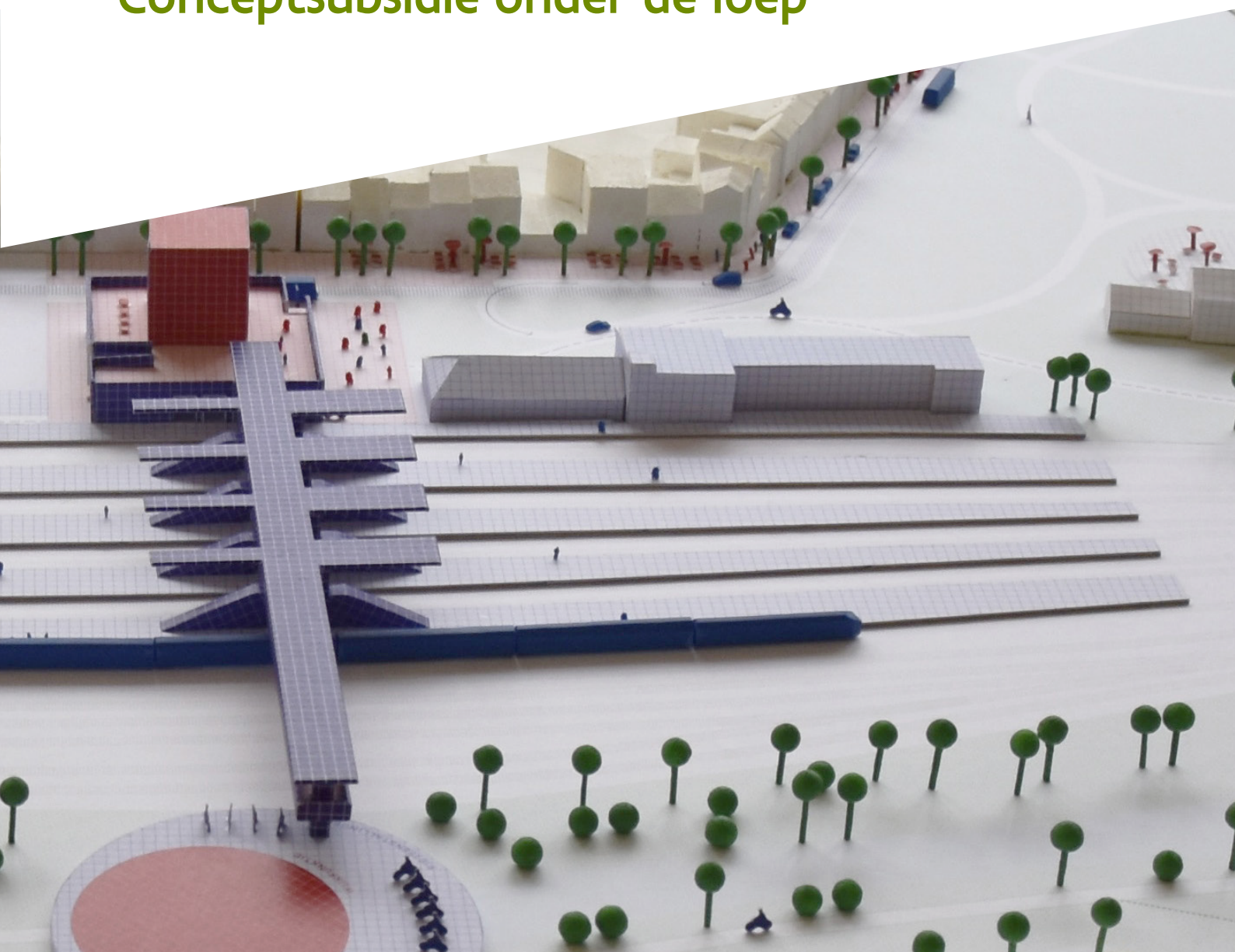




Vlaanderen
is sterke steden

Stadsvernieuwingsprojecten in Vlaanderen

Conceptsubsidie onder de loep

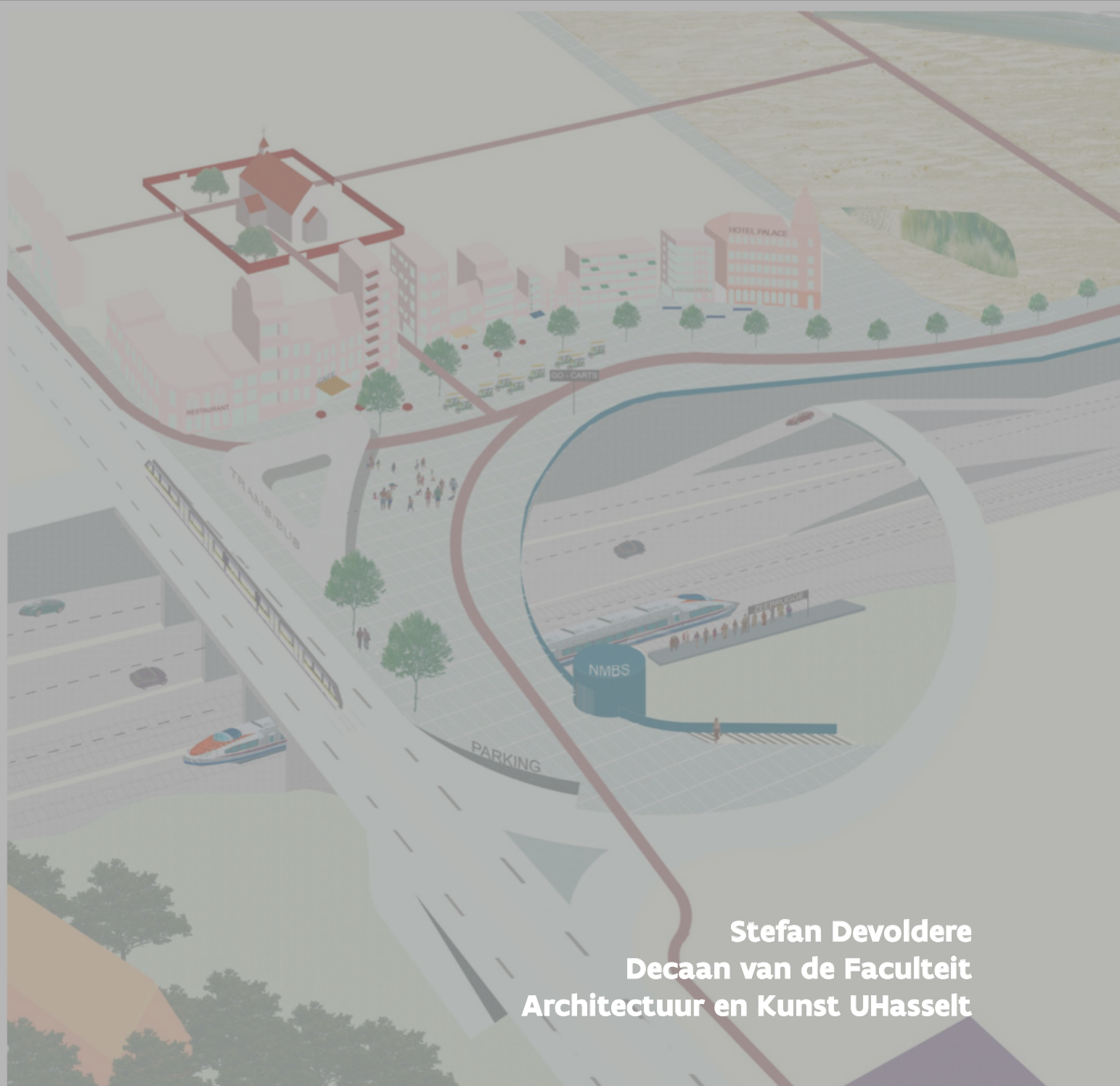


Colofon

Redactie:	Dehaene Michiel, Devoldere Stefan, Geerinck Griet, Goossens Thierry, Hertveld Tania, Loeckx André, Martens Marc, Schreurs Jan, Van Butsele Sylvianne
Eindredactie:	Luc Vander Elst
Depotnummer:	D/2019/3241/145
Verantwoordelijke uitgever:	Jeroen Windey, Administrateur-Generaal Agentschap Binnenlands Bestuur Havenlaan 88 1000 Brussel Herman Teirlinck-gebouw
Foto cover:	Maat-Ontwerpers
Grafische vormgeving en opmaak:	Van Opstal Stephanie

Stadvernieuwingsprojecten in Vlaanderen

Conceptsubsidie onder de loep



Stefan Devoldere
Decaan van de Faculteit
Architectuur en Kunst UHasselt

Het ordenen van gedachten

De vraag herdacht

Ontwerpen is nadenken over een al dan niet duidelijk uitgesproken vraag. Toen het Vlaamse Stedenbeleid in 2002 de conceptsubsidies lanceerde, was dat om de steden de kans te geven zich wat dieper te beraden over hun vraag naar projectsubsidies die volgens de jury nog niet helemaal op punt stond. Een ontwerper werd ingeschakeld om de vage verbanden die door een aanvraagdossier schemerden wat scherper uit te lijnen en een coherent ruimtelijk beeld te schetsen van een stadsvernieuwingsproject met potentieel. De ontwerper stond daarbij stevig aan het stuur, en dit vanuit de gedachte dat een goed masterplan de dingen samenbrengt en betekenis geeft. De ruimte is immers de plek waar alles – programma, investeringen, gebruikers... – samenvalt, en die ruimte, dat is het terrein van architecten en stedenbouwkundigen. Een nieuw gespecialiseerd werkveld ontwikkelde zich in Vlaanderen en de stiel van de stedenbouwkundig ontwerper werd een schakering rijker.

De vraag die aan de basis ligt van de conceptstudies is de laatste jaren echter veranderd. Ze werd complexer en verloor aan duidelijkheid, er ontbraken geregeld puzzelstukken die nog bij elkaar moesten worden gezocht, of de vraag bleek gewoon nog niet gesteld. De conceptstudies hadden al van bij de start de uitgesproken ambitie om het ruimtelijke te overstijgen en te verrijken met sociale en economische dimensies. Nu bleek de essentie van het vraagstuk zich echter steeds vaker in de periferie van de oorspronkelijke opdracht schuil te houden, in het economisch of planningsbeleid van de stad bijvoorbeeld. De vraag was niet langer hoe een programma vorm te geven op een plek, maar eerder welk soort programma thuishoort op welk soort plek. De ontwerpteams kregen veel meer dan een louter ruimtelijk vraagstuk op het bord. Meteen stelde zich een nieuwe vraag: hebben we wel nog een ontwerp nodig om dit probleem aan te pakken?

De conceptstudies beleefden een eerste existentiële crisis. Er was nood aan een ander soort aanpak en expertise. Toch bleef het ontwerp een betrouwbaar baken bij die nieuwe zoektocht. De klassieke ontwerpogave was dan wel steeds minder aan de orde, de inzetbaarheid van het ontwerp bleek al snel een breder veld te bestrijken dan gedacht. Meer nog, het getrainde oog van de ontwerper bleek goed te kunnen scherpstellen op de wicked problems van een complex stadsproject. Zo evolueerden de conceptstudies van een ruimtelijk ontwerp – een masterplan met uitgekiend programma en fasering – naar een ruimtelijk én maatschappelijk onderzoek, georganiseerd rond de ontwerptafel. Ontwerp bleek een uitgesproken instrument om de gedeelde winsten van een ontwikkelingsproces in beeld te brengen. Of ook, om die winsten tijdens het ontwerpproces samen met stakeholders te benoemen en te onderschrijven. Het ontwerp is dus nog steeds aan de orde, maar het resultaat dat telt, blijkt niet langer alleen het ontwerp zelf te zijn.

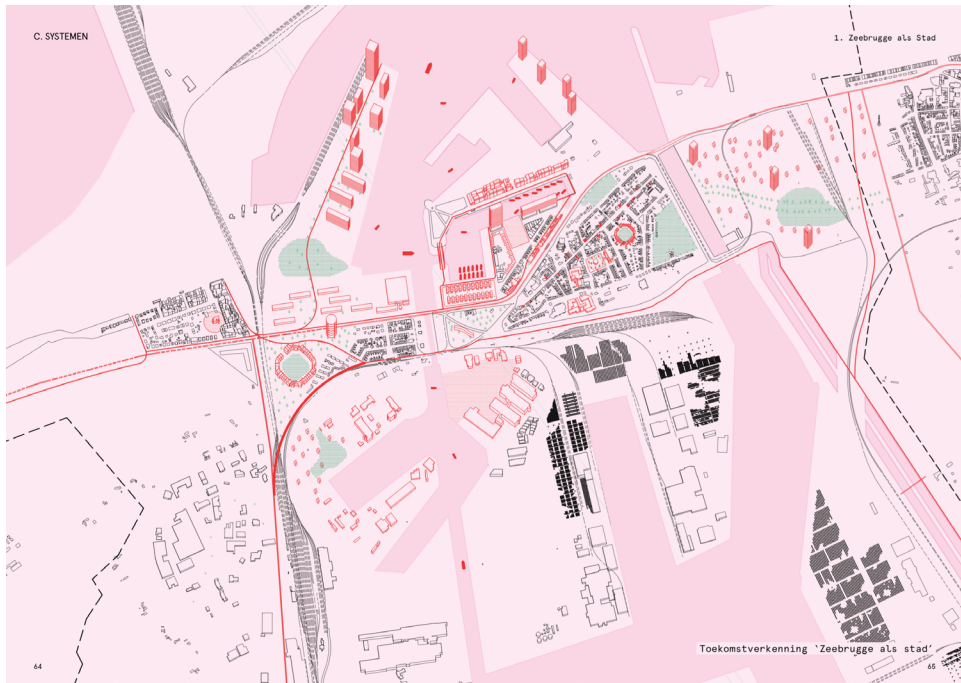
Even belangrijk, of zelfs nog belangrijker is het proces dat opportuniteiten en problemen onderscheidt en verzoent.

Zoeken naar een gemeenschappelijk verhaal

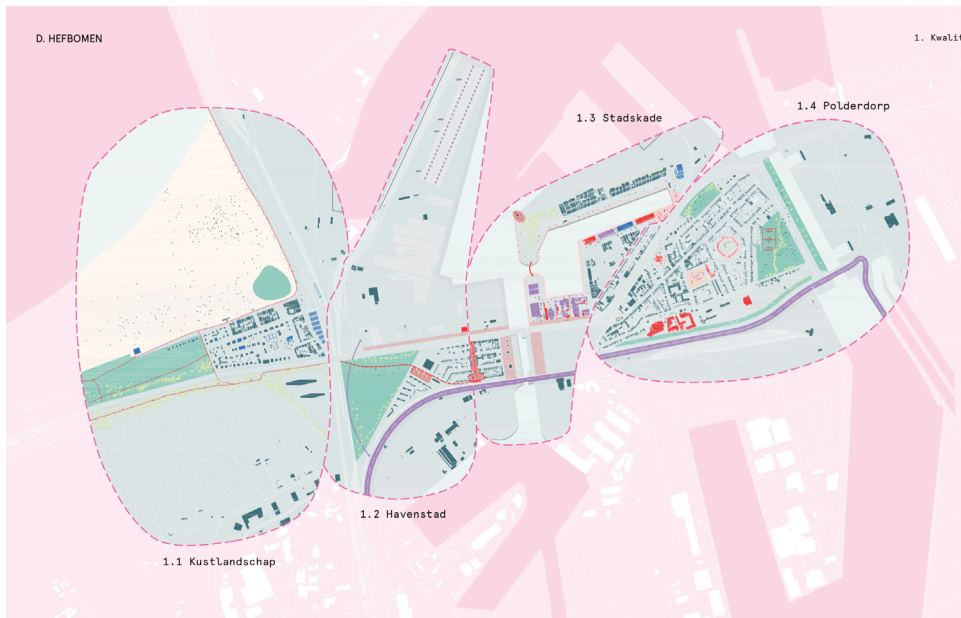
Die focus op het ontwerpproces was cruciaal in de conceptstudie over de revitalisering van Zeebrugge, waar het team van Architecture Workroom Brussels, 51N4E, Simply Community en Tractebel een ruimtelijk smörgåsbord gepresenteerd kreeg van opportuniteiten, tegenstrijdigheden en conflictueuze belangen. De havensatelliet van Brugge is kunstmatig ontstaan rond een vissershaven en een steeds verder groeiende industriële haven. Het zijn activiteiten die het woon- en toeristisch potentieel van de plek zwaar onder druk zetten. Vier wijken (de strandwijk, de stationswijk, de visserswijk en Zeebrugge-Dorp) zitten geklemd tussen zware infrastructuren en bovenlokale belangen. Vooral de strandwijk en de stationswijk zijn er slecht aan toe. Bewoners worden er ouder, zijn arm of trekken er weg. De wijken zijn slecht ontsloten, bieden weinig wooncomfort, missen een socio-economische dynamiek en hebben nood aan een kwalitatieve openbare ruimte. De conceptstudie moet hieruit een eenduidig verhaal distilleren dat de Zeebruggenaren een leefbare toekomst biedt. Heeft Zeebrugge nog een kans als woonweefsel, en zo ja, welke keuzes dringen zich dan op?

Die keuzes moeten goed samenspreken met het in opmaak zijnde Beleidsplan Ruimte Brugge, waarin de link met de kust(haven) nadrukkelijk naar voren wordt geschoven. Een ander belangrijk spoor is de private ontwikkeling in de tot jachthaven omgevormde vissershaven, waar recente investeringen resulteerden in een eigen variant op de Atlantic Wall aan het Albertdok en waar de oude vismijn al een tijdje sloopklaar ligt te wachten op de juiste stedenbouwkundige en juridische context voor een grootschalig woonontwikkelingsproject. Daarnaast stelt de klimaatverandering ook hier de nodige kustverdedigingsmaatregelen in het vooruitzicht en hangt boven dit alles de schaduw van het toen nog steeds onbesliste Vlaams project voor de aanleg van een nieuwe zeesluis naar de achterhaven, dat al bijna twee decennia lang de lokale ontwikkeling in een houdgreep houdt. Samen met de aan te leggen Nx-verbinding, die de Kustlaan zal ontlasten door een ontdubbeling van het doorgaand en havenverkeer, vormt de zeesluis een cruciale randvoorwaarde voor de ontwikkelingsperspectieven in Zeebrugge. Niet alleen voor de havenactiviteiten, maar ook en vooral voor de woonkwaliteit. is het proces dat opportuniteiten en problemen onderscheidt en verzoent.

Het studieteam brengt de bestaande beleidscontext, lopende projecten en mogelijke opportuniteiten samen in vier 'systemen' die Zeebrugge verbeelden als een aangename woon-werkplek, als een actieve haven, als een toeristische trekker, en als een waardevol polderlandschap, elk met hun eigen logica en potentieel (AFB 1 en 2). Per systeem worden een aantal schetsen en concepten uitgewerkt. Ze vormen de invalshoeken en provocatieve onderlegger voor tafelgesprekken met gevestigde actoren en betrokken overheidsinstanties.



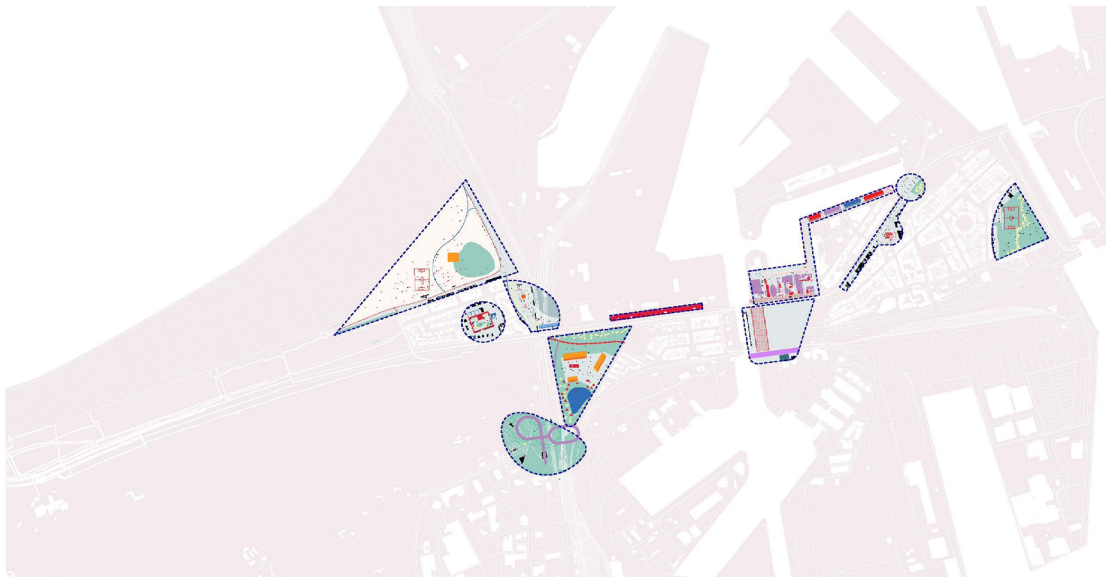
AFB 1: Eén van de vier systemen, Zeebrugge als stad, plek om te wonen en te werken
 @ AWB, 51N4E, Simply Community, Tractebel



AFB 2: Eén van de vier systemen, Zeebrugge als toeristische kustplaats
 @ AWB, 51N4E, Simply Community, Tractebel

Tijdens die gesprekken wordt de basis gelegd voor een breed gedragen toekomstverhaal, maar tegelijkertijd wordt er gesmeed aan een coalition of the willing waarbij lokale en bovenlokale actoren elkaar vinden om die gezamenlijke ontwikkelingsvisie ook waar te maken. Een essentiële pijler binnen dit syntheseproces wordt aangeleverd door het antropologisch onderzoek van Ruth Soenen (Simply Community), die een week ter plaatse verblijft en in cafés, hotels, het buurthuis en bij mensen thuis gesprekken voert. Opvallend daarbij is het lokale wantrouwen tegenover overheden en instituten dat onderdeel lijkt te zijn geworden van de identiteit van de Zeebruggenaar en steeds opnieuw in rekening moet worden gebracht tijdens het proces van de conceptstudie. Vanuit de culturele analyse van alledaagse praktijken verschijnt Zeebrugge als een dorp dat zich afkeert tegen de stad, maar tegelijkertijd doordrongen is van een complexe stedelijke diversiteit waar geboren en getogen Zeebruggenaren, tweedeverblijvers, inwijkelingen uit andere kustgemeentes, en een internationaal gezelschap van truckchauffeurs, scheepsmaten en transmigranten... samenleven. Soenen helpt scherp te stellen op de wezenlijke plekken in het Zeebrugse woonweefsel en brengt – via wat ze zelf de “zij-ingang” noemt – alledaagse kennis over de man/vrouw in de straat binnen in het beslissings- en ontwerpproces.

Het resultaat is een gelaagd ontwerp. Zeebrugge wordt – over fysische en mentale breuklijnen heen – hertekend als een geheel van vier aangepaste wijken met elk een sterke identiteit en een eigen toekomstperspectief (kustlandschap, havenstad, stadskade, polderdorp) (AFB 3). Daarover heen wordt een verbindend raamwerk gelegd van kwalitatieve openbare ruimte, dat vervolgens wordt opgeladen met een robuuste antropologische dimensie die voortvloeit uit de gebruiken en verlangens van de bewoners. Een aantal “cruciale plekken” worden zo aangeduid, versterkt en vervolgens aangezet met acties op schaal van de burger (AFB 4, 5 en 6)



AFB 3: De vier toekomstige kwalitatieve wijken van Zeebrugge
© AWB, 51N4E, Simply Community, Tractebel

Maar er wordt ook expliciet scherp gesteld op de bovenliggende schaal- en beleidsniveaus. Als allesbepalende randvoorwaarden voor de haalbaarheid en inplanting van het project, worden de verschillende opties voor de nieuwe zeesluis en de toekomstige Nx-verbinding geëvalueerd en gequoteerd in functie van het revitaliseringsproject voor Zeebrugge. Daarnaast wordt ook duidelijk gemaakt wat de stad alvast zelf kan doen: een actieplan met een tijdsplan en een lijst van mogelijke beleidsacties sluit de studie af (van concrete inrichtingsprojecten, over uit te werken stedenbouwkundige instrumenten, een gericht communicatie- en activeringsbeleid, tot het implementeren van een meer pro-actieve vastgoedlogica). De stad krijgt een duidelijk geïllustreerd stappenplan, dat verschillende opties presenteert binnen een complex beslissings- en planningskader en bewust wil voorsorteren op een aantal kwalitatief en participatief onderbouwde keuzes.

Bewijslast voor een strategische beleidsbeslissing

Het ontwerpend onderzoek dat in Zeebrugge werd gevoerd, wil meer dan dit haveloze havendorp op een kwaliteitsvolle manier hertekenen. Door ontwikkelingsscenario's te verbeelden, ideeën via korte concrete ontwerp oefeningen uit te testen, en win-win-interventies te definiëren binnen een strategische beleidsvisie, zet het onderzoek in op het genereren van voortschrijdend inzicht binnen een gezamenlijk ontwerp proces. Ontwerpvoorstellen dagen uit. Ze maken de beperkingen van elke keuze expliciet, maar openbaren evengoed de mogelijkheden van een breed gedragen project. Om zo het pad te effenen voor een strategisch beleid.

Toch is de revitaliseringsstudie er in eerste instantie niet in geslaagd de verantwoordelijke politici tot een gedurfde en bevlogen keuze te brengen. Het versnipperde eigenaarschap van de te nemen beslissingen – gespreid over verschillende beleidsniveaus en partijkleuren – speelde de daadkracht wellicht parten.

Voor de nieuwe zeesluis – waarrond binnen de Vlaamse Overheid een 'complex project' werd opgezet – is men intussen geland bij de optie met de minste politieke en financiële risico's, nl. de uitbreiding van de huidige Visartsluis, in de revitaliseringsstudie nochtans weggezet als de slechtste keuze, want het meest dramatisch voor het lokale weefsel.

In de aanloop van die beslissing bleef het gesprek na het opleveren van de conceptstudie wel gaande, en werd het draagvlak van de conceptstudie door een aantal spelers halsstarrig verlengd in een poging om belangrijke economische en maatschappelijke investeringen aan elkaar gekoppeld te houden. Mede op aandringen van de stad, geeft de Dienst Maritieme Toegang van de Vlaamse Overheid (MOW) aan het team van AWB, 51n4e en Simply Community de opdracht om, vertrekkend uit de conceptstudie, de impact van de optie Visartsluis beter in kaart te brengen en zodoende een case te bouwen voor de – schijnbaar onvermijdelijke – beslissing: Welke ruimte is er nodig – wat moet dus worden afgebroken en onteigend, welke zijn de noodzakelijke ruimtelijke buffers en hoe ver reikt de impact van de ingreep? En welke flankerende maatregelen moeten worden meegenomen bij de aanleg van de nieuwe sluis?



AFB 4: Het publiek raamwerk verbindt de cruciale plekken voor de toekomst van Zeebrugge (@ AWB, 51N4E, Simply Community, Tractebel)



AFB 5: De kustbaan wordt een stadsboulevard in het hart van Zeebrugge (@ AWB, 51N4E, Simply Community, Tractebel)

De stad krijgt een duidelijk geïllustreerd stappenplan, dat verschillende opties presenteert binnen een complex beslissings- planningskader en bewust wil voorsorteren op een aantal kwalitatief en participatief onderbouwde keuzes.

Het team gaat aan de slag met burgerpanels (gerecruteerd uit de initiële straatinterviews) die de argumenten uit de conceptstudie – en dus ook de potentiële kritiek op de gekozen beslissing – in de schaal moeten leggen met de onteigening van 180 woningen (nodig voor de ene optie), de noodzaak van een korte realisatietermijn (in gevaar bij een andere optie), de beperkingen van het investeringsbudget, enz. Er wordt gepleit om de dilemma's van dit complex ontwerp- en beslissingsproces aan te pakken in een gezamenlijk vervolgtraject voor revitalisering en sluis, waarbij – eventueel onder begeleiding van een intendant – de kosten en de baten van beide trajecten gezamenlijk kunnen worden afgewogen. Bovendien wordt de revitaliseringsstudie in de aanloop naar een definitief besluit van de Vlaamse Regering opgepikt in het advies van de Strategische Raad Ruimtelijke Ordening (SARO) voor het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge. Waardoor de expliciete verwijzing naar de leefbaarheid van de woonwijken en de nood aan een verbindend publieke raamwerk op zijn minst het beslissingsproces wordt binnengesluisd. Ook de stad tracht via de conceptstudie de totaalvisie op Zeebrugge mee in dat proces te trekken, om de nieuwe zeesluis om te vormen tot een project dat ook inzet op leefkwaliteit. De conceptstudie toont immers het enorme potentieel dat Zeebrugge in zich draagt, en wat er mogelijk is mits de juiste investeringen. Ze toont echter ook goed aan wat er bedreigd wordt indien die investeringen de verkeerde kant opgaan.

Ontwerp kan op een cruciaal moment in een ruimtelijk planningsproces de dingen tastbaar maken. Door ingreep en gevolg een concreet gezicht te geven op een moment waarop het effect van een politieke beslissing nog een verre gaande graad van abstractie heeft, krijgt het beslissingstraject tijdig de nodige toetsing met context en betrokkenen. Binnen dat proces kan een ontwerp de uiteindelijke politieke besluitvorming zo goed mogelijk onderbouwen met kennis en kader, en er mee voor zorgen dat zo veel mogelijk de juiste keuzes worden gemaakt. Die keuzes worden niet op de ontwerptafel gemaakt, maar ze worden er wel afgewogen. Ontwerp wordt zo een strategisch instrument voor beleidsmakers of voor administraties die een gedegen onderbouw willen voor het beleid. Of voor burgers en stakeholders die op zoek zijn naar argumenten tegen een in hun ogen verkeerde beleidsbeslissing.

Ontwerp is een strategisch instrument voor beleidsmaker of voor administraties die een gedegen onderbouw willen voor het beleid.

DE FINALITEIT VAN HET ONTWERP

Ontwerp heeft dus een fundamenteel potentieel om vanuit een onderzoekende attitude tot een inzetbaar idee te komen. Die zoektocht van de ontwerper kan als methodiek breed worden ingezet. Het onderbouwen en ontleden van maatschappelijke kwesties vanuit een ontwerpend perspectief, en het toepassen van dit perspectief op beleidskeuzes en menselijke bedrijvigheid, komt binnen de conceptstudies steeds meer aan bod. Het doel van dit soort onderzoek is niet om een ruimtelijk vraagstuk te vertalen naar concrete realisaties, maar naar nieuwe inzichten en kennis die door het ontwerpproces worden losgewrikt.

Het doel van dit soort onderzoek is niet om een ruimtelijk vraagstuk te vertalen naar concrete realisaties, maar naar nieuwe inzichten en kennis die door het ontwerpproces worden losgewrikt.

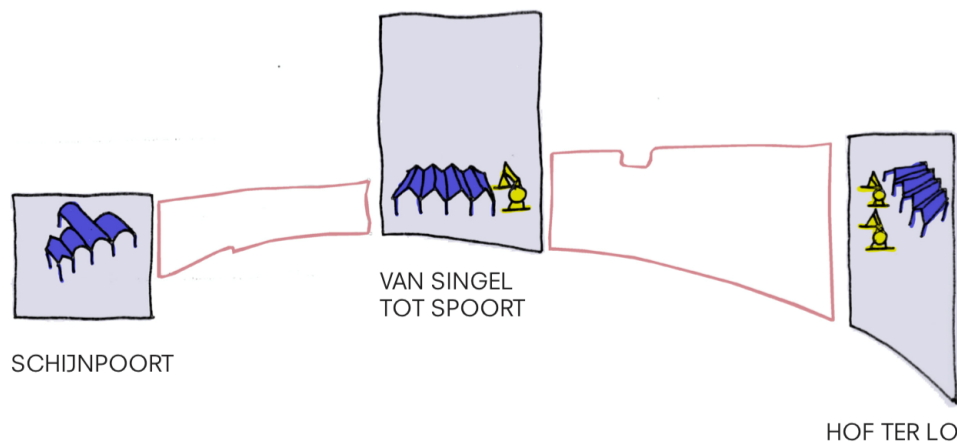
Dat ontbreken van een concrete realisatie als eindpunt, levert soms de nodige spanningen op. De opdracht voor de conceptstudie Spoor Oost had zichzelf eigenlijk al onmogelijk gemaakt voor de studie echt van start kon gaan. De stad Antwerpen diende een aanvraag in voor een onderzoek naar een “Event-Park-Ing” op het oude spoorwegemplacement Oost in Borgerhout. Bijna elf hectare daarvan, de voormalige containerterminal aan de extramuros kant van het ringspoor, werd door de NMBS vrijgegeven voor een nieuwe invulling en de stad zag er mogelijkheden voor een evenemententerrein, een mineraal park en een overloopparking voor het naastgelegen Sportpaleis. Vraag was hoe die verschillende ambities gecombineerd kunnen worden op de site en hoe ze bovendien iets kunnen betekenen voor de omliggende woonwijken.

Op het moment dat de conceptsubsidies worden toegewezen, blijkt echter dat Rotor en Technum intussen in opdracht van de stad een inrichtingsplan hebben opgemaakt voor de site om er enkele maanden later de Sinksenfoor al een eerste keer te ontvangen. Voor de stad is de essentie van de oorspronkelijke vraag, een inrichtingsontwerp voor een polyvalente parkeervlakte, dus niet langer aan de orde en wordt het zoeken naar een zinvolle besteding van de conceptsubsidie. Misschien kan er worden nagegaan op welke manier de historische hangars van de Scheldekaaien naar de site kunnen worden verhuisd? Het regieteam Stadsvernieuwing stuurt echter aan op een bredere denkoefening die niet alleen de rest van de spoorbundel, maar ook het omliggende stadsweefsel in ogenschouw neemt. De site snijdt momenteel ongenadig door dat weefsel. Een slimme herbestemming kan – gecombineerd met de nieuwe plannen voor de Oosterweelverbinding – dit niemandsland doen verdwijnen onder een nieuw stukje stedelijkheid.

Nu de korte termijn de oorspronkelijke vraagstelling heeft ingehaald, wordt Spoor Oost een conceptstudie pur sang. Er wordt gevraagd een ontwikkelingsvisie voor de volledige site van Spoor Oost op te stellen samen met de betrokken partners: in de eerste plaats de stad zelf, Eurostation én Infrabel, maar ook de bewoners van de directe omgeving. De vraag is dus niet langer het opmaken van een inrichtingsplan voor de site, maar het inzetten van ontwerp om na te denken over het stedelijk en maatschappelijk potentieel van de plek op de lange termijn. Hoe kan deze verlaten spoorvlakte best worden gebruikt en welke soort stad kan hier ontkiemen? Deze hernieuwde vraagstelling dreigt echter in zijn ambities te botsen met de hands-on verwachtingen van de opdrachtgever, waardoor de nodige ruimte tot experiment onder druk komt te staan. Die frictie tussen realisatiegericht ontwerp en onderzoekend ontwerp zal de studie gedurende het gehele traject parten blijven spelen.

Ontwerp als een multidisciplinair platform

Op Spoor Oost gaat hetzelfde team aan de slag als in Zeebrugge. Architecture Workroom Brussels, 51N4E en Simply Community kunnen ook hier hun procesmatige aanpak en de wisselwerking tussen stedenbouwkundige analyse, architecturaal ontwerp en antropologisch veldwerk inzetten. Net zoals in Zeebrugge (haven en dorp) liggen ook hier twee claims op het terrein: een park voor de buurt en een parking voor Sportpaleis en Sinksenfoor. Verschillende ontwikkelingsscenario's zoeken de balans tussen het evenementieel gebruik van de site en de rol die Spoor Oost kan spelen voor de buurt. Op drie schakelplekken moeten deze schijnbaar tegengestelde, maar complementaire ambities samenkomen: de kop Schijnpoort, de kop Hof ter Lo en een koppeling halverwege met Deurne. Ze bieden ruimte voor initiatief uit de buurt, maar zijn ook ankerpunten voor een toekomstige stedelijke ontwikkeling (AFB 7)



AFB 7 Drie schakelplekken voor Spoor Oost
@ AWB, 51N4E, Simply Community

De schakelplekken worden 'ontworpen' aan de hand van gebruikersmontages, een nieuwe puzzel van reeds aanwezige gebruiken op de plek, die vervolgens vertaald worden naar 'interieurs' waarin de verschillende gebruikers van Spoor Oost zich thuis kunnen voelen (AFB 8 en 9). Ze vormen geen ruimtelijk ontwerp, maar verbeelden een mogelijk gebruik van de plek waarbij verschillende (lokale en bovenlokale) actoren worden samengebracht. In de montages wordt verkend hoe de noden en gebruiken die het antropologisch onderzoek uit de buurt haalde op de site kunnen landen en welke types van alledaags gebruik daarbij gecombineerd kunnen worden. Dat samenbrengen gebeurt niet via plannen, maar via gelaagde beelden, die in het verdere proces nieuwe commentaren opleveren van gebruikers, maar ook een belangrijke leidraad zijn voor de interne afstemming binnen het onderzoeksteam. Het zijn beelden die keuzes maken en een standpunt innemen. En dus discussie uitlokken. Ze laten de kleine schaal van Spoor Oost en zijn omliggende wijken zien. Ze spelen een fundamentele rol in het ontwerpproces, maar communiceren ook goed naar een breder publiek.



AFB 8: Interieur met verschillende mogelijke gebruiken aan de kranen bij Hof ter Lo @ AWB, 51N4E, Simply Community



AFB 9: Interieur met de kaaihangars aan Hof ter Lo @ AWB, 51N4E, Simply Community

Ontwerp wordt zo een middel om anderen te begrijpen en te overtuigen, een platform waar niet alleen verschillende actoren, maar ook de diverse betrokken disciplines elkaar kunnen vinden. Het samenlopen van het ontwerpend en het antropologisch onderzoek binnen dit proces is cruciaal. De voortdurende wisselwerking tussen antropologische insteek en stedenbouwkundige visie zorgt van bij de start voor een intense verweving van de kleine verhalen met de grote structuren. Die verwevenheid is essentieel. Ze helpt de complexiteit van de antropologische analyse tastbaar te maken en naar waarde te schatten. Sociale kennis wordt ingezet als grondstof van een ontwerp dat wordt opgebouwd met interventies die de plek opladen en de sociale dynamiek versterken in de omgeving. Zo wordt een zachte transformatie ingezet die aanknoopt met de directe verlangens van stadsbestuur én buurtbewoners, maar ook het vizier scherp stelt op een ambitieuze toekomst.

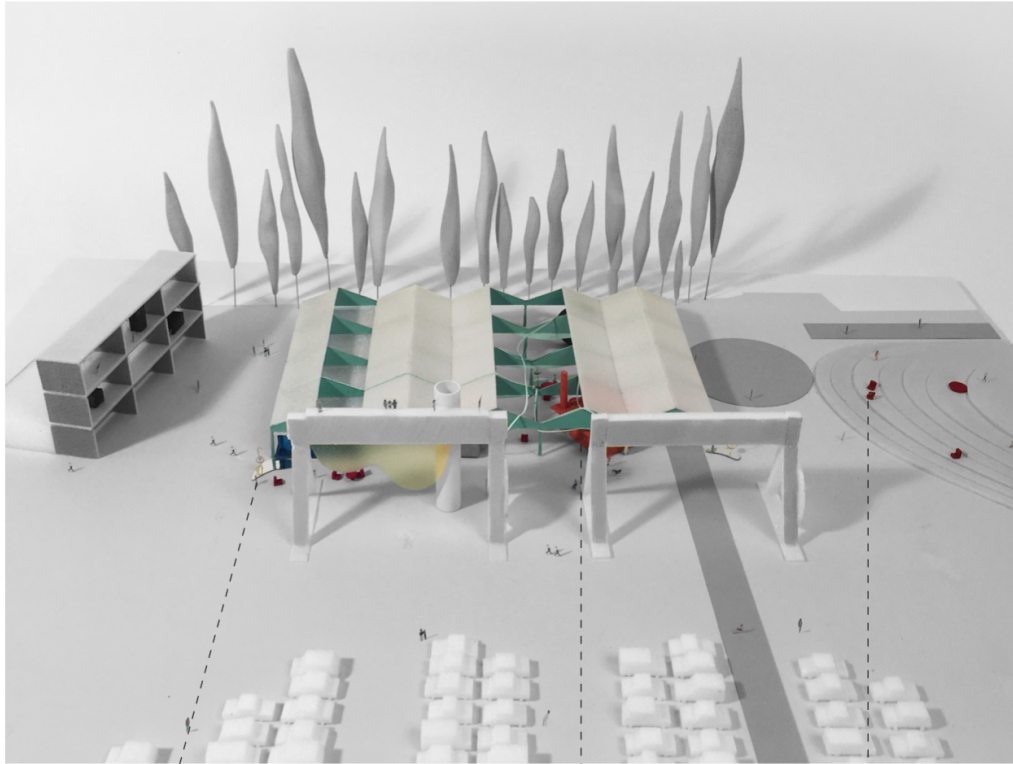
De bandbreedte van de conceptstudie bleek uiteindelijk te beperkt om ook die lange termijnvisie hard te maken. Met het vooruitzicht op de renovatie en verhuis van de hangars van de Scheldekaaien, was wat op de site kon en moest gebeuren al van bij de aanvang te veel een uitgemaakte zaak. Denkpistes die tijdens de studie naar boven borrelden, werden vooral afgemeten op de inzetbaarheid van de kaaihangars. Die vooringenomenheid leidde tot frustraties en een te sterke focus op de korte termijn. Het ontwerpproces miste daardoor de nodige speelruimte.

Tegelijkertijd kreeg het noodzakelijke politieke eigenaarschap van het ontwerpproces geen kans. Door de sterke bewonersvereniging in één van de omringende buurten had het bestuur al snel de neiging om zich in te graven. De huiver voor publieke participatiemomenten gaf aanvankelijk de ruimte aan het studieteam om de minder zichtbare stemmen uit de buurt op te zoeken en te vertolken, maar de politieke hoogspanning zorgde er uiteindelijk voor dat het ontwerpproces de nodige voedingsbodem miste om echt kiem te schieten.

Ontwerp is een middel om anderen te begrijpen en te overtuigen, een platform waar niet alleen verschillende actoren, maar ook de diverse betrokken disciplines elkaar kunnen vinden.

Het ontwerpen van processen

De conceptstudie Spoor Oost eindigt dus niet met een groot verhaal, maar met een reeks kleinschalige ingrepen, weliswaar met als missie om op de juiste plek de juiste aanzet te geven voor een toekomstige stedelijke ontwikkeling. Een budget van 1 miljoen euro wordt strategisch ingezet om de gedroomde transformatie van de site al puntsgewijs zichtbaar te maken en de actoren betrokken te houden met de overkapping van de ring in 2030 in het vooruitzicht.



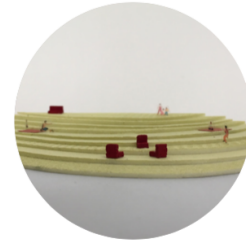
Kleine hardware
Waterkraantjes



Kleine hardware
Bakkersoven &
glasblazen



Kleine hardware
Uitleenpunt stoelen en
tafels + Wifi



AFB 10: Een maquette verbeeldt de kleine interventies op middellange termijn aan Hof ter Lo
@ AWB, 51N4E, Simply Community

Zo lijkt de langetermijnvisie die op Spoor Oost bot ving, uiteindelijk toch te kunnen landen in het “Over De Ring”-project van intendant D’Hooghe en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, waarvoor 51n4e samen met Endeavor en H+N+S de sectie Oost onderzoekt. De lange termijnkoppeling met de omliggende wijken die bij de conceptstudie werd geschuwd, is hier de drijfveer van een breed gedragen ontwerp oefening. Voor een eerste fase van de overkapping tussen Deurne en Borgerhout zet Team Oost in op kwalitatieve kortetermijn ingrepen die een voorschot nemen op een gedeeld toekomstbeeld. De weg naar dat toekomstbeeld wordt uitgezet in een stappenplan dat de koppeling maakt met op stapel staande zijprojecten en beleidsbeslissingen. Zo wordt niet alleen het beoogde eindresultaat, maar ook het traject daarnaartoe uitgetekend. Het beslissings- en uitvoeringsproces wordt met andere woorden meegenomen in het ontwerpproces.

Ook in Zeebrugge eindigde de conceptstudie met een duidelijk stappenplan met beleidsacties. Die noodzaak om beslissingen en gebruikers mee in te bouwen in het ontwerp, blijkt uit de trajecten die in Zeebrugge en Antwerpen zijn gelopen. De slagkracht die een conceptstudie kan ontwikkelen blijft sterk afhankelijk van het draagvlak waarmee het ontwerp wordt opgebouwd en het politiek engagement dat de studie weet los te maken voor wat erna komt. Te dikwijls ontbreken de structuur en de middelen om de coalities die rond de ontwerptafel vorm kregen verder te laten bestaan met en door het project. Zonder dat organisatorisch vraagstuk er van bij de aanvang bij te denken, heeft het weinig zin te beginnen tekenen. Maar ook al blijkt het uittekenen van een efficiënt beheerorganigram of een doordacht politiek beslissingstraject steeds belangrijker, toch blijft het ontwerp de cruciale factor. Je zet de mensen immers niet bij mekaar zonder iets op tafel te leggen.

Het ontwerpend onderzoek speelde in Antwerpen én in Zeebrugge een belangrijke rol in een proces van politieke bewustwording dat de randvoorwaarden voor een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling gaandeweg uitrekt en transformeert. In Zeebrugge leidde dat niet tot de realisatie van het gedroomde toekomstproject, maar er is wel een dynamiek opgestart die het kustdorp zelfbewuster en weerbaarder heeft gemaakt. Bovendien lagen de ontwerpvoorstellen klaar om een kolossale investering in nieuwe haveninfrastructuur te koppelen aan een structurele verbetering van lokaal woonweefsel en publieke ruimte. In Antwerpen zorgde de antropologische insteek voor zeer gerichte ruimtelijke ingrepen met een duidelijke link naar de gebruikers. Ook daar speelde ontwerp een belangrijke maatschappelijke rol. Kennis op zich over de noden van de plek en haar gebruikers volstaat niet, de vraag moet ook gesteld hoe die gebruikers te activeren en structureel te laten samenwerken. Dat samenwerkingsverband wordt gesmeed rond het ontwerp, als proces, maar ook als beeld en gespreksonderwerp. Het ontwerp vormt een vliegwiel voor een gezamenlijk denkproces waarin de gedachten worden geordend. Zo ontstaat op de ontwerptafel niet alleen een nieuw stadsdeel, maar ook een weloverwogen handleiding voor de gebruikers én de beleidsmakers die het moeten realiseren.