

# Uit het zicht,

Oude ansichtkaarten van met verchromd blik volgestouwde marktpleinen worden door stadsbesturen nog weleens gebruikt om aan te tonen hoe de ondergrondse parking de publieke ruimte van de auto heeft bevrijd. Door de auto onder de grond te stallen, kwam er bovengronds opnieuw plaats voor markten, volksfeesten, optochten en terrasjes. Maar de medaille heeft een keerzijde: bovenop de nieuwe parkings zou er zelden nog plaats zijn voor volgroeide bomen, laat staan voor voldoende waterinfiltratie. Mobiliteitsexperten verfoeien ondergrondse parkeergarages omdat ze auto's blijven aantrekken tot in het hart van de stad. Uitgedaagd door het BWMSTR-label, verkenden Raf Ilsbroekx en Maarten Van Acker de mogelijkheden van herbestemming van deze ondergrondse stadsparkings aan de hand van internationale casestudies en ontwerpend onderzoek<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> De resultaten van dit onderzoek waren dit voorjaar te zien op de tentoonstelling 'CASCO -1', georganiseerd door het Vlaams Architectuur Instituut en Team Vlaams Bouwmeester, in deSingel in Antwerpen.

# in het stadshart

Herintegratie van stedelijke ondergrondse stadsparkings

RAF ILSBROEKX [DOCTORAATSONDERZOEKER ONDERZOEKSGROEP VOOR STADSONTWIKKELING, UANTWERPEN]  
MAARTEN VAN ACKER [PROFESSOR STEDENBOUW / WOORDVOERDER ONDERZOEKSGROEP VOOR STADSONTWIKKELING, UANTWERPEN]

## Een kleine geschiedenis van de ondergrond

Een van de allereerste referenties van ondergronds parkeren is te vinden onder de Casa Milà in Barcelona. Architect Gaudí anticipeerde er in 1906 al op de opmars van de auto door in de kelder parkeerplaats voor een tiental wagens te voorzien. Publiek parkeren zou echter nog zeer lang een exclusief bovengrondse aangelegenheid blijven. 'De congestie is zo groot', klaagde Le Corbusier in 1929, 'dat de zakenmensen in New York hun auto's achterlaten in de periferie en vandaar de metro gebruiken. Een bevreemdende paradox!' Toch zou het nog duren tot 1942 vooraleer in San Francisco de eerste grootschalige ondergrondse publieke parking ter wereld werd geopend. De Europese primeur was voor Brussel, waar in 1958 ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling Parking Albertina werd gebouwd, een parkeergarage met daarop aansluitend ook ondergrondse zalen. De hangende tuinen van René Pechère bovenop de parking zijn vandaag nog altijd een

publiekstrekker. Parking Albertina is intussen de eerste referentie geworden van een grootschalige herbestemming van een ondergrondse parking in België. Twee voormalige parkeervlagen huisvesten er nu een congressentrum.

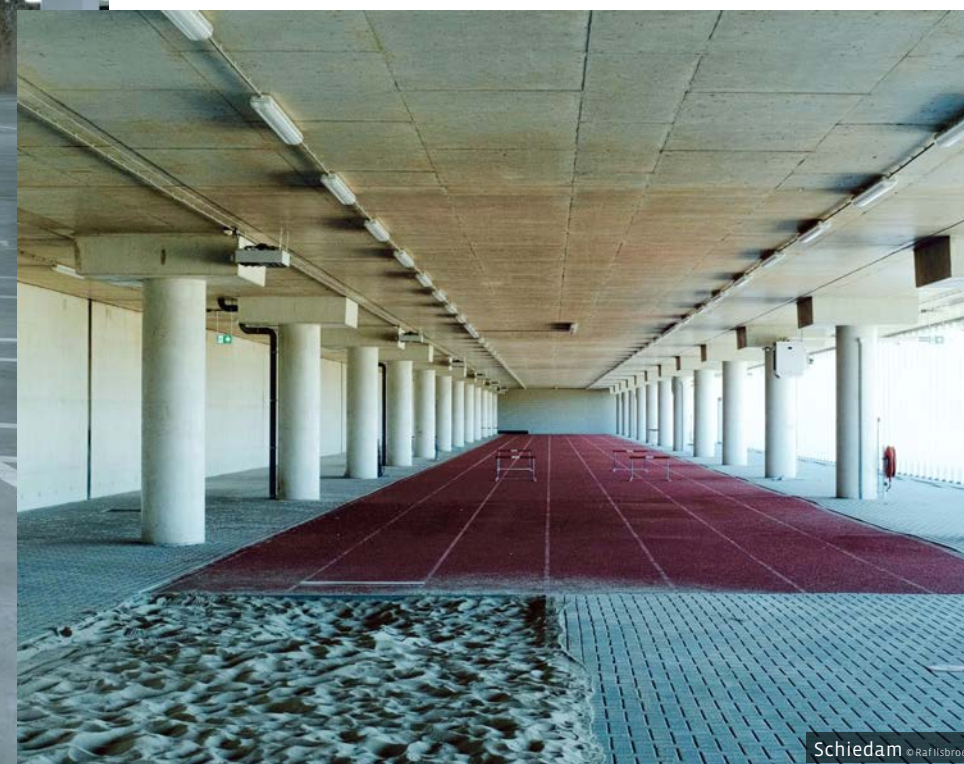
## Blik op en onder de straat

Parkeren neemt meer plaats in dan alleen maar de wagen. Het *Institute for Transportation & Development Policy* rekent voor Europa tot 30 m<sup>2</sup> ruimteconsumptie per parkeerplaats. Vermengd dat met het aantal parkeerplaatsen in Vlaanderen en je komt uit op een totale ruimte-inname van ruim 20.000 hectare (driemaal de oppervlakte van een stad als Mechelen). Parkeren heeft niet alleen een impact op ons ruimtegebruik, maar ook op onze mobiliteit: tot een derde van de congestie in onze steden is te wijten aan chauffeurs die op zoek zijn naar een parkeerplekje. Bovendien heeft al dat blik op straat een funest sociaalpsychologisch effect. Wanneer een te groot deel van de publieke ruimte in de stad wordt ingenomen door lawaaierig gemotoriseerd verkeer, krijgen voetgangers het gevoel dat ze er niet meer thuishoren.

De kosten van een nieuwe parkeerplaats lopen op tot gemiddeld anderhalve keer de prijs van een nieuwe auto. Die hoge bouwkost, gekoppeld aan de parkeerminima die steden generiek opleggen aan alle nieuwbouwprojecten, kan een rem zijn op de stadsontwikkeling. Ontwikkelaars zien zich gedwongen meer parkeerplaatsen aan te bieden dan nodig, of kleinere gebouwen op te trekken dan de bestemmingsplannen of de draagkracht van de plek toestaan.

De gevolgen van de onaangepaste parkeervereisten in vele Vlaamse steden laten zich al duidelijk voelen. In Vlaanderen wordt ongeveer 20% van de ondergrondse parkeerplaatsen bij nieuwbouwappartementen niet meer gebruikt. In Brussel werden plannen voor vier nieuwe ondergrondse parkeergarages opgedoekt. De omwonenden willen er niet van weten, en de parkeerbedrijven zijn er nog amper in geïnteresseerd. In Gent staan in de ondergrondse parkeergarages tot tien procent minder auto's dan de

**IN VLAANDEREN  
WORDT CIRCA  
20% VAN DE  
ONDERGRONDSE  
PARKEERPLAATSEN  
BIJ NIEUWBOUW-  
APPARTEMENTEN  
NIET MEER  
GEBRUIKT.**





Parking 58 © Raf IJsbroekx Brussel IJzerplein © Raf IJsbroekx



Antwerpen Parking Groenplaats © Raf IJsbroekx

voorbij jaren. Volgens sommigen ligt dat vooral aan de hoge tarieven en de kwistig uitgedeelde bewonerskaarten, volgens anderen is het vooral een gevolg van de nieuwe circulatieplannen. Maar er is meer aan de hand. Nogal wat wetenschappers zijn ervan overtuigd dat het particuliere autogebruik zijn piek heeft bereikt en in de toekomst alleen maar zal dalen. Vele mobiliteitsexperten voorspellen ook een massale daling van de parkeerbehoefte ten gevolge van zelfrijdende wagens, die binnen 15 jaar 90% van de huidige parkeerbehoefte zouden kunnen doen verdwijnen.

## Van parkeerminima naar -maxima

De grote druk die parkeren legt op de leefbaarheid van onze steden, deed in het buitenland menig stadsbestuur overstappen van parkeerminima naar -maxima. Beleidsmakers ruilden generieke maatregelen in voor mobiliteitsoplossingen op maat van de omgeving. In Mexico City, bijvoorbeeld, worden ontwikkelaars die meer dan de helft van de toegelaten parkeerplaatsen bouwen, verplicht het openbaar vervoer en sociale huisvestingsprojecten te sponsoren. In Zweden hanteert men een systeem van *adaptive parking requirements* dat ontwikkelaars toelaat van de parkeernorm af te wijken als ze in hun project alternatieve mobiliteitsdiensten zoals fiets- en autodelen integreren. In Zürich werd het maximum aantal parkeerplaatsen voor de hele stad al in 1996 bevroren: een ontwikkelaar die er toch nog parkeerplaatsen wil bijbouwen, moet eerst de kosten betalen om er elders af te breken. Ook in Sao Paulo en bijna overal in het Verenigd Koninkrijk is men van parkeerminima overgestapt op parkeermaxima.

## Van wellnesscenter tot ondergrondse begraafplaats

Redenen genoeg voor ontwerpend onderzoek naar de herbestemming van ondergrondse stadsparkings, vond de Vlaams Bouwmeester. Samen met een twintigtal studenten uit de Masters Architectuur en Stedenbouw & Ruimtelijke Planning maakte de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling eerst een inventaris op van een 250-tal internationale referenties van ondergrondse programma's en herbestemmingen van parkeergebouwen. Voor

die herbestemming werd uitgegaan van scenario's variërend van zeer lichte ingrepen tot meer drastische verbouwingen. Als canvas fungeerden drie ondergrondse parkings in de Mechelse binnenstad.

Al snel kwamen de casco-kwaliteiten van de parkings naar boven. In de ontwerpen werden de ondergrondse betonnen kuipen dankbaar ingezet voor wateropvang: een buffer bij piekregens, een moderne cisterne voor huishoudelijk water, een bassin voor een nieuw warmtenet, een unieke stadswellness, of gekoelde serverruimten. Inspiratie vonden de studenten onder meer bij de door Haussmann in de 19de eeuw aangelegde waterreservoirs in Parijs en in Rotterdam, waar het Benthemplein in 2013 door De Urbanisten als 'waterplein' werd ingericht om op wijkniveau water te bufferen.

Daarnaast kunnen die ondergrondse betonnen bakken natuurlijk ook perfect dienst doen voor lawaaierige activiteiten, die vandaag vaak ver buiten de stad worden verbannen. Als referenties gelden een karting circuit in Bristol, een nachtclub in Beiroet, een atletiekpiste in Schiedam en een skatepark in Zaanstad. Het box-in-box principe bleek ook zeer geschikt om parkeergarages met weinig middelen te transformeren of in te zetten voor tijdelijk gebruik. Waarom zou je bijvoorbeeld tijdens Maanrock niet een artiestendorp in de parking onder de Grote Markt kunnen onderbrengen of er tijdens de wekelijkse markt een korte-ketenverkoop van streekproducten kunnen organiseren?

Andere studenten gingen drastischer te werk, door al eens een vloerplaat weg te denken of verbindingen met de bovengrond te maken. Hierdoor namen de mogelijkheden tot herprogrammering exponentieel toe. Inspiratie vonden ze bij transformaties van bovengrondse parkeergarages, zoals het Peckham Multi Storey Car Park in Londen, waar een oud parkeergebouw wordt omgebouwd tot bruisende buurtplek met meer dan 50 studio's, een co-working plek, een ruimte met 3D-printservices, yogaklassen en fotostudio's. In Parijs worden parkeergarages systematisch omgebouwd tot sociale en betaalbare woningen. Dichter bij huis is er natuurlijk de Antwerpse stadsbibliotheek Permeke, waar de autohelling van de voormalige Fordgarage nu gebruikt wordt als trage trap naar het rustige gedeelte van de bibliotheek. Groot-schalige transformaties van ondergrondse parkings zijn vandaag evenwel nog schaars. In Tokio huisvest het hippe 'Park-Ing' een

modehuis en een platenwinkel in een voormalige ondergrondse garage. In Kopenhagen is een ondergrondse parkeerbak getransformeerd tot hoofdkantoor van de gemeentelijke schoonmaakdienst. Ook met deze grotere transformaties gingen studenten aan de slag in Mechelen. Door openingen te maken in de vloerplaten en de verschillende parkeergarages met elkaar te verbinden, ontwierpen ze onder meer een schaduwstad voor kinderen, vol speeltuinen, sportruimten, muziek- en repetitielokalen. In dit concept vonden de studenten meteen ook een oplossing voor de zoektocht van de stad Mechelen naar een nieuwe locatie voor het Speelgoedmuseum. In hun ontwerp *Lang Leven Mechelen* stellen andere studenten dan weer voor om in het hartje van de stad meer ontmoetingsruimte te introduceren voor de lokale

## DE GENERIEKE PARKEERMINIMA IN ONZE STEDEN MOETEN DRINGEND VERVANGEN WORDEN DOOR PARKEERMAXIMA.

bewoners. Nog een ander ontwerp verbeeldde een columbarium, een serene ruimte rond een centrale vide, met daarin een levensboom als centraal punt. Zo'n ondergrondse rustplaats lost niet alleen het pregnante vraagstuk van begraafplaatsen in onze steden op, maar knoopt ook mooi aan bij de geschiedenis van de plek naast de kathedraal, vroeger een dodenakker.

Maar misschien moeten we het herprogrammeren van onze ondergrondse parkeergarages niet te ver zoeken. Kunnen we die ruimten niet best voorbehouden als casco voor duurzame vormen van sport in onze steden, ongeacht de toekomstige technologische evoluties? In het ontwerp van de Fietslus onder Parking Grote Markt stelt een aantal studenten voor om de auto-parking in te ruilen voor een fietsstalling, inclusief testparcours, BMX- en skatepark, en een fietsherstelplek, naar buitenlandse voorbeelden zoals de fietsstalling Lyngby Station te Kopenhagen of de fietsstalling onder het Leidseplein in Amsterdam. Nog andere ontwerpen rond mobiliteit voorzagen ruimte voor deelmobiliteit en *'Mobility As a Service'*. Het thema mobiliteit wordt er ook gecombineerd met productie en werken in de stad. Zo werd parking Veemarkt herdacht tot een nieuwe katalysator van duurzame stadsdistributie. Ondergronds geteelde gewassen

en plaatselijk gebrouwen bier kunnen direct aan de buurtbewoners en restaurants in de omgeving worden geleverd, zonder tussenkomst van vrachtwagens, naar analogie van de Parijse 'La Caverne'. Ook door de Mechelse vlieten te herinterpreteren en de drie parkings met elkaar te verbinden, ontstaat een parallel ondergronds netwerk, dat bovendien naadloos aansluit op het bestaande Mechelse fietsknooppuntennetwerk, zoals enkele studenten toonden in hun ontwerpen.

## De intelligente ruïne

Een belangrijke eerste les uit het onderzoek is dat de generieke parkeerminima in onze steden (die leiden tot onderbenutting, vertraging van de mobiliteitsshift en afremmen van de stadsontwikkeling) dringend vervangen moeten worden door parkeermaxima, waarbij het bovenvermelde Zweeds model van 'adaptieve parkeernormen' ons een interessant alternatief lijkt. Daarnaast moet het bouwen van parkeergarages onder onaangesneden grond worden afgeraden. Ze leiden vaak tot schrale inrichting van de publieke ruimte bovengronds, vergroten de belasting van de rioleringen bij piekregenval, doen het hitte-eilandeffect toenemen en hebben doorgaans een verwaarloosbare biodiversiteitswaarde.

Wat de transformatie van ondergrondse parkeergarages betreft, bleken vooral de beperkte verdiepingshoogte en de soms al te steile hellingsgraad herbestemmingen te bemoeilijken. Als we dan toch nog meer parkeergarages willen bouwen, houden we hier maar best rekening mee. Dat inzicht begint bij de bouw van nieuwe bovengrondse parkeergebouwen nu wel door te dringen (we denken bijvoorbeeld aan Lincoln Road 1111 in Miami, de parkeergarage van Herzog & de Meuron), maar ondergronds is het nog lang geen verworven feit. Bij de herbestemming van ondergrondse parkeergarages moeten we die ruimten misschien vooral behouden voor mobiliteit. In plaats van ze te herverkavelen, te overprogrammeren of te privatiseren, kunnen we ze ook voorbestemmen voor alle mogelijke vormen van gedeeld vervoer en distributie, ook degene die we vandaag nog niet kennen. Maar zolang hoeven we niet te wachten. Met tijdelijke inrichtingen en proefopstellingen kunnen we nu al de eerste fundamenten leggen voor een duurzamer gebruik van onze ondergrondse parkeerbakken.