

# Het volk spreekt bij aanleg Utrechts park

Park Oosterspoorbaan, een zoektocht naar verbinding

Het moest een brug slaan tussen de volkse Sterrenwijk en het grote studentencomplex aan de Ina Boudier Bakkerlaan (IBB), aan de andere kant van het spoor. De verbinding tussen die twee bleef uit. De Sterrenwijkers hechten aan de eigenheid van hun volksbuurt. Met studenten hebben ze weinig op. Maar met de aanleg van het Utrechtse Oosterspoorbaanpark is wel een groene verbinding gelegd tussen stad en buitengebied, een uitnodigend park en een functionele verbindingroute.

Auteur: Paul van der Sneppen



9 min. leestijd

‘Bij de eerste presentatie van onze plannen hadden we een supergrote opkomst’, vertelt Bas Heessels. Hij is namens OKRA Landschapsarchitecten projectleider geweest bij het ontwerp van Park Oosterspoorbaan. ‘Zo’n opkomst is geweldig natuurlijk, want zo maak je de beste plannen.’ Maar al snel bleek ook dat er veel weerstand was tegen de verbindingen tussen het IBB en Sterrenwijk die in het plan stonden.

Met name de Sterrenwijkers hadden moeite met het idee dat IBB-bewoners makkelijk toegang zouden krijgen tot hun volkswijk. ‘Wij hoopten de twee wijken meer met elkaar te verbinden. Zo’n spoor is een grote muur eigenlijk, een heel monolithisch gedrocht dat dwars door een organisch gevormde stad heen is getrokken, heel lomp. Wij wilden die vorm in haar nieuwe bestemming meer voegen in de stad, maar onder de Sterrenwijkers is juist behoefte aan meer beslotenheid en daarin is voor die *muur* een rol weggelegd.’

### **Twee werelden**

De verschillen tussen de twee werelden aan weerszijden van het oude spoor ter hoogte van IBB en Sterrenwijk kunnen welhaast niet groter zijn. De Sterrenwijk is vanouds een Utrechtse volksbuurt, oorspronkelijk een woningwetwijk uit het begin van de twintigste eeuw. In de stadsvernieuwingsperiode van de jaren zeventig is Sterrenwijk aangewezen als herstructureringswijk. De karakteristieke witte noodwoningen uit 1918 zijn gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Toch is de wijk haar volkse karakter nooit helemaal kwijtgeraakt. Veel families wonen er al generaties. Dit in schril contrast met studentencomplex IBB, waar de doorstroming juist hoog is. Het complex is in de jaren zestig gebouwd en is het oudste studentencomplex van Utrecht. Het telt zo’n 1300 studentenkamers in huizen met gedeelde voorzieningen en enkele zelfstandige woningen. Het complex bestaat uit een hoogbouwflat en vijftien laagbouwflats.

De twee werelden worden tot 2017, behalve door sociale klasse, ook gescheiden door een spoorlijn: de Oosterspoorbaan, het baanvak tussen Utrecht Maliebaan en Utrecht Lunetten. In 1932 is het overstapstation Lunetten gesloten. In 1939 wordt ook de reizigersdienst tussen Hilversum en Utrecht Maliebaan opgeheven. Vanaf dat moment rijden er alleen nog goederentreinen over het traject tussen Blauwkapel

en Utrecht Lunetten. In 2012 heft ProRail het spoor tussen de Koningsweg in Utrecht en de aansluiting op Lunetten op. Halverwege 2015 krijgt OKRA van gemeente Utrecht de opdracht om op de locatie van de in onbruik geraakte spoorlijn een park te ontwerpen. Dat wordt Park Oosterspoorbaan.

‘Dat is best een snel proces geweest’, herinnert Heessels zich. ‘De gemeente had een deadline, omdat ze subsidie konden krijgen voor de aanleg van een fietsroute. De opdracht was mede daardoor vrij ruim opgezet. Haal de deadline, maak een fietsroute, en als het even kan, ook nog een mooie plek voor de stad.’ Dat is natuurlijk een mooi blanco canvas om als vertrekpunt mee te krijgen.’

### **Samenwerken**

De weerstand van de Sterrenwijkers tegen de eerste schetsen heeft het proces nauwelijks afgeremd. Dat is mede te danken aan het feit dat bewoners veel ruimte hebben gekregen om zich in het proces te mengen, denkt Heessels. ‘We hebben heel goed geluisterd naar wat er leefde onder de aanwonenden van het park. Projectleider Jan den Boer van gemeente Utrecht was al snel heel stellig over hoe om te gaan met de weerstand uit Sterrenwijk. Als het volk spreekt, dan hebben we daarnaar te

## LANDSCHAPSARCHITECT

### **Landschapswandelingen**

In de artikelenreeks *Landschapswandelingen* gaat Stad+Groen op pad met landschapsarchitecten. Samen blikken we terug op de totstandkoming van projecten, van teken- en modeltafel tot en met implementatie. De reeks wil vooral inzicht geven in de rol van groen in landschapsontwerp, maar probeert ook nieuwe technieken, trends en inzichten in de inrichting van de openbare ruimte te ontdekken.

luisteren, zei hij. Daarmee was het pleit van de Sterrenwijkers beslecht en konden we samen onze plannen verder uitwerken.’ In januari van 2017 is het middelste deel van het Oosterspoorbaanpark opgeleverd en geopend.

De flexibiliteit die nodig is geweest om, in nauwe samenspraak met belanghebbenden, het ontwerp aan te passen, lijkt exemplarisch voor de modus operandi van OKRA. Het is meer de werkwijze dan de uiteindelijke vorm van de ontwerpen die het bureau kenmerkt, zo lijkt het. Als Heessels wordt gevraagd naar de signatuur van het bureau, moet hij even denken. ‘Ik denk dat er bureaus zijn met een meer uit-

## ‘Je hoeft geen gekke dingen te doen om weerstand te krijgen’



Het Utrechtse Oosterspoorbaanpark na voltooiing in 2017

## ‘Het park snijdt dwars door verschillende tijdslagen van de stad’

gesproken signatuur’, klinkt het bedachtzaam. ‘Onze kracht zit ‘m, volgens mij, juist in de kunst van het *voegen*. Ons werk is heel natuurlijk, beslist niet *overdesigned*. Vaak zien mensen de kwaliteit van het werk pas als ze de situatie voor en na naast elkaar zien. We zoeken onze meerwaarde niet in uitzonderlijke, herkenbare vormen. We maken graag plaatsen waar mensen zich thuis voelen, waar ze elkaar ontmoeten en waar je ‘s zomers verkoeling kunt vinden.’ Die werkwijze wortelt ook in de aard van de opdrachten waar het bureau haar naam mee heeft gevestigd. OKRA werkt namelijk hoofdzakelijk in stedelijke landschappen, voor gemeenten en projectontwikkelaars. ‘Die stedelijke landschappen zijn grote, complexe *organismen*. Daar kun je heel goed originele accenten in aanbrengen. Dat kan heel leuk en verrassend zijn. Maar het moet op de keper beschouwd wel als één geheel voelen wanneer we het opleveren. Dat is, denk ik, waar wij als bureau het meest op inzetten.’

### Weerstand

Bij die aanpak hoort ook zorgvuldig *stakeholderoverleg*, want juist in een stedelijke omgeving moet een ontwerp niet alleen aansluiten bij omgevingselementen, maar nadrukkelijk ook bij de betrokken leefgemeenschappen. ‘Je hoeft echt geen rare fratsen uit te halen als ontwerper om weerstand te krijgen. Dat ligt altijd dicht onder het oppervlak’, zegt Heessels daarover. ‘Niet het ontwerp *an sich*, maar de verandering

roept vaak de meeste weerstand op. Dat is heel menselijk. Je hebt vrede met je omgeving en dan komt er plots iemand aan sleutelen. Dat is eng.’

Dat weet ook de opdrachtgever. Bij het ontwerp van Park Oosterspoorbaan heeft die nadrukkelijk véél ruimte gelaten voor inspraak én voor bewonersinitiatieven uit de aangrenzende wijken. ‘Dat maakt de opdracht heel leuk, vind ik. Wij hebben met ons ontwerp eigenlijk vooral een stevige basis gelegd voor initiatieven van anderen. We zijn daarbij ook steeds samen opgetrokken met de projectleider van de gemeente. Die toonde zich gedurende het héle proces zeer nauw betrokken.’

Zo zijn op en langs het langgerekte park verschillende initiatieven ontstaan en ideeën van omwonenden uitgewerkt. Aan het begin van onze wandeling, vlakbij het Spoorwegmuseum, wijst Heessels al gauw op een voetbalkooi met daarnaast een fitnessparkje. Er zijn, midden op de dag, mensen aan het sporten. ‘Dit is typisch een voorziening waarvan ik denk dat die door bewoners uit meerdere wijken wordt gebruikt.’ Verderop, bij het Beerhuizen Plantsoen, is een speeltuin aangelegd. ‘Een toffe plek voor kinderen. Daar zullen vooral Sterrenwijkers en bewoners uit andere aangrenzende wijken met hun kinderen naartoe komen. De studenten van IBB hebben doorgaans geen kinderen, of er moet iets misgegaan zijn’, lacht de ontwerper. Op andere locaties langs het traject is ruimte gela-

ten voor moestuinen, projecten in het kader van biodiversiteit of andere burgerinitiatieven.

Zo laveert het langgerekte park tussen twee functionaliteiten. Enerzijds is het natuurlijk een doorgaande wandel- en fietsroute. ‘Nu, op een doordeweekse middag, zien we vooral beweging. Mensen fietsen van A naar B en wandelaars laten hun hond uit.’ Anderzijds zijn er verbindingen gemaakt met aangrenzende wijken die uitnodigen om het park te gebruiken voor recreatie. ‘Later op de dag verlegt het gebruik zich meer naar recreatief verblijf. Dan zien we meer mensen zitten en de sport- en speelvoorzieningen zijn dan meer in gebruik.’

### Verwijzingen

De bijzondere vorm van het park heeft de ontwerpers ook uitgenodigd om duidelijke verwijzingen achter te laten naar het oorspronkelijke gebruik van deze openbare ruimte als spoorlijn. Zo zijn de oorspronkelijke portalen, waaraan ooit de bovenleidingen van de treinen aan waren bevestigd, nog steeds in gebruik. Nu dienen ze om de verlichting boven de wandel- en fietspaden hoog te houden.

De zitplaatsen zijn gemaakt van oude bielzen met daarin nog roestig ijzerbeslag. ‘Hout en roestig staal zijn echt van die elementen die we hebben behouden als verwijzing naar het verleden. Zelfs het spoor ligt er nog, als je goed kijkt.’ En inderdaad, de rails dient nu als opslui-



De calamiteitenbaan: functioneel en toch uitnodigend groen



De begraafplaats

ting voor het asfalt van de paden. Daartussen is in de bestrating met klinkers een verwijzing gemaakt naar de bielsen van weleer. Om de zeven meter ligt ook nog een originele betonnen dwarsligger om de spoorrails op zijn plaats te houden.

### Bepanting

De bepanting tussen de spoorrails en op de spoordijk is *cultuurlijk*. Alles daarbuiten, aan weerszijden van de spoordijk, is zo natuurlijk mogelijk gehouden. 'Het idee daarachter is dat we datgene wat ooit door mensen in gebruik is genomen nog steeds functioneel inrichten. Daarbuiten is de vegetatie echter altijd al wild geweest en dat houden we zo. De natuur langs een spoordijk heeft altijd een uniek karakter. Er zijn boeken volgeschreven over wat er zoal langs het spoor groeit en bloeit. Die diversiteit wordt mede veroorzaakt doordat treinen vaak zaden en bessen meenemen en over grote afstanden vervoeren, waardoor je aan de flanken hele diverse bepanting krijgt. Die natuur proberen we te handhaven. Dat is ook onderhoudsarm. Het wordt één keer per jaar gemaaid en verder wordt er niet zo heel moeilijk over gedaan.'

### Schaduw

Het is een uitzonderlijk warme zomerdag als Heessels Stad+Groen door het park leidt. Daardoor valt het op dat het Oosterspoorbaanpark weinig schaduwplekken heeft. 'Dat klopt. Daar is voor gekozen. De uitzonderlijke vorm van het park vraagt om open zichtlijnen. Het verbindt weliswaar omliggende wijken met het groen en met elkaar, maar toch is

het primair een groene doorloop- en doorfietsroute, een verbindingroute van de oude stad met het buitengebied. Bij OKRA noemen we het nog steeds de *van stad naar land-route*.'

Overall waar mogelijk is geprobeerd op bestaande wandel- en fietsnetwerken aan te sluiten. Ter hoogte van de voormalige psychiatrische kliniek Pieter Baacentrum, doorkruist één van de meest belopen NS Wandelroutes van Nederland het Oosterspoorbaanpark. Tussen Utrecht en Bunnik volgt de NS Wandelroute een tracé langs de Kromme Rijn. Waar het Oosterspoorbaanpark over het voormalig spoorviaduct de Kromme Rijn oversteekt, is door middel van een trap een verbinding gemaakt met de lagergelegen NS Wandelroute langs het Krommerijnpad, het jaagpad van De Krommerijn. 'We maken zo gebruik van bestaande netwerken om het voormalige spoorgebied optimaal te ontsluiten.' Zo worden toch bressen geslagen in de oude *muur* die de stadsdelen buiten de singel ooit doorkliefde.

### Groen verhuult de stadse omgeving

Waar dwarspassages in Sterrenwijk weerstand opriepen, zijn ze in andere aangrenzende wijken juist wél omarmd. Zo zijn er toch nog vier belangrijke passages ontstaan tussen de verschillende buurten. 'Mensen zijn blij met de ontsluiting van het voormalige spoorgebied en met het park dat ze ervoor terugkrijgen. Wel merkten we dat direct aanwonenden hun privacy erg belangrijk vonden. Daar maakten ze zich nog weleens zorgen over, merkten we. Dat is zeker een aspect geweest waar we veel rekening mee hebben gehouden.'

### Calamiteitenbaan

Even verderop worden de fietsers de parkroute uit geleid. Wandelaars kunnen daarentegen nog een heel stuk verder de stad uit, tot in het voormalige inundatiegebied van de Hollandse Waterlinie. Dat is mede te danken aan de nieuwe Uithoflijn die, in het verlengde van het park, een zogenaamde *calamiteitenweg* in gebruik heeft die toegang geeft tot de spoorlijn van Utrecht naar Den Bosch en de Uithoflijn. 'Dit moest natuurlijk wel heel functioneel ingericht worden. Het is primair een toegangsweg voor hulpdiensten. Toch hebben we ingezet op een zo groen mogelijke invulling. We staan hier immers bijna in het buitengebied en daar willen we graag bij aansluiten.'

### Randvoorwaarden

Een grote poort in een hekwerk geeft toegang tot de *calamiteitenweg*. Het hek moet permanent toegang bieden tot de treinen en de tram van de Uithoflijn. 'Dat zijn beperkende randvoorwaarden waar je als ontwerper rekening mee moet houden.' Een brede weg leidt naar een verderop gelegen rangeerterrein. 'Dit stukje is leuk. Je voelt echt dat je langzaam de stad uitloopt. Hier wordt het rustiger. Verderop kun je de begraafplaats op.'



Scan, lees & deel!