



← Situatie Situation Foto's Photos
 A Stationsplein Jerden Musch
 B Prins Hendrikkade

Stationsplein Amsterdam	Medewerker/Contributor: Michael Kloos Ontwerp – Oplevering/ Design – Completion: 1999-2001	Aannemer/Contractor: Dekker-De Klerk, Krabben- dam Constructeur/Structural Engineer: Ing. groep Van Rossum, Amsterdam
Architect: VMX Architects – Don Murphy, Amsterdam	Projectleider/Project Leader: Leon Teunissen	Opdrachtgever/Client: Gemeente Amsterdam

De hedendaagse cultuur van mobiliteit staat of valt met een efficiënte infrastructuur. In Amsterdam wordt gewerkt aan een nieuwe verbinding tussen het Noorden en het Zuiden van de stad. Het centrale trein-, tram- en busstation van Amsterdam krijgt een nieuw ondergronds voetgangersknooppunt en een nieuw busstation. Tijdens de bouw van deze nieuwe infrastructuur moet het Stationsplein vrij zijn van fietsen. Een tijdelijke fietsenstalling naar ontwerp van VMX, gebouwd op stalen kolommen boven het water tegenover het Ibis-hotel, biedt onderdak aan 5000 fietsen. Het 100 meter lange open bouwwerk bestaat uit een stelsel van 6 meter brede hellingbanen. De kade heeft op het deel waaraan de stalling ligt een hoogteverschil van 1,25 meter, wat voor de parallel liggende entreeverdieping een goed begaanbare helling van 3 graden oplevert. De begane grond heeft drie ingangen van waaruit de bovenliggende verdiepingen via de hellingbanen of de 'luie' trappen met de fiets of lopend kunnen worden bereikt. Aan weerszijden van de met felrood asfalt bedekte hellingbanen bevinden zich de speciaal ontworpen fietsrekken die tevens als hekwerken functioneren. Samen met de verlichtingsarmaturen vormen ze de enige niet-constructieve elementen van de stalling. De hellingbanen kragen vanaf de kolommen ver uit boven het water, waardoor de rondvaartboten in het kanaal onder de fietsenstalling voldoende manoeuvreerruimte hebben. Door dit overstek lijkt de constructie te zweven, en het elegante karakter ervan wordt nog benadrukt doordat de hellingbanen rondom dunnere randen hebben. Aan de kadezijde zorgt de betonnen vloer op de begane grond voor het noodzakelijke contra-gewicht voor de overstekende stalen constructie aan de waterzijde.

The present culture of mobility stands or falls with an efficient infrastructure. In Amsterdam work is proceeding on a new link between the northern and southern sections of the city while at the central train, tram and bus interchange in Amsterdam (at Central Station) a new underground pedestrian interchange and a new bus station are being built. While these infrastructural additions are being constructed, the station forecourt must remain free of the ubiquitous Dutch two-wheeler. A temporary bicycle shed to a design by VMX, built on steel columns above the water opposite the Ibis hotel, provides accommodation for 5,000 bikes. The 100-metre-long structure consists of a system of 6-metre-wide ramps. The 1.25 metre height difference on the stretch of quay along which the bicycle shed lies generates an easy gradient of 3 degrees in the adjacent entrance level. There are three ground-level entrances from where users can ascend to upper levels by cycling up the ramps or climbing the 'leisurely' stairs. On either side of the bright red asphalted ramps are specially designed bike racks that double as fencing. Together with the lighting fixtures these racks are the only non-structural elements. The ramps project out over the water from the columns so as to allow the tour boats in the canal below the bike shed sufficiently room to manoeuvre. Because of this overhang, the structure appears to float above the water, its delicate quality further emphasized by the fact that the ramps are thinner at the edges. On the quay side the concrete floor at ground level provides the necessary counterweight to the cantilevered steel structure on the water side.



- ↓ Lengtedoorsnede
Longitudinal section
- ↓↓ Dwarsdoorsnede
Cross section

↓↓ Foto Photo Nico Bick

