

EEN GESLAAGDE STAD IS EEN GELAAGDE STAD

Manu Claeys, Ruimte en Planning, jaargang 26, nr 2, 2006

Het leek me opportuun Manu Claeys' tekst uit 2006 hier integraal op te nemen — een wat lang citaatrecht, in elk geval "fair use" — omdat zo het woord en het wederwoord beter tot hun recht komen.

Claeys' tekst vind je ook in zijn boek "Stilstand. Over machtspolitiek, betweterbestuur en achterkamerdemocratie. Het Oosterweeldossier" (Uitgeverij Van Halewyck, 2013).

In de jaren zeventig bouwden de Antwerpenaren de Craeybeckstunnel: een stuk snelweg onder het Middelheimpark. Vele inwoners van Borgerhout bepleiten sinds enkele jaren eenzelfde operatie voor de Antwerpse Ring. Hun vraag om een nieuwe groene long midden in het dichtstbevolkte stukje Vlaanderen staat intussen reeds opgenomen in het Antwerpse structuurplan. Ook in Berchem en Wilrijk wordt vandaag voor intunneling van bestaande snelwegassen geijverd.

Daarmee volgt Antwerpen een internationale trend, want overal in de wereld worden stedelijke snelwegen aan oog en oor onttrokken ten voordele van een betere stadsontwikkeling.

In de plaats van drukke en lawaaiërie snelwegen dwars door de stad komen dan parken, wandelboulevards, nieuwe woongebieden en rustiger straten.

In een stedelijke context waar ruimte schaars is horen niet alleen snelwegen zo vaak mogelijk ondergronds te liggen, maar ook treinen en metro's. Voor een goede doorstroming ervan is simpelweg geen plaats bovengronds. Ook hier is Antwerpen aan een inhaalbeweging bezig, met de bouw van de HST-tunnel en met het Pegasus-plan om eindelijk snelle verbindingen tussen centrum en voorsteden tot stand te brengen in de bestaande pre-metrokokers. De boemelende trams en bussen blijven uiteraard best bovengronds, om ze zichtbaar en bereikbaar te houden voor de lokale gebruiker.

In de Antwerpse binnenstad staan tweeëntwintig parkingcomplexen. De bovengrondse versies vormen vaak kankerplekken in een verder hecht stedelijk weefsel. Ze zijn het resultaat van ondoordachte stadsplanning. Het huidige Antwerpse stadsbestuur is het er intussen over eens dat de meeste parkeergarages op termijn weg moeten uit de kernstad, in functie van een autoluwer historisch hart. Voor de parkeertorens kan een sloopgericht beleid gevoerd worden, waarbij de te schrappen capaciteit gecompenseerd wordt door nieuwe ondergrondse parkeergarages aan de stadsrand en op de Leien. Opnieuw zien we hier een internationale trend: in een stedelijke context bouwt men nog zelden parkeertorens. Ze worden ervaren als een te grote breuk in de hedendaagse stad. Bij nieuwe projectontwikkeling verdwijnen de parkings stevast ondergronds. Erbovenop komen doorwaadbare nieuwbouw en gedeeltelijk open gebieden, die de stad wat meer ademruimte gunnen.

Nutsvoorzieningen als riolen, leidingen, kabels en draden stoppen we al een tijdje onder de grond. Ze leiden bulkgoederen zoals water, gas en informatie door de stad. Op termijn kunnen deze ondergrondse logistieke systemen uitgebreid worden met transportbuizen voor andere goederen, eventueel zelfs stukgoederen. Dit kan heel wat vrachtverkeer overbodig en het transport goedkoper maken. In recente jaren werden ondergrondse afvalcontainers ingevoerd in Antwerpen; in het Nederlandse Almere gaat men nog een stap verder. Daar verzorgt men ondergronds afvaltransport voor huisvuil en publieke vuilnis. Een centrale vacuüminstallatie zuigt een aantal keer per dag het afval uit de ondergrondse transportbuizen.

Alle bovenstaande voorbeelden handelen over ondergronds transport – vloeibaar, digitaal of in metaal. Het maatschappelijk draagvlak daarvoor blijkt groot. Maar hoe zit het met meervoudig ruimtegebruik voor verblijfsfuncties? Ook wat dit betreft worden nu al heel wat activiteiten in een dichtbebouwde context op niveau –1 uitgebouwd. Of in technische termen: onder het maaiveld.

Het voorstel om voortaan de grote stedelijke supermarkten ondergronds te bouwen is de logica zelve. In tegenstelling tot kleinere winkels en supermarkten hebben ze doorgaans weinig tot geen ramen, want die betekenen minder stapelruimte. Voor een levendige stad vormen hun lange blinde gevels echter dode plekken in wat we de stedelijke plint noemen, ofwel de gelijkvloerse buitenkant. Voor de gebruikers ervan maakt het weinig uit of ze nu bovengronds of ondergronds zitten. Dat bewijzen toch de bezoekcijfers van populaire ondergrondse supermarkten. Voor voetgangers maakt het wel uit of ze naast een lange blinde buitenmuur stappen dan wel naast een gevel vol vensters en deuren.

Gezellig winkelen is en blijft natuurlijk een bovengrondse activiteit. Maar bij nijpend plaatsgebrek of in koude gebieden kan ondergronds worden gegaan. In Rotterdam ligt het winkelcentrum Koopgoot volledig onder het straatniveau, uitgevend op een lager gelegen pfein. In Montréal bouwde men een dertig kilometer lange 'ville souterraine' die verschillende ondergrondse pleinen en winkelcentra met elkaar verbindt, maar ook hotels, kantoren, metrostations, een schaatsbaan, een congressentrum, enzovoort.

In Kansas City ligt dan weer het grootste ondergrondse businesscomplex ter wereld. Subtropotis beschikt over 500.000 vierkante meter opslagruimte voor goederen, archieven en levensmiddelen, maar ook fabrieken en kantoren vinden een plek in dit ondergrondse stelsel. Door de gelijkmatige temperatuur zijn de exploitatiekosten er laag; de totale energiefactuur ligt de helft lager dan die van gelijkaardige complexen bovengronds.

De Zoo van Antwerpen plant inmiddels ondergrondse opslagplaatsen in haar nieuw te ontwikkelen zuidelijk deel. Zo komt er extra bovengrondse ruimte vrij voor de dieren en de bezoekers. Moge de ruimteverslindende Antwerpse haven dit voorbeeld volgen, waar mogelijk.

What else in the underground? Uitgaansruimte natuurlijk. Niet alleen fuifzalen of concertzalen, maar ook theaters, bioscopen en zelfs sportzalen functioneren zonder ramen. Waarom dan niet, mits het voorzien van verschillende in- en uitgangen, minstens gedeeltelijk in de diepte gaan? Met als bijkomend voordeel hier: goede geluidsisolatie of -demping.

En bibliotheken. In Minneapolis verdwenen al heel wat publieke functies onder de grond. Bijvoorbeeld de gigantische universitaire bibliotheek, die net als vele Europese academische bibliotheken of archieven liever geen verloren muren had.

In de jaren tachtig realiseerde het Parijse Louvre een ondergrondse uitbreiding, met als kroonstuk de bekende pyramide. Vele grote musea volgden in de voorbije jaren het voorbeeld van het Louvre, op zoek naar bijkomende tentoonstellings- en opslagruimte.

Hetzelfde geldt voor nogal wat hotels, vooral in historische gebouwen en naast pleinen en parken. Bij uitbreidings- of renovatiewerken belandden centrale lobby's, restaurants, congreszalen en fitnesscentra vaak ondergronds. Bestaande monumenten blijven zo intact, terwijl toch gemoderniseerd kan worden. In historische binnensteden blijkt ondergrondse uitbreiding steeds vaker dé manier om oud en nieuw met elkaar te verzoenen.

De meest uiteenlopende stedelijke functies gaan tegenwoordig dus ondergronds. Niet omdat de mens zo graag graaft. Wel omdat het een van de manieren is om bepaalde mobiliteit te waarborgen, stedelijke plinten op te waarderen, historische centra te revitaliseren, open en groene ruimte in de stad te creëren, landelijke gebieden te behouden, de druk op het milieu te verlagen en duurzame economische groei mogelijk te maken.

In de Verklaring van Tokio over stedelijk ondergronds gebruik (december 1991) klonk het aldus: 'Om het milieu en het stedelijk landschap te bewaren en om mensvriendelijke steden te creëren moet een efficiënt en correct gebruik van de ondergrondse ruimte als belangrijke sociale infrastructuur nagestreefd worden vanuit het perspectief van menselijke activiteiten in de 21ste eeuw.' Die eeuw wordt het tijdperk van de ondergrondse infrastructuur, na de bruggen van de 19de eeuw en de wolkenkrabbers van de 20ste eeuw.

In zijn afscheidsrede - met de toepasselijke titel Denk diep - verbond de Nederlandse professor H.P.S. Van Lohuizen (hoogleraar algemene civiele techniek) daar op 26 februari 1993 de volgende conclusie aan: "Mijn eerste stelling is dat we met alles wat we in de toekomst nog willen realiseren en waarvoor redelijkerwijze ook een ondergrondse oplossing voorhanden is, die oplossing in ieder geval serieus moeten uitwerken en in al zijn consequenties afwegen tegen mogelijkheden bovengronds. Zelfs als de stichtingskosten hoger zijn dan een oplossing boven de grond, moeten we soms besluiten de duurdere ondergrondse oplossing te kiezen. We hebben nog zoveel andere wensen, dat we niet meer verantwoord bezig zijn als we de realisering daarvan blokkeren door dat wat wel heel goed ondergronds zou kunnen toch bovengronds te leggen."

In het dichtbevolkte Nederland, waar een enorme druk heerst op de ruimte, werd, mee onder zijn impuls, al in 1994 een Centrum voor Ondergronds Bouwen opgericht. In het al even dichtbevolkte Japan worden steden vanaf 300.000 inwoners verplicht om een algemeen plan op te maken voor de ruimtelijke ordening van de ondergrondse stedelijke structuur, in relatie tot de bovengrondse ontwikkeling.

In Vlaanderen en Antwerpen moet het maatschappelijk debat over meervoudig ruimtegebruik nog beginnen, liefst met oog voor mogelijke valkuilen en voor de complexiteit van de onderneming.

Ondergronds bouwen is niet goedkoop en het vergt een grote kennis van de ondergrond (archeologie, bodemstructuur, reeds ingebrachte voorzieningen). Bij onderzoek van de ondergrond wordt steeds meer gebruik gemaakt van velerlei technieken, zoals radar, radiofrequentie, magnetische velddetectie, akoestische detectie en thermografie.

De druk op de ondergrond is het laatste decennium al sterk toegenomen. Werken in de ondergrond wordt steeds lastiger: onvindbare of plots opduikende kabels en leidingen kunnen onveilige situaties, hoge kosten en graafschades veroorzaken.

Wie ondergronds bouwt, moet dat bovendien nog duurzamer aanpakken dan bij bovengrondse architectuur, want ondergrondse structuren 'afbreken' is minder evident dan bovengrondse.

En dan zijn er nog de psychologische factoren. De ondergrond wordt geassocieerd met donker, koud en nat. Met claustrofobie en desoriëntatie ook. Daarom moet ondergrondse architectuur – die per definitie geen buitenkant heeft – uiterst creatieve oplossingen bedenken om een aangename, veilige en logisch georganiseerde omgeving te creëren voor de gebruiker ervan.

Laten we in Vlaanderen leren uit de expertise verzameld in het buitenland en opgedaan bij binnenlandse projecten, en mee het voortouw nemen in een stedenbouwkundige groeisector van de toekomst. Want om het bovengrondse leven op te waarderen of minstens niet te hypothekeren moeten we soms zo intelligent mogelijk de diepte in durven gaan.

Manu Claeys is essayist, bedenker van het Borgerhoutse Ringpark en bestrijder van het Oosterweelviaduct