



Socrates Schouten

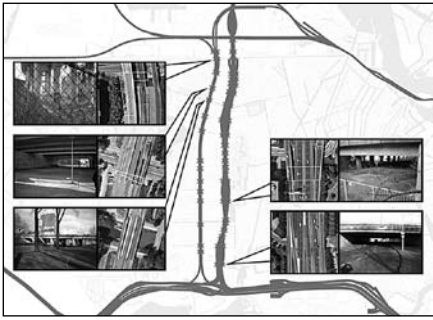
Starre wegen, dynamische restruimten

In een laag, boven wonend en werkend Amsterdam, zweven de verkeersaders van het randstedelijk vervoer. In de schaduw van deze aders bevinden zich talrijke doorkruisingen waar vaak onbenutte ruimte te vinden is. Deze restruimten bieden kansen voor gestapeld ruimtegebruik en vormen vers materiaal voor de ontwikkeling van de creatieve stad. Een flexibele en vooruitstrevende gemeente is echter wel noodzakelijk om het leggeplande tot bloei te kunnen laten komen.

Grote steden, zoals Amsterdam, worden ommuurd of doorkruist door snelwegen en spoorbanen: fysieke constructies die het tempo van de éérentwintigste eeuw mogelijk maken in een laag boven het stedelijk gekrioel. Om het stedelijke veld door te laten lopen zijn deze stroken onbegaanbaar talud regelmatig geperforeerd. Deze tunnels vormen de enige doorgangen in de barrière, waardoor het natuurlijke focuspunten zijn geworden voor verplaatsing. Het geheel van talud, rijks- of spoorweg en onderdoorgangen is in de regel eenvoudig vormgegeven omdat het anders de structuur van de weg aantast. De doorgangen onder de wegen en sporen kunnen geduid worden als 'transitieruimte'. Ze verbinden wel het stedelijk weefsel aan weerszijden van de weg maar vormen zelf geen stedelijkheid. De onderdoorgang dient slechts het passeren naar de andere zijde. Het is een *non-place*, een betekenisloze plek die als zodoende geen deel uitmaakt van de leefwereld van mensen (Augé, 1995). Mooi zijn deze ruimten niet, want

onze efficiënte, hoog-technologische maatschappij vereist dat ze robuust en goed te onderhouden zijn. Maar het zijn tevens geaccepteerde elementen in ons dagelijks bestaan, die na enkele seconden fietsen weer vergeten zijn. Soms is op deze locaties verbazingwekkend veel onbenutte 'restruimte' te vinden, waarvan het zeker de moeite waard is ze nader te bekijken.

Een interdisciplinair team van studenten van de Universiteit van Amsterdam deed dit in het kader van de module 'Maakbaarheid in de grote stad'. Onderzocht werd in hoeverre restruimten problematische elementen zijn en welke mogelijkheden en oplossingen besloten liggen in deze ruimten. Het onderzoek begon met observaties vanuit elke discipline, waarmee de casus over restruimten in Amsterdam in kaart werd gebracht. Vervolgens werden alle partijen, processen en patronen die een rol spelen, diepgaand bestudeerd en gedocumenteerd om tot het ontwerp van een interventie te komen. In



Figuur 1

dit artikel wordt eerst beschreven hoeveel infrastructurele restructuur Amsterdam kent. Daarna volgt een beschouwing over hoe de geboden kansen kunnen worden aangegrepen. Een inventarisatie van de regelgeving rond infrastructurele restructuur en interviews met betrokkenen leverden diverse knelpunten op. De mogelijkheden van en het draagvlak voor de ontwikkeling van restructuur, bleken echter groter dan op basis van de huidige situatie kon worden verwacht. Uit deze bevindingen volgen aanbevelingen waarmee infrastructurele restructuur in een nieuwe dynamiek kunnen worden geplaatst.

Restructuur onder de loep

De Ring A10, met haar aanvoerwegen, ligt bijna geheel op een talud en overspant ongeveer zestig onderdoorgangen. Circa vijftientig daarvan zijn gelegen in de meest toegankelijke zuidwesthoek van de ring (figuur 1). De spoorring is ook grotendeels op zo'n regelmatig geperforeerde talud gelegen, terwijl het spoor rondom stations vaak door zuilen wordt gedragen. Voornamelijk rond de stations Sloterdijk, RAI, en Lelylaan is erg veel onbenut oppervlak onder de sporen. Amsterdam heeft bovendien ruim 1.700 bruggen, waarvan 260 in beheer van de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV). Vele tientallen daarvan hebben afgesloten ruimtes met of zonder specifieke functie, zoals brugwachtershuisjes, transformator- en machineruimtes maar ook holle ruimtes, die afgesloten zijn om verloederende te voorkomen. Dit is allemaal ruimte die benut zou kunnen worden. Enkele van die ruimtes worden al ver-

huurd, bijvoorbeeld onder de Vondelbrug (Van Baerlestraat) of de Kraansluis (Prins Hendrikkade).

Naast de zojuist genoemde, zijn er helaas weinig Amsterdamse voorbeelden van succesvol ingevulde restructuur. Een drietal concrete probleemfactoren is hier debet aan. Ten eerste zijn diverse eigenaren en beheerders in het spel. De ruimte onder de Ring A10 is bijvoorbeeld van Rijkswaterstaat en onder het spoor van ProRail. De stationslocaties zelf zijn van NS Poort. Afgesloten ruimtes onder bruggen in de stad zijn in handen van DIVV en onder de Metrolijn heeft het Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB) zeggenschap. De delen vlak naast de infrastructuur zijn echter van de desbetreffende stadsdelen. De infrastructurele lijnen komen soms overeen met de stadsdeelgrenzen, waardoor het voor kan komen dat de zijden van een verhoogd spoor elk aan een ander stadsdeel toebehoren. De bekleding, zoals de lantaarnpalen, bestrating en ander straatmeubilair, is grotendeels in handen van de gemeente of het stadsdeel. Ten tweede gelden voor plekken om en rond infrastructurele hoofdwegen strenge regels, met name met betrekking tot brandveiligheid. Partijen als ProRail en Rijkswaterstaat zien in eerste instantie het liefst zo weinig mogelijk gebeuren onder hun sporen en wegen. Daarnaast kan er frictie zijn met het bestemmingsplan van het stadsdeel. Zo zijn veel ruimtes naast het spoor en de ring onderdeel van de stedelijke hoofdgroenstructuur, waarin bebouwing en bedrijvigheid als schadelijk worden



foto: Björn Königs

beschouwd. Ten derde is de fysieke structuur en vorm van de constructie van directe invloed op de uiteindelijke invulling. Er kan immers niet door de snelweg of het beton heen worden gebouwd. De eisen zijn vaak zo specifiek dat per locatie maar één type invulling mogelijk is en er vervolgens alsnog veel moet worden geïmproviseerd. Er is dus wel ruimte, maar om iets te realiseren moet met veel factoren rekening gehouden worden. Deze belemmeringen, of randvoorwaarden, zijn tot slot nog eens voor nagenoeg elke plek anders.

Meer creativiteit binnen grenzen

Al met al lijken de kansen van restruimten na bovenstaande opsomming gering. Maar schijn bedriegt. De interviews en enquêtes van dit onderzoek brachten veel enthousiasme en creativiteit aan het licht, ondanks de aard van de restruimten. Of lievergezegd, dankzij. Restruimten hebben een ongepolijste, underground uitstraling die positief benut kan worden. Niet voor niets hebben

dergelijke restruimten in het buitenland invulling gekregen als graffiti-paradijzen, skateparks (beide Londen), marktjes (Seattle) of zelfs feestlocaties (Berlijn). Ook kunstzinnige uitingen kunnen uitstekend gebruik maken van het ruige karakter van infrastructurele residuen. Zo werden in mei van dit jaar de Operadagen Rotterdam geopend met een voorstelling van *Orpheus in de onderwereld* onder de Van Brienoordbrug, wat een bijzonder beeld opleverde. Fietsers en wandelaars die zich voorheen argeloos door onderdoorgangen bewogen, vormden in het onderzoek een rijke bron aan ideeën voor invullingen van restruimten. Opvallend is dat restruimten, als men er met een actieve blik naar kijkt, veel inspiratie en enthousiasme opwekken. Juist de aard van deze ruimten en de grote variatie aan vormen en randvoorwaarden resulteren in een diversiteit aan slimme oplossingen. Zo blijkt dat de randvoorwaarden elke plek een uniek karakter geven en daarmee de creativiteit uitlokken om binnen dat kader nieuwe ideeën te bedenken. De ingewikkelde regelgeving

en beperkende fysieke situatie zijn dus overkomelijk.

De veelheid aan eigenaren en betrokkenen vormt een belangrijkere bijdrage aan de complexiteit en stroperigheid, die komt kijken bij restruimteontwikkeling. Voor geen van de eigenaren lijkt de urgentie groot genoeg om iets met deze ruimten te doen. De infrastructuurbeheerders hebben bijvoorbeeld geen belang bij levendige plekken in de steden waartussen zij het vervoer mogelijk maken. Sterker nog, geen enkele organisatie ziet zich dit belang toebedeeld. Zonder een centrale probleemeigenaar vormen voornoemde belemmeringen wel degelijk de aanleiding voor het uitblijven van actie op het gebied van restruimten. Het is echter onterecht dat gemeenten zich tot dusver niet geroepen hebben gevoeld hier beleid op te maken. Een grote stad als Amsterdam is zeer zeker gebaat bij het verlevendigen van de kale, spookachtige onderdoorgangen en het creëren van nieuwe bedrijvigheid op onvoorspelbare locaties. Het draagt bij aan de veiligheid en kan daarnaast helpen bij de momenteel wat krampachtige instandhouding van de stad als toonaangevende, creatieve vernieuwer. De gemeente zou, bijvoorbeeld via een stichting met fonds, een faciliterende rol kunnen spelen, zodat een structuur ontstaat waarin mogelijke ontwikkelaars ervaring en middelen kunnen leveren om een restruimte in gebruik te nemen. Dit voorkomt dat slechts de meest kansrijke locaties door grote projectontwikkelaars en beleggers worden opgepakt en de rest onveranderd blijft liggen.

Bij het ontwikkelen van zo'n structuur kan lering worden getrokken uit de oplossingen die zijn gevonden voor woonruimte boven



foto: Socrates Schouten





foto: Björn Königs

winkels. Tientallen steden hebben een overvloed aan leegstaande etages boven winkels, voornamelijk in drukke winkelstraten die voorheen door winkeliers bewoond werden. Winkeliers wonen tegenwoordig echter in toenemende mate buiten het centrum en andere winkels zijn opgegaan in filiaalketens. Omdat de etages doorgaans slechts via de winkel bereikbaar zijn en geen eigen opgang hebben staan deze langdurig leeg, waardoor achterstallig onderhoud zich steeds verder opstapelt. Om deze beweging te doorbreken ontstond de noodzaak een centrale probleemeigenaar te zoeken. Deze werd in diverse steden gevonden in de oprichting van publiek-private samenwerkingsverbanden die geïnteresseerde partijen bijstaan in de verwerving en ontwikkeling van de woningen en subsidies verstrekken. In andere steden zijn gespecialiseerde NV's ontstaan die zelf etages verwerven en ontwikkelen (Ministerie van VROM, 2005).

Gepland of ongepland

De noodzaak van een geplande, centrale

oplossing voor restruimtes brengt een interessante paradox voor het voetlicht. Nederland kent een sterke planningscultuur waarin weinig aan het toeval wordt overgelaten. Het ontbreekt daardoor aan 'bedoelingsloze' ruimte, waar ieder zijn of haar eigen interpretatie aan kan geven. Onbenutte ruimte kan wel gevonden worden in infrastructurele restruimten, maar deze zijn, ironisch genoeg, gepland om leeg te zijn. Ondanks dat het gaat om bewust lege ruimte zijn er raakvlakken met de term 'SLOAP' (*spaces left over after planning*) (Cupers & Miessen, 2002). Dat zijn ruimten die, na het opsnijden van de openbare ruimte in exploitabele kavels, overblijven als functieloze resten, althans vanuit het perspectief van de geplande stad. Infrastructurele restruimte is echter de ingekapselde vrucht van een extreem gepland fenomeen. Die geplandheid en reglementering smooft de dynamiek die zich wel kan manifesteren bij SLOAP. Inderdaad duiken slechts sporadisch initiatieven op die deze plekken een

invulling durven te geven. Het zit niet in ons poldersysteem om twee dingen te doen op één plek. Voor elk doeleinde bestaat immers een eigen organisatie en een eigen verzameling regels.

Toch wordt de waarde van de creatieve stad breed erkend, vooral door het stadsbestuur zelf. Het is dus primair aan het stadsbestuur om te voorzien in een - geplande! - structuur waarin elk initiatief de kans moet krijgen om gerealiseerd te worden. Niet alleen omdat elke vierkante meter waardevol is, maar ook vanwege de inherente onvoorspelbaarheid van restruimten. Gebruik van restruimten is een verstrekkend grensgeval van creatief hergebruik van gebouwen (Latham, 1999). Ruimtes en structuren worden aangewend op manieren die in eerste instantie niet het doel waren. De mix van structuur A, plus gebruik B, kan onverwachte en bijzondere uitkomsten opleveren. Ruimte voor wonen, werken en verplaatsen is in ruime mate aanwezig in de grote stad.



foto: Socrates Schouten

Mensen met behoefte aan activiteiten die zich niet in een hokje laten stoppen, kunnen nauwelijks op reguliere locaties terecht. Niet-woonfuncties die momenteel in de verdrukking staan, kunnen prima tot hun recht komen op stadse plekken waar niet gewoond wordt. Dat de oplossingen mogelijk niet rendabel zijn, hoeft geen extra belemmering te vormen. Momenteel zijn er al plannen in ontwikkeling die het restruimtenprobleem benaderen vanaf de corporatieve kant, bijvoorbeeld het verlevendigen en doorontwikkelen van stationslocaties (Peek, 2006). Van 'onderop' bestaan er lichte ingrepen om duistere onderdoorgangen aangenamer en leuker te maken door het aanbrengen van bijvoorbeeld muurdecoraties en sculpturen. Deze twee varianten dienen, desnoods gestuurd, naar elkaar toe te groeien, zodat de stedelijke dynamiek haar herintrede kan doen. De felbegeerde status van creatieve stad vereist inzet en een cultuur met openheid van geest. Restruimten vormen een verse niche waarmee de stad actief kan experimenteren, maar het begint met durf en vooruitstrevendheid.

Socrates Schouten (socrates@endoria.nl) is student Milieukunde aan de Universiteit van Amsterdam.

Literatuur

- Augé, M. (1995) *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, Verso, London
- Cupers, K. & M. Miessen (2002) *Spaces of Uncertainty*, Müller + Busmann, Wuppertal
- Latham, D (1999) *Creative re-use of buildings*, Donhead, Shaftesbury
- Ministerie van VROM (2005) *Wonen boven winkels. Praktijkervaringen in Nederland*, Den Haag
- Peek, G. (2006) *Locatiesynergie. Een participatieve start van de herontwikkeling van binnenstedelijke stationslocaties*, Eburon, Delft