

Parkeren op het dorpsplein

Nieuwe stedelijke referentiepunten in een (post)suburbaan landschap

Verregaande suburbanisatie en decentralisatie hebben het Vlaamse grondgebied beneveld met een algemene 'perifere conditie'. Deze nieuwe constellatie impliceert een herdefiniëring van het begrip 'stedelijkheid', dat zich niet langer kan baseren op de stad als topografisch en stichtend centrum, maar vorm krijgt in de dagelijkse leefwijze van de posturbane stedeling. Een aanzet voor een nieuwe grammatica van de postsuburbane stedelijkheid.

STEFAN DEVOLDERE

We gaan op zoek naar het publiek potentieel van de alledaagse ruimte. Het onderzoeksgebied beslaat een stuk nevelstad met een zo zuiver mogelijke (post)suburbane conditie: de verspreide nederzettingsstructuur van de gemeentes Westerlo, Herselt en Laakdal in de provincie Antwerpen. Zonder noemenswaardige stadskernen ligt het gebied voldoende geïsoleerd om een eigen 'alledaagse' stedelijkheid te genereren, die niet hoeft op te vechten tegen de storende centrumwerking van bestaande stedelijke kernen. Verschillende fenomenen worden als werkinstrumenten gedistilleerd: het stedelijk sediment, op de auto toegesneden voorzieningen, de 'service space' en de collectieve collage.

Het discours over de (post)suburbane verstedelijking houdt zich niet langer aan de morfologie van het centrum als principiële randvoorwaarde. Een onderzoek naar stedelijkheid wordt eerder een onderzoek naar sociologische gedragspatronen, opgebouwd vanuit een gedocumenteerde vragenlijst, dan een ruimtelijke analyse. Het stedelijk surplus schuift van de plek door naar de gebruiker die ongebonden zijn eigen mix kiest en doseert. De basis voor deze abstracte, immer mobiele stedelijkheid is het uitgebreide verkeersnet. Toch krijgen verscheidene plekken in dit brede stedelijke veld een tastbare betekenis als ankerplaatsen in het dagelijkse leven. De stedelijkheid van de 'suburbanite' laat immers een fysieke neerslag achter op belangrijke kruispunten en splitsingen. Het netwerk zelf genereert er alternatieve plekken van centraliteit, naast de traditionele dorpskern, de markt of het stationsknooppunt. Ze worden als evenwaardige locatie opgenomen in het suburbane verplaatsingssnet. Ze dragen de kiem voor een endogene, 'andere' stedelijkheid, gevoed door potentiële clusters van commerciële en andere collectieve voorzieningen.

De locatie van deze aangedikte 'plekken' op het netwerk, hun grootte en hun belang, zijn steeds een logische samenloop van omstandigheden. Een eerste type toont ons de kruising van twee belangrijke wegen, waarbij alle vier de hoekpercelen een gelijkwaardige publiek potentieel bezitten. De Boerenkrijglaan en de De Merodedreef zijn de belangrijkste ontsluiters van de gemeente Westerlo. Hun kruising creëert op 400 meter van het oude dorpsplein een geautomatiseerd schaduwcentrum, gelegen op een extreem bereikbaar wegennet. De bestaande bebouwing werd er aangepast of afgebroken om plaats te maken voor een parkeerzone met één



(Foto Stefan Devoldere)

De horeca vestigt zich op de parkeerplaats.

of meerdere functies. Het resultaat is een samengesteld publiek domein dat samensmelt rond de verkeersruimte van het kruispunt en er teert op de publieke passage. Eén van de vier hoeken is ingenomen door het kasteelpark, de overige hoekpercelen kennen elk een sterke commerciële functie. Op het grootste perceel staat een Aldi-supermarkt met bijhorende slagerij. Aan de overkant loopt het terras van een restaurant over in het asfalt van de rijweg. Het meest publieke perceel is evenwel dat van dierenvoedingszaak 't Hertenhof: een vijf meter brede asfaltstrook is 24 uur per dag toegankelijk voor af- en aanrijdende klanten. Het winkelaanbod wordt er aangevuld met een publieke telefoon, twee vuilnisbakjes, twee drankautomaten, vier snackautomaten en, in de uiterste hoek, drie 'intiemere' automaten. De posturbane stedelijkheid krijgt hier vrij spel in de confronterende nevenschikking van elke mogelijke automaatvariant. De één haalt er dieetbrokken voor de waakhond, terwijl de ander er nog snel een pakje condooms uit de muur draait. Een andere variant betreft de aansluiting van een, meestal residentieel ontsluitende, zijweg op een belangrijke doorgangsweg, waarbij op de plaats van de splitsing een publiekgerichte functie ontstaat. Het hoekperceel wordt volle-

Parkeerplaats in Truitseinde die met een vuilnisbak, broodautomaat, kledingbox, garage en autowasstraat volledig is uitgerust voor de mobiele passant.



(Foto Stefan Devoldere)

dig opnieuw aangelegd als verharde parkeerzone en maakt een alternatieve doorsteek vrij voor het verkeer naar de ontsluitingsweg. Er ontstaat een 'parkeerplein' met in het midden een café, winkel, tankstation of snackbar. In Truitseinde vindt het woondorp Ramsel aansluiting met de Aarschotsesteenweg. Aan de ontsluitingswegen is een aanzienlijke commerciële cluster gegroeid. De verharde terreinen, zoals de open gravelvlakte tussen de kleine supermarkt en de brasserie, de parkeerplaats van een kledingzaak, het 'frituurpleintje' van Renee en Viviane en de parkeerstrook voor het café worden aaneengeschaald tot een alternatief dorpsplein. Truitseinde wordt een plek op zich, een vaste stopplaats voor lokale én regionale buslijnen die de typische centrumfuncties (café, eethuis, supermarkt) verzamelt op een perifere locatie. Het klassieke gamma van de dorpskern verschijnt er in zijn nieuwe, suburbane context: de N19 als vlotte ontsluiter, de parkeerplaats als basiseenheid van de publieke ruimte, de parafernalia van de autocultuur. Bus 307 stopt er bovendien alleen op zonen feestdagen, de dagen bij uitstek waarop de suburbane gemeenschap elkaar treft.

Dominantie van de auto

In de nevelstad wordt elke plek een potentiële stopplaats. 'Spreiding' is de nieuwe randvoorwaarde van een Vlaamse vorm van stedelijkheid waarbij het klassieke stedelijke concentraat wordt versneden op maat van de auto. De 'terminal' (een postbus, telefooncel, drankautomaat, bushalte, afvalcontainer, kapel) dient hierbij als schakel tussen plek en passage. Centrale collectieve voorzieningen worden in een netwerk van terminals homogeen uitgespreid over suburbia, zowel in de ruimte als in de tijd. Want suburbia is ook een stad buiten de kantooruren, waarbij de collectieve ruimte pas ten volle door haar bewoners wordt benut na de werkdag, dus vooral 's avonds en in het weekend. Die dubbele spreiding, in ruimte en in tijd, wordt perfect opgevangen door de brood-, snoep- en drankautomaten. Ze illustreren de dominantie van de auto in de suburbane collectieve ruimte en het bijzonder individualistisch gebruik ervan: volgens de eigen agenda, op zelf bepaalde uren. Ze worden in verspreide orde aangevuld met de mobiele varian-

ten van het vaste meubilair van de traditioneel stedelijke straat: vuilnisbakjes worden 'blikvangers', naast telefooncellen en postbussen wordt een handig parkeerstrookje aangelegd.

De homogeniteit van het netwerk kantelt evenwel als terminals van verschillende netwerken neerslaan op eenzelfde plek. De plek krijgt een, weliswaar bescheiden, meerwaarde. Er ontstaat een zwaartepunt, een nieuwe centraliteit binnen een in wezen centrumloos veld. De automatenmuur aan het kruispunt van Westerlo suggereerde reeds dat een voldoende divers uitgebouwde batterij automaten in staat is een stedelijke mix te genereren van verschillende suburbane doelgroepen. Een belangrijk kenmerk van de automaat of terminal is immers zijn gebrek aan een eigen binnenruimte. Hij parasiteert op de (parkeer)plek waar hij staat en maakt die tot ruimte van commerciële en andere activiteiten. Een cluster van terminals geeft de definitieve bevestiging van de 'centraliteit' van een plek in de nevelstad. Deze centraliteit kan hierbij 'nieuw' zijn, zoals bij het perifere Truitseinde, of reeds bestaand, zoals bij de opwaardering van een oude dorpskern. In Voortkapel werd zo op 500 meter van het traditionele kerkplein een hoekperceel opnieuw aangelegd als parkeerpleintje, met een onvermijdelijke 'frietkot' en een indrukwekkende reeks automaten. Het nieuwe plein van Voortkapel verruilde de kerk als traditionele focus van het dorp voor de mobiele kippenkraam op zondag en het gedoseerde concentraat van terminals. Deze plek behoeft geen grandeur, doch slechts voldoende plaats voor de terminals en de auto's van de suburbane gebruikers. Dergelijke clusterplekken zijn bovendien de ideale locatie voor een anderssoortige terminal: de verzamelbox. De afvalcontainer en de kledingbox zijn het logisch gevolg van een suburbaan woonpatroon waar door de grote spreiding van de bevolking een meer rendabel alternatief nodig is voor de traditionele straatophaling van huisafval en missiehulp. Ze vormen een netwerk van verzamelaars dat parasiteert op de passage van de verschillende verdeelnetten en bewust op zoek gaat naar een breed draagvlak in de suburbane woonvlek. Favoriete locaties zijn de parkeerplaat-

sen van warenhuizen en plekken waar meerdere commerciële functies samenkomen. Hoewel ze het oude dorpsplein niet opzoeken, vindt men de meeste kledingboxen toch binnen een straal van 500 meter rond een kerktoeren, weliswaar even verderop bij een goed bereikbare, naar de dorpsrand verplaatste centrumfunctie.

Algemeen geldend is de autobereikbaarheid van de plek. De kledingbox is ontworpen voor een automobiele maatschappij met mensen die liever niet té opvallend met hun 'goede werken' te koop lopen. De meeste boxen staan daarom min of meer weggestoken in een hoekje van een parkeerterrein. De kledingbox versterkt het meest van alle terminals het publieke karakter van de plek waar hij staat. De mechanismen van de markt en de politiek zijn het vertrekpunt en de drijfveer van alle publieke ruimte. De kledingbox is de suburbane belichaming van beide. Hij combineert het individuele programma van de winkelende suburbanite met het gedeelde schuldgevoel van een welstellende gemeenschap. Hij roept op tot solidariteit en garandeert de anonimiteit van de gift. Hij introduceert de confrontatie met de ander op een plek van individuele bewegingspatronen en gelijkgestemde agenda's. Hij is de bedelaar van de suburbane publieke ruimte. De parkeerplaats waarop hij staat kan niet anders dan publiek zijn, want de derde wereld, de daklozen en de behoeftigen hebben er hun eigen terminal.

Collectieve collage

Nu steeds meer perifere locaties een collectieve betekenis krijgen, verliezen de klassieke dorpskernen hun monopolie op de publieke ruimte. In de nevelstad hoeven centrale functies niet langer ingebed te worden in het traditionele centrum. Tegelijkertijd wordt de suburbane woonstraat niet langer gedomineerd door de individueel bevochten

Brood en banket, 24 uur per dag uit de automaat.



Foto Stefan Devillere



De parkeerplaats wordt marktplaats.

privacy van de verkaveling. Het verdwenen voetpad, dé essentie van de klassieke stedelijke ruimte, krijgt er, als voedingsbodem voor de stedelijke confrontatie tussen publieke en private sferen, een vervolg in de publiek toegankelijke parkeerplaats op het private perceel. Een dokterswoning in Oevel toont deze nieuwe mutatie in het morfologisch cliché van de woonstraat. De voortuin wordt betreedbaar. Meer nog, hij is expliciet als publieke ruimte ingericht. Het perceel telt, naast de inpandige privé-garage, negen extra parkeerplaatsen en een ruime fietsstalling. Naar de straat toe valt elke vorm van aflijning, van fysieke of visuele begrenzing, weg. De roodbruine klinker sluit mooi aan bij de kleur van het fietspad, de private parkeerplaatsen vloeien vlot over in de publieke verkeersruimte van de straat. Als 'service space' van een specifiek programma, creëert de parkeerplek een collectieve uitwas op het individueel domein.

Als aan deze 'service space' bijkomende randprogrammatie wordt toegevoegd, komt ze steeds meer op zichzelf te staan. Het parkeervlak wordt omwille van de eigen kwaliteiten, een uitstekende zichtbaarheid en vlotte bereikbaarheid vanaf het wegnnet, naar waarde geschat, en als publiek domein door meerdere oneigenlijke gebruikers ingenomen, ook buiten de uren en de randvoorwaarden van de commerciële functie die ze aanvankelijk bediende.

Kippenkramen, drankautomaten, rommelmarkten, losse verkoop door particulieren, protestacties en andere manifestaties: de parkeerplaats wordt de generieke plek bij uitstek in de nevelstad waar elke mogelijke (handels)activiteit ruimte krijgt. Rond de aansluiting van de autosnelweg E313 met de rijksweg vormen de afzonderlijke parkeervlakken van verscheidene samengekomen functies de collectieve ruimte van afrit 25: een publieke zone met een aantal 'service spaces' na elkaar, verschillende karakteristieke onderdelen (parkeerplaatsen, grootschalige commercie,

verplaatste centrumfuncties, restruimte) en diverse, door elkaar heen lopende grondtexturen. Publieke en private gebruiken profiteren van elkaars aanwezigheid en worden steeds vager onderling begrensd. Jongeren spreken er af voor ze de snelweg oprijden, men koopt er bij Ilse & Geert nog snel wat groenten voor het avondmaal, of men drinkt in de Anglo Palace het eerste biertje na de werkdag. Op zondag wordt de parkeerplaats van de Meubelzaak Indo gebruikt voor een rommelmarkt. Ze wordt marktruimte en het parkeren verschuift naar een weiland achter de snackbar aan de overkant.

Het nonchalante tapijt van parkeervlakken wordt opnieuw ingedeeld volgens de infrastructurele noden van het moment. De volledige omgeving van de afrit wordt zo één ambigue parkeervlakte, gelegen op het snijpunt van (inter)nationale en lokale bereikbaarheid. De terminals van de suburbane spreiding (een broodautomaat, een kledingbox, een telefooncel, een glasbak, een taxistopplaats) bevestigen bovendien door hun onverdroten aanwezigheid de 'centraliteit' van deze plekloze plek.

Terwijl dergelijke parkeerplaatsen steeds meer 'plein' worden, wordt de klassieke dorpskern opnieuw aangelegd als parkeerplaats. Beide extremen van de suburbane gebruiksruimte, de functionele asfaltvlakte en het symbolisch zwaar beladen dorpsplein, worden door de stedelijke praktijk van het buitengebied langzaam uitgemiddeld in het 'publieke parkeervlak' als nieuw archetypen van de posturbane collectieve ruimte. Het sociaal vermogen van deze nieuwstedelijke ruimte, gestructureerd rond parkeren en passeren, blijkt vooral op het parkeervlak, waar mensen en mobielen op een vruchtbare manier aan elkaar worden blootgesteld, eerder dan op het wegdek zelf. De parkeerplaats is overal en altijd toegankelijk. De ontvangstruimte voor klanten wordt zo onderdeel van een autonoom collectief,

dat in staat is een eigen centraliteit te ontwikkelen. Ze kan een plek zijn zonder voorgeschiedenis, met als enige coördinaten een afritnummer langs de autosnelweg. Ze kan een homogene vlakte zijn zonder ruimtelijke hiërarchie, of een aan de huidige gebruiksnoden aangepaste versie van een klassiek opgebouwd dorpsplein. Haar oppervlak is rommelig en bij elkaar geraapt, of netjes homogeen en begrensd. Ze is als ruimte niet geïnstitutionaliseerd, maar kan een instituut ten dele bedienen. Steeds opgenomen in een groter, objectief geheel, blijft ze verstoken van eenduidige retoriek. Het parkeervlak is een samengestelde ruimte voor een samengesteld publiek. Het biedt 'open ruimte' in een complexe aaneenschakeling van percelen en statuten. Het construeert zijn gemeenschap rond breed consumerbare programma's enerzijds en meer selecte deelaspecten van een suburbane identiteit anderzijds. Het parkeervlak is de buitenruimte van het collectief, of eerder, van een verzameling collectieven, waarbij wederzijdse bevruchting maximaal kan zijn. Als gedeelde grond is het parkeervlak de ultieme vermenging van publiek en privaat, van passage en plek, van doorrijden en stilstaan, van programma en gebruiker en van de gebruikers onderling.

Stefan Devoldere is ingenieur-architect en stedenbouwkundige. Hij is adjunct-hoofdredacteur van het Belgische architectuurtijdschrift A+. Dit artikel is gebaseerd op de eindverhandeling die hij indiende aan het Instituut voor Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening, KU Leuven.