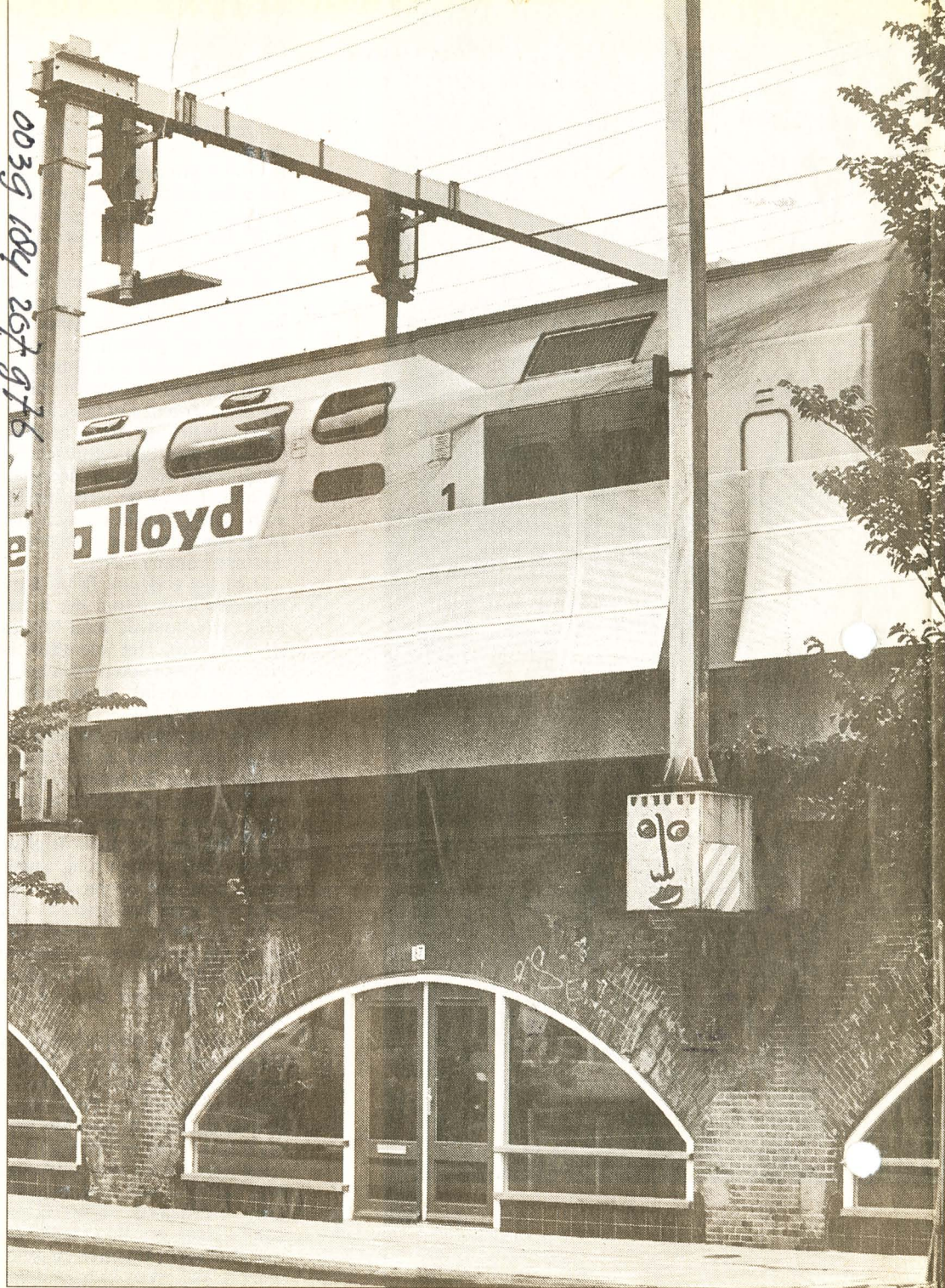




Oude spoorbogen worden ateliers en werkplaatsen.

FOTO MARCEI MOLLE - DE VOLKSKRANT

Zelfkant krijgt grandeur van boulevard

Van onze verslaggever
Eric Arends

AMSTERDAM

Hoe het verhaal precies gaat weet hij niet meer, maar het staat in de Bijbel en handelt over een uitgekookt plan waarvoor eerst niemand was te porren maar waar uiteindelijk toch iedereen voor viel. 'Zoiets is hier ook gebeurd. Niemand zag iets in het project, maar langzaam aan ontdekken steeds meer mensen de waarde ervan. Dat maakt het zo leuk om te doen.'

Architect Tijmen Ploeg hoeft maar richting het raam te knikken om aan te geven wat hij bedoelt. Pal tegenover zijn architectenbureau op het Prinseneiland in Amsterdam liggen ze: *De Bogen* - ruim vijfduizend vierkante meter aan vers opgeleverde werkruimtes en parkeerplaatsen voor kunstenaars, ontwerpers, reclamebureau's, architecten en andere (eenmans)bedrijfjes uit de creatieve sector. Chic en strak vormgegeven, en dat onder de bogen van een spoordijk.

Tot voor kort kon je er op een weggetje tussen twee evenwijdig gelegen spoordijken zonder moeite terecht voor een *shotje* drugs naar keuze, of voor een goedkoop tweedehands autootje waarvan de herkomst meestal duister bleef. In de vochtige, afgelegen hoekjes vonden zwervers 's avonds met velen hun kartonnen matrasjes uit.

De spoordijk, in de negentiende eeuw aangelegd voor het treinverkeer tussen Amsterdam en Haarlem, vormt ter hoogte van de Haarlemmerhouttuinen een bouwkundige barrière tussen de Jordaan aan de ene en het Prinseneiland en het Westerdok aan de andere kant. Over een lengte van vierhonderd meter snijden twee doorgangen het viaduct in drie stukken: vanaf het Centraal Station achtereenvolgens een deel van honderd meter, een middenstuk van zo'n tweehonderd meter, en weer een deel van honderd meter.

Het middelste deel is vorige week

afgebouwd: een lange rij van dertig kleine bedrijfsruimtes (van elk zo'n zeventig vierkante meter) aan de Jordaanzijde langs de Haarlemmerhouttuinen; daar tegenover twintig iets grotere ruimtes (tot 180 vierkante meter) aan de kant van het Prinseneiland; en in het midden, over bijna de volle lengte van het middenstuk, een bewaakte parkeergarage, te bereiken via een van de twee kleine dwarsdoorgangen.

De twee kleinere delen van het viaduct krijgen relatief grotere bedrijfsruimtes en moeten september dit jaar en december 1998 klaar zijn. In totaal komt er tienduizend vierkante meter creatieve bedrijfsruimte bij met een huur van honderd tot honderdvijftig gulden per vierkante meter per jaar.

De zojuist afgeronde eerste fase belooft veel. Al staan de ruimtes nog leeg, aan de kant van de Haarlemmerhouttuinen heeft de weg langs het viaduct al een beetje de grandeur van een boulevard. De tientallen dichtgemetselde en met graffiti besmeurde bogen zijn opengebroken en het cement is vervangen door glas en toegangsdeuren.

Het levert een prachtig beeld op van moderne glazen puien in een gevel van oude, donkerrode bakstenen - wat bijvoorbeeld in Berlijn de café's en restaurants in het oude spoorviaduct van de S-Bahn erg populair hebben gemaakt.

Aan de overzijde, aan de kant van het Prinseneiland, is het spoorviaduct verbreed en afgekleed met lichtgrijs beton. Architect Ploeg heeft er de muren van de units bedekt met aluminium platen. 'Wel in de tint van het beton maar net iets sprankelender. En met de uitstraling van zo'n Amerikaanse caravan.' De optische horizontale lijn die het viaduct door de buurt trekt heeft hij doorgevoerd in de gevel, met horizontale, blank houten kozijnen die relatief ver naar voren steken.

Toch heeft het weinig gescheeld of het spoorviaduct was een favoriet domein van de zelfkant gebleven.

'De NS wilden het viaduct gewoon leeg laten en aan beiden kanten afsluiten met een muur', zegt Ploeg. 'Maar dan zou ik vanuit mijn huis en werkruimte de hele dag tegen een blinde muur hebben aangekeken.' En, de mening van vele omwonenden verwoordend: 'In Amsterdam trek je juist louché figuren aan als je er niets mee doet. Je hakt een gat in dat cementen muurtje en je bent binnen.'

Door de ruimte onder de bogen in te richten als kantoor of werkplaats voor kleine, beginnende bedrijfjes zou dat worden voorkomen. Wie weet zou de buurt zelfs iets terugkrijgen van zijn vroegere charme, die werd gekenmerkt door het geluid van gezaag en getimmer dat vanuit kleine, ambachtelijke werkplaatsen over de Eilandsgracht galmde.

Mooie gedachte, maar geen projectontwikkelaar die er aanvaankelijk iets in zag. 'Zelfs niet de NS, de eigenaar van het viaduct', zegt Ploeg. Haalbaarheidsonderzoeken concludeerden dat de units als bedrijfsruimte niet erg populair zouden worden. Daarbij bestond het voorbeeld van station Blaak in Rotterdam, waar een soortgelijk plan min of meer was mislukt.

Woningbouwvereniging Het Oosten en het Woningbedrijf Amsterdam hebben het project samen aangedurfd omdat 'er in die rapporten ook stond dat er een markt was voor de onderste doelgroep, voor kunstenaars en meubelmakers bijvoorbeeld', zegt W. van Lubeck van het Woningbedrijf. 'Daar hebben we bewust naar gezocht, want zij hebben het in woonwijken steeds moeilijker vanwege de geluidsoverlast. Onder de bogen kan volop worden gezaagd en getimmerd. De muren zijn zo dik dat de buurman er geen last van heeft.'

De NS hadden wel een paar stevige eisen: om de kans op brand zo klein mogelijk te houden moesten alle ruimtes worden verwarmd met één centrale verwarmingsketel, kregen de units aan het Prins

land onder meer 25 centimeter dikke brandwerende plafonds. Dat zou het lawaai van bovenover rijdende treinen meteen dempen.

Juichend roepen de twee woningbedrijven en de betrokken architecten Zeinstra, Van de Waals en Ploeg dat de aanvankelijke scepsis voor niets is geweest. 'Vanaf het moment dat we de borden ophingen worden we overstelpt met telefoontjes van geïnteresseerden', zegt Van Lubeck van het Woningbedrijf.

Hij zit nog wel met een paar fikse problemen. De kosten zijn gaandeweg de bouw verdubbeld naar 12 miljoen gulden. En terwijl de voorbereidingen voor de bouw van fase 3 al in volle gang zijn, is pas voor de helft van de ruimtes in dat deel een huurder gevonden. Architect Ploeg roept daarom maar 'dat het een ideale locatie zou zijn voor een museum'.

Wat betreft de geluidsdichtheid: die is van binnen naar buiten misschien prima, maar andersom niet. Ook al staan de deuren van de unit open, zelfs architect Ploeg schrikt als een trein precies over het bovenliggende spoor dendert. 'Het ligt ook aan het sóórt trein dat langskomt', zegt hij nog wel.

Vrijdag zijn de huurcontracten voor de 'fase 1-ruimtes' ondertekend, zegt Van Lubeck. Behalve die voor de ruimtes aan de Haarlemmerhouttuinen, in het oude gedeelte van het viaduct. De muren en plafonds zijn er nog vochtig. Op enkele plaatsen is het cement tussen de stenen bedekt met een donzig laagje schimmel.

Volgens Ploeg kan regenwater vanaf het spoor zo de oude muren van het viaduct binnendringen. Van Lubeck zegt dat een structurele oplossing voor het vochtprobleem alleen bovenop het viaduct is aan te brengen. 'Daar kunnen we niet zomaar bij.' De muren worden daarom aan de binnenkant tijdelijk bedekt met een vochtwerend materiaal. Of het werkt moet nog blijken.

bestaan 0039/104/207976 23 juli 1997 van de en wijk
Kruis Houttuinen