



► Eind 2010 is in het culturele hart van Rotterdam de Museumpark parkeergarage geopend — drie-laags, met 1.150 parkeerplaatsen. De openbare parkeergarage — toegerust met een giga-onderwaterbassin — is ontworpen door Architectenbureau Paul de Ruiter.

De parkeergarage ligt onder het door OMA ontworpen Museumpark. De situering in de directe nabijheid van musea en het Erasmus Medisch Centrum (EMC) zorgt voor een optimale bezettingsgraad. De garage 'bedient' twee gebruikersgroepen met — wat heet — een 'anticyclische parkeerbehoefte': als het bezoek aan het ziekenhuis piekt, is het bezoekersaantal voor de culturele instellingen laag, en vice versa.

De Veranda parkeergarage

De Museumpark parkeergarage lost een groot deel van het EMC parkeerprobleem op. Het bestaande parkeerterrein van het ziekenhuis komt vrij voor de grootschalige nieuw- en verbouw van EMC. In plaats van op maaiveld parkeren gaan automobilisten nu ondergronds. De overgang van boven- naar ondergrond verloopt min of meer onopgemerkt omdat architect Paul de Ruiter in de parkeergarage optimaal gebruik maakt van daglicht.

De Ruiter, voorzitter van de Stichting Living Daylights, ontwierp eerder de Veranda parkeergarage in Rotterdam-Zuid. Ook daar omarmde hij het daglicht-

principe. In deze accommodatie, een combinatie van bovengronds (+4 verdiepingen) en ondergronds (-4), met op maaiveldniveau nog een extra laag voor retail en horeca, is in het hart een vide opgenomen. Rondom die vide — van waaruit daglicht de verdiepingen instroomt — is ook de verkeersafwikkeling georganiseerd, zowel auto- als voetgangersverkeer (in de vide zijn twee glazen liften geïnstalleerd).

Parkeergarage voor mensen

"Daglicht maakt de Veranda helder en overzichtelijk, je voelt je er veilig — het is vooral een parkeergarage voor mensen, en niet primair ontworpen voor auto's. In feite zou je die verschuiving, van auto naar voetganger, een breuk met het verleden kunnen noemen."

De Ruiter kijkt terug: "Een parkeergarage is altijd een 'civiel ding' geweest, een opgave voor civieltechnische ingenieurs — het moeten vooral nuttige 'bakken' zijn, die parkeergarages; een architect kijkt daar toch met andere ogen naar. Hoe maak je van zo'n civiele bak architectuur? Hoe maak je een parkeergarage mensvriendelijk? Dat menselijke aspect maakt zo'n opgave

voor architecten heel interessant. Althans voor mij. Hoe doe je dat dan? Hoe geef je een ondergrondse parkeergarage 'een menselijk gezicht'? Daglicht is dan een van de vitale onderdelen." Met deze 'lichtgerichte' 'cararchitecture' oogste Paul de Ruiter veel lof: de Veranda kreeg in 2007 de Vexpan Parkeergarage Project Prijs, voor de mooiste parkeergarage van Nederland.

Vide-stroken

De lichtformule van de Veranda vertaalt De Ruiter naar de Museumpark parkeergarage. Met respect voor het Museumpark. De garage ligt namelijk onder het Museumpark, een in 1992 door OMA ontworpen 'monumentale' groene zone. De hoofdpzpet van het





Auteur: Wijnand Beemster

PARKEREN VOOR MENSEN

parkontwerp moest intact blijven. Daarom situeerde De Ruiter de garage direct onder het evenemententerrein van het park (zie bijstaande plattegrond — red.). Het formaat van het dak van de parkeergarage (100 meter bij 80 meter) valt samen met dat van het evenemententerrein. Direct naast dit terrein kon De Ruiter zijn lichtaffiniteit kwijt. In het dakvlak creëerde hij twee evenwijdige vide-stroken van elk 80 bij 4 meter, opgebouwd uit beloopbaar glas voorzien van smalle, zichtbare antislip strepen.

Een strook evenwijdig aan het Melkkoppad, nabij het Museum Boymans & Van Beuningen, en een aan de kant van het EMC. Bovenop de vide langs het museum zette hij twee glazen voetganger-entrees. Die

glazen huisjes — voor bezoekers die naar het NAI willen, of naar het Museum Boymans & Van Beuningen — lichten prachtig groen op in de avonduren en produceren een feeëriek kunstlichtspektakel. “De glazen doosjes geven het park een nieuw elan, met name ook in de avond wanneer de entrees (en de van binnenuit aangelichte vide-strook) een groenig licht uitstralen. Die kleur rijmt heel mooi met het koperen dak van het Museum Boymans & Van Beuningen.”

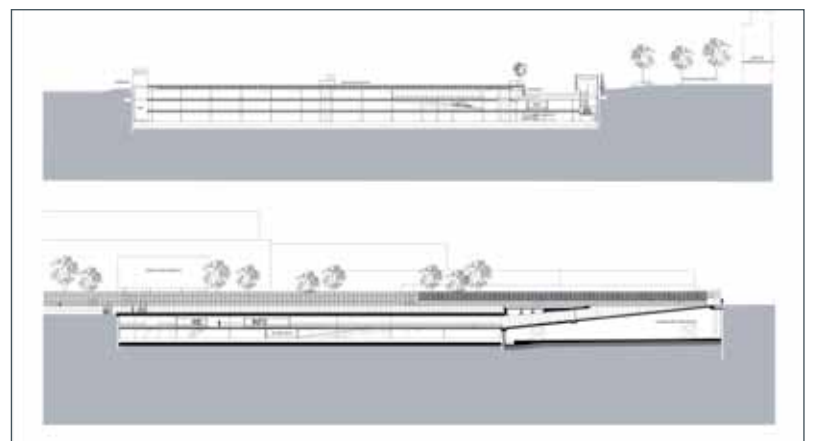
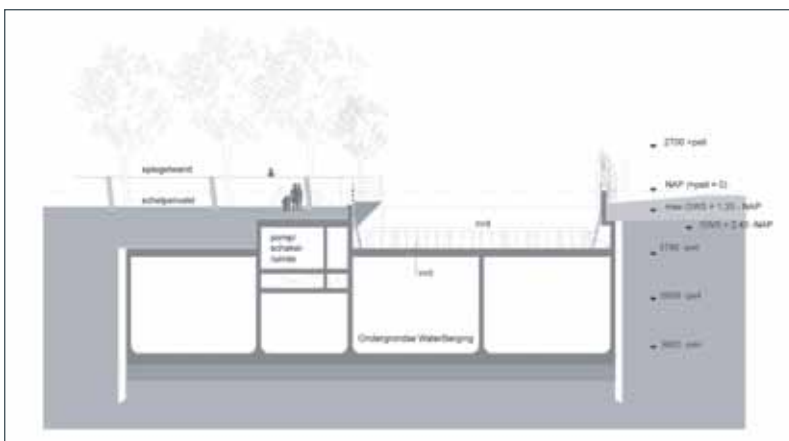
Sociaal veilige ruimtebeleving

De veiligheid en beleving — en een optimale routing — zijn belangrijke uitgangspunten geweest, benadrukt De Ruiter. “Daarom ook hebben we die vides

gemaakt, van drie verdiepingen hoog, met dat glazen plafond. Door de grote hoeveelheid daglicht zijn de ingangen vanuit het gebouw altijd herkenbaar en vormen ze een punt van oriëntatie. Dit en de gekleurde voetpaden, oversteekplaatsen maken de routing helder en overzichtelijk. Dat daglicht zorgt bovendien, samen met materiaalgebruik (metallics), en het heldere kleurpalet (alle wanden strak wit), voor een aangename en sociaal veilige ruimtebeleving.”

Traverse naar het EMC

Museumbezoekers volgen een andere route dan het ziekenhuisbezoek. Die laatste groep gaat niet via de glazen huisjes naar buiten. Aan de kant van het EMC, ►





onder het water door, ontwierp De Ruiter een vide als uitgang voor de bezoekers van het ziekenhuis, een 90 meter lange traverse die vanuit de ondergrondse parkeergarage bezoekers naar het ziekenhuis leidt.

Ook aan deze zijde dus, door de vide, veel natuurlijk licht dat in het gebouw als een baken fungeert: je wandelt — waar je je ook bevindt in de ondergrondse garage — als vanzelf naar het licht, en dus: naar de uitgang. Om optimaal gebruik te kunnen maken van het beschikbare daglicht zijn alle wanden ook nog eens strak wit geverfd — en dat bevordert uiteraard de lichtreflectie (een beproefd recept: ook in de Veranda koos De Ruiter voor dominant wit).

In- en uitrit op waterberging

Om het bovengrondse Museumpark zoveel mogelijk intact te laten koos De Ruiter voor een bijzondere ontsluiting. Op de kop van de watergang tussen het park en het ziekenhuis rijden de auto's onder het water door de parkeergarage in. Auto's komen binnen op niveau -2 waarna ze door kunnen rijden naar -1 of -3.

De spectaculaire in- en uitrit bevindt zich bovenop een ondergrondse waterberging, van 60 bij 35 meter, met een capaciteit van 10 miljoen liter water. Deze berging lost voor een groot deel de (toekomstige) wateroverlast in het centrum van Rotterdam op. Als het rioolstelsel van de stad dreigt over te lopen, wordt

de sluis van de waterberging opengezet. Binnen een half uur loopt het bassin vol. Heeft het rioolstelsel weer ruimte, dan wordt het bassin leeggepompt. De berging is volledig afgesloten van de parkeergarage.

Driedubbel grondgebruik

Na jarenlang gekisisebis kan de stad nu trots zijn op wat ooit de 'blunderput' werd genoemd. Een parkeergarage die met respect voor de bestaande natuur en buitenruimte het Museumpark zonder meer heeft verrijkt en die in een complexe stapeling van functies (driedubbel grondgebruik) ook nog eens de verweving met het ziekenhuis tot een oplossing brengt. ◀



Projectgegevens

Opdrachtgever: Gemeente Rotterdam, Erasmus Medisch Centrum

Ontwerp: Architectenbureau Paul de Ruiter bv

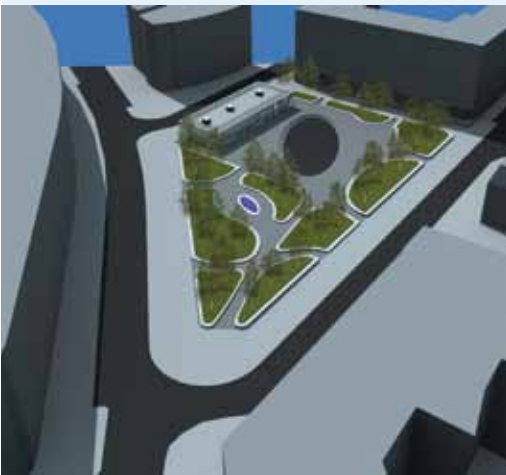
Landschapontwerp: dienst Stedenbouw + Volkshuisvesting Rotterdam, OMA, Inside Outside

Advies Parkeren: Spark, Twynstra Gudde

Advies Constructie: Ingenieursbureau Gemeentewerken Rotterdam

Advies Bouwfysica: Cauberg Huygen

Aannemer: Strukton Civiel Projecten



VOLAUTOMATISCHE OPENBARE PARKEERGARAGE INSULINDEPLEIN

Gemeente Rotterdam heeft eind vorig jaar de eerste volautomatische openbare parkeergarage, aan het Insulindeplein, in gebruik genomen. Parkeergarage Insulindeplein (9.800 kubieke meter inhoud) heeft een bijzonder architectonisch vormgegeven ingangsgebouw. Het ontwerp is van Architectenbureau Paul de Ruiter bv. Vanuit de bovengrondse entree zorgt een 'parkeerrobot' dat elke auto onder de grond wordt geparkeerd nadat de eigenaar veilig uit zijn auto is gestapt.

Er is plaats voor ruim 150 auto's waarmee de bestaande parkeerproblemen in de wijk fors kunnen worden verminderd. Het voordeel van dit volautomatische parkeersysteem is dat er een derde meer auto's gestald kunnen worden dan in een traditionele garage.

Bij de twee entrees is voor de veiligheid een transparante gevel toegepast die vanuit de garage zicht biedt op het plein en omgekeerd. De volledig glazen gevel heeft een subtiel spiegelen effect waardoor het dak lijkt te zweven. Overdag is het gebouw hierdoor één met haar omgeving, 's avonds is het gebouw volledig transparant en goed verlicht waardoor de auto's ook dan op een sociaal veilige manier ondergronds kunnen worden geparkeerd.

De parkeergarage onder het Insulindeplein vergroot de kwaliteit van de openbare ruimte. Door de garage ondergronds te realiseren, staan er minder auto's in de straten en is er bovenop de garage ruimte voor een plein met groen- en speelvoorzieningen.

Naast het optimale gebruik van de beschikbare ruimte heeft deze parkeergarage het voordeel dat er geen portier nodig is en er wordt bespaard op verlichting en klimaatinstallaties omdat er geen mensen in het ondergrondse deel aanwezig zijn.

Paul de Ruiter is niet bevreesd voor storingen en het zelfs stil komen te liggen van de parkeergarage (zoals in 's-Hertogenbosch gebeurde). "Essentieel is dat je een beproefd systeem kiest, met software die doet wat ie moet doen. In het verleden is te veel op prijs gekozen en niet op kwaliteit. Als je verder kijkt dan aanschafkosten en ook bijvoorbeeld meerekent dat je minder ruimte nodig hebt, dat de energiekosten lager liggen (want minimale verlichting), en dat de garage 100 procent sociaal veilig is (de automobilist komt niet verder dan het glazen entreegebouw) en dat je geen bewaking nodig hebt, dan kom je met die kosten goed weg. Wij hebben uitgerekend dat als je alles bij elkaar optelt de investering in een volautomatische parkeergarage op hetzelfde niveau ligt als in een traditionele garage."