

**Open Oproep**

**19 maart 2003**

**HEEN en WEER met het veer**

**Oostende en Nieuwpoort**



**ARCHITECT**

M.-José Van Hee  
Dirk Goyens  
Dietlinde Verhaeghe  
Wim Voorspoels

Kortrijksesteenweg 180  
9000 Gent

**TEKSTEN**

architect  
Koen Van Synghel

**INGENIEUR STABILITEIT**

BAS  
Dirk Jaspaert  
Rolf Van Steenwegen

Leopold Reulenstraat 27  
3010 Leuven

**STUDIEBUREAU**

Bureau Bouwtechniek  
Jan Moens  
Leslie Burm  
Toon Kalhöfer

Kammenstraat 18  
2000 Antwerpen

**KUNSTINTEGRATIE**

Jan Kempenaars  
Kris Martin

## OOSTENDE

## Het veer.

Het veer op de kustfietsroute in Oostende verbindt twee oevers met een uitgesproken topografisch karakter. Net als in Nieuwpoort krijg je in Oostende een soort dialectische tegenstelling tussen enerzijds een uitbundig stadslandschap en anderzijds een ingehouden natuurreservaat. Terwijl het op de dijk erop aan komt om vooral geen bouwsels toe te voegen aan de toeristische indigestiearchitectuur, daagt de oostoever uit om een nieuw soort landschap te ontwikkelen. Ondanks deze tegengestelde ruimtelijke condities wordt in het ontwerp voor de twee aanlegsteigers een analoge strategie ontwikkeld, namelijk het kadreren van het traject naar de aanlegsteigers tot een soort 'promenade architecturale', tot intense vistas op het landschap.

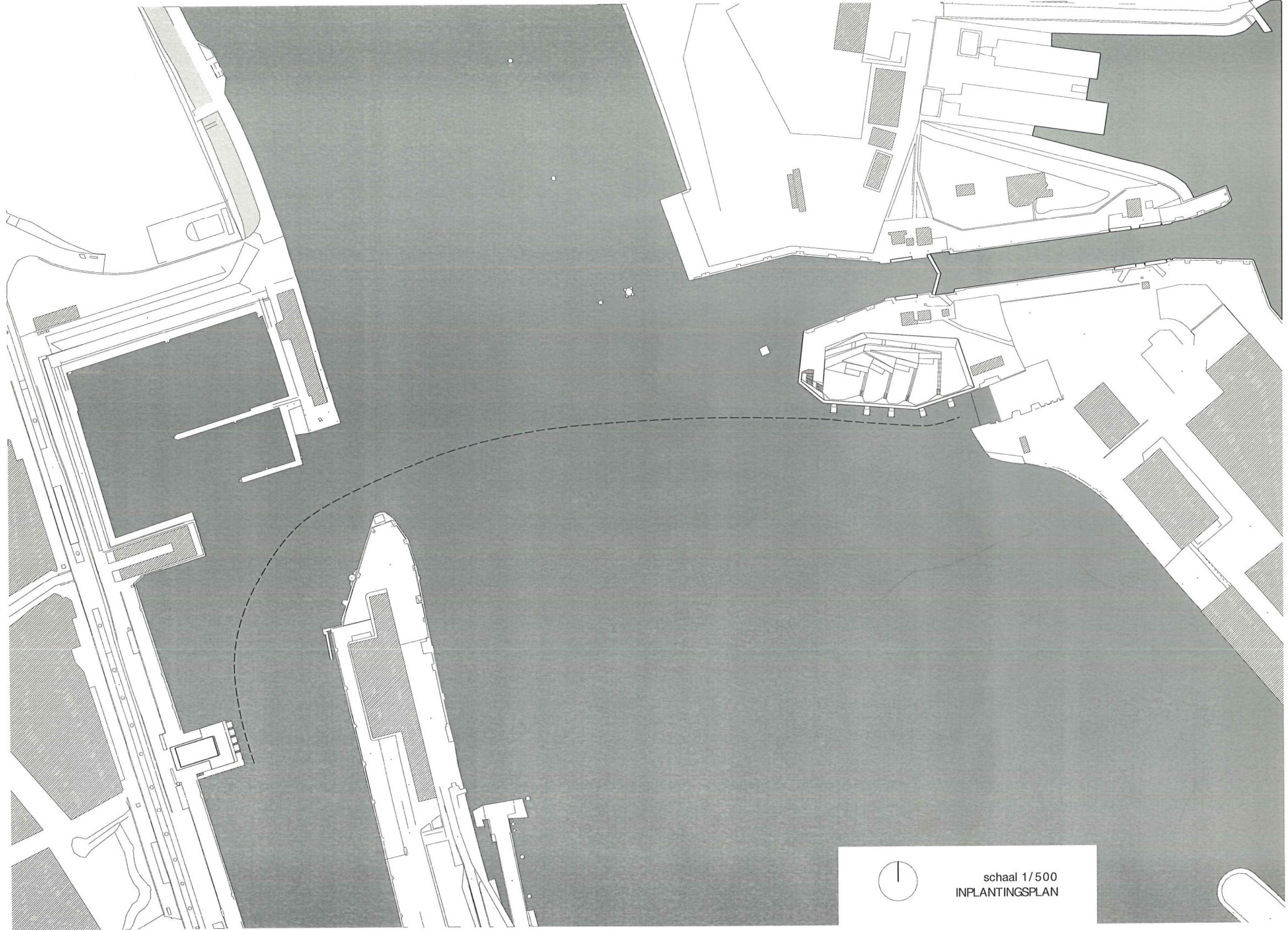
Aan de oostoever werd gekozen om een verstild landschap in het landschap te creëren, als een soort creuse oester die zich nestelt op de oever. Deze 'stille betonnen baai' en stedelijk 'interieur' biedt beschutting terwijl de zeewind over de hoofden scheert. In een gekromde beweging kan je afdalen in deze maritieme piazza tot op het plateau dat net iets hoger ligt dan het waterniveau van de veerboot. De grote omarmende kracht van de nieuwe dijkmuur wordt doorbroken met een reeks poorten die telkens zijn uitgewerkt in relatie tot de vijf plateaus met aanlegsteigers. Deze burcht in het water krijgt met elke waterstand een nieuwe gedaante. De metafoor van de waterburcht spreekt tevens uit de rondgang die je kunt maken op de dijkachtige muur die zich volgens een ellips ontwikkelt rond de vijf aanlegplateaus.

De lay-out van dit parcours is zodanig opgevat dat bezoekers en gebruikers van het veer een zicht aangeboden krijgen op Oostende-Stad vooraleer zij afdalen naar de respectieve aanlegniveaus. Qua materiaal moet het ruw uitgevoerde beton deze constructie niet alleen een monolithisch voorkomen geven, maar vooral een robuust en duurzaam karakter.

Tegenover de landschappelijke aanpak op de oostoever, ingegeven door de nabijheid van het duinenlandschap rond fort Napoleon, noopte de dijk van Oostende-bad tot een soort architectonische therapie. In plaats van het zoveelste bouwwerk toe te voegen aan de uitzinnige toeristische architectuur, werd gekozen voor een chirurgische ingreep in het gebouw van de Aquarium en het sympathieke visserijmuseum. Zonder afbreuk te doen aan de functionaliteit van het museum wordt aan de achterzijde een discreet bouwvolume toegevoegd met lift en trappenhuis dat leidt tot een reeks van poorten die uitgeven steigers die onderling verbonden zijn door buitentrappen.

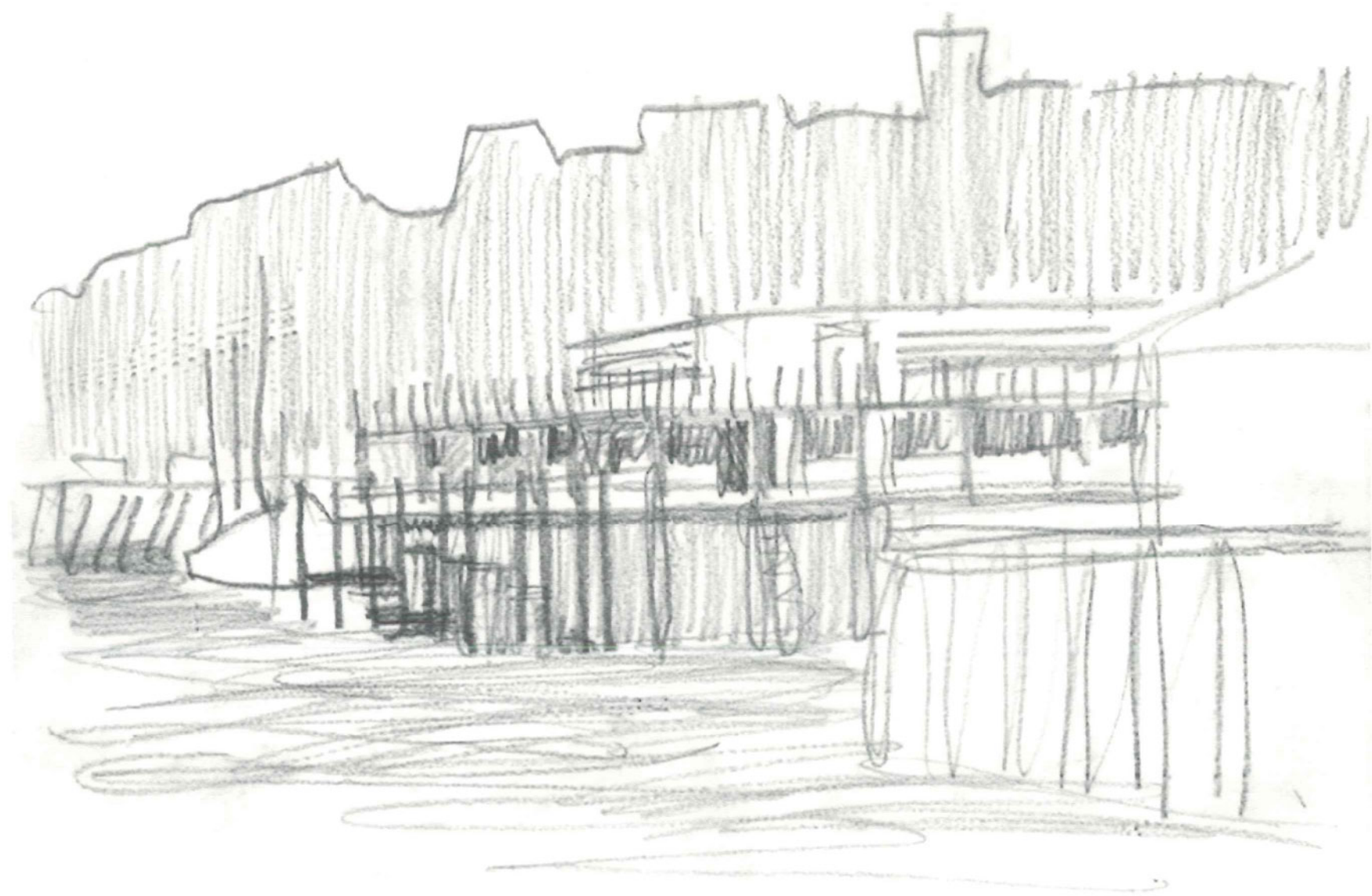
Door het veergebouwtje te enten op het Aquarium wordt het nemen van de veerboot deel van een recreatief-educatief gebeuren terwijl het visserijmuseumpje geniet van een verjongingskuur.

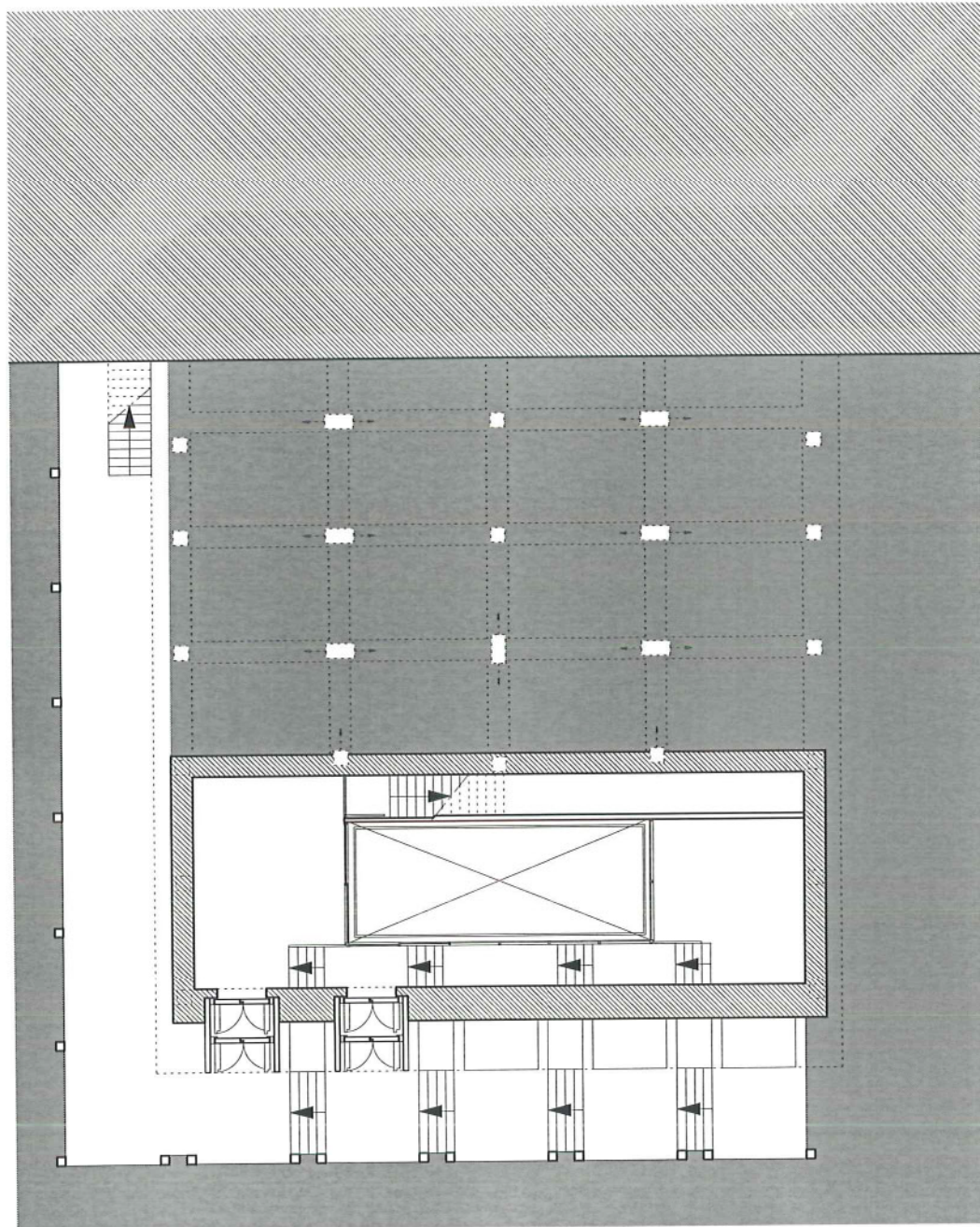
Koen Van Syngel.



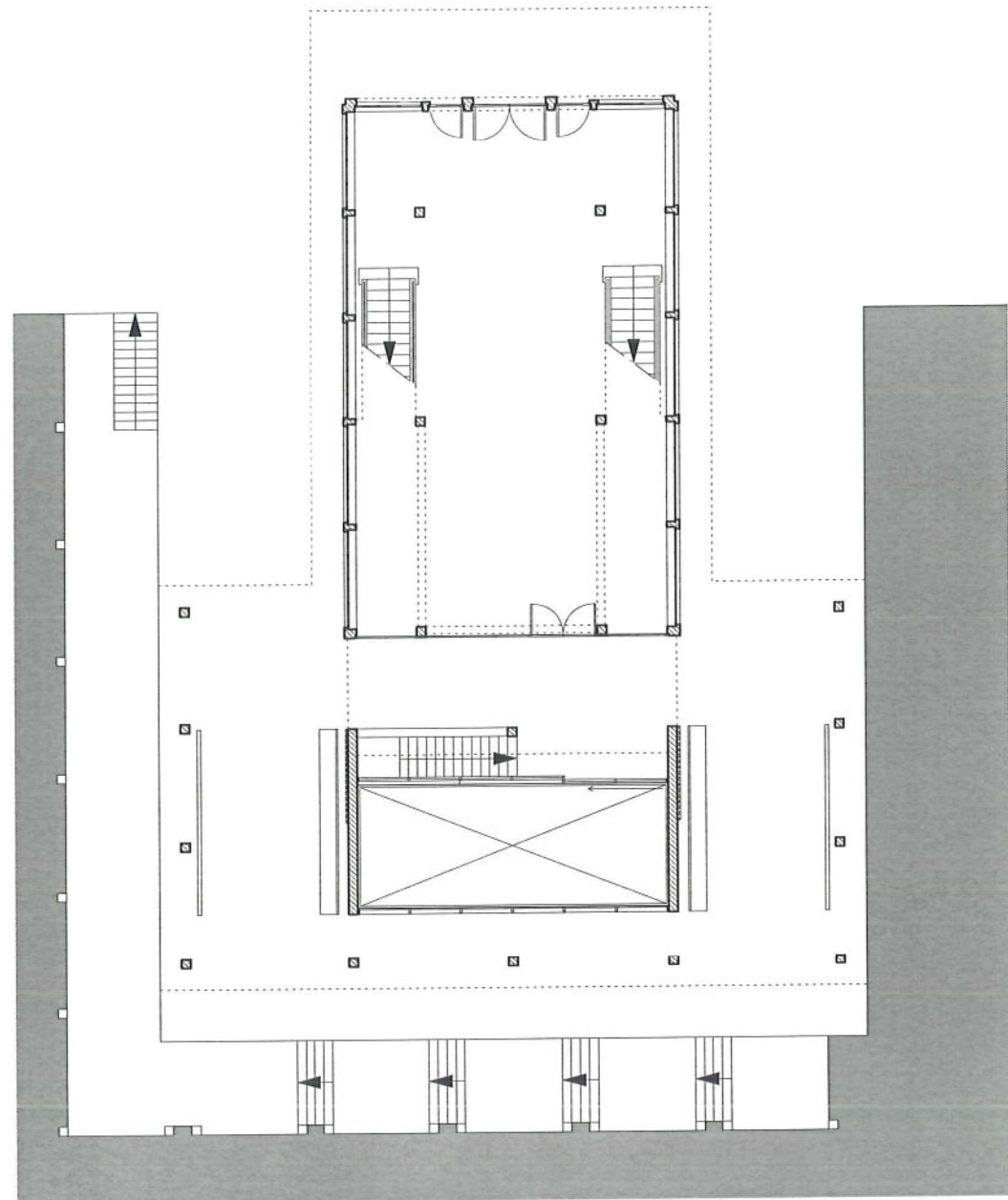
schaal 1/500  
INPLANTINGSPLAN



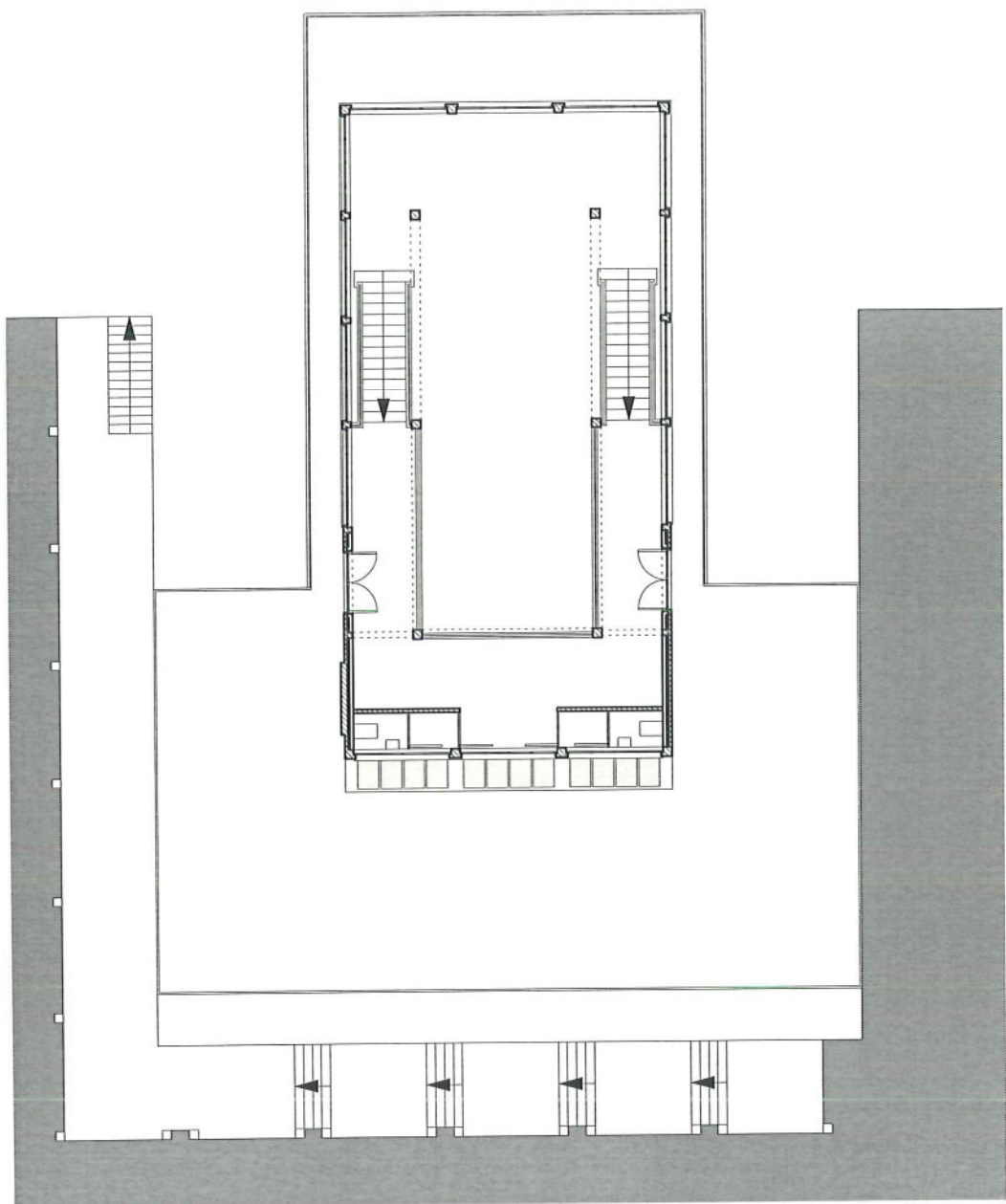




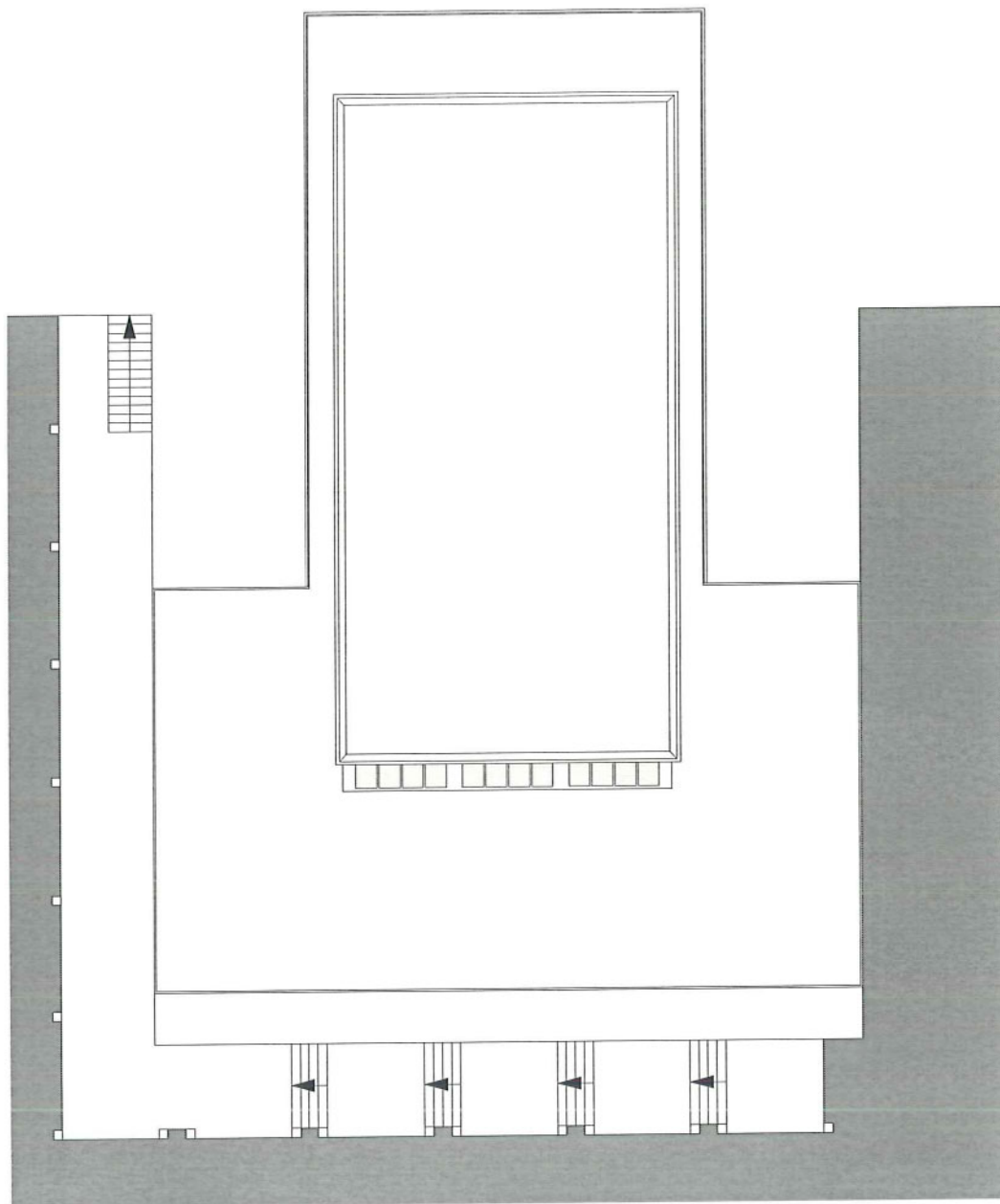
schaal 1/200  
PLAN NIVEAU -1



schaal 1/200  
PLAN NIVEAU 0

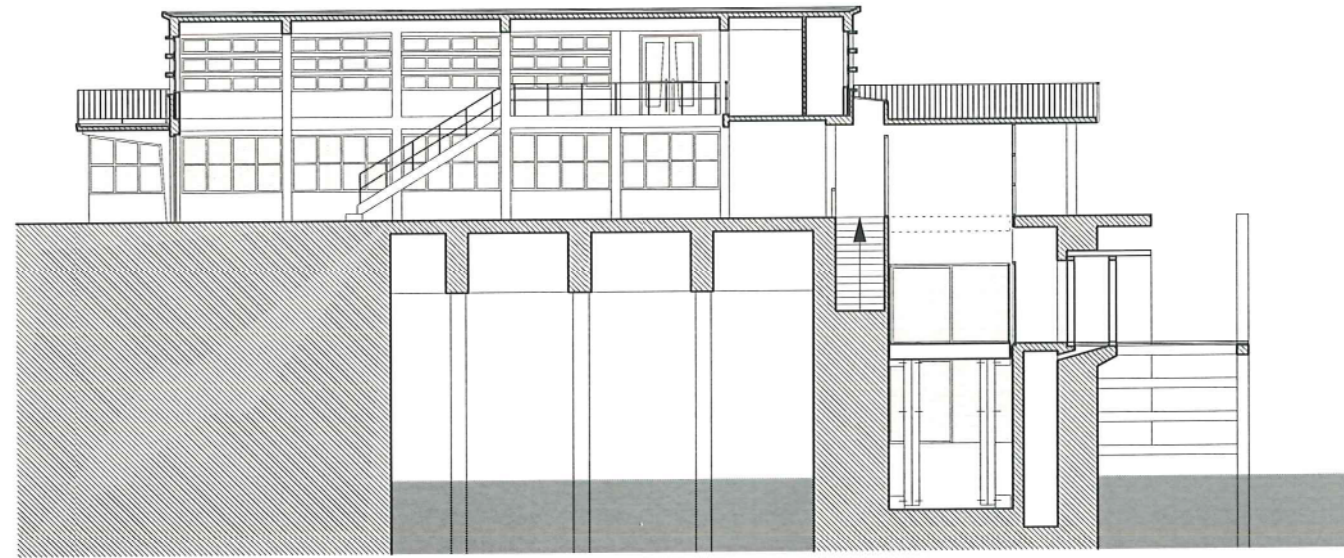


scala 1/200  
PLAN NIVEAU +1

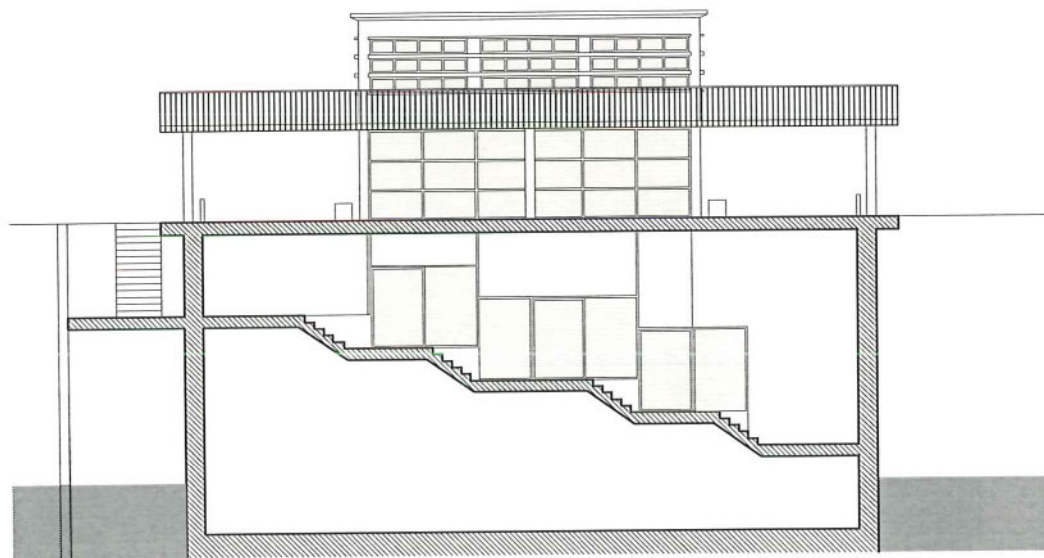


scala 1/200  
PLAN NIVEAU +2

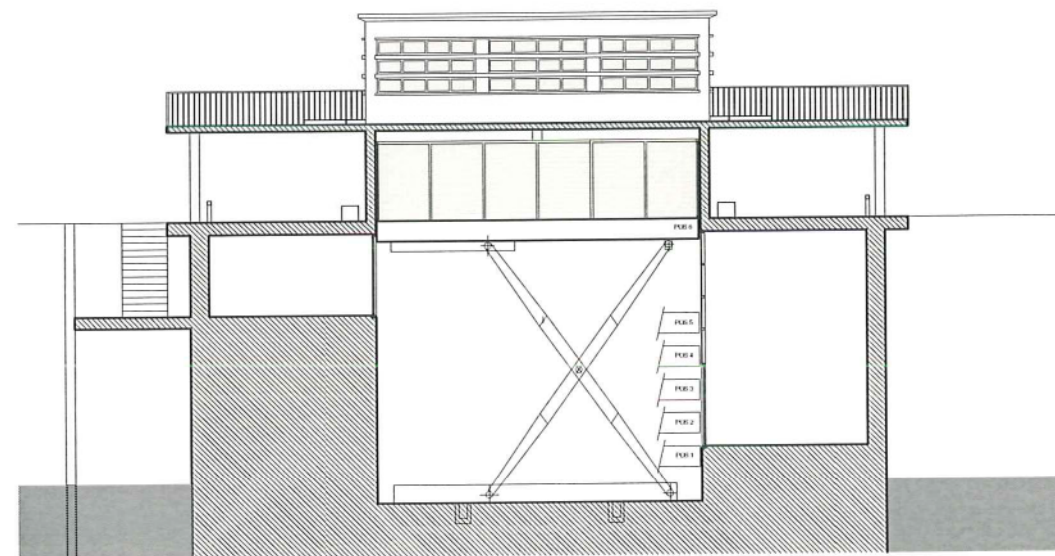




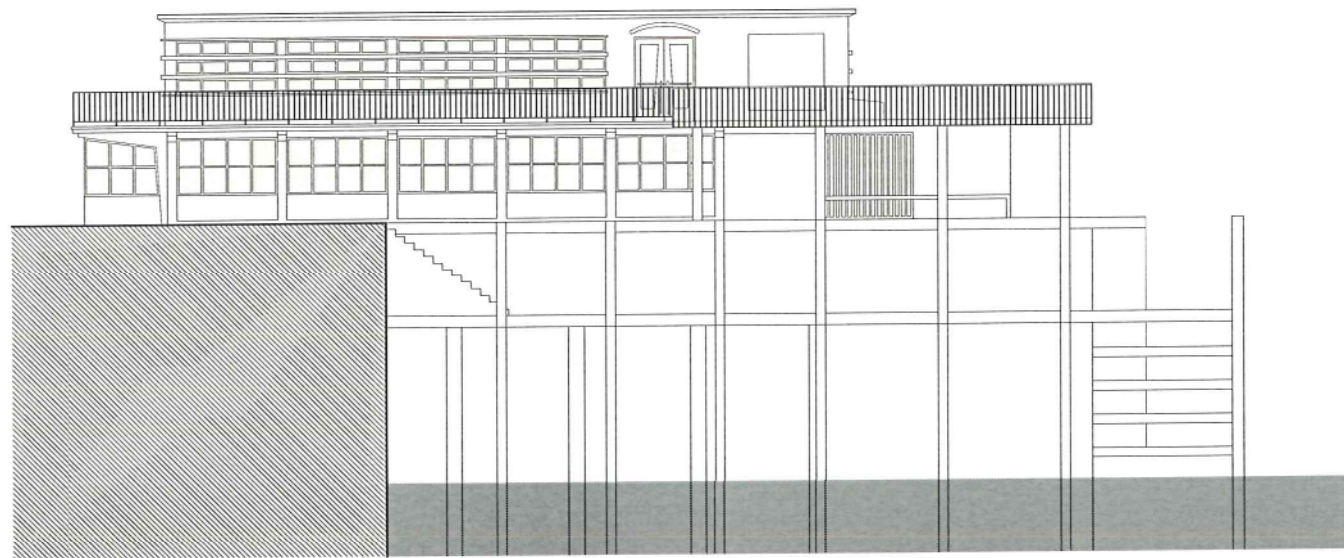
schaal 1/200  
LANGSDOORSNEDE



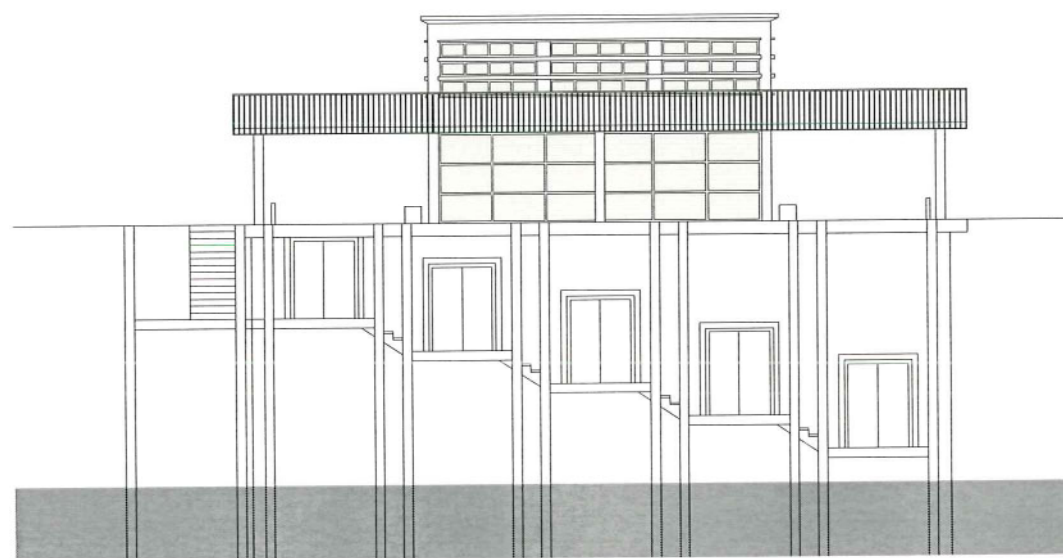
schaal 1/200  
DWARSDOORSNEDE



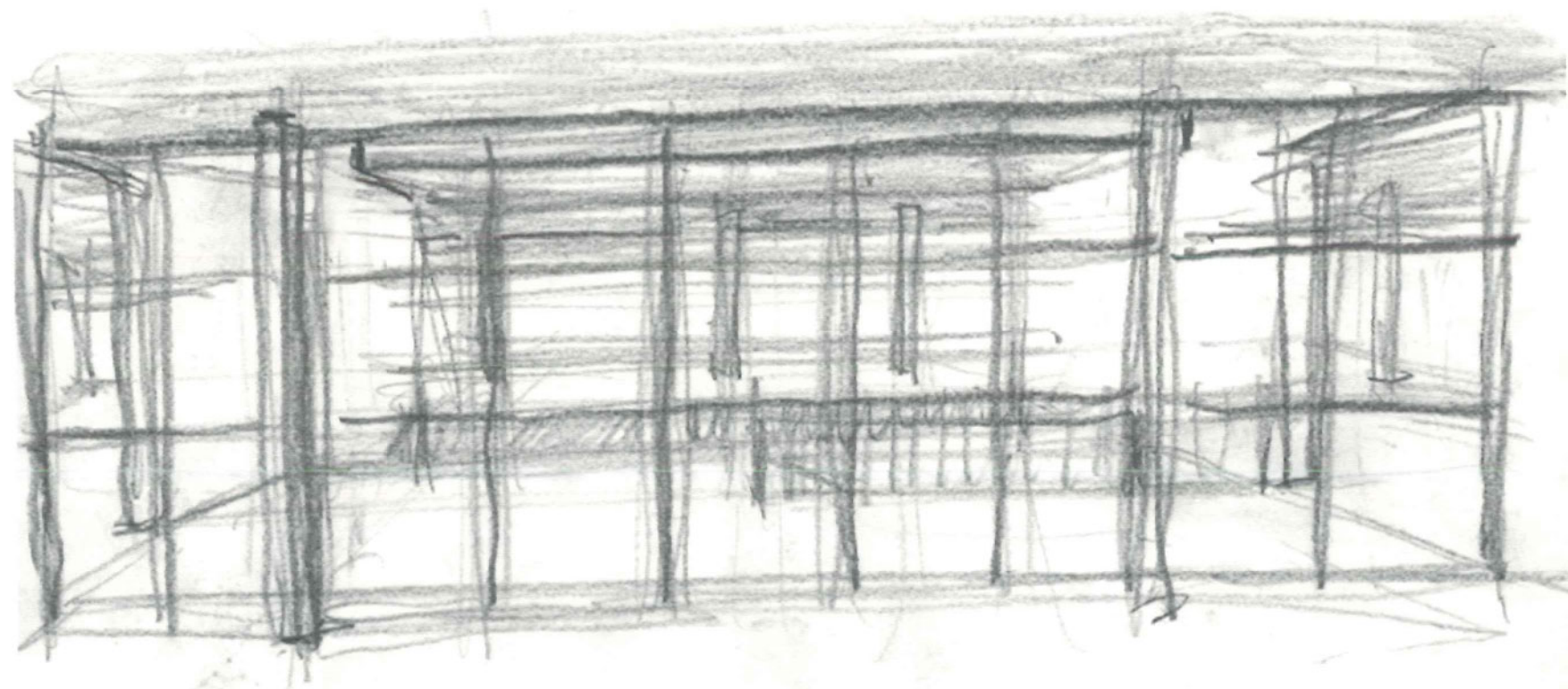
schaal 1/200  
DWARSDOORSNEDE



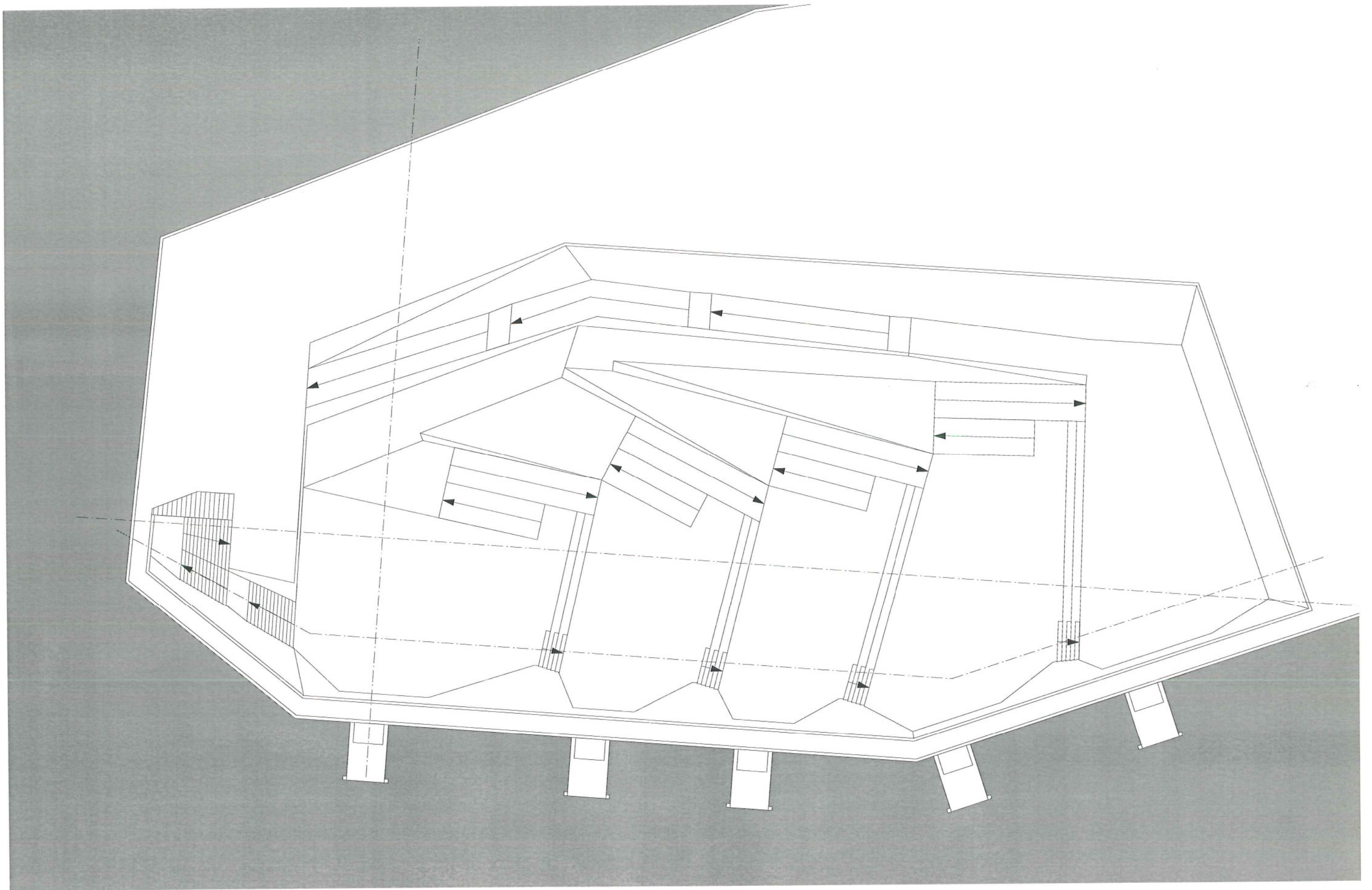
schaal 1/200  
ZIJAAZICHT (ZUID)



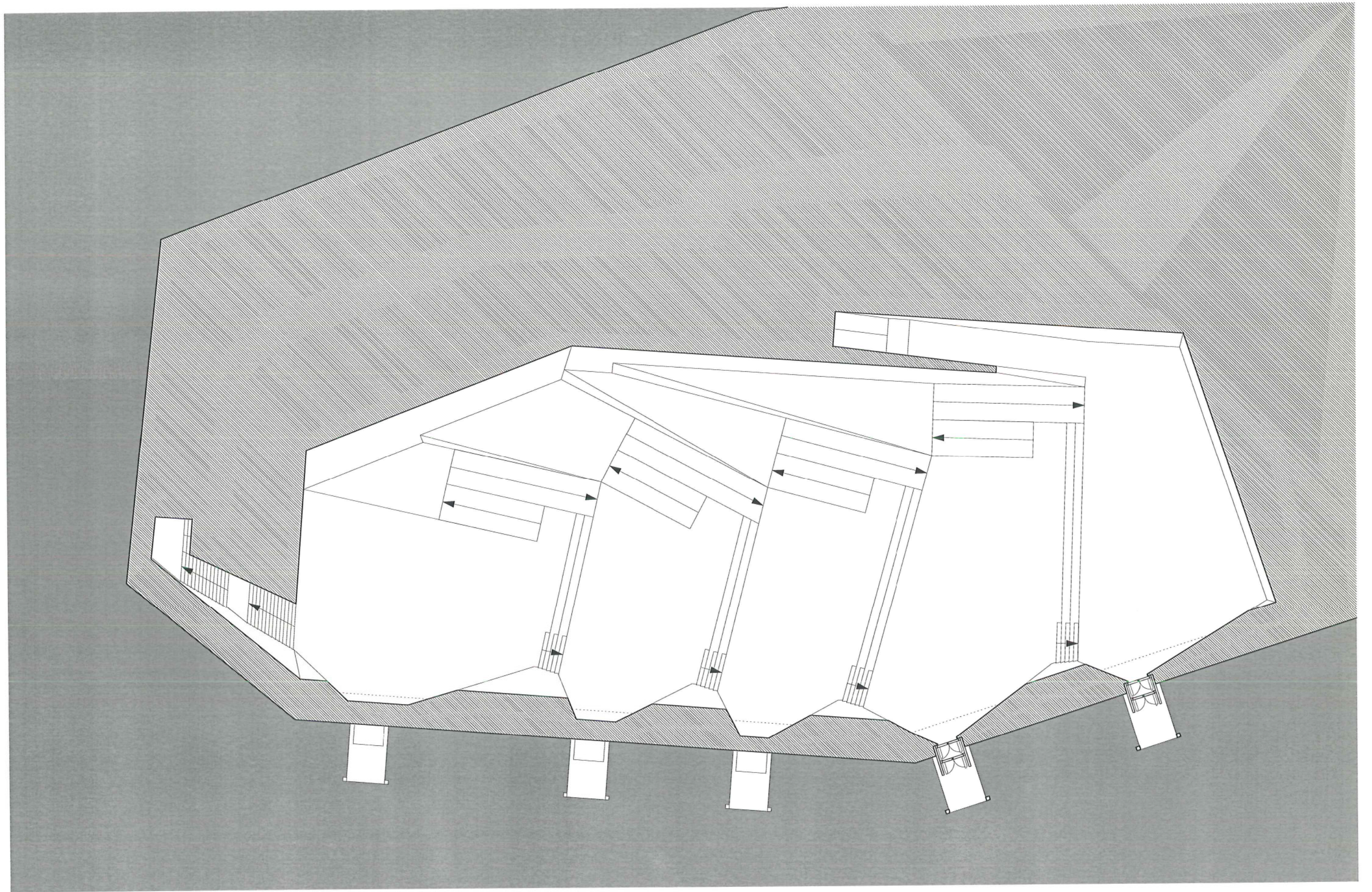
schaal 1/200  
VOORAANZICHT (OOST)



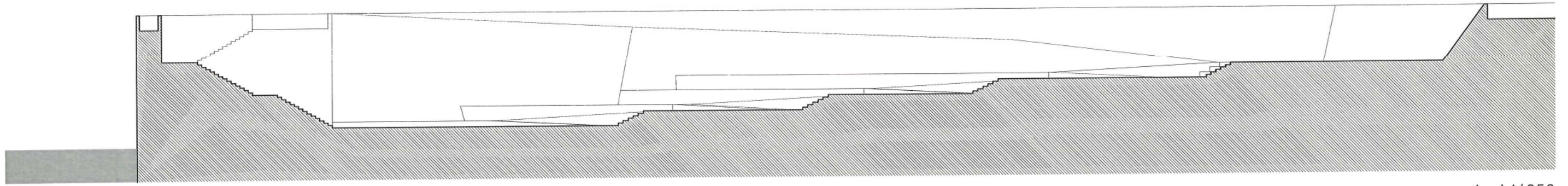




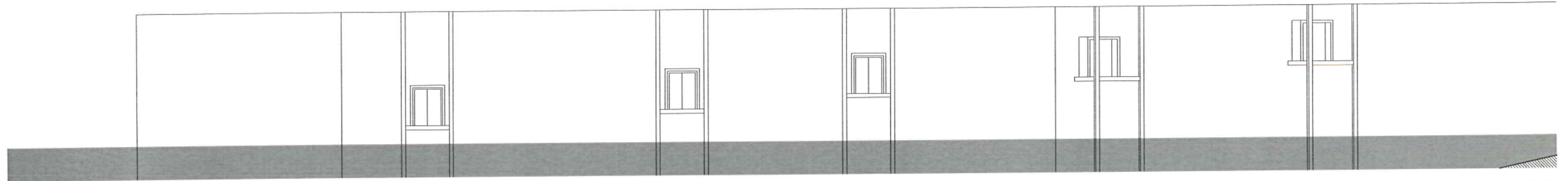
schaal 1/250  
BOVENAANZICHT



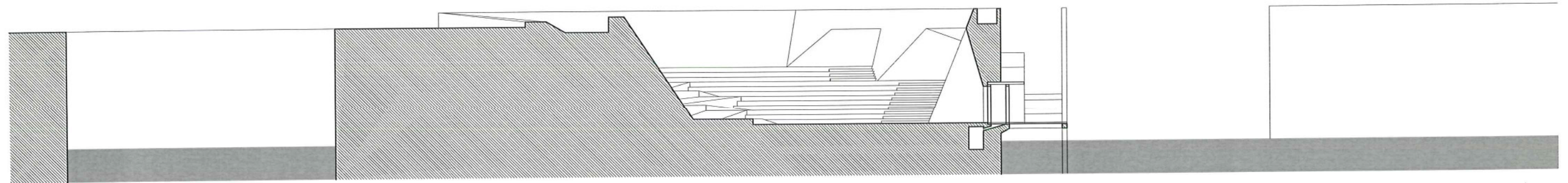
schaal 1/250  
HORIZONTALE SNEDE



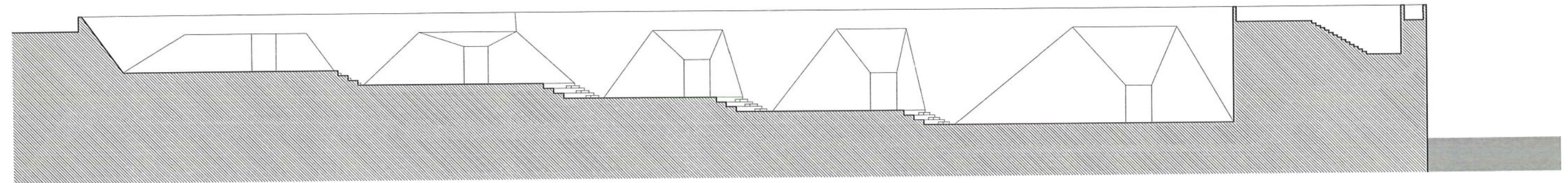
schaal 1/250  
LANGSDOORSNEDE



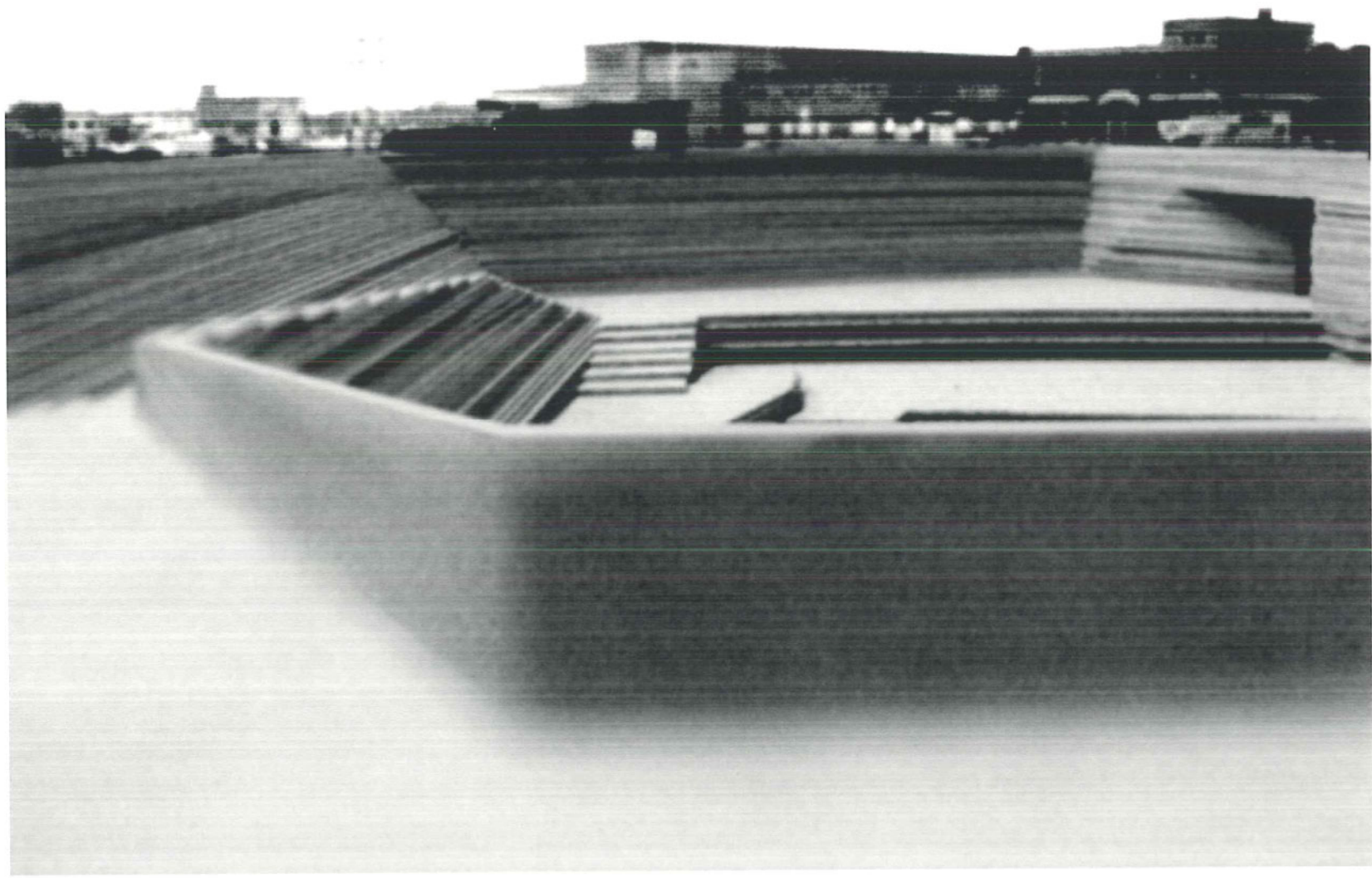
schaal 1/250  
ZIJAANZICHT



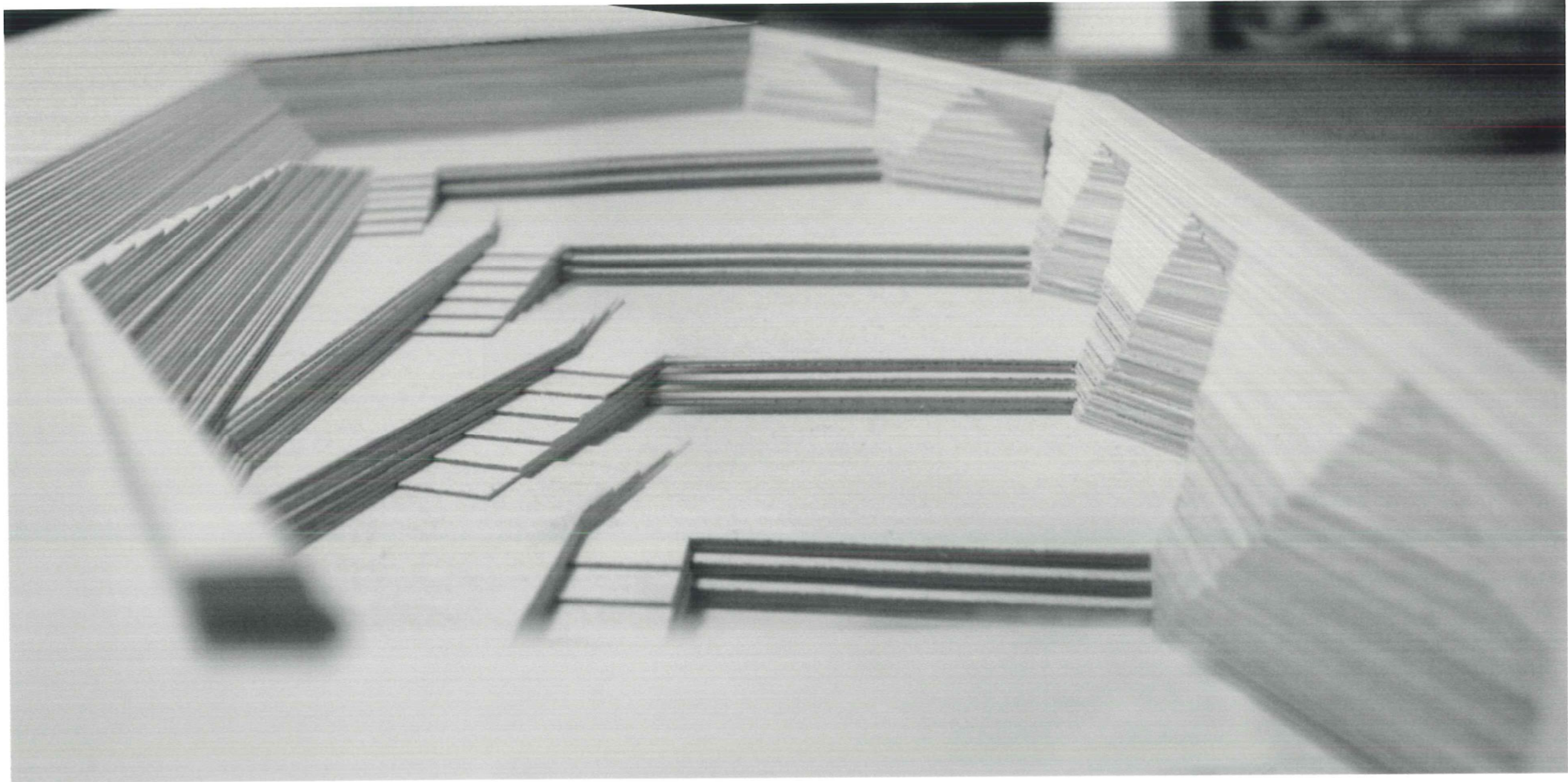
schaal 1/250  
DWARSDOORSNEDE

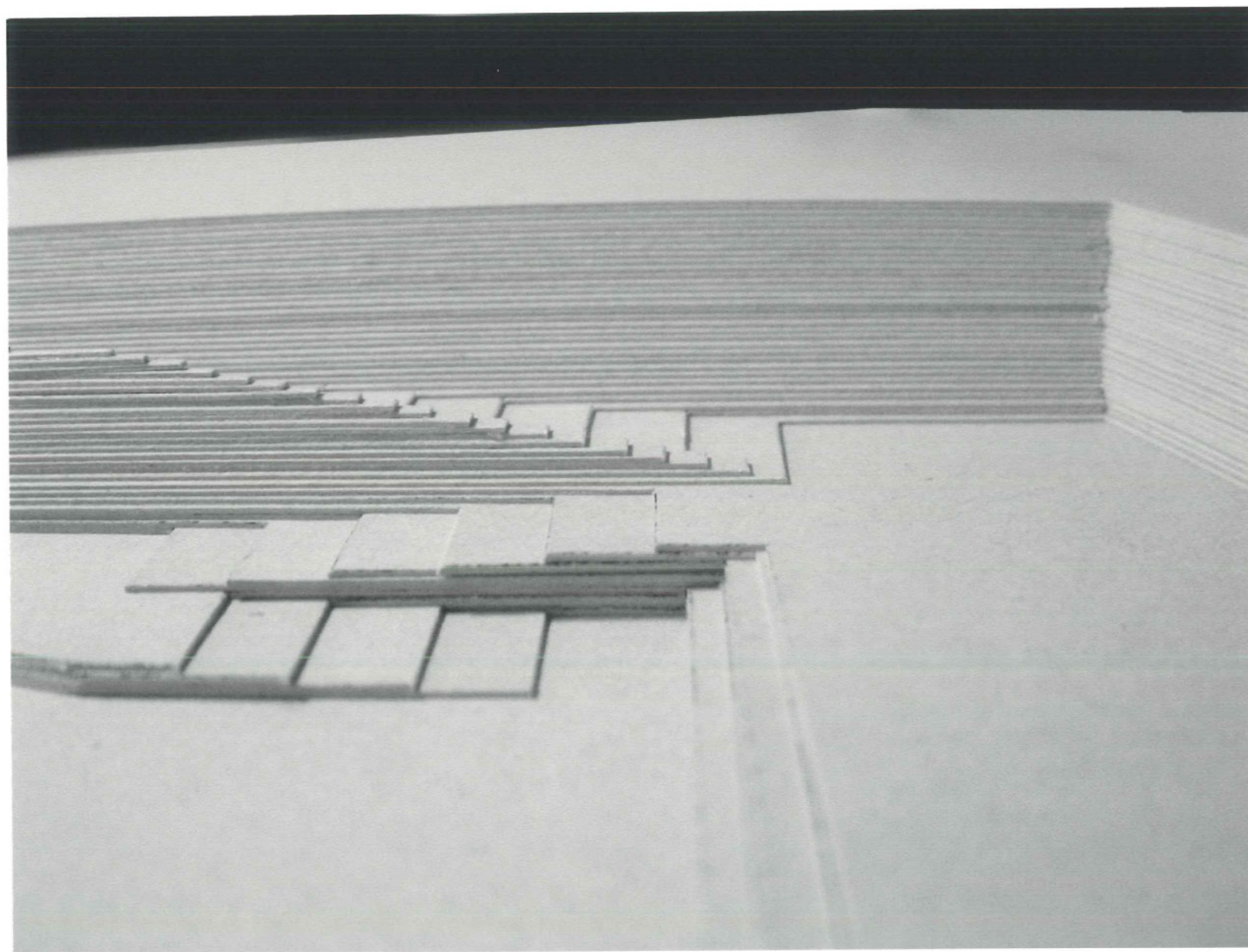


schaal 1/250  
LANGSDOORSNEDE









## KUNSTINTEGRATIE

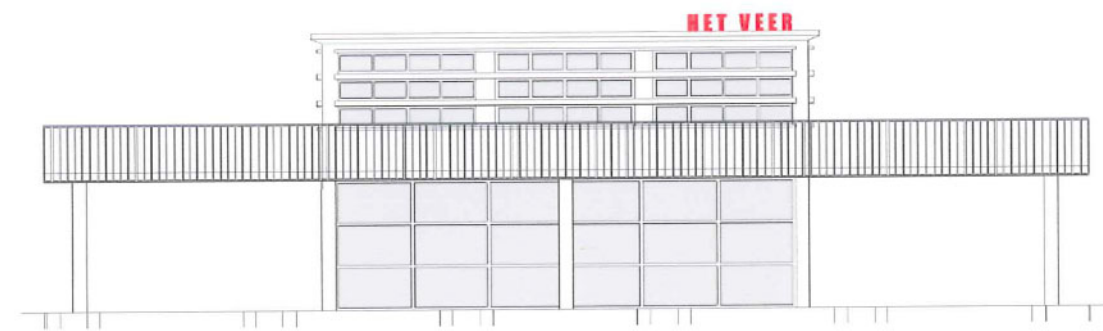
Jan Kempnaers

Op het dak van het "aquarium-gebouw" te Oostende wordt vier keer (aan elke zijde) de tekst "HET VEER" geplaatst in lichtgevende letters (zinken doosletters voorzien van neon en gekleurd plexiglas). Hierdoor zal de naam, die verwijst naar de functie van het gebouw, zowel zichtbaar zijn overdag als 's nachts, en dit aan elke zijde van het gebouw.

Ook op het nieuwe project aan de overzijde zou de naam "HET VEER" in grote lichtgevende letters geplaatst worden, zodat het project (dat blijkbaar ook geschikt is voor andere doeleinden) een duidelijk herkenbare naam heeft die toch verwijst naar de voornaamste functie van het bouwwerk.

Ik zou kiezen voor een lettertype dat ontworpen is in de jaren vijftig (net als het bestaande gebouw) en dat kenmerkend is voor deze periode. Zo kan er een link gelegd worden tussen het nieuwe project aan de overkant en het bestaande vijftiger jaren gebouw. Beide gebouwen worden op een gelijkaardige manier gesignaliseerd zodat visueel duidelijk wordt dat ze het begin en eindpunt vormen van de boottocht, het is dan ook de bedoeling dat de naam al zichtbaar wordt vanop de boot zelf.

De kunstintegratie zal deel uitmaken van het gebouw en zal in eerste instantie zorgen voor een esthetische meerwaarde. Daarnaast wil devoorgestelde kunstintegratie ook 'praktisch' zijn. Ze kan op een subtiele manier bijdragen tot de uitstraling van het gebouw, de herkenbaarheid (soort vuurtoreneffect 's nachts en bij valavond) en de functionaliteit van het gebouw.



## NIEUWPOORT

## Geen brug te ver.

Waarom een brug ontwerpen in plaats van de gevraagde bruggenhoofden voor een veer?

Waarom de traditie en de efemere schoonheid van een veer opzij schuiven ten voordele van een nieuwe, mobiele constructie?

Feit is dat het voorstel voor een draaibrug de opdracht helemaal niet in vraag stelt. In tegendeel. Een brug beantwoordt, veel meer dan een veer, aan de initiële vraag om een pad langs de kustlijn te ontsluiten voor voetgangers, fietsers en andersvaliden. Een veer is al bij al maar een afgeleide van de vraag om een wandelpad aan te leggen van Noord- tot Zuid- Europa. Een brug blijkt finaal de kortste afstand tussen deze en gene zijde van de IJzer. Immers als gevolg van de getijdenwerking bedraagt het niveauverschil tussen de wandelbaar en de laagste waterstand zes en een halve meter. Dit betekent dat gehandicapten minimum 120m aanlegsteiger nodig hebben om dit hoogteverschil te overbruggen. Op zich zou dit traject van 120m, bootje over, en 120m weer terug, gewoon kunnen deel uit maken van een wandeling. Maar op functioneel vlak vormen deze twee aanlegsteigers een aanslag op de reeds beperkte breedte van de vaargeul. Maar er zijn nog meer problemen met de ontsluiting van het voetgangerspad ter hoogte van de vaargeul van de IJzer in Nieuwpoort. De getijdenwerking verhindert droge aanlegsteigers. Algen en modder zetten zich af op het loopoppervlak waardoor het spekglad en dus onbegaanbaar wordt. De steigers en loopvlakken hebben dus niet alleen af te rekenen met problemen qua toegankelijk, niet zelden worden deze lichte constructies door stormweer weggeslagen.

Benevens deze toegankelijkheidsproblematiek stellen zich nog een reeks functionele problemen. De beperkte capaciteit van de veerboot zorgt voor wachttijden bij grote groepen en spitsuren. Weersomstandigheden als storm, mist en sterke stroming verhinderen geregeld een gegarandeerde dienstverlening.

Al deze negatieve elementen doen ons afzien van een veer en kiezen voor een brug.

Bovendien lijkt het wat absurd om in een boot te stappen wanneer de breedte van de geul amper vier keer de lengte bedraagt van de boot. De tijd om in en uit te stappen neemt bijna evenveel tijd in beslag als het varen zelf.

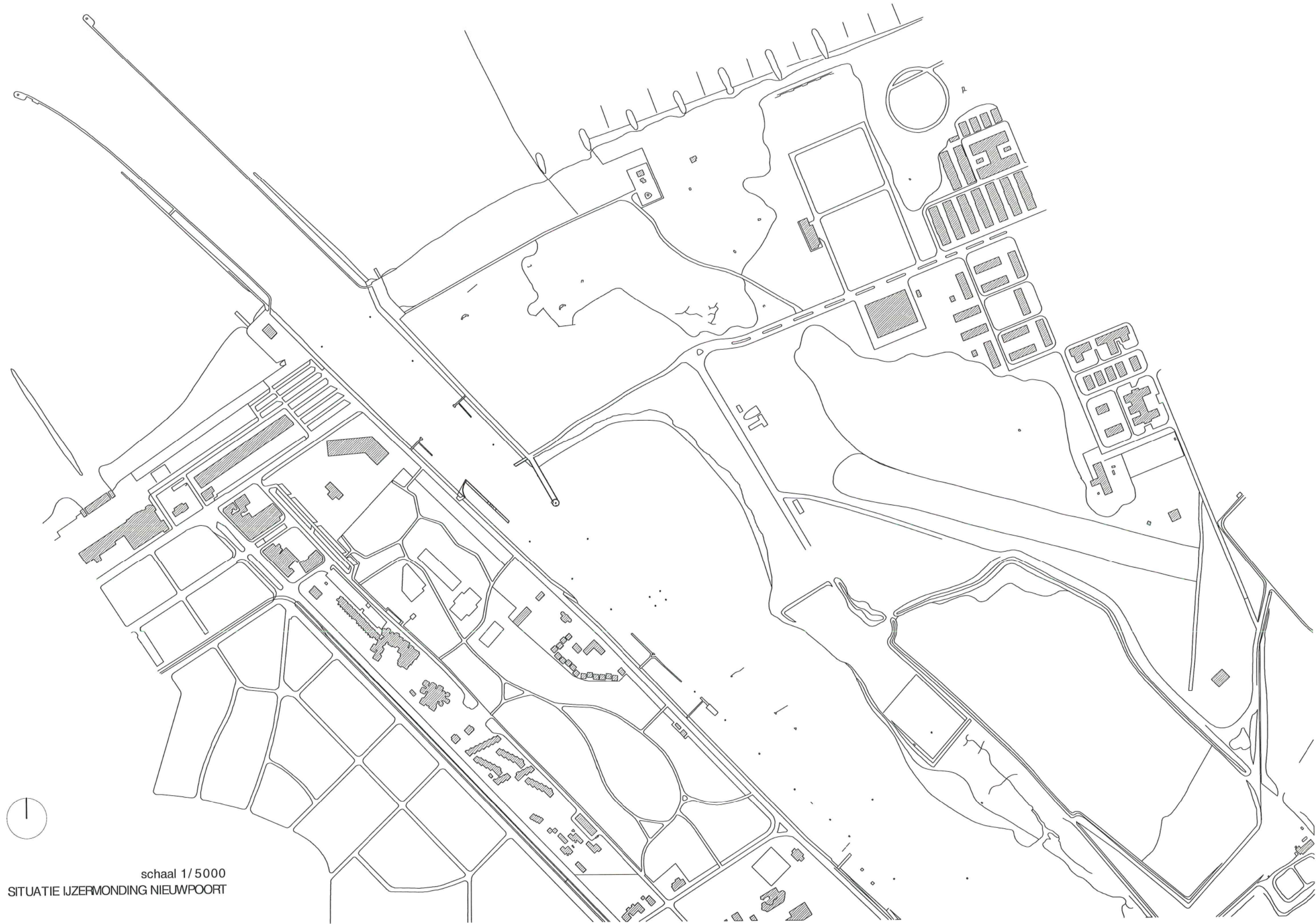
Omwillen van de symboliek van de plek is een brug in Nieuwpoort op zijn plaats. Als een architectonisch medium markeert de brug immers het unieke kruispunt tussen stadslandschap en natuur. Wanneer de geul open is voor de scheepvaart, heeft de draaibrug in haar volle lengte enkel impact op de zwaar bebouwde oever aan Nieuwpoortbad en blijft de oostoever, op de inplanting van het kleine bruggenhoofd na, onaangetaast. Niet meer dan een klein bruggenhoofd in beton wordt ingeschreven in de dijkinfrastructuur. Het betonnen bruggenhoofd vormt een ensemble met de verharding van de paden in het reservaat en de schuilplaats uit gerecupereerde, houten balken. Hiermee worden op een minimale wijze de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor het beschermde natuurgebied aangetast.

De inplanting van de brug legt dus subtiel de tweespalt bloot tussen natuur en het gebouwde aan deze en gene zijde van IJzer.

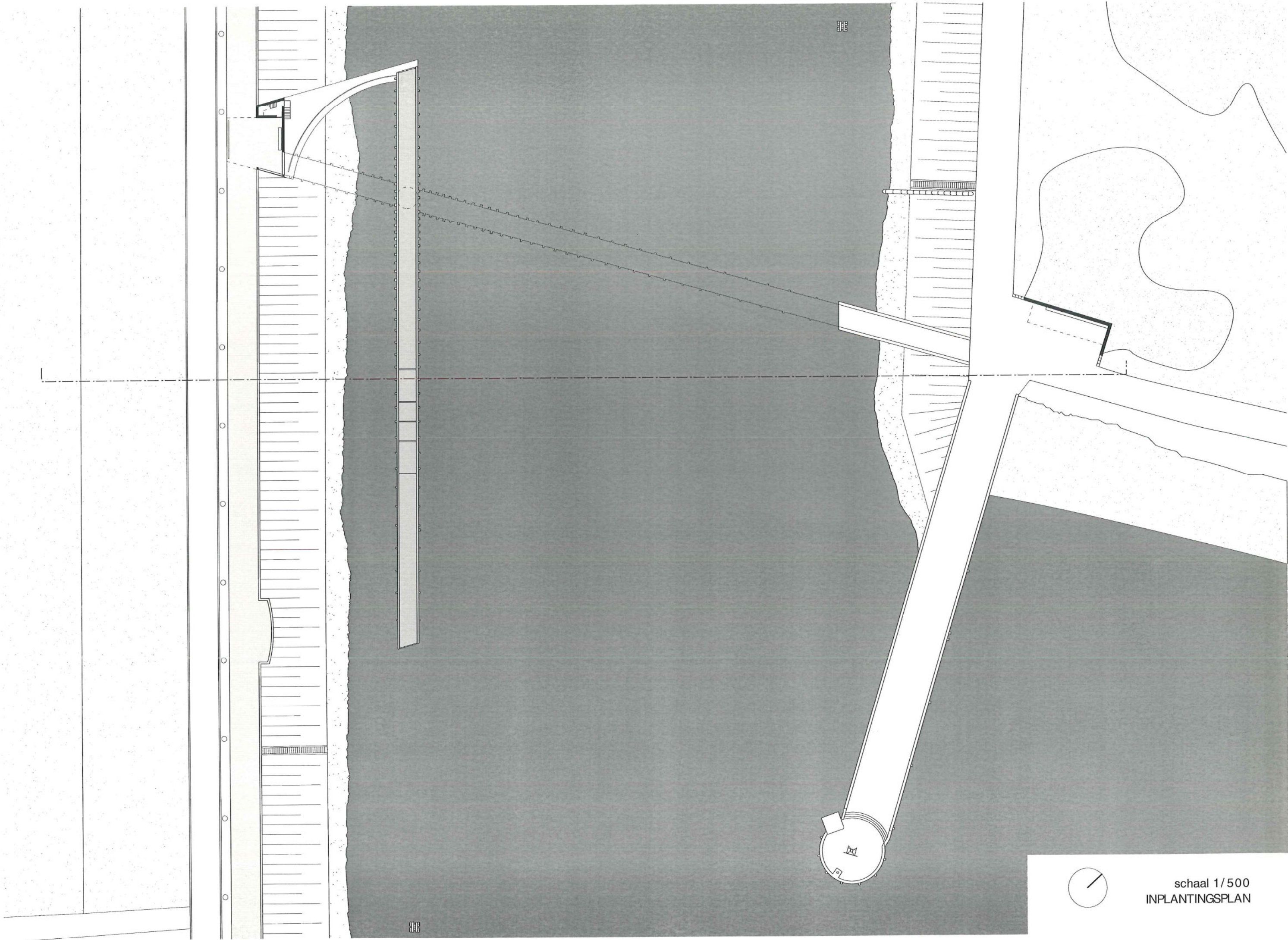
De brug evoceert zelf de 'natuurkrachten' van de statica. Een spel van balken en kolommen vertalen immers de momentlijnen in een figuur waarin het onzichtbare krachtenspel leesbaar wordt. Zonder een pretentieuze monumentaliteit te betrachten zal de architectuur van deze brug een soort landmark gaan vormen op de Europese Kustfietsroute.

Zo kan "de overzetter" uit het gedicht van K.Top, "...die lijdt gelijk een vis in een bokaal" naar IJsland varen en een man of vrouw met liefde voor het land als brugwachter fungeren?

Koen Van Syngel.

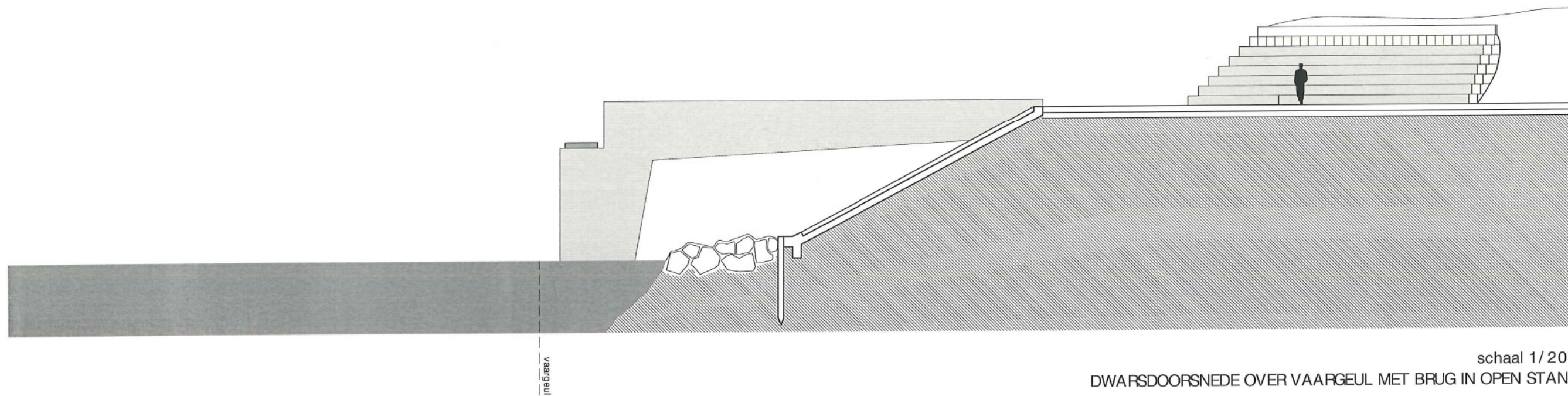


schaal 1/5000  
SITUATIE IJZERMONDING NIEUWPOORT

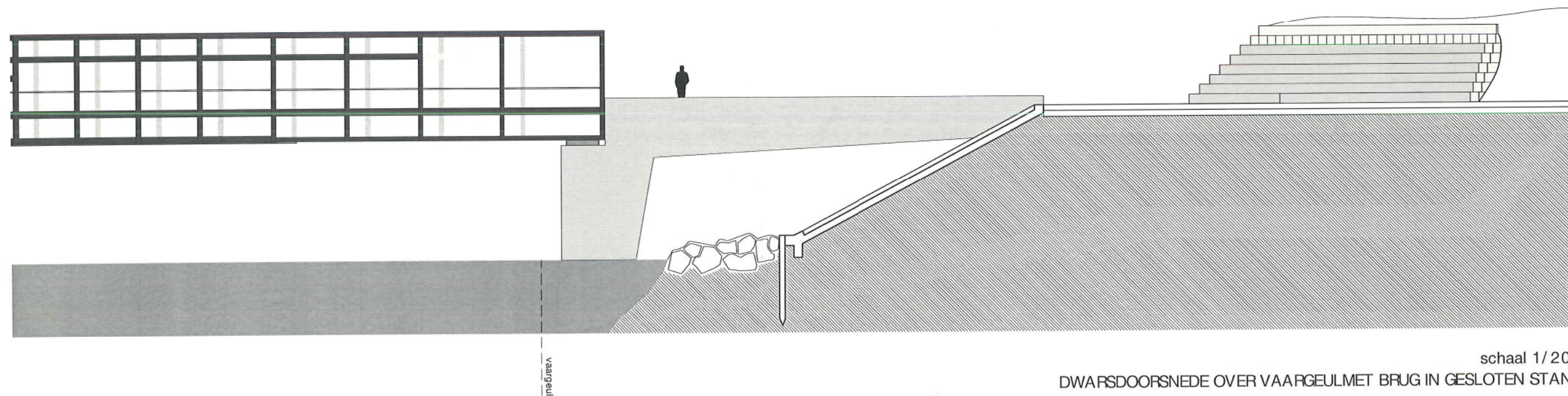


schaal 1/500  
INPLANTINGSPLAN





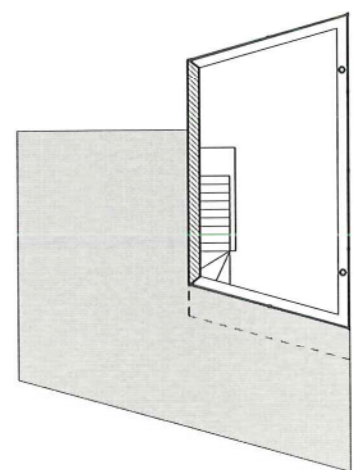
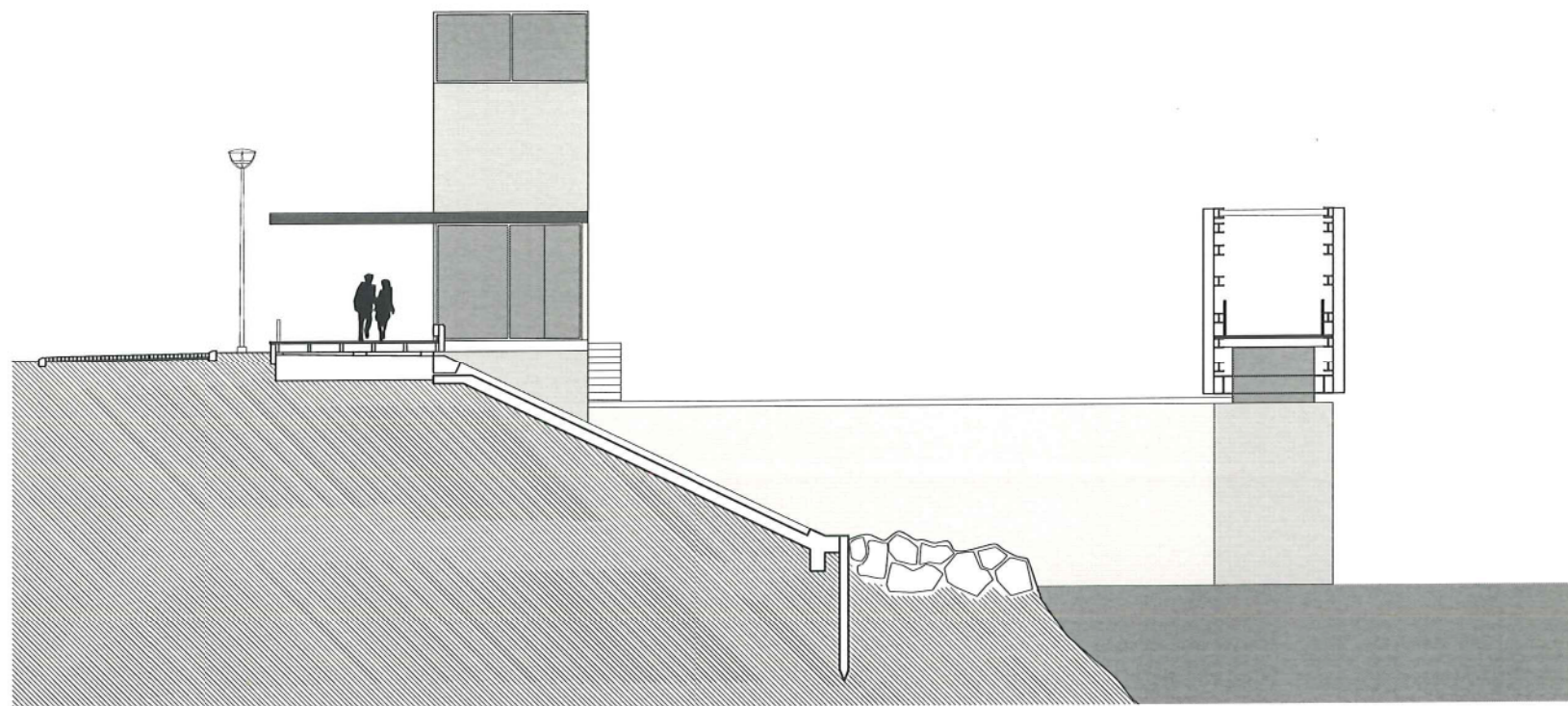
schaal 1/200  
 DWARSDOORSNEDE OVER VAARGEUL MET BRUG IN OPEN STAND



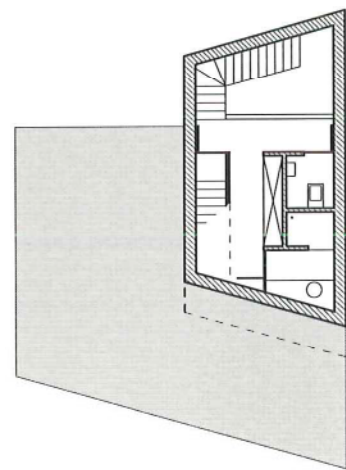
schaal 1/200  
 DWARSDOORSNEDE OVER VAARGEUL MET BRUG IN GESLOTEN STAND



schaal 1/200  
ZIJAAZICHT HUISJE EN DWARSDOORSNEDE BRUG



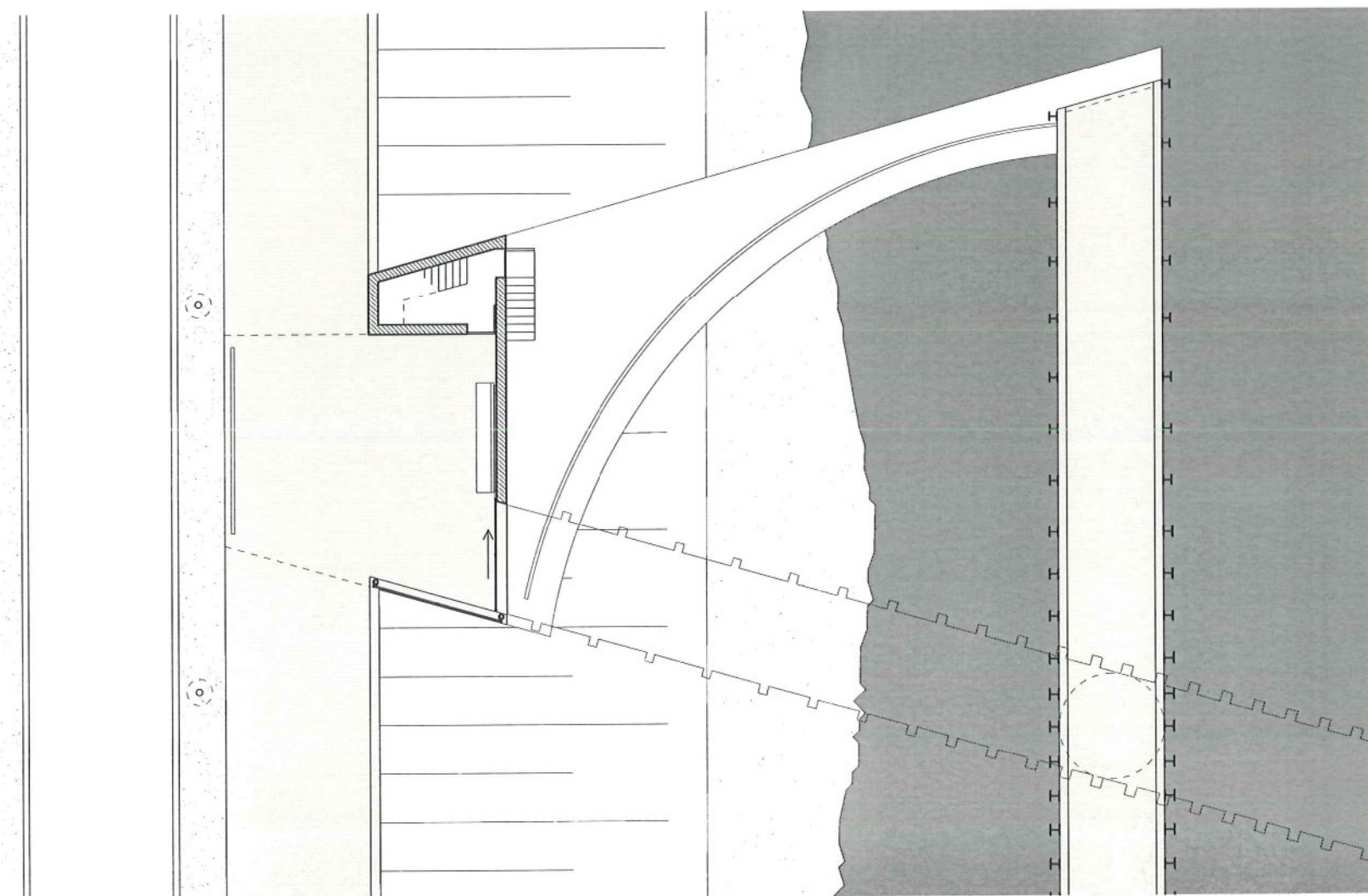
schaal 1/200  
2DE VERDIEPING



schaal 1/200  
1STE VERDIEPING



schaal 1/200  
GELIJKVLOERS







## KUNSTINTEGRATIE

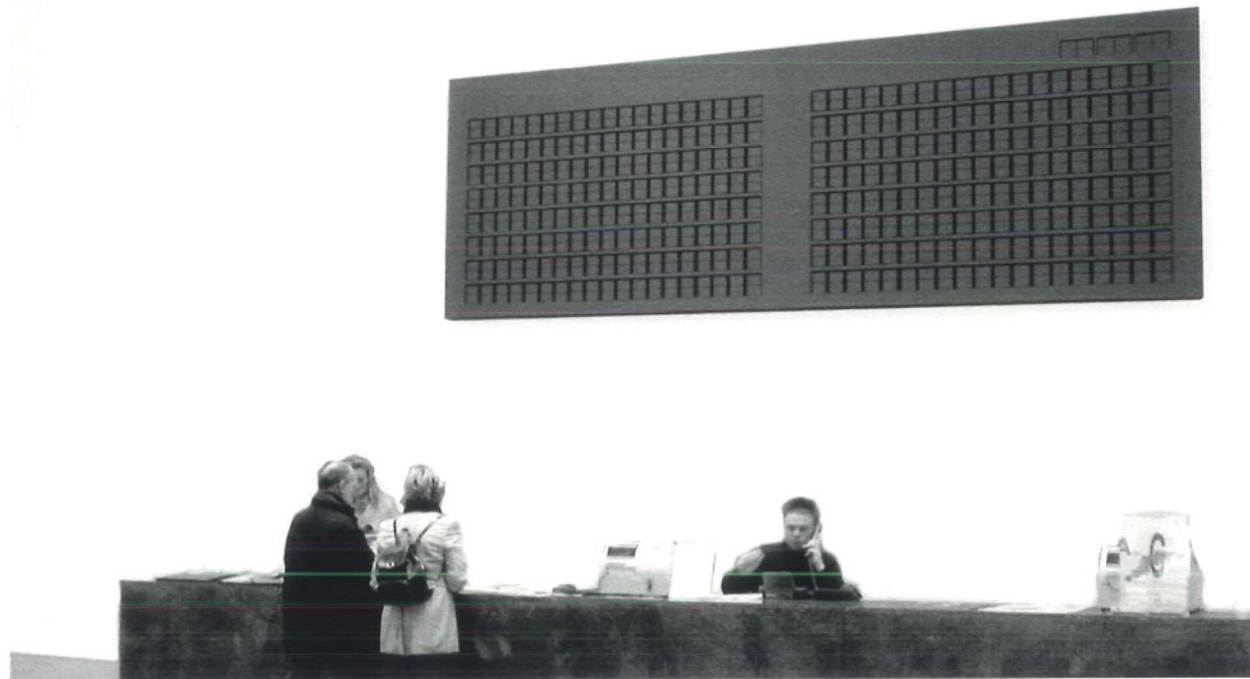
Kris Martin

### Mandi VI

Een brug verbindt afzonderlijke delen in tijd en ruimte. Bruggen ontsluiten, openen mogelijkheden. Mogelijkheden zijn speculatief: een brug verbindt het bekende met het onbekende. We speculeren over bestemmingen, maar we kennen ze niet. Een brug is een mogelijkheid tot bestemmingen. De mogelijkheid hangt in dit geval deels af van natuurlijke processen, zoals eb en vloed. In een vast ritme neemt zij haar functie op

Een informatiebord geeft aan wanneer de brug toegankelijk is, m.a.w. wanneer we de mogelijkheid krijgen om ons in het onbekende te begeven, zoals de opkomende zon te kennen geeft wanneer een nieuwe dag aanbreekt, maar niet wat er die dag zal gebeuren.

Mijn voorstel is om beide oevers te voorzien van een informatiebord, en daarop voorgaande beschouwingen te enten. Daarvoor refereer ik naar Mandi I, II en III.

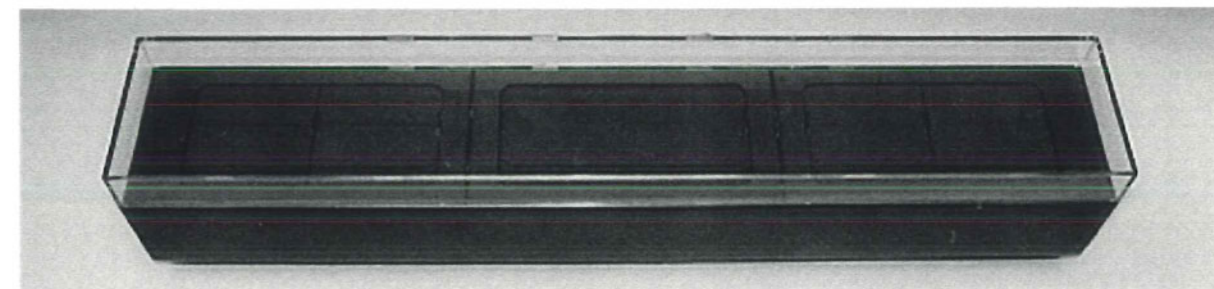


### Mandi III, 2003

Informatiebord met vallende kleppen (cfr. luchthavens en stations).

Zwart metaal, 160 x 454 x 20cm.

De kleppen zijn verdeeld in twee velden: vertrek en aankomst. Rechtsboven is een horizontale datumklok geïntegreerd (cfr. Mandi I). Elke minuut, uur, dag, maand valt een klep. De andere kleppen bewegen 'at random', zoals ze gewoonlijk, met steeds veranderlijke bewegingen, data over aankomst en vertrek, bestemming en tijd weergeven. Om de 15 minuten wordt het bord 'gecleared' en weerklinkt een regen van kleppen. Alle kleppen zijn onbedrukt, analoog met de datumklokken is elke indicatie weggelaten.



### Mandi I, 2002

Datumklok in zwarte kunststof met (duidelijk hoorbare) vallende kleppen (elke minuut, uur, dag en maand), 66,4 x 11,4 x 13cm. De kleppen zijn onbedrukt. De klok functioneert normaal, maar elke indicatie is weggelaten. In de streek van Udine (Friuli, Noord-Italië), waar de klok werd geproduceerd, groet men elkaar met 'Mandi'. 'man' van 'mano', en 'di' van 'Dio', m.a.w. 'in de hand van God'. Horizontale versie.