

**Onderzoek. Project. Ping. Pong/Lokaas voor stadsverlaters.
Vier stadsontwerpen voor de 19de-eeuwse gordel in Gent.**

Kristiaan Borret, Bruno Notteboom

Stadsontwerp: een wankel begrip

Sinds een tiental jaren maakt in Vlaanderen de praktijk van het stadsontwerp opgang. Zoals elders in Europa viel de aanleiding voor een opdracht dikwijls samen met het definitief in onbruik raken van in oorsprong 19de-eeuwse stedelijke infrastructuur zoals kazernes, slachthuizen, spoorwegterreinen, en binnenstedelijke fabriekspanden. Deze *urban voids* vormen complex samengestelde opgaven waarin kwesties op kleine en grote schaal en van uiteenlopende aard voortdurend op mekaar ingrijpen: van een idee voor het bewaren van interessante architectuur over de evaluatie van toekomstige programma's tot het herdenken van de ontsluitingsstructuur in de ruime omgeving. De hybride discipline van het stadsontwerp is een uitermate geschikt instrument gebleken om deze ontwerp opdrachten op de intermediaire schaal aan te pakken.

Inmiddels moeten we het niet enkel van zeldzame aanleidingen hebben, maar is stadsontwerp een meer vertrouwde en meer toegepaste stedenbouwkundige ontwerp praktijk. Bijvoorbeeld zet de projectontwikkelingsmaatschappij van de NMBS sinds het ontwikkelingsplan voor de stationsomgeving in Leuven (o.l.v. Marcel Smets, 1991-1992) geregeld een stadsontwerp in om de mogelijkheden van één van de onderbenutte spoorwegterreinen te exploreren (1).

De groei van de ontwerp praktijk spiegelt zich in een vermenigvuldiging van de betekenissen die aan het begrip stadsontwerp verleend worden. Het woord blijkt een containerbegrip. De term doet vlot de ronde, terwijl de inhoud ervan geenszins vastligt maar telkens wisselt met wie het in de mond neemt. Wat is het stadsontwerp? Een enkelvoudige en sluitende definitie voor een hybride discipline in volle ontwikkeling heeft weinig levenskansen. Bovendien zijn absolute vragen sowieso weinig interessant. Wat is de kunst? Wat is de Vlaamse identiteit? Wat is de stad? Het zijn vragen die enkel in relatieve zin beantwoord kunnen worden. Zo krijgt ook stadsontwerp pas inhoud en betekenis als het beschouwd wordt ten opzichte van andere praktijken die werken aan de ruimtelijke structuur van de stad.

Stadsontwerp kan aanzien worden, aldus Han Meyer, als een verzamelnaam voor pogingen om nieuwe grondslagen voor het ontwerp van de ruimtelijke structuur van de stad te definiëren, waarbij de primaire functie van de stedelijke ruimte niet meer het vanzelfsprekende uitgangspunt vormt (2). Door de ruimte als een context te denken — historisch en concreet — en daarvoor ondermeer te putten uit stadsanalyse die vanuit de morfo-typologische school gestimuleerd is, zet het stadsontwerp zich af tegen de abstracte ideologie van het tabula rasa in de gecanoniseerde modernistische stedenbouw. Manuel de Solà-Morales ziet stadsontwerp zelfs aanknopen bij “een andere moderne traditie”, een minder bekende lijn van modernistische architecten (o.a. Victor Bourgeois, Michiel De Klerk, Giovanni Muzio, Sven Markelius) die de eisen van het moderne verbinden met de eigenheid van de bestaande stad (3).

Stadsontwerp is een meer “substantiële” dan “procesmatige” ontwerpbenadering (4). Ze legitimeert zich op basis van deskundigheid in de ruimtelijke vorm van de stad en positioneert zich aldus ten opzichte van structuurplanning dat niet alleen een meer procesmatige kleur heeft maar waarin de deskundigheid van de ruimtelijk ontwerper omwille van het interdisciplinaire samenwerkingsverband ook niet altijd op de voorgrond komt. Omdat kennis van de ruimte en bedrevenheid in het ruimtelijk ontwerp bij stadsontwerp vooropstaan, kan de ruimtelijk ontwerper als specialist terzake erin slagen de spilfiguur van het ontwerpproces te zijn en aldus voor de stedenbouwkundige discipline een centrale plaats veroveren. De creatieve rol van de ruimtelijk ontwerper als katalysator lijkt in een stadsontwerp meer te kunnen doorwegen.

De kansen die het ruimtelijk ontwerp in het kader van een stadsontwerp krijgt, stellen echter ook eisen aan de kwaliteit van dat ontwerp. Het plan kan niet zomaar een intuïtieve geste zijn. Het dient degelijk onderbouwd te zijn met afdoende argumenten. Alleen dan kan het tussen overheid en privé-investeerdere in gezag verwerven en zich als een derde macht in de onderhandeling laten gelden (5).

Men kan tenslotte de praktijk van het stadsontwerp tussen twee polen situeren. Aan het ene uiterste prijkt het stadsontwerp *pur sang*, een explorerende activiteit die de ruimte en haar capaciteit om een programma op te nemen aftast en onder de vorm van een wervend beeld tot een voorstelling komt. Dit plan is er niet op gericht om morgen gebouwd te worden, maar wel om de mogelijkheden van de plek te ontginnen en betrokken partijen zoals overheid en investeerders daarvan te overtuigen. Aan de andere kant bevindt zich het stedelijk project, een plan dat voor uitvoering bedoeld is en erop mikt de op stapel staande projecten voor gebouwen en open ruimtes als een beredeneerd en samenhangend geheel te sturen zodat de stedenbouwkundige meerwaarde gewaarborgd wordt.

Uitvoeringsgerichtheid staat evenwel niet gelijk met fixatie op een eindtoestand. Een stedelijk project is uitvoeringsgericht, want met inbouw van marges en flexibiliteit — zoals elk zinnig stedenbouwkundig plan een mate van onzekerheid moet verrekenen.

Het weze duidelijk dat de afstand tussen stadsontwerp en stedelijk project zelden waterdichte schotten telt maar veeleer een continu spectrum is. Immers wat bij de aanvang een vrij ontwerponderzoek was, wordt dikwijls, geleidelijk en op een iteratieve manier, door toedoen van overleg en onderhandelingen een stedelijk project. Veel van de verwarring rond het begrip stadsontwerp heeft te maken met een wisselvallige situering van het plan op het spectrum tussen exploratie en project. Ook bij de Gentse opdracht voor vier stadsontwerpen heeft die oscillatie tussen twee polen het verloop van de ontwerpen parten gespeeld. We komen daar verder op terug.

Een unieke opdracht in Gent.

In Gent is men bezig met de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning meende dat de invloedrijke en uitvoerige totstandkoming van het nieuwe structuurplan best aangevuld werd met een aantal complementaire deelstudies van uiteenlopende aard. Ze vond in de Gentse poot van het Sociaal Impulsfonds, die aan wijkontwikkelingsplannen werkt, een gelijkgestemde partner om gezamenlijk het initiatief te nemen voor een ontwerpmatig onderzoek van de herwaarderingsmogelijkheden voor de Gentse 19de-eeuwse gordel. De vier stadsontwerpen komen dus niet voort uit een toevallige aanleiding zoals een braakliggend terrein dat hier moet ingevuld worden of een buurt die daar te saneren valt. Als samenhangend onderzoeksinitiatief vormen ze een unieke verdienste. De stadsontwerpen zijn bovendien bedoeld als deelstudies die door hun concrete eigenheid de planvorming op een hoger niveau kunnen toetsen en zo nodig bijsturen. Het ideaal van een iteratieve pendel tussen de verschillende ontwerpniveau's van stadsontwerp en gemeentelijk structuurplan was één van de doorslaggevende redenen voor de opdracht.

In de 19de-eeuwse gordel werden vier sectoren afgebakend, waarin de vier ontwerp bureaus gedurende 6 maanden studie verrichtten. Nero/Stramien, één van de vier stadsontwerpteam, had voordien een meer algemene studie van de gehele gordel uitgevoerd die een inhoudelijk uitgangspunt aanbood (6). Dit rapport schoof o.m. standpunten naar voren over een te verhogen sociale menging van bewoners en gebruikers en over een wisselende aanpak van de bouwblokken naargelang hun maat. De noodzaak om "stadsverlaters", d.w.z. stadsbewoners die na verloop van tijd beslissen naar suburbia te verhuizen, binnen de stad houden door in de 19de-eeuwse gordel aantrekkelijke woonomgevingen te ontwikkelen, was een vooronderstelling die uitdrukkelijk door de Stad Gent meegegeven werd. Dat op die manier de sociale samenstelling in de 19de-eeuwse gordel met meer begoede bewoners zou aangevuld worden, was evenzeer een bewuste doelstelling.

Tijdens de analysefase diende elke groep drie locaties binnen de sector af te zonderen voor een meer gedetailleerd onderzoek. Op die manier konden zij min of meer autonoom sturen welke problematieken zij aan de orde wilden stellen. De opdrachtgever was er niet op uit om louter ontwerpvoorstellen voor specifieke locaties te verkrijgen. Men rekende ook op een onderzoekseffect waarbij de verschillende benaderingen van de verschillende teams in verschillende sectoren een scala aan vaststellingen en ideeën zouden genereren dat ook elders in de 19de-eeuwse gordel inzetbaar zou zijn. Om die representatieve problemen, terugkerende voorstellen en typische ingrepen uitdrukkelijk naar boven te halen, werd er op het einde van het ontwerpproces een gezamenlijke evaluerende workshop georganiseerd met de betrokken ontwerpers, ambtenaren, buurtwerkers en politici.

De discussies in de workshop waren geordend volgens ruimtelijke, sociale en procesmatige aspecten. In het ruimtelijk luik horen vragen thuis rond verdichten en verdunnen, publieke ruimte, beeldvorming en identiteit. Maatschappelijke thema's gaan vooral over het mixen en scheiden van bevolkingsgroepen, sociale verdringing en de verhouding tussen lokale en boven lokale activiteiten. Procesmatige thema's in een

stadsontwerp zijn bijvoorbeeld de faseerbaarheid, het structurerend vermogen naar de toekomst en de verhouding totaalplan-deelplan. Deze uiteenzetting van de vier stadsontwerpen volgt dezelfde leidraad.

De ontwerpen

Nero/Stramien: de Brugse Poort

De tandem Nero/Stramien heeft het ontwerp gemaakt voor de westsector van de 19de-eeuwse gordel. Dit gebied bestaat uit een uitgestrekte arbeiderswijk, de “Brugse Poort”, omsloten door de Rooigemlaan (een onderdeel van de stadsring), de Coupure en de Groene Vallei, een voormalige fabriekssite die in de jaren '60 gedeeltelijk is ingevuld met hoogbouw. Nero/Stramien laten hun analyse steunen op het voorafgaandelijk rapport over de gehele Gentse 19de-eeuwse gordel dat beide bureau's samen opgesteld hebben. Ze detecteren knelpunten die exemplarisch zijn voor het gordelweefsel: o.m. een laag voorzieningenniveau (vooral op het gebied van stedelijke functies), een economie bestaande uit kleine, instabiele ondernemingen, te weinig groene en open ruimte, een ondermaats wooncomfort (o.m. door een beperkt scala aan woningtypes), een eendimensionele ruimtelijke identiteit. De 19de-eeuwse woningbouwspeculatie heeft in de westsector een arbeiderswijk opgeleverd die door haar omvang, monotone aanleg en woningtypes, en krappe maatvoering bijzonder beklemmend aandoet. Bovendien liggen de belangrijke verkeersassen, die meestal boven lokale activiteiten aantrekken, aan de rand van de wijk waardoor enclavering alleen maar versterkt wordt. De Brugse Poort is gaandeweg geëvolueerd tot één van Gents meest gekende migrantenbuurten.

De ontwerpers verlenen aan het studiegebied structuur door het conceptmatig onder te verdelen in stukken op stads-, stadsdeel- en wijkniveau. Zo zien ze de Groene Vallei als een park met functies op stadsniveau. De bouwblokken langs de Groene Vallei en langs de Coupure worden op stadsdeelniveau geprofileerd. Er worden activiteiten voorzien die profiteren van de goede bereikbaarheid, in combinatie met woonvormen aan het water. Het gros van de ingrepen situeert zich echter op het lokale niveau, in het centrum van de moeilijk doordringbare wijk. Om de leefbaarheid van de buurt op te vijzelen zijn er diverse middelen ingezet: nieuwe pleinen geflankeerd door nieuwbouw, alternatieve parcours via (semi-)private binnengebieden of “groene” parkings. Het ontwerp mikt erop de identiteit van de wijk te versterken door een beter leesbare ruimtelijke structuur te ontwikkelen. Kernstuk in die aanpak is de benadrukking van een “zachte” ruggegraat van buurtfuncties tussen het bestaande Fonteineplein en een nieuw Mathildeplein, waarvoor plaats vrijkomt door de afbraak van enkele zeer krappe bouwblokken. Het Mathildeplein wordt de vestigingsplaats van o.m. een nieuwe bibliotheek, buurtlokalen, en een overdekte markt. De ruggegraat doorkruist de gehele wijk en op deze as takken allerlei semi-openbare ruimtes, vrijgemaakt in de binnenblokken, aan. Parkeren wordt gereorganiseerd in de binnenblokken met een ontsluitingssysteem vanuit de invalswegen.

Herverdeling

De strategie bestaat dus hoofdzakelijk uit een herverdeling van de ruimte. Na selectieve afbraak worden bebouwing, openbare ruimte, tuinen en parkeren op een betere manier geordend die het weefsel meer structuur en openheid geeft. Deze herverdeling gaat gepaard met een sterke toename van het aantal woningen. Afbraak van dichtgeslibde bouwblokken en nieuwbouw met appartementen en anderssoortig geschakelde woningen aan de randen van de aldus ontstane open ruimtes mikken op een beter ruimtegebruik. De dichte nieuwbouw mag geen belasting van de ruimte betekenen, maar het is de bedoeling sterkere en meer gevarieerde open plekken te bieden door een betere afbakening en overgang tussen bebouwde en niet-bebouwde ruimte.

De geplande nieuwe woningen, veelal appartementen “aan het plein”, “aan het park”, “aan het water”, vullen de diversiteit aan van het plaatselijke woningaanbod zodat ook bewoners met meer financiële middelen of hogere eisen kunnen aangetrokken worden. In het ontwerp voor de Brugse Poort is wel sprake van meer dan een subtiele injectie; in het maximaal scenario worden ongeveer 950 nieuwe woningen voorzien, met afbraak van bijna 600 bestaande. Deze ommekeer gebeurt weliswaar niet helemaal in het centrale buurtweefsel, maar ook aan de randen langs de grote verkeersassen. Toch zal een dergelijke ingreep een onvermijdelijk sterke invloed hebben op de sociale samenstelling van de buurt.

De gefazeerde herverdeling van de ruimte neemt doorheen de tijd dusdanige proporties aan dat er nauwelijks een onaangeroerd bouwblok overblijft. Elke ingreep in de binnenblokken hangt samen met onteigeningen en complexe financiële en juridische procedures; vooral aan de ruimteverslindende maar felbegeerde garageboxen hangt een hoog prijskaartje. De realisering van het ontwerp voor de sector West zal dus een zeer hoge investeringskost vergen. De volgens het plan vereiste private investering (vooral voor woningbouw) ligt vijf keer zo hoog als de initiële investering door de overheid —een verhouding die overigens in alle vier de stadsontwerpen terugkomt. Als men er rekening mee houdt dat dit geen vanzelfsprekend stadsdeel is voor het aantrekken van promotoren, wordt het snel duidelijk dat de overheid hier meer zal moeten ingrijpen.

Het nieuwe eindbeeld voor de Brugse Poort zal slechts in opeenvolgende fases tot stand kunnen komen. Voor zo'n groot en verweven gebied is dit ook niet anders mogelijk. Enkele planonderdelen worden als essentieel beschouwd, met name de centrale ruggengraat en het Mathildeplein, en hebben tot doel om voor een deel van het gebied op korte termijn een nieuwe structuur en identiteit te verduidelijken. In de Brugse Poort zijn er weinig belangrijke ontwikkelingen, zoals langs een populaire steenweg, die kunnen geïntensifieerd worden en als vanzelf voor een omslag van de wijk kunnen zorgen. Nero/Stramien voegt daarom met de ruggegraat een nieuw centraal element in.

Groep Planning: van Ledeberg naar Bellevue

De sector van de 19de-eeuwse gordel waarin Groep Planning onderzoek verricht heeft, grenst aan de welvarende zuidrand van Gent, een lappendeken van open en gesloten gebieden, van comfortabele woonwijken, snelweg- en ringinfrastructuren en de daarmee samenhangende enclaves met perifere programma's. Het monumentale afrittencomplex van de E17 hoort eerder bij die verdunde stedelijkheid maar doorsnijdt in Ledeberg brutaal het stadsweefsel. Het viaduct markeert een spoor van ongebruikte ruimte en deelt het studiegebied op in het eigenlijke Ledeberg en de Bellevuewijk.

De kern van de Gentse deelgemeente Ledeberg beslaat het grootste deel van de sector. Naast de terugkerende kwalen van 19de-eeuwse arbeiderswijken zoals krappe bouwblokken, een labyrintisch stratenpatroon, een drukke steenweg als levensader, en weinig of weinig kwalitatieve open ruimte, betreft de analyse hoe weinig de loop van de Schelde in Ledeberg merkbaar is. De rivier scheert langs het woonweefsel maar slechts enkele straten leiden naar de oevers. Aan de andere kant van het viaduct ligt de Bellevue-wijk. Ze lijkt een soort eiland in de oksel van de Schelde en herbergt een meer grootschalig programma van kantoor- en woontorens, autoshowrooms, bedrijven en opslagplaatsen, her en der opgevuld met flarden rijwoningen. Groep Planning stelt in dit erg geleed gebied voor om op de verschillende fronten met verschillende middelen in te grijpen.

In Ledeberg zelf wordt de vertrouwde herverdelingsstrategie voorgesteld die we ook bij de andere ontwerpteams terugvinden: open ruimte creëren door de binnenblokken uit te pitten, alternatieve trajecten introduceren doorheen de binnenblokken (o.a. naar de Schelde), imagooverandering door heraanleg van de openbare ruimte. Langs de belangrijkste toegangswegen naar het gebied worden bovendien vier "poorten" op een meer duidelijke wijze uitgebouwd.

In de Bellevuewijk worden de loodsen en bedrijven vervangen door een nieuwe woonwijk, die door middel van losvaste bebouwing de dichtheidsproblemen zoals die in de kern van Ledeberg voorkomen, vermijdt. De restruimtes tussen de hoogbouwblokken worden in een nieuwe inrichting van het maaiveld opgenomen en een groene gordel laat toe de Scheldeboorden intensiever te gebruiken, zowel op schaal van de buurt als van Gent.

Veruit het meest spectaculaire onderdeel van het ontwerp is de ingreep onder het viaduct. De restruimte wordt er opgevuld met een gevarieerd programma: meerlagige parkings, commerciële voorzieningen, kantoren, een museum, een autopolis (in aansluiting bij de nabije autoshowrooms) en sportvoorzieningen. De leegte wordt vol en neemt de vorm aan van een activiteitenzone die uitstraling ambieert op grote schaal. Het opvullen van de ruimte onder het viaduct wordt ook aangegrepen om de verschillende fragmenten in de zuidsector onderling te verbinden. Nieuwe wanden begeleiden onderdoorgangen en willen het barrièregevoel verminderen. Zo wordt er bijvoorbeeld een thematisch onderscheid gemaakt tussen een recreatie-, winkel- en natuurverbinding.

Vol en leeg

De strategie die Groep Planning volgt spiegelt zich aan de condities van het terrein: te volle gebieden worden leger gemaakt en lege gebieden opgevuld. Beide operaties maken evenwel weinig kans mekaar te treffen in een eenvoudig doorschuifstelsel waarbij bewoners van het ene naar het andere gebied verhuizen. In het plan voor de zuidsector zijn het niet de verdunningsvoorstellen in Ledeberg die de aandacht trekken, maar wel hun complementaire tegenhanger, de invulling van de gronden onder en in de omgeving van het viaduct. Deze zijn, afgezien van de bijzondere randvoorwaarden van een bovenliggend viaduct, onmiddellijk voorhanden en er kan zonder afbraak gebouwd worden met een spectaculair resultaat. De nieuwe programma's onder de viaduct vergen een belangrijke investering maar komen relatief gemakkelijk in aanmerking voor ontwikkeling door de privé-sector. De sociale impact van het project is bijgevolg niet zozeer te zoeken in de ingrepen in het weefsel van Ledeberg-centrum maar heeft eerder te maken met de imagooverandering die het nieuwe voorzieningenapparaat onder het viaduct en, in mindere mate, aan de "wijkpoorten" kan teweegbrengen.

Het stadsontwerp voor de zuidsector steunt op onderling nogal onafhankelijke ingrepen. Anders dan een volledig nieuw structurerend principe te introduceren, zoals de ruggegraat in de Brugse Poort, gebruikt en bevestigt het de zeer dominante geleiding van het studiegebied. De herverdeling van de ruimte in Ledeberg, de opvulling van de leegte onder het viaduct en de vervanging van ruimtelijke componenten in de Bellevue-wijk tasten de bestaande opdeling niet fundamenteel aan. Ze zijn daarom gemakkelijk afzonderlijk fazeerbaar en impliceren op dat vlak handzame werkbaarheid.

Technum: Ham, Blaisant, Rabot

De noordsector van de 19de-eeuwse gordel is aan de buitenzijde duidelijk begrensd door waterlopen (Coupure, Verbindingskanaal en Handelsdok), maar gaat aan de stadzijde ten dele over in de kernstadswijken. Al bij al heeft deze afbakening ten behoeve van het onderzoek een zeer grillige vorm en heterogene samenstelling. Technum is dan ook het enige ontwerpteam dat de stadsontwerpen niet gecombineerd heeft maar op drie afzonderlijke locaties tewerk is gegaan.

Vanuit de analyse blijkt expliciet hoe de noordkant van de gordel op twee snelheden leeft. Enerzijds bestaat er een sterk lokaal leven, in grote mate bepaald door de migranten. Anderzijds wordt het gebied doorsneden door belangrijke wegen en het bovenlocaal activiteitenpatroon dat daarmee samenhangt, zoals de nakende oprichting van het nieuwe gerechtsgebouw illustreert. Terwijl de aantrekkingskracht van dit netwerk momenteel onderbenut is, zou het volgens de ontwerpers, als een tegenhanger voor de zuidrand van Gent, tot een nieuwe noordelijke pool kunnen uitgebouwd worden. Daartoe worden de randen van het gebied, waar stadsring en kanaal soms samenvallen, als dragers aangegrepen van nieuwe ontwikkeling, die gekoppeld wordt aan interne transformaties in het weefsel. Dit algemeen concept wordt geconcretiseerd in drie ontwerplocaties: Ham, Blaisant en Rabot.

In de eerste deel locatie, Ham, is de afbraak- en herschikkingstrategie aangewend waarop vooral Nero/Stramien een beroep doet. Een nieuw gecreëerde open ruimte brengt als een brede hoofdas lucht en oriëntatie in de wijk en articuleert een leesbare verbinding tussen binnenweefsel en Handelsdok. Een bijhorend stelsel van openbare en collectieve ruimtes en een gemengd programma met diverse woningtypes moeten het bestaande weefsel omkeren tot een hedendaagse woonomgeving die ook aan de potentiële suburbanisant appeleert.

De tweede ontwerplocatie, de Blaisantwijk, is een smalle spie ingesloten door een ingewikkelde verkeerssituatie die de weinig bijstere woonkwaliteit van de 19de-eeuwse arbeidershuizen nog meer drukt. Het radicale ontwerp van Technum mikt erop door de introductie van een nieuwe typologie die kan wedijveren met de infrastructuur het eilandkarakter van de Blaisantwijk om te buigen tot een positieve identiteit.

Het stadsontwerp voorziet een strooksgewijze kolonisering van de spie met per strook wisselende dichtheden en bouwveloppes. De lage bouwblokken worden vervangen door grote samengestelde gebouwen die met hun schaal de prominente ligging van de plek tot antwoord willen dienen. Geïnspireerd door Nederlandse modellen, betekenen ze in de eerste plaats een casco dat een flexibele invulling toelaat. Het resultaat moet parkeren, buitenruimtes en diverse types van woon- en werkomgevingen op zo'n manier op mekaar doen inspelen dat de sociale en functionele mix van de horizontale kavelstructuur van de typische 19de-eeuwse stadswijk geëvenaard wordt. Door de woningenconcentratie met behulp van grotere bouwhoogtes op te drijven wil het ontwerp grotere open ruimtes creëren. Het bewonersbestand zal na de ingrepen evenwel ook een hoger inkomen moeten hebben.

De derde locatie, de Rabotwijk, is kleiner in omvang maar vergelijkbaar met de Brugse Poort of Ledeberg: een aaneengesloten koek van arbeiderswoningen afgeboord door infrastructuur (stadsring, kanalen). Hier zijn andermaal beproefde methodes gebruikt, zoals een sterkere oriëntatie op het water aan de randen en de injectie van open ruimtes in het binnenweefsel. De ingreep leunt door de voorgestelde nieuwe types van open ruimte en woon-werkcombinaties aan bij het stadsontwerp voor Ham en door de monumentale woonblokken aan de waterkant bij de grote schaal die in Blaisant gehanteerd wordt.

Nieuwe beelden

Terwijl het plan aanvankelijk koos voor een ex-aequo in de woondichtheid tussen de bestaande en voorgestelde toestand, blijkt het woningenaantal flink te verhogen door de vervanging van rijhuizen in laagbouw door middelhoge appartementsgebouwen. Die toename treedt in meer of mindere mate in elk van de vier stadsontwerpen op en gaat ook steeds gepaard met de creatie van meer gevarieerde of beter vormgegeven open ruimte. Nieuwbouw wordt ook hier aangegrepen om de wijken te heroriënteren; een rug naar het water wordt een gezicht naar het water. Meer dan elk van de andere stadsontwerpen zoekt Technum naar een nieuwe identiteit voor het wonen in de 19de-eeuwse gordel door er radicale en eigentijdse beelden op te projecteren.

De ontwerpers geloven niet dat de huidige sociale segregatie in de 19de-eeuwse gordel ooit kan oplossen in een zeer fijne menging. Ze pleiten voor “heterogene menging” waar dankzij de grove korrel voldoende conflicten blijven bestaan zonder dat ze noodzakelijk negatief moeten gevonden worden. Het ontwerp aanvaardt dus geen genoegzame opvatting van de sociale mix en poogt een alternatief ruimtelijk antwoord te geven. Ook de vraag hoe potentiële suburbanisanten in de stad te houden trekken ze op gelijke wijze open. Moet men de ingrediënten van het vertrouwde suburbane ideaal zo goed als mogelijk in de stad te reproduceren of bereikt men hetzelfde door de aantrekkingskracht van volstrekt nieuwe maar in se stedelijke woonvormen?

Labo S&S: langs de Dendermondsesteenweg

De oostsector komt overeen met de voorstad aan de buitenzijde van het spoorwegstation Dampoort. Ook al betekent de spoorlijn een scherpe ruimtelijke scheiding, toch verloopt de overgang van de stadskern naar de vrijstaande bebouwing van de randgemeenten Lochristi en Destelbergen zeer geleidelijk doorheen de wijken van het studiegebied. De kenmerkende ruimtelijke gebreken van de 19de-eeuwse gordel zijn hier wat minder aanwezig dan in de andere sectoren. Grotere burgerwoningen trekken hier en daar een middenklasse publiek aan. In het verleden zijn een aantal bouwblokken deels gesloopt om plaats te maken voor groenaanleg en aansluitend werden enkele beluiken op privé-initiatief spontaan volledig gerenoveerd. Wellicht valt de relatieve aantrekkelijkheid van deze woonomgeving mee te verklaren door de nabijheid van het Dampoortstation en van het stadscentrum.

Het stadsontwerp door Labo S&S gaat er bijgevolg van uit dat de woonkwaliteit in de oostsector veelal behoorlijk is en zeker geen forse ontwikkelingen nodig heeft om een kentering teweeg te brengen. De buurt kan op rustige afstand achter de spoorwegbarrière de vruchten plukken van de nieuwe programma's met stedelijke of regionale ambitie die gepland zijn aan de binnenstadzijde van de Dampoort.

Naast de in de 19de-eeuwse gordel gebruikelijke spreiding van kleine bedrijfjes, opslagplaatsen en garageboxen over de binnenblokken, valt op hoe de Dendermondsesteenweg een levensader van bijzonder kaliber is. Grote en kleine handelszaken en bedrijven concentreren er zich uitgesproken tot een commercieel lint. De analyse stelt dat het lokaal en bovenlocaal gebruik van dat lint uiterst moeilijk te scheiden zijn. Met andere woorden, de baanwinkel voor passanten werkt er ook als buurtwinkel voor bewoners en omgekeerd; langs de steenweg overlappen de buurt en het netwerk.

Baaien

Labo S&S koos ervoor om de stadsontwerpen vooral te richten op deze centrale rol van de Dendermondsesteenweg. Geïnspireerd door de basiskenmerken van een recent opgetrokken winkelcentrum stelt het plan voor om her en der rondom de steenweg open ruimtes in te richten die bemiddelen tussen buurt en netwerk, tussen openbaar domein,

handelszaken, werkplaatsen en achterliggende woningen. De bestaande ruimtelijke organisatie langs de steenweg op basis van nevenschikking en scheiding kan erdoor omgekeerd worden tot één met menging en verweving. Deze open ruimtes verhouden zich als baaien ten opzichte van de drukke steenweg en nemen verschillende vormen aan. Zo wordt op de voormalige fabriekssite Malmar een park met woningen ontworpen dat gekoppeld zit aan de parking van het naastliggende winkelcentrum. Langs de steenweg zelf worden in dezelfde geest een aantal verkeerspleintjes heraangelegd met het oog op intensiever gebruik. Een andere baai ontstaat door de afzonderlijke parkings van een supermarkt en een sporthal te verbinden en er één ruime complementaire en verzorgde parkeerruimte in te richten, die een voetgangersverbinding krijgt naar de omgevende buurtstraten en afgeboord wordt met nieuwe woningtypes. De baaien zijn er ook op gericht door gebundelde ontsluitingen de verkeerssituatie op de Dendermondsesteenweg veiliger te maken en het benauwende straatprofiel wat open te breken.

Het publieke leven speelt zich vandaag reeds grotendeels af op alledaagse plekken zoals die langs de Dendermondsesteenweg, en bovendien zijn ze vaak commercieel gericht of privé-eigendom. Labo S&S wil deze gewone collectieve ruimte onder de stedenbouwkundige ontwerpaandacht plaatsen. Als baaien kunnen ze door de confrontatie van uiteenlopende activiteiten en publieken meer “stedelijk” worden, maar dan op een informele manier, zonder de monumentale en representatieve eigenschappen van het traditionele ideaal van de stedelijke openbare ruimte.

In vergelijking met de andere stadsontwerpen wordt in de oostsector maar een geringe verhoging van de woningendichtheid voorgesteld. Dit strookt met het uitgangspunt om geen drastische omkering te beogen. Waar er nieuwe woningen worden voorzien, dienen zij in de eerste plaats om de nieuwe open ruimtes goed te articuleren.

In de mooiere woonwijken langs de Dendermondsesteenweg zorgen enkele straten met een meer bemiddeld publiek reeds voor een flinke sociale menging. Blijkbaar overweegt de grootte van de woning en de kwaliteit van de onmiddellijke omgeving op het imago van de buurt. Het stadsontwerp stimuleert dit soort grofkorrelige sociale menging verder door op plaatsen die net iets meer bieden (park, pleintje, verkeersarm etc.) kleine groepen woningen in te voegen die pogen te beantwoorden aan de woonverlangens van stadsverlaters uit de middenklasse.

Hoewel in het ontwerp een verhoopt eindbeeld is uitgedrukt, kan elk deelontwerp afzonderlijk worden ontwikkeld. De samenhang tussen de diverse ingrepen is echter sterk afhankelijk van de verbinding door de Dendermondsesteenweg. Omdat de baaien zo gevarieerd uitgewerkt zijn, krijgen ze pas onderlinge samenhang als ze in aantal sterk genoeg zijn om ze langs de steenweg als een terugkerend systeem te kunnen herkennen.

Onderzoek en project

Het onderzoekmatige opzet van de Gentse reeks van stadsontwerpen in de 19de-eeuwse gordel is een opmerkelijk feit. Stadsontwerp loopt omwille van haar wervend

vermogen en beeldend karakter dikwijls het risico dienst te doen als wegbereider voor omvangrijke projectontwikkeling. In Gent daarentegen was die druk nagenoeg afwezig en hebben de stadsontwerpen zich kunnen demonstreren als waardevolle methodes om de ruimtelijke draagkracht, structuur en betekenis van een stedelijke omgeving aan de hand van ontwerpen te interpreteren en ter discussie te stellen. Over de aanpak van de 19de-eeuwse gordel is er tussen alle betrokkenen een interessant debat ontstaan waarvan de beleidsdiensten ongetwijfeld vruchten plukken. Sommige onderdelen van de stadsontwerpen zullen waarschijnlijk niet bij deze studie blijven, maar tot uitwerking en uitvoering leiden. Aan de kant van de ontwerp bureaus was het erg welkom niet geïsoleerd te werken en van wederzijdse opvattingen kennis te nemen.

Desalniettemin is de formule ook niet volmaakt te noemen. Zo is het jammer genoeg onduidelijk gebleven in welke mate de stadsontwerpen als toets gewerkt hebben voor de opmaak van het gemeentelijke structuurplan. Het model van de iteratieve wisselwerking tussen verschillende ontwerpniveaus is blijkbaar niet zo gemakkelijk in praktijk te brengen.

Maar het is vooral een andere onduidelijkheid die het verloop van de ontwerpen parten heeft gespeeld: moesten de vier stadsontwerpen meer naar een onderzoek neigen dan wel naar een project? Om een onderzoeksopdracht te kunnen zijn, ging het werken nogal gebukt onder een bestek dat met zeer lineaire en gedetailleerde resultaatsomschrijvingen de zuivere onderzoeksmentaliteit fnuikte. Voor de behoorlijke uitwerking van een omvangrijk project daarentegen was de loopduur van de opdracht ontoereikend om de argumenten van ontwerpers, bewoners en politici op elkaar af te stemmen. De wens om een “gereedschapskist” samen te stellen met ontwerpideeën die niet uitsluitend locatiegebonden zijn, valt te relativiseren door de kracht van de plek —de bepalende manier waarop de ruimtelijke randvoorwaarden die op elke plek anders zijn, eisen aan het ontwerp stellen. Tijdens het ontwerpproces bleken tenslotte voor sommige terreinen reeds precieze toekomstopties genomen te zijn door de beleidsvoerders, bijvoorbeeld de invulling van de Groene Vallei in de westsector en de beslissing om een park te voorzien op de fabrieksterreinen Malmar in de oostsector. Terwijl in gebruikelijke omstandigheden een aanvankelijk exploratief stadsontwerp geleidelijk kan evolueren naar een stedelijk project dat op uitvoering gericht is, liepen beide finaliteiten in Gent mekaar voor de voeten.

(AUTEURS)

Kristiaan Borret is assistent in de Vakgroep Architectuur en Stedenbouw, Universiteit Gent en coördineert er momenteel het ontwerpmatig onderzoek van Labo S&S.

Bruno Notteboom was wetenschappelijk medewerker in Labo S&S en werkt nu voor Buro5, Maastricht. Beiden werkten mee aan het stadsontwerp voor de oostsector.

VOETNOTEN

- 1 Zie over de stationsprojecten Bruno De Meulder, "Herstructurering van Belgische stationsomgevingen. Een stand van zaken", *Facetten*, nr. 4, 1998, pp. 4-15
- 2 Han Meyer, *De stad en de haven. Stedebouw als culturele opgave. Londen, Barcelona, New York, Rotterdam*, Jan Van Arkel, Utrecht, 1996, p. 17
- 3 Manuel de Solà-Morales, "Another modern tradition. From the break of 1930 to the modern urban project", *Lotus*, nr. 64, 1989, pp. 6-31
- 4 Charles Vermeersch, "Voorbij het feest?", *A+*, nr. 110, 1991, pp. 52-55
- 5 Marcel Smets, "Een stedebouw die verder reikt dan stadsontwerp?", ongepubliceerde lezing, Antwerpen, 1993
- 6 Nero i.s.m. Stramien, *Re-visie-werkboek voor de 19de-eeuwse gordel van Gent*, 1999

Onderschriften afbeeldingen

Algemeen

In thesis Marianne Hofstede:

1. De 19de-eeuwse gordel met de studiegebieden per ontwerpbureau.

Rood: sector west – Nero-Stramien

Geel: sector noord – Technum

Groen: sector oost – LaboS&S

Oranje: sector zuid – Groep Planning

De uiteindelijke ontwerplocaties zijn zwart gearceerd.

(figuur uit: "Methodologische en inhoudelijke analyse van stadsontwerpen voor de 19de-eeuwse gordel van Gent", thesis GAS Ruimtelijke Planning 1999-2000 door Marianne Hofstede)

thesis p.10 bovenste figuur

Nero/Stramien

1. Bestaande toestand van het onderzoeksgebied. De zone waar wordt ingegrepen is donker aangeduid.

figuur p. 16

2. Gewenste ruimtelijke structuur. Door nieuwe doordringbaarheid en sterke beelden aan de randen wil men verhelpen aan het isolement van het gebied.

figuur p. 15

3. Drie schaalniveaus om het gebied te geleiden.

figuur p. 18 links, enkel bovenste ("schaalniveau")

4. Stadsontwerp met aanduiding van de ruggengraat (oranje) en de twee pleinen (rood).

figuur p. 18 rechts

5. De "zachte" ruggengraat tussen het bestaande Fonteineplein (boven) en het nieuwe Mathildeplein (onder).

figuur p. 21

6. De zuidelijke pool van de ruggengraat, met het Mathildeplein (onder) en het heringerichte binnengebied rond het bestaande kringloopcentrum (links).

figuur p. 33

7. Mathildeplein met nieuwe lokale bibliotheek en binnenplein rond het kringloopcentrum.

figuur p. 34

8. Binnengebied bij het kringloop centrum voor en na de ingreep.

figuur p. 40.

9. De ruggengraat voor en na de ingreep.

figuur p. 42

10. De bouwblokken langs de waterkant tegenover de Groene Vallei.

figuur p. 31

Technum

1. De sector Noord (geel) en gekozen ontwerplocaties (grijs gearceerd). Van links naar rechts: Rabot, Blaisant en Ham.
(figuur uit: "Methodologische en inhoudelijke analyse van stadsontwerpen voor de 19de-eeuwse gordel van Gent", thesis GAS Ruimtelijke Planning 1999-2000 door Marianne Hofstede)

figuur thesis p.25

2. Een gefragmenteerde functionele structuur: zuivere woonwijken wisselen af met meer gemengd weefsel en monofunctionele enclaves. Locale en bovenlocale functies wisselen elkaar af.

3. Concept voor Ham: verbinding van het binnenweefsel (????) rond de Sleepstraat (links) naar de kade van het Handelsdok doorheen een pleinstraat (?).

4. Ham: bestaande toestand.

5. Ham: voorgestelde toestand.

6. Ham: maquette van de eindtoestand.

7. Blaisant: bestaande toestand (boven) en concept (onder): losse gebouwgehelen op een continu plateau (oranje) met een verlaagde ringweg langs de kade.

8. In de samengestelde gebouwcomplexen worden diverse vormen van wonen, werken en buitenruimtes gecombineerd om aldus een sociale en functionele mix te bewerkstelligen.
9. De zichtlocatie op de punt van de Blaisantwijk krijgt bebouwing die de prominente ligging tot antwoord dient.
10. Rabot: nieuwe open ruimtes met nieuwe randbebouwing in het weefsel (midden) en grootschalige woonblokken aan de waterkant (links).
11. Parkeerplein (boven) en centrumplein (onder) langs de centrale winkelas van de Rabotwijk.
12. Rabot: wooncomplex op een parkeersokkel langs de waterkant.

Groep Planning

1. Bestaande toestand van het onderzoeksgebied, met aanduiding van de deelgebieden.
 2. Ledeberg-centrum
 3. een deel van de Bellevuewijk en het viaduct
 4. de wijk rond de Hundelgemsesteenweg

figuur p. 12

1. Ledeberg-centrum: illustratie bij de hoge bebouwingsdichtheid (links) en de geringe oppervlakte van de openbare ruimte (rechts)

p. 19 de bovenste 2 figuren

2. Concept hoofdstructuur: versterken van de identiteit van Ledeberg door de poorten naar het gebied te versterken.

figuur p. 24

3. Concept openbare ruimte: nieuwe ontwikkelingen onder het snelwegviaduct geven vorm aan verbindingen tussen de deelgebieden; bestaande tracés in het weefsel worden versterkt.

figuur p. 31

4. Alternatieve tracés en opengemaakte binnenblokken doorbreken de benauwdheid in Ledeberg-centrum

figuur p. 36 rechtsboven

5. Maquette van de eindtoestand: bovenaan de groene gordel en de nieuwe woonwijk Belle-Vue; midden het viaduct met rechts de stadspoort.

figuur p. 47

6. Impressie van de ontwikkelingen onder het viaduct.

figuur p. 55

7. totaalplan met aanduiding van de deelprojecten

figuur p. 56

Labo S&S

1. Situering van de oostsector t.o.v. de Gentse binnenring. De spoorweg vormt een barrière tussen het gebied en het stadscentrum.

figuur p. 11

2. Structurerende linten: de Antwerpsesteenweg (1), de Land van Waaslaan (2), de Dendermondsesteenweg (3), de spoorweg (4) en de Schelde (5).

figuur p. 14

3. Concept: de Dendermondsesteenweg als ruggengraat en de baaien.

figuur p. 31

4. Conceptoplossing voor een binnenblok als baai. De bundeling van auto-ontsluiting, het op elkaar betrekken van activiteiten (supermarkt, sportcentrum en videotheek) en een betere verbinding naar het achterliggende woonweefsel geven aanleiding tot een intensiever, overlappend en bijgevolg meer stedelijk ruimtegebruik

figuur p. 33 links

5. Totaalplan van de voorgestelde ingrepen. Centraal de Dendermondsesteenweg met aan weerszijden de baaien.

figuur p. 70

6. Bestaande toestand tussen Dendermondsesteenweg en spoorweg (locatie Malmar).

figuur p. 45

7. Voorgestelde toestand op locatie Malmar. Het aangevulde winkelcentrum (geel) is door middel van een pad langs een groenstrook verbonden met het nieuwe park op de fabrieksterreinen.

figuur p. 47 links

8. Maquette locatie Malmar

figuur p. 44

9. Een kleinere baai aan de Banierstraat. Op de voorgrond de Dendermondsesteenweg.

figuur p. 50

10. Impressie van de baai aan de Banierstraat.

figuur p. 53 rechts