

# Antwerpen 'stad aan de stroom', plantoelichting

32



## Project en praxis

In april 1990 nodigde 'stad aan de stroom' me uit een ontwerp te maken voor het Eilandje, als onderdeel van een ruimere opzet, dat ook de Kaaien en het Zuid, of de vrijgekomen terreinen voorbij de zuidelijke stadsuitbreiding omvatte.

De voorbije twee jaar was mijn inzet er vooral op gericht de gevraagde planning met haar aanspraken op alomvattendheid en systematiek te herleiden tot een gecombineerde strategie van projecten. Dit leek me meer aan te sluiten bij de praktijk en daarom een betere werkwijze.

Een eerste beperking betreft de terreinomvang van het voorstel. Het Eilandje dient in strikte zin te worden beschouwd, en dus moet alles wat te maken heeft met het algemeen verkeerssysteem, met de haven of met de structuur van de gehele stad louter als een mogelijke aanvulling op het voorstel gezien worden, en niet als de voorwaarden of, nog minder, als het eigenlijk onderwerp.

Ten tweede is er de inspanning om de ingrepen in het gebied zo veel mogelijk te beperken. Er zijn weinig volstrekt nieuwe voorstellen, en de meeste straten, gebouwen en open ruimten worden behouden zoals ze zijn, zodat een vrije ontwikkeling volgens hun eigen dynamiek mogelijk is.

In de derde plaats is er de wens het instrumentarium voor deze beperkte ingrepen terug te brengen tot de grootste eenvoud. Door rechtstreeks bouwplattengronden en inrichtingsplannen van openbare ruimte voor te stellen, zullen de nodige administratieve voorschriften op een inductieve manier ontstaan in plaats van omgekeerd.

Een voorstel baseren op dergelijke minimalistische principes houdt een theoretische houding in, waarbij de oorsprong van het stedenbouwkundig project is gelegen in de praxis en niet in een ideologie. In die zin zou het inadequaat en misschien kortzichtig zijn deze oriëntatie te beschouwen als pragmatisch zonder meer, en niet het autonome bestaan ervan te erkennen als een op zich staande theorie van 'urban design' (zonder de behoefte aan sociaal, economisch of functioneel patronaat).

Een theorie van de stedenbouw moet zowel het opstellen als het uitvoeren van plannen betreffen: in deze bedrijvigheid, die ondeelbaar en zelfstandig is, zijn theorie en methode nauwelijks te onderscheiden. Dit gaat in tegen de klassieke opdeling van het ontwerpproces in twee stappen: een aantal van tevoren genomen beslissingen (het theoretisch-normatieve luik) en hun toepassing (het deductieve, planmatige luik). In dit geval zou het architectuurproject niet naar voren mogen komen als een uiteindelijke keuze voor een van de mogelijke vormen die een of andere regel toestaat; integendeel, het zou de oorsprong van alle plannen moeten zijn, en dat zolang het door zijn relevantie strategieën kan genereren voor een globale coherentie van de stad.

Waar het om gaat, is de keuze een concept van een stedenbouwkundig plan voorop te plaatsen dat is opgevat als een voorstel tot directe interventies, met een programma, een budget en een ontwikkelaar, en dat zich bovendien bewust is van zijn partiële conditie. Het is precies de beperkte draagwijdte die een plan toelaat zich te bewegen in een relatief onzeker kader, waarvan de randvoorwaarden veelal onstabiel, soms waarschijnlijk maar slechts zelden rotsvast zijn. Door binnen dit kader van relatieve onzekerheid te bewegen, kan een dagelijkse bouwbedrijvigheid ontstaan. Maar in een geval als het huidige kan, mits er een goede coördinatie bestaat, ook nog een behoorlijke wederzijdse betrokkenheid behaald worden tussen verschillende projecten alsook een rationele verbetering van de structuur van de stad in haar geheel.



Eilandje, overzichtsfoto

## Havenbuurt

Het Eilandje, de Montevideo-buurt en de Cadix-wijk vullen elkaar aan, elk vanuit hun eigenheid, en zouden zo tot een hedendaagse versie van de havenbuurt kunnen versmelten: een stadsdeel dat niet marginaal of geïsoleerd is, maar toch naar verschijningsvorm en naar activiteit specifiek en rechtstreeks te maken heeft met het water, met de schepen of met de havenarbeid. Deze specialisatie sluit iets anders niet uit, zoals dat ook vroeger niet het geval was: het wonen in een dergelijke buurt wordt in een bepaalde mate maar niet uitsluitend gekarakteriseerd door de havenspecialisatie.

Ik wil het hier dus niet hebben over het beeld van de vroeg-industriële haven waar de tijd bleef stilstaan, of de reconversie ervan tot 'festivalterrein', 'winkelparadijs' of 'amusementstrekpleister', zoals bij de Amerikaanse havenvernieuwing uit de jaren zeventig en bij de meer provinciale Europese voorbeelden die nu aangelegd worden.

De vraag is of men een aldus beschreven havenbuurt voorop kan stellen als een hedendaagse categorie van het stedenbouwkundig project, vergelijkbaar met 'historisch centrum', 'universitaire campus' of 'wetenschapspark', of zelfs met de klassieke 'tuinwijk'. Zouden Marseille, Kopenhagen of Hamburg voorbeelden kunnen zijn van een heterogene stedenbouwkundige typologie?

We zijn gedwongen interferentie en onvolmaaktheid tussen de verschillende functies tot op zekere hoogte te aanvaarden: waterpret en scheepvaart zullen samen moeten gaan, woningen zullen niet altijd even rustig gelegen zijn, voor kantoren zal men een zekere afzondering als gunstig moeten beschouwen. Voor de stad tellen immers meer het algemeen belang en de functionele flexibiliteit.

## De geometrie der geschiedenis

De zestiende-eeuwse 'Nieuwstad' van Gilbert Van Schoonbeke en Bonapartes havenwerken later introduceerden zuiver-geometrische principes in de Antwerpse plattegrond. Tot dan toe was deze steeds aangegroeid met morfologieën afgeleid van de topografische vorm van kanalen, dokken en omwallingen.

De introductie van orthogonaliteit legt in het noordelijk gedeelte van de stad de beginselen vast van de moderne ruimte, waarin bouwblokken met, eveneens rechthoekige, waterpartijen gecombineerd worden volgens constant merkbare wetten van regelmaat, systematiek en orde.

Zowel de Cadix- en de Montevideobuurt als het Bonaparte- en het Willemdok vertonen orthogonaliteit, echter telkens met licht verschillende afmetingen en richtingen. Welnu, het is belangrijk hieraan trouw te blijven, zonder echter de algemeen bindende elementen hun vorm te laten verliezen. Het Bonapartedok en het Kattendijkdok staan niet volledig loodrecht op elkaar: we kunnen dan ook van het subtiele conflict tussen hun randen op een redelijke manier gebruik maken, en dit zoveel mogelijk in functie van het geheel.

De blokken in de Cadix- en de Montevideobuurt en de rechthoeken van de drie dokken zijn visueel de sterkste elementen van de geometrische ordening op het Eilandje, inclusief de uitbreiding naar het noorden.

Om de orthogonaliteit te versterken, wil het ontwerp een sterke volumetrische expressie geven aan de bestaande bouwblokken. Voor Cadix bestaat het idee erin het alignement van straten en blokken, dat de wijk zo'n bijzondere structuur verleent, voort te zetten. Men kan zich de nieuwe ontwikkeling voorstellen volgens een volumepatroon, van gelijke aard als het bestaande.

In Montevideo brengen het nieuwe front aan het Kattendijkdok en de torens binnen het bouwblok door hun afwijkende typologie een contrast tot stand met de stabiliteit van het volgebouwde grid. Dat is te verkiezen boven de vervorming die optreedt wanneer men op kleine schaal gaat uitbreiden en bouwlagen toevoegen.

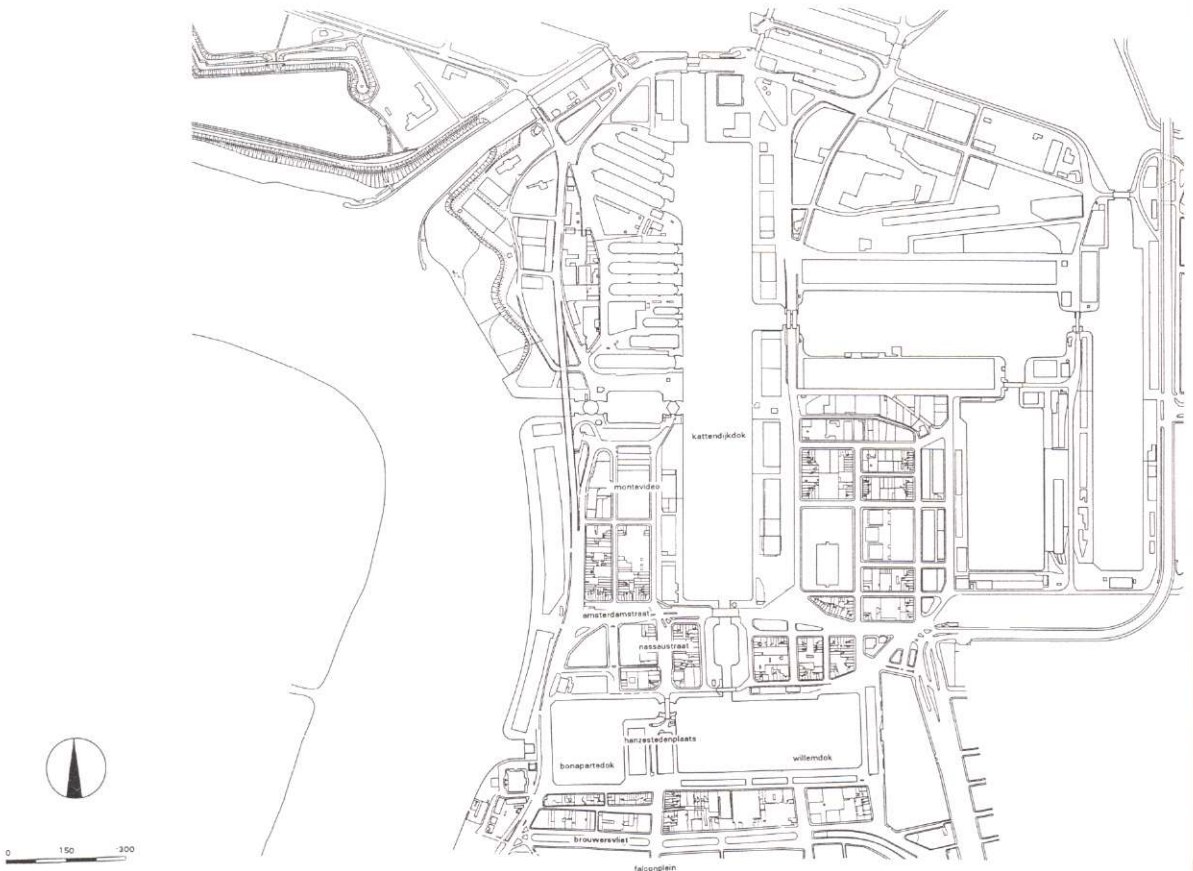
### Insulariteit en verlatenheid

Insulariteit – of eiland-zijn – is de inherente conditie van het Eilandje. In ruimtelijke termen wil dit zeggen: overal en voortdurend zicht op het water, constant besef van de beperkte omvang van het gebied, aanwijzingen van een eigen typologisch karakter alsook, in sommige opzichten, van een miniatuurstadje, vermits een hele variëteit elementen er (in klein aantal) voorkomt. Het Eilandje vervult tevens een symbolische waarde voor de gehele stad, als wijk met een speciale vorm en karakter.

Op het vlak van toegankelijkheid impliceert insulariteit opvallende doch doodlopende verbindingen met het centrum en met het algemeen wegennet. Het globale verkeersvoorstel gaat precies uit van een positieve houding ten opzichte van insulariteit. De projectontwikkelaar zou maximale accessibiliteit prioriteit geven. Insulariteit kan echter slechts als karakteristiek gevrijwaard blijven door een evenwicht te bereiken tussen toegankelijkheid en verlatenheid.

Verlatenheid is de belangrijke waarde die een insulaire omgeving

As Falcon-Nassau-Montevideo, bestaande situatie



kenmerkt. Men denke hierbij aan de disproportie van de wijde straten en de grote open ruimten ten opzichte van de lage bebouwingshoogte, het ontbreken van een specifieke aanleg van de openbare ruimte (overal dezelfde straatstenen) en de zeldzame straten die aan beide zijden levendig zijn, en anderzijds de talrijke gevelfronten naar het water of naar een groot stuk braakliggend land. Het is deze buitengewoon suggestieve en uitzonderlijke ruimtelijke kwaliteit die ik absoluut wens te bewaren en te respecteren. Natuurlijk niet om ermee te dwepen, maar als erkenning van de bijzondere conditie die dit mogelijk maakt (ogenschijnlijk lage densiteit, sobere beeldtaal, weidse horizonten, laag silhouet, kalm verkeer, enzovoort).

### Nieuw en oud

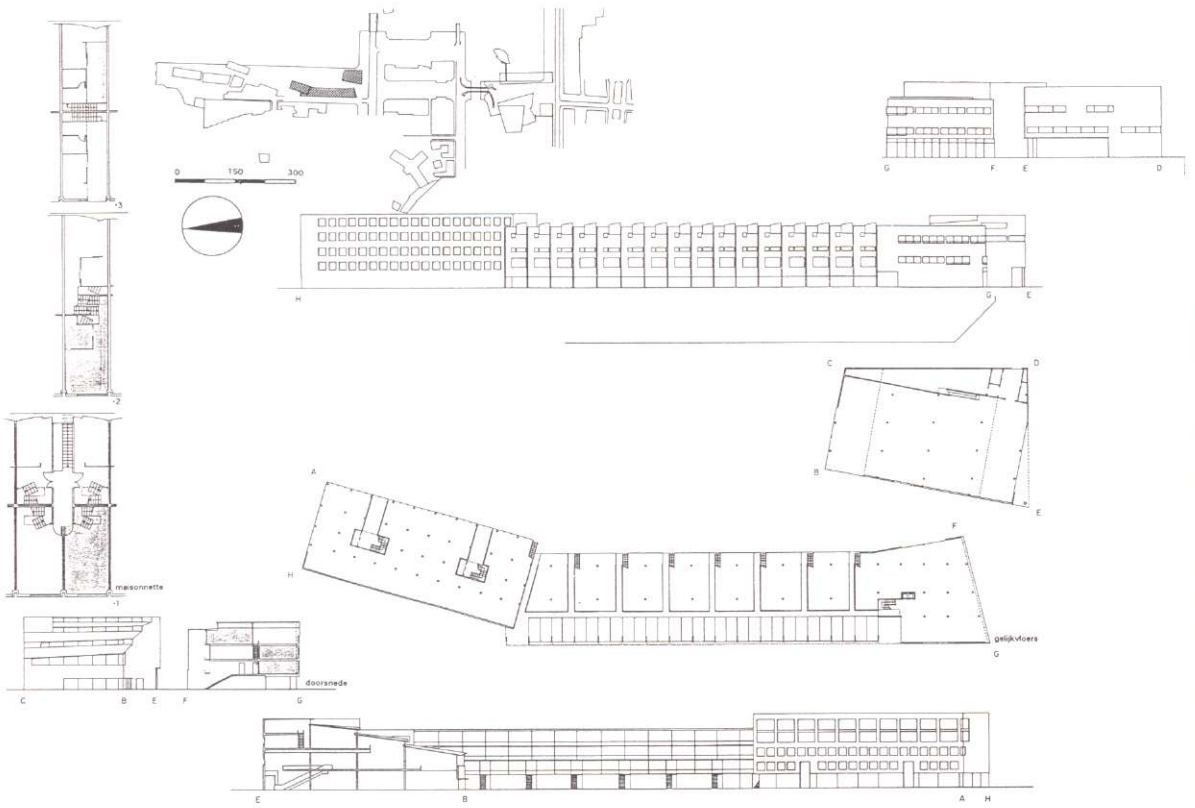
In St. Katherine's Dock, het meest residentiële vernieuwingsproject van London Docklands, is bijna alles nieuw. Seattle, Boston en Marseille nemen enkele oude gebouwen op met een veranderde bestemming, maar het nieuwe is dominerend.

Het voorstel voor het Eilandje is wat dat betreft sterk afwijkend. De verhouding bebouwing/terreinooppervlakte gaat de 85% reeds te boven en de meeste huidige gebouwen en functies zullen vermoedelijk blijven.

In die zin is het voorstel duidelijk conservatief. Niet door middel van een rehabilitatieprogramma voor het gebied of door het beschermen van de bestaande architectuur, maar wel door de huidige gebouwen en activiteiten

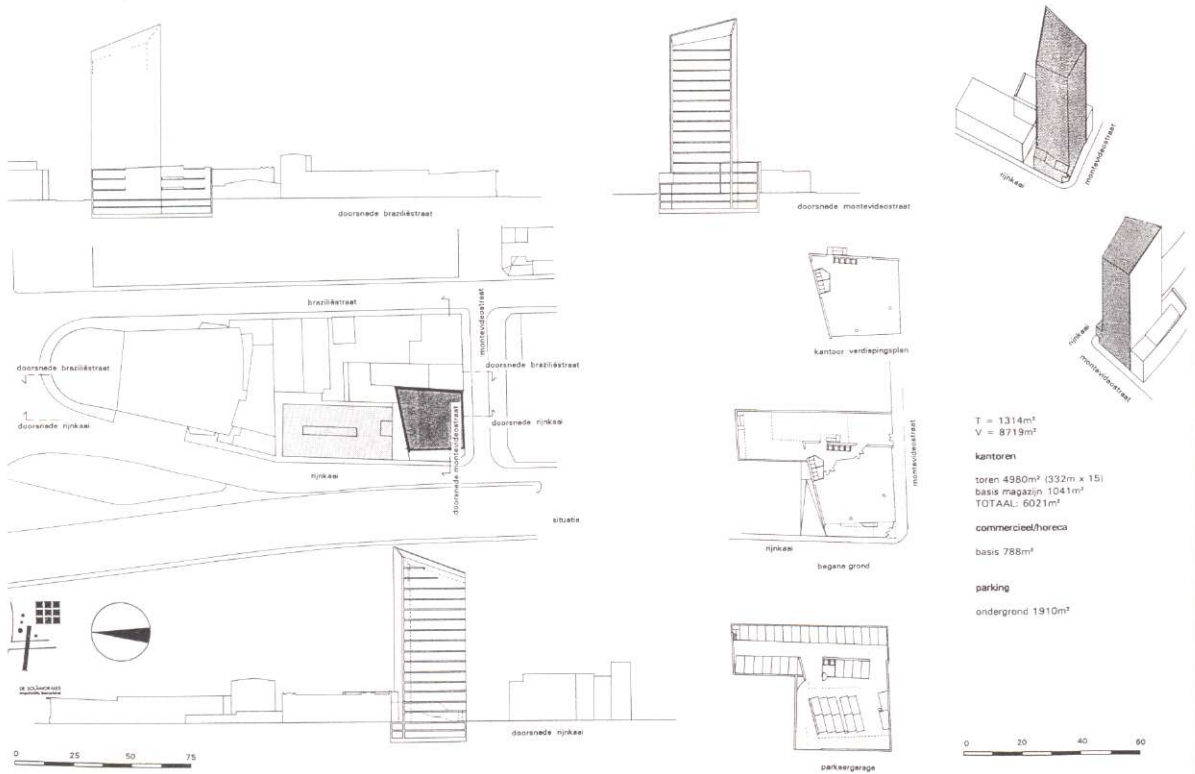
As Falcon-Nassau-Montevideo, overzicht interventies





As Falcon-Nassau-Montevideo, interventie Kattendijk Westkaai

Interventie Rijnkaai



zich in volle onafhankelijkheid verder te laten ontwikkelen. Althans, op voorwaarde van wat nieuwe inbreng, opdat een hedendaagse levensstijl in deze buurt mogelijk zal zijn. Nieuwe architectuur moet steeds op vrije terreinen opgericht worden zodat het karakter van deze plek nog steeds bepaald zal zijn door de huidige bebouwing.

De neoklassieke ramen en sierlijsten op de gevels geven vorm aan het gewone aanzicht van de buurt, en naast de eenvoud van een architectuur zonder monumentaliteit dragen ze bij tot de figuurlijke stilte die er heerst.

### **De culturele injectie. De as Falcon-Nassau-Montevideo**

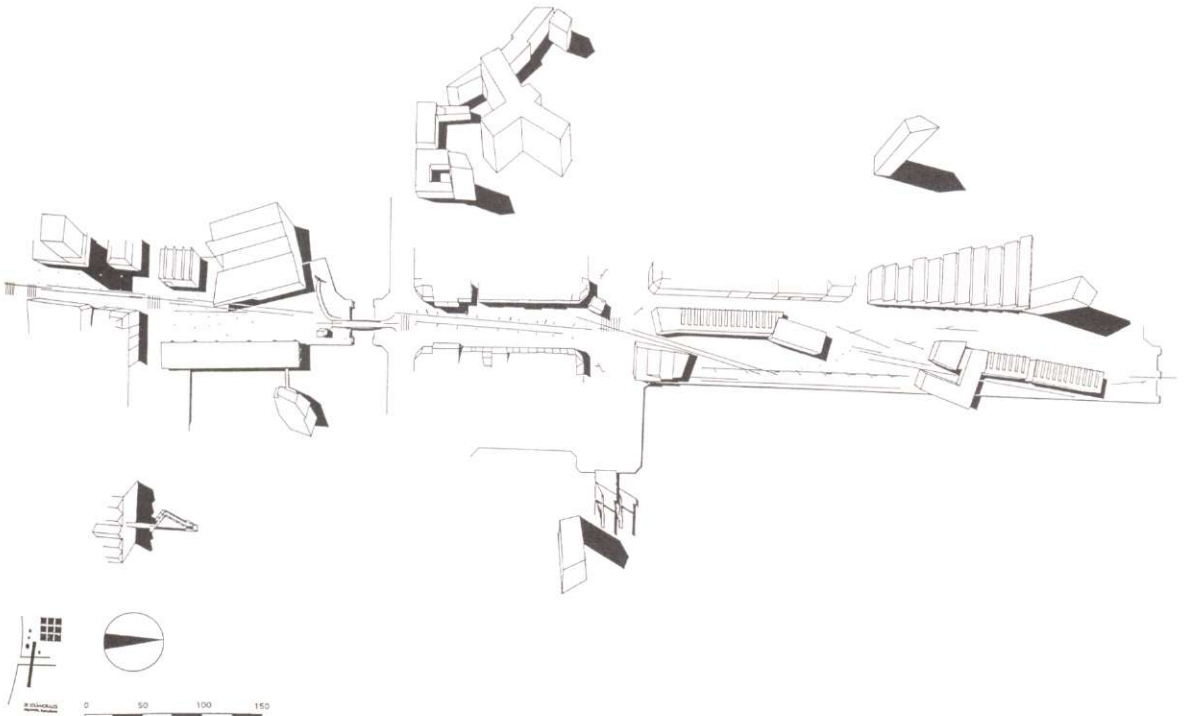
De injectie van enkele culturele gebouwen van grootstedelijke of zelfs nationale schaal kan het Eilandje tot een van de centrale delen van de stad maken, dicht bij de historische kern en de drukbezochte panorama's van de Scheldeoever.

Deze culturele functies (tentoonstellingsruimten, theater- en balletschool, congrescentrum, havenbeurs, enzovoort) gaan geen concurrentie aan met de handel en het wonen die er nu gesitueerd zijn. Integendeel, ze veronderstellen een toevloed van lokale en buitenlandse bezoekers, wat een vernieuwingsprogramma mogelijk zou kunnen maken.

Bovendien kan een gebied dat zoals de havenpieren in New York of San Francisco op maritieme recreatie en amusement gericht is, als populaire attractie een aanvulling betekenen op het Maritiem Museum aan de Schelde of het kunstencentrum in het gerestaureerde Sint-Felix-pakhuis.

Welnu, de as Falcon-Nassau-Montevideo is opgezet als een sequens van plaatsen voor ontmoeting, vrijetijdsbesteding, handel en wonen. De nadruk ligt vooral op incidentele 'topstukken', zonder de permanente onderlaag te willen wijzigen: precies daarom worden er enkel cultuur- en amusementsvoorzieningen aan de bestaande plaatselijke elementen toegevoegd.

*As Falcon-Nassau-Montevideo, perspectief*





Omwille van de continuïteit met de historische route die midden in de middeleeuwse kern start, kunnen we erop vertrouwen dat de as een natuurlijke voortzetting zal zijn van de voortdurende voetgangersstroom uit het stadscentrum. Met het Falconplein als vertrekpunt doorsnijdt de as eerst de Brouwersvliet en het Van Schoonbekeplein en biedt dan reeds een zicht op het watervlak van het Bonaparte- en van het Willemdok. Het congressen- en beurzencomplex markeert door de publiekshal, de restaurants en andere ontmoetingsplaatsen het gemeenschapskarakter van de Hanzestedenplaats. Voorbij de gerestaureerde Nassaubrug opent zich de horizon naar de Schelde toe. Niets verhindert nu nog de geografie van de site volledig te kunnen vatten: links de kernstad, recht voor ons de Scheldebocht en Linkeroever op het tweede plan, de haven in het noorden en vlakbij het Maritiem Museum en het nieuwe front aan de Laureiskaai (hotel, wonen en winkels). Aan de oostzijde het Willemdok met eventueel een restaurant op het water, en op de achtergrond het AMCA-complex.

De Nassaustraat zou een aantrekkelijke commerciële strip kunnen worden, als de centrale verbindingstraat met winkels, cafés en openbare voorzieningen. Na renovatie zouden de bestaande panden er uitermate geschikt voor zijn.

Na de Amsterdamstraat gekruist te hebben, bereikt de voetgangersas een nieuw winkelfront, komt dan binnen het blok van de Kattendijkkaai en vervolgens op de open ruimte voor de Balletschool en het pakhuis Montevideo.

Cadix-wijk, modules nieuwe bouwblokken



De route loopt ten einde aan Kattendijk-Noord, een residentieel complex dat ook de Montevideo-toren, openluchtparkings en commerciële diensten inclusief. We kunnen dan nog de Sasbrug oversteken naar de Droogdokken die later als archeologische site bewaard zullen blijven.

### **Identificatie van ruimte. De torens**

De torens zijn het visuele symbool van de vernieuwing van deze buurt. Het zijn ingrepen die heel behoedzaam in het weefsel ingeplant zijn, zonder de infrastructuur of de morfologie te veranderen. Ze zijn zo geplaatst dat ze pas op het tweede plan waargenomen worden, oprijzend achter de straatwand van gewone huisgevels.

De torens laten buitengewone vergezichten toe. De totale oppervlakte (4000 m<sup>2</sup>) komt overeen met de hoofdzetel van een bedrijf dat op een symbolische uitstraling mikt of, bij residentiële bestemming, met drie flats per verdieping. De slankheid van de toren vereist een beperkte verdiepingsoppervlakte (350 m<sup>2</sup>), waardoor bovendien een optimale natuurlijke belichting mogelijk is.

Het mentale beeld van het nieuwe Eilandje zal bepaald worden door de relatie tussen de torens en hun verschillende posities: blind naar de stad toe en open naar de zee en de haven. Een ruimtelijk beeld dat je op afstand kunt herkennen; vanuit de Leien en de Noorderlaan of vanaf de Schelde als een veld waarin spanning hangt. Een stadsdeel met een eigen identiteit, echter ervaren als een reeks fragmenten als je erdoor wandelt.

De torens zouden ontworpen kunnen zijn als gedraaide facetten van een zelfde gebouw, zoals de prisma's van Mies in Chicago. Ze zullen op havensilo's lijken vanuit de stad gezien, maar op stedelijke wolkenkrabbers vanuit de haven.

### **Coördinatie van de architecturale invulling**

Het klassieke masterplan legt de structurele elementen van de stad vast en definieert de algemene voorwaarden voor bestemming, lokalisatie en omvang van de bebouwing. Lijnrichtingen en bouwvoorschriften zijn de gebruikelijke instrumenten.

Hier willen we een andere strategie, waarin het welbepaalde architectonische vormen zijn die de algemene stedenbouwkundige opties aangeven (verkeerscirculatie, openbare ruimte, densiteit, functievermenging, typologie, vrijwaren van de omgeving, enzovoort). Een strategie waarin architectuur en stedenbouw simultaan verlopen.

We moeten dus het traditionele denken in twee stappen achterwege laten. Dat gelooft immers in het vermogen vanuit planning de 'algemene voorwaarden voor de architectuur' af te leiden, of de gemeenschappelijke parameters waaraan de individueel verschillende architectuur zal moeten voldoen. In zo'n visie kan reflectie vanuit de architectuur nauwelijks impact hebben in het stedenbouwkundig debat, tenzij in de vorm van een algemeen criterium zoals uniformiteit, repetitie of evenwicht. Innovatie, het waardevolle verschil of de singuliere plek vinden dan geen plaats binnen de stedenbouw.

Ons voorstel heeft integendeel de architecturale opties voor bebouwing en openbare ruimtes gedetailleerd uitgewerkt, met het volle besef van hun globale stedenbouwkundige implicaties.

Deze opties moeten op basis van het voorliggend schetsontwerp door een geselecteerde groep architecten die bereid zijn met ons samen te werken verder ontwikkeld worden in een definitief ontwerp. Zowel elk

gebouwwontwerp als een laatste bijstelling van het globale plan moet in gemeenschappelijk overleg gebeuren.

Het is dan ook noodzakelijk te zorgen voor coördinatie van de verschillende ontwerpers, om een correcte uitvoering van het project te garanderen. Het behoort tot de verantwoordelijkheid van de auteur van het plan allerhande voorstellen en wijzigingen die bij het ontwerpen van elk gebouw komen kijken, uit te lokken en erop in te gaan.

### **Stedebouw als stedelijk statement**

Men mag het soort stedelijkheid van het Eilandje niet verwarren met een verfraaiingsprogramma dat slechts steunt op modieus straatmeubilair en zogenaamd avant-garde opsmuk. De nu gebruikte kasseisteen die zo kenmerkend is voor de havenbuurt, kan nauwelijks overtroffen worden door een of ander hedendaags materiaal. Men kan het beter combineren met beton, asfalt of een bitumineus materiaal.

Een moderne stedelijkheid van het Eilandje wil een einde maken aan de geïsoleerdheid ervan als een wijk zonder voorzieningen, en wil het openstellen voor de doorsnee stadsbewoner. Daartoe worden minimale ingrepen voorgesteld: routes, straatverlichting, bomen, trottoirs, asfalt, metalen voegen, of dus met nieuwe elementen – maar beperkt en strikt – de bestaande uitgestrekte kassei-oppervlaktes verrijken (zonder het bestaande materiaal te vervangen; het blijft de gemeenschappelijke basis voor het gehele gebied).

De nieuwe parken aan de St.-Laureiskaai en aan de Londonbrug werken als contrapunt voor de hardheid van de openbare ruimte – een hardheid die overigens even evident is als ze gewaardeerd wordt. Samen met een globale transformatie van de kaaien bieden beide parken prachtige nieuwe recreatiemogelijkheden voor de inwoners van Antwerpen.

Het voorzien en het vormgeven van de openbare ruimte mogen niet geïdealiseerd worden tot een op zichzelf betrokken project. Het is niet het voorwerp van een autonoom ontwerpen, maar behoort tot een stedelijke cultuur. In de mate waarin voorzieningen aangeboden zijn of waarin op een verzorgde uitvoering gelet is, drukt dit soort werk uit wat voor rol vormelijke waarden spelen bij het tot stand brengen van dergelijke gewone elementen van ons samenleven.

*Vertaling: Kristiaan Borret*