



# Park & Ride

## visitekaartje van de stad

Esther Jacobs en Kristiaan Borret | Stadsbouwmeester Antwerpen

Straatparkeren, garages en opritten bij woningen, parkeergebouwen voor bezoekers pal in het stadscentrum, parkeergelegenheid voor kantoren, parkeren op pleinen, parkeren onder pleinen, ... Parkeren neemt in de stad een enorme hap uit zowel de private als de publieke ruimte. Toch is er eigenlijk weinig aandacht voor de ruimtelijke impact, kwaliteit en identiteit bij het ontwerp van parkeervoorzieningen, zolang het maar goedkoop, efficiënt en als het even kan zo dicht mogelijk bij de deur is. Zeker voor parkeervoorzieningen buiten de stadskern is het ambitieniveau vaak erg laag. Om dat niveau op te krikken organiseerde de stad Antwerpen een ideeëncompetitie voor ontwerpend onderzoek rond parkeergebouwen op P+R (Park & Ride) locaties.

### Een kwak asfalt

Verkeersdeskundigen focussen al lang op goed functionerende P+R-voorzieningen als deel van de oplossing van het mobiliteitsprobleem in de stad. Een P+R is een parkeerterrein aan de rand van de stad, gelegen aan een openbaarvervoershalte, waar forenzen en andere bezoekers van de stad hun auto achterlaten en hun reis naar het centrum verderzetten met het openbaar vervoer. In theorie is dit - mits een aangepast parkeerbeleid - een feilloos systeem. Maar de praktijk blijkt weerbarstig.

De Antwerpse ideeënwedstrijd kwam er naar aanleiding van de geplande nieuwe P+R-voorziening op Linkeroever. Volgens de huidige plannen moet die aan de Blancefloerlaan komen, vlakbij de op- en afrit van de autosnelweg, en wordt de parking op termijn ook ontsloten via een parallelweg met de nieuwe Oosterweelverbinding. Om de tien minuten zal er een tram naar het stadscentrum vertrekken. De capaciteit van de P+R werd berekend op 1500 auto's. Technisch geen probleem, maar aan de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp werd heel wat minder aandacht besteed. Een strook asfalt neerkwakken links en rechts van de Blancefloerlaan: goedkoop en snel is het zeker, maar is het ook een efficiënt voorstel?

Om maaiveldparkeren voor 1500 auto's mogelijk te maken is er een oppervlakte nodig van ongeveer 7,5 voetbalvelden. In tijden van zuinig ruimtegebruik kan dat tellen. Ook voor automobilisten is het parkeren op zo'n vlakte niet zo efficiënt: denk maar aan de loopafstand naar de halte, en...hoe vind je straks je wagen terug? Willen

mensen hun auto hier graag achterlaten? Voor bezoekers geldt de P+R als eerste kennismaking met de stad, de stad levert hier met andere woorden haar visitekaartje af. Welke identiteit heeft deze plek om haar publieke rol succesvol te vervullen? En is het openbaar vervoer wel zo efficiënt, als de tram alleen op piekmomenten vol zit?

### Ontwerpend onderzoek

De vele vragen werden ondergebracht in vier onderzoeksthema's rond de functionaliteit, de faseerbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit en de financiële haalbaarheid van een parkeergebouw als P+R. Hoe kan een P+R zo worden ontworpen dat hij optimaal functioneert en een kwalitatieve overstap tussen privaat en openbaar vervoer mogelijk maakt? Hoe kan een parkeergebouw als P+R groeien van 500 tot 1000 tot 1500 parkeerplaatsen en daarna misschien weer krimpen? Hoe kan

het ontwerp in iedere fase dezelfde kwaliteit verzekeren? Hoe kan een parkeergebouw als P+R cultureel, materieel en sociaal duurzaam zijn? Wat kan de meerwaarde zijn van de P+R-locaties voor de publieke ruimte van de stad? Hoe kan een parkeergebouw met een heel beperkt budget toch beantwoorden aan bovenstaande ambities?

29 kandidaten meldden zich voor de competitie, elk met hun eigen visie op de problematiek. Daaruit werden vier laureaten gekozen, met heel verschillende invalshoeken, om voldoende variatie te garanderen tijdens het verloop van het ontwerpend onderzoek. Om tot een realistische uitwerking te komen werd er gewerkt op twee sites aan de rand van Antwerpen: Linkeroever en Havana. →

### Hoe kan een parkeergebouw als P+R cultureel, materieel en sociaal duurzaam zijn?



[illustratiekader 1] Artgineering & Idea Consult P+RHavana ↑ overstapperron



↑↑ bird's eye view ↑ invulling in verschillende fasen ↓ Schema van verschillende overstapmodi

## Snoepautomaat

Het team van NIO, in samenwerking met OKRA en ADVIER, gaat uit van een economische benadering. Investerings in parkeerinfrastructuur hoopt men vaak terug te verdienen door andere functies toe te voegen, zoals horeca of winkels, maar eenvoudig onderzoek toont aan dat dit allesbehalve evident is. Zo zijn er minstens vijfhonderd auto's nodig om één snoepautomaat rendabel te maken. Om de economische leefbaarheid van horeca of winkels te verzekeren, zullen de 1500 parkeerplaatsen die nu in Antwerpen maximaal gepland zijn dus niet volstaan. Daarom stelt NIO alternatieve ontwikkelingsmodellen voor, met een nieuwe rolverdeling tussen private partijen en de overheid. Bestaande parkeervoorzieningen bij retail- of leisurelocaties aan de rand van de stad zou men bijvoorbeeld kunnen opwaarderen tot een netwerk van kleinschalige P+R's. Dan is er wel nood aan een beleid dat dergelijke nieuwe business cases ondersteunt. De overheid zou werknemers van kantoren in de binnenstad ertoe kunnen aanzetten om zoveel mogelijk gebruik te maken van de P+R's rond de stad, zodat de parkeerplaatsen in de binnenstad beschikbaar blijven voor incidentele bezoekers, toeristen en shoppers.

## Poort naar de natuur

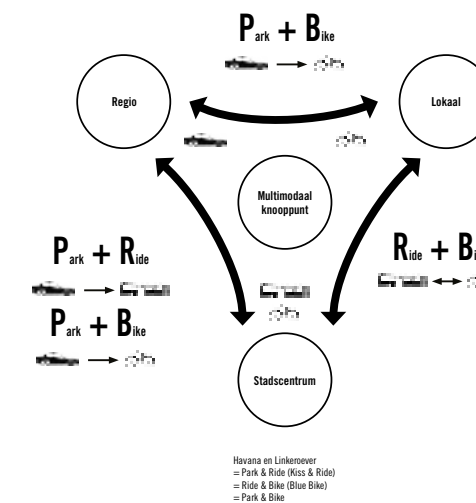
Zowel P+R Havana als P+R Linkeroever bevinden zich op zeer strategische plekken langs de Antwerpse ring. In de eerste plaats natuurlijk vanwege de uitstekende bereikbaarheid. In de tweede plaats vanwege hun ligging aan de rand van belangrijke regionale natuurgebieden (Oude Landen en het Scheldepark). Het onderzoek van het team van Artgineering en IDEA Consult leert ons dat die strategische ligging een P+R kansen biedt om zich, naast zijn primaire functie als forenzentransferium, te ontwikkelen tot een transferium en verblijfsplek voor recreatieve activiteiten. Dit geeft de P+R een dubbele betekenis, als poort naar de stad én als poort naar de natuur.

Deze verbreding van de ruimtelijke betekenis leidt ook tot een verbreding van de verkeerskundige betekenis. Werd een P+R tot nu toe vooral gezien als een plek waar je van de auto op het openbaar vervoer overstapt, dan biedt de benadering van de P+R als poort naar de natuur ook mogelijkheden om van de auto op de fiets of van het openbaar vervoer op de fiets over te stappen: *park & ride*, *park & bike*, *ride & bike*. De architecturale kwaliteit van het publiek domein waar al deze verschillende vervoersmodi samenkomen, is daarbij

belangrijker dan de architecturale kwaliteit van het parkeergebouw. Dit publiek domein kan gezien worden als een uitgerekt 'perron' voor het openbaar vervoer, geïntegreerd vormgegeven en goed leesbaar. Op dit perron worden dan in latere fasen verschillende compacte parkeergebouwen ingeplugd. (illustratiekader 1)

## Identiteit en infrastructuur

Collectief Noord onderzocht hoe een plek van moduswissel een echte publieke plek kan worden en blijven, ook nadat de P+R er verdwenen is. De nadruk komt daarbij te liggen op de infrastructuur. Om een P+R vanuit diverse invalswegen bereikbaar te maken is vaak een kluwen aan verkeersinfrastructuur en -signalisatie nodig. Wie ervan uitgaat dat de infrastructuur niet tot



het gebouw behoort en dus geen voorwerp uitmaakt van studie, maakt een foutieve inschatting. De infrastructuur weegt immers zwaarder op het budget dan het parkeergebouw zelf. Meer nog dan het gebouw zelf, bepaalt de verkeersknoop bovendien de plek en dus de identiteit van het P+R-gebouwen. Ook als er later niet meer geparkeerd zou worden, blijft de infrastructurele plek als betekenisdrager achter.

Collectief Noord gelooft dus dat het meer loont om voor de verkeersknoop zelf ruimtelijke kwaliteit na te streven. In het voorstel voor Havana ontwerpt het bureau een massieve, licht verhoogde rotonde. Kruisingen van in- en uitritten met verkeersstromen worden vermeden, fietsers en voetgangers kunnen de rotonde oversteken zonder het wegverkeer te kruisen. Zo kan deze plek zich ontwikkelen als een park, met langzaam groeiende parkeergebouwen. Die gebouwen zijn identieke, →



[illustratiekader 2] Collectief Noord P+R Havana ↑↑ centraal plein ↑ groei en krimp in verschillende fasen

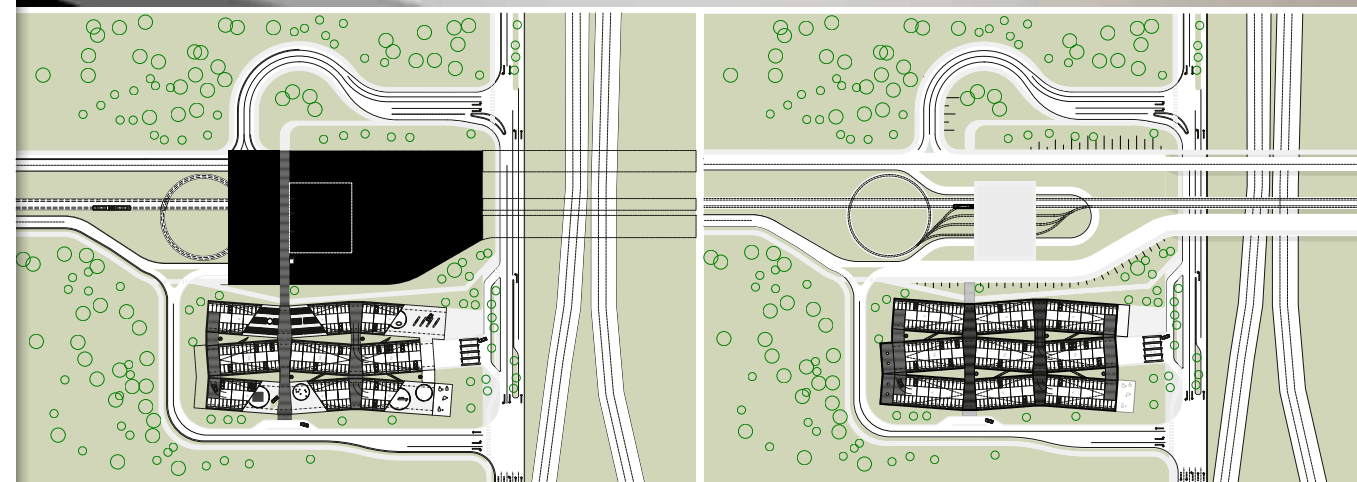
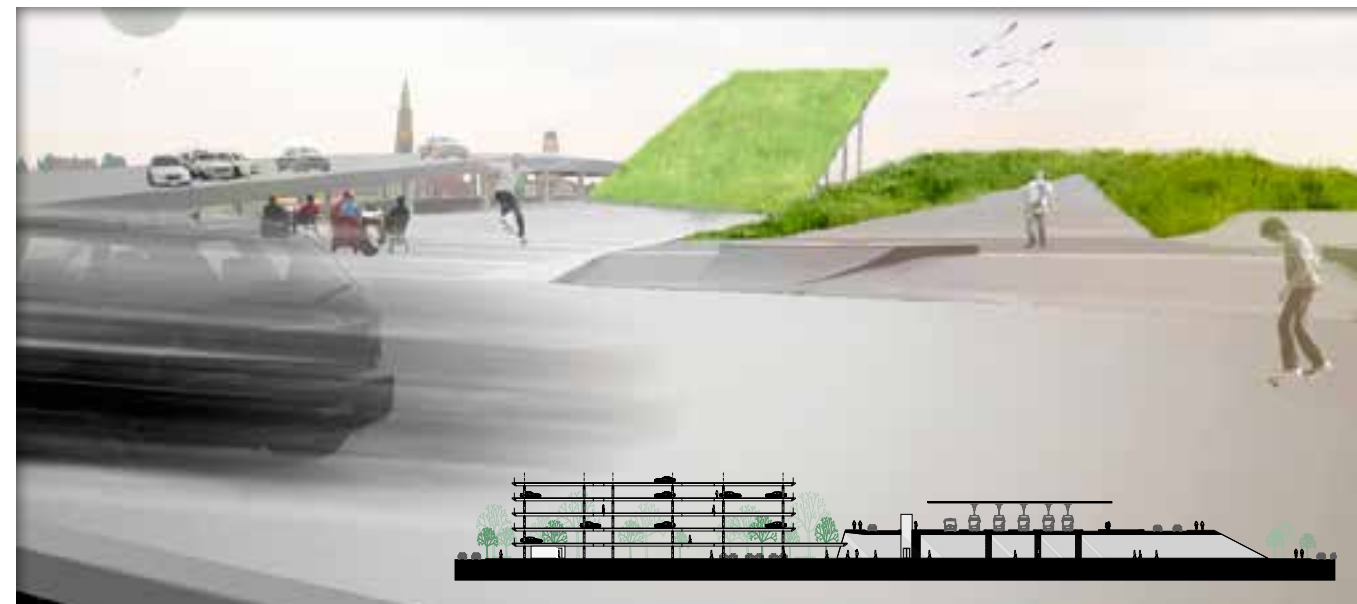
erg functionele en sobere constructies – veelal geprefabriceerde en demonteerbare structuren. Enkel hun weloverwogen plaatsing - een subtiele knipoog naar Michelangelo - maakt de plek ertussen tot meer dan een toevallige leegte. De rotonde is door zijn schaal een stedelijk teken, ze is poort en toren tegelijkertijd. Door parkeerinfrastructuur en verkeersknoop te laten samenvallen en uit te werken als een publieke plek, worden de kavels eromheen potentieel interessant voor ontwikkeling. Als de parkeergebouwen verdwenen zijn, blijft een park over dat alle kavels rondom de verkeersknoop verbindt en het centrum kan worden van de nieuwe ontwikkelingen eromheen. (illustratiekader 2)

## Van alle ballast ontdaan

HUB ontwikkelde een P+R die door verbinding, locatie, programma en vormgeving sociale processen vergemakkelijkt en dus iets toevoegt aan het leven in de stad. Dit gebeurt niet ondanks, maar dankzij haar peri-stedelijke ligging. Het spreekt vanzelf dat transitie om een structuur vraagt met een grote flexibiliteit voor het opvangen van

groei, krimp en programmatie. Stapelen versus nevenschikking. Relatie tussen structuur, sculptuur, technieken en huid. De focus in dit onderzoek ligt dan ook op het gebouw.

Het gebouw is een constructie van basiselementen, van alle ballast ontdaan, maar met oog voor architecturale elegantie. De parkeervlakken liggen onder een helling van circa 4 procent en overbruggen zo telkens een halve verdieping. De draagvloeren van gestandaardiseerde TT-platen worden aan het gevelvlak afgewerkt met een slimme neus uit geplooid staalplaat die de technieken van het parkeergebouw bevat. Routes langs de centrale openingen voor daglicht maken de overstap van particulier op openbaar vervoer aangenaam en simpel. Er ontstaan ook plekken voor meervoudig ruimtegebruik, voornamelijk op het gelijkvloers en op de bovenste verdieping van het gebouw. De P+R zal tijdens de werkweek overdag natuurlijk intensief gebruikt worden, maar 's avonds en in het weekend zijn er ook nog andere mogelijkheden. Men moet daarbij niet denken aan winkels en kantoren, maar aan leisure, sport en medegebruik door omwonenden. Extra's zoals een tankstation, een koffiebar of een afhaalpunt van bpost kunnen een plaats krijgen onder het gebouw, zonder bijkomende constructiekost.



[illustratiekader 3] HUB P+R Linkeroever  
↑↑↑ dak van parkeergebouw ↑↑ dwarsdoorsnede met tramverbindingen ↑ links: plan niveau 0 / rechts: plan niveau 1

Het ontwerp werd opgevat als een flexibel systeem, dat zowel uitgebreid als ingekrompen kan worden, en waarvan het kleinste functionele geheel bestaat uit 120 plaatsen. Het uitgewerkte concept kan dus gestandaardiseerd worden en op meerdere plaatsen in de stad opnieuw worden ingezet.

(illustratiekader 3)

## Sleutel

De verschillende teams bekeken de opdracht elk door een andere bril. Het team rond HUB bedacht een intelligente constructiemethode om zo te komen tot een functioneel, financieel haalbaar en ruimtelijk attractief gebouw. Het voorstel van NIO, OKRA en Advier toont de mogelijkheden van een alternatief economisch model voor de P+R. Artgineering en IDEA Consult legden de focus op enerzijds het potentieel van de ligging van de Antwerpse P+R locaties vlakbij grote natuurlandschappen rond de stad en anderzijds op het potentieel om op deze plekken een opti-

male overstap te creëren tussen verschillende modi. Collectief Noord onderzoekt de identiteit van een parkeergebouw door de nadruk te leggen op het belang (ook inzake financiële investering) van de bijhorende wegenis, en positioneert de P+R daarom als onderdeel van de infrastructuur.

Wat begon als een randparking in asfalt werd dus een pleidooi voor de potenties die de ontwikkeling van een parkeergebouw aan de rand met zich meebrengt voor de identiteit van deze randstedelijke publie-

ke ruimtes. De ontwerpen wijzen ons ook op het tijdelijk karakter van parkeervoorzieningen en op het risico dat we gebouwen neerzetten die dan binnen vijftig jaar (of sneller) een ballast kunnen vormen voor een omgeving die continu in verandering is.

Het is wellicht niet de esthetiek van de architectuur, maar het gebruik waar de architectuur toe aanzet, die de sleutel vormt voor het succes van parkeergebouwen. ■

## Voor bezoekers geldt de P+R als eerste kennismaking met de stad.