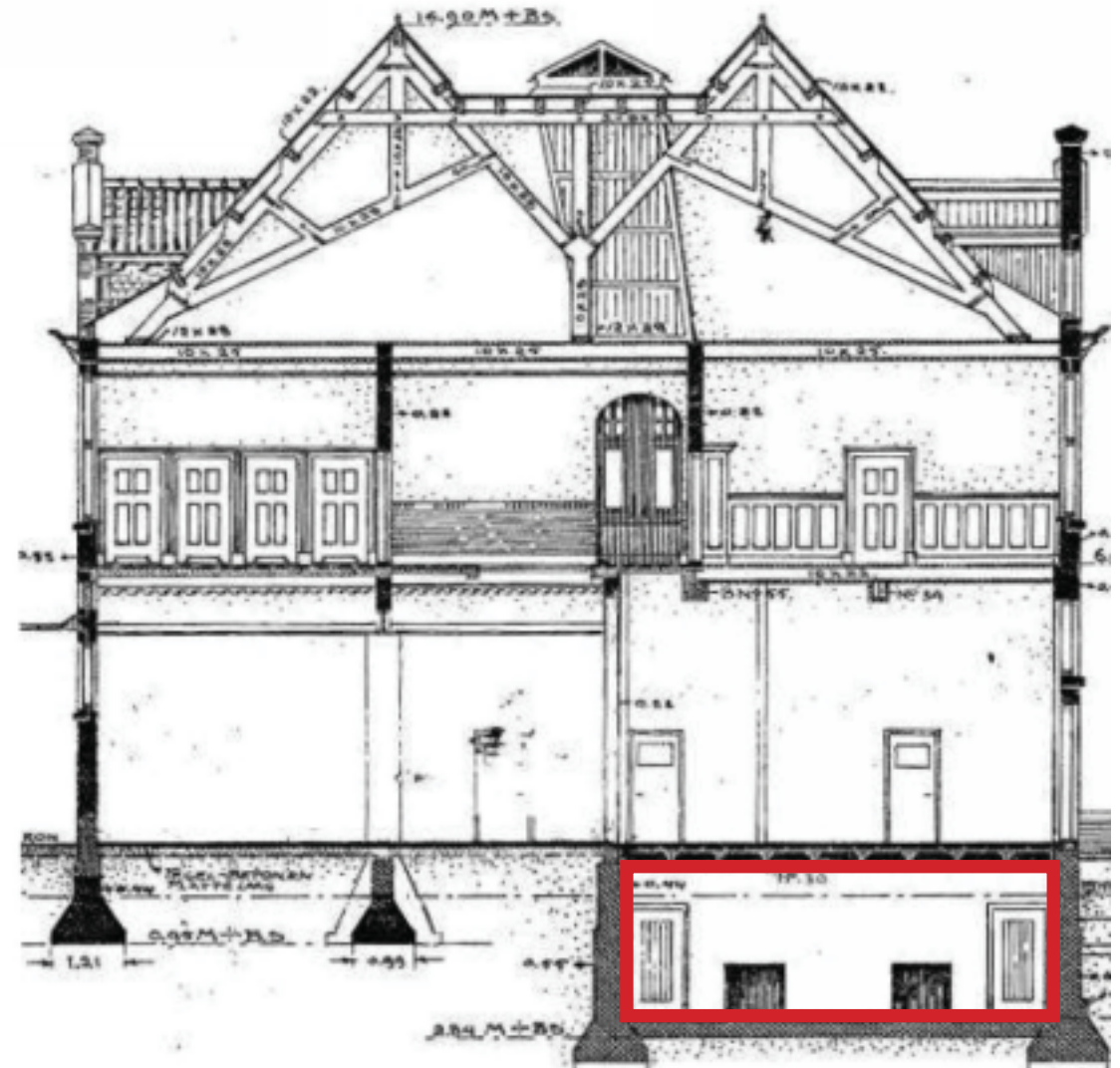


3. In stationsgebouw aan de noordzijde

Het betreft hier het deel van het stationsgebouw waar momenteel de rustruimte voor NS personeel is gevestigd. In dit gebouwdeel, inclusief bovenliggende verdiepingen, kunnen 3 lagen met ongeveer 400 fietsen per laag (minder onder het schuine dak) worden gerealiseerd. De toegang tot deze ruimte ligt ter hoogte van het huidige busstation. Toezicht zou idealiter door een beheerder moeten gebeuren (sterk inpendig karakter), maar is ook mogelijk met behulp van camera's (eventueel uitgelezen door de beheerder van de bestaande bewaakte stalling).



Deze locatie biedt onvoldoende capaciteit voor de benodigde vraag. Bovendien is de beheersvorm verre van ideaal. Deze locatie wordt niet verder in de beschouwing meegenomen.



4. In kelder stationsgebouw

Het stationsgebouw is gefundeerd op staal, waarbij op sommige plaatsen tussen de bogen een kelder is uitgespaard. Deze ruimte is klein en te laag. Om deze locatie geschikt te maken voor het stallen van fietsen zal de ruimte verdiept moeten worden. Toegang van deze ruimte zou via de bestaande stalling gemaakt kunnen worden, waardoor de beheerder van de bestaande bewaakte stalling d.m.v. cameratoezicht een oogje in het zeil kan houden.

De historische bogen van de bestaande fundering laten geen efficiënte stalling toe. Deze oplossing is technisch complex, kostbaar en het is onzeker of de gewenste capaciteit gehaald kan worden. Daarom wordt deze oplossing niet haalbaar geacht.

4.2 In de Colonel of Q-park garage

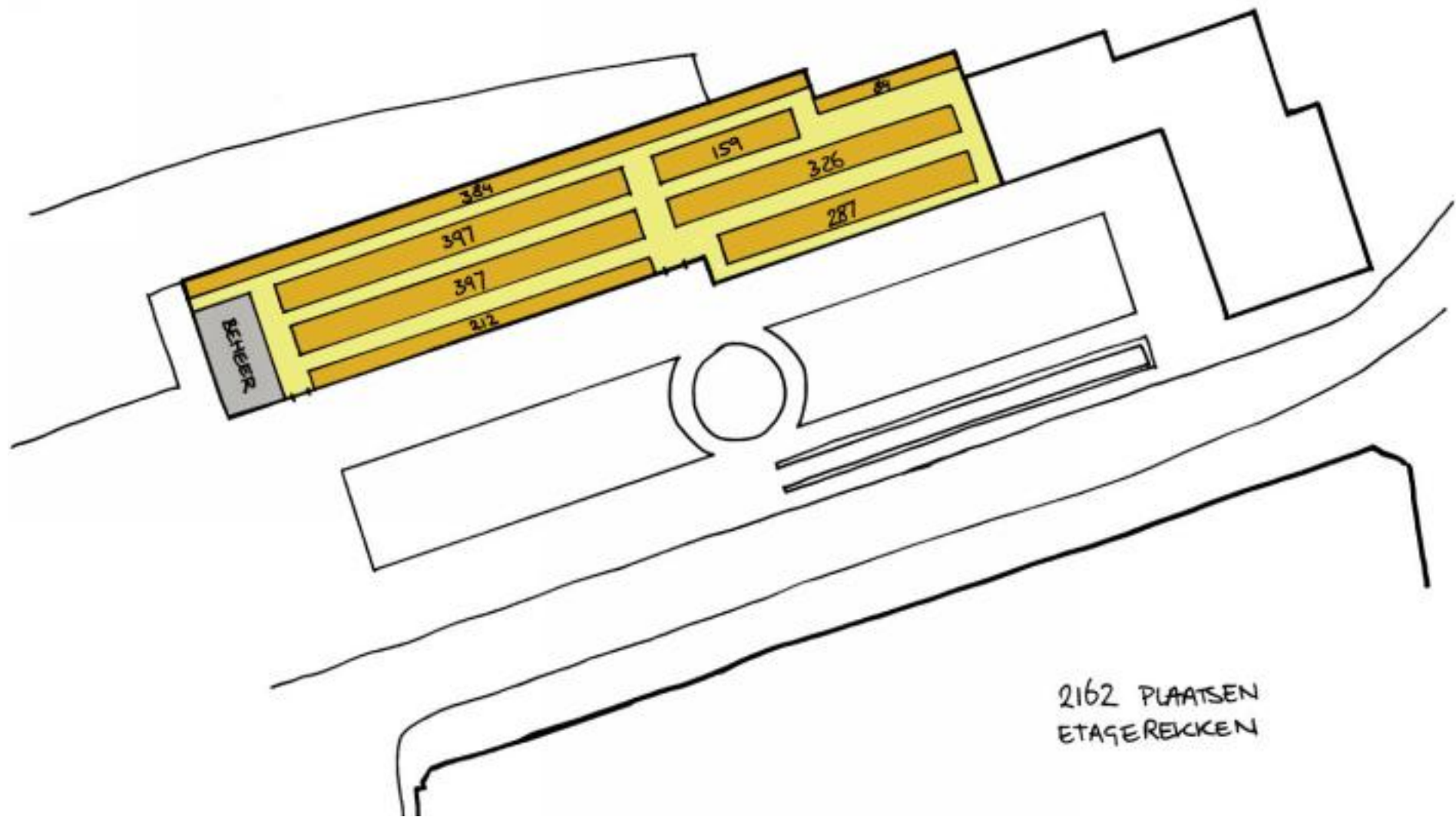
Naast het stationsgebouw is in 2006 door architect Hans Kollhoff Het gebouw De Colonel gerealiseerd. Het betreft een groot kantoorgebouw in het verlengde van het bestaande stationsgebouw met commerciële ruimte op de begane grond, een arcade aan het plein en een openbare ondergrondse parkeergarage, die zich uitstrekt tot onder het Stationsplein. De langwerpige pleinruimte voor het stationsgebouw wordt door een toren beëindigd. De openbare ruimte voor het gebouw is formeel ingericht en mee ontworpen door de architect, maar is wel samenhangend ontworpen met het totale stationsplein. Er is sprake van een goed ontworpen stedelijke verblijfsfunctie.

Het gebouw is niet volledig verhuurd; o.a. op de begane grond staan units leeg. Ook de parkeergarage is onderbezet, vooral buiten kantooruren. De ligging van zowel gebouw als met name de parkeergarage is uiterst

gunstig voor gebruik door stationsfuncties. Daarom is ondanks de recente realisatie van dit complex onderzocht of er mogelijkheden zijn hier een fietsenstalling onder te brengen.

De volgende oplossingen zijn onderzocht:

5. begane grond Colonel
6. In Q park garage, evt. met ondergrondse uitbreiding
7. In Q park garage met open dak
8. In Q park garage met open dak en extra dek



2162 PLAATSEN
ETAGEREKKEN

5. Begane grond Colonel

Momenteel staat een deel van de begane grond van de Colonel leeg. Onderzocht is welke oppervlakte nodig is om binnen de contour van het bestaande gebouw 2000 fietsen te stallen. Er is daarbij geen rekening gehouden met de huidige indeling noch met de bestaande stijpunten.

Het realiseren van een fietsenstalling in een gebouwdeel dat is bestemd tot commerciële ruimte betekent kapitaalvernietiging en waardedaling. Dat zal in de prijs tot uitdrukking komen. Dat is nog los van de uitstraling die een fietsenstalling geeft t.o.v. de beoogde functie als commerciële ruimte. De volledige plint van De Colonel moet idealiter een winkel- of commerciële functie herbergen met een levendige uitstraling naar de arcade en het plein. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat deze ruimte niet als zodanig verhuurd zou kunne worden.

De functie fietsenstalling doet afbreuk aan de gewenste uitstraling en levendigheid aan het plein en kan zelfs het bovenliggende vastgoed aantasten in aantrekkelijkheid.

De functie fietsenstalling op deze locatie betekent een verzwakking van de functionele invulling van de plint van een recent gerealiseerd hoogwaardig gebouw. Dat impliceert onwenselijke kapitaalvernietiging, die bovendien niet bijdraagt aan de upgrading van het stationsgebied nog los van het complexe proces van het verkrijgen van medewerking van de eigenaren. Deze locatie wordt niet verder in beschouwing genomen.



6. In Q-park garage evt. met uitbreiding

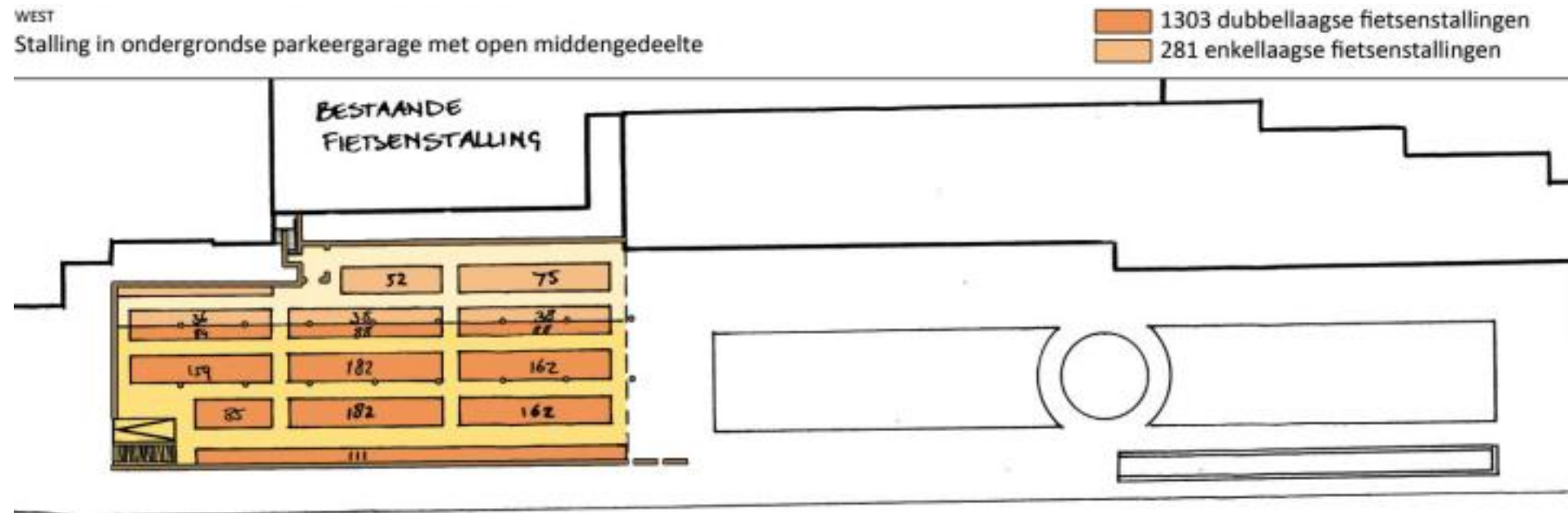
In de bestaande Q-park garage kan een fietsenstalling worden gerealiseerd door een deel van de bestaande garage af te schermen t.b.v. stallingsruimte voor fietsen. Vanwege de beperkte hoogte kan uitsluitend enkellaags worden gestald. Daardoor is een grotere oppervlakte nodig. Wanneer uitsluitend de noordzijde van de garage wordt gebruikt voor het stallen van fietsen bedraagt de capaciteit slechts 1200 plaatsen. Dit gaat ten koste van een aanzienlijk aantal autoparkeerplaatsen. De stallingsplaatsen in de garage zullen afzonderlijk bereikbaar moeten worden gemaakt, hetgeen bouwkundige kosten met zich meebrengt. Bewaking en toezicht zouden mogelijk kunnen worden geregeld via de in de garage aanwezige bewaking.

Uiteraard is ontwikkeling van een fietsenstalling op deze plek niet mogelijk zonder medewerking van Q-park en de eigenaar van de kantoorruimte (NS vastgoed). Afkoop van verlies aan parkeerplaatsen gaat bovendien in tegen de contractuele verplichting die de realisator destijds met de gemeente is aangegaan om het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de kantoorfunctie te handhaven. Doorzetten van deze optie impliceert een complex proces en moet als onhaalbaar worden bestempeld. Deze optie heeft bovendien een te beperkte capaciteit.

7. Q-park garage met open dak

Als variant op de vorige optie kan de parkeergarage worden verbouwd. Als het dak gedeeltelijk wordt verwijderd ontstaat ruimte voor dubbellaags rekken, waardoor de capaciteit aanzienlijk toeneemt tot 1500 stallingsplaatsen.

Deze optie biedt daarmee nog steeds te weinig capaciteit.

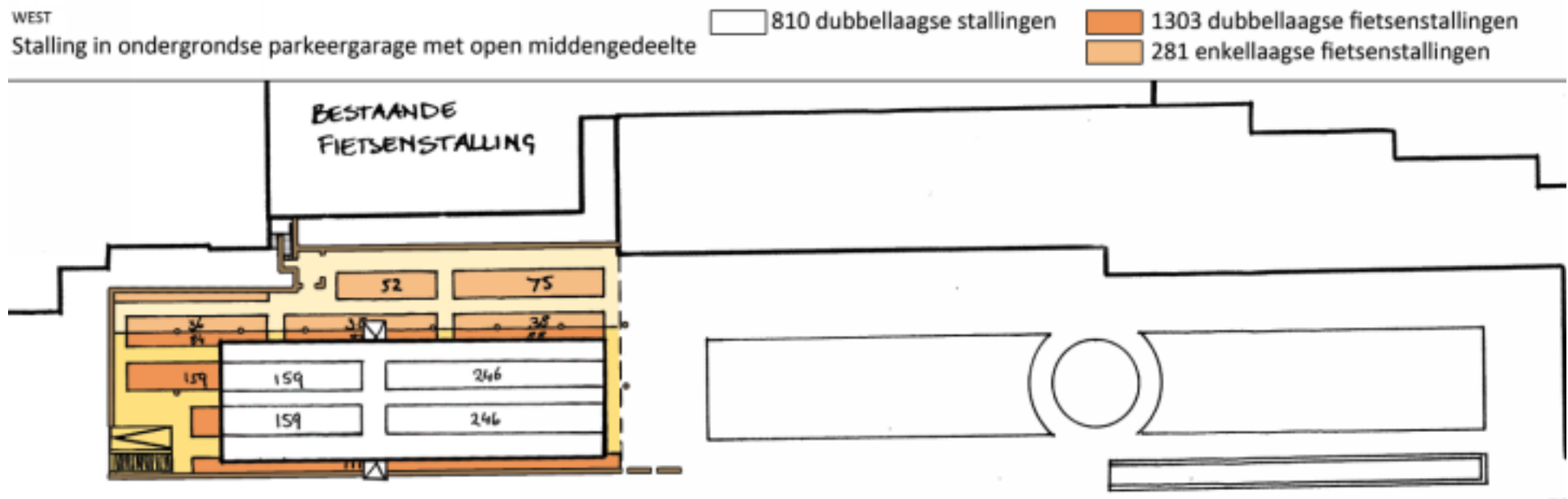


8. Q-park garage met open dak en extra dek

Indien in de ontstane opening in het dak een extra dek wordt gerealiseerd met dubbellaags rekken ontstaat een capaciteit van ongeveer 2300 plaatsen. De fietsenstalling heeft daarmee een model zoals ook in Nijmegen is gerealiseerd; een verdiepte stalling met daarin een dek met voldoende opening waardoor daglicht in de verdiepte ruimte kan komen. In Nijmegen is dit model nieuw gebouwd en kon worden geoptimaliseerd voor de functie fietsenstalling met dubbellaags rekken. In

Maastricht blijft dat behelpen omdat een groot deel van het garagedek moet worden gehandhaafd vanwege de bereikbaarheid van de functies op maaiveld.

Bijkomend nadeel van deze optie is dat fietsenrekken op het dek het zicht op het plein vestoren. De aanblik van gestalde fietsen draagt negatief bij aan de gewenste beeldkwaliteit.



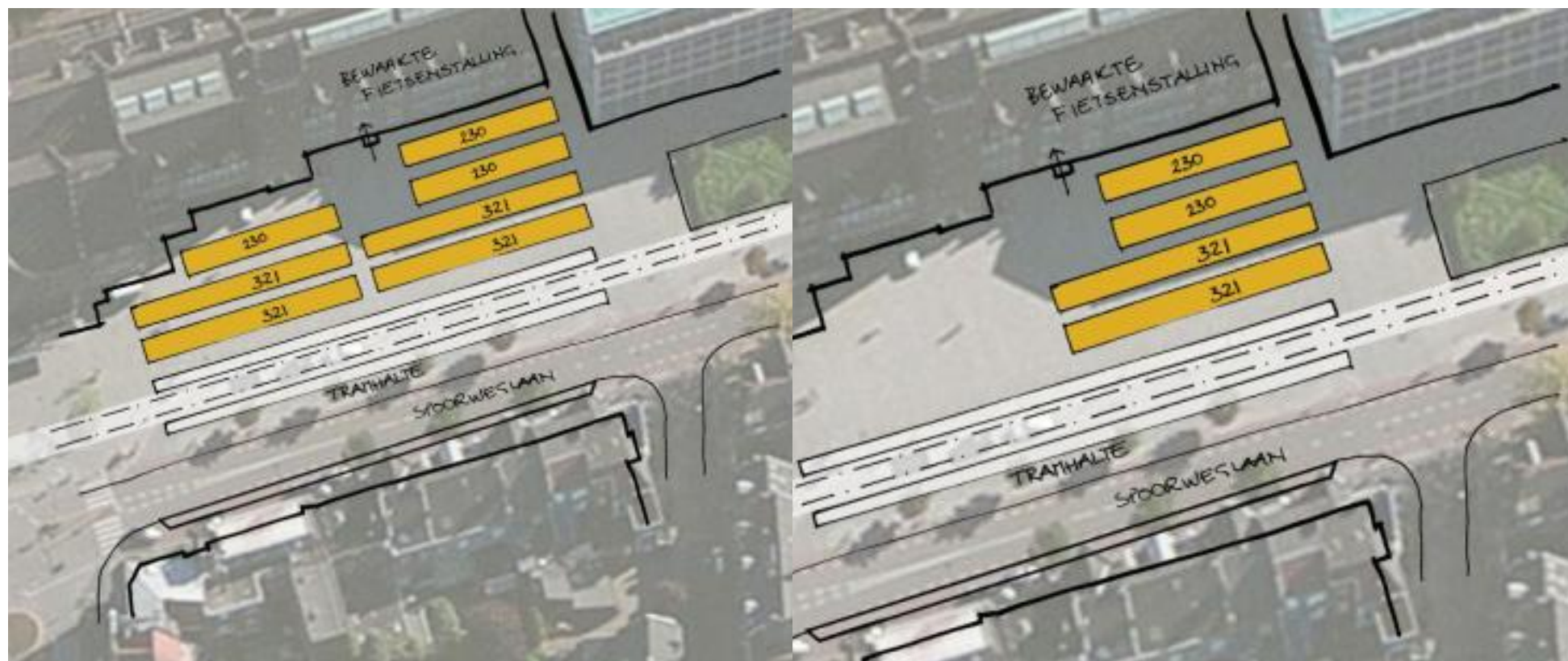


4.3 Op maaiveld

Fietsen stallen op maaiveld is de meest eenvoudige en voordelige oplossing. In de huidige situatie wordt op verschillende locaties aan de westzijde van de sporenbundel op maaiveld gestald. Er is onderzocht in hoeverre het mogelijk is om ook in de nieuwe situatie, na komst van de tram en aanpassing van het busstation, op maaiveld te stallen. Het plaatsen van grote hoeveelheden fietsen heeft effect op de sociale veiligheid (voornamelijk bij etagerekken), ruimtelijke beleving en beeldkwaliteit. Idealiter wordt daarom in de nieuwe situatie, na komst van de tram, een andere oplossing/locatie gezocht.

De volgende locaties zijn onderzocht:

9. op het plein tussen gebouw en tramhalte
10. op middenberm Stationsstraat
11. halfverdiept op middenberm Stationsstraat



9. Op Stationsplein tussen gebouw en tramhalte

Op deze locatie zijn fietsenrekken geplaatst met een tijdelijk karakter. Om de openheid van het plein te bewaren en om de loop naar de tramperrons vrij te houden van gestalde fietsen wil men hier op het plein geen fietsen meer stallen. In de nieuwe situatie is minder ruimte beschikbaar, maar nog voldoende voor het stallen van bijna 2000 fietsen in etagerekken.

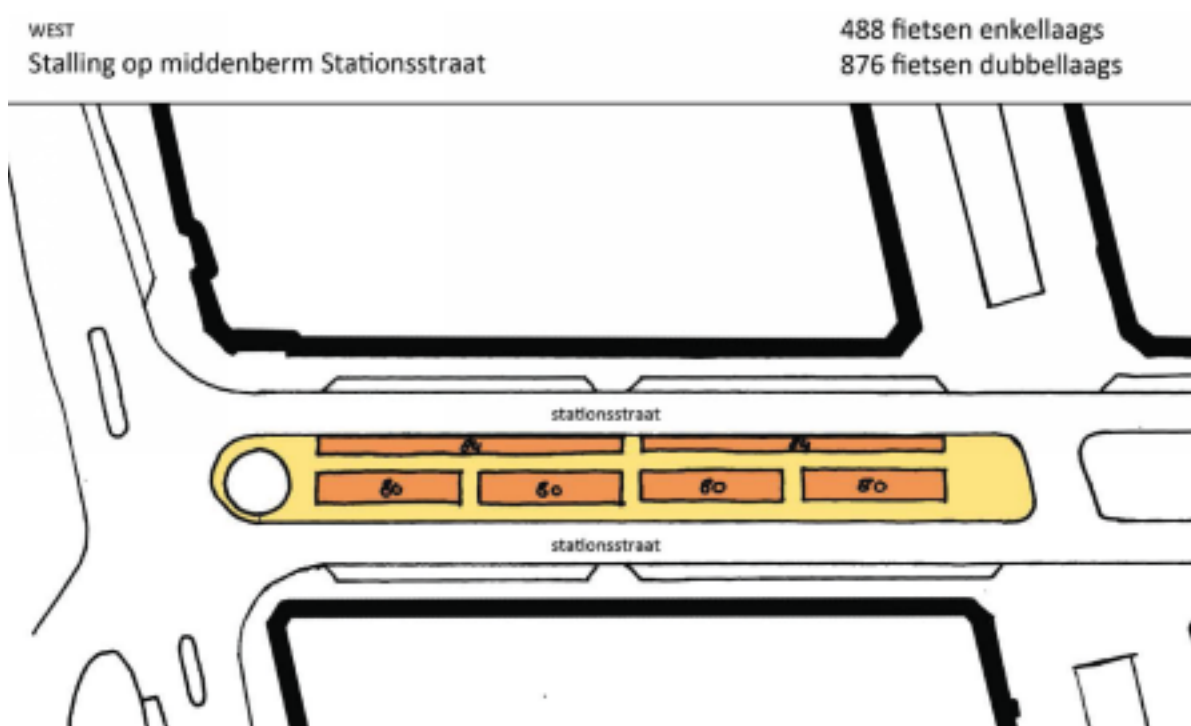


Het stallen van etagerekken op maaiveld, midden in de open ruimte, verstoort het zicht op het open plein. Bovendien leiden op maaiveld gestalde fietsen snel tot een precedent om fietsen bij te plaatsen als de stalling vol is, zeker gelet op de gunstige ligging van deze stallingsplaatsen. De aanblik van gestalde fietsen draagt negatief bij aan de gewenste beeldkwaliteit. Daarnaast kan een grote hoeveelheid aan etagerekken een onveilig gevoel geven.

Deze locatie betekent teveel afbreuk van de ruimtelijke kwaliteit van de pleinruimte en nemen we derhalve niet verder in beschouwing.

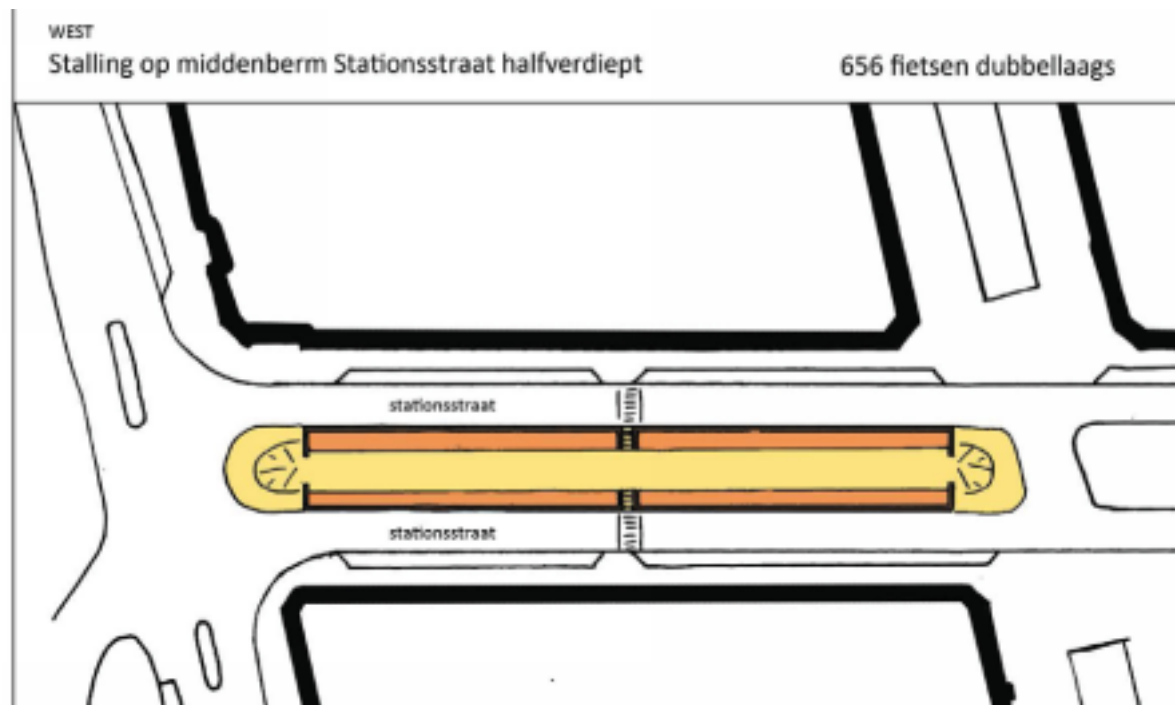
10. Maaiveld stallen op middenberm Stationsstraat

De middenberm van de Stationsstraat is lege openbare ruimte met een flexibel gebruik. Doorgaans is de middenberm in gebruik als parkeerruimte, één keer in de week is er een antiekmarkt. Deze locatie kan plaats bieden aan 450 tot 870 fietsen, afhankelijk van of er enkellaags- of etagerekken worden toegepast. Deze locatie heeft een gunstige ligging ten opzichte van de stationsentree. De Stationsstraat is een drukke en representatieve straat. De vele oversteekbewegingen, die een fietsenstalling met zich meebrengt, hebben een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. De gestalde fietsen, juist in de as van station naar het centrum, passen niet in het gewenste representatieve beeld.



11. Halfverdiept stallen op middenberm Stationsstraat

Er zijn diverse mogelijkheden denkbaar om fietsen te stallen op de middenberm. Zo kan de stalling half verdiept worden uitgevoerd. Er is dan één laag fietsen op maaiveld zichtbaar (en één laag ligt onder maaiveld) met één centrale toegang, waardoor het oversteken zich op één plek concentreert. De capaciteit van een dergelijke stalling ligt op ongeveer 650 fietsen.



Het stallen van fietsen op de middenberm van een representatieve stadsentree met zicht as past niet in het gewenste beeld van deze straat. Bovendien bieden beide opties onvoldoende capaciteit. Wel is het denkbaar om deze locatie in te zetten voor gebruik als tijdelijke stalling tijdens de werkzaamheden aan het Stationsplein.

4.4 Nieuw gebouw

Het stallen van fietsen in een gebouw heeft als voordeel dat compact en comfortabel en binnen de kaders van de gevel fietsen gestald kunnen worden. Door verdiepingen toe te passen en rekken te stapelen kan een hoge capaciteit op een klein oppervlak worden gehaald. Stallen in een gebouw heeft als voordeel dat een volle stalling minder gemakkelijk uitnodigt tot het bij plaatsen van fietsen en daarmee gemakkelijker netjes blijft. Een gebouw voor fietsenstalling ziet er bovendien uit als een gebouw dat kan worden voorzien van een aan de omgeving aangepaste gevel.

Onderzocht is of een solitair gebouw op het Stationsplein een oplossing kan bieden voor het fietsenstallingsprobleem. Er is gevarieerd in hoogte en vorm. Ook is het onderbrengen van de fietsenstalling in de te bouwen P+R garage aan de Parallelweg hieronder de loep genomen.

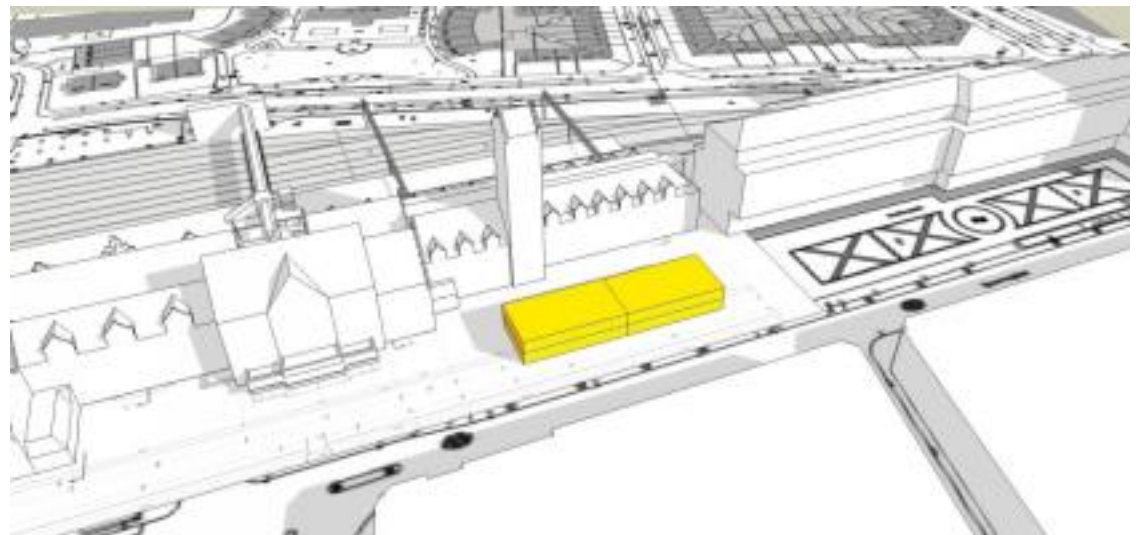
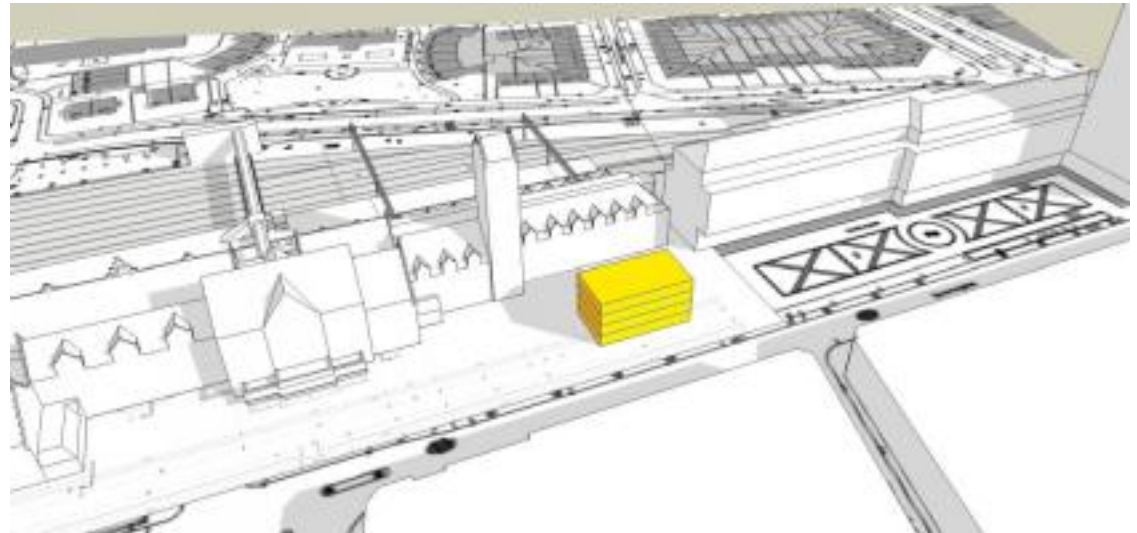
Stallen in een gebouw geeft veel comfort (droog stallen) en vergt altijd een vorm van toezicht. Dat is gunstig voor de reiziger, maar zorgt tegelijkertijd voor onvoldoende onderscheid tussen de betaalde stalling en de (onbewaakte) gratis stalling, waardoor reizigers niet meer bereid zullen zijn te betalen voor het geringe verschil. Een voorwaarde vanuit 'ruimte voor de fiets' is dat geen subsidie wordt verstrekt indien concurrentie tussen stallingen ontstaat.

De volgende locaties zijn onderzocht:

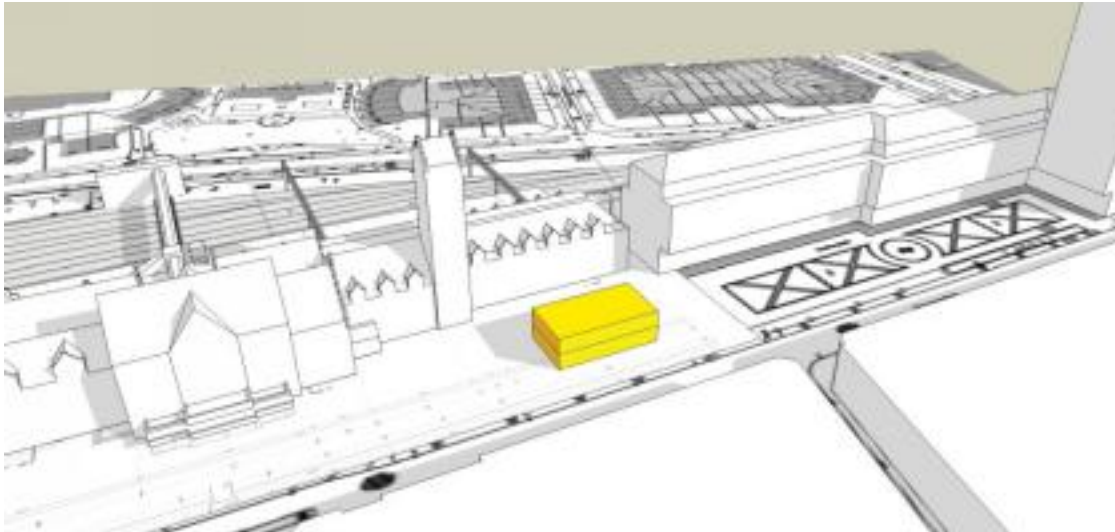
12. Gebouw op Stationsplein enkellaags 4 etages
13. Gebouw op Stationsplein dubbellaags 2 etages
14. P&R gebouw aan de Parallelweg (auto's op dek, fietsen beneden)

12. Nieuw gebouw op stationsplein enkellaags 4 etages

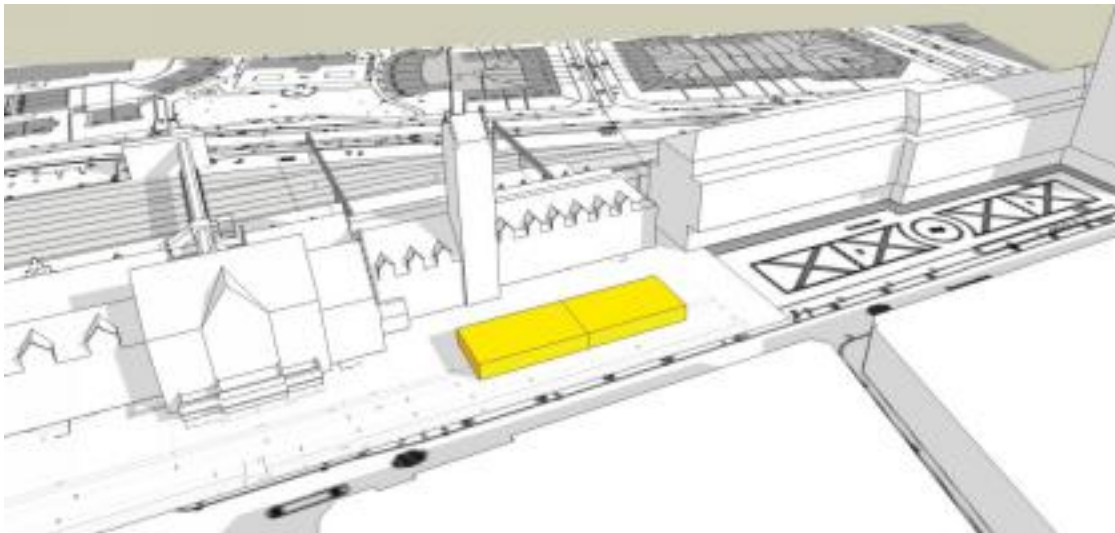
Midden op het Stationsplein kan vóór de bestaande bewaakte stalling een nieuw solitair fietsenstallingsgebouw worden gebouwd. Om met enkellaags rekken 2000 plaatsen te realiseren zijn 4 bouwlagen nodig van 2.50 m hoogte. Vormgeving en situering zijn een belangrijk aandachtspunt; door midden op het plein te bouwen en het gebouw in lengterichting te situeren zal het de minste afbreuk doen aan de ruimte. Toch zal een gebouw op deze locatie de ruimte in tweeën delen, hetgeen niet wenselijk is. De looproute vanuit het station naar de arcade van De Colonel wordt belemmerd.

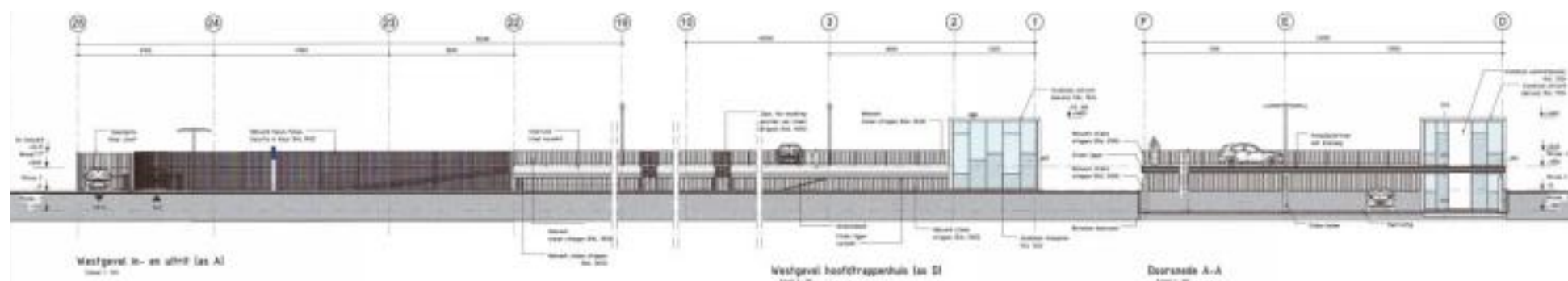


13. Nieuw gebouw op stationsplein dubbellaags 2 etages



Deze optie is gelijk aan de voorgaande, waarbij etagerekken worden toegepast. Door etagerekken toe te passen zijn hier slechts 2 bouwlagen nodig van 3.00 m vrije hoogte om de gewenste capaciteit van 2000 fietsen te halen. De impact van het gebouw is daardoor minder groot dan met 4 lagen, maar het blijft een gebouw dat de ruimte in tweeën deelt.





14. Nieuw gebouw op P&R terrein Parallelweg

Achter het busstation ligt het P+R terrein. In het kader van het raamwerk Stationsomgeving Maastricht is reeds aangegeven dat op deze locatie een intensivering van de parkeerfunctie kan plaatsvinden. Dat heeft geresulteerd in een bouwplan om een parkeerdek te bouwen en het parkeren op maaiveld deels te verdiepen. De parkeercapaciteit wordt daarmee verdubbeld. De verwachting is dat het bouwplan in juli 2014 wordt opgeleverd. Onderzocht is in hoeverre een bouwlaag geschikt kan worden gemaakt voor het stallen van 2000 fietsen.

De extra capaciteit voor het parkeren is, net als het stallen van fietsen een noodzakelijke functie voor het goed functioneren van het station. De locatie is in zoverre al vergeven aan parkeren dat een verdringing ten gunste van fietsen een ander probleem schept. Daarnaast is de aanrijdroute voor fietsers niet optimaal; er komt een sterk accent te liggen op de Sint Maartenslaan, die vanwege het gebruik door bussen en trams zwaar belast wordt en te smal is voor het gescheiden afwikkelen van de verkeersstromen.

Naast deze inhoudelijke argumenten zijn er inmiddels ook afspraken gemaakt met realisatoren over de in aanbouw zijnde functie. Het in deze fase veranderen van deze afspraken zal leiden tot extra kosten voor afkoop van gewekte verwachtingen en verlies aan vertrouwen. Geadviseerd wordt deze locatie niet verder in de beschouwing mee te nemen.

4.5 Ondergronds

Movares onderzocht in feb 2011 de mogelijkheden voor het ondergronds stallen van fietsen, gecombineerd met een interwijkverbinding (tunnel). Deze studie ging uit van een groeiscenario naar 6000 fietsparkeerplaatsen. Ondergronds stallen heeft als voordeel dat fietsen uit het zicht zijn en toch dichtbij het station kunnen worden onderbracht hetgeen de transfer ten goede komt.

Ondergronds bouwen is complex en kostbaar en bouwen ondereen in gebruik zijnde sporenbundel is extra complex. Er is bovendien altijd een vorm van toezicht nodig en het gevoel van sociale veiligheid vergt extra aandacht en zo mogelijk integratie met andere onderdelen.

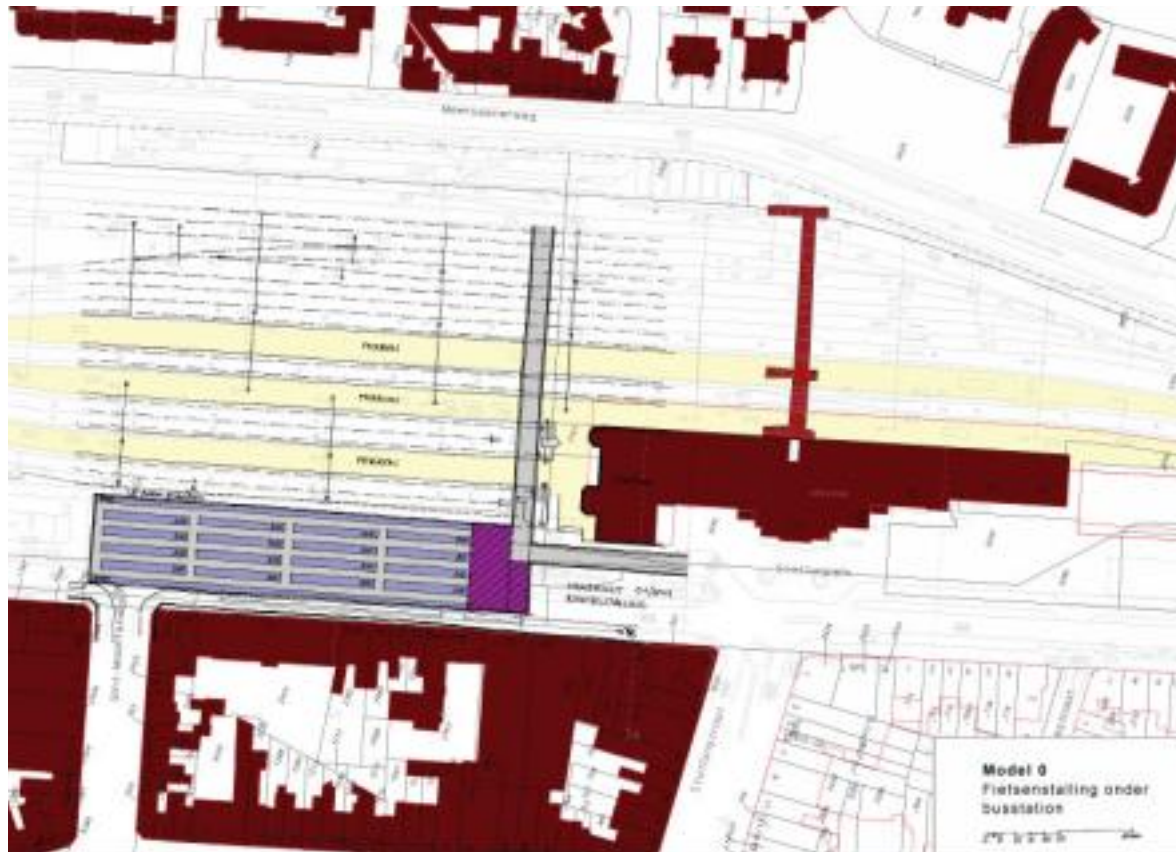
De hoge bouwkosten en het noodzakelijk zijn van toezicht waren de argumenten dat deze locaties destijds niet verder zijn onderzocht. Gebrek aan ruimte elders

en derhalve de onontkoombaarheid van een gebouwde oplossing voor de fietsenstallingsproblematiek, die een vorm van toezicht noodzakelijk maakt, heeft ondergronds bouwen weer onder de aandacht gebracht.

De volgende locaties zijn onderzocht:

15. Stalling onder het busstation
16. Stalling dwars onder alle sporen
17. Stalling in lengte richting onder alleen opstelsporen
18. Stalling onder omrijdspoor en perrons
19. Stalling onder voorplein

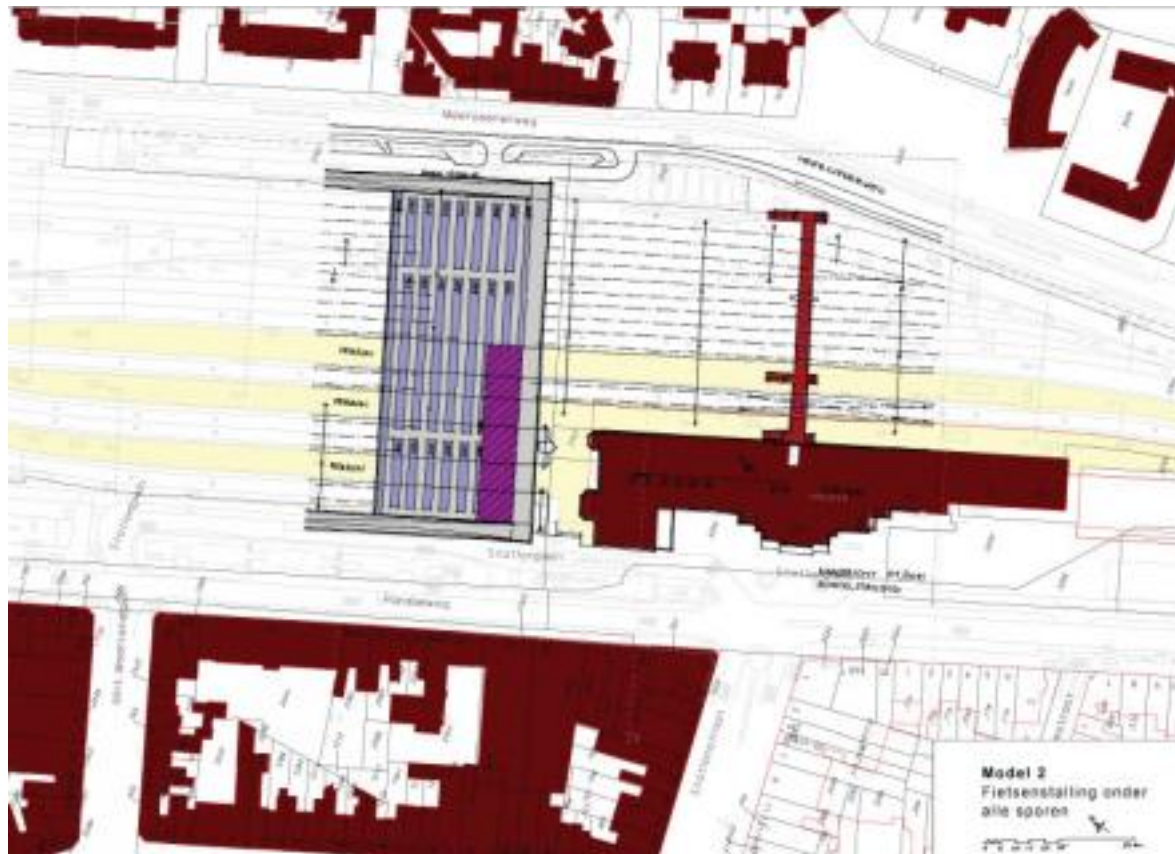
15. Onder busstation



Deze locatie is gedacht onder het busstation en de Parallelweg. De entree bestaat uit een hellingbaan gelegen voor het stationsgebouw en daarmee aansluitend op de fietsers vanuit de richting Stationsstraat. De toegang tot perron 1 wordt daarmee bemoeilijkt. De gewenste capaciteit kan ruimschoots worden gehaald. In het onderzoek werd uitgegaan van een stalling met 6000 plaatsen. Het dek van de stalling moet worden berekend op verkeersklasse 4, hetgeen tamelijk zwaar is, zodat bus en tram er overheen kunnen rijden. Dit maakt ondergronds bouwen op deze locatie kostbaar. Een vorm van toezicht is zeker noodzakelijk.

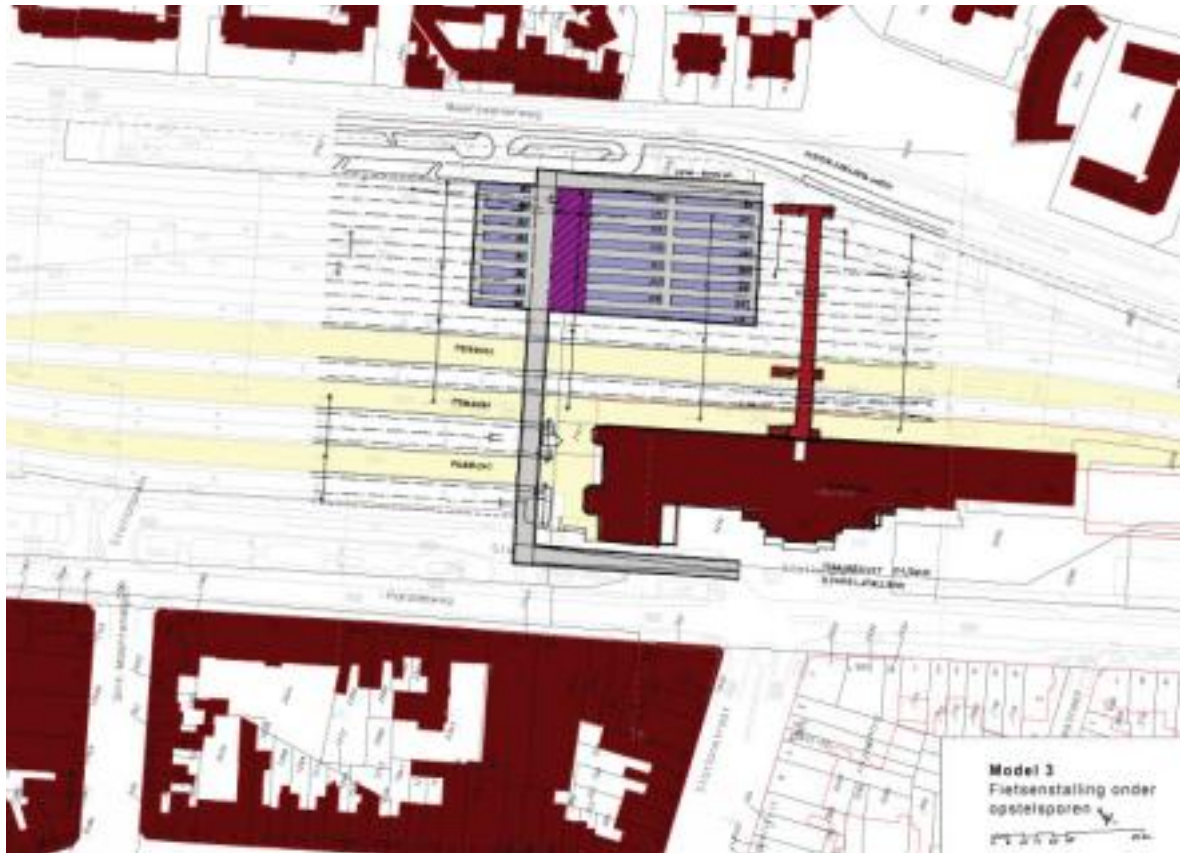
Het uit elkaar halen van bus- en tramperrons heeft geleid tot andere verkeersstromen over het Stationsplein. Daardoor is juist bij de zijtoegang van het station maar een beperkte ruimte aanwezig. Het maken van een hellingbaan voor het Stationsgebouw is daarmee in het geheel niet meer mogelijk. Ook aan de andere zijde (bij de Sint Maartenslaan) is geen ruimte voor het inpassen van een hellingbaan.

16. Onder alle sporen



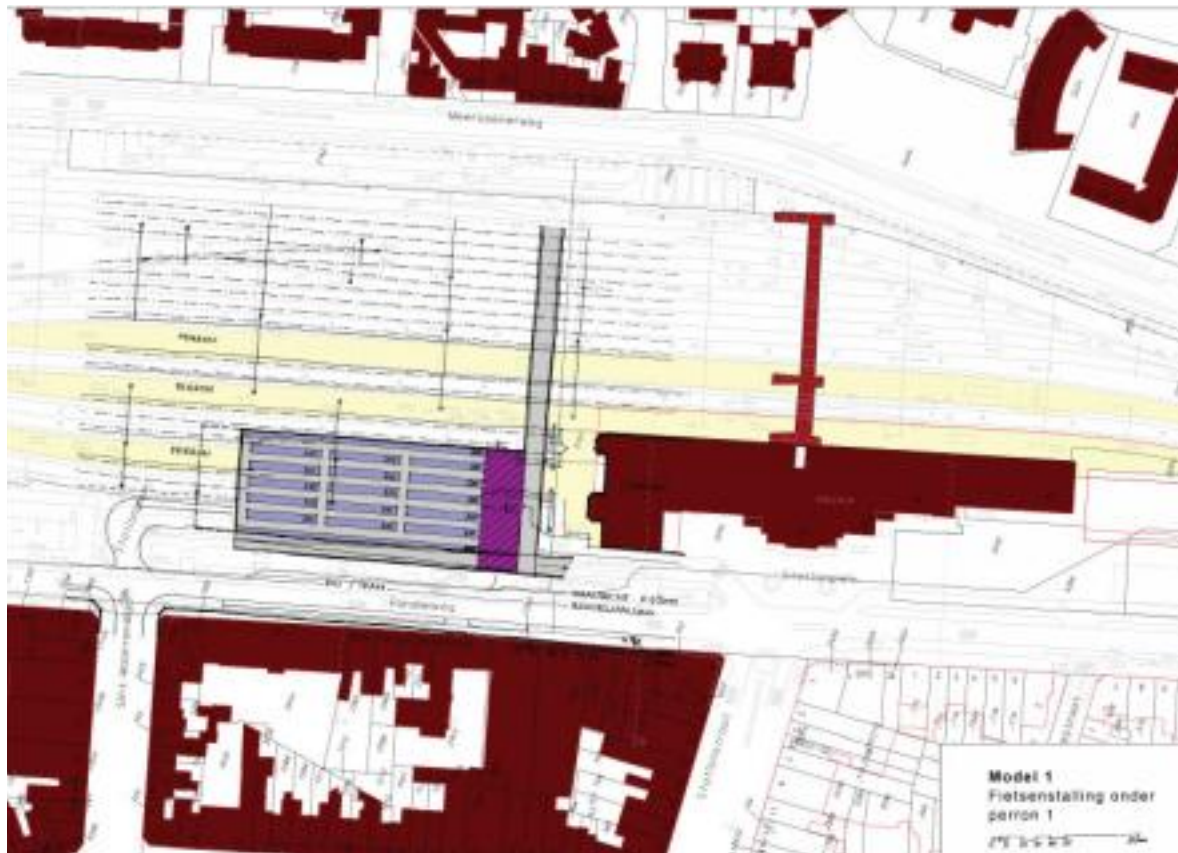
Een ondergrondse fietsenstalling gelegen onder alle sporen en geflankeerd door een interwijkverbinding biedt een hoge capaciteit en is goed te combineren met toegangen naar de perrons. Het inpassen van de hellingbaan op het Stationsplein vormt ook hier een onmogelijkheid; de ondergrondse locatie is eenvoudigweg niet bereikbaar te maken, althans niet zonder dat ondergrondse bochten worden vermeden. Een toegang met bochten en knikken wordt niet als sociaal veilig beschouwd. Ook deze locatie is technisch complex vanwege fasering en daardoor kostbaar.

17. In lengterichting onder opstelsporen



Ten opzichte van de vorige variant is het bouwen onder alleen de opstelsporen gunstiger in kosten. Bovendien kan het personenvervoer doorgaan ten tijde van de bouw. De stalling ligt wel iets verder weg van het stationsgebouw en de perrons. Het koppelen met perrontoegangen ligt in deze variant minder voor de hand. Mensen die hun fiets stallen kunnen omlopen via de interwijkverbinding en vervolgens via het stationsgebouw (west) of passerelle (oost) om op de perrons te komen. De niet ideale ligging en hoge kosten voor aanleg en beheer maken deze variant niet haalbaar.

18. Onder omrijdspoor en perrons



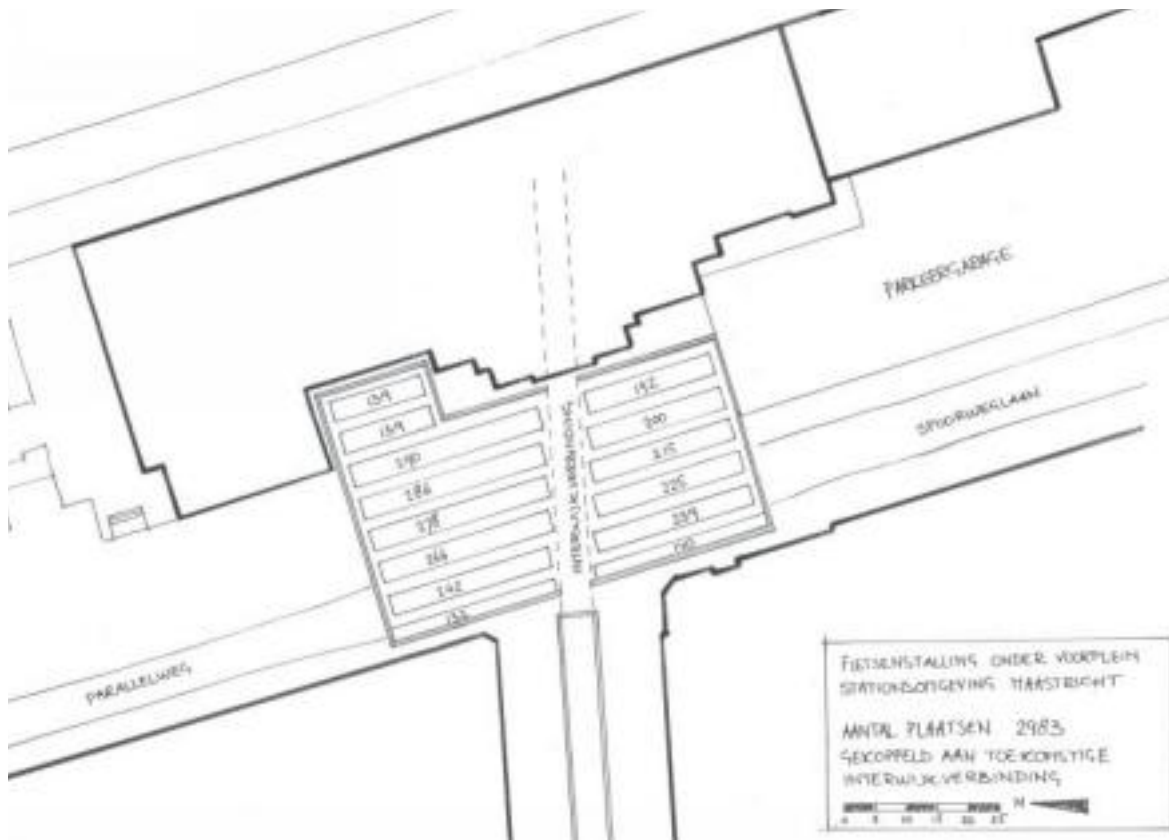
Als in de toekomst intercity's gaan doorrijden naar Luik en derhalve gaan stoppen op perron 3, zou perron 1 minder intensief worden gebruikt of zelfs komen te vervallen. Dit maakt het bouwen op deze locatie aantrekkelijker. In principe is uitgegaan van het toepassen van enkellaags stallingen. Echter onder het perron is het plafond hoger en zouden ook etagerekken toegepast kunnen worden. De locatie van deze stalling is prima, bereikbaarheid lastig en kosten voor aanleg en beheer zijn ook hier hoog. Daarnaast is nog niet duidelijk of en wanneer spoor 1 kan komen te vervallen. Kortom, deze variant wordt als niet haalbaar geacht.

19. Onder voorplein

Deze locatie is aangegeven in het "Raamwerk stationsomgeving Maastricht". De locatie onder het voorplein van het stationsgebouw is uiterst gunstig gelegen in de transfer van fiets naar trein. De stalling kan bereikbaar worden gemaakt d.m.v. een hellingbaan in de middenberm van de Stationsstraat. De mogelijkheid bestaat om de hellingbaan door de stalling in de toekomst als interwijkverbinding door te trekken naar de oostzijde van de sporenbundel. De scheiding van verkeerssoorten heeft als bijkomend voordeel dat ze elkaar ter hoogte van het drukke kruispunt en voorplein ongelijkvloers en daardoor ongehinderd kruisen. Bij het bouwen van een ondergrondse fietsenstalling op deze locatie moet rekening worden gehouden met een verkeersbelasting van de tram. De capaciteit is voldoende; er kunnen tenminste 3000 plaatsen worden gehaald (2000 onbewaakte en verplaatsing van 1000 bewaakte). In de Parallelweg ligt een zware riolering waarvoor voldoende ruimte moet blijven in het ondergrondse wegprofiel en die moet worden gekruist door de hellingbaan.



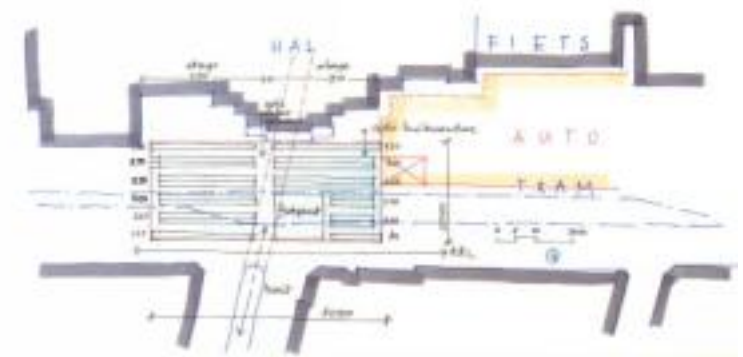
19. Onder voorplein



Daarnaast is fasering complex; het Stationsplein moet blijven functioneren tijdens de bouw en deze plek vormt juist de hoofdtoegang van het station. De technische complexiteit van deze locatie is derhalve groot hetgeen hoge kosten met zich meebrengt.

Toezicht is noodzakelijk in een ondergrondse stalling. Camera's alleen kunnen hier niet voldoende in voorzien; een beheerder ter plekke is noodzakelijk.

Hoewel de variant technisch complex is, zowel in bouw als in fasering, en daardoor kostbaar, is deze oplossing voor fietsers zeer comfortabel. De samenhang met andere functies rond het station is ideaal.

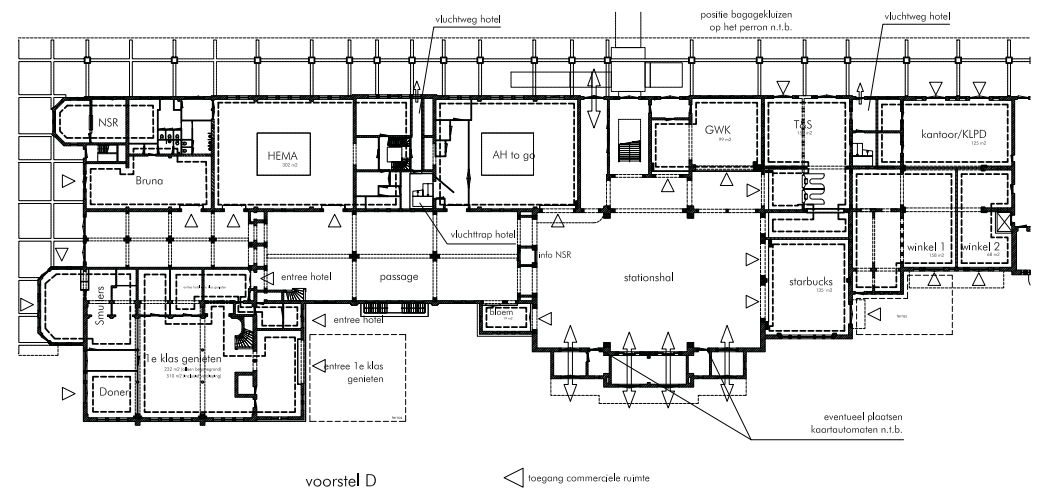
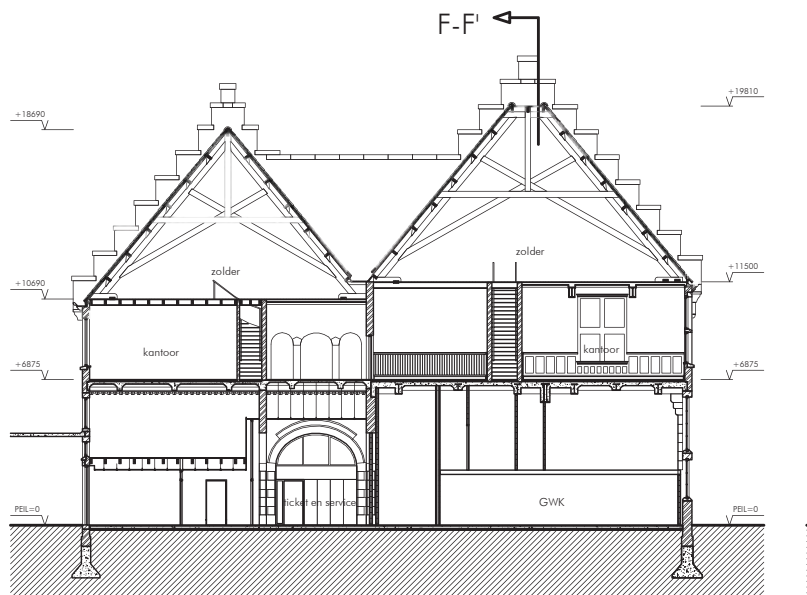
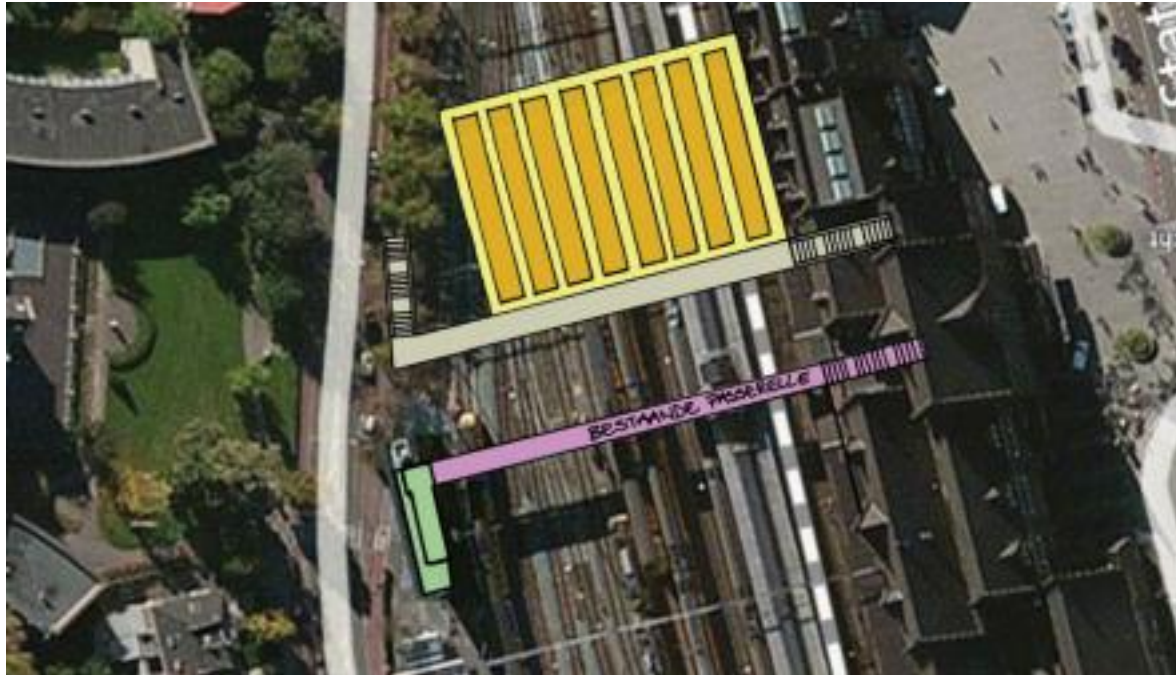


4.6 Boven spoor of busstation

Boven bestaande functies is volop ruimte aanwezig die benut kan worden voor het stallen van fietsen. Een dergelijke oplossing heeft invloed op het maaiveld daar beneden, dat daardoor ineens een dak krijgt en derhalve minder daglicht. Bouwen boven het spoor en boven het busstation is complex vanwege de bovenleiding van trein en tram. Daarnaast is het overbruggen van het hoogteverschil voor fietsers lastig en vergt ruimte op het maaiveld. Normen van Prorail hebben tot gevolg dat de hoogte van een dergelijke stalling aanzienlijk zal zijn (>6m boven MV). Bij het realiseren van toegangen moet telkens een afweging gemaakt worden tussen (beperkte) beschikbare ruimte en comfort.

De volgende locaties zijn onderzocht:

- 20. Stallen boven de sporen (gelinkt aan passerelle)
- 21. Stallen boven spoor, perron 1 of busstation
- 22. Stallen boven perronkappen perron 3 en 4 (stoptreinperrons)



• Vooronderzoek commercie begane grond

- Renovatie en verbouwing stationsgebouw Maastricht
- H2 Poot
- 07137 • A3 • 1.300 • SO • 07-09-2011

voorstel D

toegang commerciële ruimte

Ruland + Partner Architecten

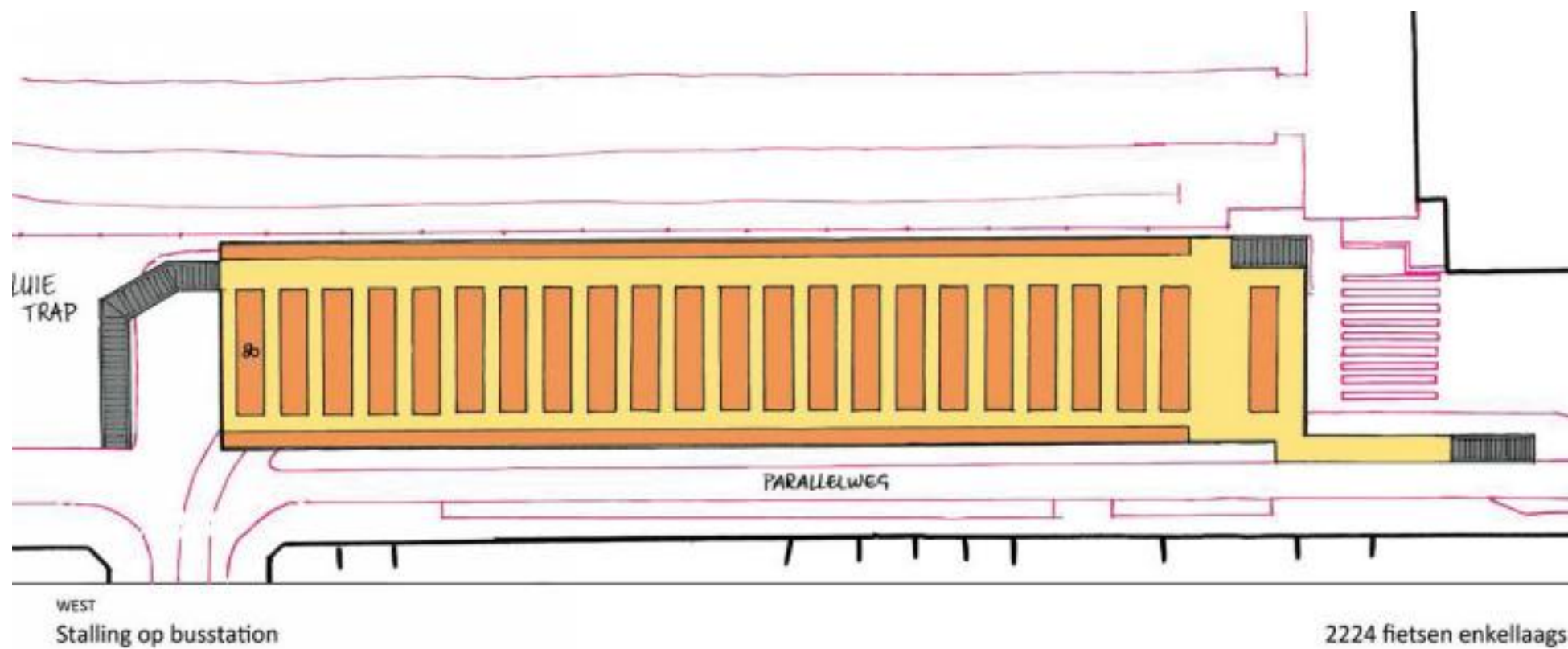
20. Boven de sporen



Het stationsconcept toegepast op station Maastricht met passerelle als interwijkverbinding. Daarbij is te zien dat vanaf de openbare passerelle eerst een ontvangstdomein (geel) moet worden ingericht voor dat je naar de perrons kunt (blauw). Dat betekent in dit plaatje; twee passerelles.

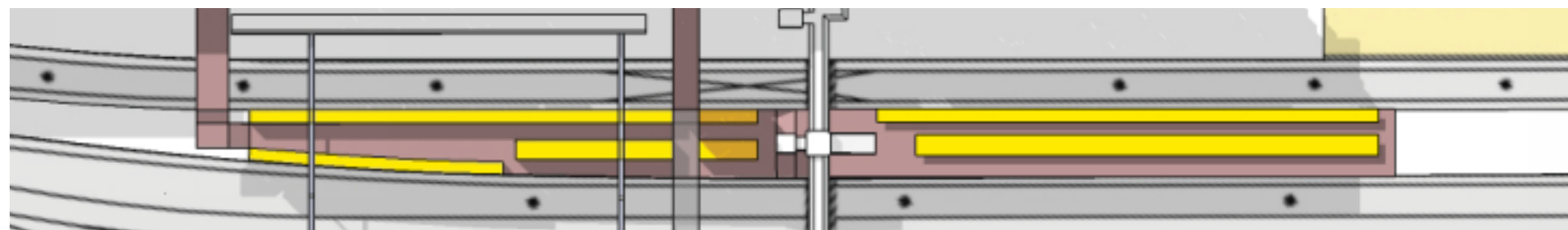
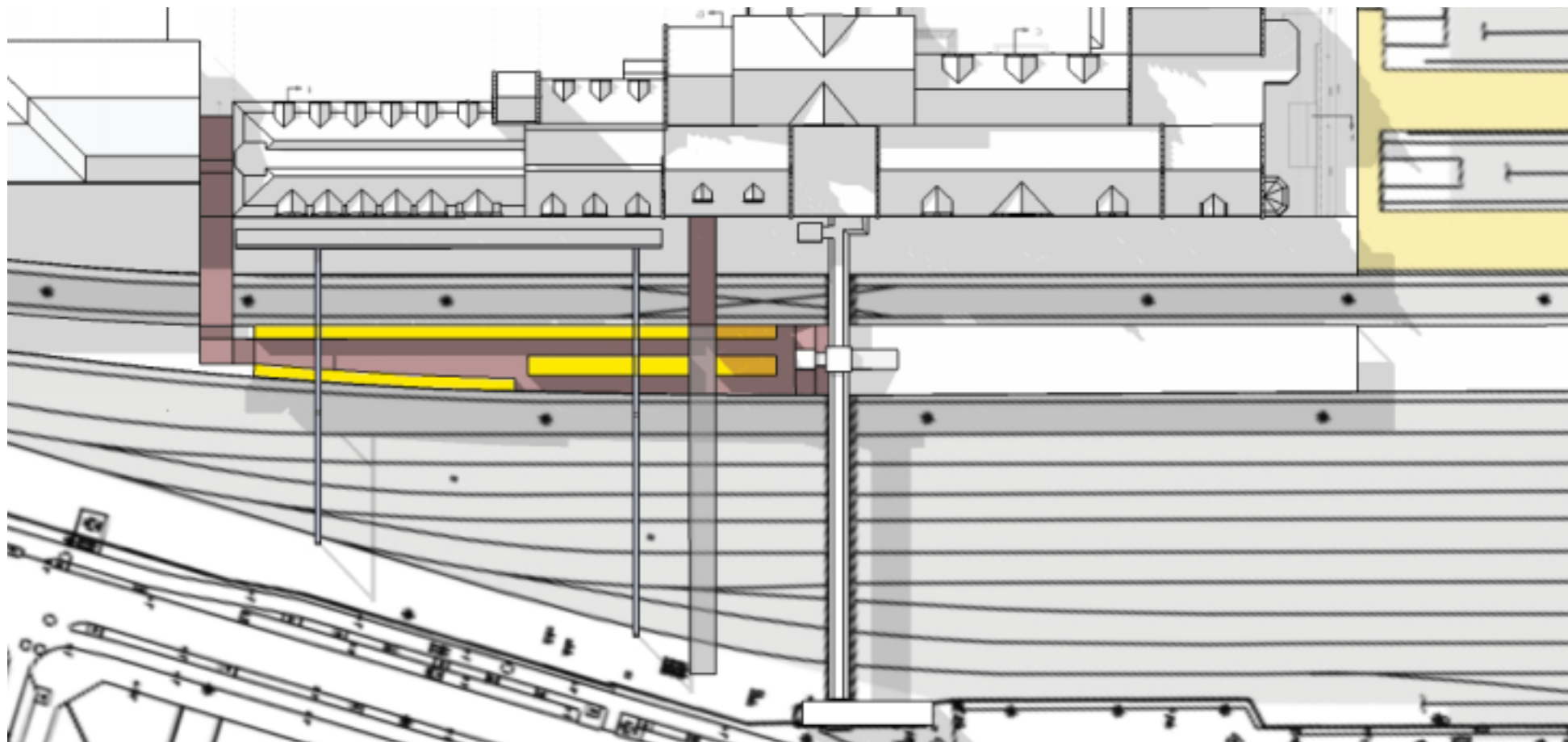
Een stalling boven het spoor ligt op minimaal op 6.20m boven bestaand spoor. Het bouwen op zo'n locatie is technisch complex vanwege de bovenleiding, die, om het bouwen op deze hoogte mogelijk te maken, moet worden verhangen. Het ontsluiten van deze locatie is ook niet eenvoudig; er is slechts één doorgang tussen stationsgebouw en De Colonne die daarvoor in aanmerking zou kunnen komen. Ontsluiting aan de noordzijde is geen optie vanwege de monumentale perronkap en de belasting van die plek. Een optie door het bestaande stationsgebouw vergt aanpassing van het monumentale stationsgebouw. Hoogteverschil moet in een beperkte lengte worden overbrugd en daarvoor zou een fietstrap of roltrap denkbare oplossingen zijn, voor een rolband is te weinig horizontale ruimte beschikbaar. Een koppeling met de bestaande passerelle, en daarmee een toegang tot het perron, is technisch mogelijk, echter

zie hfdst 3.3 vanwege verstoring van het stationsconcept niet wenselijk. Ondanks de technische complexiteit wordt deze variant haalbaar geacht en verder onderzocht.

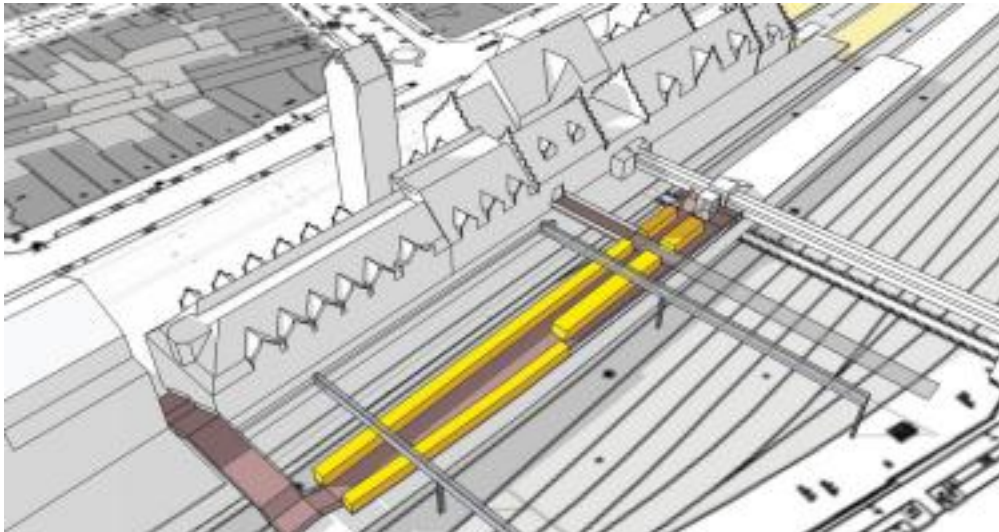


21. boven perron 1 of boven busstation

Voor parkeren boven het spoor, perron 1 of het busstation geldt dat de toegang aan de westzijde de bottleneck vormt. De hoogte van de stalling is aanzienlijk. Een enigszins comfortabele helling of trap heeft een dusdanig grote lengte dat deze alleen in het verlengde van de Sint Maartenslaan gemaakt kan worden. Dit is verre van ideaal, omdat dit betekent dat fietsers om moeten rijden (hoofdstroom komt uit de Stationsstraat). Bovendien zijn de Parallelweg en de Sint Maartenslaan behoorlijk drukke straten waar zowel tram in twee richtingen, bus, auto, fietsers als voetgangers gebruik van maken. Het toevoegen van nog meer fietsers op deze plek zal naar verwachting tot problemen in verkeersveiligheid en doorstroming leiden. Een dergelijke variant is niet wenselijk.



22. Boven perronkappen van perron 3 en 4

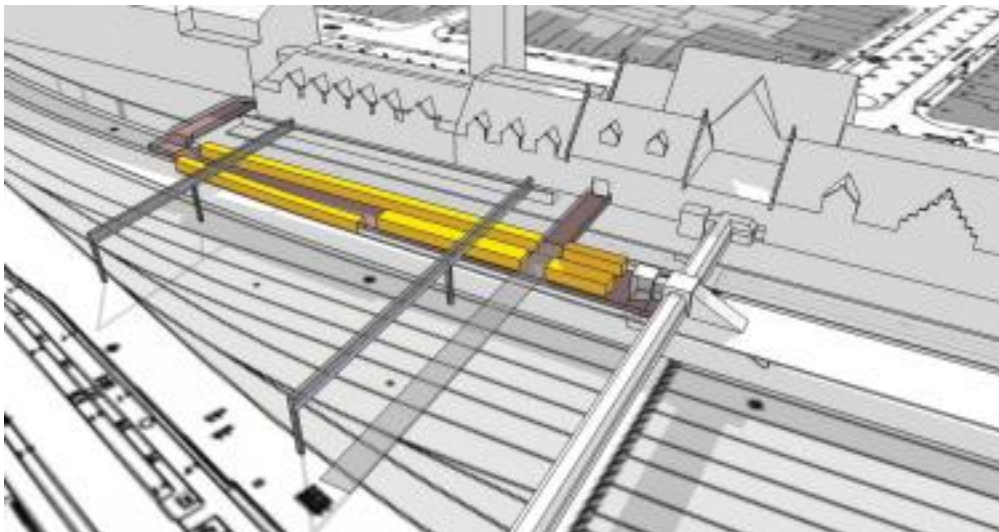


Stallen boven perron 3 is vergelijkbaar met het stallen boven de sporen, maar heeft als voordeel dat er niet boven de bovenleiding gebouwd hoeft te worden. Constructief is dat eenvoudiger, maar vergt nog wel afscherming van de hoogspanning.

Als de perronkappen aan beide zijden van de bestaande passerelle gebruikt kunnen worden is voldoende capaciteit aanwezig. Het kruisen van de passerelle voor fietsers is echter lastig en doorkruist het stationsconcept.

Als alleen de perronkappen ten zuiden van de passerelle kunnen worden gebruikt is de capaciteit onvoldoende.

Als de locatie gecombineerd wordt met een nieuwe interwijkverbinding die tevens de passerelle kan vervangen ontstaan andere mogelijkheden. Daar is voornog niet van uitgegaan. De locatie wordt dan vergelijkbaar met bouwen boven de sporen (20).

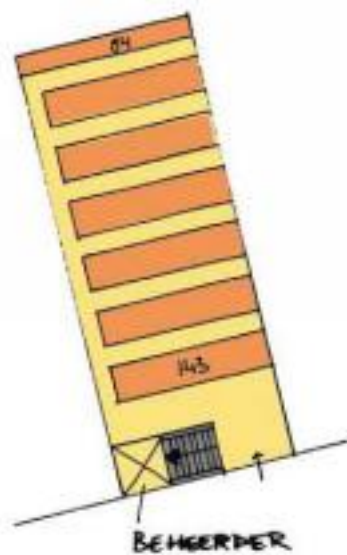




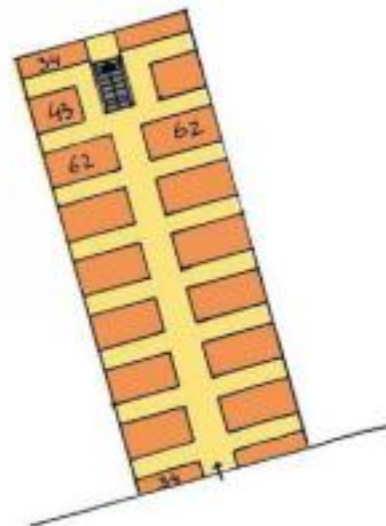
4.7 In bestaand gebouw

De volgende locaties zijn onderzocht:

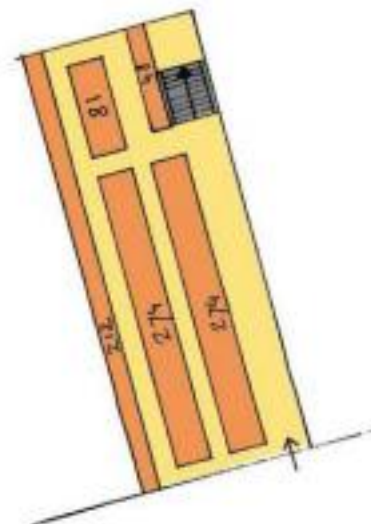
23. In bestaand gebouw aan Stationsstraat / Parallelweg



942 fietsen dubbellaags



966 fietsen dubbellaags



889 fietsen dubbellaags

WEST

Stalling kavel aan Parallelweg

stalling per laag

23. In bestaand gebouw Parallelweg of Stationsstraat

De fietsenstalling kan ook worden ondergebracht in een bestaand gebouw in de straatwand tegenover het station. Het betreft dan een locatie in een gebouw, waarbij toezicht noodzakelijk is. De functie stallen van fietsen betekent weliswaar een verarming van de functies in de



straatwand, maar qua ligging en bereikbaarheid scoort de straatwand goed. De daadwerkelijke mogelijkheden zijn uiteraard wel afhankelijk van het beschikbaar komen van een gebouw. Als voorbeeld is het politiekantoor onderzocht.

Het onderbrengen van de onbewaakte gratis stalling in een gebouw biedt zoveel comfort (toezicht, droog stallen) dat deze de betaalde bewaakte stalling gaat beconcurreren. In de financieringsvoorwaarden voor 'ruimte voor de fiets' is opgenomen dat geen bijdrage kan worden geleverd als er sprake is van concurrentie met een bestaande stalling.

Indien wordt gekozen voor een nieuw beheersregime, (onbewaakt gratis en betaald bewaakt bij elkaar) waarbij wordt overgegaan tot eerste dag gratis stallen zijn 3000 plaatsen nodig. De onderzochte locatie is daarvoor te klein.

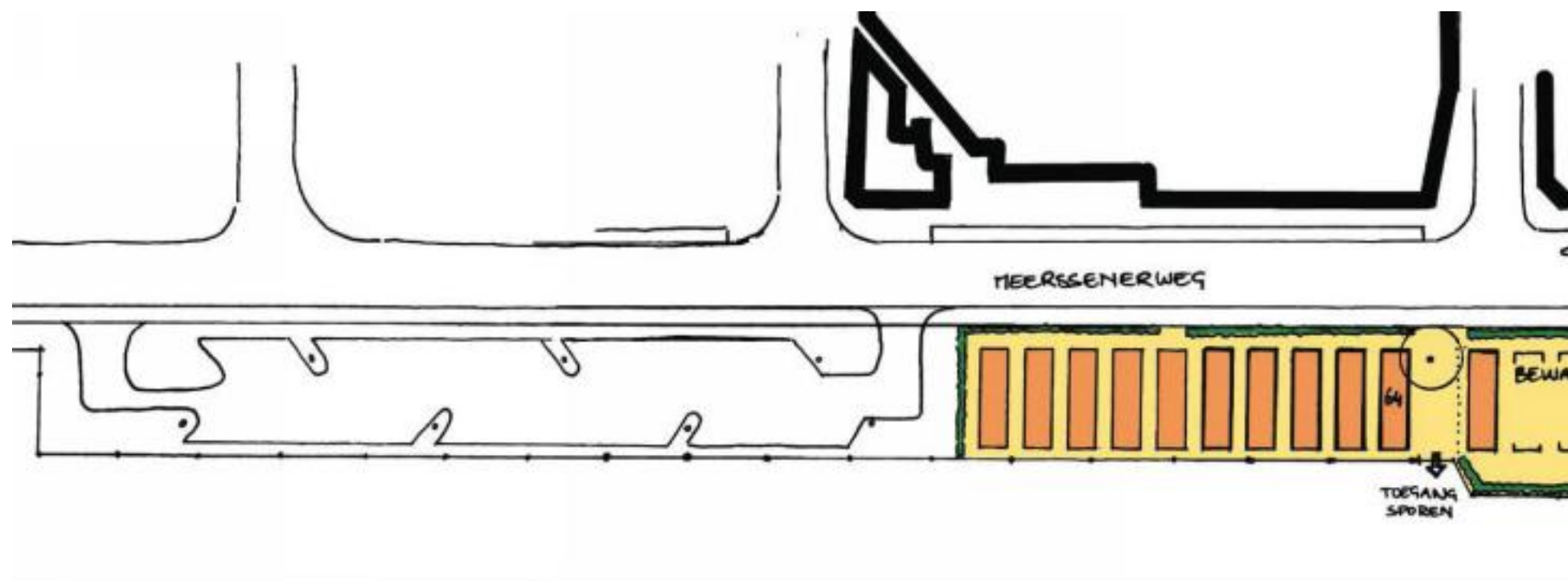
Ten tijde van het opstellen van deze rapportage was er geen gebouw of kavel beschikbaar.

4.8 Aan de oostzijde

In het kort kan worden gesteld dat aan de oostzijde voldoende ruimte beschikbaar is om 2000 extra fietsenstallingsplaatsen te realiseren. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van de bestaande stalling, het aanliggende P&R terrein en/of de strook langs de Meerssenerweg. Een voorwaarde om de oostzijde als vervanging te zien voor stallingen aan de westzijde, is dat deze via een eenvoudige route bereikbaar zijn te maken. Zonder interwijkverbinding is de omrijdbeweging te groot en biedt een locatie aan de oostzijde geen soelaas voor het stallingsprobleem aan de westzijde.

De volgende oplossingen zijn onderzocht:

- 24. Uitbreiding bestaande stalling op maaiveld
- 25. Bestaande stalling uitvoeren met etagerekken
- 26. Strook langs spoor Meersenerweg
- 27. Fietsflat gekoppeld aan de passerelle

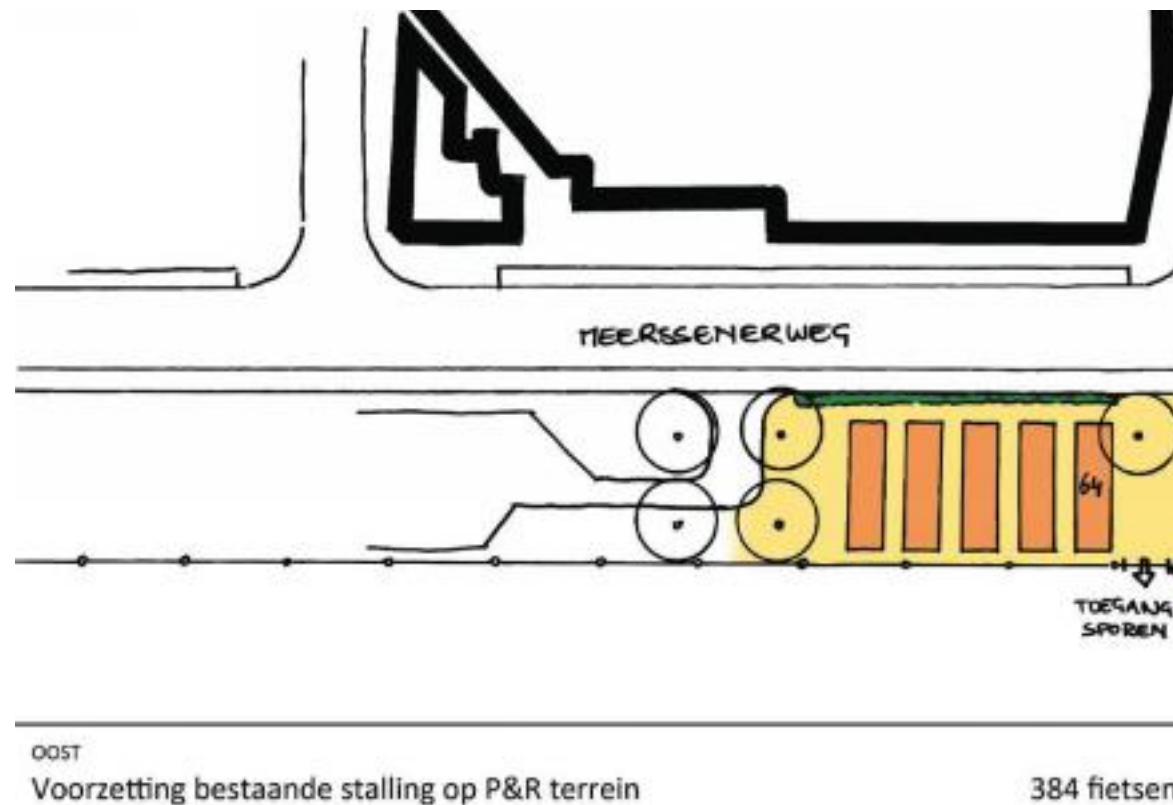


OOST

Voorzetting bestaande stalling op P&R terrein

640 fietsen enkellaags

24. Uitbreiding bestaande stalling op maaiveld



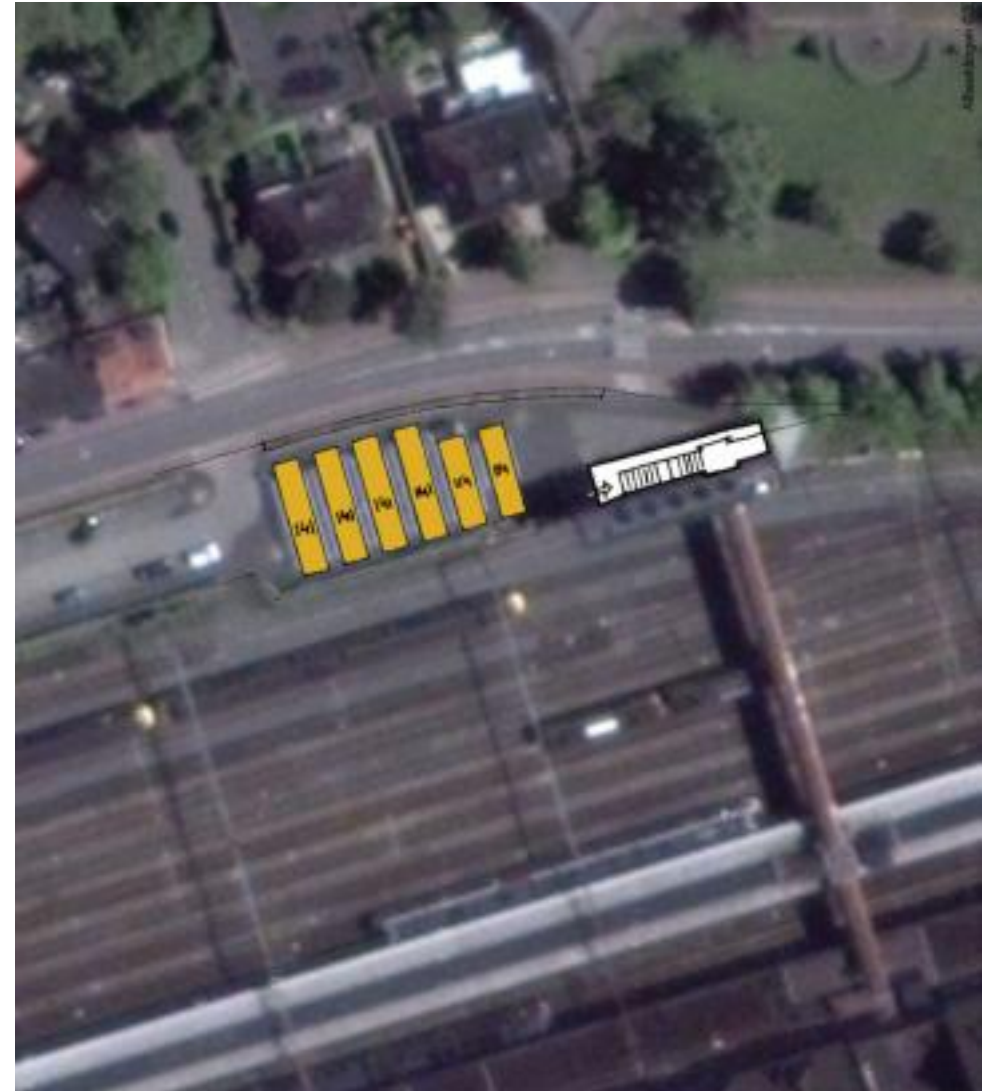
Het uitbreiden van de bestaande stalling is mogelijk aan de noordkant. Er is ruimte om het P&R terrein op te schuiven naar het noorden, eventueel ten koste van de op te heffen kopsporen. De transfer is verzekerd via de bestaande passerelle die toegang geeft tot de perrons. Uitbreiding op het P&R terrein biedt plaats aan maximaal 2700 fietsen.

Deze locatie is alleen dan een oplossing voor de stallingsopgave aan de westzijde als er een interwijkverbinding wordt gerealiseerd die de oostzijde bereikbaar maakt.

25. Bestaande stalling vervangen door etagerekken

Als de bestaande enkellaags rekken worden vervangen door etagerrekken en de opstelling wordt efficiënter gemaakt, vergroot de capaciteit van de stalling van 328 naar 834 fietsen.

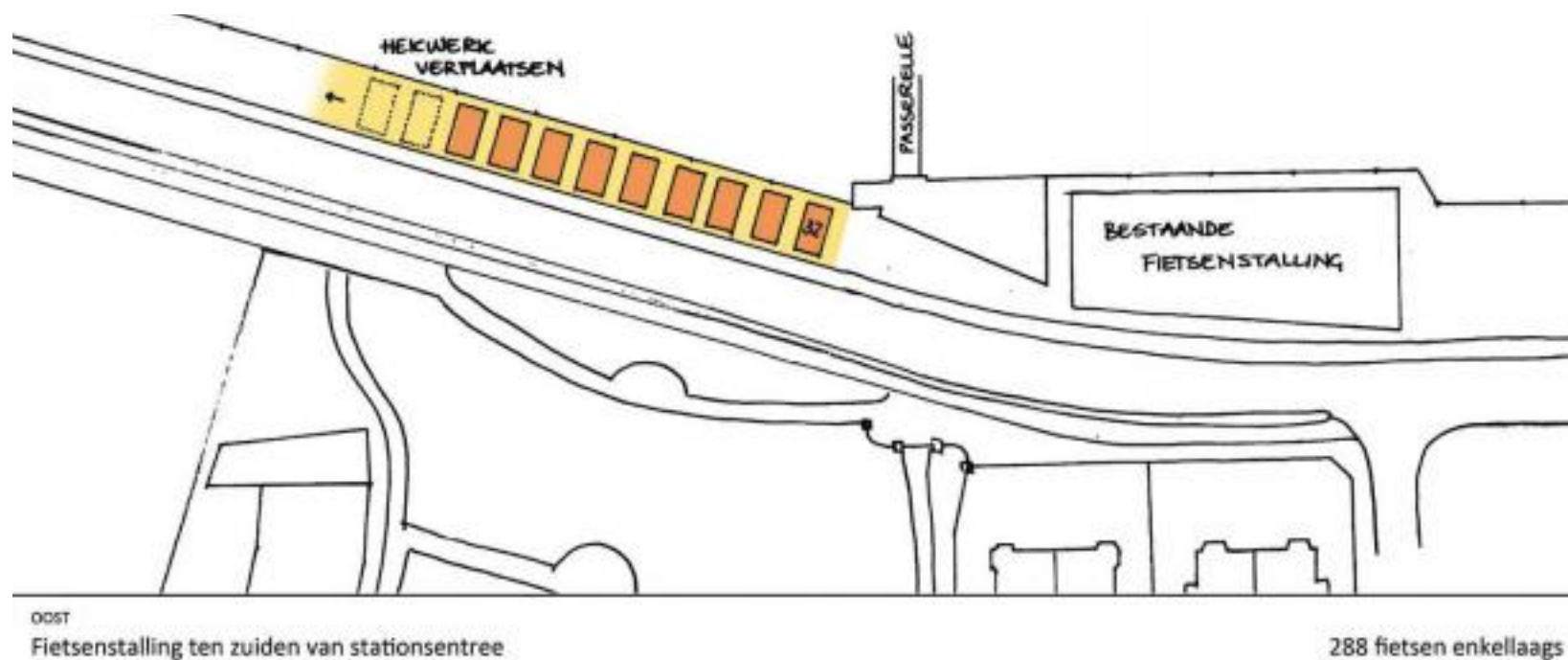
Invullen van de locatie op deze wijze biedt onvoldoende capaciteit om de problematiek aan de westzijde op te lossen.

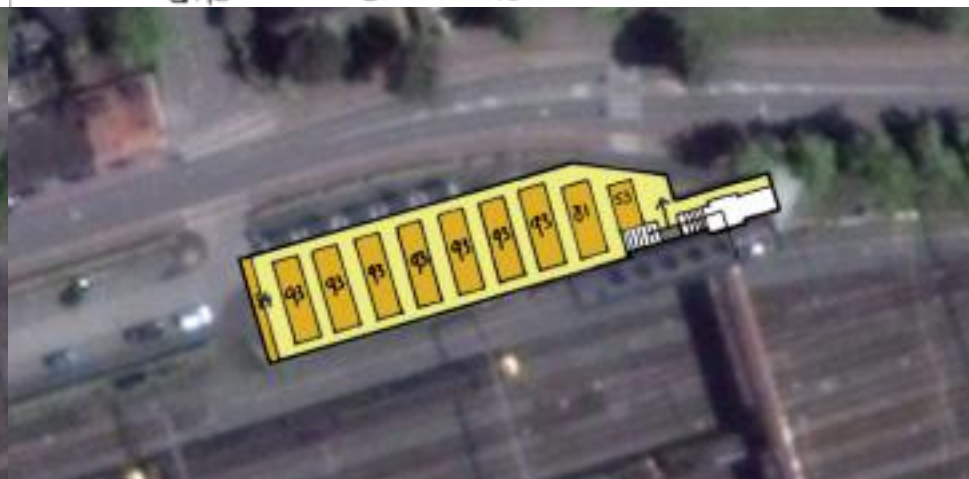
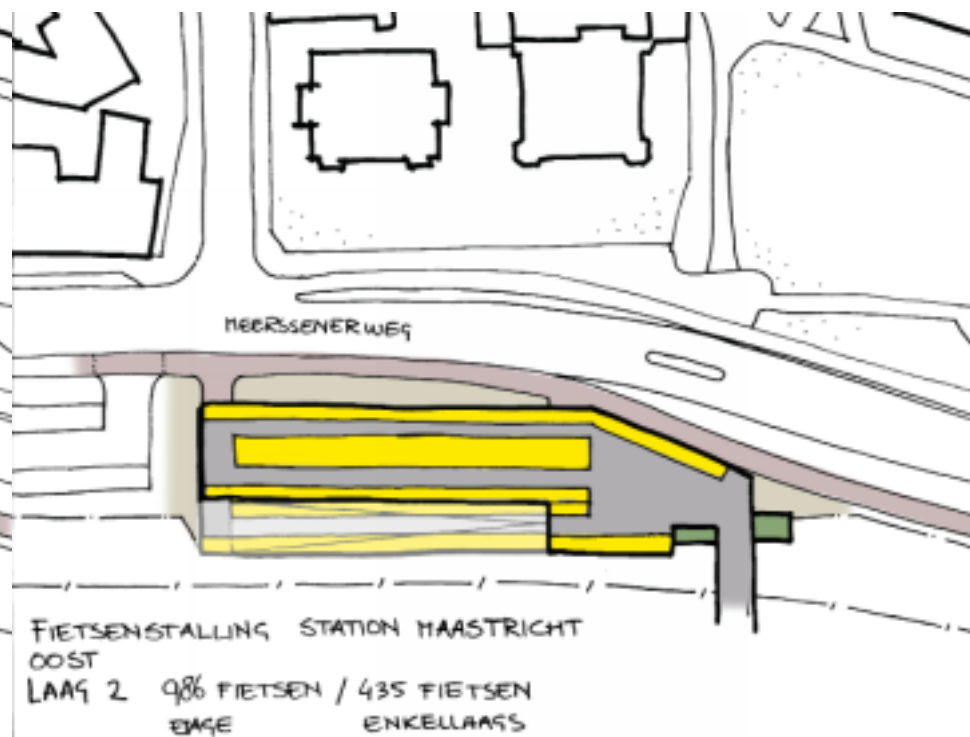
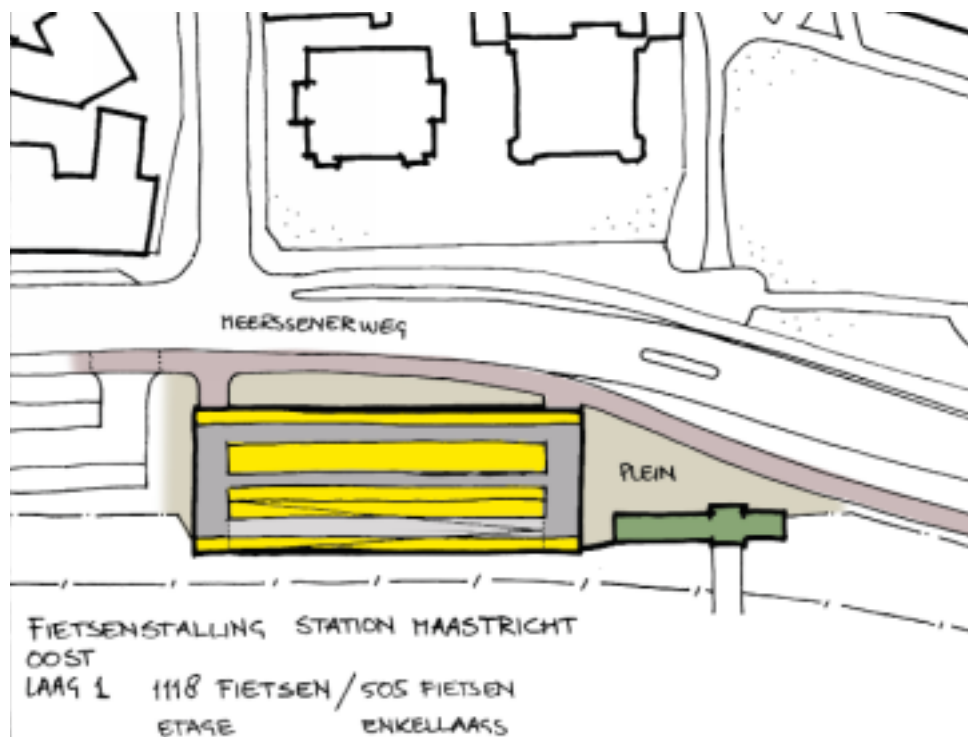


26. Maaiveldparkeren langs Meersenerweg

Een strook grond tussen de Meersenerweg en het spoor is mogelijk in te gebruiken voor het realiseren van fietsenstallingen. De capaciteit van deze locatie is beperkt. Bovendien staan er in de strook schakelkasten. Het verwijderen van deze kasten is kostbaar. Medewerking van ProRail is bij deze variant noodzakelijk.

De locatie biedt onvoldoende capaciteit om de problematiek aan de westzijde op te lossen. Dit in samenhang met de procesmatige en kostentechnische aspecten maakt dat deze locatie niet verder wordt onderzocht.





27. Fietsflat gekoppeld aan passerelle



27. Fietsflat gekoppeld aan de passerelle

Door aan de huidige toegang tot de passerelle een fietsflat te realiseren ter plaatse van de bestaande stallingen kan op efficiënte wijze een grote capaciteit worden geboden van tenminste 2000 fietsen. Voordeel van deze oplossing is dat het stallen op de eerste etage wordt beloond met een korte doorsteek naar de bestaande passerelle of een nieuw te bouwen interwijkverbinding die op de eerste etage aansluit. Wanneer gebruik gemaakt wordt van een deel van het P&R terrein, is er voldoende ruimte om de gevraagde capaciteit te realiseren.

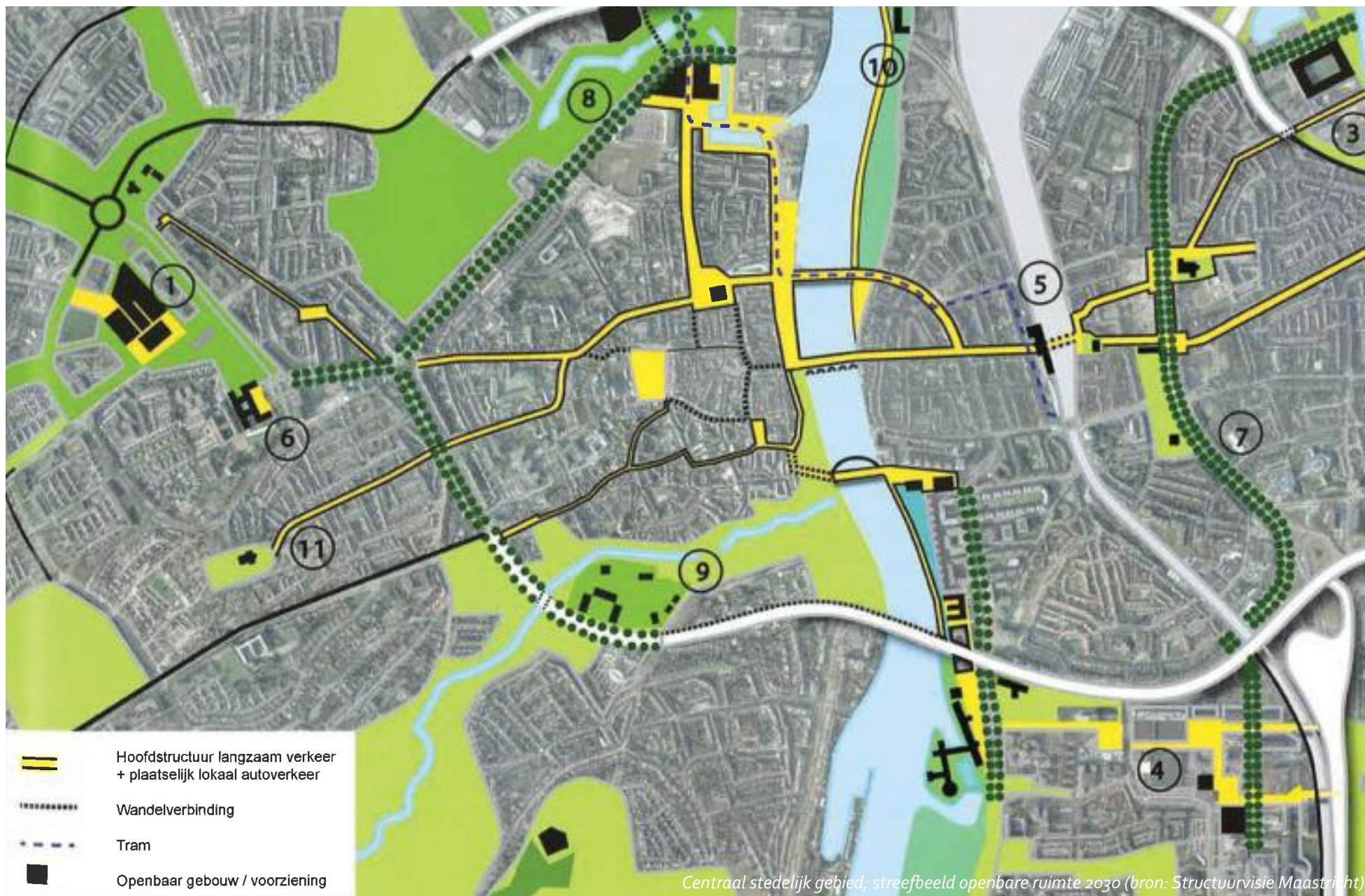
Deze locatie is uitsluitend bereikbaar vanuit de west (centrum) zijde indien een interwijkverbinding wordt gerealiseerd. Die vooronderstelling zal geen bewaarheid worden; de prioriteit voor de interwijkverbinding ligt veel lager en er is nog geen budget voor vrij gemaakt. De oplossing voor het fietsenstallingsprobleem moet direct bij realisatie functioneren. Deze variant zal daarom niet nader onderzocht worden.



5

Interwijkverbinding

Studie Fietsenstallingen Stationsomgeving

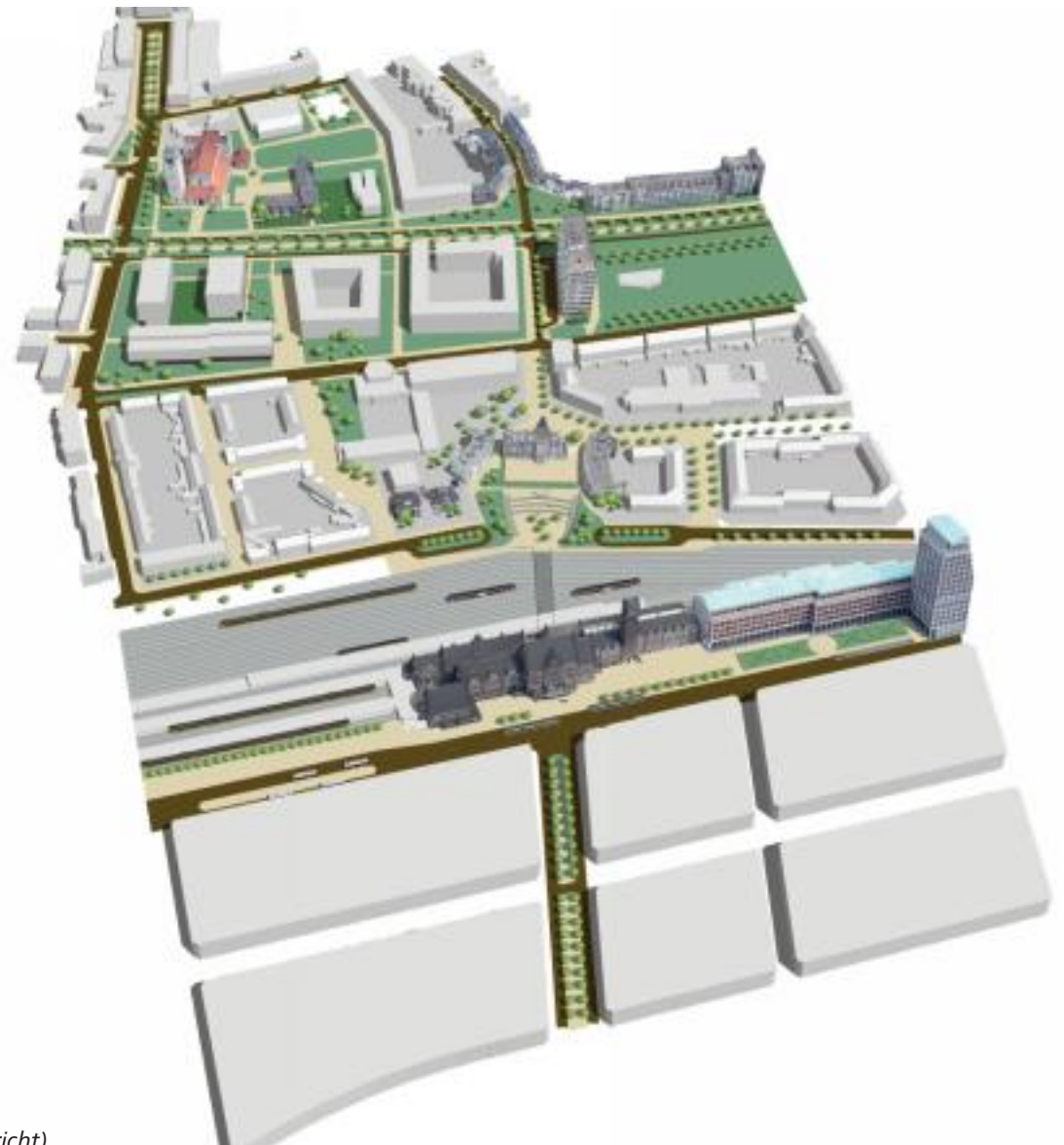


5.1 Intermezzo

Intermezzo

Vanwege de komst van de tram naar station Maastricht in 2017 is een nieuwe locatie nodig voor het onbewaakt stallen van 2000 fietsen aan de centrumzijde van het station. De studie naar deze nieuwe stalling betreft een nadere uitwerking van het ‘raamwerk stationsomgeving Maastricht’ dat in feb 2012 werd opgeleverd. Daarin werden de locaties en ordening van de diverse functies rondom het station bepaald, zodat niet alle functies gelijktijdig hoeven te worden gebouwd en de onderlinge relaties niet worden verstoord. De prioriteit van de nieuw te realiseren functies rondom het station ligt bij de bouw van de tramhalte en het vernieuwen van het busstation, inclusief te verplaatsen functies zoals de genoemde nieuwe fietsenstalling en uitbreiding van het aantal P+R plaatsen. De wens voor een nieuwe interwijkverbinding is er nog steeds, maar heeft niet de eerste prioriteit. In het raamwerk stationsomgeving Maastricht is de ligging van deze interwijkverbinding aangegeven in combinatie met een onder het stationsplein te realiseren fietsenstalling.

Uit het onderzoek naar de nieuw te realiseren fietsenstalling blijkt dat ook andere opties dan de ondergrondse stalling onder het voorplein uitgezocht moeten worden al dan niet in combinatie met een interwijkverbinding bovenlangs. Dat maakt het tevens noodzakelijk meer onderzoek te doen naar de diverse mogelijkheden voor een interwijkverbinding: ten eerste wil de gemeente meer duidelijkheid over de kosten die gemoeid zijn met een ondergrondse interwijkverbinding en met de mogelijkheden die er zijn om deze sociaal zo veilig mogelijk te maken. Ten tweede kan ook een bovengrondse verbinding overwogen worden, die gebruikt wordt door met de fiets aan de hand naar de andere zijde te lopen. Deze ondervangt de nadelen m.b.t. sociale veiligheid van de tunnel. Bovenlangs roept echter andere vragen op: het betekent aanpassing van het monumentale stationsgebouw en het stelt direct de positie van de huidige toch al smalle passerelle ter discussie.



Centraal stedelijk gebied; streefbeeld openbare ruimte 2030 (bron: Structuurvisie Maastricht)

In de Structuurvisie gemeente Maastricht wordt de volgende prioritering benoemd:

Korte termijn:

- Maastricht CS belangrijkste ov-knooppunt van de stad
- Nieuw bus- en tramstation wordt gerealiseerd
- Structurele verruiming van de fietsenstalling

Lange termijn:

- Stationsgebouw is schakel binnenstad en oostelijk stadsdeel
- Bij voorkeur befietsbare passerelle
- Tweede stationsplein aan oostzijde

Het belang van de interwijkverbinding is daarmee alleen maar groter geworden; de verbinding van de binnenstad met het oostelijk stadsdeel door het stationsgebouw

wordt een dragende openbare ruimte structuur in de stad. De positie van die structuur ligt daarom exact in het verlengde van de Stationsstraat.

Om een gefundeerde keuze te maken voor de rijwielstalling is het nodig meer inzicht te krijgen in de ligging, functionaliteiten en ontwerptechnische consequenties van een interwijkverbinding. Doel is vervolgens om het ontwerp van de fietsenstalling zo te maken dat een interwijkverbinding altijd kan worden aangesloten. Of beter, het ontwerp van de fietsenstalling dient zoveel mogelijk te anticiperen op een later te bouwen interwijkverbinding, waarbij fietsenstalling en interwijkverbinding elkaar zoveel mogelijk versterken.



98

5.2 Interwijk tunnel

Uitgangspunten

- De interwijktunnel is befietsbaar en maakt gebruik van een hellingbaan in de Stationsstraat conform het Raamwerk Stationsomgeving Maastricht. Aan de oostzijde wordt uitgegaan van verlaagd maaiveld (knikkerputje) en een knip in de Meerssenerweg. (afbeelding uit het structuurplan is maatgevend)
- Onderzocht is in hoeverre de beide mogelijkheden voor een interwijkverbinding de bestaande passerelle kunnen vervangen en een transferfunctie kunnen bieden.

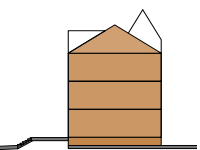
Uitgangspunten bouwwijze

- Voor het vervaardigen van het dieper gelegen gedeelte in het stationsgebouw, is naast het maken van een waterdichte damwandkuip een extra constructieve ingreep nodig voor het in stand houden van de aanwezige strokenfunderingen waarop de wanden van het monumentale stationsgebouw rusten.

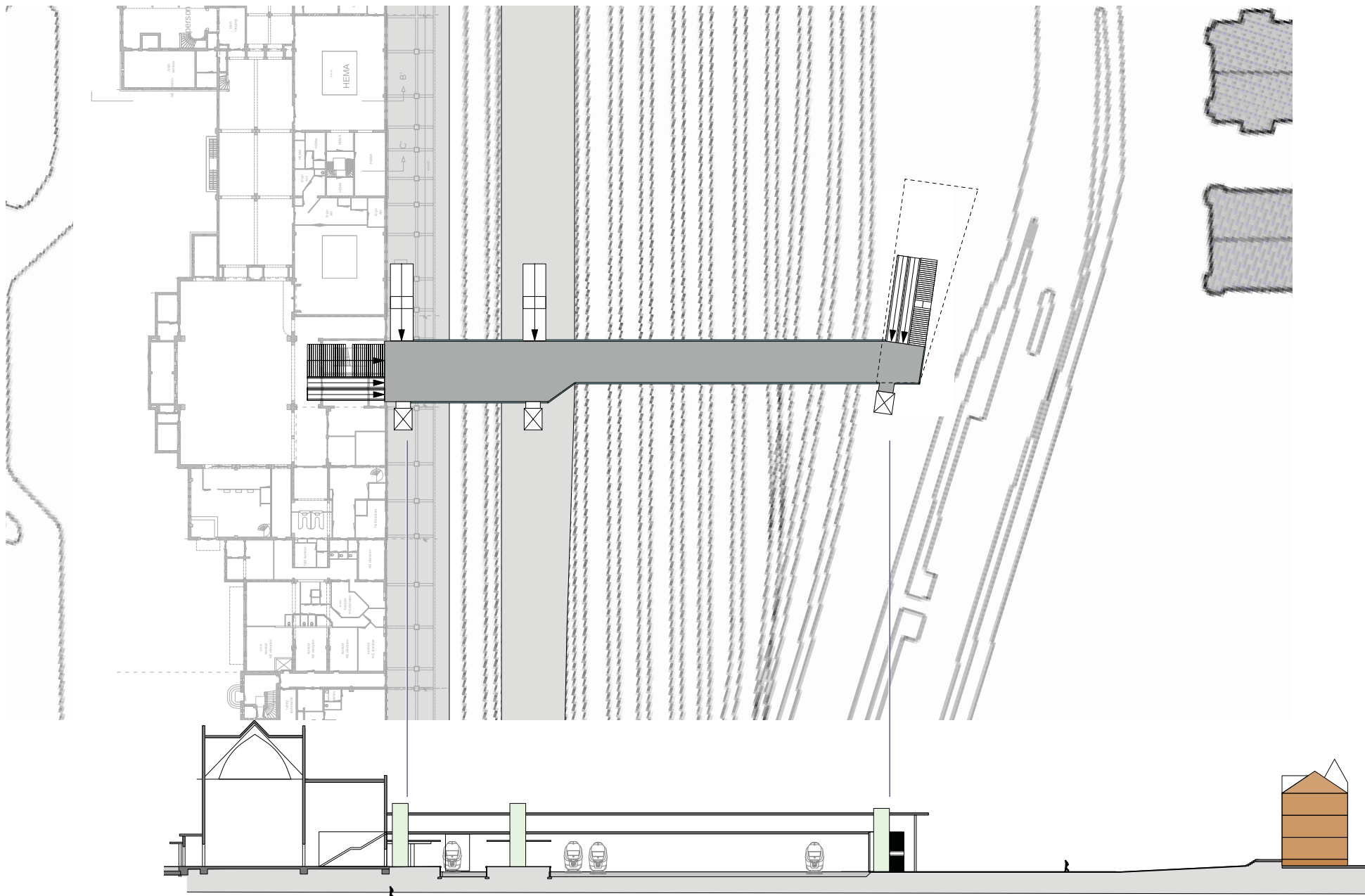
- In dit stadium gaan wij uit van het tijdelijk versterken van de strokenfundering met betonnen sloffen.
- Deze sloffen worden gefundeerd op een tijdelijke paalfundering, vervaardigd van tubexpalen in combinatie met groutinjectie. Daarna kunnen in de weg staande strokenfunderingen worden weggenomen.
- Nadat de bouwkuip is vervaardigd en de nieuwe tunnel/ kelderconstructie is aangebracht kunnen de opgevangen wanden weer afgezet worden op de nieuwe, definitieve constructie.

Conclusie

- De Interwijktunnel is altijd openbare ruimte (omgevingsdomein) zie hfdst 3.3
- Vanuit de tunnel moet je als reiziger eerst naar een ontvangstdomein (stationshal) en dan naar het reisdomein (perron).
- De fietsenstalling ligt in het omgevingsdomein; de route gaat dus altijd via de stationshal.



voor uitleg over de domeinen zie hfdst 3.3



Passerelle als verlengstuk van de stationshal (ontvangstdomein), vergelijk station Den Bosch

5.3 Passerelle

Passerelle

Uitgangspunten

- De positie van de interwijkverbinding bevindt zich ergens tussen de bestaande stationshal en het torentje ten noorden van de huidige bewaakte stalling.
- De bovengrondse interwijk ligt in het verlengde van de bestaande stationshal en is met de fiets aan de hand comfortabel te gebruiken.

Conclusie passerelle als stationshal (Den Bosch)

- De passerelle kan als verlengde stationshal fungeren (ontvangstdomein).
- Voetgangers kunnen vanuit de passerelle (ontvangstdomein) rechtstreeks naar de perrons.
- Fietzers kunnen met de fiets aan de hand door de hal en de passerelle (potentieel conflict)
- Voor de stalling boven de sporen betekent dat er een koppeling met de passerelle mogelijk is voor voetgangers, maar niet als toegang voor fietsers.

voor uitleg over de domeinen zie hfdst 3.3

De geplande toegang via de roltrap tussen de Colonel en de bestaande bewaakte stalling blijft noodzakelijk. Er is derhalve alleen voordeel voor reizigers bij gebruik van het middenperron.

Conclusie passerelle als openbare ruimte

- De passerelle als openbare ruimte is omgevingsdomein
- Vanuit de passerelle moet je dus eerst naar de stationshal en dan kun je als reiziger naar de treinen (reisdomein)
- Vanuit de fietsenstalling moet je eerst naar de stationshal (ontvangstdomein)
- De passerelle is nooit gelijktijdig toegang voor fietsers van oost en voetgangers naar het perron.

De interwijkverbinding fungeert daarmee in beide situaties los van de fietsenstallingen.



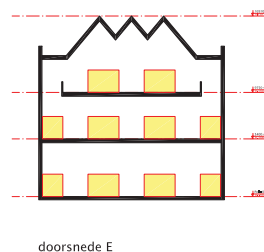
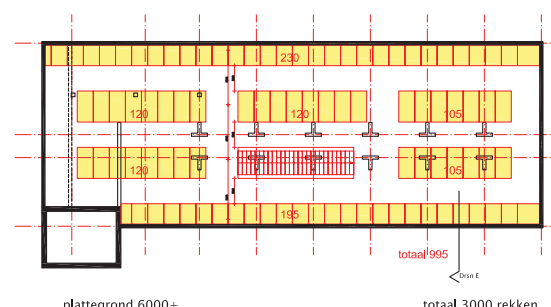
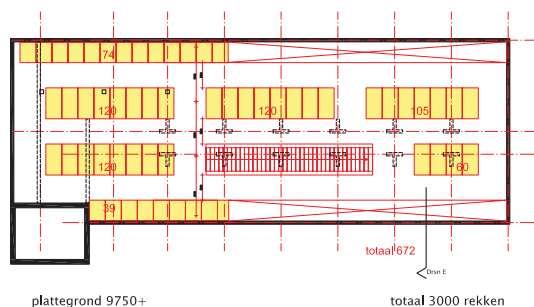
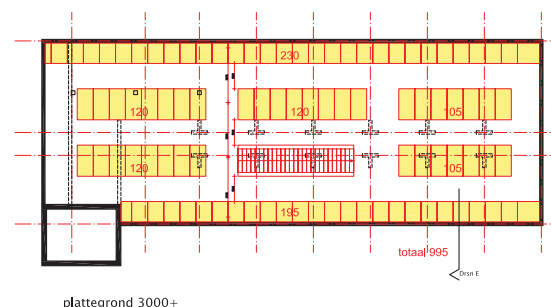
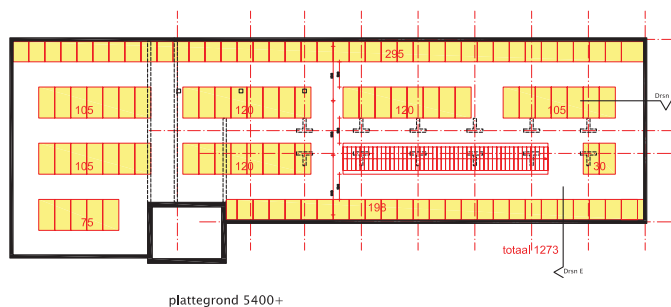
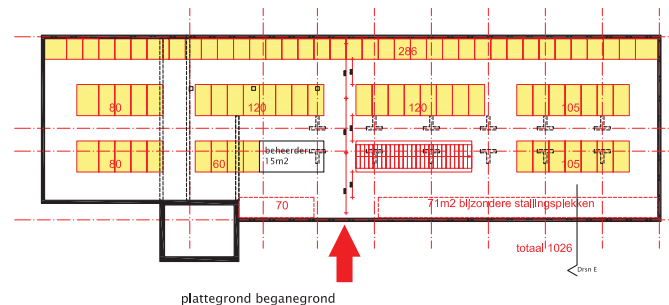
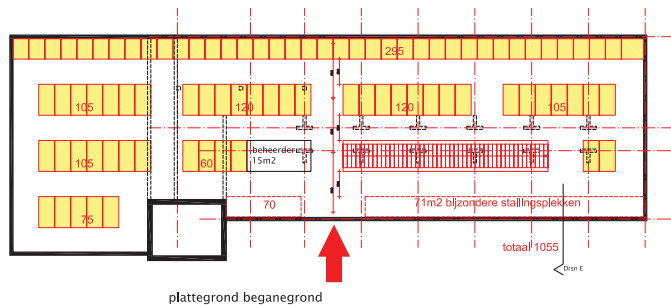
Passerelle als openbare ruimte, fungerend 'los' van station; afzonderlijke perrontoegang blijft nodig



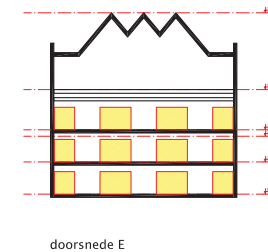
6

Voorkeurslocaties

Studie Fietsenstallingen Stationsomgeving



subvariant 2; 3 etages boven elkaar, onderste verdiept



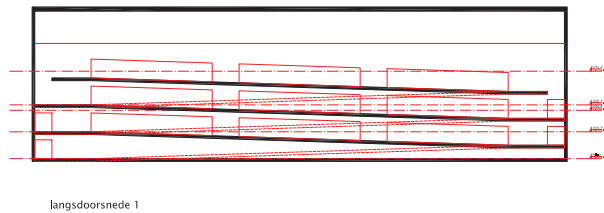
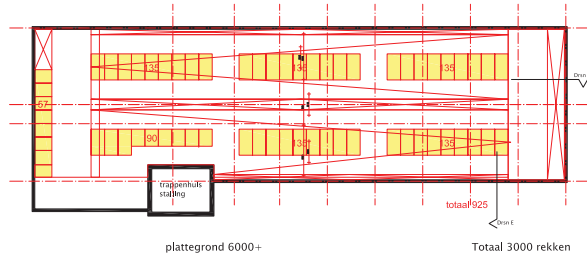
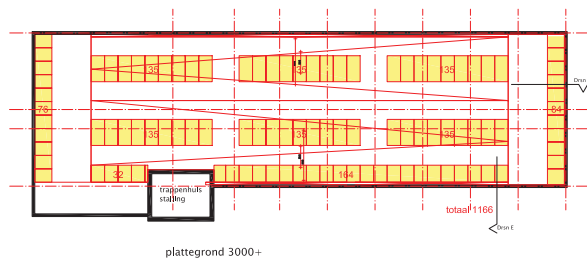
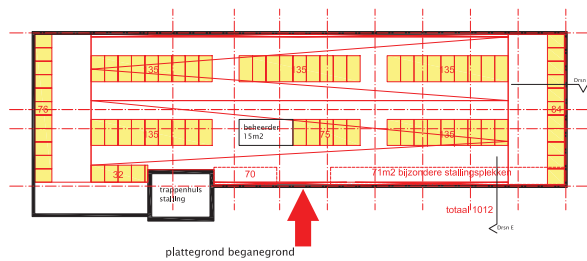
subvariant 1: 3 etages boven elkaar

6.1 Voorkeurslocaties

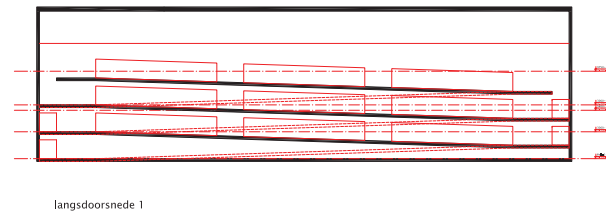
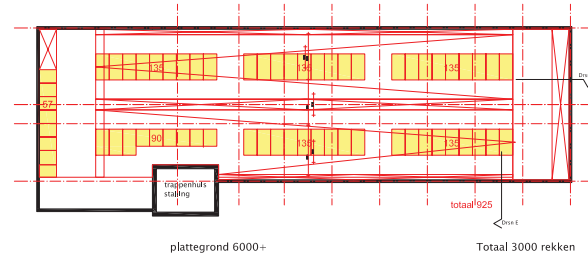
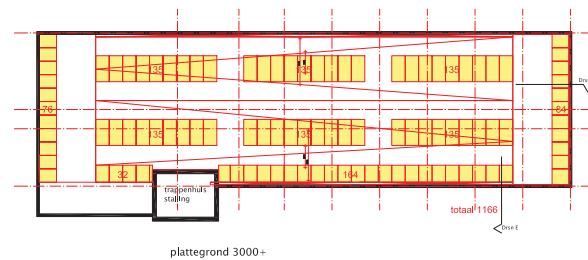
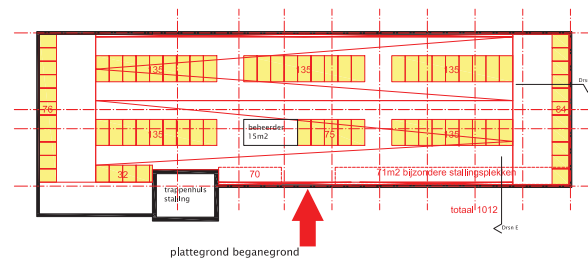
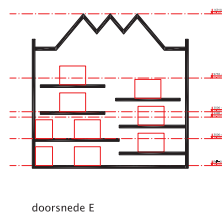
Uit het onderzoek naar de best mogelijke locaties voor de fietsenstalling komen drie voorkeurslocaties naar voren die verder worden uitgewerkt om een definitieve keuze te maken.

- 2. Nieuwbouw binnen contour zuidelijk bouwdeel (bestaande bewaakte stalling)
- 20. Stallen boven de sporen
- 19. Stalling onder voorplein

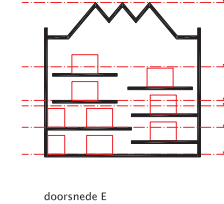
Deze varianten worden in dit hoofdstuk verder uitgewerkt.



subvariant 3: stallen op hellingbanen



subvariant 4: idem, stallen op hellingbanen met extra travé



6.2 Binnen contour

Binnen contour bestaande stalling

Voor de variant binnen de contour van de bestaande stalling worden vier subvarianten nader bekeken. Deze subvarianten onderscheiden zich in plaatsing van de etages in het gebouw, aantal fietsplekken en stijgpunten.

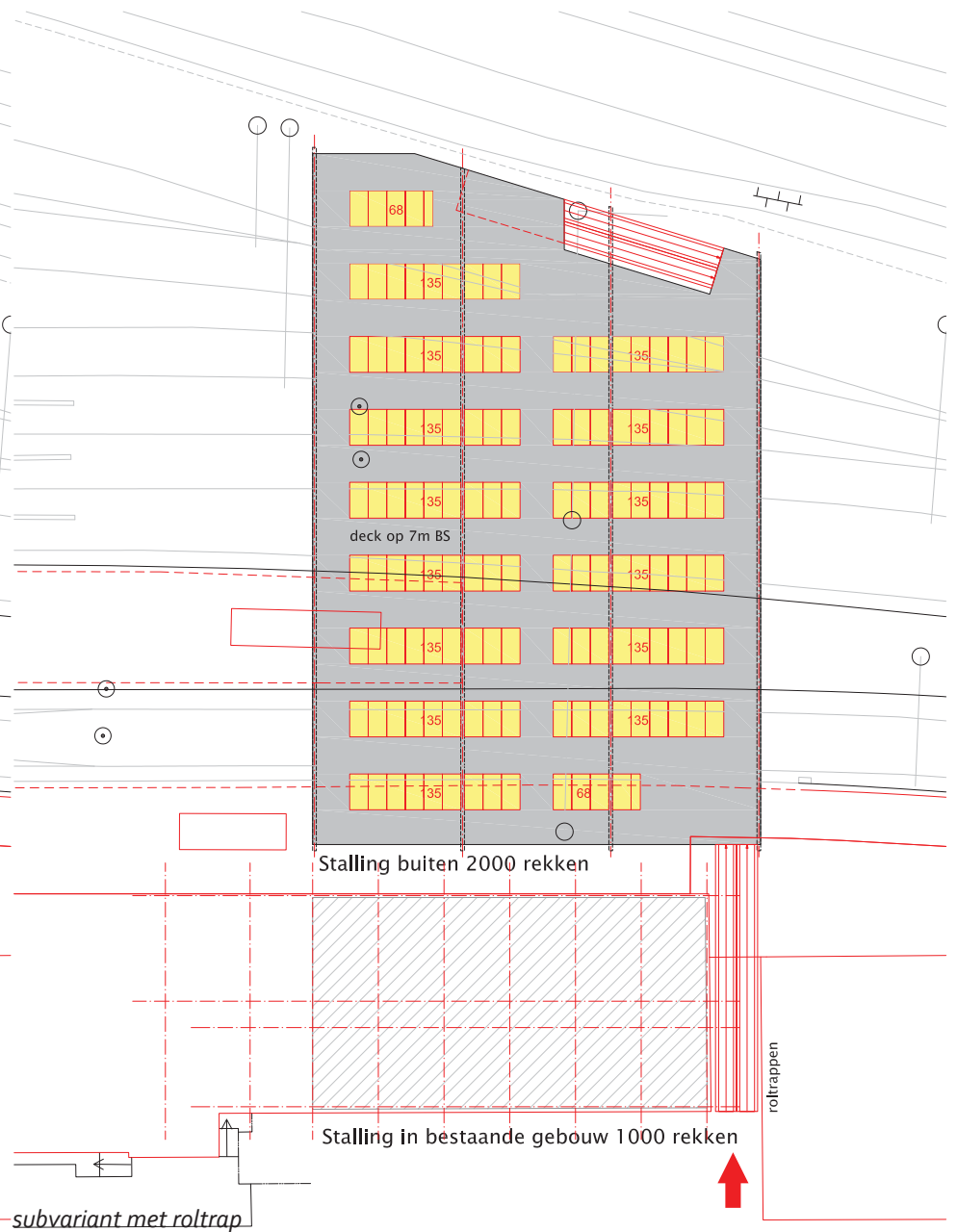
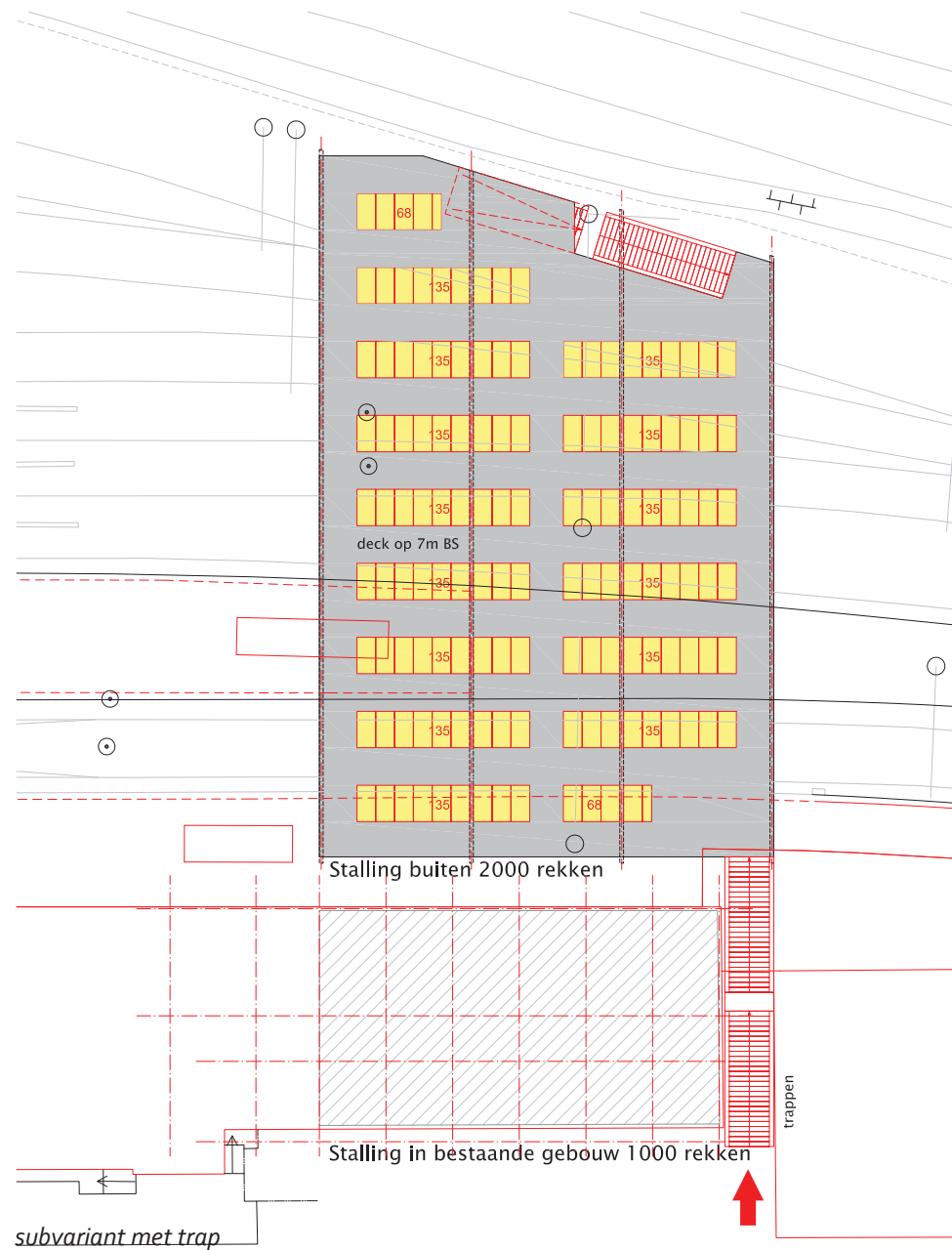
De eerste subvariant gaat uit van behoud van de vloeren zoals deze nu in het gebouw aanwezig zijn. De stalling heeft drie etages, waarvan de bovenste zich los van muren bevindt. De bovenste verdieping bevindt zich onder het dak, waardoor aan de zijkanten onvoldoende ruimte is voor een volledig dek met stallingen. Tussen twee verdiepingen komt een fietstrap. Er wordt uitgegaan van etagerekken op alle verdiepingen. In deze subvariant is ruimte voor 3000 plaatsen, waaronder ook buiten-modelfietsen. Hiermee is gerekend met een krappe maat van 375mm h.o.h. tussen de fietsen.

De tweede subvariant heeft ook drie etages, echter blijft zolderverdieping vrij. De begane grond wordt verdiept aangelegd. In deze variant komt de binnenkant van het

gebouw niet meer overeen met de gevel. Het kan dan zijn dat er vloeren voor de raampartijen komen. Dit zal nader ontwerpen moeten worden. Verder is deze variant identiek aan de eerste subvariant.

De derde subvariant maakt in plaats van een fietstrap gebruik van hellingbanen. De fietser kan zigzaggend tussen de stallingen door naar boven komen. Ook in deze subvariant komt de binnenkant van het gebouw niet meer overeen met de gevel. Het kan dan zijn dat er vloeren voor de raampartijen komen. Dit zal nader ontwerpen moeten worden. In deze stalling is ruimte voor 3000 fietsen.

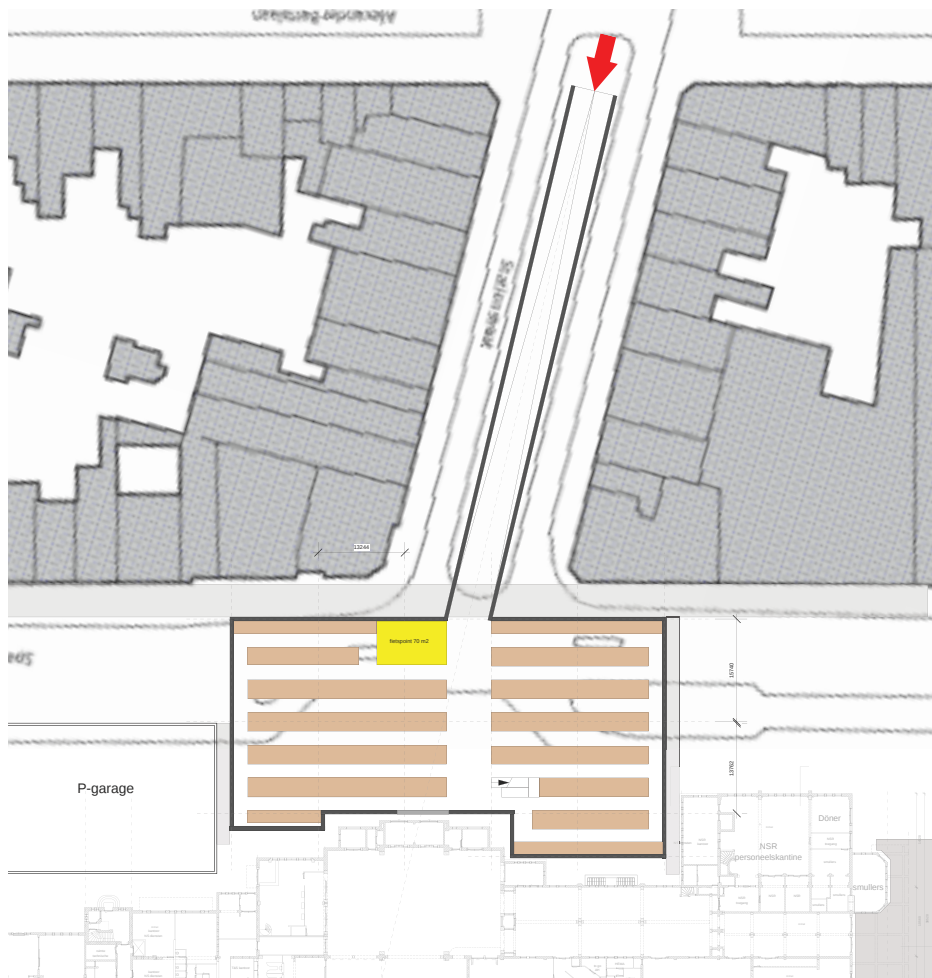
De vierde subvariant is gelijk aan de derde. Echter is hier gebruik gemaakt van een extra travé. De gangen zijn hierdoor langer, maar de opzet is ruimer. Er wordt immers voor hetzelfde aantal fietsers een groter oppervlak gebruikt.



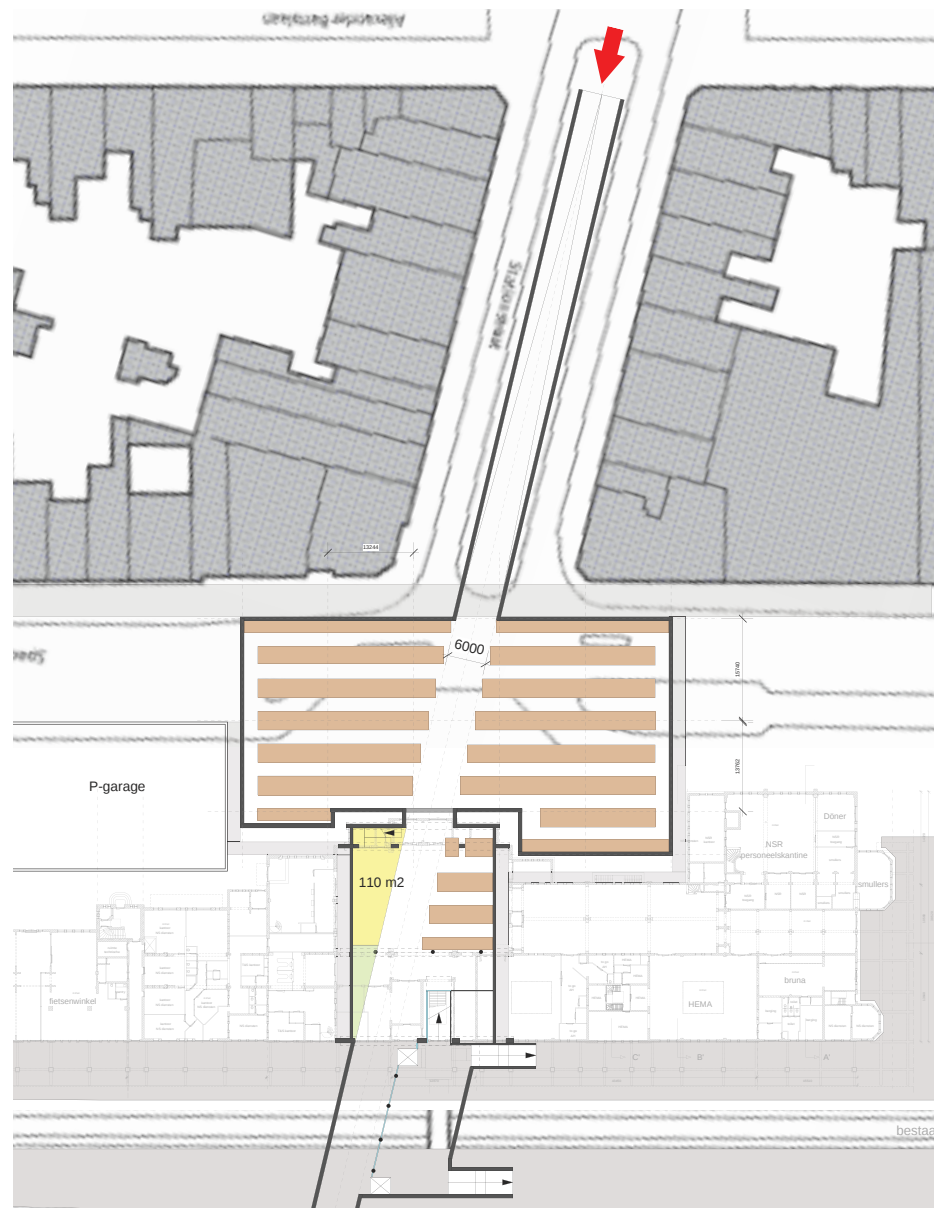
6.3 Boven sporenbundel

Stalling boven de sporen

Een stalling boven de sporen is complex, maar mogelijk. De stalling ligt dan achter het stationsgebouw vanuit de westzijde gezien. De bovenleiding wordt over een lengte van 300 à 400 meter naar beneden gebracht. De rijdraden worden onder het dek doorgevoerd. De stalling is toegankelijk tussen het stationsgebouw en de Colonel. Dit kan via trappen of via roltrappen. Ruimtelijk is er weinig onderscheid tussen deze twee varianten. Qua comfort is een roltrap vele malen beter dan een trap. De te overbruggen hoogte bedraagt maar liefst ruim zeven meter. In kosten valt de variant met roltrappen iets duurder uit. Bij een realisatie van een dergelijke stalling kan de bestaande bewaakte stalling behouden blijven.



subvariant met toegang op stationsplein;
capaciteit 2690 plaatsen (h.o.h. 37,5 cm)



subvariant met toegang in stationshal;
capaciteit 3076 plaatsen (h.o.h. 37,5 cm)

6.4 Stalling onder voorplein

Een stalling onder het voorplein heeft een vrije hoogte van 3 meter om fietsen in etagerekken te kunnen stallen. Vanuit de Stationsstraat gaat een hellingbaan naar beneden, die een hoogte van 4 meter overbrugt. Deze locatie krijgt te maken met kruisend tram- en busverkeer over de stallingsruimte heen. Hier moet rekening mee worden gehouden met het bepalen van de constructie.

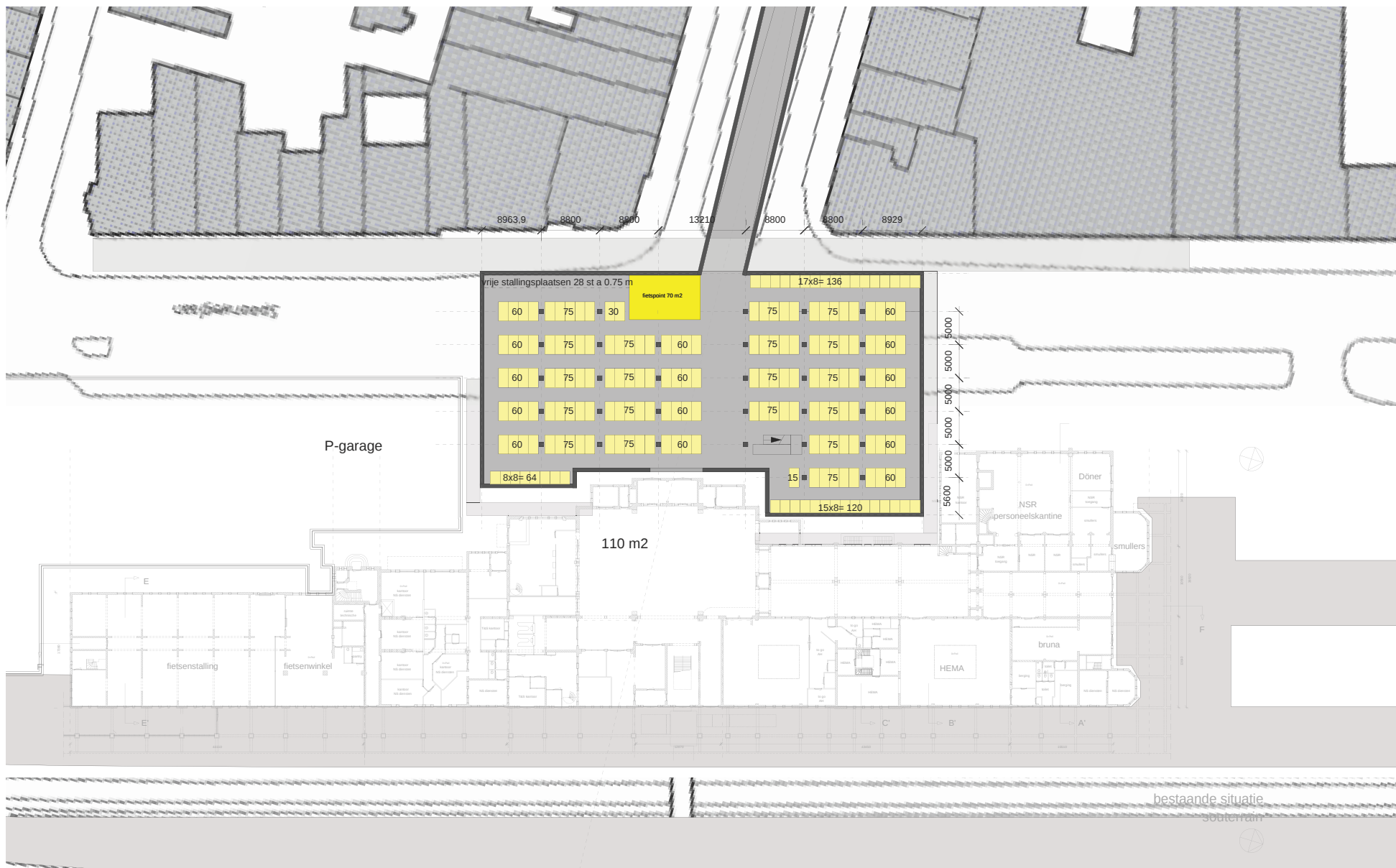
Een stalling onder het voorplein betekent dat de huidige bewaakte, betaalde stalling wordt opgeheven en geïntegreerd wordt in deze nieuwe ondergrondse stalling. Om deze reden wordt overwogen of er een beheerconcept van 'eerste dag gratis stallen' op deze hele stalling van toepassing kan zijn. Een ondergrondse stalling moet derhalve plaats bieden aan 3000 fietsen.

Voor de variant onder het voorplein zijn twee subvarianten uitgewerkt:

- met voetgangerstoegang op Stationsplein
- met voetgangerstoegang in Stationshal

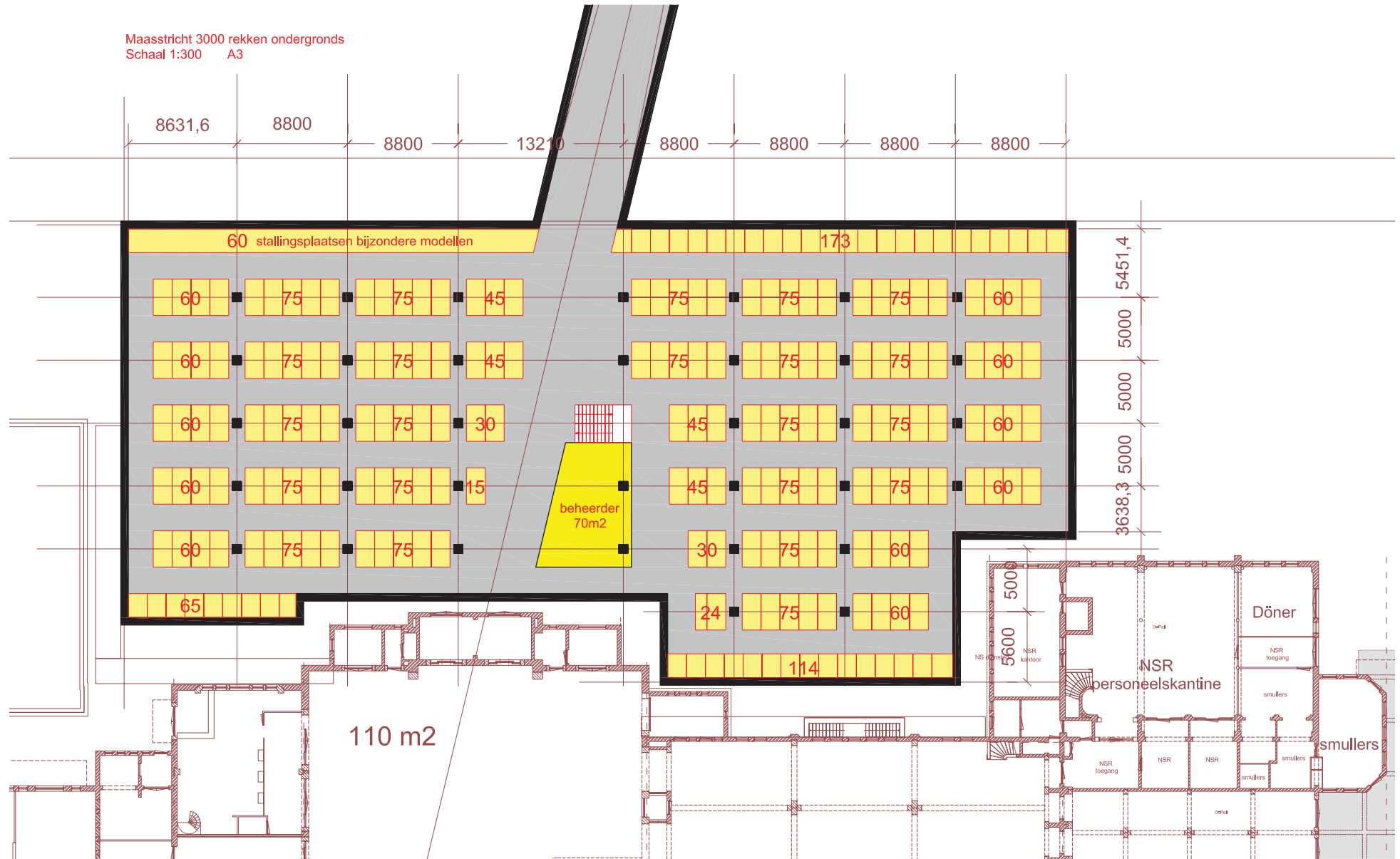
De subvariant met een toegang op het plein biedt ruimte aan 2690 fietsen, uitgegaan van een h.o.h. afstand van 375 mm tussen de fietsen. Er is tevens ruimte voor buitenmodelfietsen en scooters. Ook is een ruimte opgenomen voor een beheerderskantoor en een fietspoint voor kleine reparaties (van in totaal 70 m²). De stalling ligt op iets afstand van het stationsgebouw.

De tweede subvariant gaat een stap verder en heeft een extra ruimte onder de stationshal. Hier kunnen ook fietsen gestald worden, het totaal komt dan op 3076 plaatsen. De opgang naar maaiveld komt nu in de stationshal uit. Het is zelfs denkbaar nog verder door te steken onder de perrons. Een eventuele interwijkverbinding onder de sporen door zal hierdoor gevoelsmatig korter worden.



Subvariant: onder Stationsplein, h.o.h. afstand 37,5 cm, capaciteit 2690 plaatsen; investeringskosten € 10,4 miljoen ex BTW

Maasstricht 3000 rekken ondergronds
Schaal 1:300 A3



Geoptimaliseerde subvariant: h.o.h. afstand 40 cm, capaciteit 3000 plaatsen en uitsluitend onder Stationsplein (met opgang op het plein); investeringskosten € 11,6 miljoen ex BTW

	Onder Stationsplein	Binnen contour bestaand	Boven sporen
Capaciteit	2700 + 300	3000	2000 + 1000
Beheersvorm	Bewaakt - nieuw beheerconcept	Bewaakt - nieuw beheerconcept	Bewaakt bestaand onbewaakt gratis
Plaats voor bromfietsen	ja	ja	nee, kunnen niet op trap of roltrap
Loopafstand tot stationshal	0-50 m + 4 m hoogte	10-160 m + 0-9 m hoogte	130-260 m + 7 m hoogte
Ligging in fietsnetwerk	Uitstekend: entree in de Stationsstraat en kruisen verkeersstroom ongelijkvloers	Goed; direct bereikbaar vanuit Stationsstraat over plein	Redelijk; bereikbaar vanuit Stationsstraat en een stukje om over het plein
Beeldkwaliteit	Goed; bevindt zich geheel onder pleinruimte. Hellingbaan in Stationsstraat is inpasbaar	Afhankelijk van aantasting monument; kwetsbaar	Slecht; dichte plaat boven de sporen met in de open lucht gestalde fietsen
Flexibiliteit	Bouwen is fixeren	Monument is begrensd	Bouwen is fixeren
Stationsconcept / raamwerk	Goed, stalling ligt in directe lijn van omgeving naar ontvangstdomein	Goed, stalling ligt in directe lijn van omgeving naar ontvangstdomein	Matig, voor je gevoel ben je al bij de trein, maar je moet 'terug' naar het ontvangstdomein
Sociale veiligheid	Bewaakt - beheerd	Bewaakt - beheerd: verdiepingen minder zichtbaar	Onbeheerd in openlucht. Toezicht te regelen via extra beheer
Investeringskosten (excl BTW)	€ 13,9 miljoen (voor de variant met bouwen onder de bestaande stationshal)	€ 8,1 miljoen, exclusief vastgoedkosten € 1,5 miljoen	€ 12,2 miljoen met roltrappen
	€ 10,4 miljoen (zonder onder het bestaande gebouw te komen)	€ 9,6 miljoen (inclusief vastgoedkosten)	€ 11,2 miljoen zonder roltrappen
Per fiets (ex BTW)	€ 3851/fiets	€ 3200/fiets	€ 6100/fiets (€ 12,2 / 2000 fietsen)
Beheer en exploitatie	eenmaal gebouwd eenvoudig te onderhouden (lange levensduur)	onderhoud staalconstructie en monumentaal gebouw	onderhoud bovenleidingssystemen en constructie in open lucht
Bouwfasering	Complex met afstemming tram en functioneren station	2000 plaatsen tijdelijk elders onder te brengen	Bouwbaar los van tram en bestaande stallingen. Complex met buitendienststellingen
relatie interwijk tunnel	Goed; stalling helpt tunnel sociaal veiliger te maken	Geen bijdrage aan sociale veiligheid tunnel	Geen bijdrage aan sociale veiligheid tunnel
relatie interwijk passerelle	Mogelijk; stalling kan zelfstandig functioneren	Koppelbaar; voordeel voor voetgangers naar middenperron als passerelle ontvangstdomein wordt.	Koppelbaar, stalling gaat er beter door functioneren als passerelle ontvangstdomein wordt en direct toegang geeft tot de perrons.

6.5 Kritische aspecten

Nieuwbouw binnen contour zuidelijk bouwdeel

Vergt aanpassing van een monumentaal gebouwdeel dat als Rijksmonument is geclassificeerd. Het aanpassen daarvan vergt een ingewikkelde procedure waarbij een uitgewerkt ontwerp de input vormt. Monumentencommissies kunnen pas dan hun akkoord geven over een definitief plan. Een dergelijk plan uitwerken kost tijd, waardoor pas relatief laat in het proces voldoende zekerheid kan worden gegeven over het doorgaan. Tot die tijd blijft een risico bestaan dat deze optie geen doorgang kan vinden. Er zijn bovendien hogere kosten aan verbonden.

Stallen boven de sporen

Betekent een minder comfortabele locatie om fietsen te stallen omdat je altijd eerst omhoog moet en dan weer omlaag. Dit euvel wordt draaglijker als de stalling is gekoppeld aan een interwijkverbinding met transferfunctie (passerelle in het ontvangstdomein). Dat vergt echter goede afstemming om passend te blijven binnen het stationsconcept. Tot die tijd moet deze stalling zich behelpen met minder goede eigenschappen voor fietsers en een minder goede toegang via een doorgang tussen De Colonel en de bestaande bewaakte stalling.

Stalling onder voorplein

Zal moeten worden gerealiseerd voordat de tram wordt aangelegd. Realisatie na aanleg van de tram betekent dat delen van de trambaan weer opgebroken zouden moeten worden hetgeen veel extra kosten en ongemak met zich meebrengen. Door uitvoering van de ondergrondse stalling onder te brengen in het tramcontract ligt afstemming over fasering in handen van één partij. Dat zal nodig zijn om de risico's van raakvlakmanagement tot een minimum te beperken. Uitvoering binnen de fasering van de tram wordt uiterst complex. Als dat niet zou lukken vervalt de ondergrondse stalling als oplossing en daarmee wordt ook de kans om ooit nog een ondergrondse interwijktunnel te realiseren aanzienlijk kleiner.



Keuze en vervolg

Studie Fietsenstallingen Stationsomgeving

7.1 Keuze en vervolg

De stalling onder het voorplein heeft niet alleen de beste papieren om verder uit te werken, maar is de enige overgebleven oplossing die kwalitatief hoogwaardig genoeg is en voldoende toekomstvast. Daar is dan direct haast bij; de cruciale factor bij deze oplossing is inpassing van de ondergrondse stalling in het contract voor realisatie van de tram. Daartoe moet de stalling worden uitgewerkt tot een VO niveau, moet een CRS (Custom Requirement Specification = een Programma van Eisen) worden opgesteld en moeten de benodigde financiële middelen worden gevonden.

Uitgangspunten bij de keuze

Een ondergrondse stalling onder het voorplein gaat uit van een beheersconcept waarbij het onderscheid tussen betaald bewaakt en onbetaald gratis stallen verdwijnt. Zo'n concept is bijvoorbeeld 'eerste dag gratis stallen'.

Daarbij wordt iedere fiets ingecheckt. Ook zijn er concepten toegepast die uitgaan van tien dagen gratis stallen. Dat concept vergt geen toegangscontrole meer, maar wel regulier toezicht.

Een ondergrondse stalling functioneert niet sociaal veilig zonder permanent toezicht.

Als gevolg van de verplaatsing van de bewaakte stalling naar de locatie onder het voorplein komt de begane grond van het stationsgebouw beschikbaar voor een andere functie.

De stalling onder het voorplein wordt zodanig uitgevoerd dat het later aansluiten van een interwijkverbinding niet onmogelijk wordt gemaakt.

Capaciteit

- De rijwielstalling biedt plaats aan ca 2450 fietsen, waarvan ca 5% bijzondere modellen
- De rijwielstalling biedt plaats aan ca 50 bromfietsen
- De rijwielstalling vervangt de bestaande bewaakte stalling
- De rijwielstalling vervangt de tijdelijke onbewaakte stallingen

Locatie

- De rijwielstalling wordt gesitueerd onder het voorplein van station Maastricht in de as van het stationsgebouw
- De rijwielstalling heeft een eenvoudige vorm, met een zoveel mogelijk rechthoekige plattegrond
- De maatvoering van de stalling is afgestemd op de plaatsings- en gebruiksruimte van rekken
- De kolomplaatsing is afgestemd op de plaatsings- en gebruiksruimte van rekken
- De interne vrije hoogte van de stalling is overal minimaal 3000mm

Toegang

- De toegang voor fietsers en bromfietsers tot de stalling is gesitueerd in een open bak in de as van de Stationsstraat
- De toegang tot de stalling is ofwel een hellingbaan met een maximaal stijgingspercentage van 5%, geschikt voor een in de toekomst te realiseren interwijkverbinding of
- De toegang tot de stalling wordt gevormd door een twee tapis roulants (rolbanen) met een maximale helling van 12%. Deze tapis roulants zijn beschermd tegen weersinvloeden.
- De netto vrije breedte van de hellingbaan bedraagt minimaal 4500 mm (3500 mm rijwielpad in twee richtingen en ter weerszijden schrikstroken van minimaal 500 mm breedte)
- De toegang tot de ondergrondse stalling is afsluitbaar met rolluiken.

7.2 Topeisen

- Ten noorden van de stationsentree en ruimtelijk afgestemd op de monumentale entree wordt een voetgangerstrap gesitueerd die voorplein en rijwielstalling verbindt
- Deze trap is overdekt, beschermt en afsluitbaar in daluren
- Deze trap is toegankelijk met fiets aan de hand (fietsgoot)

Indeling

- In de stalling dient een obstakelvrije, kolomvrije zone ter breedte van 6000 mm in de as en richting van de hellingbaan te (kunnen) worden aangeboden
- De h.o.h. afstand van de klemmen bedraagt 400 mm
- De h.o.h. afstand van dubbelzijdige rekken bedraagt minimaal 5000 mm (2900 mm rek, 2100 mm pad)
- Voor een eenzijdig rek wordt 1900 mm plaatsingsruimte aangehouden
- De rekken worden in noord-zuid richting geplaatst
- In aansluiting op de entree voor fietsers en brommers

dient minimaal 4000 mm middenpad te worden vrijgehouden

- In de stalling dient een ruimte te worden opgenomen voor een beheerder
- De omvang van de beheedersruimte bedraagt 16m², inclusief pantry en toilet
- Gekoppeld aan de beheedersruimte dient te worden voorzien in een fietsherstelwerkplaats ter grootte van 40m² nvo
- Gekoppeld aan de beheedersruimte wordt voorzien in een commerciële ruimte ter grootte van ca 100m² nvo
- Vanuit de beheederruimte en de fietsherstelwerkplaats dient maximaal zicht op alle entrees en het middenpad te zijn.

Colofon

Uitgave



Movares Nederland B.V.
Regio Zuidoost
Vestdijk 9
Postbus 93
5600 AB EINDHOVEN
Telefoon 06 12 87 29 08

Ondertekenaar

Ivo Bastiaansen
Senior Adviseur

Medewerkers

Rob Stringa - *Architect*
Jos Moelands - *Senior civiel adviseur*
Jeroen van Lunteren / Martijn Dijkers - *Kostendeskundige*
Linda van Tilborg - *Landschapsontwerper*

Projectnummer

MR103092

Opdrachtgever



Gemeente Maastricht
Marijke Terpstra
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht



ProRail
Lesley Valies
Hoogh Boulandt
Arthur van Schendelstraat 650 - 748
Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

Status

Definitief

Versie

December 2013