

ESSAY - Raf Ilsbroekx & Maarten Van Acker



ONDERGRONDSE PARKING ZKT. HERBESTEMMING

Steden zetten steeds meer in op een duurzame *modal shift* met meer ruimte voor fietsers, voetgangers, deelmobiliteit en openbaar vervoer, waardoor ook de parkeerbehoefte in de binnensteden gestaag afneemt. Deze transitie vormde de aanleiding voor onderzoek naar de herbestemmingsmogelijkheden en specifieke opportunititeiten voor ondergrondse stadsparkings.

Hoewel in vele steden de transitie naar duurzamere mobiliteitsmodi al enige tijd is ingezet, blijven praktijkvoorbeelden van grootschalige transformaties van ondergrondse parkings vandaag toch nog vrij schaars. Een eerste dergelijk praktijkvoorbeeld vinden we in *Parking Albertina* in Brussel, die bovendien ook de allereerste grootschalige ondergrondse publieke parking van België is, gebouwd in 1957-1958 op de Kunstberg ter gelegenheid van Expo 58. Een halve eeuw later, in 2009, neemt *Albertina* dus opnieuw een pioniersrol op, ditmaal vanwege haar (gedeeltelijke) herbestemming en transformatie tot congrescentrum *Square - Brussels Meeting Center*, door architectenbureau A2RC. Vandaag draagt Square, gelegen vlakbij het Centraal Station, nog steeds de oorspronkelijke hangende tuin Jardin du Mont des Arts van landschapsarchitect René Péchère op de artificiële bovenplaat. Naast een grondige interne transformatie werd ook ondergronds verbinding gemaakt met aanpalende gebouwen en werden tevens externe ondergrondse congreszalen gerenoveerd en toegevoegd aan dit ondergrondse labyrint. Een nieuw, transparant, kubusvormig toegangsgebouw geeft een gezicht aan het congrescentrum, naar het voorbeeld van de iconische piramide en ondergrondse uitbreidingen van het Louvre in Parijs door I.M. Pei, in 1989.

Een transformatie van ondergrondse parking tot hoofdkantoor van de schoonmaakdienst vinden we in Kopenhagen. De voormalige parkeerruimte onder *Hauser Plads* werd er door Karres & Brands en Polyform in 2010-2013 verbouwd tot kantoorruimte, vergaderzalen, kantine en ruimte voor 13 afvaltrucks. In Shanghai werd dan weer een ondergrondse garage verbouwd tot *Hafele* showroom door AIM architects in 2014, met expliciet behoud van de brutalistische parkeerarchitectuur. In Parijs is vandaag de ondergrondse stedelijke boerderij *La Caverne* gehuisvest in een ondergrondse parking. *Parking Museumplein* in Amsterdam tot slot combineert al van bij de opening in 1999 een ondergrondse supermarkt met de aanpalende parkeerruimte, inclusief parking voor 25 bussen. Het toegangspaviljoen, een hellend vlak als 'ezelsoor', ontworpen door landschapsarchitect Sven-Ingvar Andersson, verleent toegang tot zowel de supermarkt als de parkeergarage en functioneert bovendien als stedelijke publieke zitplaats in het gras.

Naast een analyse van gerealiseerde transformaties en geïntegreerde parkeerconcepten, werden tijdens het onderzoek ook alternatieve stedelijke programma's doorgelicht en afgetoetst aan de morfologie van de ondergrondse parkeergarage. Dit resulteerde

in drie transformatiescenario's: de parking als verborgen *landmark*, als (groenblauwe) infrastructuur in een systemisch netwerk of als *casco* ruimte voor meerdere tijdelijke programma's met beperkte ruimtelijke transformatie. Het herbestemmingspotentieel werd vervolgens via ontwerpend onderzoek meer in de diepte verkend. Drie ondergrondse parkings in de binnenstad van Mechelen dienden als canvas voor dit exploratief luik in de ontwerpstudio's voor 19 studenten Master Architectuur en Stedenbouw aan de Universiteit van Antwerpen.

Niemeyer ontwierp 'Le Volcan' als een verzonken bouwblok

Een verborgen landmark

Hoewel het geen herbestemde garage betreft, leest het cultuurhuis *Le Volcan*, dat Oscar Niemeyer in Le Havre in 1978-1982 bouwde in de publieke ruimte van *Place Gambetta*, als een praktijkvoorbeeld van een herbestemde parkeergarage. Niemeyer ontwierp *Le Volcan* namelijk als een verzonken bouwblok. In een vierkant van 125mx125m werd de publieke ruimte deels verlaagd met de hoogte van één ruim bemeten bouwlaag, van waaruit de toegang wordt verleend tot de twee iconische 'vulkanen'. Alle bijkomende aanpalende binnenruimtes rijzen niet boven het oorspronkelijke maaiveld en werden tot een indrukwekkend patiolandschap vervlochten. Het resultaat is een gelaagd stedelijk landschap en architecturaal herkenningspunt, ter grootte van één bouwblok, dat wel lijkt opgetrokken uit de restanten van een volledig gestript stedelijk ondergronds parkeervolume van twee bouwlagen. De constructie bevat ook effectief een beperkt ondergronds parkeervolume, net zoals ook de eerder besproken referenties *Square* in Brussel en *Hauser Plads* in Kopenhagen een beperkt parkeervolume hebben behouden. *Place Gambetta* is inmiddels officieel omgedoopt tot *Place Oscar Niemeyer* en is bovendien in 2019 grondig gerenoveerd en geherprogrammeerd door Deshoulière Jeanneau en Sogno Architectes. Ondergrondse publieke ruimte wordt vaak deels onttrokken van de sociale controle op maaiveldhoogte waardoor een garantie op voldoende passage en activiteit op het ondergrondse niveau een bijzonder

Maquette van ontwerp voor een 'waterplein' in gestripte Parking Veemarkt. Bron: Universiteit Antwerpen



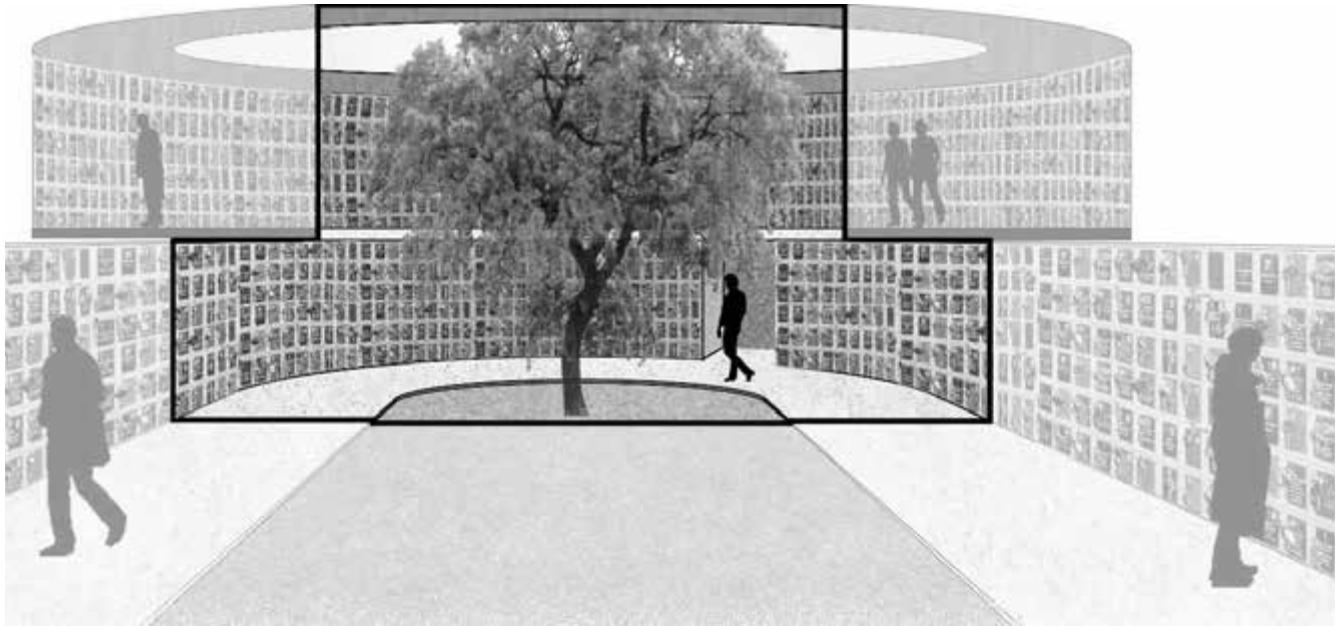
Place Oscar Niemeyer / Le Volcan, Le Havre. Bron: Raf Ilsbroekx

punt van aandacht vereist in ontwerp en programmatie. De huidige integratie van een bibliotheek in *Le Volcan* speelt hier bijvoorbeeld sterk op in.

Vergelijkbare verdiepte publieke ruimtes vinden we ook in *Sergels Torg* in Stockholm of in het veel diepere en commercieel opgeladen *Forum Les Halles* in Parijs. Ook vele ondergrondse musea die de afgelopen decennia werden gebouwd vormen binnen dit verborgen *landmark*-scenario een grote bron van inspiratie voor transformatie van ondergrondse parkings, niet in het minst omwille van hun vaak inventieve ruimtelijke concepten van lichttoetreding (e.g. *Amos Rex Museum* in Helsinki door JKMM architects in 2018, *Tirpitz Museum* in Blåvand door BIG in 2017, uitbreiding *Joanneum Museum* in Graz door Nieto Sobejano Arquitectos en eep architecten in 2012).

Parking Kathedraal in Mechelen was ooit de locatie van een binnenstedelijke begraafplaats, aansluitend bij de Sint-Romboutskathedraal. Een studententeam herdacht deze ondergrondse parking dan ook als columbarium (urnenmuur) met serene ruimtes, in een pleidooi voor een terugkeer van de begraafplaats en aanverwante diensten naar de binnenstad. Weer andere studentenontwerpen integreerden er onder meer een zwembad, een speelgoedmuseum, een (digitale) bibliotheek en een washuis in hun ontwerpen.

De beperkte vloer-plafondhoogte, de beperkte daglichttoetreding, te steile hellingen voor actieve mobiliteit, het beperkt draagvermogen van de tussenvloeren (2kN/m²) en de niet-waterdichtheid van vele constructies ten gevolge van hoge grondwaterstanden werden als beperkingen en uitdagingen voor transformatie ervaren. Anderzijds werden net deze 'bunker' eigenschappen ook erkend als een bijzondere kwaliteit voor het bufferen van temperaturen, geluiden, goederen, water en het creëren van netwerken.



Collage voor ontwerp van een columbarium in Parking Kathedraal, Mechelen Bron: Universiteit Antwerpen

(Groenblauwe) infrastructuur in een systemisch netwerk

Ondergrondse parkings kunnen ook een rol opnemen in het stedelijk metabolisme. Hun specifieke locatie onder het maaiveld, centraal gelegen in het stedelijk weefsel, maakt deze ruimtes bijvoorbeeld een geschikte schakel in de stedelijke watercyclus. De stad bestaat vandaag vaak uit een aaneenschakeling van dichtbebouwd weefsel en versteende oppervlaktes. Meer ruimte vinden voor water is dan ook geen evidentie. Ondergrondse parkeervolumes zouden water kunnen bufferen bij hevige neerslag, als bassins in waternetwerken. Zelfs drinkwaterproductie op buurtniveau, mits lokale zuivering van regenwater, komt zo in beeld.

Studenten stripten in hun ontwerpen de éénlaagse parking Veemarkt in Mechelen tot een 'waterplein', waarbij ze wateropvang bij noodweer combineren met een recreatief programma bij droog weer, in navolging van het Benthemplein in Rotterdam, ontworpen door DE URBANISTEN in 2013.

Nog een stapje verder gaat het ontwerp voor een verdiept park in het volume van parkeergarage Grote Markt in Mechelen, waarbij ook de betonnen vloerplaat wordt verwijderd. Klimaatadaptatie en behoud van biodiversiteit staan centraal in deze metamorfose van de éénlaagse verzegelde parkeerkelder tot inclusieve stedelijke groene plek in een historisch kader.

Transformatie van ondergrondse parking tot hoofdkantoor van de schoonmaakdienst

Casco ruimtes voor Tactical Urbanism

Een derde scenario herdenkt de ondergrondse parkings met slechts zeer minimale ruimtelijke transformaties. Dergelijke casco ruimtes zijn immers perfect inzetbaar voor diverse tijdelijke, periodieke en meer langdurige programma's. Een transformatie naar fietsenstallingen met herstelshops, cursussen fietsherstel en -rijvaardigheid, verzameld onder één dak, is een concept dat

in één studentenontwerp overtuigend werd verkend. Ook diverse *box-in-box* concepten, als losstaande constructies in het grotere parkeervolume, werden naar voren geschoven voor de organisatie van tijdelijke en periodieke evenementen. Een wekelijkse makersmarkt of korteketenmarkt van streekproducten zou bijvoorbeeld perfect onder de Grote Markt kunnen plaatsvinden, gelijktijdig met de wekelijkse traditionele markt bovengronds, en zo de publieke ruimte tijdelijk verdubbelen. De ruimtes zouden ook onderdak kunnen bieden aan tal van activiteiten en verenigingen: jeugdbewegingen, dansfeesten, rommelmarkten, vrije podia, rolschaatszondagen, fuiven, repetitieruimtes etc. Geluid wordt immers sterk gebufferd in dergelijke betonnen bakken, centraal in de stad. Eén groep studenten ontwierp een centraal distributiecentrum

Collage voor ontwerp Parking Grote Markt herbestemd als verdiept stedelijk landschapspark, Mechelen. Bron: Raf Ilsbroeckx



met fietscargodiensten die de verdere verdeling van goederen in de stad verzekeren. Tot slot werden door de studenten ook diverse technische ruimtes gehuisvest in deze stedelijke kelders: infrastructuur voor geothermie en warmtenetten passeerden de revue, maar ook bijvoorbeeld *vehicle-to-grid* energienetwerken zouden een toekomst in deze ruimtes kunnen hebben en slechts zeer minieme structurele aanpassingen vereisen. Op die manier kunnen deze ondergrondse ruimtes ook de transitie naar meer duurzame energie van onze steden ondersteunen.

Ondergrondse parkings kunnen ook een rol opnemen in het stedelijk metabolisme

Langdurige concessies en kortzichtige beleidsvisies

Vele steden blijven vandaag echter nog massaal auto's tot in het hart van de binnenstad loodsen, om ze daar vervolgens onder de spreekwoordelijke mat te schuiven, onttrokken aan het oog van de *Homo consumericus*. Het verdienmodel - zowel voor steden als voor parkeerbedrijven - is hier uiteraard niet vreemd aan.

Ondergrondse parkings hebben de afgelopen decennia de publieke ruimte, onder de radar, omgevormd tot winstgevende semi-publieke ruimtes. Vele gemeentes fietsen hiermee vandaag hun begroting dicht. Er zal bijgevolg enige politieke moed vereist zijn voor deze meer duurzame transformaties. Nochtans stellen de parkeerbedrijven zelf al enkele jaren de dalende trend van de parkeerbehoefte vast en beseffen maar al te goed dat het verdienmodel, zoals we het vandaag kennen, op z'n einde loopt. Ook trokken projectontwikkelaars recent nog aan de alarmbel en vroegen ze dringend een herziening van deze rigide parkeernormen omdat in Vlaanderen ongeveer 20% van de ondergrondse parkeerplaatsen bij nieuwbouwappartementen niet meer wordt gebruikt.

Eén van de grotere parkeerbedrijven, Indigo Group, nam de koe alvast bij de horens en publiceerde in 2020 een rapport over de toekomst voor de ondergrondse parkeergarage, opgemaakt

Permanente leegstand op niveau -2 in recent gebouwde Parking Bruul, Mechelen. Bron: Raf Ilsbroeckx



in samenwerking met de Franse architect Dominique Perrault. Dit rapport, met verbluffende visualisering, leest als een herpositionering van de parkeeroperator tot algemeen beheerder van de ondergrond, in een nieuwe rol van vastgoedbeheerder. Het concept *Sub Estate*, oftewel ondergronds vastgoed, wordt geïntroduceerd in dit rapport met een pleidooi voor de valorisatie van de ondergrond en een systematische integratie van ondergrondse ruimtes in architectuur en ruimtelijke planning, met een centrale rol voor - en op maat van - de private ondergrondbeheerder van de publieke ruimte.

We zien vandaag dan ook parkeerconcessies afgesloten worden met termijnen langer dan ooit tevoren, die - rekening houdend met te verwachten parkeerbehoeftes - paradoxaal lijken maar vanuit deze vastgoedlogica en de herpositionering van de private spelers wel te verklaren zijn. Even geduld dus nog om onze studentenontwerpen gerealiseerd te zien... tot 5 augustus 2066? Zo lang moeten we bijvoorbeeld wachten tot het verstrijken van de parkeerconcessie van parking *Bruul* in Mechelen, gebouwd in 2016. Het behouden en verwerven van ondergrondse eigendomsposities door private partners kan vandaag dan ook eerder als een voet-tussen-de-deur investeringsstrategie gelezen worden.

De vraag die aan de basis lag van dit onderzoek was: wat kan er gedaan worden met ondergrondse parkings? Het gevoerde onderzoek heeft het potentieel van deze specifieke entiteiten exploratief afgetast. Globale uitdagingen zoals klimaatopwarming, verlies van biodiversiteit en alsmaar hogere woondichtheden in steden vereisen méér publieke ruimte, méér ruimte voor water, méér ruimte voor (bio)diversiteit etc. De ondergrondse parkings hebben het potentieel om hier een relevante rol in op te nemen, hopelijk erkennen ook onze beleidsmakers dit spoedig.

Literatuurselectie

- Backhaus, A. & and O. Fryd (2013) The aesthetic performance of urban landscape-based stormwater management systems: a review of twenty projects in Northern Europe. *Journal of Landscape Architecture*, 8/2, pp. 52-63.
- Pauwels, L. (2015) *Reframing Visual Social Science: Towards a More Visual Sociology and Anthropology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Nastasi, M. & D. Ponzini (2019) Toward a photographic urbanism? Images iconizing cities and swaying urban transformation. In: Lindner, C. & M. Meissner (Eds.) *The Routledge Companion to Urban Imaginaries*. New York: Routledge.
- Nijhuis, S., J. de Vries & A. Noordman (2017) Ontwerpend Onderzoek. In: W. Simons & D. van Dorp (Eds.) *Praktijkgericht onderzoek in de ruimtelijke planvorming. Methoden voor analyse en visievorming*. Wageningen: Uitgeverij Landwerk, pp. 257-263.
- Perrault, D. & DPA-X for Indigo Group (2020) *Carpark Futures - Opportunities in the Underground*, report for Indigo Group. Online geraadpleegd op 30 April 2021, <https://drive.google.com/file/d/1oTSt-G6t5KPsBMzRdz2341q65XrQkgFb/view>

Raf Ilsbroeckx (raf.ilsbroeckx@uantwerpen.be) en **Maarten Van Acker** (maarten.vanacker@uantwerpen.be) zijn beiden verbonden aan de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling, Universiteit Antwerpen, Faculteit Ontwerpwetenschappen. Het initiërende onderzoeksvorstel werd in Vlaanderen in 2018 bekroond met een BMWSTR-label, een erkenning voor innoverende en beleidsrelevante ideeën.