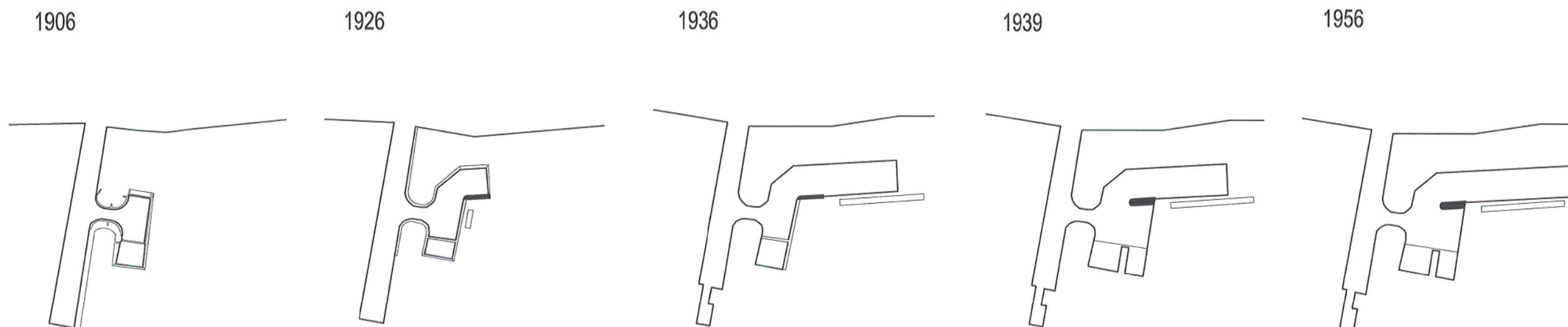




OPEN OPROEP
9 0 1 B
BRELSTEIGER
ZEEBRUGGE
JANUARI 2007



De origine van het huidige vissersdok is een klein dok dat geënt was op het oorspronkelijk 90 meter breed gegraven toegangskanaal van zee naar de Visartsluis. Dit dok, waarvan de afmetingen kunnen geschat worden op 100 x 150 m, is gegraven **rond 1900**. Langs de zuidelijke zijde is toen het eerste deel van de nog bestaande kielbank gerealiseerd.

Kenmerkend voor dit tijdok is dat ter hoogte van de toegangseul langs de noordelijke en zuidelijke zijde (respectievelijk momenteel Alberta en De Graeve) houten staketsels gebouwd werden. Het realiseren van oeverversterking en aanlegplaatsen was voor deze omvangrijke constructies waarschijnlijk de aanleiding. Van deze staketsels zijn nu geen restanten meer aanwezig op de site.

Tegenover de toegangseul stond aan de oostelijke zijde van het kleine vissersdok de voormalige vismijn. Vóór dit gebouw was een houten steiger aanwezig, die in gebruik gebleven is tot de

uitbreiding van het tijdok in 1939. Toen werd ook de eerste vismijn gesloopt en vervangen door de eerste bouwphase (tussen 1930 en 1935) van het huidige complex.

In **1926** heeft het oorspronkelijke dok een uitbreiding (verdubbeling in oppervlakte) gekregen in noordoostelijke richting. In deze bouwphase is de thans nog bestaande glooiing langs de zijde van het Visserskruis aangelegd. Aan de zuidzijde van deze uitbreiding is naar analogie van de eerste fase een aanlegsteiger gebouwd, zij het dat hier gekozen is voor een betonstaketsel. Dit bouwwerk is de noordelijke helft van de nu te vervangen constructie. Dat op dit moment gekozen is voor een betonconstructie ipv voor een constructie in hout is waarschijnlijk te verklaren door het beschikbaar worden van de technologie gewapend beton rond de jaren '30 (zie het ontstaan van Labo Magnel aan UGent rond deze tijd).

De zuidelijke helft van de Brel-steiger is gebouwd naar aanleiding van de uitbreiding van het vissersdok rond **1939**.



De tweeledige opbouw van de Brel-steiger is nog steeds herkenbaar aanwezig in de constructie.

Uit dit bondige overzicht van de bouwfasen van het visserdok is af te leiden dat tot de jaren dertig het dok gebouwd werd met glooiingen als oever. Het is pas bij de uitbreiding van 1932 dat voor het eerst verticale kaaimuren met damplanken in gewapend beton gebouwd werden.

Vóór de glooiingen werden voor het aanmeren en het laden en lossen van (vissers)schepen houten constructies, vergelijkbaar met een staketsel, gebouwd.

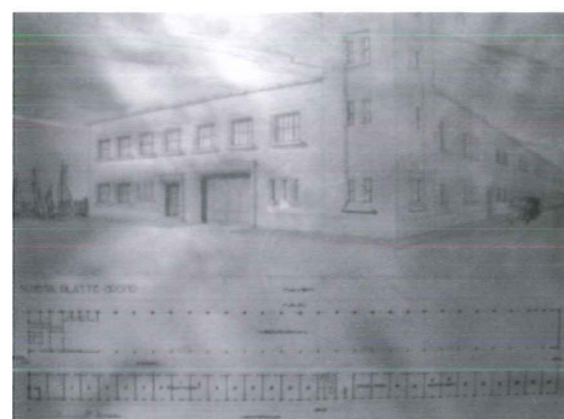
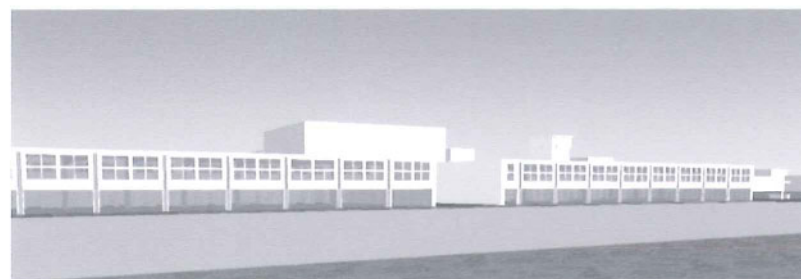
Het noordelijk deel van de Jacques Brel-steiger is als noordelijke steiger van de voormalige vismijn gebouwd. Later, naar aanleiding van de uitbreiding van het dok rond 1939, is aan de zuidzijde de steiger vergroot. Deze steiger vormde een belangrijk deel in het aanbod aan ligplaatsen voor vissersschepen.

Hiermee is duidelijk gemaakt dat de Brel-steiger gebouwd is met de bedoeling te fungeren als aanmeerkaai en dat de constructie eerder toevallig een vooruitgeschoven positie kreeg.

Het is dan ook normaal dat deze constructie momenteel als een gesloten wand waargenomen wordt.

Uit deze analyse blijkt dat de ontstaansgeschiedenis niet meer op een relevante manier te ervaren is. Omdat er bovendien geen duidelijke functionele nood bestaat voor het herbouwen op een identieke of vergelijkbare manier hebben we ervoor gekozen een voorstudie te maken die de mogelijkheden verkent uitgaande van hedendaagse noden en verwachtingen.





Het gebouw is samengesteld uit een opeenvolging van gelijke uitbreidingen, alleen de laatste bouwphase (meest oostelijk deel) wijkt af van de zeer herkenbare typologie.

Het grondplan is opgebouwd met drie traveeën: de centrale doorgang - zowel voor interne circulatie als voor laden en lossen - wordt geflankeerd door de veilingvloer langs de dokzijde en de kleinschaliger koel- en verkoopsruimtes langs de straatzijde.

Merkwaardig is dat de Zeebrugse Vismijn, als gebouw en structuur, uiterst vergelijkbaar is met deze van Nieuwpoort. Naar alle waarschijnlijkheid zijn destijds dezelfde ontwerpers aangesproken.

De relatie van dit ca. 360 meter lange gebouw met de omgeving is in origine bepaald door de grote openheid en transparantie langs de zijde van het dok en een eerder gesloten gevelbeeld langs de Visserijstraat.

Hoe onwaarschijnlijk dit ook moge zijn, naar aanleiding van de herinrichting van het complex tot "Seafront Center", is de relatie van het gebouw met de omgeving geïnverseerd. De dokzijde is volledig blind gemaakt door een houten beplanking, langs de Vismijnstraat is meer openheid aangebracht door het maken van 'vitrines'. Tevens zijn bij deze herinrichting een drietal doorbrekingen gemaakt van het bestaande stratenpatroon naar het vissersdok. Deze ingrepen zijn waarschijnlijk gemaakt met het oog op het leggen van een visuele verbinding van het stratenpatroon naar het dok, het beoogde doel is in elk geval niet bereikt.

Zonder hiermee een oordeel te willen vellen over Seafront (als attractie of als tentoonstelling) is het ongetwijfeld zo dat het blind maken van ca. 360 m gevel een erg nefaste invloed heeft op de omgeving. Niet alleen de doodsheid speelt hierbij een rol, ook de donkere gevel die hierdoor 's avonds ontstaat is zondermeer hinderend voor de belevingswaarde van omgeving.

Dat het dichttimmeren van deze gevel ook nefast is voor de

beleving van maritieme thema's blijkt snel bij het doorlopen van de tentoonstelling: elk contact met het vissersdok is verdwenen en een beeld van het vismijngebeuren kan alleen geëvoceerd worden door middel van een grote wandschildering op de muren van ... de vismijn zelf!

De ingreep om langs de Vismijnstraat etalages aan te brengen is evenmin effectief gebleken - zie in dit verband de jarenlange leegstand. Een verklaring is hiervoor waarschijnlijk (ondermeer) te vinden in de inrichting van de straat (parkings en verhoogde 'groenbakken') die in feite een barrière vormt tussen beide gevelwanden.

Gelukkig zijn de hiervoor aangehaalde ingrepen, zonder al te grote inspanningen, als omkeerbaar te aanzien.

Omdat het dus mogelijk is terug te keren naar de 'roots' van het gebouw én zeker omdat het vismijngebouw nog steeds een sterke emotionele verbondenheid heeft met Zeebrugge gaan we er hier van uit dat dit gebouw in de toekomst een blijvende rol gaat spelen. Dit neemt niet weg dat andere bestemmingen zouden kunnen ingebracht worden en dat naar aanleiding van de herbestemming bouwkundige en volumewijzigingen mogelijk zijn.

Rekening houdend met de recente ontwikkelingen van de 'Oude Vismijn-site' - herinrichting van het openbaar domein, aanleg van de RBSC-jachthaven (ca. 300 ligplaatsen) en een explosieve groei van immobiëlprojecten - is het erg waarschijnlijk dat het complex Vismijn een nieuwe herbestemming zou krijgen. Als mogelijke functies komen zeker in aanmerking: leisure, socio-culturele voorzieningen, versmarkt en gespecialiseerde kleinhandel, permanent en recreatief wonen. De ontwikkeling van een dergelijk programma zou er moeten van uitgaan dat de 'ziel' en eigenheid van het complex duidelijk aanwezig blijft.



Uitgaande van een dergelijk toekomstperspectief - zij het op middellange termijn - is het vanzelfsprekend te vertrekken van het behoud van de essentiële/fundamentele kenmerken en kwaliteiten van dit merkwaardige en beeldbepalend complex.

In bijgaand verkennend ontwerp gaan we dus uit van :

- het fysieke behoud van het vismijngebouw,
- een herbestemming waarin een brede waaier van functies aangeboden wordt, passend binnen de onmiddellijke omgeving en het toeristisch/recreatief aanbod van de Oostkust,
- het herstellen van visuele en functionele bindingen tussen het gebouw en de omgeving, met de bedoeling de directe omgeving verder op te waarderen,
- het herstel en optimalisatie van de beeldwaarde van dit sterk lineair gebouw.

Omdat de toekomstige ontwikkeling van het Vismijncomplex in vele opzichten belangrijker is dan het vernieuwen van de Jacques Brel steiger hebben we er in bijgaand ontwerp voor gekozen elke mogelijke evolutie van de Vismijn niet te hypothekeren door nieuwe dominante elementen in de onmiddellijke omgeving te ontwerpen.

In bijgaand ontwerp zijn er dus geen expliciete verbindingen gelegd tussen de Vismijn en de nieuwe (natte) infrastructuur.

Wel zijn de wezenlijke kenmerken van de vismijn (lineariteit, binding met de kaai, schaal, etc) in rekening gebracht.

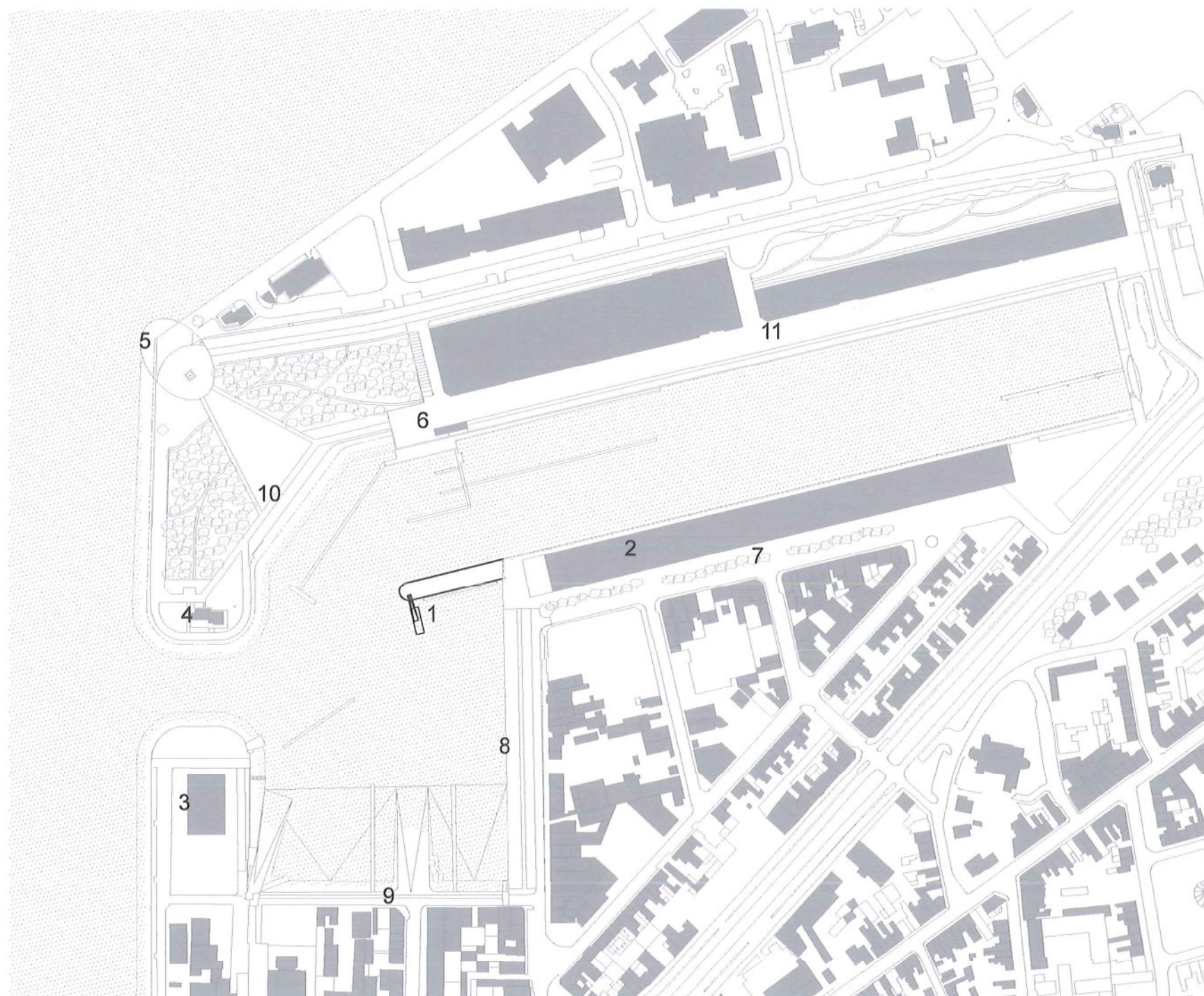
Het was erg verleidelijk om de open ruimte tussen de westelijke kop van de vismijn (met het torentje) rechtstreeks in het ontwerp te betrekken. We hebben dit niet gedaan omdat de inrichting van deze ruimte niet in de opdracht vervat is.

Omwille van de belangrijke rol die dit pleintje op korte termijn zal gaan spelen pleiten we er wel voor deze ruimte een 'tijdelijke' opwaardering te geven, simultaan met de realisatie van de nieuwe Brelsteiger.

In bijgaand ontwerp suggereren we het doortrekken van de recent uitgevoerde heraanleg van de Tijdokstraat. Op het moment dat de vismijn herbestemd wordt kan de aanleg verder aangepast worden.

CONTEXT

DE BESTAANDE STEIGER ALS ELEMENT IN DE OMGEVING

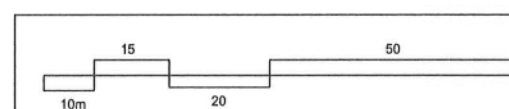


CENTRALE PLAATS

De bestaande constructie heeft, als gevolg van de opeenvolgende uitbreidingen van het dok (toevallig !), een centrale positie gekregen. De steiger is nagenoeg het middelpunt van het watervlak dat begrensd wordt door de Omookaai, Tijdokstraat en Werfkaai.

Het hoofd van deze constructie is gericht naar de ingang tot het dok ter hoogte van clubhouse Alberta.

- | | |
|-------------------------|------------------|
| 1. Jacques Brel Steiger | 6. Kantoor RBSC |
| 2. Vismijn | 7. Vismijnstraat |
| 3. Werf Degraeve | 8. Tijdokstraat |
| 4. Alberta | 9. Werfkaai |
| 5. Visserskruis | 10. Omookaai |
| | 11. Rederskaai |



Inplantingsplan
schaal 1:1500

OO 901 B
BRELSTEIGER ZB

januari '07

5



GESLOTEN VOLUME

Deze staketselachtige constructie is een visuele *barrière* tussen het oude tijdok (zuid) en het vissersdok (noord). Deze barrièrewerking is te verklaren vanuit de bouwijze en de geschiedenis die we hiervoor toegelicht hebben.

Kijkend vanuit standpunten, gesitueerd langs de Rederskaai, de Tijdokstraat en de Omookaai, wordt de Brelsteiger als *kaaimuur* ervaren, dus alles behalve transparant.



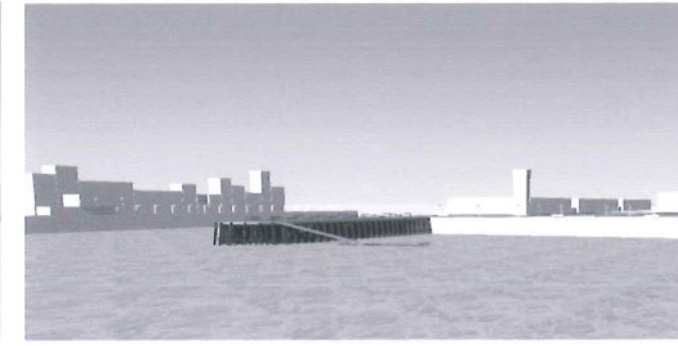
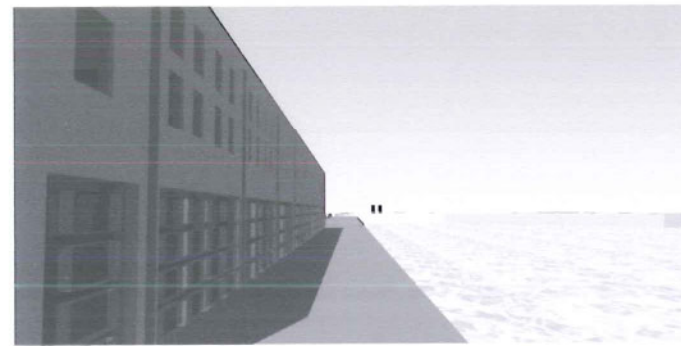
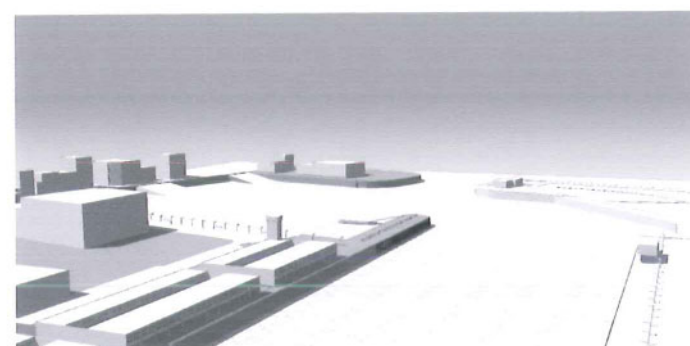
GEBRUIK EN ERVARINGSWAARDE

Ondanks het feit dat een wandeling naar het uiteinde van de bestaande steiger enkele verrassende zichten op de omgeving biedt en dat daar op de meest directe manier contact is met in- en uitvarende jachten, blijft het gebruik door wandelaars, ook bij mooi weer, eerder beperkt. De huidige steiger ligt in het verlengde van de kaaimuur langs de vismijn, een druk bewandeld pad. Het verder zetten van deze wandeling belooft geen nieuwe zichten of ervaringen.

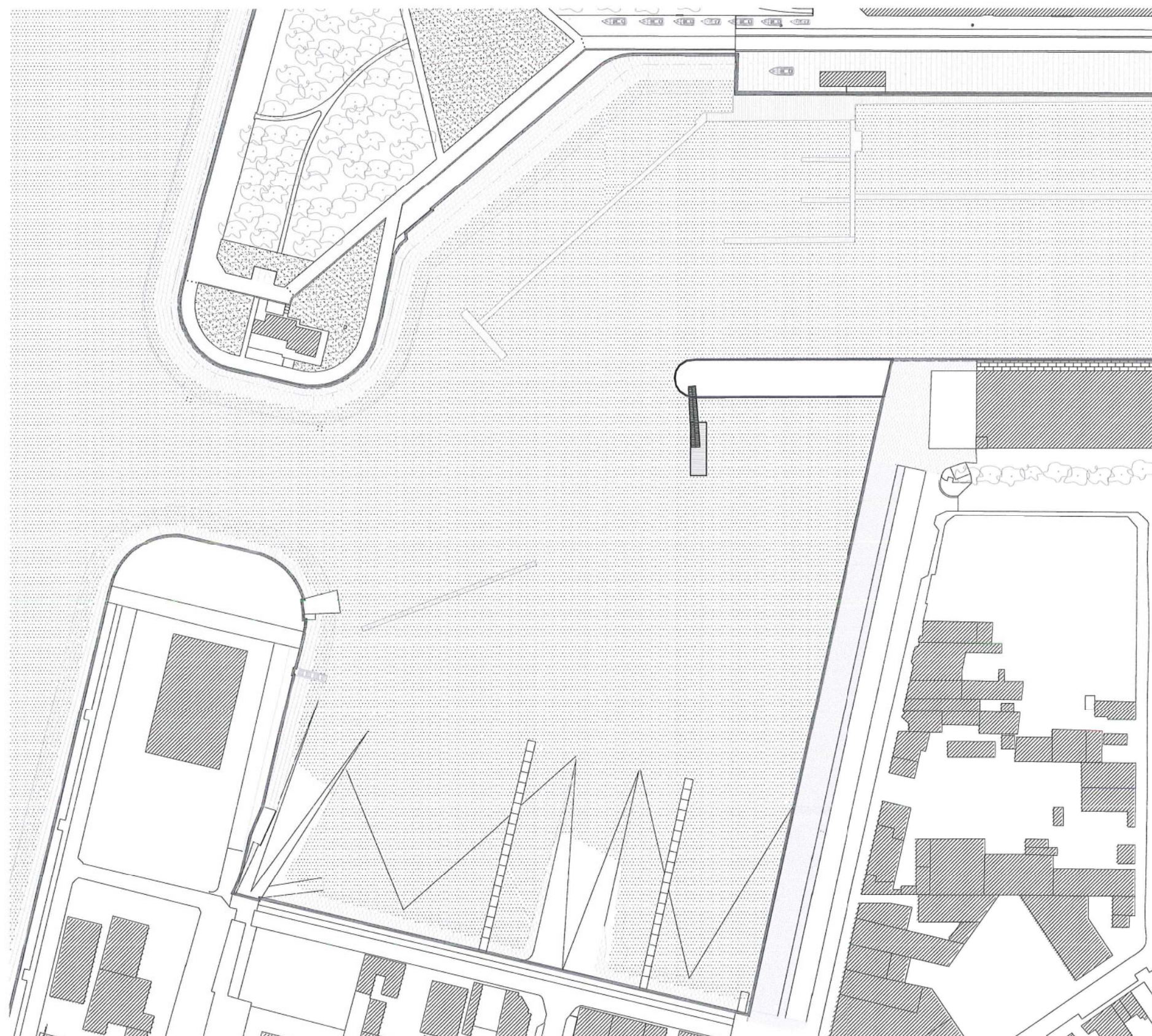
Door de verhouding lengte/breedte, de hoogte van de constructie en de betonvloer is de ervaring van het wateroppervlak eerder gering te noemen. De ervaringswaarde wordt verder negatief beïnvloed door het geïmproviseerde karakter van het aanmeerponton en de toegangshelling.

De aanmeerplaats van de rondvaartboot (River Palace) is waarschijnlijk de meest aanwijsbare factor voor het gebruik van de huidige constructie.

De 'steiger' is dus ook vanuit het oogpunt 'gebruik' te omschrijven als een dubbelzijdige kaaimuur.



VOORSTEL VAN INVULLING vH DOK
ifv DE ONTWIKKELING vd OMGEVING



In de huidige situatie hebben de Reders- en de Omookaai geen *overzijde*. De blind gemaakte vismijn en de massieve Brelsteiger zijn alles behalve betrokken bij de (recente) evolutie langs de noordzijde van het vissersdok.

Langs de Tijdokstraat is een gelijkaardige evolutie (nieuwe appartementen) als langs de Rederskaai op gang gekomen.

Deze ontwikkeling is rechtstreeks in verband te brengen met de bestemmingen voorzien in het B.P.A. 'Vissershaven'.

Op het terrein is door middel van de heraanleg van de open ruimte (Rederskaai, Omookaai, Graaf Jansdijk en Tijdokstraat) de impuls gegeven voor een immobiënonwikkeling die ongeveer voor de helft voltooid is. De randen van het vissersdok zijn geëvolueerd van semi-industriële visserijactiviteiten naar een jachthaven met langs de randen een mix van tijdelijk en permanent wonen.

In het B.P.A. Vissershaven zijn voor de oude vismijn bebouwings- en bestemmingsmogelijkheden voorzien die aanvullend zijn met de hiervoor aangehaalde ontwikkeling.

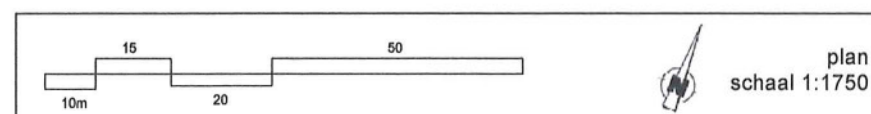
Door het beleid en de uitgevoerde omgevingswerken is er dus voor gekozen om de randen van het volledige vissersdok als een vrij homogeen geheel te laten evolueren, dit zowel voor wat betreft de functies als de verschijningsvorm van de gebouwen.

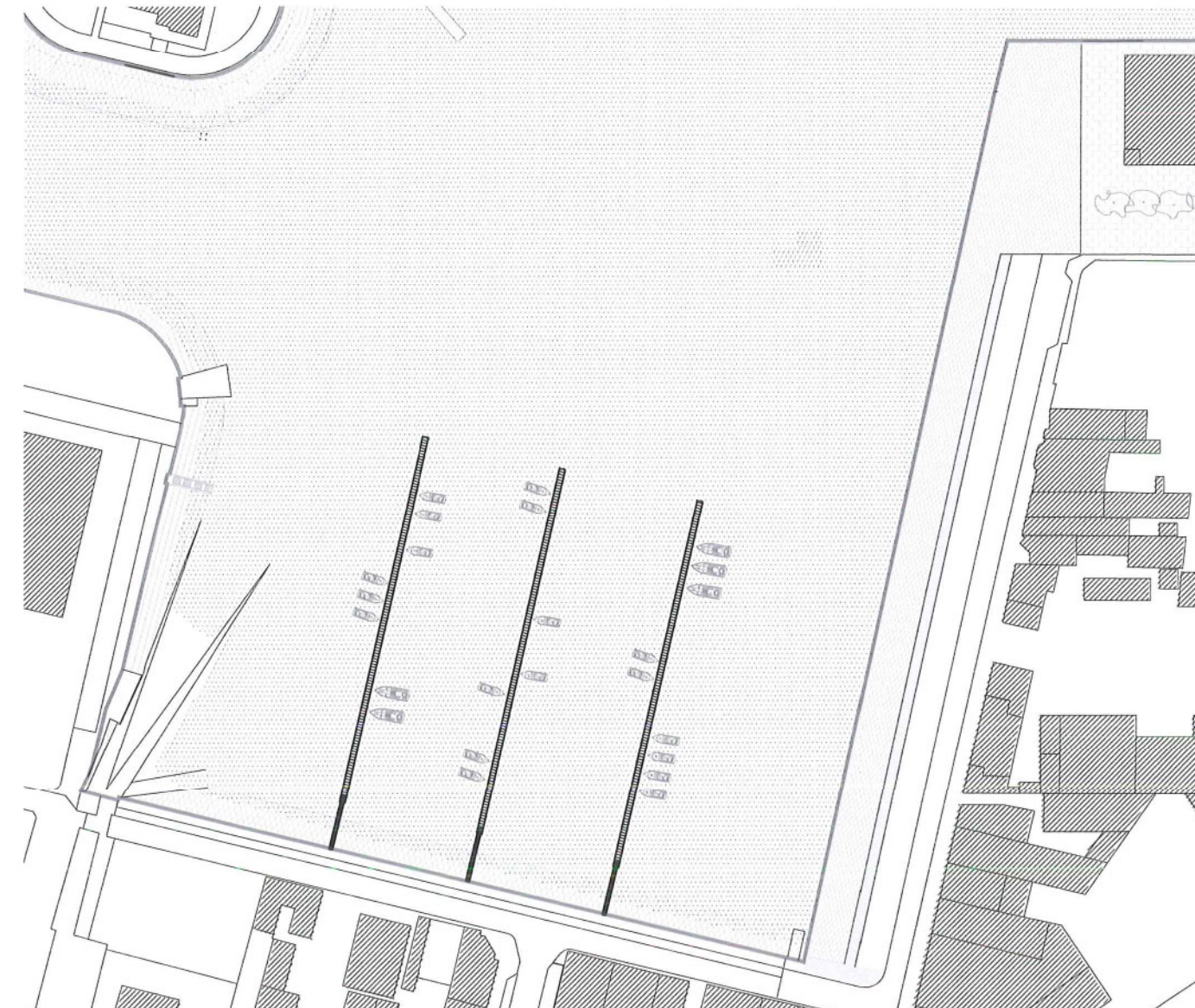
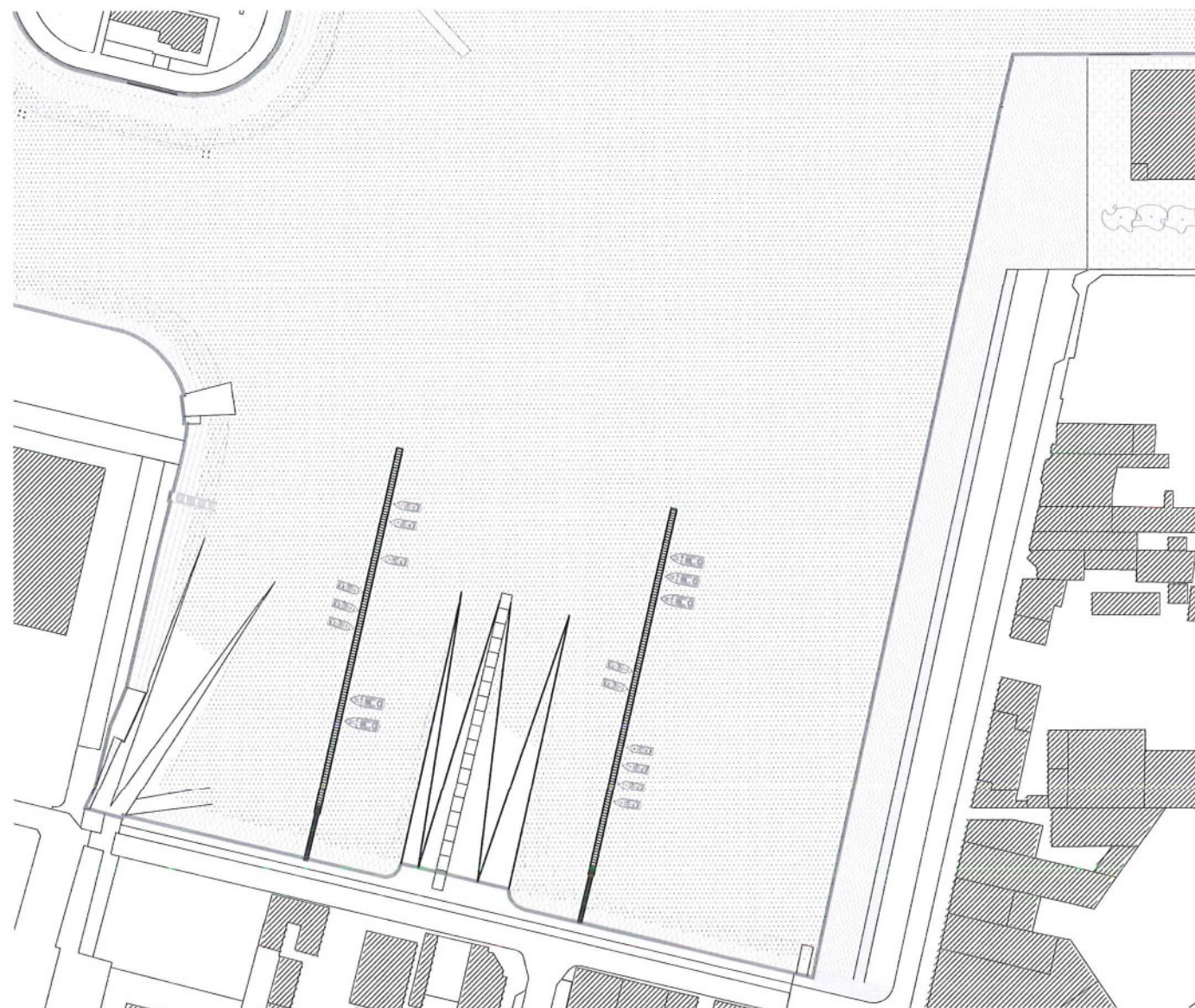
We menen dat de beoogde visuele continuïteit tussen de noord en de zuidzijde van het dok best gediend wordt door de barrièrewerking van de Brelsteiger zo sterk mogelijk te reduceren.

We opteren er dus voor om de nieuwe 'steiger' een zo groot mogelijke transparantie te geven. Tevens wensen we de 'steiger' los te maken van de kaaimuren.

De kaaimuren zo gaaf mogelijk laten doorlopen is niet alleen zinvol omwille van het aanmeren van grotere schepen doch ook omwille van het zichtbaar maken van deze (bij laagwater) zeven meter hoge wanden die voor de aanliggende bebouwing visueel als sokkel (een bindend ruimtelijk element) werken.

Plan bestaande situatie omgeving dok en steiger





DE ONTWIKKELING VAN HET GEBRUIK VAN HET DOK GEEFT NIEUWE MOGELIJKHEDEN VOOR HET ONTWERP

Tot op vandaag maken diverse werkschepen gebruik van de kaaien en de Brelsteiger: hier zijn ondermeer de olieschepen en een werkponton te vermelden. Dit gebruik is als niet onmiddellijk passend in de omgeving te aanzien. Binnen relatief korte tijd zal de oude zeesluis terug in gebruik genomen worden en kunnen deze vaartuigen een passender plaats krijgen in de achterhaven. De vissersschepen zullen waarschijnlijk ook in toenemende mate opteren om langs de oude zeesluis naar de ligplaats aan de nieuwe vismijn te varen.

De bestaande kaaien kunnen dan verder gebruikt worden voor schuilende schepen, maritiem erfgoed en diverse andere scheepstypes die door hun aanwezigheid versterkend zijn voor de visuele kwaliteit en belevingswaarde.

De kielbank en slipway voor vissersvaartuigen die voor de Werfkaai liggen, hebben nog weinig bestaansredenen: de werven hebben een veel geringere en kleinschaliger activiteit, ze zijn steeds meer georiënteerd naar het onderhoud van jachten en kleine vissersvaartuigen.

Het verwijderen van deze sterk verouderende infrastructuur (hetzij geheel of gedeeltelijk) is een actie die niet al te lang meer op zich zal laten wachten. Om de werking van de bedrijven verder mogelijk te maken volstaat waarschijnlijk het behoud van de slipway langs de westelijke zijde (ex scheepswerf De Graeve nu Marine Technics, Van Damme, e.a.).

Na het slopen van de oude kielbank ontstaat ruimte die perfect invulbaar is met pontons waar sport-, dag- en garnalenvissers een plaats kunnen vinden. Het vrijgekomen watervlak zou ongeveer 130 x 150 m groot zijn (ca. 2 Ha). Gezien een vrij groot aantal ligplaatsen hier zou kunnen gerealiseerd worden is het denkbaar dat bijkomende ruimte voor pleziervaartuigen gemaakt wordt.

Dit voorstel voor de herinrichting van het watervlak heeft tot gevolg dat het ponton voor de sportvissers, dat langs de Brelsteiger ligt, samen met het losliggend ponton aan de overzijde van het dok vervangen kan worden.

Het voorzien van ligplaatsen voor diverse kleine vissersvaartuigen en pleziervaartuigen zal ongetwijfeld de aantrekkelijkheid van het zuidelijk deel van het dok (tegenover de Tijdokstraat en Werfkaai) verhogen.

Uitgaande van het onderzoek van de omgeving dat hiervoor weergegeven is, hanteren we volgende doelstellingen en wensen:

VISUEEL

De plaats waar de steiger vervangen zal worden is als **centraal** te aanzien voor het westelijk deel van het dok.

Door deze centrale ligging is het mogelijk zichten te bieden in alle richtingen én een **herkenningspunt** te zijn vanaf de Reders- en Omookaai, de Vismijnstraat, Tijdokstraat en Werfkaai.

De constructie op zich dient niet het herkenningspunt te zijn, wél de elementen die er een plaats op krijgen.

Door de constructie een zo groot mogelijke **transparantie** te geven wordt de bestaande visuele barrière tussen het noordelijk en zuidelijk deel van het dok opgeheven. Vanaf de Tijdokstraat uitzicht geven op de jachthaven en het uiteinde van de Rederskaai zal ongetwijfeld een relatie leggen die visueel verrassend is. (Momenteel is de jachthaven onzichtbaar, kijkend van de Tijdokstraat !)

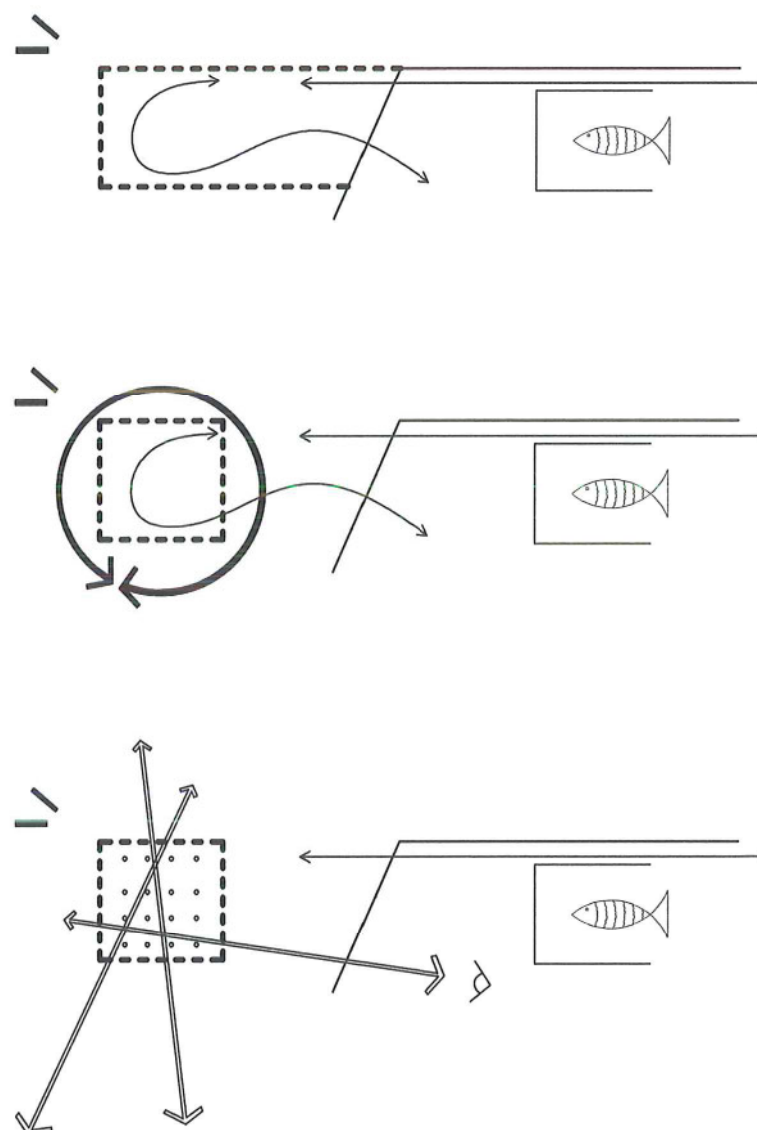
Het vrij opstellen van de constructie, dus los van de kaaimuren, zal **verzelfstandiging** in de hand werken wat verder de nadruk legt op de eigenschappen 'bindteken' en 'herkenningspunt'

De nieuwe constructie een **compacte vorm** geven, werkt eveneens transparantie en visuele relaties tussen noord en zuid in de hand.

De bestaande steiger meet 82 bij 15 m, dit is 1 230 m².

We hebben er voor gekozen een plateau voor te stellen met een oppervlakte van ca. 1 350 m², de afmetingen zijn 27 bij 51 meter. De lange zijde is naar de vismijn gericht eveneens met de bedoeling de visuele relatie tussen het noordelijk en zuidelijk deel van dit dok zo weinig mogelijk te belemmeren én om een ruimtelijke relatie met het gebouw vismijn op te roepen.

Het plateau wordt op ongeveer 45 m van de kaaimuur gesitueerd.



ERVARINGSGERICHT

De vorm van de bestaande constructie, vergelijkbaar met een staketsel in zee, heeft onvoldoende intrinsieke waarde om wandelaars aan te trekken. Het ontbreken van de ervaring "wandelen 'op' zee in een intense confrontatie met wind, golven en stuifwater" ontbreekt daarvoor al te duidelijk. Dergelijke 'one-way-walk' is dus op deze plaats niet voor herhaling vatbaar.

Daarom hebben we gekozen voor belevingsgerichte aanpak, op maat van de omgeving.

Een duidelijke **afstand** scheppen tegenover de kaai-wandeling, een zo intens mogelijk contact met **water en nieuwe zichten** op de omgeving zijn als doelstelling gehanteerd.

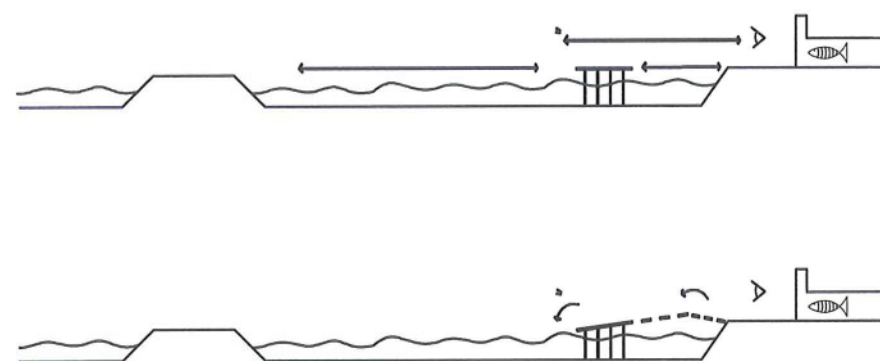
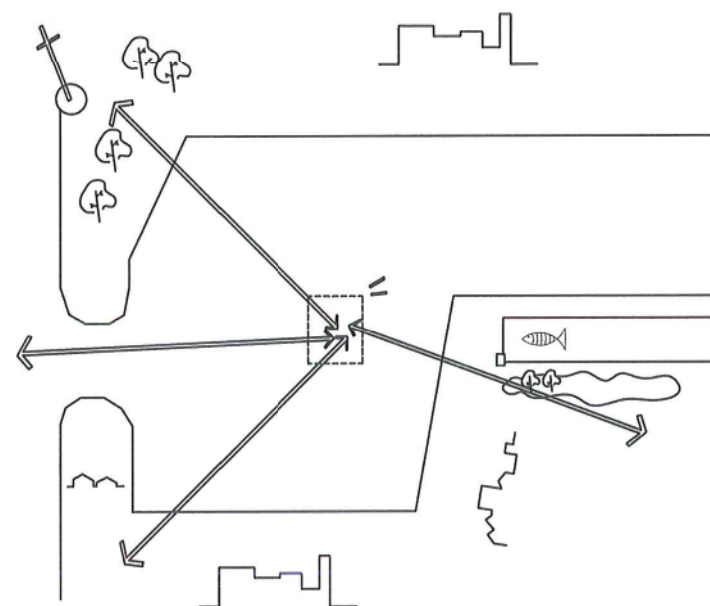
Door het plateau verwijderd van de kaai in te planten, dient een afstand 'overbrugd' te worden. De verzelfstandigde constructie zal op zich nieuwsgierigheid oproepen, de vorm van de brug komt verder aan bod.

Het contact met het wateroppervlak willen we intenser maken door het plateau een lichte helling te geven naar het water toe (langs de westzijde). De helling is ongeveer 3 cm/m, wat duidelijk minder is dan wat toelaatbaar is voor minder valide personen, kinderwagens en rolstoelen. Deze helling geeft een **niveaoverschil** van 80 cm tussen de oostelijke en westelijke rand. Hierdoor zal ongetwijfeld de wandelaar aangetrokken worden naar het laagste punt.

Dit geeft niet alleen een direct zicht op het watervlak doch ook op de toegang tot het dok.

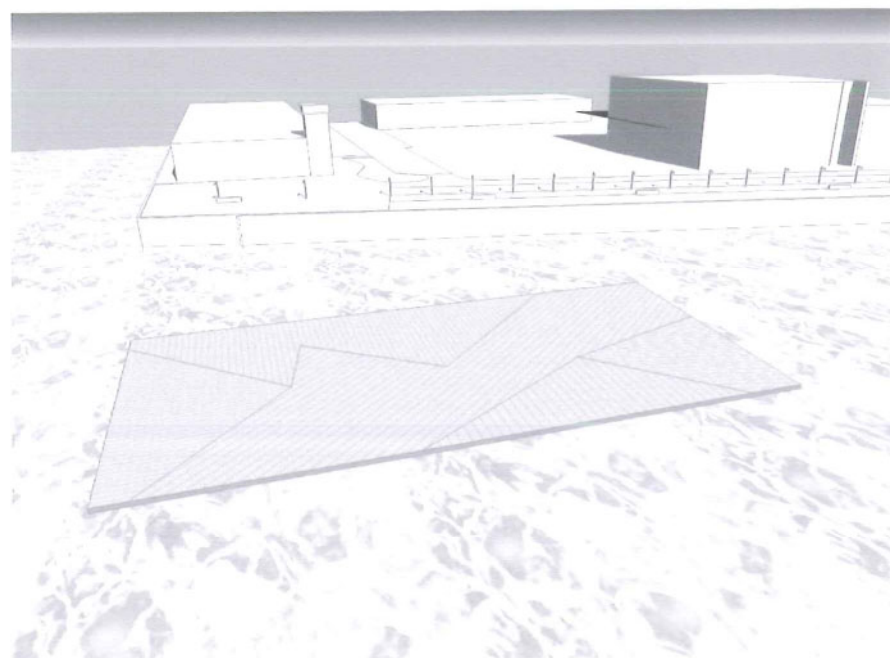
Dit hellend vlak, dat we voorstellen te bekleden met houten planken, zal in zekere zin een verwant beeld tonen met het naar zee aflopende strand (de hellingen zijn vergelijkbaar). Dit beeld zal voornamelijk ervaren worden rond hoogwater. Bij een waterstand van 5.00 TAW is het niveaoverschil met het laagste punt van het plateau slechts 77 cm. Hieruit volgt dat de onderzijde van de constructie slechts in contact komt met het water bij een waterstand van 5.50 TAW.

Het niveaoverschil zal ook als gevolg hebben dat andere zichten op de omgeving ontstaan. Op alle andere plaatsen verloopt het wandelen op dezelfde hoogte van de kaaimuur ca. 7.00 TAW. Dat zelfs dit relatief kleine niveaoverschil een ander beeld geeft is ook nu vast te stellen als men even op de beton opstap op het einde van de steiger gaat staan.



De **houten vloer**, gelegd met open voegen, geeft een zekere transparantie naar het onderliggende water, wat het gevoel versterkt los te zijn van de 'vaste bodem'. De open voegen, samen met het schijnbaar willekeurige legpatroon, geven een indirecte verwijzing naar de ribbels in het vochtig strand.

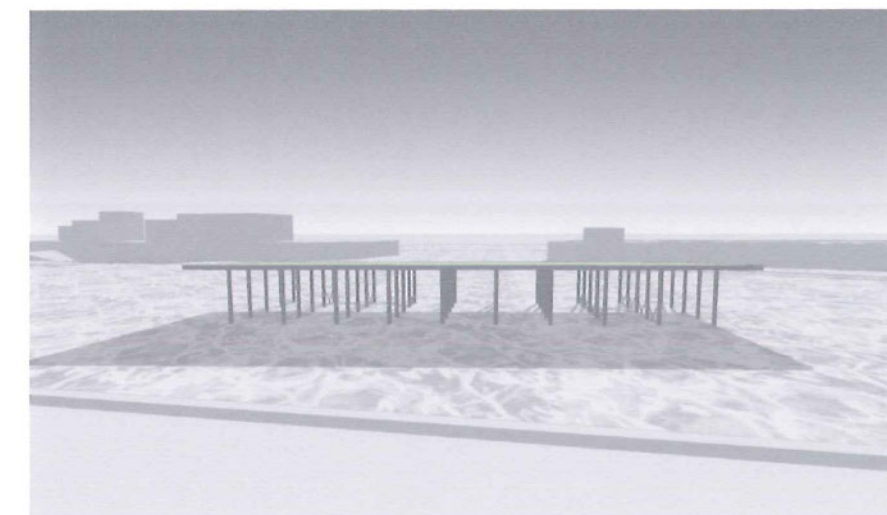
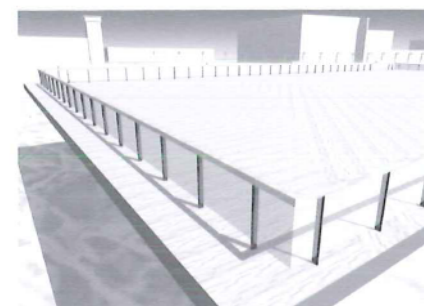
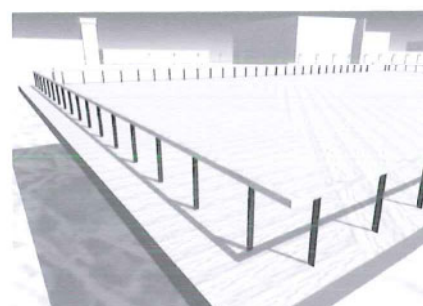
De vage verwijzingen naar het strand zijn hier passend omdat deze constructie helemaal in de strandzone gesitueerd is. Graaf Jansdijk en de Rederskaai zijn immers de oude zeedijk...



Een beschermende **borstwering** op de rand van het plateau is noodzakelijk. In het ontwerp is gezocht naar een zo transparant mogelijke oplossing om de visuele binding met het water niet te belemmeren.

De ruimte tussen de houten handgreep en de vloer wordt dicht gemaakt met een net in roestvast staal, maaswijdte ca. 10 cm. Het beeld van continuïteit van de vloer wordt bekomen door deze door te trekken tot voorbij de borstwering.

Het beeld in de omgeving van de elementen die we voorzien op het plateau (o.a. de cafetaria) komt verder aan bod bij de bespreking van dit onderdeel. Voor wat de beeldvorming in de omgeving betreft hebben deze elementen een belangrijke rol toegewezen gekregen, dit zowel voor de dag als de nacht.



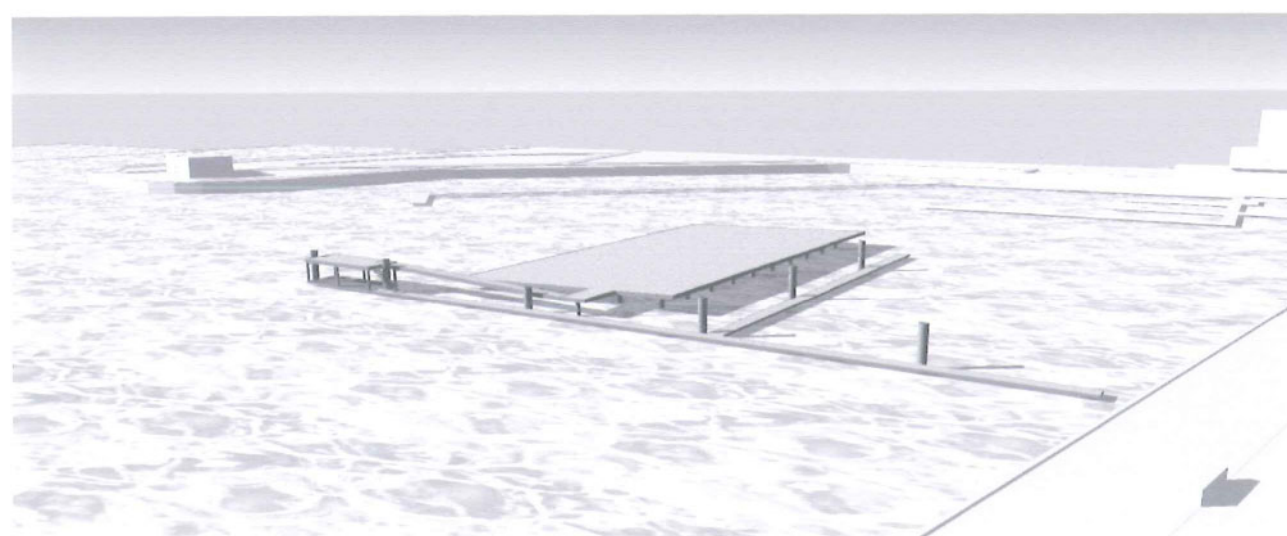
CONSTRUCTIEF

De waterbouwkundige constructie die als drager voor het plateau voorgesteld wordt, is een eenvoudige constructie bestaande uit stalen buispalen (Ø 40 cm wanddikte 8 mm) geplaatst in een grid van 5 x 5 m. Ongeveer in het midden van de hoogte van de buispalen zijn de nodige verstijvingen aan te brengen (kruisende staven). Op het dek wordt de vloer gelegd op een primair roosterwerk bestaande uit I-profielen en stalen kinderbalken. In bijgaande tekeningen is hiervoor een pakket van 30 cm voorgesteld.

De keuze voor eenvoud is niet alleen gebaseerd op economische motieven doch is hier ook ingegeven door de ontwerpdoelstelling om een zo transparant mogelijke te constructie te ontwerpen. De basis typologie 'paalwoningen' is zeker niet ver weg...

Tevens menen we dat het weinig relevant is om voor deze relatief kleine constructie in een zeer open omgeving een al te nadrukkelijk visueel statement voor te stellen.

Nadat meer gegevens over de ondergrond bekend zullen zijn is verder na te gaan of de hart op hart afstand van de buispalen, samen met de diameter en wanddikte, niet verder kan geoptimaliseerd worden in functie van de uitgangspunten (economie en transparantie).



AANMEREN

Hiervoor, onder "invulling van het dok", is een voorstel gedaan om de sportvisserij en de werkschepen vervangende ligplaatsen te geven. Verder voorzien we een steiger als aanmeermogelijkheid voor de havenrondvaarten (River Palace).

Langs deze toegangstrap of -helling worden ook enkele ligplaatsen bereikt die gesitueerd zijn tussen het plateau en de kaai.

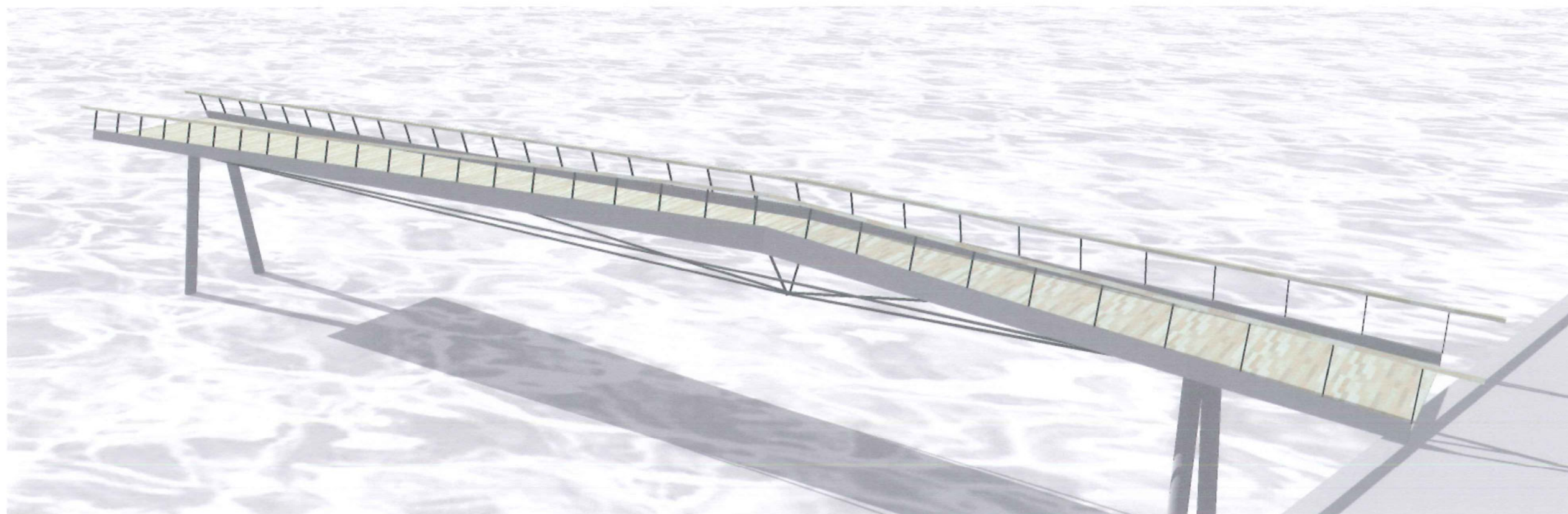
In deze inham, ongeveer 50 bij 50 m groot, is ruimte om vaartuigen met een duidelijke visuele aantrekkingskracht tijdelijk een ligplaats te bieden. Maritiem erfgoed, grote wedstrijdachten, SAR-schepen of ... de Askoy (of dan toch minstens een - symbolische - leegblijvende plaats ?) kunnen de attractieve waarde verhogen.

De infrastructuur voor het aanmeren van de rondvaartboot is ingeplant met het oog op het zo vlot mogelijk bereiken van deze plaats, ruimtelijk niet de meest optimale plaats. Na contact met de exploitant zal blijken of geen betere oplossing mogelijk is.

De hoogte van het instapplatform is ongeveer 3 meter boven de waterstand gesitueerd, de loopbrug heeft in bijgaand voorstel een lengte van 25 meter.

Dit geeft een integrale toegankelijkheid voor waterstanden gelegen tussen 2.09 mTAW en 4.49 TAW.

Indien een groter tijdsvenster voor integrale toegankelijkheid gewenst wordt kan de lengte van de loopbruggen verlengd worden.



BRUG

Door de voetgangsbrug naar het plateau te situeren tegenover de Vismijnstraat wordt de hoek met de Tijdokstraat versterkt en ontstaat onwillekeurig de ruimte voor een pleintje tegenover de kop van het vismijngedouw. Dit pleintje én het nieuwe plateau krijgen daardoor een 'kop'-positie; tussen beiden bevinden zich de hierboven aangegeven ligplaatsen voor de visueel meest attractieve vaartuigen.

De vormgeving van de brug is bepaald door de zorg voor: de zichtbaarheid van de toegang tot het plateau, transparantie, integrale toegankelijkheid en beperking van toegang voor mechanisch verkeer.

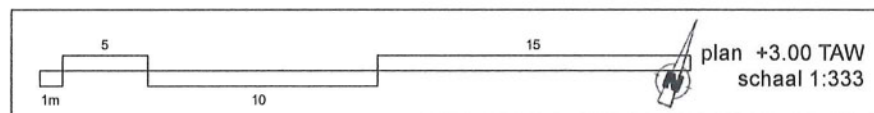
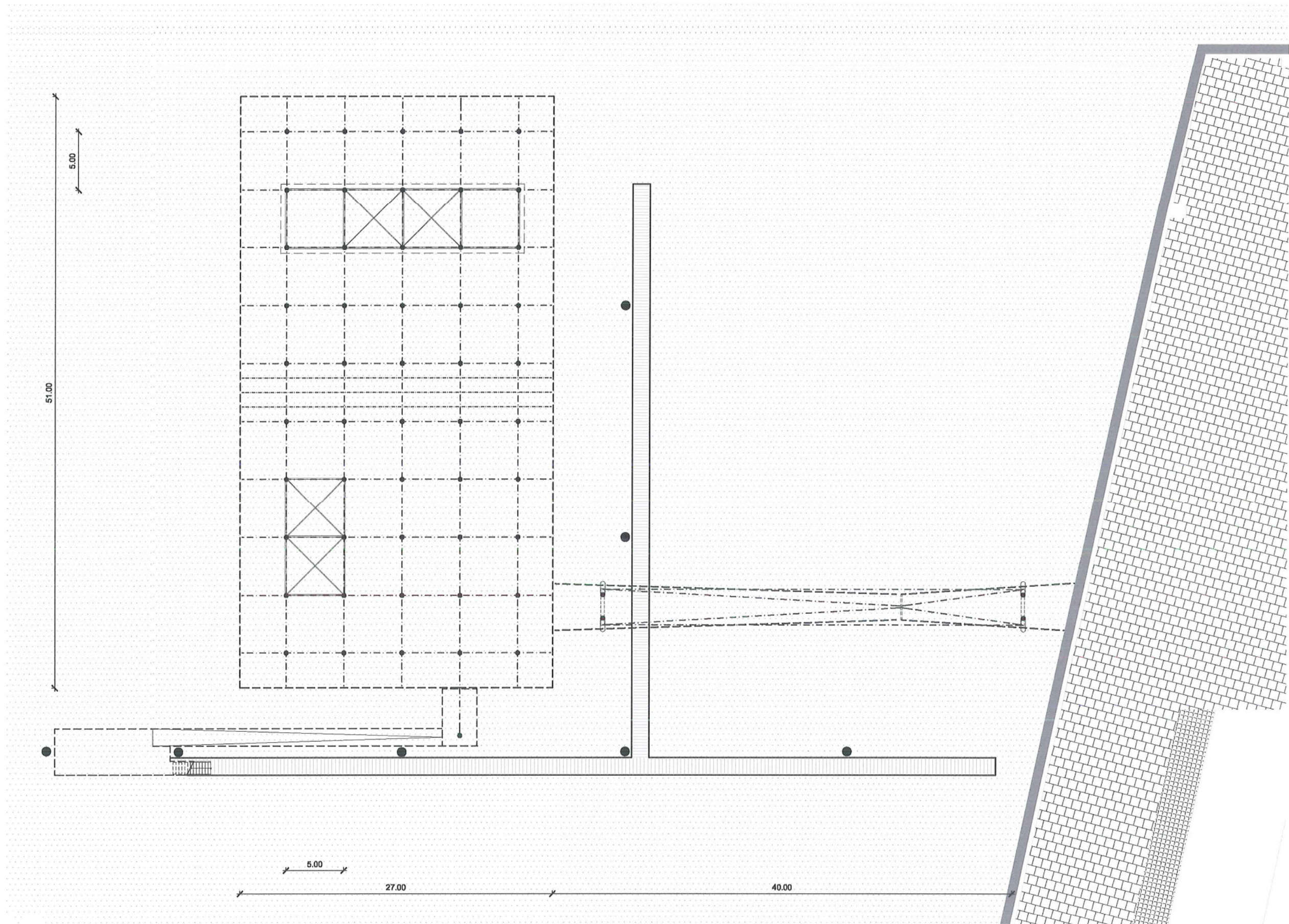
Het brugdek is een lichte helling meegeven (langs de oostkant 5

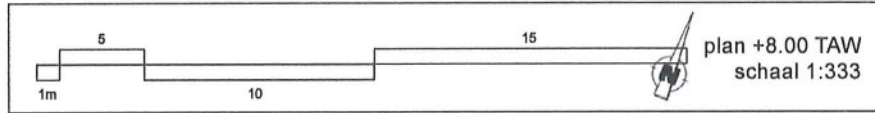
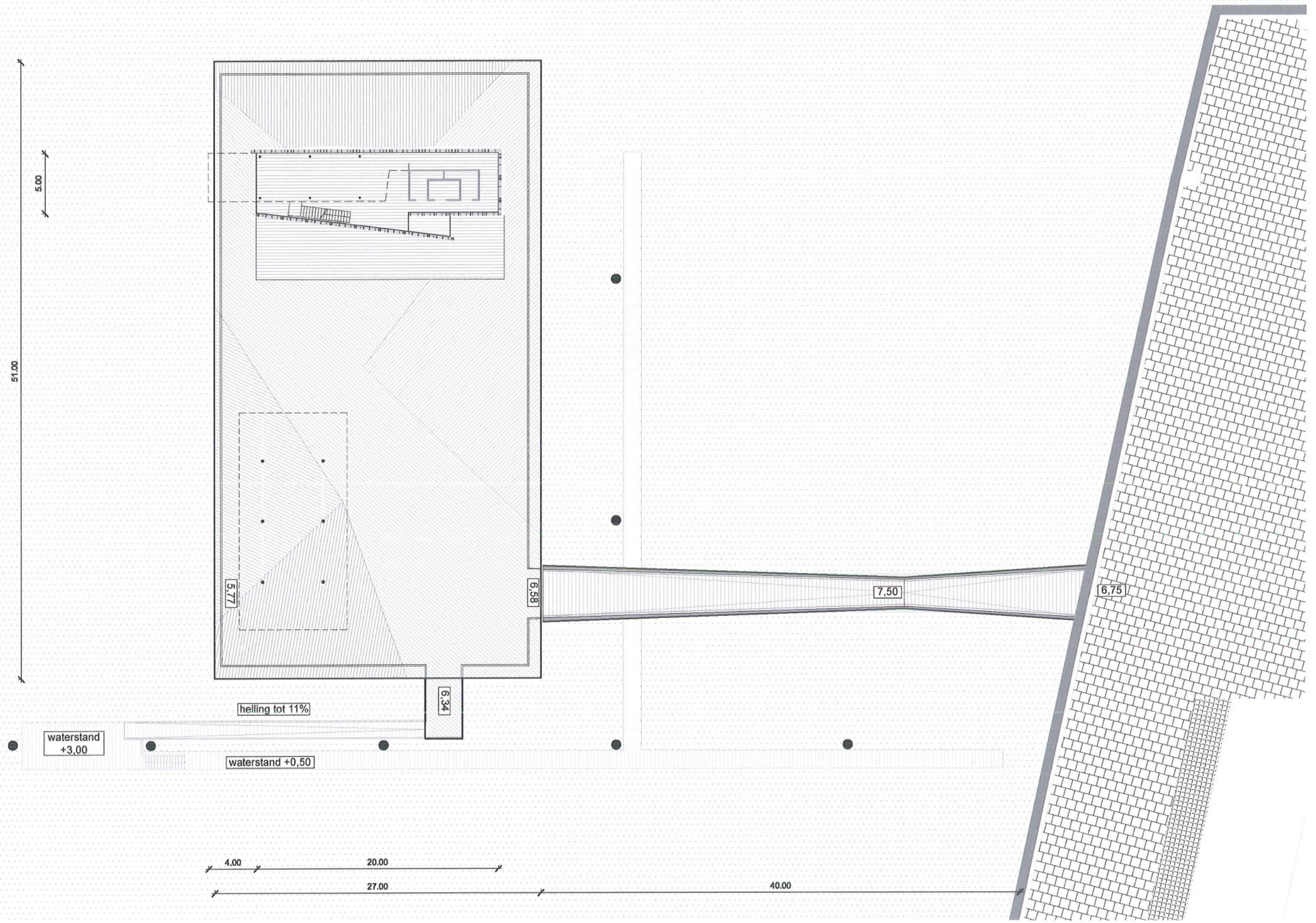
cm/m, langs de westkant 3 cm/m) dit geeft een verhoging van 75 cm. Deze hoogte, gecombineerd met een licht neerwaarts gerichte kabelstructuur bezorgde de nodige werkzame constructieve hoogte (ongeveer 1.50 m). Daarmee verheft deze constructie zich voldoende tegenover de aanliggende vlakke kaaien.

Kijkend van op het hoogste punt van de brug loopt de helling continu door tot de rand van het plateau dat ongeveer 2 meter lager ligt.

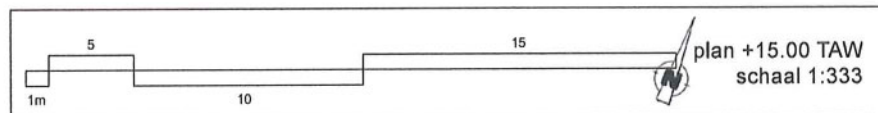
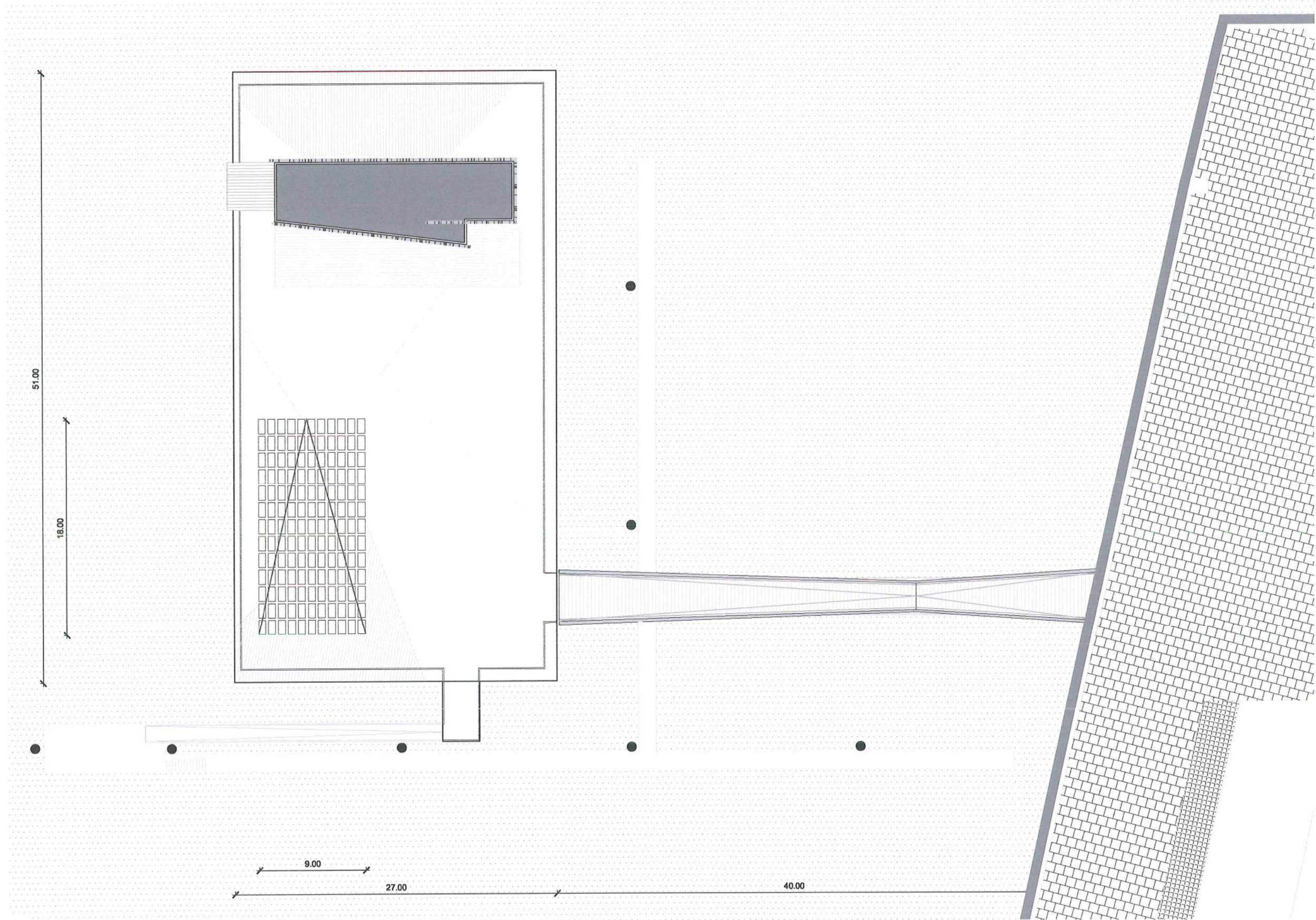
Door op het hoogste punt de breedte van het brugdek te reduceren tot 2 meter wordt de toegang voor brede voertuigen onmogelijk gemaakt.

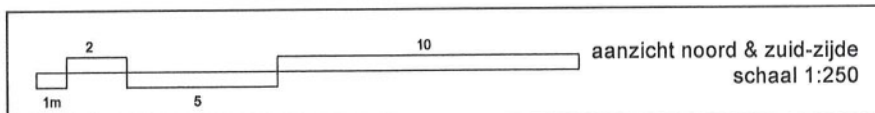
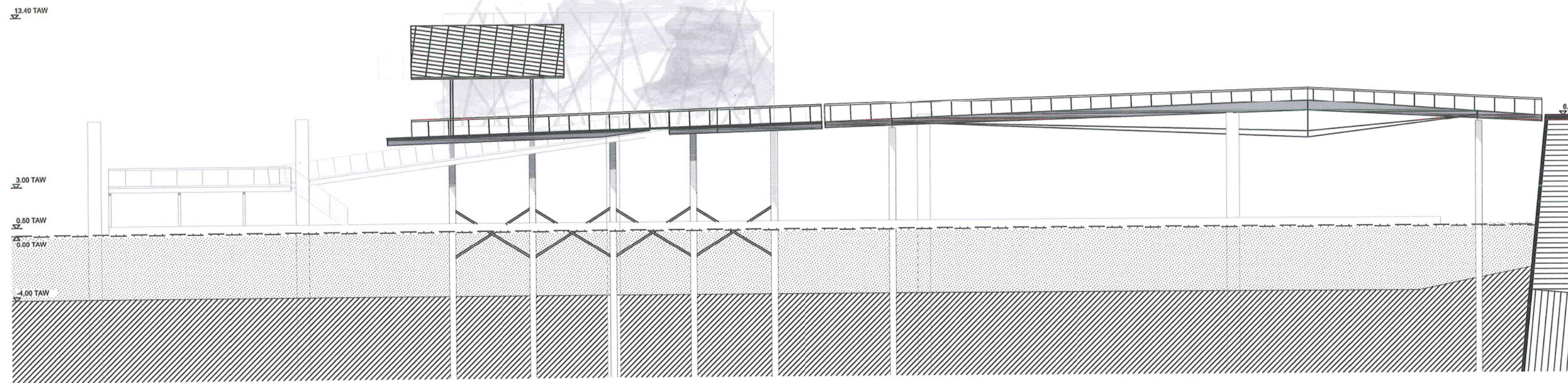
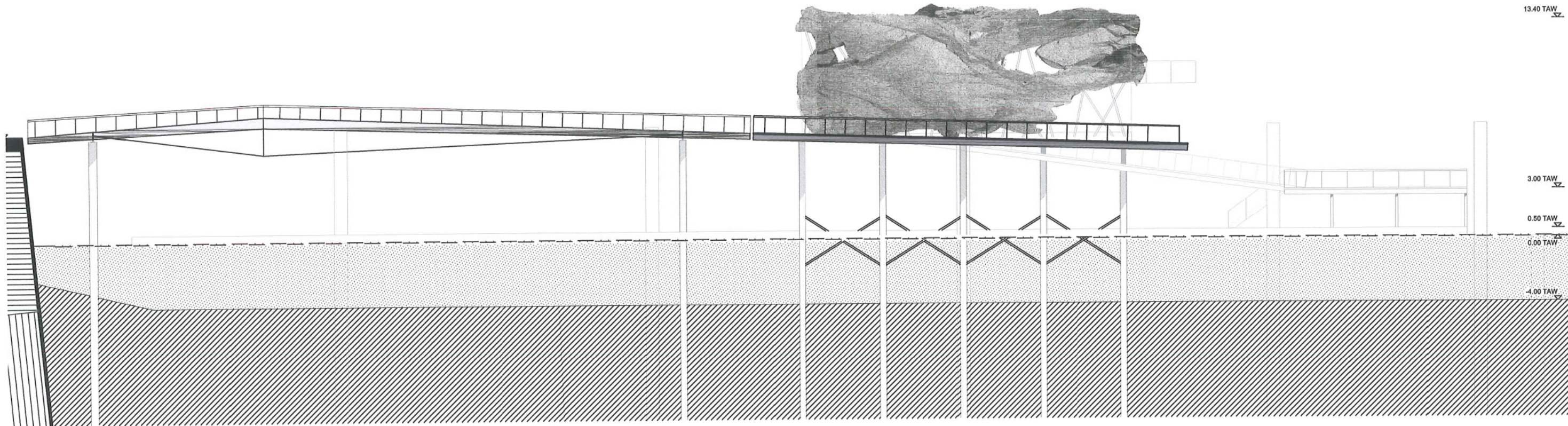
De opeenvolging van verbreden en versmallen van het brugdek geeft een ondersteuning voor het ervaren van het 'oversteken'.

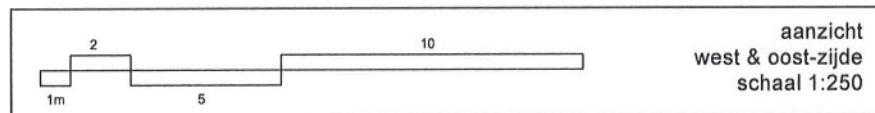
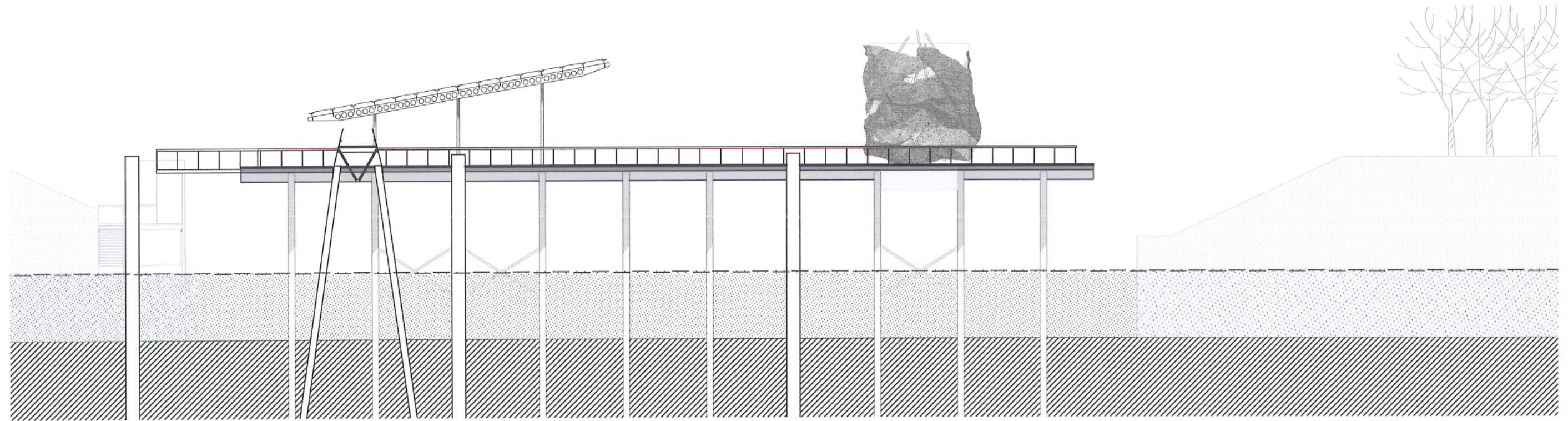
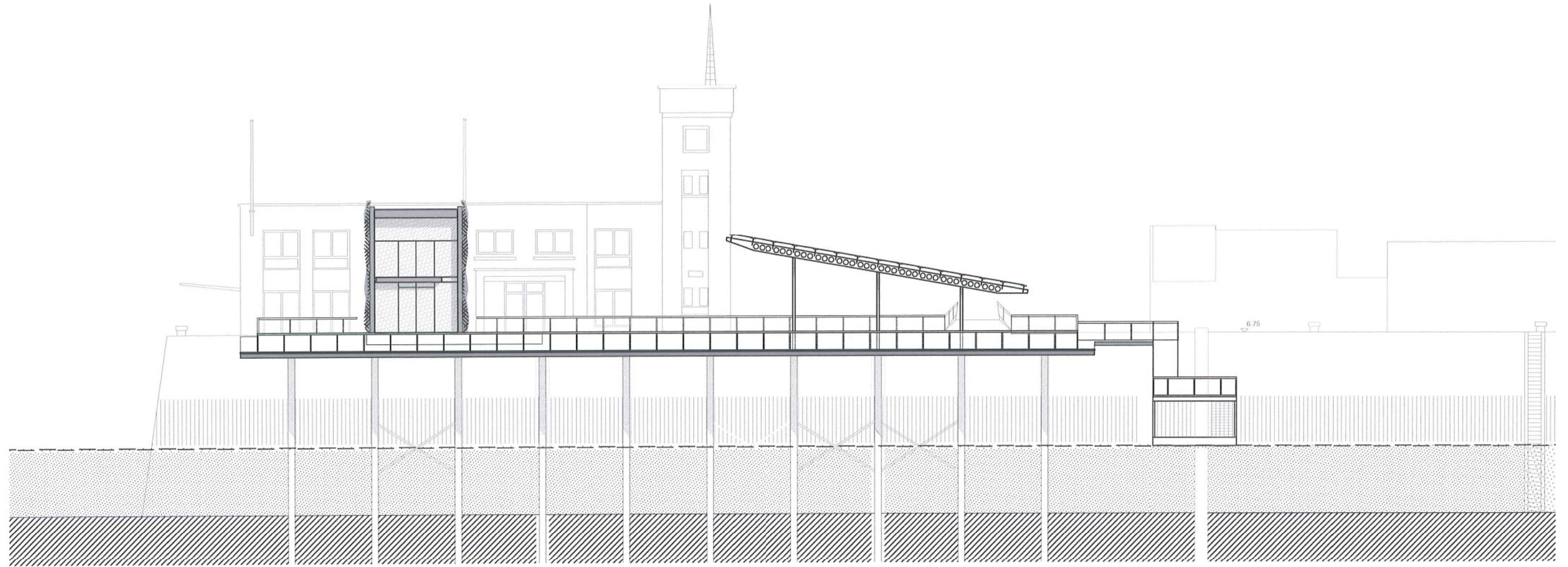




plan +8.00 TAW
 schaal 1:333

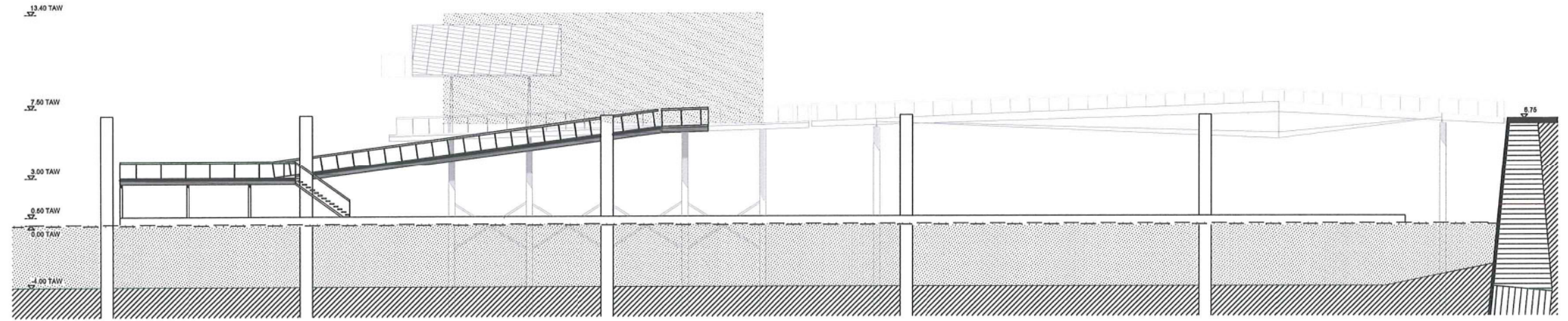




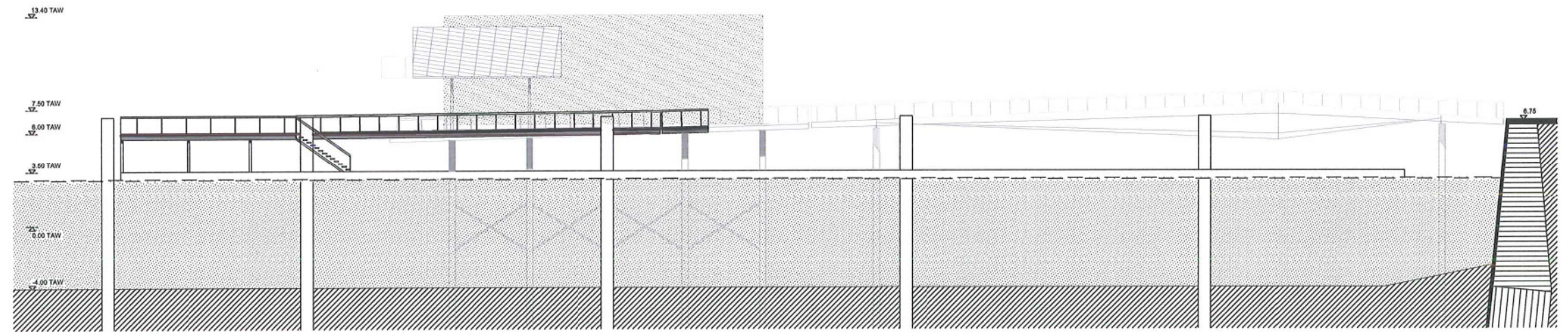


aanzicht
west & oost-zijde
schaal 1:250

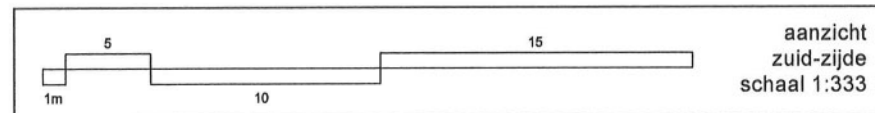
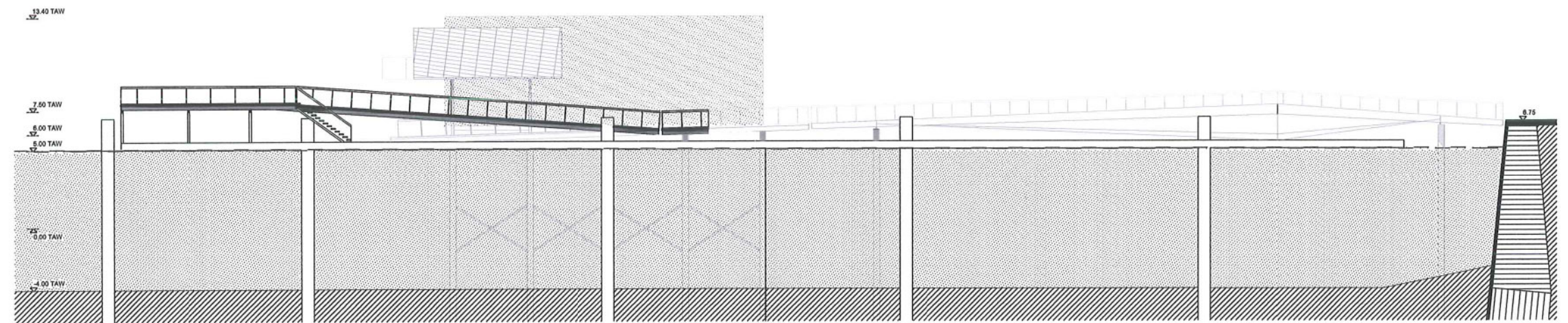
waterstand 0,00 TAW



waterstand + 3,00 TAW

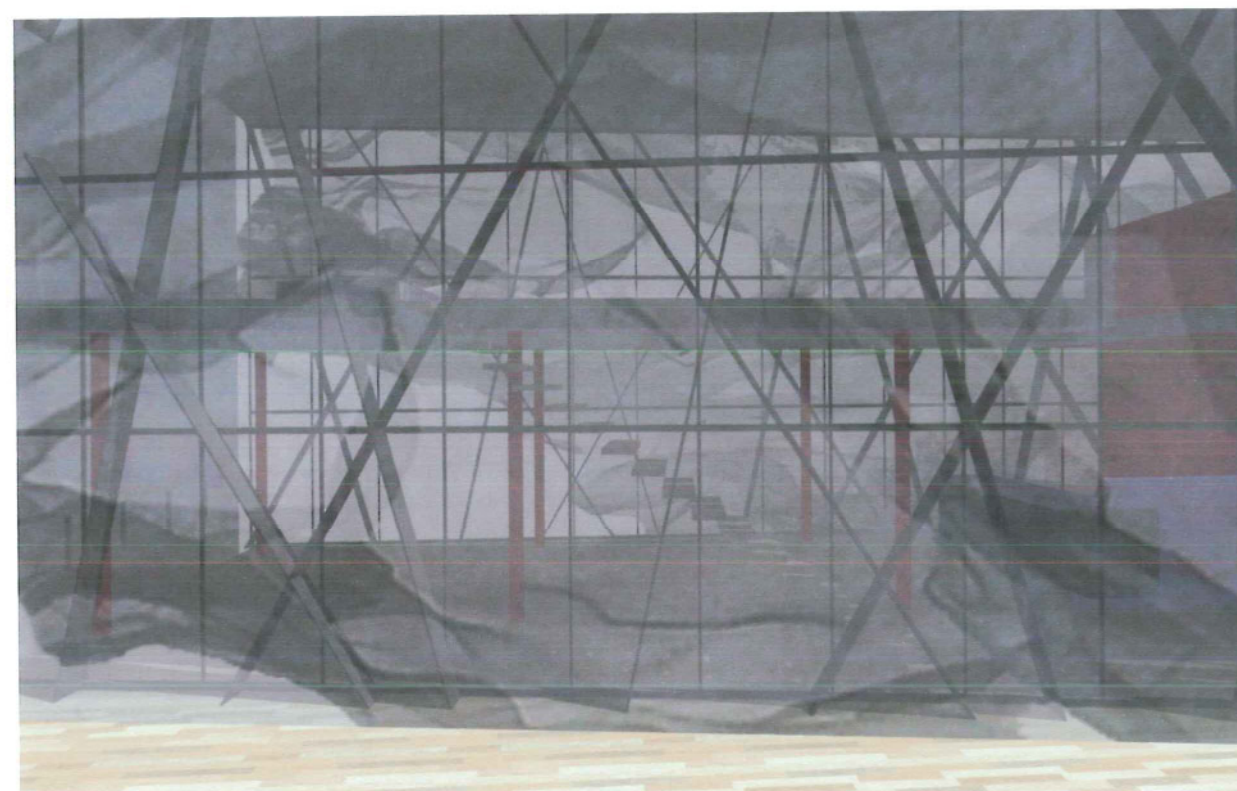


waterstand + 5,00 TAW



ELEMENTEN VAN HET PLATEAU

Om de ervarings- en gebruikswaarde van het plateau te optimaliseren zijn als elementen gebruikt: de gevraagde horeca-zaak (bistro) en een luifelconstructie.

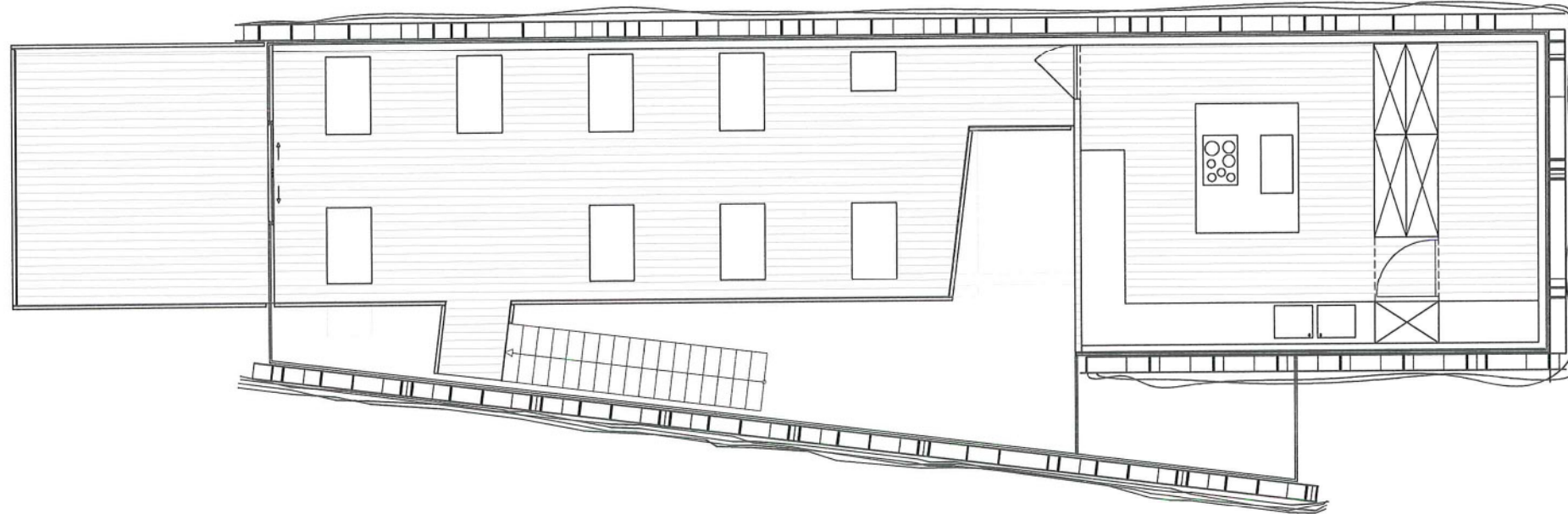


CAFETARIA / BISTRO

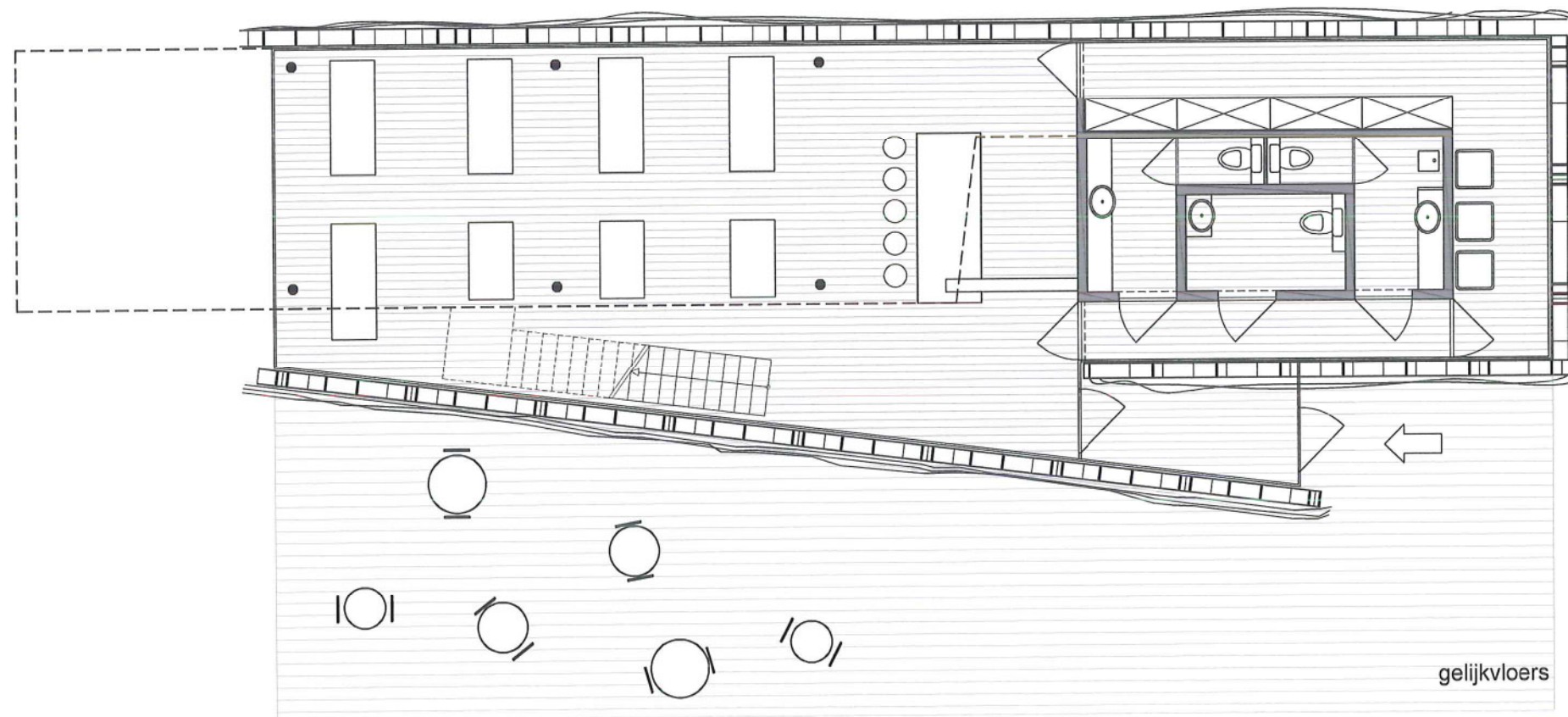
Een gebouw bedenken op deze plaats vraagt bijzondere uitgangspunten en doelstellingen.

Vooreerst is er de schaal van de onmiddellijke omgeving, die is zondermeer groot. De schaal van de aanliggende containerhaven is nog veel groter. Het dok heeft een lengte van circa 600 meter, de containerschepen zijn tussen 300 en bijna 400 meter lang...

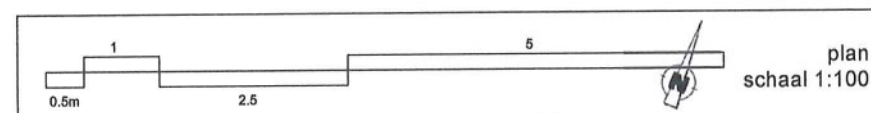
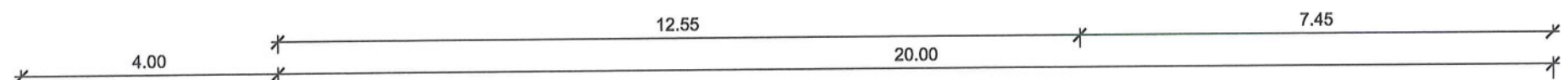
Het programma van de horecazaak kan nooit omvangrijk worden - alles samen gaat het over het volume van een woning-. Streven naar een bescheiden aanwezigheid, zij het met een onmiskenbare eigenheid, bleek daarbij een bruikbaar en geschikt vertrekpunt. Hierbij is toch op te merken dat het ontwerp hoogstens als een 'verkenning van mogelijkheden' mag aanzien worden! De inbreng van de uitbater kan ongetwijfeld nog zorgen voor niet onmiddellijk voorzienbare wendingen ...



verdieping



gelijkvloers



We zijn uitgegaan van een niet al te omvangrijk programma: een bar/café op het gelijkvloers (30 plaatsen) en restaurant (40 plaatsen) op de verdieping.

Uiteindelijk hebben we er voor gekozen het bouwvolume enige verwantschap te geven met het volume van de oude vismijn. De bouwhoogte is iets lager dan deze van de vismijn, de breedte is vergelijkbaar met de traveemaat van betonskelet; daardoor lijkt het cafetariavolume bijna een travee te zijn uit het ellenlange vismijngebouw. De aangenomen bouwhoogte gaf de mogelijkheid te werken met een gelijkvloers en een eerste verdieping, daardoor worden gevarieerde gebruiksmogelijkheden en nieuwe zichten op de omgeving geïntroduceerd.

Het cafévolume - grofweg 20 bij 6 meter - is met de lange gevel naar het zuiden gericht waarmee de basis gelegd is voor een juist georiënteerd terras. Het terras van Alberta leverde voor deze keuze de nodige argumenten. Het volume aan de noordzijde van het plateau inplanten geeft niet alleen beschutting tegen de snijdende wind doch ook een optimale relatie van de cafetaria met het plateau.

De korte westgevel is gericht naar de ingang van het dok en is daardoor de kijkrichting bij uitstek.

Het beeld voor dit bouwvolume is gegroeid uit verschillende invalshoeken :

- vooreerst dient dit volume een zekere **aanwezigheid** te hebben zowel **overdag als 's nachts**, voornamelijk 's nachts zelfs. Het watervlak en de omgeving (voornamelijk de vismijn) vormen een ongelooflijk donkere leegte. Een wazig-tintelende lichtvlek kan deze duisternis voor een deel milderden;
- een behandeling van de gevel die het bouwvolume minder 'gebouwd' maken waardoor nieuwsgierigheid, belangstelling, gewekt wordt;
- door het visueel opladen van de gevel meteen kenmerken van de omgeving visualiseren of versterken.

De zoektocht naar een passende **gevelexpressie** is duidelijk beïnvloed geweest door enkele beelden.

Vooreerst een beeld van 'Alberta', dit kleine gebouw wordt door de achterliggende bomenmassa - die als een wolk achter het gebouw hangt - gedragen. Het bomenmassief is overduidelijk door de wind geboetseerd.

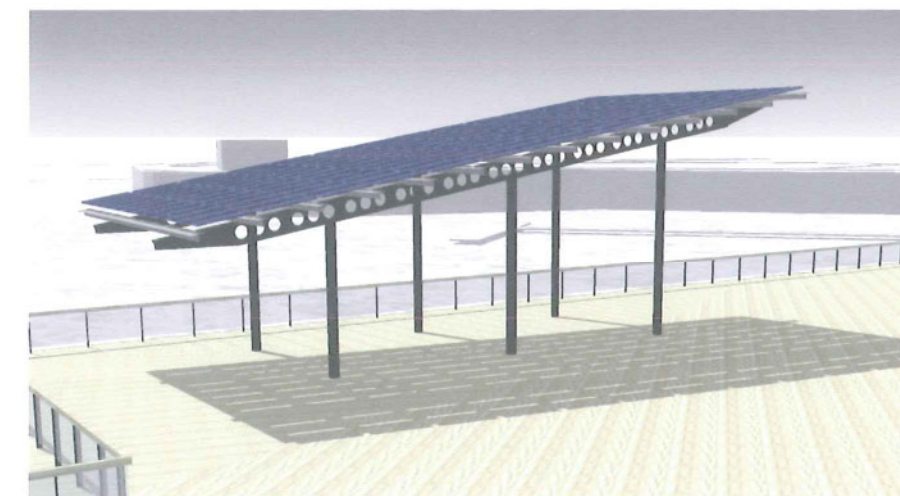
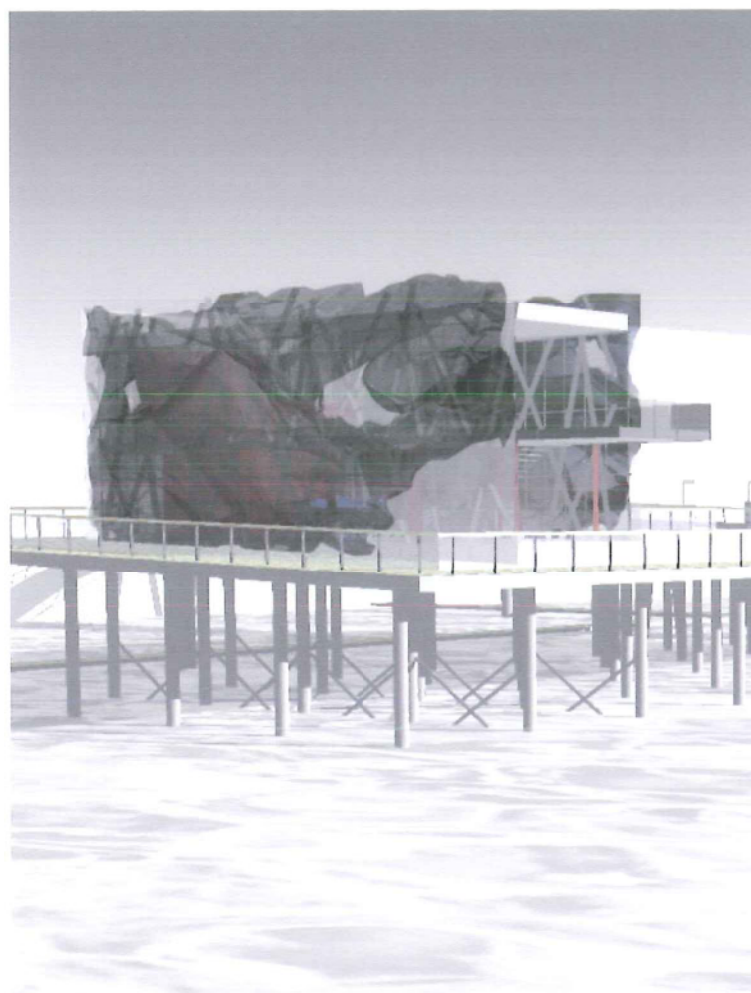
Een tweede beïnvloedend beeldenreeks zijn enkele werken van de Fins-Franse kunstenaar **Johanna Häiväoja** (°1960). De in gaas vervaardigde figuren kunnen gelezen worden als vormen die gemaakt en gedragen zijn door de wind. Nogal wat werken van haar ontstonden aan de Normandische kust.



Er is gekozen voor het verhullen van het volume van de cafetaria onder een gaas, bijna als een bruid onder een sluier.

Deze omhulling is niet alleen translucient doch ook transparant (voornamelijk kijkend van binnen naar buiten). 's Avonds moeten daardoor gedempt licht en kleuraccenten zichtbaar worden en de 'aanwezigheid' duidelijk maken.

Met het getorste gaas wordt niet alleen een beelding van wind gemaakt, de wind zal ook duidelijk hoorbaar worden.



LUIFEL

De luifel heeft als initiële bedoeling de ruimte op het plateau te ordenen, een plaats af te bakenen. Hiermee bedoelen we het inbrengen van een referentiepunt en 'onderkomen'.

Materieel zou het de aanleiding kunnen vormen voor diverse opstellingen met een centraal punt, bvb. podium - hierbij denken we aan (rustige) feesten, kermis, bootjeswijding, optredens, etc.

Niet alleen het gebruik mocht hier een rol spelen, zeker ook de ervaringswaarde. Daarom is gezocht naar een transparante/translucente afdekking, dergelijke keuze filtert het licht en veroorzaakt een tintelend licht (vergelijkbaar met de tintelende reflectie van de zon in het water). We menen dit effect bereikt te hebben door gebruik te maken van fotovoltaïsche panelen geplaatst met een eerder ruime spatiëring.

Dat deze keuze niet louter gestuurd is vanuit beleving en ervaring doch ook onderbouwd door zorg voor hernieuwbare energie bevestigde deze optie definitief.

Het self-supporting maken (dan toch minstens voor wat energie betreft) van de gevraagde voorzieningen op het plateau versterken de keuze voor de vrijstaande opstelling van het plateau als 'eiland'.

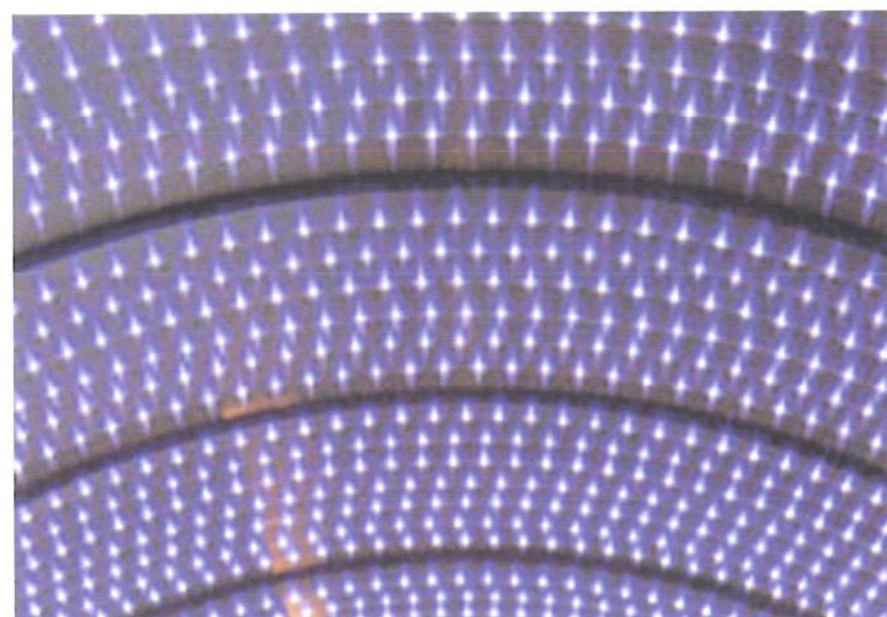
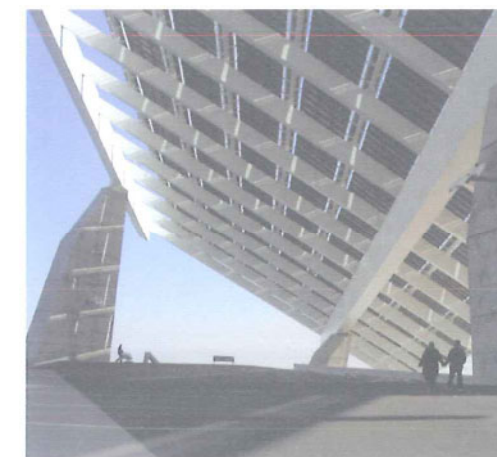
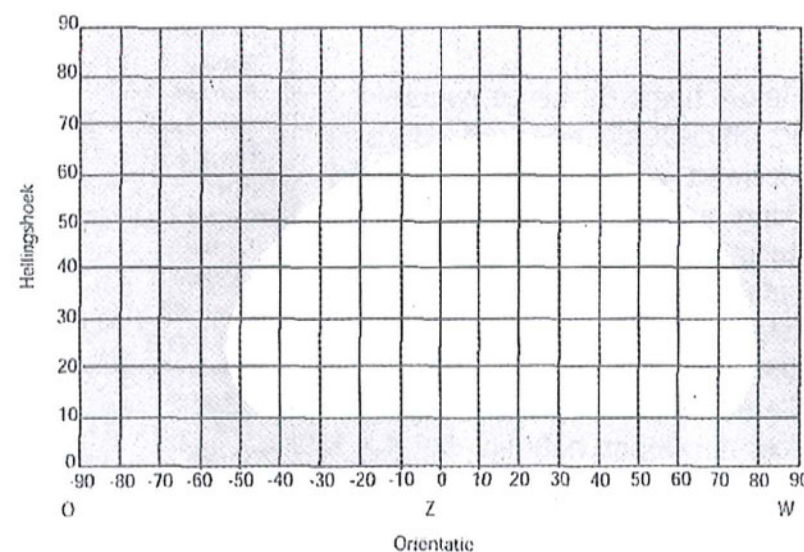
De oppervlakte van het capterende vlak is in eerste benadering bepaald vanuit een vermoeden van verbruik.

Dit element is zeker in een (eventuele) latere fase grondiger uit

te werken samen met de subsidiëringmogelijkheden. Volgens ingewonnen informatie bij de Afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie speelt ook subsidiëring en de 'terugdraaiende teller' (terugleververgoeding) voor de Overheid (MDK) als opdrachtgever. Normaal wordt door deze dienst aangenomen dat de investeringskost op een termijn van 8 à 11 jaar terugverdiend wordt.

Het beeld van de luifel is wel gedetermineerd door de helling waarmee de fotovoltaïsche panelen moeten opgesteld worden. Uit geraadpleegde documenten blijkt dat gezien de overwegend diffuse lichtsituatie op onze breedtegraad bij een helling van minstens 10° de grens van 90 % rendement bereikt wordt (bij 35° wordt met maximum 95 % bereikt).

In het ontwerp hebben we gezien de plaats, de omgeving en de beoogde beleving gekozen voor een helling van 10°, het vlak is nagenoeg volledig zuid georiënteerd.



VERLICHTING

Het volstaat niet dat het bistro als een 'zacht verlichte wolk' aanwezig is in de omgeving om op een veilige manier mensen te laten circuleren op de brug en het plateau.

Als voorgesteld op bijgaande plannen en beelden zijn drie verlichtingsmasten voorzien. Het model van deze mastlichten is gekozen in functie van de omgeving: het zoeken naar een grotere hoogte (ca. 15 m), vrijstaand en verwijzend naar masten (zeiljachten en lichtmasten in de haven). Wat op de renderbeelden voorgesteld is kan zeker later verfijnd worden, de lichtmasten gebruikt in de projecten van arch Perrault komen zijn zeker evenwaardig zonet passender.

Het behoort tot de mogelijkheden de onderzijde van de luifel te voorzien van een grid van zeer fijne lichtpuntjes.

In elk geval stellen we voor de lichtsterkte op een laag mogelijk niveau te houden (cfr. Rederskaai) en alleen het belopen oppervlak aan te stralen - dit ondermeer om verblinding tegenover de scheepvaart te vermijden.





Nogal wat opzoekingswerk heeft niets concreet opgeleverd over de relatie tussen de bestaande steiger en Jacques Brel.

De enige sporen die naar een contact verwijzen zijn vaag: in de onmiddellijke omgeving van Zeebrugge heeft Brel ongetwijfeld (vaak ?) verbleven. Knokke, ondermeer voor optredens in het Casino, en de Polders zijn daar niet vreemd aan. Een aantal restaurants en nachtkroegen zijn door hem met een zekere regelmaat bezocht.

De film "Franz" (1972), die hij regisseerde, is zeker in de polderdorpen (Lissewege, Zwankendamme, ...) achter Zeebrugge opgenomen, andere scènes zijn in Blankenberge gedraaid. Het is niet uit te sluiten dat ook op deze steiger gefilmd is. De affiche voor de film toont een beeld van het lage strandhoofd naast het westerstaketsel van ... Oostende.

Door bewoners rond de haven wordt soms verteld dat uitvoeringen van enkele chansons op de Brelsteiger opgenomen werden. Sporen van deze (eventuele) opnames heb ik niet gevonden.

Rond de groep die de 'Askoy' - het zeilschip waarmee Brel enkele jaren grote tochten maakte - poogt te redden is niets bekend over de relatie met de steiger. Naar zij beweren heeft de Askoy Zeebrugge zelfs nooit aangelopen !

Harde aanknopingspunten tussen de steiger en Brel hebben we dus niet gevonden.

Dit neemt niet weg dat een aantal kenmerkende thema's voor het oeuvre van Brel wel betrokken werden.

Rust en bewogenheid die zo kenmerkend zijn voor het werk van Brel komen als aanvullende polen voor in het ontwerp: de sereniteit van de luifel tegenover de getormenteerde gevelvlakken van de cafetaria.

Wind - 'Le vent' hebben we beeldend gesuggereerd in de gevelroosters - de meest opvallende verschijning op het plateau.

Zijn passie voor de zee én de lucht - Brel was zowel jachtman als piloot - zijn niet los te denken van de wind.

De gevelroosters zullen de wind overduidelijk een blijvende plaats geven door het geluid en de trillingen en zo een permanente link vormen.

En dan zijn er nog de paradijselijke Markiezeilanden (Frans Polynesië) waar het eiland Hiva Oa ligt. Brel wou daar, net als Gauguin, permanent verblijven. Wat in 1975 begon eindigde uiteindelijk al te vroegtijdig in 1978 toen hij voor vrijwel uitzichtloze medische verzorging naar Parijs terugkeerde.

Blijvende getuigen ginder zijn de grafsteen, de Beechcraft 'JoJo' en de aangespoelde Askoy.

De paalwoningen die daar in beschutte baaien tussen rotsen gebouwd worden hebben zeker bijgedragen tot het kiezen van een beeld voor de ontworpen plateauconstructie.

Het ontwerp wil ook, dan toch minstens voor even, een paradijselijke plek zijn waar rust staat tegenover stormachtig.

Wind en zon zullen de sfeer en het tempo bepalen.

Avec le vent de l'est écoutez-le tenir

...

Avec le vent d'ouest écoutez-le vouloir

...

Avec le vent du nord qui vient s'écarteler

Avec le vent du nord écoutez-le craquer

...

Quand le vent est au rire quand le vent est au blé

Quand le vent est au sud écoutez-le chanter

(Uit "Le plat pays" tekst en muziek Jacques Brel 1962)

