

# KLEINE VERBINDINGEN

een open visie voor burgerhout intra muros



# KLEINE VERBINDINGEN

een open visie voor Borgerhout intra muros

Kate Kerkhofs en Pieterjan Maes  
Masterproef Architectuur 2019-2020  
Universiteit Antwerpen  
Promotoren: Dirk Janssen en Kris Mys

# Inhoud

Een verantwoording

Een overzicht

<b>Waarom?</b>	<b>Kleine verbindingen</b>
18	'Baanbrekende' verbindingen
20	Groenblauwe verbindingen
22	Sociale verbindingen
26	Historische verbindingen
28	Economische verbindingen
<b>Hoe?</b>	<b>Strategie</b>
36	Carnot
38	Drink
40	Zegel
42	Twee benaderingen
44	Het bouwblok (openen)
50	De markt(hal)
<b>Wat?</b>	<b>Concreet</b>
58	Doorsteken
70	Poortgebouwen
84	De (markt)hal

Reflectie

Bibliografie

*“In een open stad zou er niet naar moeten worden gestreefd de relatie helder en eenduidig te maken, dus de complexiteit te reduceren, maar moet juist met alle complexiteit worden gewerkt, als het ware een ingewikkelde, samengestelde molecuul van allerlei ervaringen. De rol van de stedenbouwkundige en de architect zou juist moeten zijn om de complexiteit aan te moedigen en een interactieve, synergetische ‘ville’ te creëren die groter is dan de som der delen, met daarbinnen ordelijke enclaves als oriëntatiepunten.”<sup>1</sup>*

Richard Sennett, *Stadsleven*, 2018

<sup>1</sup> Sennett, R. (2018). *Stadsleven: Een visie op de metropool van de toekomst*. Amsterdam: Meulenhoff, p.18-19  
<sup>2</sup> De Vroey, L. (15 april 2020). *Coronalesen deel X: laat de stad niet stikken*. Verschenen in BOS+. Geraadpleegd 26 mei 2020 via <https://bosrevue.bosplus.be/bosrevue/edite/2020/04/15/Bosactua--Coronalesen-deel-X-laait-de-stad-niet-stikken>

## Een verantwoording

### GROENE STAD

Met z'n allen naar de stad! Dat credo van veel architecten en stedenbouwkundigen werd de laatste jaren steeds luider verkondigd. Zelf vertelden wij dit verhaal ook vrolijk aan iedereen die wilde luisteren. Deze masterproef werd geschreven 'vanuit ons kot', in volle coronacrisis. Daarbij verkozen we beiden tijdens deze quarantaine niet in de stad te verblijven, maar wel in ons ouderlijk huis in een gemeente met meer open ruimte en bewegingsvrijheid. De lockdown-maatregelen veranderden de vrijheid en mogelijkheden van de stad algauw naar claustrofobie en risico's.

In een crisis komen bestaande maatschappelijke problemen aan de oppervlakte drijven. Opiniemakers nemen dezer dagen gretig de pen in de hand om problematieken aan te kaarten, die voorheen door experts en mondige burgers werden gescandeerd, maar pas nu voor velen op dagdagelijkse basis pijnlijk duidelijk worden. Een veelbesproken onderwerp is het tekort aan groene ruimte in dense stadsbuurten. De parken zijn te druk bezocht om de regels van de sociale afstand te kunnen garanderen, wat vele parken in binnen- en buitenland deed sluiten.

Wanneer wandelen, lopen of fietsen behoren tot de weinige toegestane buitenactiviteiten, is het niet verwonderlijk dat iedereen naar het park trekt. Zeker in de situatie van bewoners van krappe appartementen zonder tuin of

terras. Ook in Borgerhout intra muros (IM) waar ongeveer 30.000 mensen op plus minus twee vierkante kilometer wonen, vormt het ruimtegebrek voor velen een probleem. De Borgerhoutenaren moeten het stellen met maar net iets meer dan 1 m<sup>2</sup> belevingsgroen per inwoner. Dat staat in schril contrast met de (niet bindende) doelstelling van 30 m<sup>2</sup> per inwoner in het grootstedelijk gebied van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uit 1997.<sup>2</sup> Als al de ontgoochelde stadbewoners de stad achter zich zouden laten, wat een begrijpelijke natuurlijke reflex zou zijn, zou er nog meer groen verloren gaan van de al zo volgebouwde nevelstad Vlaanderen. Om deze natuurlijke reflex en dus potentiële stadsvlucht tegen te gaan, is het cruciaal om aan te tonen dat meer kwalitatieve open ruimte kan samengaan met de verdichting van de stads- en dorpskernen. Met andere woorden: verdichting gaat hand in hand met verlichting. Het draagvlak voor meer open ruimte kent nu een hoogtepunt.

Stedenbouw inzetten tegen ziektes is niet nieuw. Klassieke voorbeelden zijn de boulevards van baron Haussmann in Parijs en het ontstaan van tuinsteden in Engeland rond 1900. De brede lanen in Parijs werden niet enkel aangelegd in functie van het onderdrukken van opstanden, maar ook tegen uitbraken van cholera-epidemieën. Zo werden ook in het Antwerpen van de negentiende

eeuw de Leien breed aangelegd in de bestrijding van cholera.<sup>3</sup> Het Antwerpse burgerinitiatief Ringland werd gelanceerd uit sociale, ecologische maar ook gezondheidsbewegredenen. De overkapping van de Ring moet mee de strijd aangaan tegen de giftige stadslucht. Noot: het idee van een eerste gedeeltelijke overkapping (Ringpark de Knoop) kwam in 2004 uit Borgerhout.<sup>4</sup>

#### OPEN VISIE

Dat Borgerhout IM als tweede dichtst bevolkte en bebouwde regio van België (na Sint-Joost-ten-Node) nood heeft aan een verlichting van haar stadsweefsel maakten de eerder vermelde cijfers duidelijk. Dit idee lijkt evenwel haaks te staan op een van de grootste topics in de huidige Vlaamse stedenbouw, namelijk kernverdichting en inbreiding. De ogenschijnlijk tegengestelde concepten verdichting en verlichting kunnen elkaar echter versterken, op lokaal en bovenlokaal niveau. Op lokaal niveau betekent dit bijvoorbeeld het compact stapelen of schikken van volumes op een bepaalde site om zoveel mogelijk open ruimte te vrijwaren, maar evengoed door meervoudig ruimtegebruik. Bovenlokaal kan het principe van verdichting in een bepaald stadsdeel

of dorp samengaan met de bescherming of herintegratie van robuuste groene ruimte op een nabijgelegen locatie.

Eigen aan het dichte Oud-Borgerhout is de afwezigheid van een helder patroon in het stratenplan. Dit organisch gegroeide stadslabyrint zorgt voor desoriëntatie en inefficiënt openbaar vervoer, maar tegelijk ook voor onverwachte ruimtelijke kwaliteiten. Een stadsdeel vol complexiteiten en contradicties. Socioloog Richard Sennett pleit voor de onvoorspelbare stad: "Hoe strakker en uitgesprokener stedelijke vormen zijn, hoe meer ze definiëren wie er wel en niet thuishoort."<sup>5</sup>

Bernardo Secchi en Paola Vigano vertellen in een interview (2010) door het Parijse instituut *Cité de l'architecture* over het project *Grand Paris*. Ze hebben het over de taak van architecten en stedenbouwkundigen om elk deel van de stad zo veel mogelijk open te stellen. Uit hun analyse van buurten in *Grand Paris* bleek dat de meer ingesloten wijken vaak gelijk staan aan moeilijke, ruigere en door armoede geplaagde buurten.<sup>6</sup>

Voorgaande voorbeelden van Sennett en Secchi&Vigano lijken twee verschillende benaderingen: de complexiteit omarmen versus het brengen van helderheid in het stadsweefsel, met beiden hetzelfde doel van een open stad voor ogen.



6

3 van den Buijs, D. (31/03/2020) Unieke reëls. "Reizen Corona" van rector Van Goethem. "Antwerpse Leien zijn breed aangelegd om epidemieën in te dijken. België, vrt.nu.  
4 Red. Mleysman, F. (z.j.). Hoe kan een reorganisatie/overkapping van de Antwerpse Ring (R1) bijdragen tot de beleidsplannen van de stad Antwerpen? p.6. Geraadpleegd 17 april 2020 via <http://docs.vlaamsparlement.be/pllie?d=1195778>

5 Vermeersch, W. (27/09/2018) Richard Sennett: 'Het kapitalisme heeft veel steden gesloten'. Knack.  
6 Demoustier, S. (19/01/2010) Grand Paris 07 Studio09. Interview Bernardo Secchi et Paola Vigano. Cité Architecture. Geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.youtube.com/watch?v=RzMWB2KyrAo>  
7 <https://ringland.be/stadsontwikkeling/#>

8 Blommaert, T. (2018) Asterix aan de Schelde. Een reportage uit Borgerhout. Berchem: epo, p. 185.  
9 Santens, T. (28 december 2019). De Lijn moest 35.000 euro boetes betalen voor te vervuilde bussen, mogelijk lopen boetes volgend jaar op tot 8 miljoen. Belga, vrt.nu  
10 'Conical Intersect', Gordon Matta-Clark, 1975  
11 'Labyrinth', Gijs Van Vaerenbergh, 2015

7

Deze tegenstelling is ongenueanceerd want werken aan de stad is steeds een evenwichtsoefening tussen de twee. Het brengen van helderheid (fysieke verbindingen) in het stadsweefsel staat niet per definitie gelijk aan het creëren van onderlinge verbinding tussen buurten (mentale verbindingen). Het is een dunne grens, want bereikbaarheid en helderheid zijn belangrijke elementen voor de mobiliteit van mensen en zo ook hun sociale mobiliteit.

Aan de hand van gerichte minimale ingrepen die inspelen op de bestaande noden, trachten we een maximaal effect te genereren. Het resultaat toont de zoektocht naar een strategie om de Turnhoutsebaan en de omgeving errond te 'verlichten', door lokaal te verdichten en een verwachting te koesteren van het residentiële potentieel dat het project Ringland met zich meedraagt. Er wordt gesproken over tien nieuwe woonwijken, 15.000 betaalbare woningen, scholen, crèches en kantoren. Verder zou er ook een snelle ringtram komen die al deze wijken verbindt met de buitenstad en tien randparkings waar je kan overstappen op de fiets, tram of bus.<sup>7</sup> Een grondige revisie van de Turnhoutsebaan zou kunnen worden ingezet als essentiële schakel in de verbinding van de binnenstad en het toekomstige 'Ringpark' ter hoogte van het Schijn en de aangrenzende buitenstad.

De open visie heeft een sociale motivatie en verwerpt een *top-down* tabula rasa op grote schaal. Dit werk pleit voor een langzamer, maar energiek samenspel van substrategieën of 'kleine verbindingen'. Het verbeteren van het lokale klimaat en het openen en in werking stellen van de spook-premetrohaltes zijn essentieel. Zij vormen cruciale passtukken, want het huidige verkeer is een grote last, met cijfers als: duizend bussen, zesduizend auto's en camions en honderden trams per dag!<sup>8</sup> In ruil voor boetes laat De Lijn nog steeds vuile bussen toe die in de lage-emissiezone rijden.<sup>9</sup> Talrijke documentaires en wetenschappelijke bewijzen zijn schijnbaar onvoldoende om de mobiliteitsbenadering grondig te herzien. Hopelijk kan deze traumatische coronacrisis wel een positieve omwenteling in gang zetten.





① 1712, Ayendijk



② 1771-1778, Grootte Baan



③ 1950-1970, Turnhoutsebaan

① Fricx kaart  
 ② Ferraris kaart  
 ③ Topografische kaart van Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw,

architectuur en omgeving: de Turnhoutsebaan. Opdracht tweede bachelor architectuur, UA

Dit hoofdstuk is gebaseerd op: De Vroey, L. (2012). *De Turnhoutsebaan te Borgerhout, Geschiedenis en geheugen van een straat in beweging*. Universiteit Gent, masterproef.  
 1 Ibidem, p. 70-71.  
 2 Gebaseerd op tekst uit eigen schoolwerk i.s.m. De Ruyscher S., Roels E., Willaert T., Van Houwenis J. (2015-2016). *Casus*

## Een overzicht

### FRANKISCHE TIJD

Volgens een legende lag er tijdens de Frankische tijd (derde tot negende eeuw) in Deurne een Benedictijnenklooster. De monniken van dit klooster maakten voor het eerst een wegverbinding van het gehucht Deurne met de stad Antwerpen: de zogenaamde Ayendijk doorheen de moerasgronden van de Schijnvallei. Deze aarden dijk vormde het startschot van een eeuwenlange bedrijvige geschiedenis van wat tot op de dag van vandaag de slagader van Borgerhout is, namelijk de Turnhoutsebaan. Een geschiedenis van hoogtes (bloei en groei) en laagtes (bezettingen, oorlog en stadsvlucht).

### TACHTIGJARIGE OORLOG

Rond de Ayendijk ontstond weldra het plattelandsgehucht 'Borgerholt'. Aan het einde van de vijftiende eeuw verschenen er de eerste huisjes en in de zestiende eeuw vestigden handelaars zich langs de hoofdbaan. De bevolking groeide snel en kreeg van haar moederdorp Deurne een eigen kleine kapel. Met de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) tegen de Spaanse bezetting in de Nederlanden werd het einde van deze periode van groei ingezet. Meer specifiek voor Borgerhout vormde de 'Slag van Borgerhout' uit 1579 een vernietigend eindpunt. Zes jaar later, op 17 augustus 1585, capituleerde Antwerpen officieel. Borgerhout was op dat moment praktisch compleet

verwoest.<sup>1</sup> Tegen het einde van de zeventiende eeuw kende Borgerhout opnieuw een periode van groei. De bewoning en handelsactiviteiten bleven vooral gesitueerd rond de Turnhoutsebaan. Door het commerciële karakter richtte Borgerhout zich economisch meer op de stad Antwerpen dan op het landelijke Deurne. De aanleg van de Spaanse wallen in 1542 (de huidige Leien) zorgde in die tijd echter voor een sterke scheiding tussen Borgerhout en Antwerpen.

### BRIALMONTWALLEN

Na bestuurlijke twisten en onenigheid over de jaarlijkse Reuzenstoet (beelden p. 11), splitste in 1836 de gemeente Deurne-Borgerhout in twee autonome gemeentes. Borgerhout kreeg een eigen parochie; in 1845 werd de neogotische Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuwkerk op 't Laar ingewijd. De bevolking in Borgerhout groeide snel. Mede door de aanleg van de Brialmontwallen tussen 1865 en 1900 trok er een groot aantal arbeiders naar de stad. Door deze militaire versterkingsgordel werd Borgerhout in twee gedeeld: intra muros (of Oud-Borgerhout) en extra muros.<sup>2</sup>

### NEGENTIENDE EEUW

In de tweede helft van de negentiende eeuw en rond de eeuwwisseling vond de modernisering van Borgerhout plaats. De

Turnhoutsebaan kreeg onder andere haar eigen gasverlichting, er werden rioleringswerken uitgevoerd en bomen werden weggehaald om het verkeer vlotter te laten doorstromen. Al in 1871 reed de eerste paardentram over de baan. Zowat vijftien jaar later werd er een tramlijn van Antwerpen naar Wijnegem ingelegd. De baan bleek toen al te smal voor het vele verkeer. In 1911 werden enkele huizen op smalle punten afgebroken en achteruitgezet. In die tijd ontpopte de Turnhoutsebaan in Borgerhout zich steeds meer tot een chique winkelstraat.<sup>3</sup> Eind negentiende eeuw werd ook het nieuwe gemeentehuis op het Moorkensplein ingehuldigd, ter vervanging van het te klein geworden Reuzenhuis op de Turnhoutsebaan.

#### VERSCHEIDENHEID AAN WONINGTYPES

*“Op bepaalde plaatsen, zoals het Foorplein, verzezen typische arbeiderswijken met kleine armoedige steegjes en krotten. Op andere plaatsen, zoals in het kwartier rondom de Kroonstraat, overheersten de statige burgerwoningen van de meer gegoede lieden van Borgerhout. Al deze nieuwe ontwikkelingen grepen echter plaats buiten een doordacht stedenbouwkundig kader om. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Zurenborg of het Zuid is Borgerhout intra muros een chaotisch en organisch gegroeid stadsdeel, zonder dat daar enige planning aan vooraf ging. (...) Hoe men de straten inrichtte en welke gebouwen men optrok, was echter volledig afhankelijk van de keuze van de eigenaars. Daarom vinden we in Borgerhout nog steeds een grote verscheidenheid aan woningtypen en straten, wat eveneens een diversiteit in de bevolking met zich meebrengt omdat de grootte en waarde van de verschillende huizen en straten zo fel van elkaar kunnen verschillen. (...) Door de dichte bebouwing was er amper plaats overgebleven voor de aanleg van pleinen en parken. In combinatie met de slechte leefomstandigheden in de krotwoningen in de arbeiderswijken woog dit plaatsgebrek negatief door op de gezondheid van de bevolking. Burgemeester de Preter, een arts*

*van opleiding, was bezorgd om het gebrek aan hygiëne en lucht onder zijn bevolking. Daarom kocht hij in 1914, vlak voor de oorlog, het kasteeldomein te Boelaer op om er een gemeentepark aan te leggen waar de Borgerhouters konden genieten van ruimte en groen.”<sup>4</sup> (thesis Linde De Vroey, 2012)*

#### WERELDOORLOGEN

De twee wereldoorlogen waren zware periodes van Duitse bezetting voor de bewoners van Borgerhout. Zelfs na de bevrijding in september 1944 werd de stad nog geteisterd door V1-V2 bombardementen, met vele burgerslachtoffers en materiële schade tot gevolg.

#### STADSVLUCHT

Met de ontwikkeling van Nieuw-Borgerhout extra muros in het interbellum en vooral na WOII, de decentralisatiepolitiek (met de Wet De Taeye in 1948 als mijlpaal) en een groeiende mobiliteit zette de stadsvlucht zich in. Gegoede inwoners verlieten in grote getale de stad. Door deze leegloop van Oud-Borgerhout daalde de inkomstenkracht, waardoor ook de middenstand verhuisde of uitdoofde. Panden verkommerden, waardoor de huurprijzen zakten. Dit was aantrekkelijk voor Marokkaanse gastarbeiders die op zoek waren naar goedkope woningen.

#### JAREN '60

In de jaren '60 onderging de baan een rechte trekking en verbreding. Later volgde de aanleg van de premetro, de Ring en Singel (voor het deel aan de Turnhoutsepoort). De baan werd eveneens geherprofileerd in de jaren '90. De oude kenmerkende kasseien van de Turnhoutsebaan werden vervangen door een betonnen wegdek. Zonder een doordacht stedenbouwkundig kader werden in de jaren '50, '60 en '70 statige herenhuisen afgebroken en vervangen door karakterloze bouwblokken van vier tot zes verdiepingen hoog waar op de benedenverdieping ruimte was voor grote winkelpanden. Als stille getuigen van een roemrijk verleden staan een tiental bewaard gebleven herenhuisen als relikwieën geprangd tussen banale

<sup>3</sup> Ibidem.  
<sup>4</sup> De Vroey, op cit., p. 78.  
 \* Voorbeelden zijn Borgerhout van mensen, Borgerwood, Borgerbaan en Studio Borgerzín.

beelden: Reuzenstoet Borgerhout, jaarlijks sinds 1712

hoogbouw en zorgen voor een chaotische, maar verrassende skyline.

#### JAREN '80 EN '90

1 januari 1983 werd Borgerhout een district van de stad Antwerpen. In de jaren '80 en '90 zette de verloedering van de Turnhoutsebaan in Borgerhout zich verder door, mede onder druk van het nieuwe Wijnegem Shopping Center dat economische activiteiten aan de baan onttrok. Het district kreeg te kampen met verkrotting, leegstand, racisme en rellen. Hierdoor verkreeg het een problematisch imago tot ver buiten Antwerpen.

#### DE LAATSTE TWINTIG JAAR

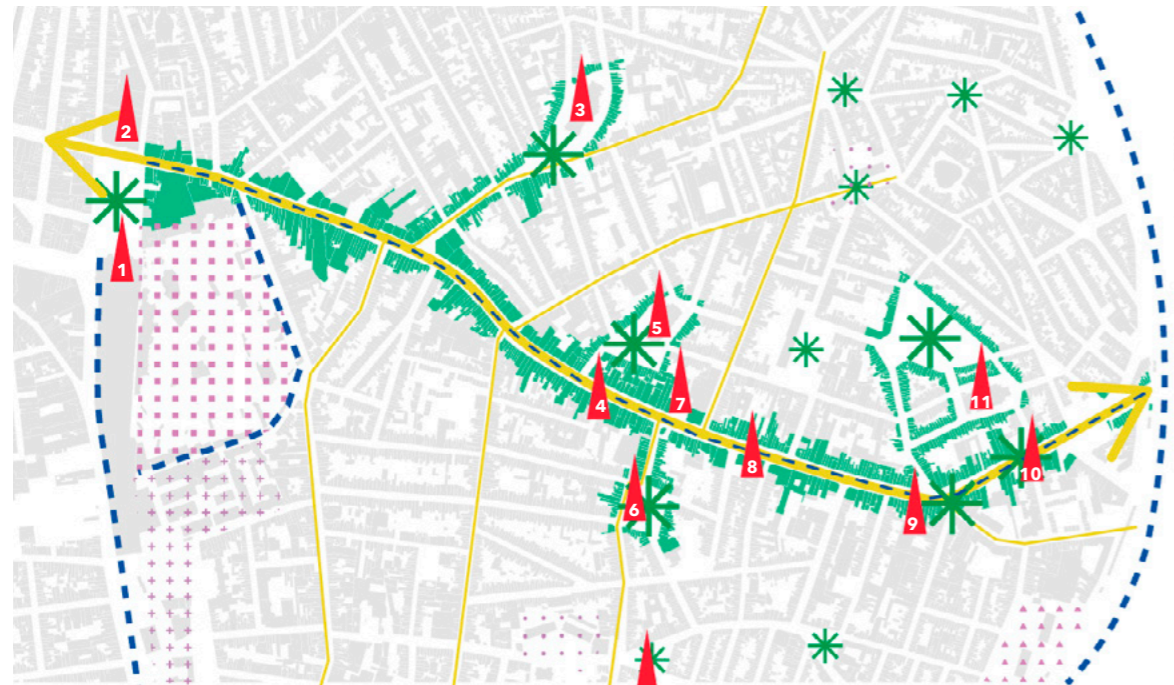
De laatste twintig jaar kwam hier verandering in en onderging het district een positieve evolutie. De heropening van De Roma in 2002 was een van de mijlpalen in deze kentering. De positieve omslag in de buurt uit zich in zaken zoals de talrijke buurtinitiatieven\*, het jaarlijkse stadsfestival Borgerrio, het eisen van meer groen en veiligheid vanuit bewonersgroepen en een groeiende middenstand ('boho'). De beeldvorming van Borgerhout intra muros wordt steeds positiever, hoewel dit voor de Turnhoutsebaan het traagst evolueert. De hoofdstraat hinkt wat achterop ten opzichte van enkele zijstraten en -pleinen in volle transitie, zoals het heraangelegde Moorkensplein.

Net zoals in andere Antwerpse wijken (bijvoorbeeld het eerder aangehaalde Antwerpse Zuid en Zurenborg) blijft het negatieve aspect van gentrificatie, namelijk de verstoting van bewoners door sterk verhoogde huurprijzen, een groot aandachtspunt. Bovendien is Oud-Borgerhout vandaag de dag nog steeds een buurt met een nijpend tekort aan groen en publieke voorzieningen. Aan draagvlak is hiervoor nochtans geen gebrek: groene slingers en klimplanten hangen als pamfletten aan de voorgevels.



**MENTAL MAP**

In *The Image of The City* (1960) beschreef de Amerikaanse stedenbouwkundige Kevin Lynch vijf stedenbouwkundige punten die de *mental map* van de waarnemer bepalen: *landmark*, *edge*, *path*, *district* en *node*. Wij maakten op basis van deze theorie onze eigen mental map van Borgerhout IM en omgeving.



1. Centraal station
2. Radisson Blu hotel
3. Sint-Willibrorduskerk
4. Reuzenpoort
5. O.L.V. ter Sneeuwkerk
6. Districtshuis Borgerhout
7. Mundo-a
8. appartementsgebouw Vooruitzicht
9. De Roma
10. premetro Zegel
11. Sint-Janskerk (de Peperbus)





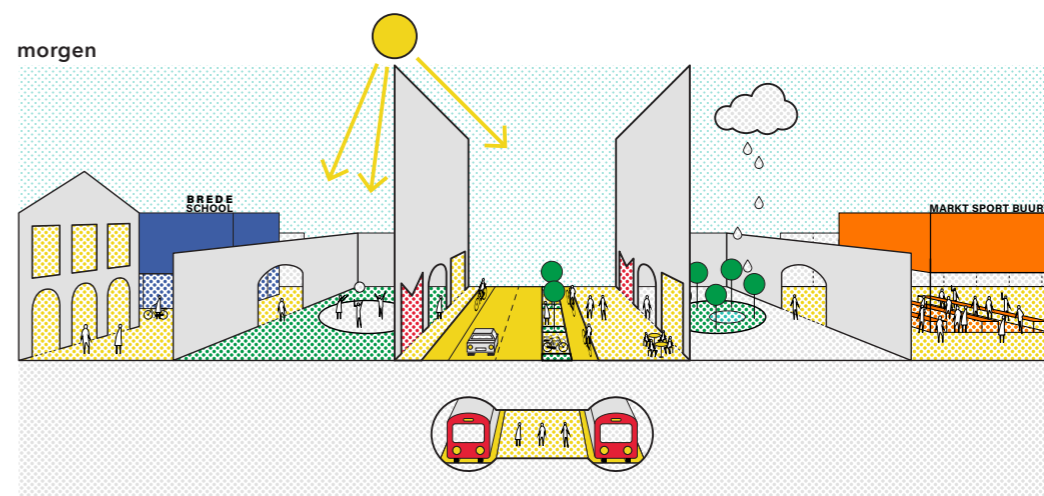
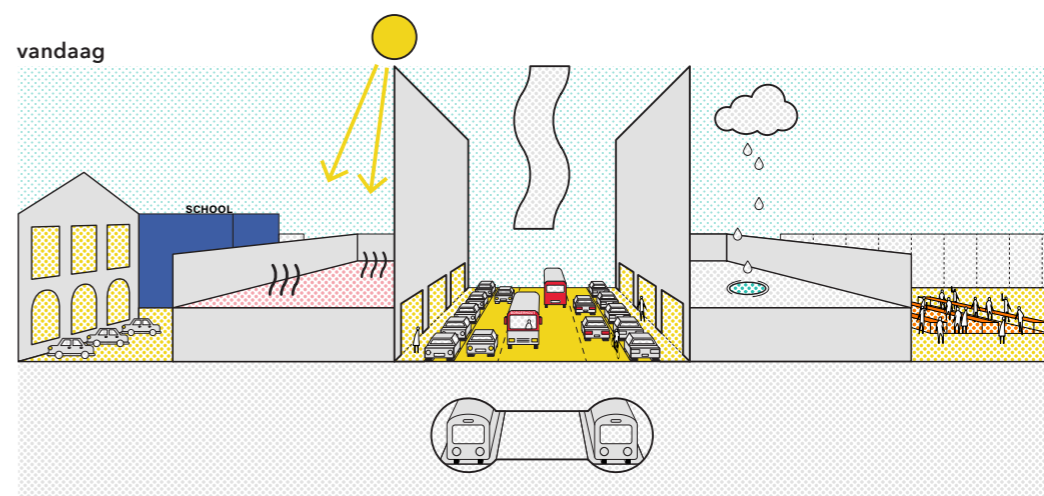
**WAAROM?**

**KLEINE VERBINDINGEN**

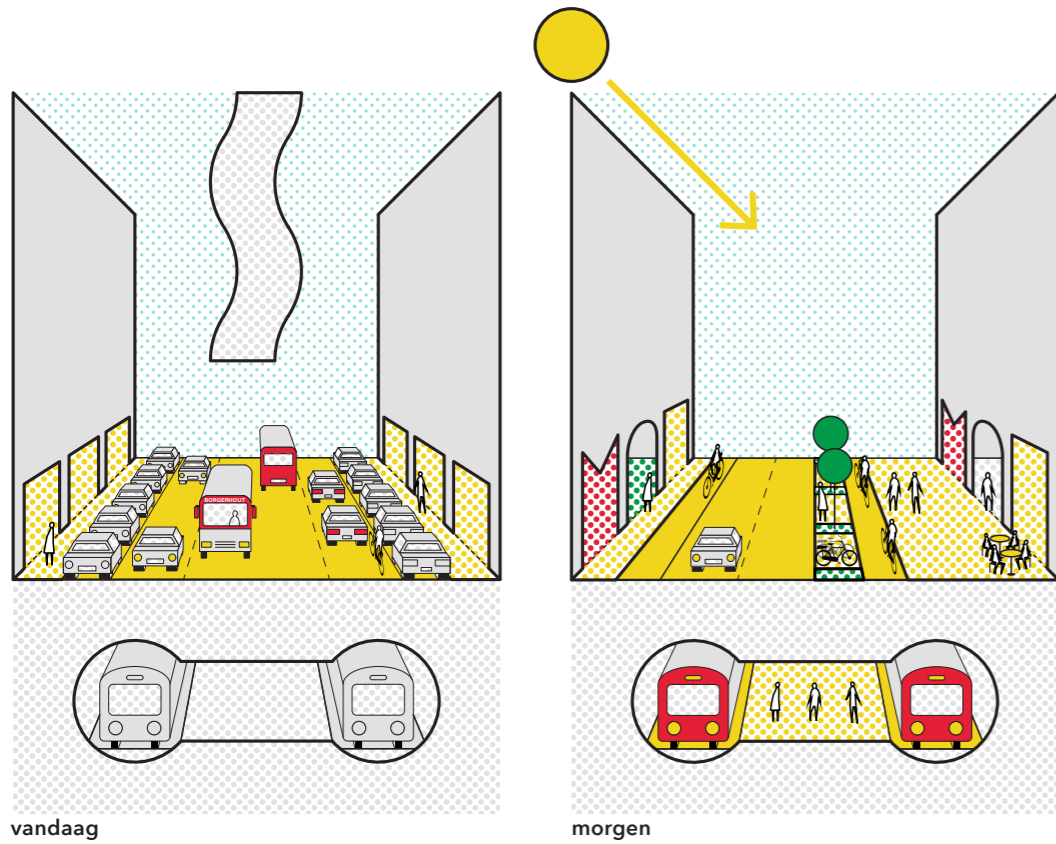
## KLEINE VERBINDINGEN

Het volgende hoofdstuk kadert de beweegredenen van deze masterproef. Vijf 'kleine verbindingen' worden uitgelegd aan de hand van schema's en referentieprojecten. De titel van dit hoofdstuk doet een knipoog naar het project van 'De Grote Verbinding' in Antwerpen. We zijn overtuigd van dit grootschalig en onmiskenbaar invloedrijk project, maar geloven ook sterk in de baten van kleine, vaak *bottom-up*, projecten die ook op korte termijn veel kunnen veranderen.

De subtiele transformatie door het samenspel van kleine verbindingen vormt de opzet van ons ontwerpproces.



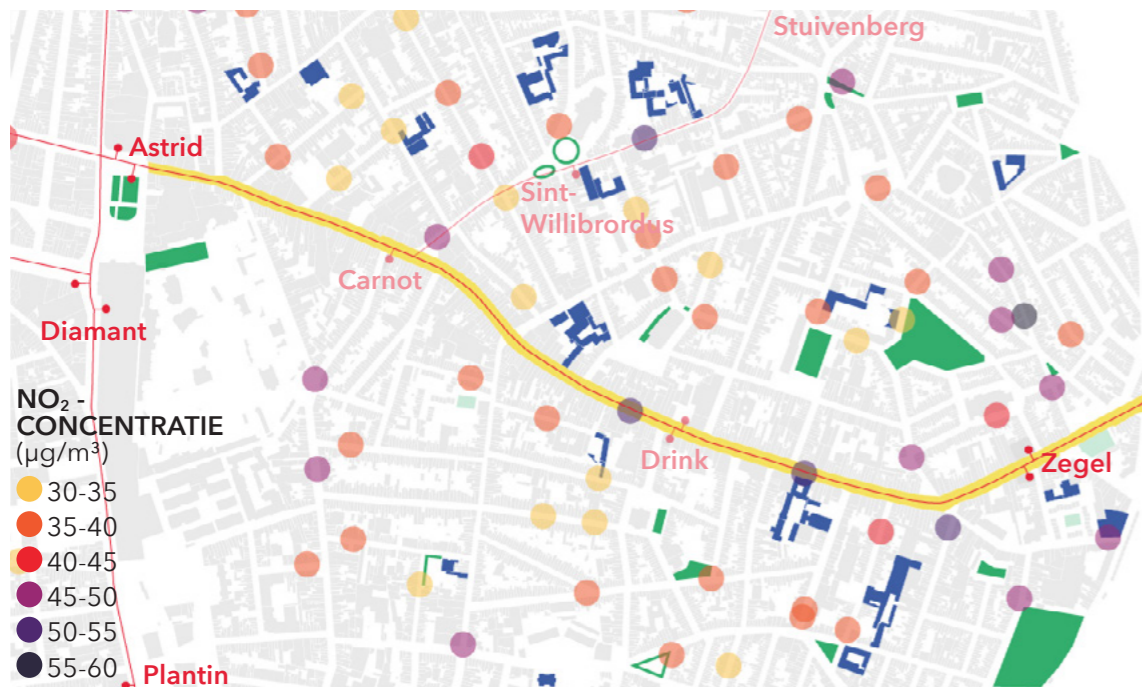
# 'Baanbrekende' verbindingen



vandaag

morgen

## scholen (spook)premetro publiek groen



NO<sub>2</sub> -  
CONCENTRATIE  
(µg/m<sup>3</sup>)

- 30-35
- 35-40
- 40-45
- 45-50
- 50-55
- 55-60

groter risico in steden met luchtvervuiling\*, waarschuwen Europese experts. Geraadpleegd 21 mei 2020 via <https://www.vrt.be/vrtnews/nl/2020/03/16/corona-erger-in-vervuilde-steden/>

Geraadpleegd 21 mei 2020 via [https://www.standaard.be/cnt/dmi20180928\\_03792183](https://www.standaard.be/cnt/dmi20180928_03792183) naar: F. J. R. Meysman en S. De Craemer (2018) "CurieuzeNeuzen Vlaanderen: Het cijfer rapport", 56 p. Universiteit Antwerpen

\* street canyon  
De relatief smalle baan in verhouding tot de hoge bebouwing zorgt er namelijk voor de uitlaatgassen blijven hangen. Hierdoor is de luchtkwaliteit lokaal opmerkelijk slechter dan in de omliggende straten.

1 s.n. (september 2018). CurieuzeNeuzen. Samenvatting van de belangrijkste wetenschappelijke inzichten. De Standaard.

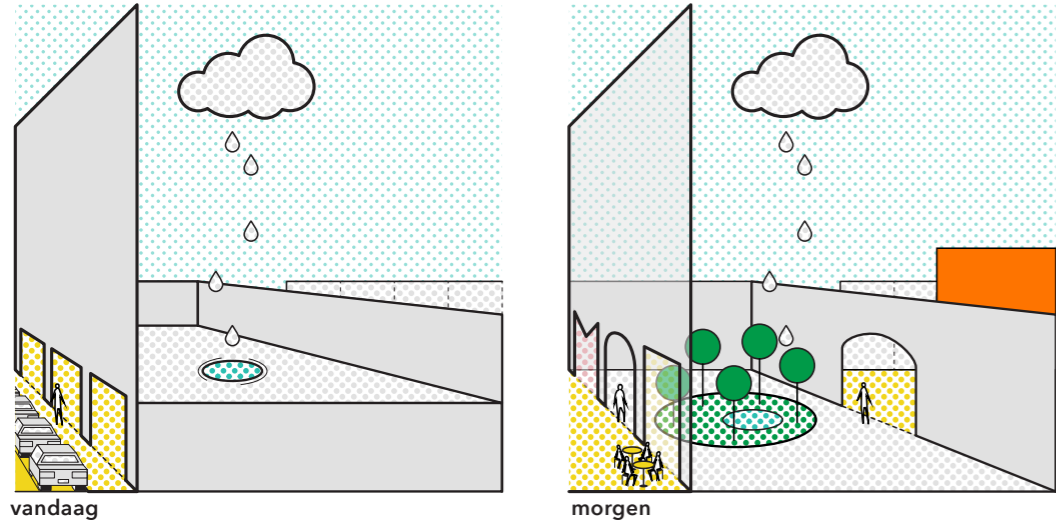
4 F. J. R. Meysman en S. De Craemer (2018) "CurieuzeNeuzen Vlaanderen: Het cijfer rapport", 56 p. Universiteit Antwerpen.

2 <https://curieuzeNeuzen.be/over-luchtkwaliteit/wa-meten-no2/#1538061999312-662174a7-238d>

3 Torfs, M. (16/03/2020) "Het nieuwe coronavirus vormt een

De Turnhoutsebaan is de historische slagader van Borgerhout. Haar ambigue karakter valt goed te beschrijven met de term *linear node* die Kevin Lynch in *An Image of the City* introduceerde. Het is de combinatie van het drukke verkeer en de aaneenschakeling van ontmoetingsplekken die de Turnhoutsebaan tot een warempel lineair knooppunt maken. Door het grote aanbod aan horecazen, handelszaken en diensten (voornamelijk en respectievelijk kebabzaken, viswinkels en nagelsalons) ontstaat er veel activiteit op de smalle stoepen. De passanten kunnen echter niet ongestoord halt houden voor de talloze winkelvitruines. Het is een straat die raast. Naast een aantal referentiepunten (zie p. 13) overheerst het monotone aanbod van winkelzaken. Een betere inrichting van het straatprofiel, een toegankelijke mobiliteit, een andere beeldkwaliteit en rustpunten in de straat zijn een aantal van de vele zaken die kunnen leiden tot een meer gediversifieerd aanbod. De lijnvormige centrumfunctie wordt ook, zoals eerder vermeld, verstoord door de aanzienlijke verkeersdruk. De hoofdstraat verbindt en scheidt tegelijkertijd. De verkeersstroom en de geringe oversteekplaatzen maken van de baan een breuklijn (cfr. Lynch: *edge*) tussen noord en zuid. Deze barrière kan verzacht worden door een andere organisatie en inrichting van transport (zoals meer metro's i.p.v. vervuilende bussen en

randparkings i.p.v. parkings in de stad). Oeningen in de dichte straatwand van de Turnhoutsebaan geven de baan meer verblijfskwaliteit en kunnen bijdragen tot de vermindering van het *street canyon effect*\*. Karaktervolle gevels die gekoppeld worden aan deze open ruimtes kunnen samen met de bestaande referentiepunten een kompas vormen op de kronkelende baan. Dit komt het oriëntatievermogen van de flaneur ten goede en verhoogt de leesbaarheid van het stedelijk weefsel. De kaart op de linkerpagina toont de gemeten waarden stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in Borgerhout IM van het burgeronderzoek CurieuzeNeuzen uit 2018. NO<sub>2</sub> is niet enkel op de lange termijn schadelijk voor onze gezondheid, maar heeft ook op de korte termijn gevolgen zoals longontstekingen, kortademigheid en astma-aanvallen.<sup>2</sup> Covid-19 maakt vele mensen ook bewuster van het belang van luchtkwaliteit. Luchtvervuiling kan namelijk leiden tot een hoge bloeddruk, diabetes en de hierboven vermelde problemen met de luchtwegen, dit zijn allemaal risicofactoren bij het coronavirus.<sup>3</sup> Het Vlaamse gemiddelde van de metingen was 22,8 µg/m<sup>3</sup>.<sup>4</sup> In Borgerhout IM lag geen enkele waarde onder de 30 µg/m<sup>3</sup> en het gemiddelde was vele malen hoger. "40 µg/m<sup>3</sup> is de wettelijke Europese grenswaarde (...)" Het is dan ook schrijnend dat de donkerste bollen vaak in de directe buurt van scholen voorkomen.



vandaag

morgen

- ① (voormalige) samentuin De Wasserette
- ② dakterras aan het Vinçotteplein
- ③ hang- en gevelgroen in de straten van Borgerhout

renoveren van bouwblokken. In Apostel, K. & Janssen, D. & Pittillon, F. *Bouwblokkenboek: over het bouwblokkenweefsel in Antwerpen, theorie en praktijk* (p. 197-211) Antwerpen: University Press Antwerp.



- 1 Red. Van Meerbeek, P. (2014). *Sociale impact van stedelijk groen*. BRAL en Leefmilieu Brussel, p. 23-24.
- 2 Colville-Andersen, M. (02/12/2018) *The Life-Sized City - Copenhagen S02E03 - Mikael and Jan Gehl*. Geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.youtube.com/watch?v=U6aZ3J0ZcYE>
- 3 Rombaut, E. (2008). *Over ecologische onderwerpen en het*

## Groenblauwe verbindingen

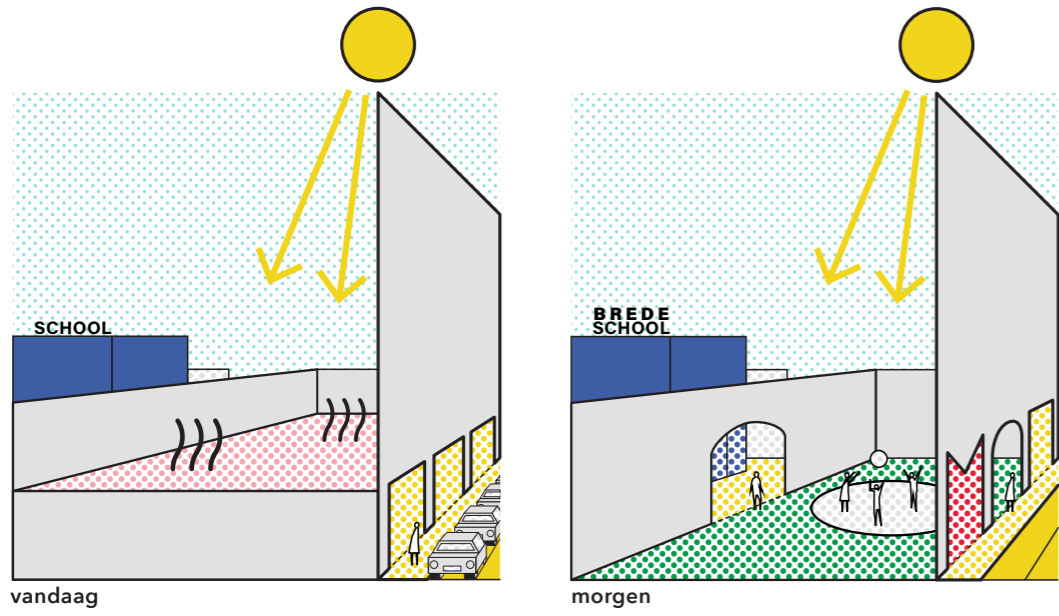
Bewoners ondervinden een grote omgevingsdruk in Borgerhout intra muros. Het district is verzadigd aan bebouwing en bestrating. Groene publieke ruimte is zeer gering, maar ook collectieve en private tuinen zijn er schaars. Plantenslingers, gevelgroen en het ontstaan van initiatieven zoals Bar Attak en de Samentuin De Wasserette tonen de behoefte aan meer groen.

Het is alom geweten en bewezen door studies dat een hoger percentage kwalitatieve groene ruimte in de buurt leidt tot grote baten wat betreft milieu: buffering en filtering van regenwater, vermindering van het hitte-eiland-effect, filtering van fijn stof, verhoging biodiversiteit in de stad etc. Een bouwblokpit in Borgerhout is vaak een conglomeraat van magazijnen, koterijen en parkeergarages. Dit vormt een lappendeken van roofing: vanzelfsprekend wordt dit bij zonneschijn een gigantisch hitteoppervlak te midden van het bouwblok.

Kortom, de prangende globale uitdagingen dwingen ontwerpers anders te denken over de stad en invulling van de schaarse open ruimte. Vergroening vormt dan ook een speerpunt in onze ontwerpvoorstellen.

Hoewel groen (on)rechtstreeks kan leiden tot sociale verbindingen, kan vergroening en opwaardering ook leiden tot het tegenovergestelde: scheiden. Hier kan men van groene gentrificatie spreken: het paradoxale

effect wanneer er een stadsvernieuwingsproject wordt gerealiseerd met als motief een betere woon- en leefomgeving te creëren en het bewerkstelligen van een sociale cohesie, maar men juist het omgekeerde bereikt. Door een aantrekkelijkere woon- en werkomgeving settelen er zich kapitaalkrachtige burgers en worden de lokale bewoners verdrongen. De kans op gentrificatie mag echter geen belemmering vormen in het streven naar een goede woon- en leefomgeving.<sup>1</sup> De vooraanstaande stedenbouwkundige Jan Gehl stelt dat er twee mogelijkheden zijn om het gentrificatieproces tegen te gaan: enerzijds zoveel mogelijk plekken zo aangenaam mogelijk maken en anderzijds moeten de stijgende marktprijzen politiek worden aangepakt.<sup>2</sup> Bestuur en beleid moet er dus over waken dat open ruimte niet enkel zaak wordt voor een selecte groep of dat er zogenaamde ecogetto's (term van Erik Rombaut in het *Bouwblokkenboek*) ontstaan.<sup>3</sup> Maatregelen als een huurprijsccontrole en een ontwikkeling van sociale woningen moeten in acht worden genomen. Dit valt echter buiten ons onderzoeksveld en hier gaan we dus niet verder op in.



vandaag

morgen



①

②

③

①

②

③

- ① Constructlab, 'de langste tafel', déambule festival des paysages Anney, 2016
- ② Allée Du Kaai, Brussel, vzw Toestand, sinds 2014
- ③ Assemble Studio, 'Granby Winter Garden', Liverpool, 2015-2019

- 3 Ibidem, p.12.
- 4 De Willigen, J. (14/10/2019). *Laat de stad verbinden*. Verschenen in De Gazet van het Festival van de architectuur, Vlaams Architectuurinstituut. Geraadpleegd 9 maart 2020 via <https://festivalvandearchitectuur.be/laat-de-stad-verbinden/>

- 1 Corijn, E. (17/04/2019). *Recensie: Stadsleven. Een visie op de metropool van de toekomst van Richard Sennett*. Die reactor. Geraadpleegd 26 mei 2020 via <https://www.dereactor.org/teksten/de-open-stad>
- 2 Sim, D. (2019). *Soft City: Building Density for Everyday Life*. Washington DC: Island Press, p.2.

## Sociale verbindingen

Borgerhout IM kent haar uitdagingen als een superdiverse aankomstwijk\*, met de centrale Turnhoutsebaan die beladen is met nostalgische herinneringen, recentere negatieve connotaties en worstelingen met de hoge verkeersdruk. Maar tegelijk is het multiculturele district opkomend en dynamisch met veel potentieel. "De stedelijkheid wordt net gedragen door de permanente vernieuwing vanwege de nieuwkomers. Dat is de open stad."<sup>1</sup> stelt socioloog Richard Sennett. Tegenovergesteld aan deze visie van de 'open stad' staat de angst voor verandering vanuit het idee dat deze verandering (migratie, strijd tegen de opwarming van de aarde, ...) een bedreiging vormt voor het dagelijkse leven. "A common reaction when faced with fear is to run in the opposite direction, to deny the change and to shut out the differences rather than to embrace the challenges and welcome the opportunity of the new."<sup>2</sup> aldus architect en stedenbouwkundige David Sim. In zijn boek 'Soft City' focust hij vooral op de positieve kanten en kansen van diversiteit met als basisuitgangspunt een simpele stelling: hoe groter de densiteit en de diversiteit zijn, hoe meer dit zorgt voor nabijheid. Hierdoor ontstaan er meer mogelijkheden tot sociabiliteit, maar het is evenzeer positief voor de economie en cultuur. De nabijheid van werk, winkels, diensten, scholen en openbaar vervoer versterkt de openbare ruimte

en kan dus zorgen voor nieuwe sociale verbindingen. In het bijzonder zijn de onverwachte, spontane ontmoetingen zeer belangrijk, maar ook steeds zeldzamer in onze virtuele tijden van smartphones en sociale media.<sup>3</sup> Hierdoor ontstaat het gevaar dat mensen zich steeds meer gaan isoleren in hun eigen milieus en beginnen rond te draaien in eigen cirkels. Terwijl juist de vreemde, de ander, met wie je op het eerste zich niets gemeen hebt, je tot nieuwe inzichten kan brengen en zaken kan bijleren. Zoals Jeroen De Willigen (stadsbouwmeester Groningen) het zegt: "Van iemand die hetzelfde weet, doet en denkt als jij kan je niet veel leren, van iemand die hetzelfde heeft kan je niets kopen, en met iemand die hetzelfde zegt, kan je niet goed praten."<sup>4</sup>

Densiteit en diversiteit zijn in Borgerhout volop aanwezig, maar zoals eerder vermeld staat Borgerhout IM als tweede dichtst bevolkte en dichtst bebouwde regio van België onder zware druk. Er is te weinig toegankelijke open ruimte voor het grote aantal mensen. De ontwerpvoorstellen in het volgende hoofdstuk hebben als doel hier iets aan te veranderen. Telkens werd er gezocht naar locaties met het potentieel om een zo breed mogelijk publiek te bereiken, met als wens een brug te slaan. Parameters zoals scholen en openbaar vervoer, maar evengoed

de vrijdagse markt op het Laar waren doorslaggevend vanwege hun inherente inclusieve karakter. Het openmaken van binnengebieden en het creëren van doorzichten tussen buurten kan opgevat worden als het streven naar een open en inclusieve samenleving - publieke ruimte als verbindend element.

We zijn ons ervan bewust dat we werken in een ruimere actuele tendens, die we ten zeerste onderschrijven. Jonge ontwerpcollectieven zoals Onkruid (BE), Toestand vzw (BE), Endeavour (BE) of internationaler Assemble Studio (GB) en Constructlab (D) willen de stad opener maken en ageren vanuit een sterke sociale drijfveer. Participatie en dialoog vormen hoekstenen in hun projecten. Een modelproject is Granby Four Streets van het Londense collectief Assemble Studio (beeld 3). De beweging vanuit een bewonersgroep om de straten van de probleebuurt Granby in Liverpool terug leefbaar en dynamisch te maken, manifesteerde al jaren voordat de hulp van een ontwerp bureau werd ingeschakeld. Assemble Studio las de problemen en noden van de buurt en formuleerde oplossingen. De opwaardering van de vervallen Victoriaanse woningen, de creatie van een buurtuin in één van deze huizen en de talrijke workshops droegen bij tot het bekroonde resultaat.

Naast de vanzelfsprekende milieu-effecten heeft de implementatie van meer groen baten met betrekking tot gezondheid en leefbaarheid. We leven te veel binnen: we werken in mechanisch geventileerde gebouwen met kunstmatig licht, we verplaatsen onszelf in auto's, vandaag is het een evidentie om in gesloten klassen en duffe aula's onderwijs te krijgen. Het spreekt voor zich dat in stadsdelen waar men (kwalitatieve) groene publieke ruimte aanbiedt, de mensen meer de neiging hebben om samen te komen in de buitenlucht. Met andere woorden: hoe meer genereuze ruimte je aanbiedt, erin investeert en promoot, hoe meer er gebruik van gemaakt kan worden. Een stad kan mensen verleiden om buiten te komen. Vanaf de eerste dag na de opening van de nieuw

aangelegde Scheldekaaien in Antwerpen in de zomer van 2019, waren er al mensen aan het wandelen, lopen, vieren en verpozen.

## DE SCHOOL

In schoolgebouwen ontstaan van nature sociale verbindingen. Je komt er terecht in een micro-maatschappij waar je voor het eerst in je leven moet samenleven met mensen met verschillende achtergronden, ambities en interesses. Het ruimtelijk kader kan deze eerste sociale contacten beïnvloeden en zelfs bevorderen. We denken hierbij aan de speelpleinen van Aldo Van Eyck (beeld 4) en de keuvelplekjes in de scholen van Herman Hertzberger. Beiden waren pleitbezorgers voor een humane architectuur die het kind prikkelt om samen te spelen en ontdekken.

Niet enkel binnen het schoolgebouw vormen zich sociale banden, de school kan ook met de wereld erbuiten in dialoog gaan: idealiter vormt de schoolomgeving een vitaal en belangrijk onderdeel van de stad. Een school kan publieke ruimte activeren: kinderen in de speeltuin, groepjes babbelende tieners, kletsende ouders aan de schoolpoort,... Maar ook omgekeerd: publieke ruimte kan een school ondersteunen, in de vorm van het aanbod van ruimte voor sport en spel.

Weinig scholen in Borgerhout IM hebben een voorpleintje. Dit fungeert als een transitzone, waar ouders hun kinderen kunnen afzetten en een praatje slaan. Het wordt een verblijfsplek waar na de schooldag nog nagepraat wordt. Momenteel zijn er in Borgerhout enkele scholen die in hun nabije omgeving kunnen profiteren van de spaarzame open ruimte: de scholen grenzend aan het Krugerplein en aan het Vincotteplein, de scholen in de buurt van de Sint-Willibrorduskerk en ten zuiden van de Turnhoutsebaan het schooltje in de Bloemstraat.

Een vraag die hieruit voortvloeit: kan de open ruimte die in het dichtbevolkte Borgerhout broodnodig is, gecombineerd worden met nieuwe spel- en sportfaciliteiten voor scholen? De ontwikkeling van het concept van

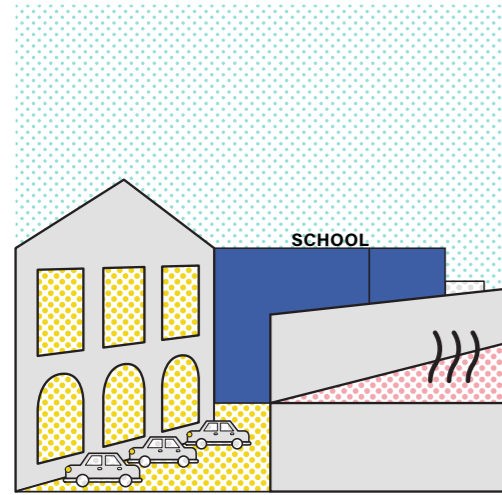
\*\* brede school  
"een brede school is een samenwerkingsverband tussen verschillende sectoren die samen werken aan een brede leer- en leefomgeving in de vrije tijd én op school, met als doel maximale ontwikkelingskansen voor alle kinderen en jongeren." Een kwalitatieve bredeschoolwerking heeft oog voor diversiteit, verbindingen en participatie." Via [Http://www.bredeschool.org](http://www.bredeschool.org)

\* aankomstwijk  
"Ierm voor een buurt in de stad waar migranten voor het eerst komen wonen. Doug Saunders beschrijft in zijn boek Arrival City dat een 'nieuwkomerswijk' niet per definitie een probleebuurt is. Integendeel, hij stelt dat een aankomstwijk zeer belangrijk is om sneller een netwerk uit te bouwen en kan een opstap betekenen om uit te armoede te geraken."

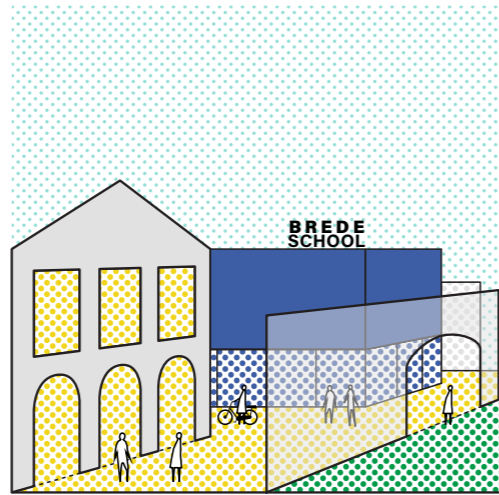
5 ptarchitecten. Concepttekst Bonneviepark.  
④ speelpleinen Amsterdam, Aldo Van Eyck, 1954  
③ Wijkpark De Porre, Gentbrugge, Vandenriessche architecten en Buro voor Vrije Ruimte, 2014  
© Bonneviepark Brussel, ptarchitecten, 2017

een brede school\*\* sluit hierbij aan. Meervoudig ruimtegebruik leidt tot win-win situaties. Een schoolvoorbeeld hiervan is het wijkpark De Porre in Gentbrugge (beeld 5). De school maakt gebruik van de nieuwe faciliteiten: de tribune voor een toespraak van de directeur, een sportveld om te basketten en een open plek voor het schoolfeest. Tegelijkertijd zorgen de spelende kinderen voor animo in het recent aangelegde buurtpark. Een ander voorbeeld is de heraanleg van het Bonneviepark en het aangrenzende kinderdagverblijf en polyvalent gebouw van ptarchitecten in Brussel (beeld 6). De hekken rondom het bestaande park en de sportvelden werden verwijderd om het park te openen in het straatbeeld. Ontoegankelijk restgroen werd gebruiksgroen.<sup>5</sup>

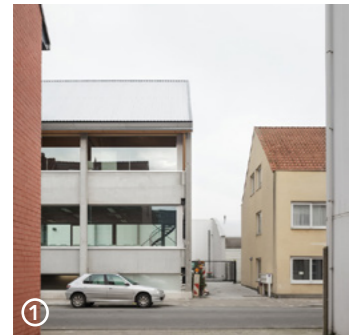




vandaag



morgen



ze die samen te weven." Veldwerk architecten: Engels, J. & Grooteveld, M. (2016). *Prelude, a weaving generation*.  
 1 Lampugnani, V. M. (2014). *Traditioneel, subtiel innovatief en onontkoombaar modern*. OASE Tijdschrift voor architectuur, nr. 92, p.21-29.  
 2 Floris, Job & Holtrop, Anne. 2008. "Tradition is to feed the fire, not to preserve the ashes". Interview met Quintus Miller. Specificity, OASE Tijdschrift voor architectuur, 7.6. P.131-137.

\* the weaving generation  
 "Deze nieuwe generatie wil opnieuw een breder en gedeeld perspectief voor de architectuur creëren door actief met geschiedenis, kunst en de specifieke condities van de context aan de slag te gaan, en door associatie en de notie van typologie te bevrugen. Eerder dan de nadruk te leggen op geïsoleerde nieuwe creaties, zoeken de ontwerpers van deze generatie naar de draden van wat er al is en trachten

⊙ Ryhove, Gent, TRANS architectuur - stedenbouw, 2018  
 ⊙ JOC De Lichtig, Lichtervelde, RAAMWERK, 2018  
 ⊙ Pension Van Schoonhoven, Antwerpen, BULK architecten, 2018

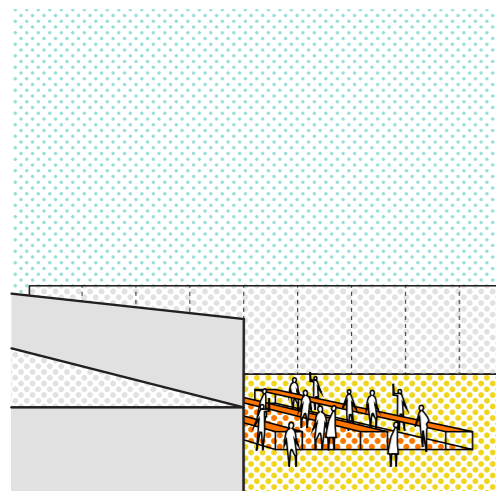
## Historische verbindingen

De toegepaste strategie (hoofdstuk 2) poogt fijnmazig te werk te gaan en is een soort *urban mining* van karakteristieken. Net als de Vlaamse architectuurscène van het laatste decennium, die door Veldwerk architecten *the weaving generation\** wordt genoemd, staat het belang van de context en een architectuur die zich bescheiden opstelt voorop. Projecten ontstaan door de zoektocht naar het poëtische en verhalende in een banale alledaagsheid. Het trachten identificeren van bestaande kwaliteiten en deze in te zetten als ontwerptool, vormt een groot deel van ons onderzoeks- en ontwerpproces.

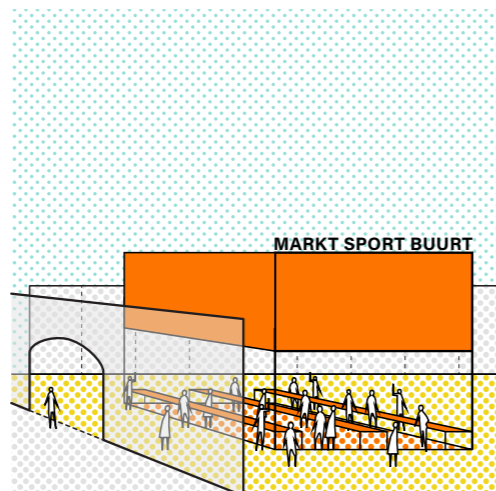
In tegenstelling tot het modernisme van de 20ste eeuw die een breuk met het verleden voorstond, staat deze aanpak voor continuïteit. In het architectuurtijdschrift Oase #92 motiveert Vittorio Magnago Lampugnani (Italiaans architect en architectuurtheoreticus) continuïteit door ontwerpen als een ambacht op te vatten.<sup>1</sup> Op deze wijze stelt hij passendheid boven experiment, zonder in dogma's te vervallen, want continuïteit staat ook voor voortdurend verbeteren. De stad wordt bekeken als een collectief project waar doorheen de geschiedenis nieuwe inzichten steeds extra lagen toevoegen.

Miller & Maranta is een Zwitsers architectuurbureau waarbij continuïteit ook een belangrijk uitgangspunt is

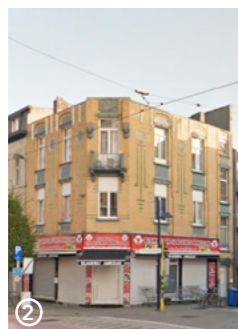
van hun praktijk. Ze stellen dat ze "er geen belang bij hebben sporen achter te laten". Zo is hun ontwerp voor de markthal in Aarau meer uitgesproken vanwege de stedenbouwkundige rol van een markthal als oriëntatiepunt. Een ander project, de renovatie van het Hotel Waldhaus die al vijftien jaar aan de gang is, is veel subtieler. Dit hotel heeft een groot aantal vaste bezoekers en sfeer is hiervoor van wezenlijk belang. Deze vaste gasten zouden niet meer terugkomen als de sfeer te radicaal zou veranderen, vertelt Quintus Miller in een interview. Vanwege het feit dat vernieuwing doorheen de tijd noodzakelijk is, veranderen ze stapsgewijs onderdelen zonder aan de sfeer te raken.<sup>2</sup> Het extrapoleren van deze werkwijze naar het niveau van de stad lijkt ons interessant in het behouden en versterken van de identiteit van buurten.



vandaag



morgen



- ① hoekpand Turnhoutsebaan en Jaak De Braeckeleerstraat, architect Jan De Belder, vroeger
- ② hoekpand Turnhoutsebaan en Jaak De Braeckeleerstraat, vandaag
- ③ 'Marktdag te Borgerhout' advertentie uit 1961

- 1 De Vrooy, L. (2012). *De Turnhoutsebaan te Borgerhout; Geschiedenis en geheugen van een straat in beweging*. Universiteit Gent, masterproef. Geraadpleegd 19 maart 2020 via [http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/001/891/429/RUG01-001891429\\_2012\\_0001\\_AC.pdf](http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/001/891/429/RUG01-001891429_2012_0001_AC.pdf), p. 36
- 2 Ibidem, p. 183
- 3 Stad Antwerpen. (2019). *De Grate Verbinding, Akkoord voor de bestuursperiode van 2019 tot 2024*.

## DE WINKELSTRAAT

De winkelfunctie van de Turnhoutsebaan vormt al eeuwenlang een belangrijk deel van haar identiteit. Ook vandaag vormt de baan nog steeds het winkelhart van het district. Oudere bewoners spreken van dé chique Turnhoutsebaan van vroeger met haar sterk florerende handel. Het winkellandschap veranderde drastisch na de opkomst van de grote warenhuizen, shoppingcenters en ketenwinkels langs provinciebanen (en recenter: de webwinkels). Dit leidde tot een sterke leegloop van winkels in het centrum van de kleine en middelgrote stad of in randgemeentes van grote steden. Zo verging het ook de Turnhoutsebaan. Waardevolle winkelpuien verdwenen (beeld 1 en 2). De leegstaande winkels werden langzaam terug ingevuld door ondernemers met een migratieachtergrond.<sup>1</sup>

Waar vroeger de Turnhoutsebaan door meerdere gespecialiseerde winkels een bovenlokaal publiek aantrok, bieden de huidige winkels voornamelijk dagelijkse producten aan en richten zich dus op lokale kopers. "Daarvoor kan ze [de Turnhoutsebaan] profiteren van een groot en gevarieerd doelpubliek dat bestaat uit buurtbewoners: allochtonen, die hun inkopen nog vaak in lokale en kleinere winkels doen, ouderen, die eveneens graag in de buurt bij de speciaalzaak winkelen, en de gentrifiers, die aangetrokken kunnen

worden door de gespecialiseerde, kwalitatieve en authentieke winkels en de diversiteit en 'exotische producten' op de baan."<sup>2</sup> Zoals eerder vermeld, zijn een frisse beeldkwaliteit, een gevarieerd aanbod van wijkgerichte winkels, een verbreding van het voetpad aan de zonnige zijde van de straat, een sterke afname van gemotoriseerd verkeer en aandacht voor voldoende oversteekplaatsen enkele zaken die de verblijfskwaliteit van de baan kunnen versterken en de lokale economie sterk kunnen stimuleren. Hetzelfde principe is van toepassing op de vrijdagse markt op het Laar. Een fysieke omkadering versterkt niet alleen de identiteit van deze marktruimte, maar kan ook economisch een positieve invloed uitoefenen op de markt en omgeving.

## PREMETRO

Omdat openbaar vervoer onlosmakelijk verbonden is met het luik van economische verbindingen, bespreken we kort het beleid hieromtrent.

In het bestuursakkoord 2019-2024 van de stad Antwerpen staat dat de Turnhoutsebaan in Borgerhout IM een "metamorfose zal ondergaan". De nabijgelegen spooktunnel (gegraven tussen 1977 en 1982) met premetrostations 'Kerkstraat' en 'Pothoekstraat' zou in gebruik genomen worden en verlengd tot aan de Bisschoppenhoflaan. Ook de spookstations 'Drink' en 'College' van de Reuzenpijp zouden



geopend worden zoals dit voor het premetrostation 'Zegel' in 2015 al het geval was. Over de spookstations 'Carnot' en 'Foorplein' is er spijtig genoeg nog geen duidelijkheid.<sup>3</sup> Cijfers van een kosten-batenanalyse van De Lijn die de Gazet van Antwerpen publiceerde op 11 maart 2020 wijzen op de financiële voordelen van deze geplande ingrepen. De ingebruikname van de ongebruikte tunnel en stations zou neerkomen op 700.000 extra reizigers per jaar en een opbrengst van 1,63 euro per geïnvesteerde euro. Zoals ook in het artikel wordt aangehaald, zorgt dit dus voor minder auto's op de weg en bijgevolg voor een dalende verkeersdruk. Dit is positief voor de competitiviteit van de stad en zorgt verder voor minder geluidsoverlast en een betere luchtkwaliteit. Het grote probleem is echter dat niemand bereid blijkt te zijn om dit te betalen. Vlaams mobiliteitsminister Lydia Peeters zegt "dat er momenteel geen budgetten zijn" en Antwerps mobiliteitschef Koen Kennis vindt dit "een Vlaamse investering".<sup>4</sup> Dit trek- en duwspelletje is natuurlijk al langer bezig dan de huidige legislaturen, maar levert niets op voor de Borgerhoutenaren en maakt de verspilling van belastinggeld er niet minder op. De bouw van de spookstations heeft uiteraard veel geld gekost en

ze vragen ook al bijna veertig jaar lang onderhoudskosten.

In het kader van de beoogde *modal shift*\* is het hoog tijd om te investeren in beter openbaar vervoer en ruimte voor fietsers. Hiervoor wordt al lang geijverd en gestreden door buurtbewoners en actiegroepen. Deze investeringen kunnen een positieve cirkelbeweging in gang zetten. Een groter gebruik van het openbaar vervoer leidt tot meer inkomsten voor vervoersmaatschappijen, die op hun beurt weer tot meer investeringen en een performanter systeem kunnen leiden. Gebruikers van openbaar vervoer zijn op hun weg naar het metro-, bus- of treinstation meestal ook voetganger of fietser. Een straat op maat van voetgangers en fietsers kan dan weer de lokale handel versterken. Zij kunnen in tegenstelling tot automobilisten spontaan een winkel binnen stappen. Hierdoor worden meer belastinginkomsten gegenereerd, die dan weer kunnen leiden tot investeringen in het publieke domein.<sup>5</sup>

#### COMPLEXE REALITEIT

De realiteit is complexer. De Turnhoutsebaan is een belangrijke invalsweg naar de stad en zal dat hoe dan ook blijven. In de zoektocht om de focus toch meer te verschuiven naar een verblijfsplek kunnen de vertakkin-

\* **Modal shift**  
Minder verplaatsingen met de wagen, meer verplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer.

de Turnhoutsebaan rond 1900  
drukte op de Turnhoutsebaan

7 Pannecoucke, I. (2012). *De school als instrument voor stedelijke ontwikkeling*. In: Apostel, K. & Boiret, K. (ed.). *School in de stad, stad in de school*. (p.33-41) Antwerpen: University Press Antwerp.

4 Van Wiele, S. (11 maart 2020). *Vlaanderen heeft (voorlopig) geen geld om Antwerpse premetro uit te breiden*. Gazet Van Antwerpen

5 Sim, D. (2019). *Soft City: Building Density for Everyday Life*. Washington D.C.: Island Press. p.129-133.

6 Sennett, R. (2018). *Stadsleven: Een visie op de metropool van de toekomst*. Amsterdam: Meulenhoff. p.301.



5

30

gen of zijdelingse verbindingen het straatbeeld helpen te verzachten.

Vele vragen duiken op zoals: in welke mate kunnen (groene) doorsteken de straatwanden van de Turnhoutsebaan doorwaadbaar maken? Het poreuse grensgebied geniet de voorkeur boven de harde grens om de relaties tussen verschillende stadsdelen te intensiveren, aldus de eerder geciteerde Sennett.<sup>6</sup> Dragen deze openingen in de muur van appartementsgebouwen bij tot het verminderen van het *street canyon effect*? Betere luchtkwaliteit kan tot minder gezondheidsproblemen leiden, wat op zijn beurt ook een positief economisch effect heeft op de lange termijn. Hoe kunnen de premetro-ingangen vlot bereikbaar zijn voor zacht verkeer zonder te veel hard verkeer te kruisen? Met andere woorden, zijn er interessante shortcuts mogelijk naar publieke functies zoals scholen en knooppunten van openbaar vervoer?

De impact van veiligheid en bereikbaarheid valt niet te onderschatten. In het boek "School in de stad, stad in de school" uit 2012 schrijft sociologe Isabelle Pannecoucke over scholen als instrument voor stedelijke ontwikkeling. Onderzoek in Borgerhout IM toonde aan dat specifiek in deze buurt bereikbaarheid een belangrijke factor was

in de schoolkeuze: "De keuze gaat uit naar de dichtstbijzijnde scholen, niet alleen omdat de kinderen daar hun broers, zussen en hun klasgenootjes zullen aantreffen maar ook omwille van de bereikbaarheid. Dit beperkt echter het aantal potentiële scholen en opleidingen, daar de nabijgelegen scholen in de tweede en derde graad enkel TSO en BSO aanbieden, een keuze die tevens hun doorstroming naar het hoger onderwijs zal bemoeilijken. Een van de scholen waar wel algemeen secundair onderwijs gevolgd kan worden, ligt aan de andere kant van de ring. Deze school percipiëren de kinderen echter als onbereikbaar omdat ze de ring als een niet te overschrijden geografische buurtgrens ervaren."<sup>7</sup>



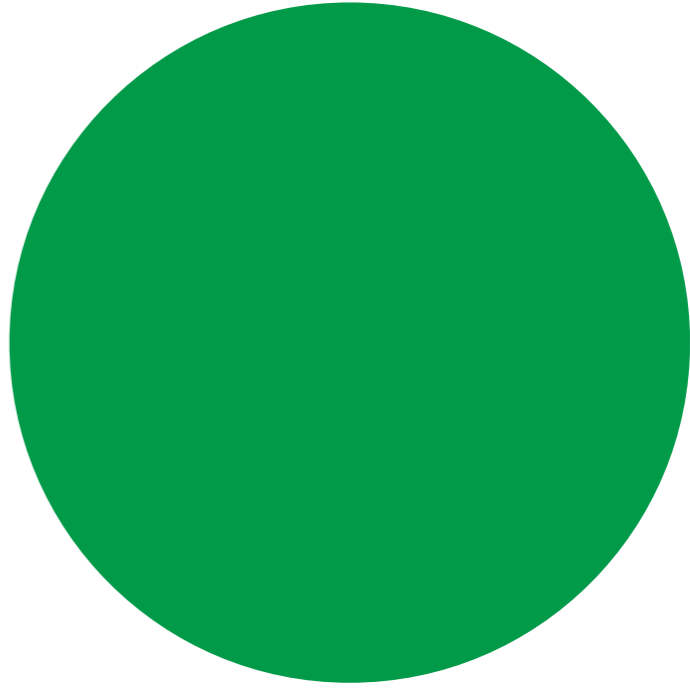
6

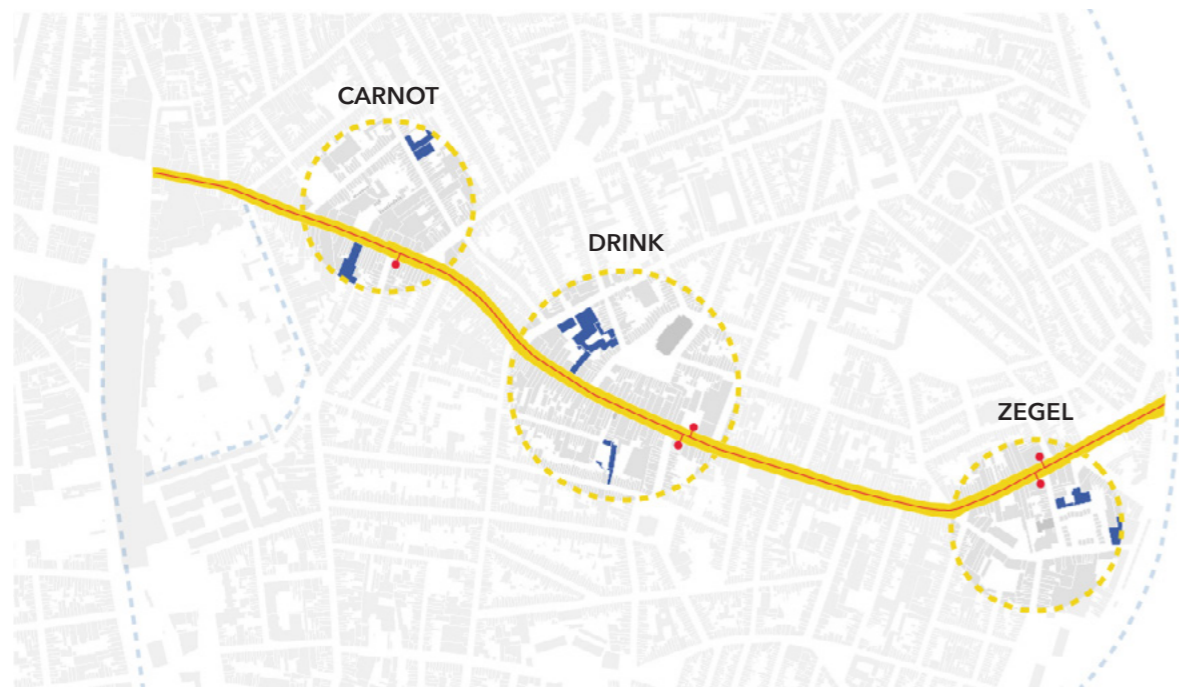
31

Waarom?

**HOE?**

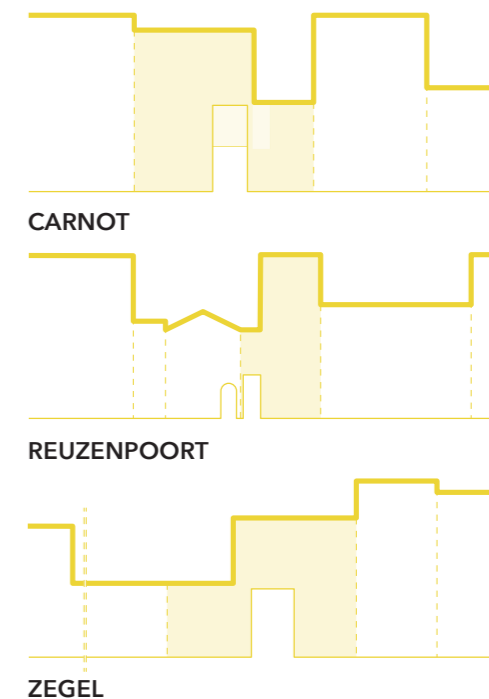
**STRATEGIE**





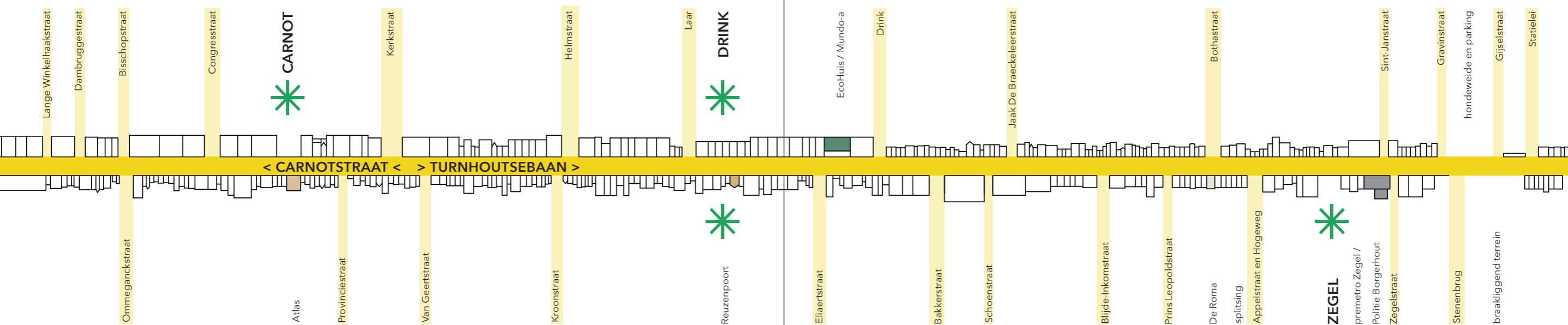
### DRIE SITES

De drie uitgekomen sites zijn allen gelinkt aan de Turnhoutsebaan. De namen van de gekozen locaties verwijzen naar de premetrohaltes, van west naar oost 'Carnot', 'Drink' en 'Zegel'. De koppeling van de sites aan de Turnhoutsebaan ontstaat vanuit de idee van centrumversterking. Dé baan staat in vele *mental maps* geprint als de handelstraat van Borgerhout. In dit hoofdstuk worden de twee strategieën toegelicht om de druk op de Turnhoutsebaan te verminderen. Bij de sites Carnot, Reuzenpoort en Zegel wordt het bouwblok 'geopend'. Op de centrale site 'Drink' vormt het Laar een groot deelproject. Een nieuwe markthal versterkt de (nu onderbenutte) centrumfunctie van de plek.



### SKYLINE VAN DE TURNHOUTSEBAAN

Onderstaand beeld toont schematisch de bebouwing aan de Turnhoutsebaan. Kenmerkend is de 'golf' in de kroonlijsten. Deze verspringingen zorgen voor een chaotisch maar tegelijk karakteristiek straatbeeld. Het doel is om dit kenmerk te belichten en uit te spelen als troeven inzake licht en lucht in de straat en als openingen die meewerken aan het tegengaan van het *street canyon effect*.



## TOEKOMSTIGE VERBINDINGEN

### Groenblauwe verbindingen

- > nieuwe groene doorsteek met een wadi en bestaande en nieuwe bomen

### Sociale verbindingen

- > nabijheid van kleuter- en basisschool De Evenaar
- > nabijheid van Atlas Integratie & Inburgering Antwerpen

### Historische verbindingen

- > opwaardering van de bestaande beluikwoningen
- > toevoeging van een hedendaagse interpretatie van de beluikwoningen in de Congresstraat

### Economische verbindingen

- > opening spook-premetrohalte Carnot
- > verbinding met bestaande kantoren in het binnengebied
- > nieuwe handelsruimtes en kantoren aan de Carnotstraat

Het bouwblok 'Carnot' ligt tussen de Turnhoutsebaan, de Congresstraat, de Kerkstraat en de Constitutiestraat. Het bouwblok wordt getypeerd door een aantal tegenstellingen: op vlak van erfgoed- en architecturale waarde, op vlak van omringende verkeersdruk en luchtkwaliteit en op vlak van densiteit en bouwhoogte (gemiddeld acht bouwlagen aan de Turnhoutsebaan en twee tot drie in de zijstraten).

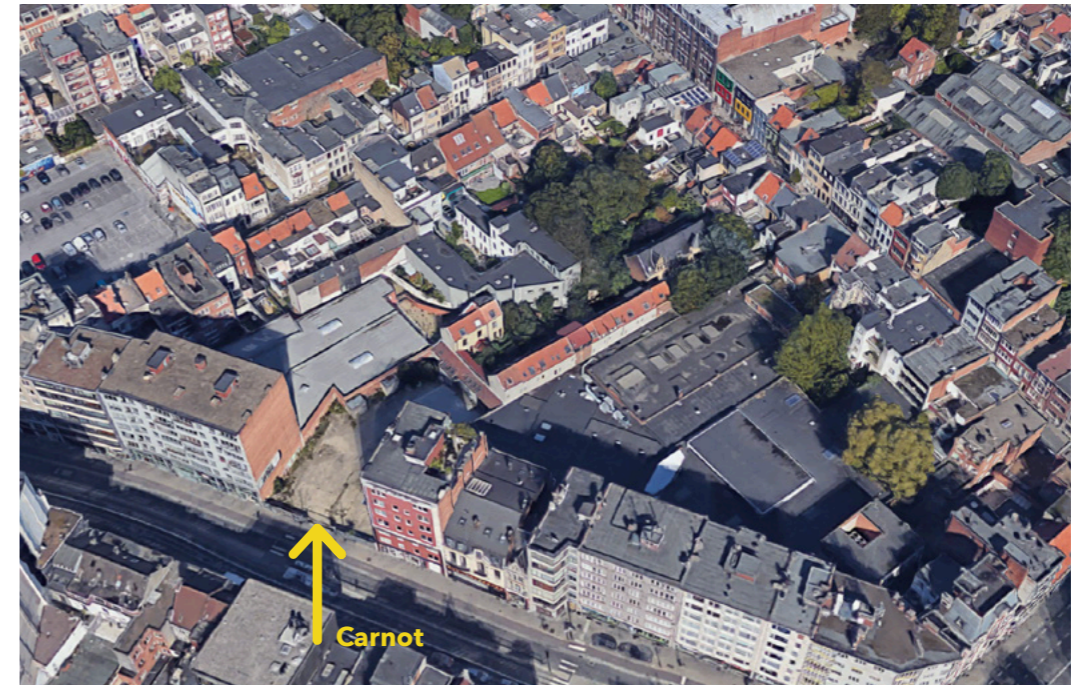
Het binnengebied wordt voor een groot deel ingenomen door parkeergarages van één bouwlaag hoog. Twee beluiken (eind negentiende eeuw) met enige erfgoedwaarde maken de site intrigerend (beeld 2). De beluiken zijn amper ontsloten; via de 'artiestengang' (beeld 1) en via de open ruimte aan de Turnhoutsebaan (beeld 4) zijn de gebouwen bereikbaar. Een ambitie is om deze woningen te herwaarderen en hun toegankelijkheid te verhogen zonder het intieme karakter van de plek te verliezen.

In het verhaal van multifunctionele doorsteken maken met een reële verblijfswaarde was de nabijheid van de kleuter- en basisschool De Evenaar (beeld 3), metrohalte Carnot (beeld 6) en het integratiecentrum Atlas (beeld 5) doorslaggevend bij de keuze voor dit bouwblok.

## Carnot



- artiestengang
- beluikwoningen
- Stedelijke Basisschool De Evenaar
- open ruimte aan de Turnhoutsebaan
- Atlas Integratie & Inburgering Antwerpen
- spook-premetrohalte Carnot



## TOEKOMSTIGE VERBINDINGEN

### Groenblauwe verbindingen

- > creatie van een groene square
- > ontharding en vergroening van het Laar

### Sociale verbindingen

- > nabijheid van de scholen De Reuzenpoort en De Zevensprong
- > uitbreiding van de school De Reuzenpoort
- > een nieuwe ontmoetingsplek waar de markt, buurthuis, sport & spel en stadslandbouw samenkomen

### Historische verbindingen

- > herwaarding van de Reuzenpoort, het oud gemeentehuis van Borgerhout

### Economische verbindingen

- > nieuwe infrastructuur voor de bestaande vrijdagse markt op 't Laar, koppeling aan lokale landbouw (korte keten)
- > nabijheid van het oude Vredege-recht, waar je nu kan winkelen, lunchen en co-werken
- > opening spook-premetrohalte Drink

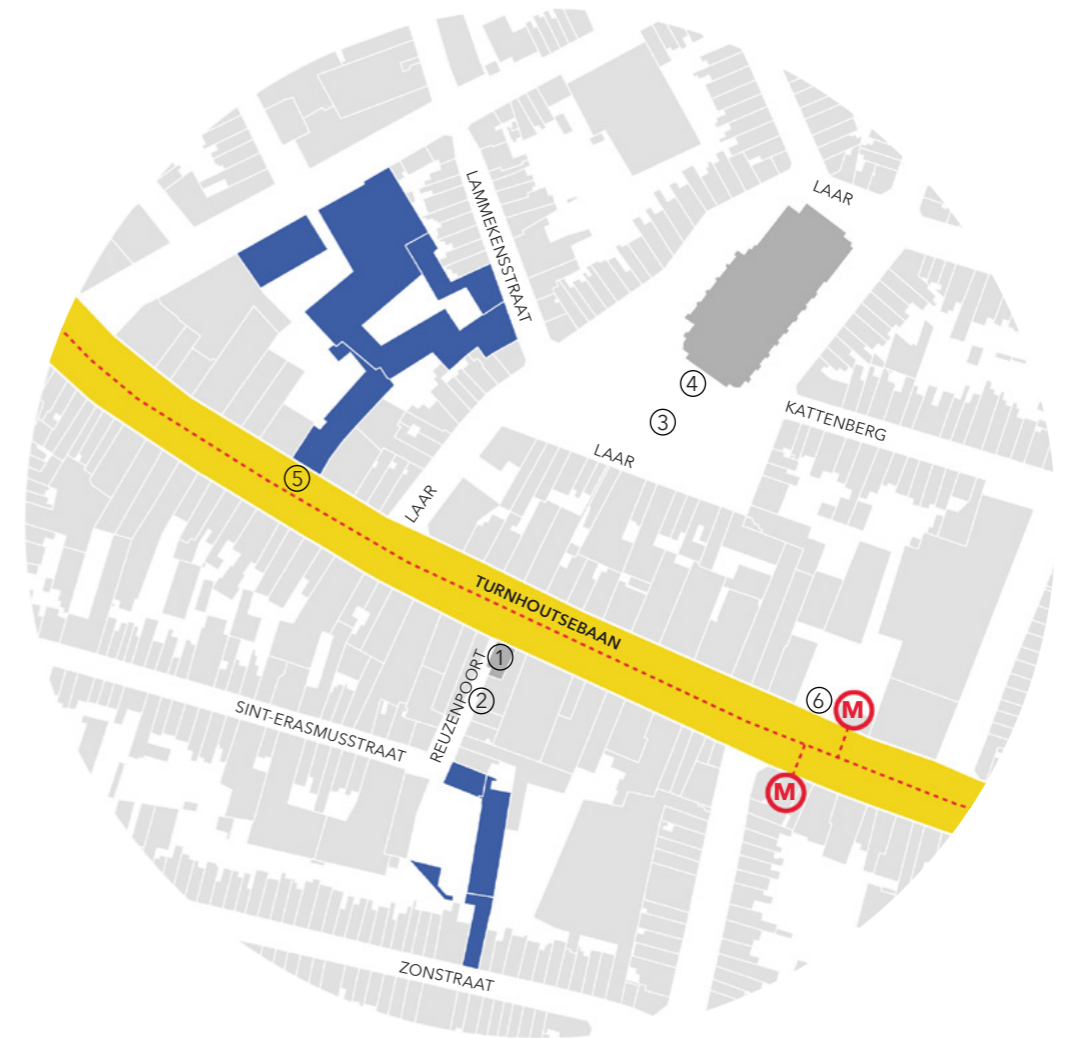
Drink bestaat uit drie deelprojecten: Reuzenpoort, 't Laar en de site van het EcoHuis.

(1) Het Reuzengebouw (beeld 1) diende als gemeentehuis van Borgerhout tot het einde van de negentiende eeuw. Momenteel huist het nieuwsbedrijf Apache in het gebouw. De poort (beeld 2) is een passage naar de achterliggende woningen en de basisschool, waarvan de schoolpoort zich situeert in de hoek van de Reuzenpoort en de Sint-Erasmusstraat. De historische centrumfunctie aan het gemeentehuis, de aanwezigheid van de school, de nabijheid van premetrohalte Drink en het nieuw aangelegde Moorkensplein vormen argumenten om ons concept uit werken op deze site.

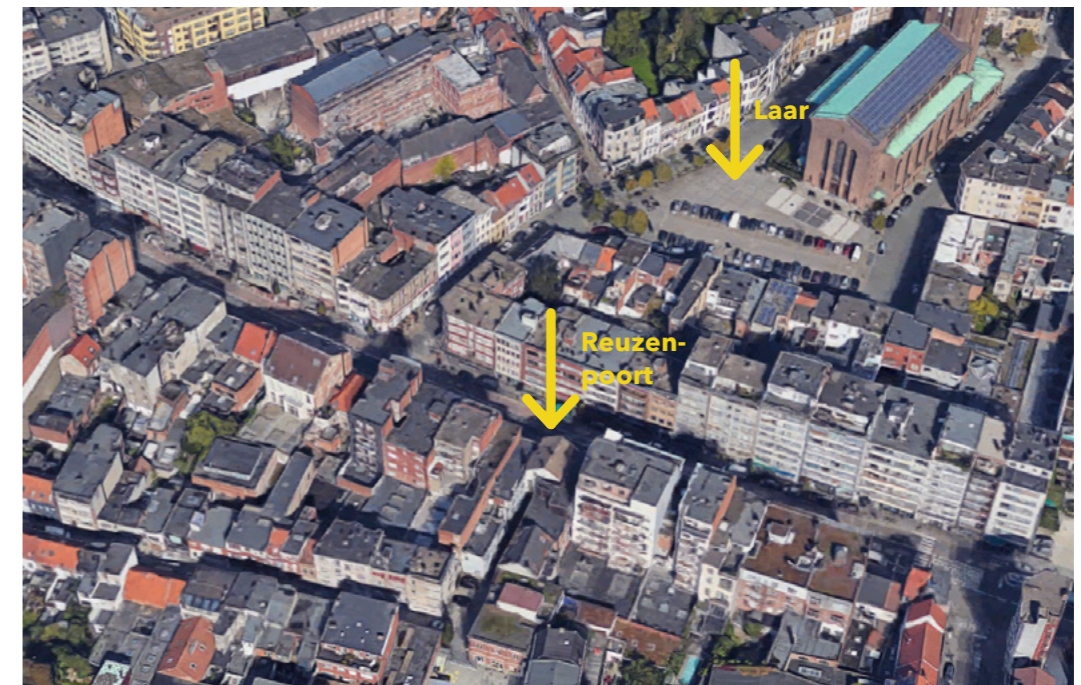
(2) In de tekst 'De markt(hal)' wordt de site van het Laar toegelicht (beeld 3,4).

(3) Het nieuwe Mundo-a gebouw (beeld 6) en het achterliggende EcoHuis en de EcoTuin bieden op een bescheiden manier open ruimte aan de Turnhoutsebaan. De premetro-toegang Drink is gelegen onder het gebouw. Het EcoHuis bezit een pand in de Kattenberg. We zien potentieel om het bouwblok hier te openen en een nieuwe zachte verbinding naar de kant van de Turnhoutsebaan te creëren.

## Drink > Reuzenpoort & Laar



- ① Reuzenpoort (voorzijde Turnhoutsebaan)
- ② Reuzenpoort (achterzijde)
- ③ spook-premetrohalte Carnot
- ④ Basisschool De Zevensprong (en IMS)
- ⑤ vrijdagse markt op 't Laar
- ⑥ Onze-Lieve-Vrouw ter Sneeuwkerk



## TOEKOMSTIGE VERBINDINGEN

### Groenblauwe verbindingen

- > nieuwe groene doorsteek
- > mogelijke aansluiting met andere groene 'vlekjes' (pleintje bij sociale woningen Reizigerstraat en de speeltuin ten einde van de Beukenstraat)

### Sociale verbindingen

- > nabijheid van basisschool Iqra
- > nabijheid van het cultureel centrum 't Werkhuys
- > nabijheid van het woonzorgcentrum Hoge Weg (achtergevel krijgt zicht op en een fysieke verbinding met het binnengebied)

### Historische verbindingen

- > behoud van de voormalige sigarettenfabriek (Vander Elst Frères)
- > nabijheid van de gerenoveerde centers

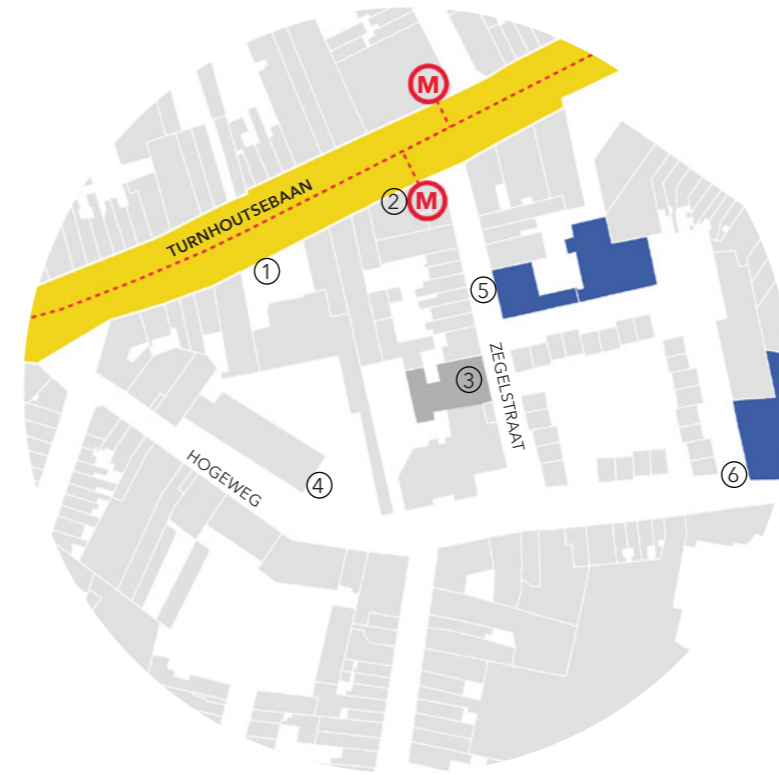
### Economische verbindingen

- > bestaande winkel krijgt onderdak op het gelijkvloers
- > de winkels aan de Turnhoutsebaan krijgen een logistieke inrit in het binnengebied

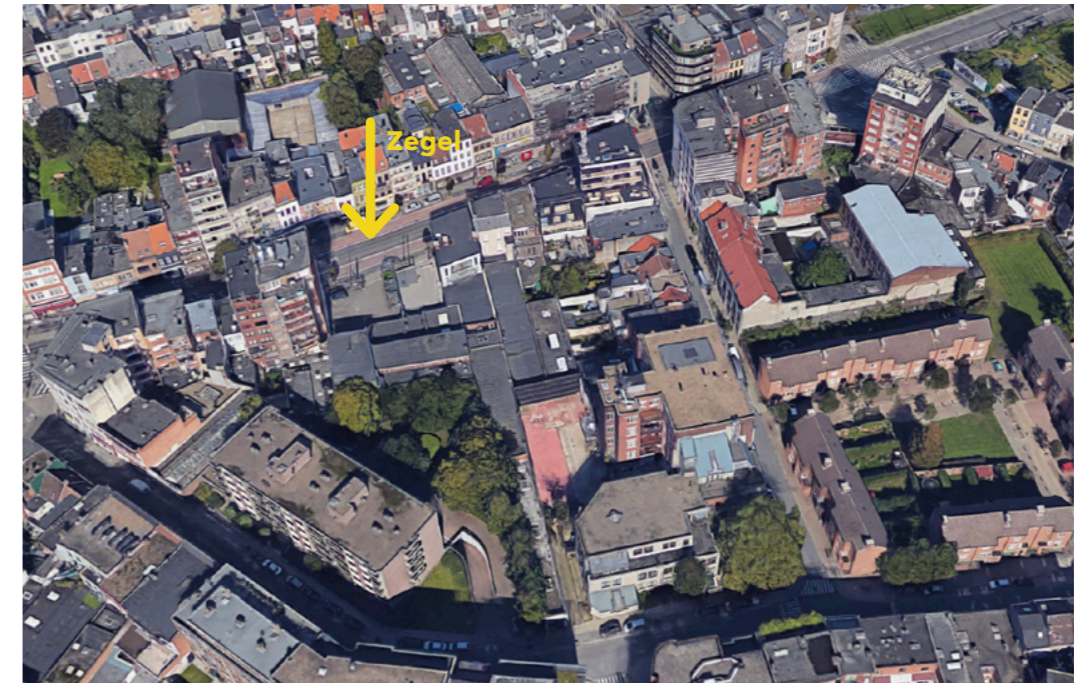
Het bouwblok 'Zegel' wordt afgebakend door de Turnhoutsebaan, de Zegelstraat en de Hogeweg, niet ver van de Turnhoutsepoort. Het is een heterogeen complex: de typische hoge bebouwing in de Turnhoutsebaan, een aantal kleine rijhuizen, het nieuwe hoekgebouw van HUB architecten (beeld 2), een standaard en eerder karakterloos zorgwoningblok (beeld 4) met ontoegankelijk groen, centraal een lange autogarage-gang, een voedingswinkel met ervoor markt tenten en een oude sigarettenfabriek komen er samen.

In het naastliggende bouwblok bevinden zich 't Werkhuys (beeld 5), een reeks sociale woningen (jaren '90) in een dorpse setting en de basisschool Iqra in containerklassen (beeld 6). De nabijgelegen centers onder de spoorweg werden in 2018 vernieuwd en ingericht als buurtwinkels.

## Zegel



- Budget Market
- premetro Zegel / Politie Burgerhout
- school Iqra
- Dienstencentrum Hoge Weg, Zorgbedrijf Antwerpen
- 't Werkhuys (Cultureel Centrum)
- gebouw Vander Elst Frères



## TWEEDE PUBLIEKE RUIMTE

- > doorsteken
- > insteken
- > binnengebieden

### 1. Wanden

- > achtergevels een identiteit geven

### 2. Sfeer

- > evolutief park: ontwerp in samenspraak met buurtbewoners
- > groene buitenkamers
- > chambre versus antichambre

### 3. Verharding

- > fijne steenslag (zoals dolomiet)

### 4. Groen

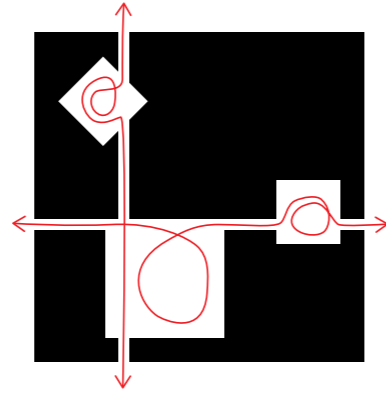
- > fijne groene korrel

### 5. Blauw

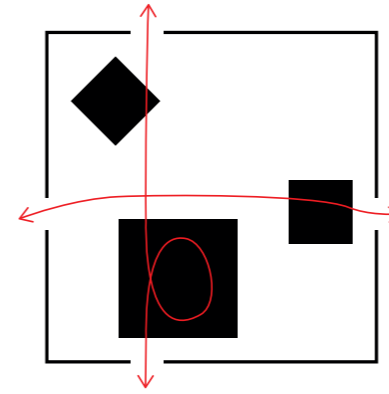
- > de bodem terug tot een 'spons' maken door ontharding, aanplanting van bepaalde types groen, het voorzien van een wadi, etc.

### 6. Verlichting

- > verlichting aanwenden voor de afbakening van plekken en routes



## Twee benaderingen



## EERSTE PUBLIEKE RUIMTE

- > straten
- > pleinen
- > parken

### 1. Wanden

- > voorgevels zichtbaarder maken door autoluwe straten

### 2. Sfeer

- > een open ruimte met een divers aanbod van publieke functies

### 3. Verharding

- > robuuste verharding (zoals graniet)

### 4. Groen

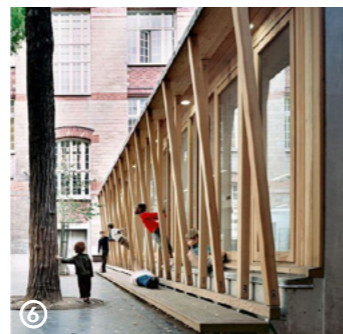
- > bundeling van 'groter' groen in een 'bosquet'

### 5. Blauw

- > slimme wateropvang en gebruik voor stadslandbouw
- > de bodem op verschillende plaatsen terug tot een 'spons' maken

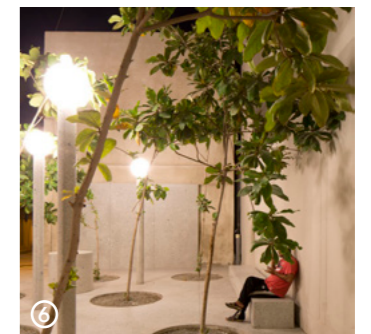
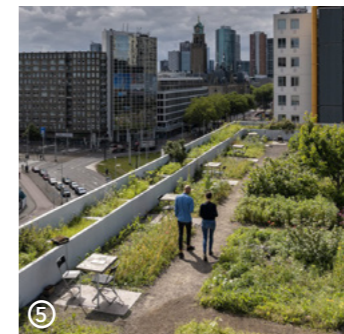
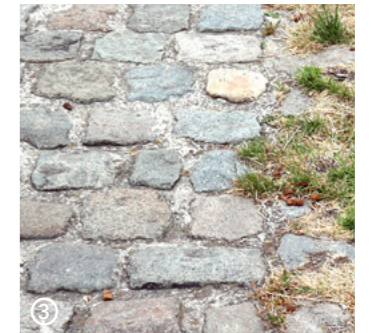
### 6. Verlichting

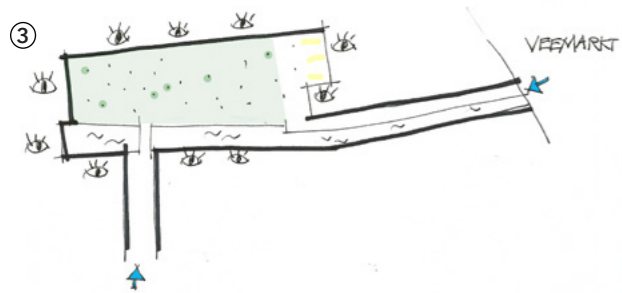
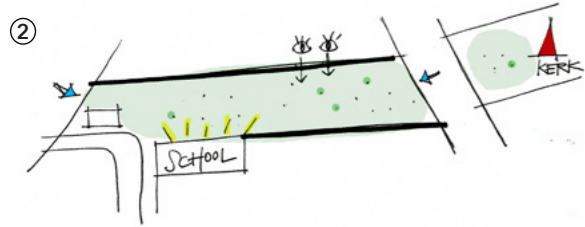
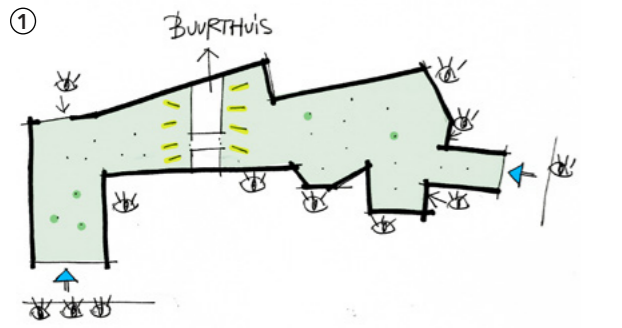
- > verlichting als structurerend element



① Laar Nouveau Bergerhout, buurtinitiatief, 2014  
 ② ontharding Redingenhof Leuven, buurtinitiatief, 5 IN4E, 2020  
 ③ graniet  
 ④ aanplanting op het Eilandje, Antwerpen, Michel Desvigne, Atelier JPLX, Rob Cuyvers, 2001-2006  
 ⑤ DakAkker Rotterdam  
 ⑥ Pearl path Muharrag, Bahrein, Office KGDVS, Bureau Bas Smets, 2014

^ ① Muntthof Antwerpen, CLUSTER, 2013  
 ② Standaertsite Gent, ae-architecten, muurmuur architecten en Carton123 architecten, Atelier Arne Deruyter, 2018  
 ③ dolomiet  
 ④ Bury Court, Piet Oudolf  
 ⑤ wadi in de Standaertsite, Atelier Arne Deruyter, 2018  
 ⑥ école Jouffroy, Paris, BNR architectes, 2006





- ① Standaardisite, Ledeborg, Gent
- ② ae-architecten, muurmuur architecten en Carton123 architecten, Atelier Arne Deruyter, 2018
- ③ Jardin Truillot, Paris

- ① Universiteit Gent, masterproef.
- ② Gehl, J. (2019). Foreword by Jan Gehl. In: Sim, D. Soft City: Building Density for Everyday Life. (p. Xi-Xiii) Washington DC: Island Press.
- ③ Meyer, op cit.

- 1 Sim, D. (2019). Soft City. Washington DC: Island Press. p. 18.
- 2 Meyer, H. (2008). Het bouwblok in de Europese stad van de eenentwintigste eeuw. In Apostel, K. & Janssen, D. & Pittillion, F. Bouwblokkenboek. (p.18-30) Antwerpen: UPA.
- 3 Ibidem
- 4 De Vroey, L. (2012). De Turnhoutsebaan te Borgerhout. Geschiedenis en geheugen van een straat in beweging.

## Het bouwblok (openen)

### HET BOUWBLOK

Van oudsher worden steden opgebouwd uit bouwblokken. Een bouwblok ontstaat wanneer percelen tot aan de rand worden bebouwd met gebouwen-in-de-rij met één gevelfront (en gemene scheidingsmuren). Een grote kwaliteit van bouwblokken is het duidelijke onderscheid tussen publiek, privaat en collectief dat voortvloeit uit de vorm.<sup>1</sup> Aan de buitenzijde ontplooiën zich zo de wanden van de straten en de pleinen van de stad. In het binnengebied bevinden zich de private tuinen, koeren of terrassen en in de overige ruimte in het beste geval een collectieve zone. In werkelijkheid is dit veel vaker een informeel spektakel van koterijen, loods en parkeergarages. Waar de binnen- en buitenzijde als twee duidelijk te onderscheiden entiteiten lezen, spreekt men van een 'gesloten bouwblok'.<sup>2</sup>

Het gesloten bouwblok is evenwel eerder een theoretisch model dan een realiteit. Zo bevinden zich in de randen vaak 'open poriën'. Passages, insteken, toegankelijke binnengebieden, maar ook onbebouwde percelen in de vorm van parkings en dergelijke zijn veelvoorkomende stedelijke momenten. In het labyrintische stadsweefsel van Borgerhout IM zijn de meeste bouwblokken ook zeer onregelmatig van vorm, net zoals dit typerend is voor de rest van de stad Antwerpen en voor (historische)

Belgische steden in het algemeen. De steden werden niet gepland, maar zijn organisch gegroeid.<sup>3</sup> Zo dateert de kronkelige Turnhoutsebaan al van de negende eeuw en volgt ze de hoogtelijnen om de overstromingsgebieden te vermijden. De verstedelijking van deze baan en omgeving, tot een volwaardig stadsdeel van Antwerpen, volgde pas in de negentiende eeuw. De kronkelige vorm waarrond zich wel al eeuwen een straatdorp bevond, was intussen onomkeerbaar. De mogelijkheid tot een helder stratenpatroon werd zo uitgesloten.<sup>4</sup>

Het begin van de twintigste eeuw werd gekenmerkt door tegenreacties van modernistische architecten die orde trachtten te scheppen. Bouwblokken werden vervangen door torens en schijfvormige gebouwen. De wijdse vlaktes tussen de gebouwen van de moderne utopisten realiseerden het tegendeel en er was eerder sprake van onbestemde tussenruimte dan openbare gebruiksruimte.<sup>5</sup> Het is dus niet verwonderlijk dat zij vanaf de jaren zeventig zelf op kritiek stuitten.<sup>7</sup> Een vroeg pleitbezorger van complexiteit in de stad was de Franse architect en stedenbouwkundige Jean Renaudie. In zijn artikel 'l'urbanisme est architecture' uit 1968 in het Franse vakblad 'l'architecture d'aujourd'hui' ging hij radicaal in tegen het gangbare model. Hij zette zijn ideeën ook om in werkelijkheid in projecten als *Les étoiles d'Ivry* (1975)



nabij Parijs. Het moderne urbanisme baseerde zich op de scheiding van functies, wat volgens Renaudie vanwege die definitie al neerkwam op het falen van de mogelijkheid om sociaal contact te ontwikkelen, terwijl hij net dat beschouwde als de reden van het bestaan van de stad. Hij vond dat de stad de vragen van de menselijke diversiteit moest begrijpen en hieraan moest voldoen.<sup>8</sup> Vandaag staat die "menselijke schaal" steeds vaker (terug) centraal en het bouwblok is hier een perfect medium voor. Bij voorkeur in de versie van een open bouwblok. 'Open' staat voor: inclusief, vacant, toegankelijk, vrij, ontvankelijk, ruim, los, openhartig. "There's a crack in everything. That's how the light gets in." (Leonard Cohen, Anthem, 1992)

### HET BOUWBLOK OPENEN

De passages van Parijs: glitter en glamour uit de negentiende eeuw, maar ze zijn ook meer dan dat. Filosoof Walter Benjamin beschreef ze in 1935 als "overblijfselen van een droomwereld" die "het flaneren dienstbaar maakten voor omzet". In deze passages kreeg de flaneur de kans om het bouwblok te betreden via de grote poort waardoor het onderscheid tussen publiek en privé vervaagde. Het waren plekken waar de straat en het interieur zich verenigden en samen gestalte



④

gaven aan "de woning van een nieuw, ontwaakt collectief".<sup>9</sup>

Een thema dat vandaag vele mensen verbindt, gewild en ongewild, is ecologie. Klimaatverandering is een probleem van iedereen. Dit wil niet zeggen dat de antwoorden hierop onaangenaam hoeven te zijn. Studies wijzen op groen als een grote bijdrage tot de sociale cohesie.<sup>10</sup> Zo doet bijvoorbeeld stadslandbouw dienst als een plek voor gezonde ontspanning en kan educatief ingezet worden. Verder draagt groen bij tot een hogere motivatie bij werknemers en vermindert de stress.<sup>11</sup> Wetende dat Borgerhout IM kampt met een nijpend tekort aan publieke ruimte, zijn groene doorsteken langs de Turnhoutsebaan zeker het onderzoeken waard. Deze passages van de 21<sup>ste</sup> eeuw zullen de klimaatproblemen niet oplossen, maar kunnen als hedendaags droombeeld lokaal wel een verschil maken. De ingrepen die volgen (hoofdstuk 3) zijn een eerste aanzet; ze staan open voor verandering, net zoals een stad voortdurend in verandering is. Door middel van een beperkt aantal strategische doorsteken, doorzichten en nieuwe herkenningspunten wordt er tegelijkertijd subtiel getracht helderheid te brengen in het labyrintische stadsweefsel. Het creëren van een zo divers mogelijk aanbod aan groene publieke ruimte is ons

8 Renaudie, J. ea. (1968). *L'Urbanisme c'est l'Architecture: trois architectes répondent*. L'Architecture d'aujourd'hui, nr. 138, p. 21-33  
 9 Benjamin, W. (1935). *Parijs, hoofdstad van de negentiende eeuw*. In: red. Heynen, H. & Van Herck, K. ea. (2001). *'Dat is architectuur!'* Sleutelteksten uit de twintigste eeuw. Rotterdam: Nal010 Uitgevers, p. 244-249  
 10 Aertseens, J., De Nocker, L., Lauwers, H., Norga, K., Sirmoens, I., Meiresonne, L., Turkelboom, F., Broekx, S. (2012).

Daarom groent! *Waarom u wilt bij groen in uw stad of gemeente*. Studie uitgevoerd in opdracht van: ANB Afdeling Natuur en Bos; 144 p.  
 11 Ibidem  
 12 Vet, L. (22/05/2015). *Hoe zorgen zombierupsen voor een beter milieu?* Universiteit van Nederland. Geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.youtube.com/watch?v=bbWWYmereaw>

13 Val, (21/09/2020). *Hoe een doe-het-zelfzaak een ontmoetingsplek werd*. Verschenen in De Gazet van het Festival van de architectuur, Vlaams Architectuurinstituut.  
 14 Pittillon, F.; Wuyts, T. (2008). *Bouwblokkenbeleid*. In: Apostel, K. & Janssen, D. & Pittillon, F. *Bouwblokkenboek*. (p.75) Antwerpen: UPA  
 ④ Passage Choiseul, Parijs  
 ⑤ Galerie Vivienne, Parijs  
 ⑥ Palais Royal, Parijs, voor en na

streefdoel.

Wat diversiteit is voor de stad, dat is biodiversiteit voor de natuur. Biodiversiteit is zoals mooi beschreven door de Nederlandse bioloog en hoogleraar ecologie Louise Vet: "Een vorm van risicospreiding".<sup>12</sup> Ze stelt dat hoe groter de verscheidenheid aan leven in vorm en functie hoe veerkrachtiger een ecosysteem (bv. tegen ziektes).

De strategie van het openen van bouwblokken in de vorm van groene doorsteken komt steeds vaker voor als antwoord op de groeiende densiteit in steden. Le Jardin Truillot in Parijs is een duidelijke illustratie van het concept (beeld 2). Dit project uit 2018 kadert in een groter plan om Parijs te vergroenen. Tegelijkertijd biedt het een nieuw perspectief op de naastgelegen kerk Saint-Ambroise en is het strategisch gelegen bij een school en een metro-toegang.

Een ander recent voorbeeld is de Standaertsite in Ledeberg (beeld 1). Deze voormalige doe-het-zelf-zaak werd in 2018 omgevormd tot een buurtpark met centraal een buurthuis dat wordt beheerd door buurtbewoners en lokale organisaties. In de periode voorafgaand van de ontwerp-wedstrijd kon de buurt exploreren wat de plek juist nodig had, in de vorm van tijdelijke invullingen en veelvuldige activiteiten.<sup>13</sup>

Het bekende zeventiende-eeuwse Palais Royal (wederom in Parijs) vormt een shortcut voor buurtbewoners en bezoekers en is een inspirerend voorbeeld van een sequentiële organisatie van 'buitenkamers', elk met hun eigen atmosfeer en functie. De bekende en controversiële kunstintegratie Les Deux Plateaux (1986) van Daniel Buren vult een van deze kamers, die voordien dienstdeed als een parking (beeld 6).

De voorgestelde concepten (in hoofdstuk 3) kunnen omschreven worden als stedelijke enfilades, opeenvolgingen van 'plekken' of openlucht kamers. Deze doorsteken versmallen en verbreden: een afwisseling van een chambre (leesbare vorm) en een anti-chambre. De doorsteken worden gekoppeld aan buurtvoorzieningen en openbaar vervoer en



⑤



⑥



⑥

worden zo nieuwe ankerplekken langs de Turnhoutsebaan. Een dynamische functievermenging (zoals buurtvoorzieningen, kantoren en handelszaken) op het actieve gelijkvloers en eerste niveau en de woonfuncties in de bovenbouw zorgen voor *eyes on the street*. Deze functionele mix zorgt de hele dag voor levendigheid en activiteit. Solide poortgebouwen werken het bouwblok af. De flexibiliteit van deze gebouwen met een permanent karakter ligt in het concept van een rationeel casco, of wat ook een 'intelligente ruïne' wordt genoemd.

Expliciete fysieke afbakening worden zo veel mogelijk vermeden. De doorsteken zijn open, maar kunnen 's nachts afgesloten worden. Het 'openen' van een bouwblok is een stedenbouwkundige ingreep die niet op elke locatie de juiste oplossing is. Zo stelde Kristiaan Borret, de voormalige stadsbouwmeester van Antwerpen, dat: "De eerste publieke ruimte (de straten, pleinen en parken van Antwerpen) mag niet het slachtoffer worden van de tweede publieke ruimte (doorsteken, insteken, binnengebieden enzovoort)."<sup>14</sup> Deze visie geldt natuurlijk enkel in een ideale wereld waar iedereen over voldoende private buitenruimte of kwalitatieve publieke plekken ter compensatie beschikt. In Borgerhout zullen deze groene doorsteken eerder welgekomen

toevoegingen zijn aan het bestaande arsenaal van publieke ruimte. Publieke of commerciële activiteiten worden weliswaar aan de rand van het bouwblok gepositioneerd. Ze bevinden zich op het 'kruispunt' van het drukke straatleven en het intieme binnengebied. Vergelijkbaar met het lokale café of de buurtwinkel die je vaak in een hoekgebouw kan verwachten vanwege de verhoogde bedrijvigheid op de kruising van twee straten.

Vacante terreinen zijn zeer schaars in de vooropgestelde onderzoeksperimeter. Dit maakt het onteigenen van een aantal woningen en gedeeltes van tuinen onvermijdelijk. Omdat we overtuigd zijn om minimaal in te grijpen, te infiltreren of in te schrijven in het chaotische stadsweefsel, wordt het onteigenen zo veel mogelijk beperkt.

Twee precedents tonen onteigeningsoperaties in de buurt die hebben geleid tot grote collectiviteitswinsten. De afbraak van zeven rijwoningen in 2017 heeft plaats gemaakt voor een buurtpark grenzend aan het Moorkensplein (beeld 6). Eind jaren '70 werd het Krugerplein (beeld 7) aangelegd na een tabula rasa van een heel bouwblok, ter uitbreiding van het bestaande kleine ronde Krugerplein. Tegenwoordig is dit park een intensief gebruikte plek.



© tijdelijke installatie nabij het Moorkensplein, Atelier Scheldeman  
 ⑦ het Krugerplein in Borgerhout, met zicht op de 'Peperbus'





1 Steel, C. (2011). *De hongerige stad*. Rotterdam: Nai010 Uitgevers, p. 119.  
 2 Sennett, R. (2018). *Stadsleven: Een visie op de metropool van de toekomst*. Amsterdam: Meulenhoff, p. 260.  
 3 Ibidem  
 4 Steel, op cit., p. 105  
 5 *Ferme-Abattoir*. Geraadpleegd 9 maart 2020 via <https://bigh.farm/nl/ferme-abattoir/>

① Foodmet, Anderlecht  
 ORG-Architecture, 2015  
 ② Stadshal, Gent  
 Robbrecht en Daem architecten, Marie-José Van Hee Architecten, 2012

③ Market Hall, Aarau  
 Miller & Maranta, 2012  
 ④ Luitel Theaterplein, Antwerpen  
 Studio Associato Secchi-Vigano, 2009

## De markt(hal)

### DE MARKT

De Agora van Athene is het archetypische van een centraal plein waar commerciële en politieke activiteiten tegelijkertijd plaatsvonden. Deze onregelmatige rechthoek van vier hectare waar de democratie ontstond werd onder andere omringd door stoa's, monumenten en tempels, maar was oorspronkelijk een markt. Hoe groter Athene werd, hoe groter de politieke rol van de Agora werd.<sup>1</sup> De Agora als open plek voor alle burgers is wat socioloog Richard Sennett 'het synchrone centrum' noemt en deze bevat volgens hem ook een bijhorende synchrone energie: "In deze openbare ruimte kon een Athener binnen een tijdsbestek van een uur wat geld lenen, luid zijn mening geven over een rechtszaak, honing kopen of verkopen en de goden eren in een van de tempels."<sup>2</sup> Dit plein waar alles tegelijk en naast elkaar mogelijk was, kan je met een beetje verbeelding begrijpen als een stedelijk Zwitsers zakmes. Het was er misschien niet altijd even veilig, maar je kon er als burger actief zijn en je had een 'forum'.<sup>3</sup>

In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw zijn er veel markten verdwenen met als een van de bekendste voorbeelden 'Les Halles' van Victor Baltard in Parijs. Ten koste van een groot nieuw ondergronds winkelcentrum ging deze prachtige constructie van glas en ijzer in 1971 onder de sloophamer. Na jarenlang te worden geteisterd

door criminaliteit verscheen er nog geen vijftig jaar later in 2016 alweer een nieuwe architecturale constructie. Belangrijker nog dan het verdwijnen van de markthal zelf was het verdwijnen van een sociale dynamiek.<sup>4</sup>

De laatste jaren winnen markten in de centra van steden echter terug aan populariteit. Vaak gaat het eerder over een zondags voedseltoerisme, dan over een fundamentele verandering. Het merendeel van de bezoekers is verder doorgaans afhankelijk van grote supermarktketens voor zijn of haar levensmiddelen. Het probleem met supermarkten is dat zij enkel kunnen groeien ten koste van kleine lokale handelaars. Zo zorgen ze voor een vervlakking van het aanbod en een meer onpersoonlijke ervaring dan op de markt of in de plaatselijke winkelstraat.

Een Belgisch voorbeeld van formaat van een dynamische markt in de binnenstad bevindt zich op de historische abattoirsite in Anderlecht met haar recente uitbreiding 'Foodmet' van ORG architecten (beeld 1). Elke week trekt de drie dagen durende markt meer dan 100.000 bezoekers. Met een stadsboerderij van 4000m<sup>2</sup> op het dak toont Foodmet hoe 'de markt' met een duurzaam verhaal vandaag het verschil kan maken tegenover de supermarkt en mensen kan verbinden in een multiculturele wijk. De lokaal gekweekte groenten, kruiden en vis bevinden zich

onmiddellijk bij hun kopers en moeten dus niet meer getransporteerd worden. Verder getuigt ook de algemene aanpak van een consequente visie op duurzaamheid. Zo wordt bijvoorbeeld het water uit de viskwekerij verwarmd met hernieuwbare warmte en ditzelfde (natuurlijk bemeste) water wordt nadien hergebruikt voor de groenteteelt. Een ander aspect is de sociale dimensie van het project, zoals de samenwerking met mensen met een handicap uit de directe omgeving.<sup>5</sup>

## DE MARKTHAL

Verscholen naast de drukke Turnhoutsebaan, veelal onopgemerkt door passanten daar, bevindt zich het relatief rustige 'Laar'. Een laar heeft als letterlijke betekenis 'open plek in een bos' of 'open plein in een dorp'.<sup>6</sup> In Borgerhout staat dit echter voor zeldzame open ruimte in een dichtbebouwd stedelijk weefsel. Met de nabijheid van enkele belangrijke/strategische herkenningspunten zoals het oude gemeentehuis van Borgerhout, het huidige districtshuis en het EcoHuis met zijn recente Mundo-a kan je spreken van een centrumlocatie. Het plein neemt zijn potentiële centrumfunctie echter niet op. De vrijdagse markt zou hier een centrale rol in kunnen spelen. Zes dagen per week dient het Laar als parking, maar tijdens deze wekelijkse markt komt het plein tot leven. Naast dit stedelijk schouwspel staat de bombastische Onze-Lieve-Vrouw ter Sneeuwkerk die het plein domineert er meestal leeg bij. Hierin schuilt echter een enorm potentieel.

De parochiekerk van Onze-Lieve-Vrouw ter Sneeuw op het Laar in Borgerhout heeft een woelig verleden. De oorspronkelijke neogotische kerk werd in 1944 verwoest en in 1949 vervangen door het huidige gebouw naar het ontwerp van Joseph Willems en Joseph L. Stynen.<sup>7</sup> Deze nieuwe kerk komt in tegenstelling tot zijn elegante voorganger eerder lomp en overmaats over.

In een straal van ongeveer 500 meter rondom het Laar bevinden zich twee andere eind negentiende-eeuwse kerkgebouwen die de Tweede Wereldoorlog wel overleefd hebben

en beschermde monumenten zijn. Ze zijn beiden zeer beeldbepalend voor Borgerhout en dienen als oriëntatiepunten op de Turnhoutsebaan (cfr. Lynch: *landmarks*). Richting de binnenstad, net over de grens buiten Borgerhout is de neogotische Sint-Willibrorduskerk gelegen. Deze kerk behoudt zijn parochiale functie. Net binnen de ring van Antwerpen staat de neoromaanse Sint-Jan-Evangelistkerk, bijgenaamd 'de Peperbus'. Eind september 2018 vond hier de laatste mis plaats en momenteel wordt deze kerk herbestemd tot districtsbibliotheek en kantoorgebouw voor UNIZO Provincie Antwerpen.

De afbraak van de relatief recente Onze-Lieve-Vrouw ter Sneeuwkerk en vervanging door een open publieke structuur zou het stadsleven van het dichtbevolkte Borgerhout ten goede komen. De open structuur zou enerzijds voor de markt dienen, maar de voornaamste focus ligt op zijn functie als stedelijk passtuk. Zo schreef de Italiaanse architect Aldo Rossi in 1966 in zijn boek 'De architectuur van de stad': "In alle steden van Europa bestaan grote bouwwerken of hele complexen die een wezenlijk deel van de stad beslaan en slechts bij uitzondering nog hun oorspronkelijke functie hebben bewaard. Ik denk bijvoorbeeld aan het Palazzo della Ragione in Padua. Wanneer we een dergelijk monument bezoeken, worden we verrast door de veelheid aan functies die naar het schijnt geheel los staan van de vorm. Toch blijft juist de vorm ons bij, want die beleven en ervaren we. Bovendien verleent deze vorm de stad structuur."

Recente voorbeelden van 'markthallen' bevinden zich vaak in de categorie van open flexibele structuren die verschillende gebruiken op verschillende momenten stimuleren. Ze geven het stadsleven mee vorm en zijn vaak de kers op de taart van grotere stadsvernieuwingsprojecten. De 'vorm' van het stedelijke passtuk kan expliciet en aanwezig zijn, zoals bij de stadshal in Gent (beeld 2) of de markthal in Aarau, Zwitserland (beeld 3). Het passtuk dient hier als een structurerend object in een 'kamer in open lucht'. De monumentale luifel op het Theaterplein in Antwerpen (beeld 4), met een andere schaal (en

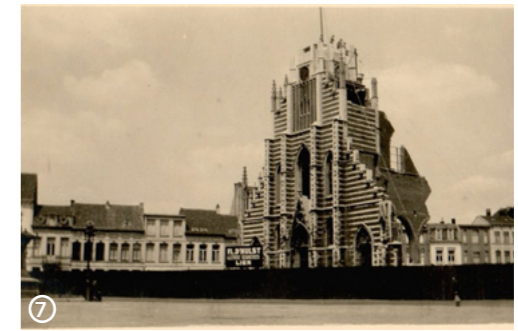
④ O.L.V. ter Sneeuwkerk, Carnotplaats, Borgerhout  
 ⑤ O.L.V. ter Sneeuwkerk voor de volledige afbraak  
 ⑥ Palazzo della Ragione, Padua, 1219

In: red. Bois, G. & Gosseye, J. ea. Jaarboek Architectuur in Vlaanderen 2008-2009, editie 2010. Antwerpen: Vlaams Architectuurinstituut.  
 9 Floris, J. & Holtrop, A. (september 2008). *Tradition is to feed the fire, not to preserve the ashes*. Interview met Quintus Miller, OASE tijdschrift voor architectuur, nr. 76, p. 131-137.  
 10 Steel, op cit., p. 119

6 Begrip laar. Geraadpleegd 19 maart 2020 via <https://www.encyclo.nl/begrip/laar>  
 7 Steyaert, R. (1992). *Parochiekerk van Onze-Lieve-Vrouw ter Sneeuw*. Inventaris Onroerend Erfgoed. Geraadpleegd op 09 maart 2020 via <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/11199>  
 8 Van Toorn, R. (2010). *De ultieme waarde van beinahe niets*.

context) weliswaar, genereert net het tegenovergestelde effect. De ruimte wordt niet opgevuld, vorm wordt vermeden en de ingreep is bewust minimaal. Het doel was om een 'maatloze ruimte' te creëren, waar de omgeving centraal staat en sociale activiteiten spontaan kunnen ontstaan.<sup>8</sup>

Het resultaat kan tegengesteld zijn, maar dit heeft veeleer met de context te maken dan met de aanpak. Quintus Miller van 'Miller & Maranta Architecten' verwoordt hun aanpak met een Aziatisch citaat: "Traditie is het vuur brandend houden, niet de as bewaren."<sup>9</sup> Het idee van de afbraak van de Onze-Lieve-Vrouw ter Sneeuwkerk komt niet voort uit een kapitalistische vernielingszucht, maar hoopt het juiste puzzelstukje op de juiste plaats te doen passen.



⑤ Het Palazzo della Ragione (1219) in Padua is een klassiek voorbeeld van de Europese typologie van gemeentehuizen gelegen aan marktplaatsen. Deze praktische combinatie was een symbolische uitdrukking van macht en toonde de onderlinge afhankelijkheid. Dit middeleeuws stadhuis te midden van de markt in het hart van de stad had

op zijn eerste verdieping een raadkamer met het grootste gewelfde houten plafond van zijn tijd. Deze raadkamer gedragen door arcadebogen wordt op de gelijkvloers aan weerszijden omhuld door gaanderijen en lijkt te zweven boven het plein. Onder het gebouw bevinden zich de slagers en loopt de markt gewoon door.<sup>10</sup>



**WAT?**



**CONCREET**

Carnot



Drink



Zegel



scholen premetro publiek groen (markt)hal



1. toegang in de constitutiestraat onderaan

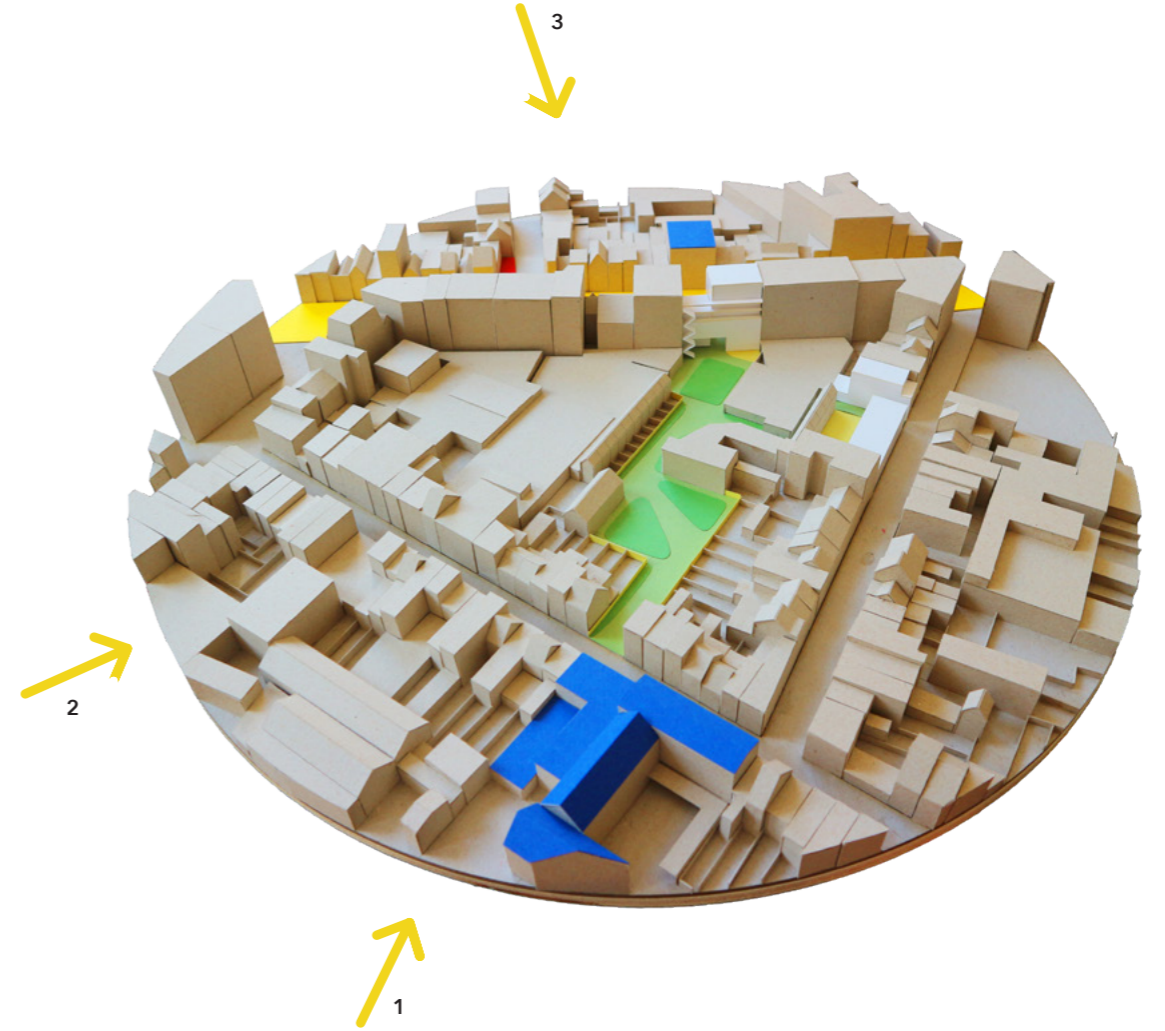


2. het nieuwe woningensemble rechts op de foto



3. het 'poortgebouw' aan de Turnhoutsebaan

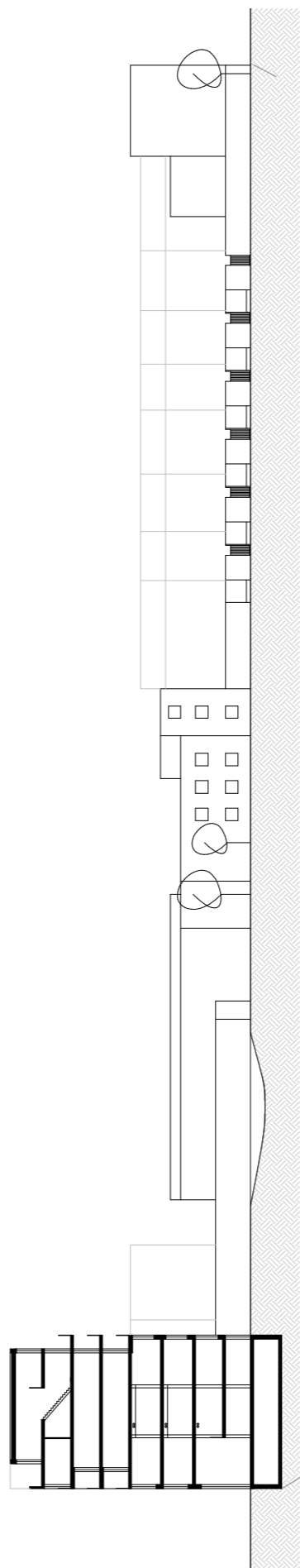
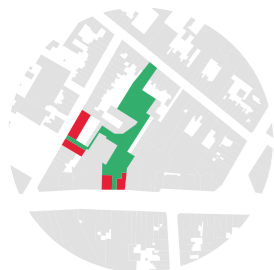
# Doorsteken > Carnot



verwijderen

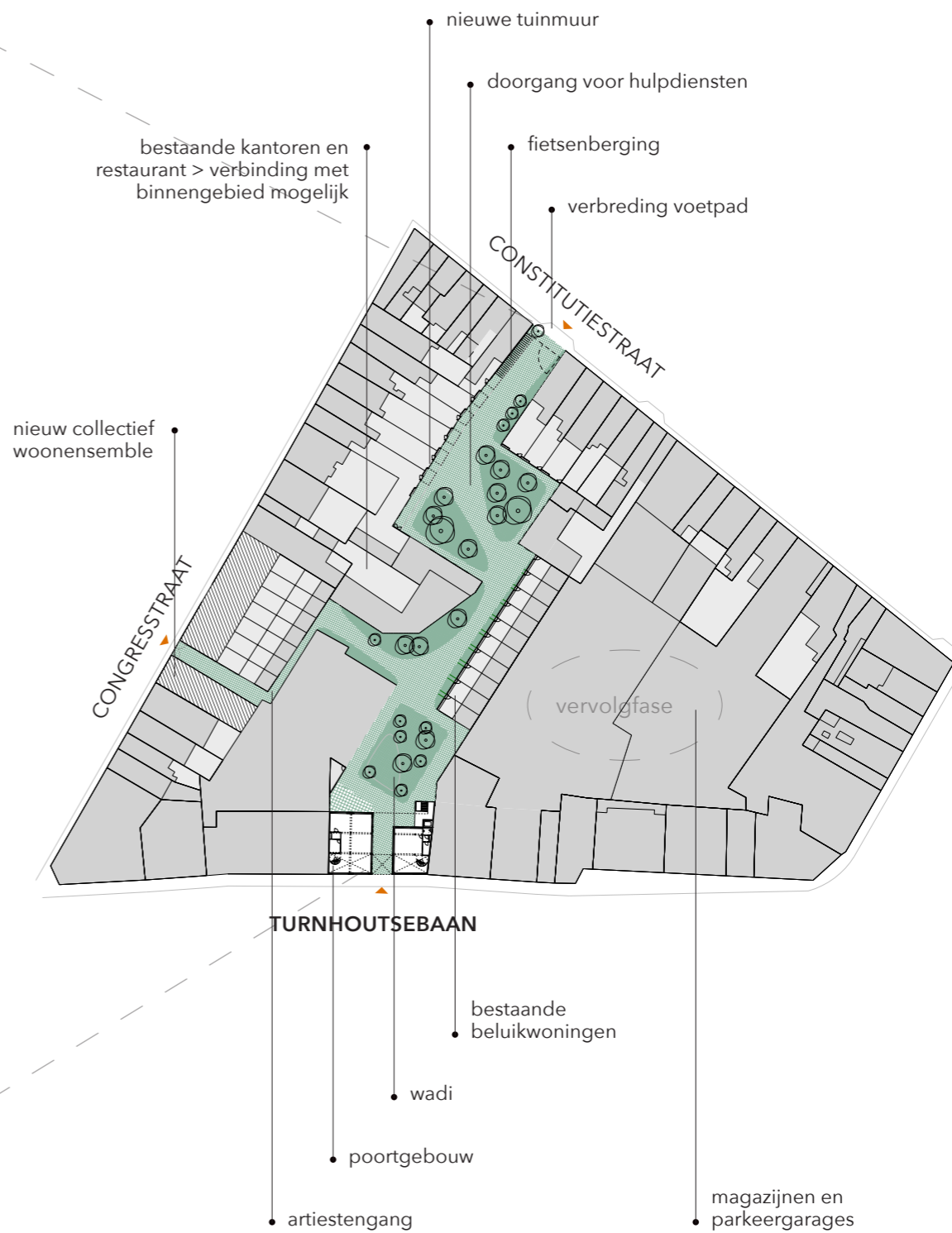


toevoegen



60

# Doorsteken > Carnot



61



Wat?





1. de (markt)hal op 't Laar

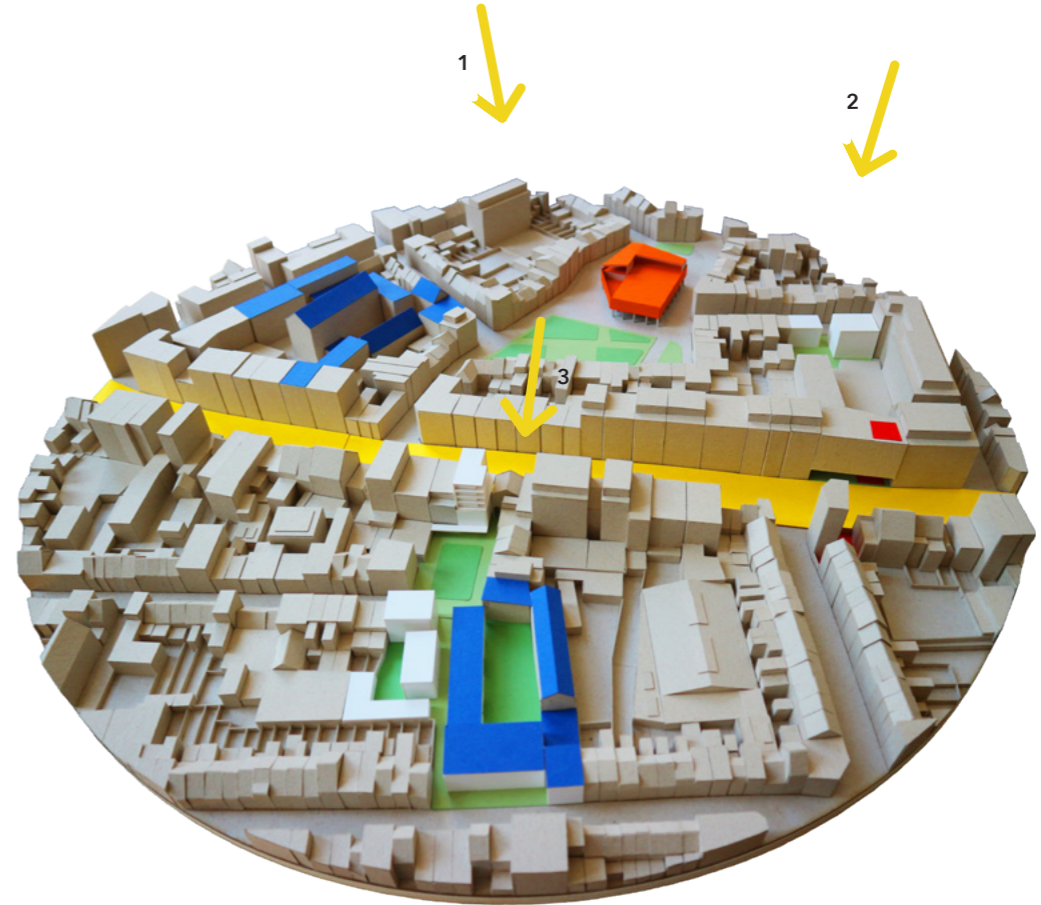


2. groene doorsteek aan het Ecohuis



3. de Reuzenpoort op de Turnhoutsebaan

# Doorsteken > Drink



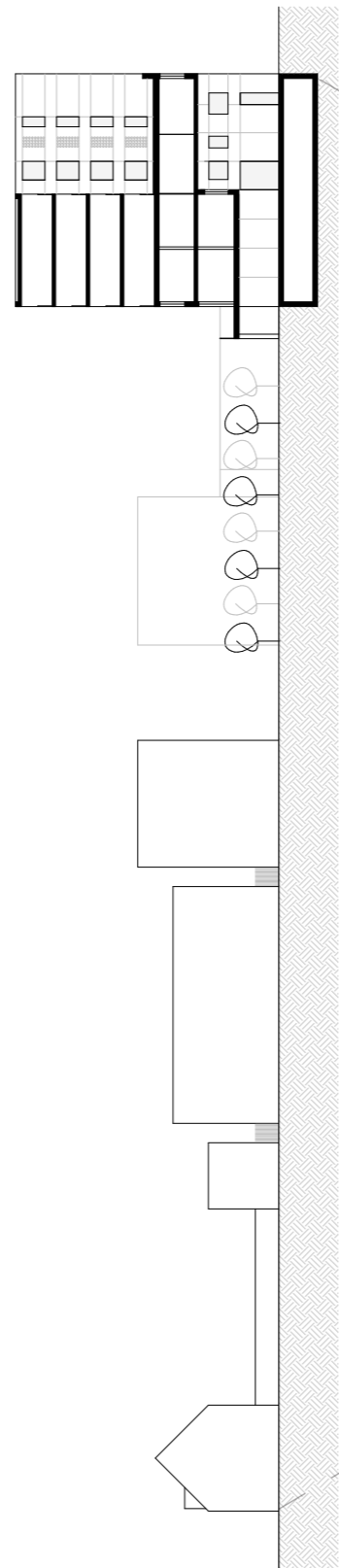
verwijderen



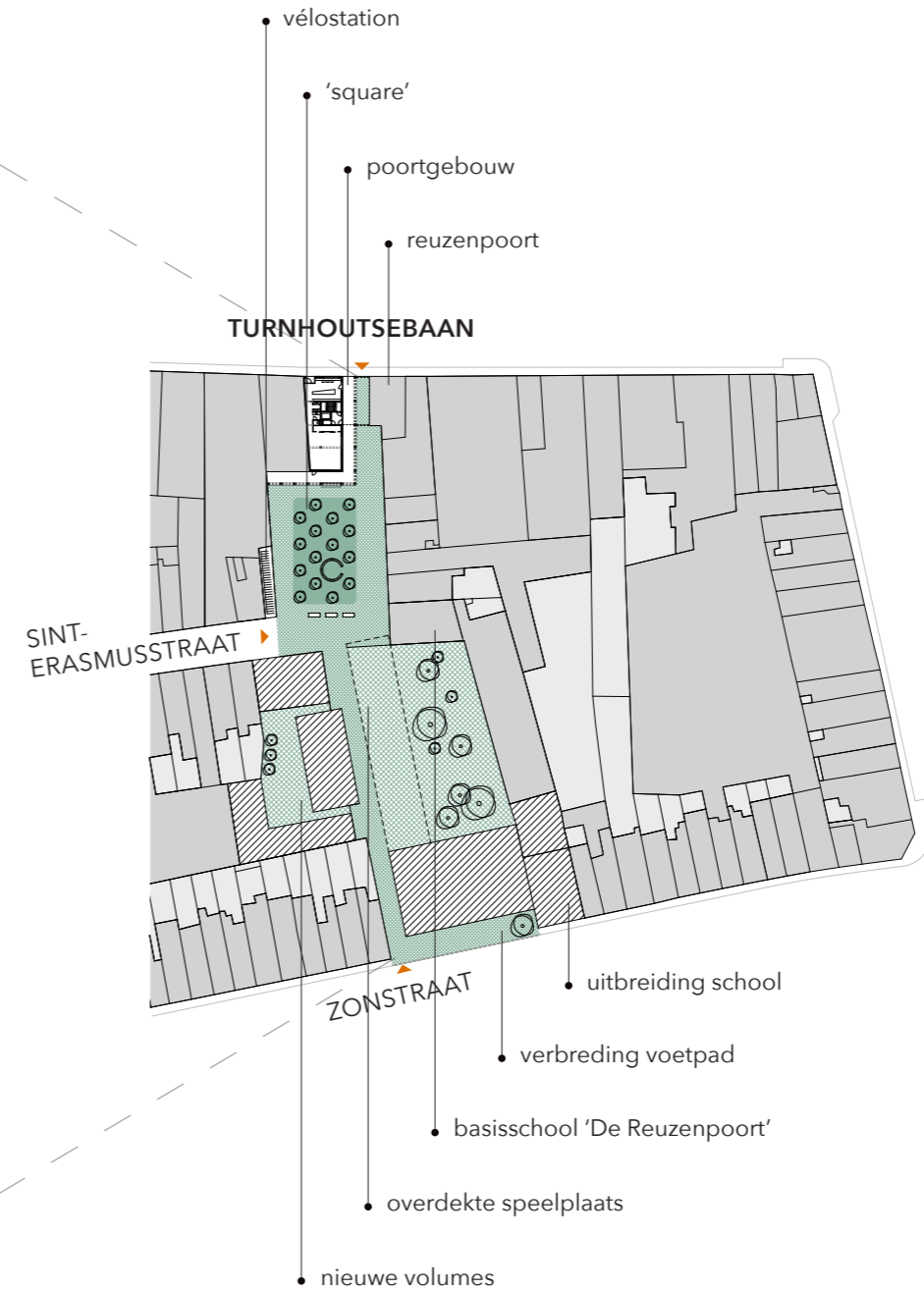
toevoegen

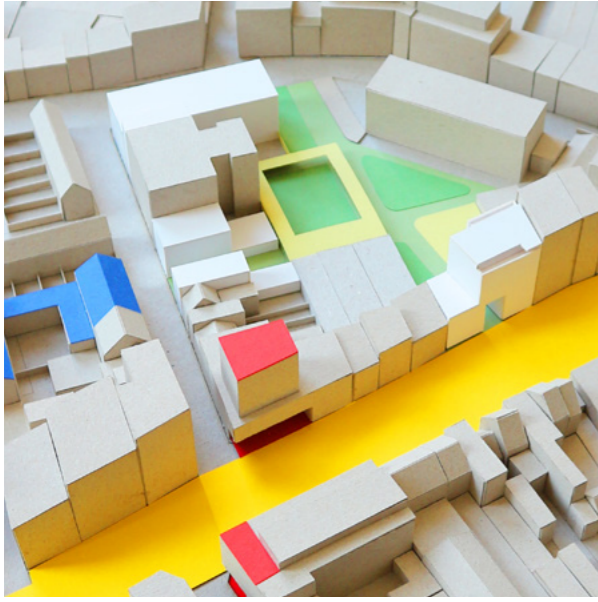


• Reuzenpoort



# Doorsteken > Drink > Reuzenpoort





1. rechts het 'poortgebouw' op de Turmhoutsebaan

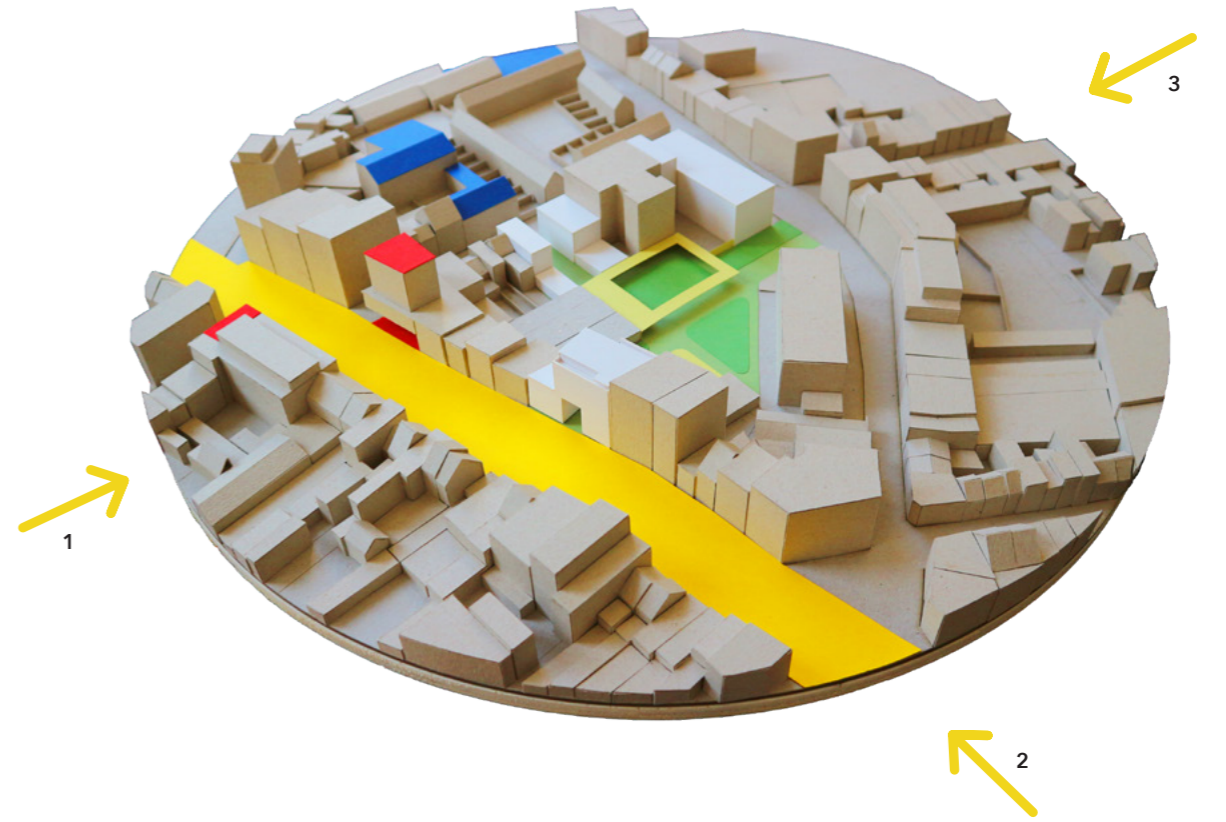


2. een centrale agora



3. toegang vanuit de Hogeweg

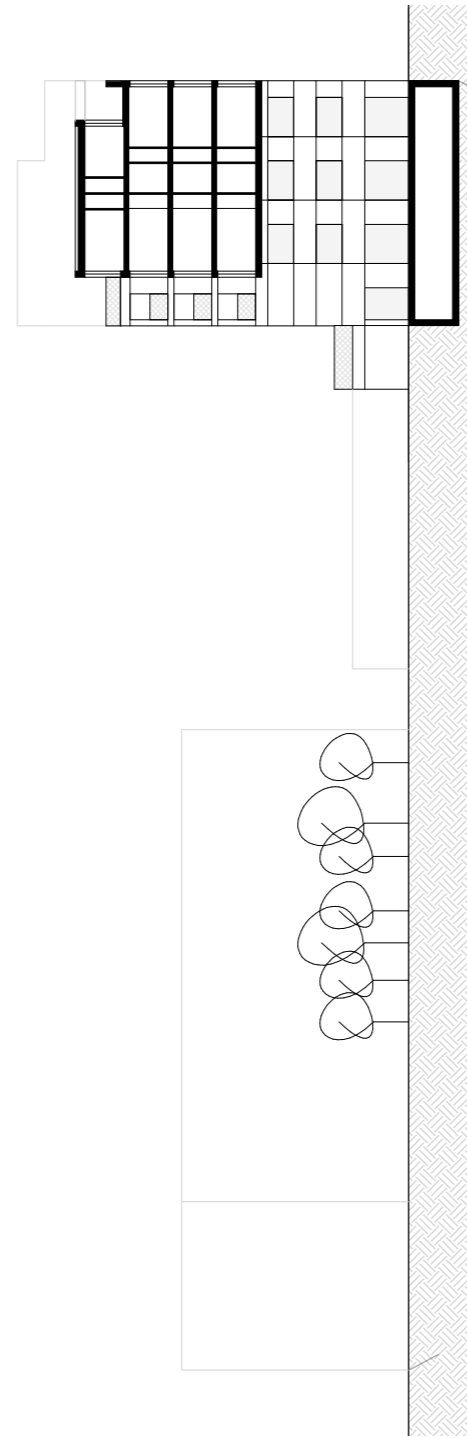
# Doorsteken > Zegel



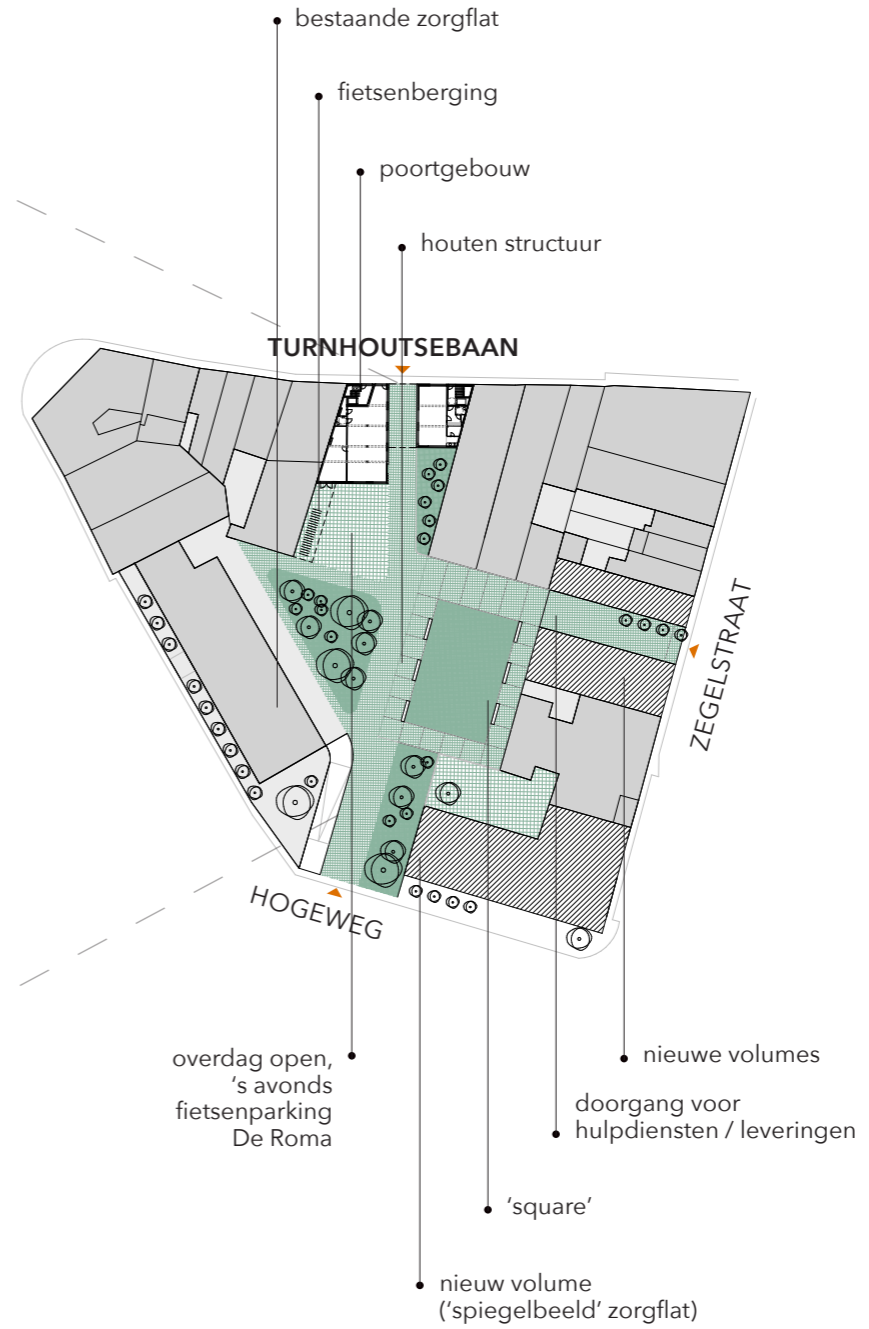
verwijderen



toevoegen



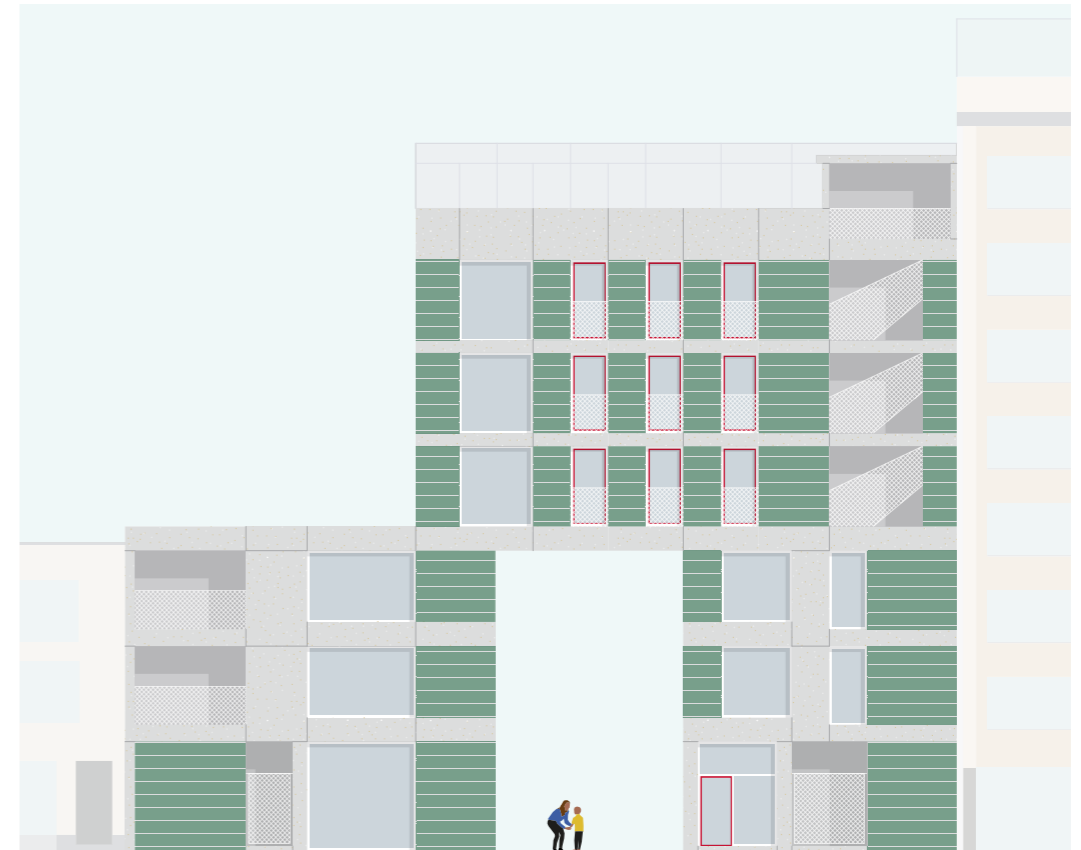
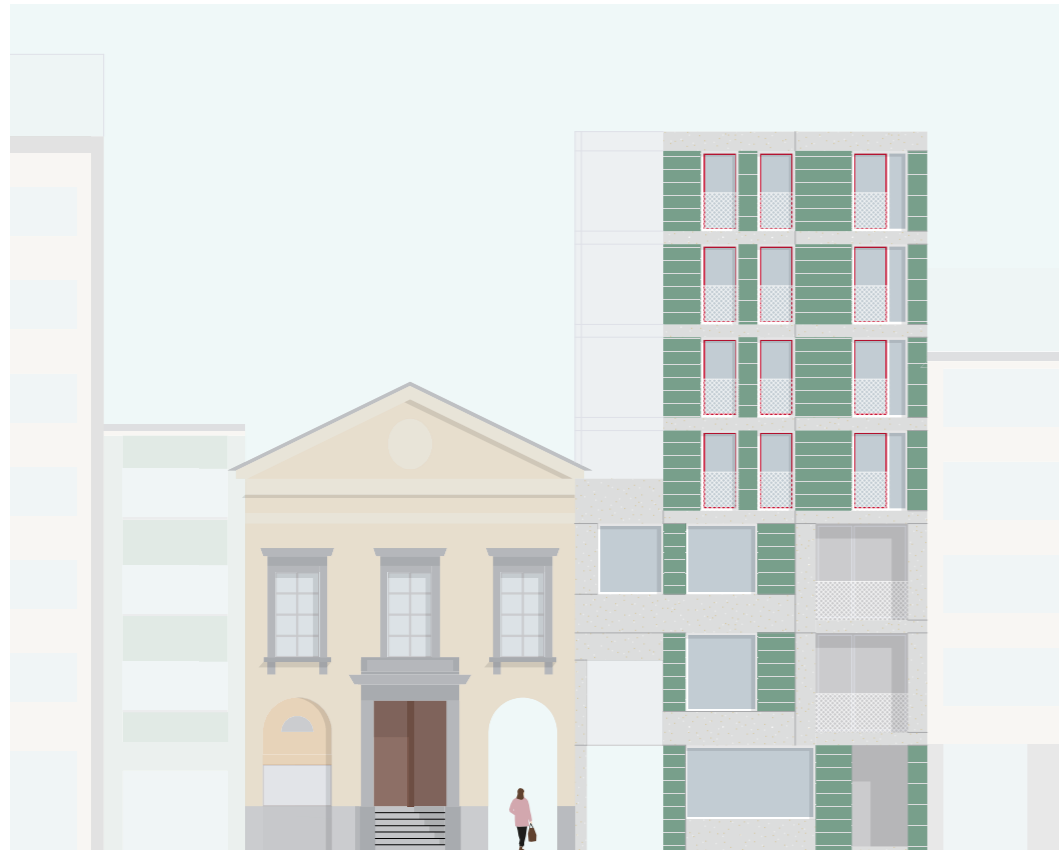
# Doorsteken > Zegel



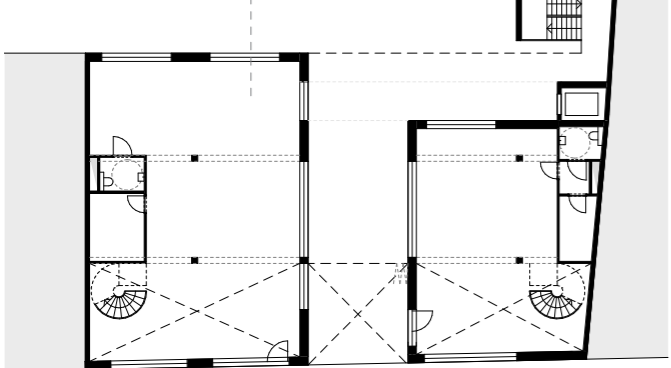


## Poortgebouwen

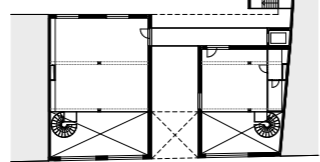
De voorgaande groene doorsteken worden telkens vergezeld van een herkenbaar poortgebouw aan de Carnotstraat of de Turnhoutsebaan. Met een knipoog naar het recente Mundo-a (naar het ontwerp van B-architecten) dragen zij de ambitie in zich van stedelijke *landmarks*.



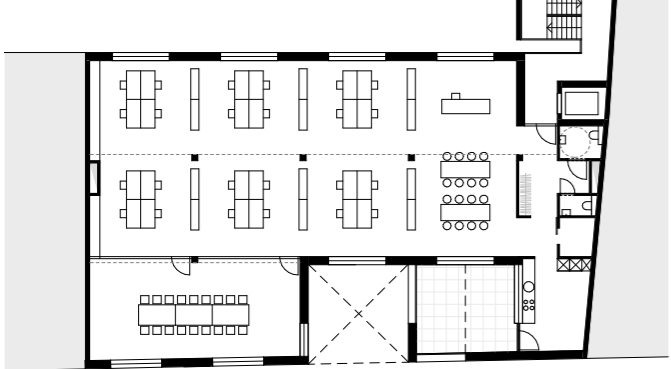
HANDELEN  
niveau 0



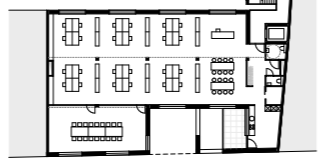
niveau 1



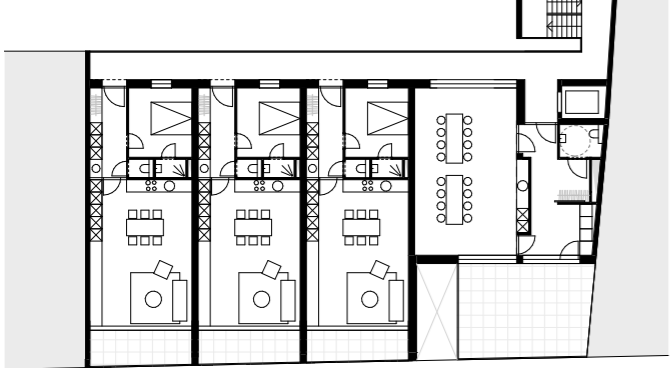
WERKEN  
niveau 2



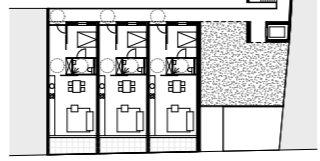
niveau 3



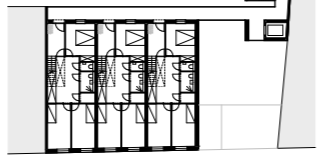
WONEN  
niveau 4



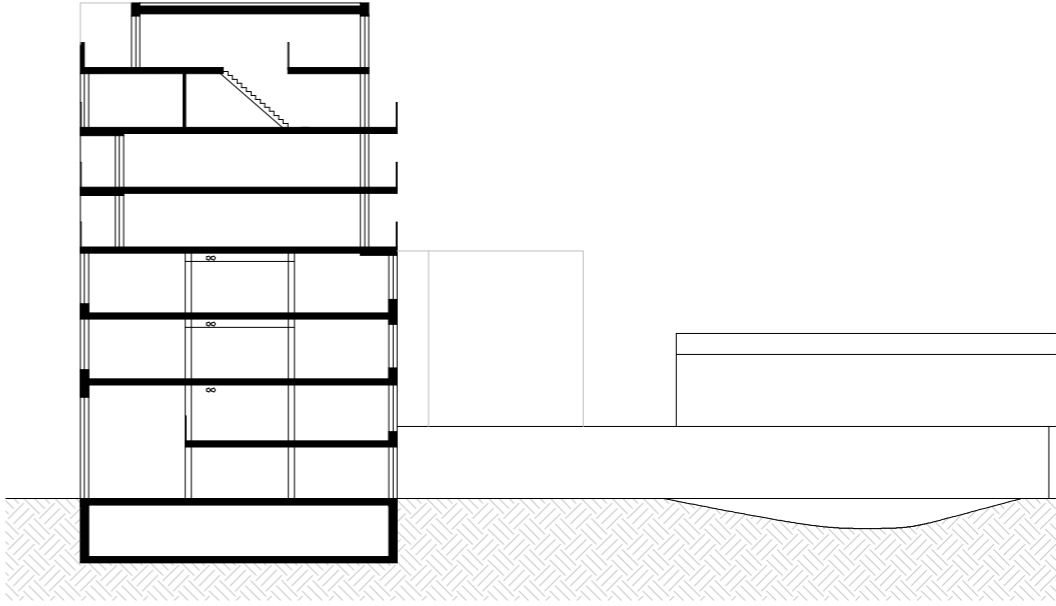
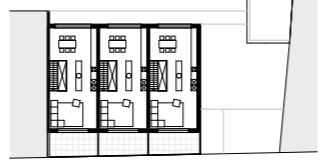
niveau 5



niveau 6

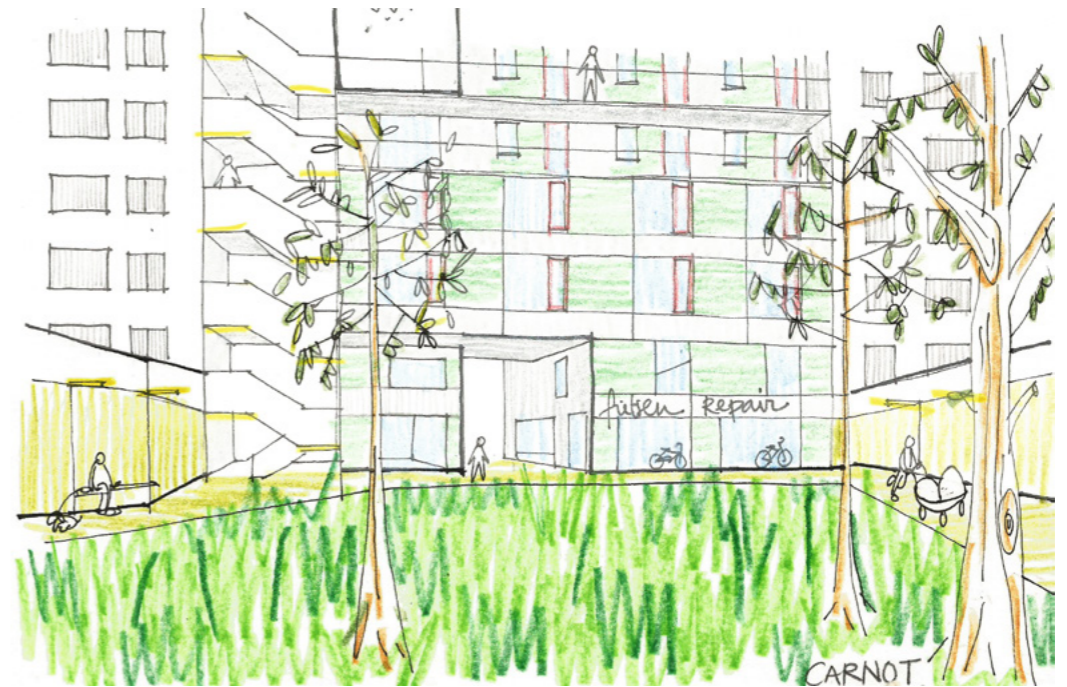


niveau 7



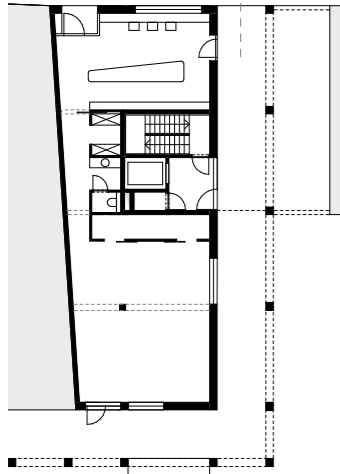


CARNOT.

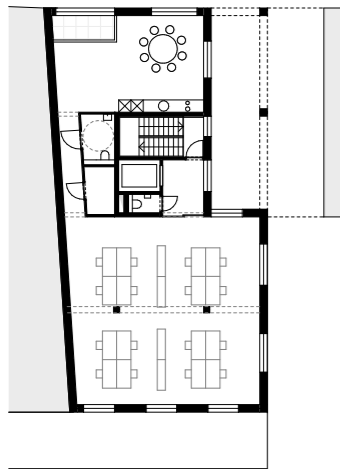


CARNOT

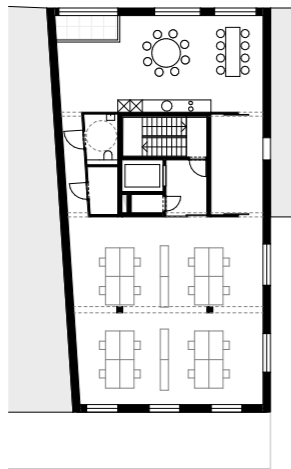
**HANDELEN**  
niveau 0



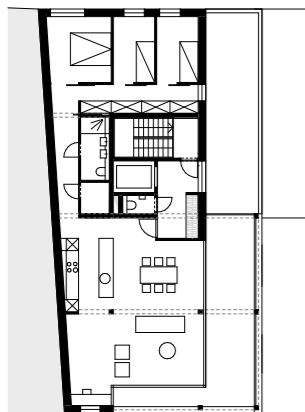
**WERKEN**  
niveau 1



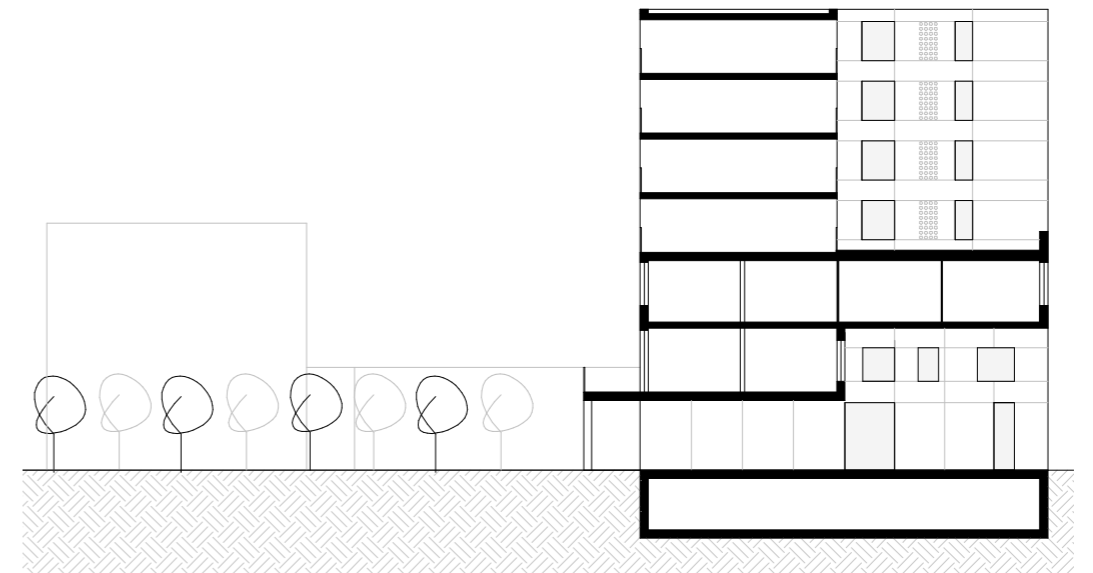
niveau 2



**WONEN**  
niveau 3-6



# Poortgebouwen > Drink





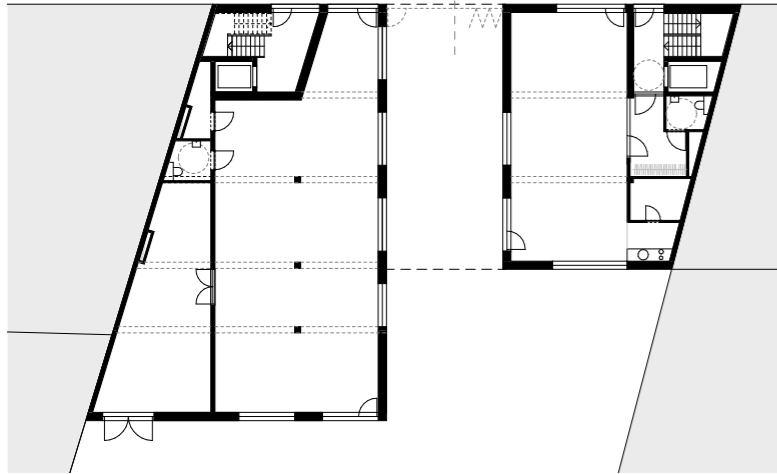


REUZENPOORT

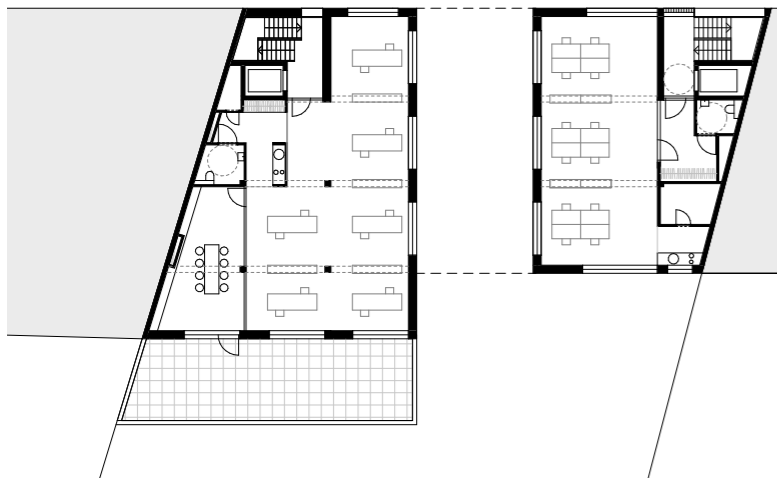


REUZENPOORT.

**HANDELEN**  
niveau 0



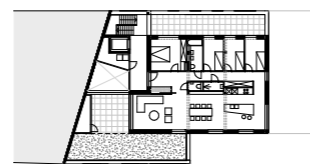
**WERKEN**  
niveau 1-2



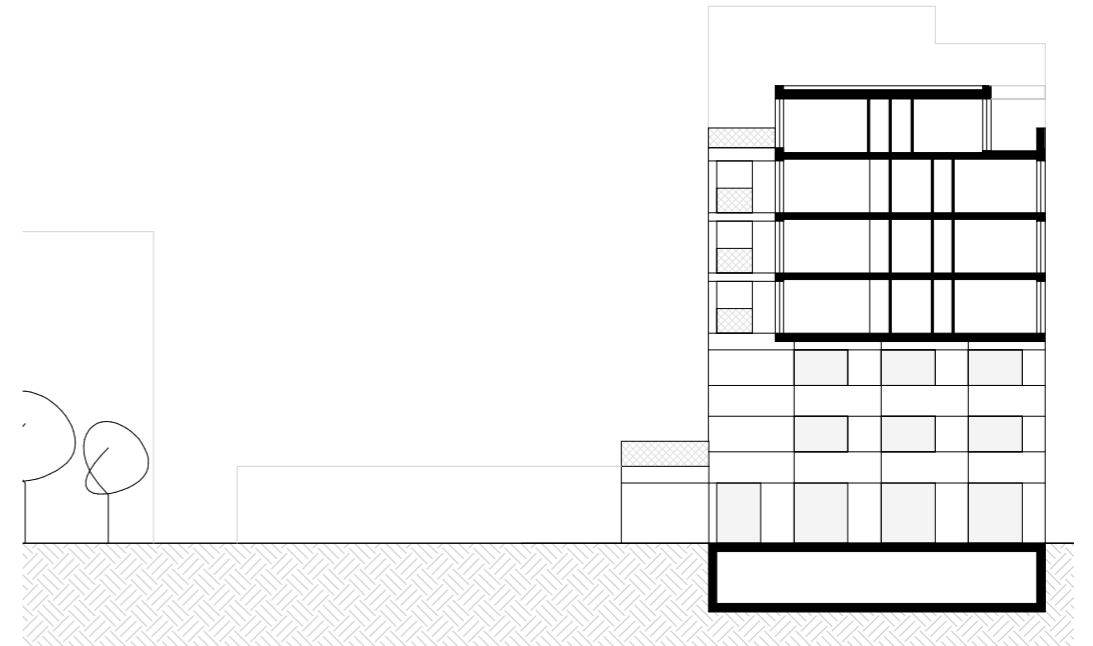
**WONEN**  
niveau 3-5



niveau 6



80



81

Wat?

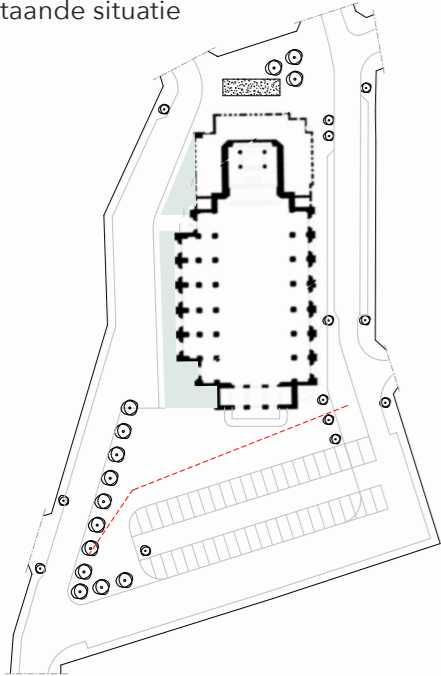


ZEGEL.

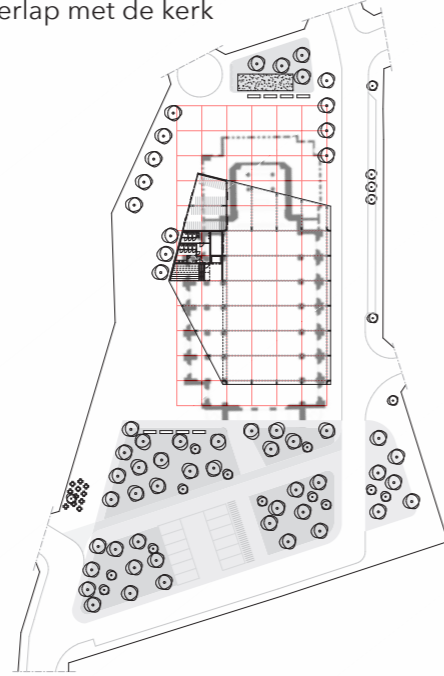


ZEGEL.

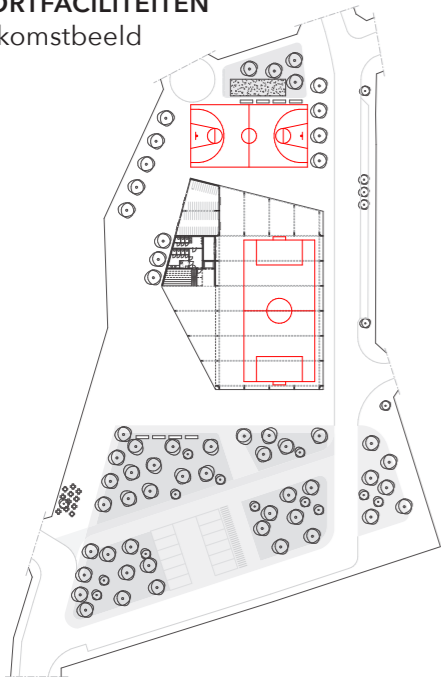
**O.L.V. TER SNEEUWKERK**  
bestaande situatie



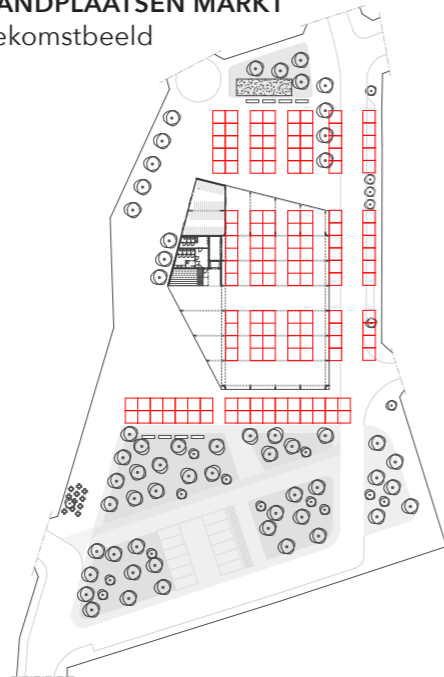
**DE (MARKT)HAL**  
overlap met de kerk



**SPORTFACILITEITEN**  
toekomstbeeld

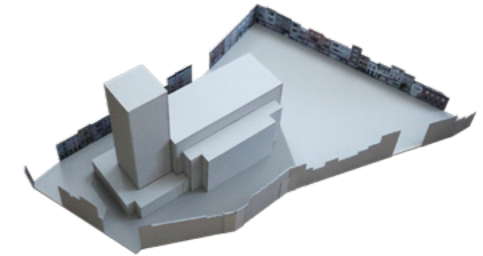


**STANDPLAATSEN MARKT**  
toekomstbeeld



## De (markt)hal > Laar

Het nieuwe volume volgt grotendeels de bestaande fundamenteën van de OLV-ter-Sneeuwkerk. De woningen ten westen van het nieuwe gebouw bezitten geen garage. Deze straat wordt autovrij. De parking op het plein maakt plaats voor een groenzone. Het nieuwe fietspad vormt de verbinding tussen de twee fietsstraten, de Lammekensstraat en de Kattenberg. Er worden 22 parkeerplaatsen voorzien op het Laar. Deze zijn bedoeld voor autodelen, leverdiensten en toegankelijke parkeerplaatsen. Sportfaciliteiten worden voorzien in en naast de nieuwe hal. Deze kunnen ook gebruikt worden door de nabijgelegen school De Zevensprong. De overdekte ruimte biedt standplaatsen voor de vrijdagse markt. Zowel ten noorden als ten zuiden is er extra ruimte voor de markt. In de Kattenberg blijft de marktfunctie behouden.



**BESTAAND VOLUME**  
werpt een grote schaduw op de omliggende bebouwing



**NIEUW VOLUME**  
footprint in dialoog met de onregelmatige contourlijnen van 't Laar



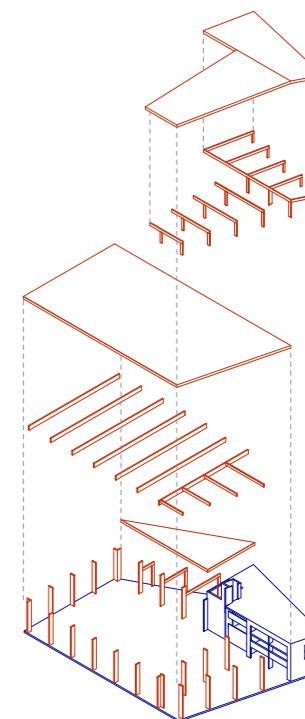
Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuwkerk

## De (markt)hal > Laar

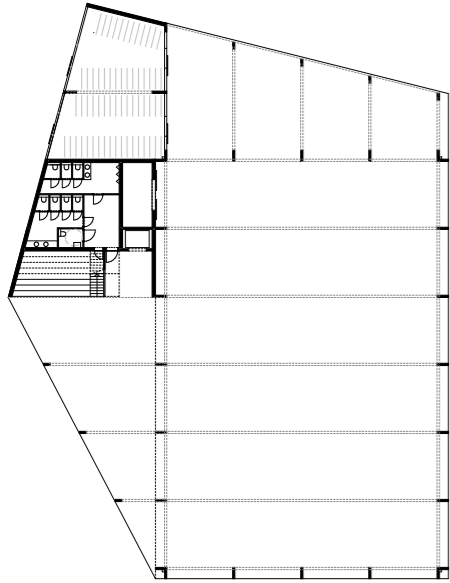


In tegenstelling tot zijn voorganger heeft de (markt)hal geen duidelijke voor- en achterkant, maar is het gebouw open aan alle zijden. De monumentale voorkamers zijn verwelkomende portieken en twee gezichten naar de nieuwe open plekken op het Laar.

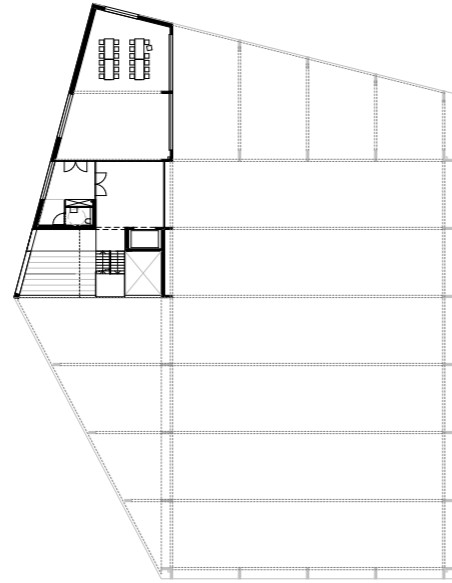
De hoofdstructuur van de (markt)hal bestaat uit houten kolommen en liggers. Een betonnen volume maakt het geheel stijf (beeld rechtsonder).



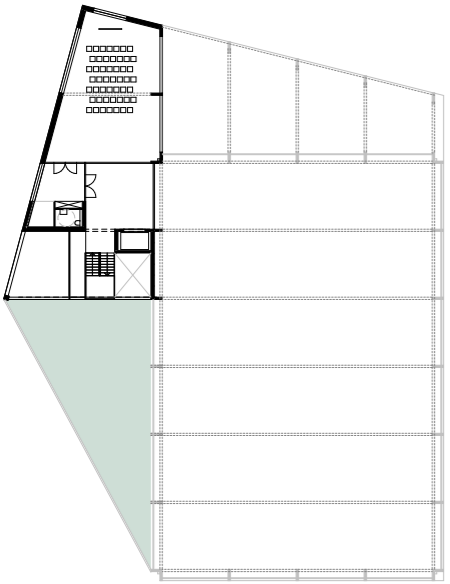
**NIVEAU 0**  
(markt)hal



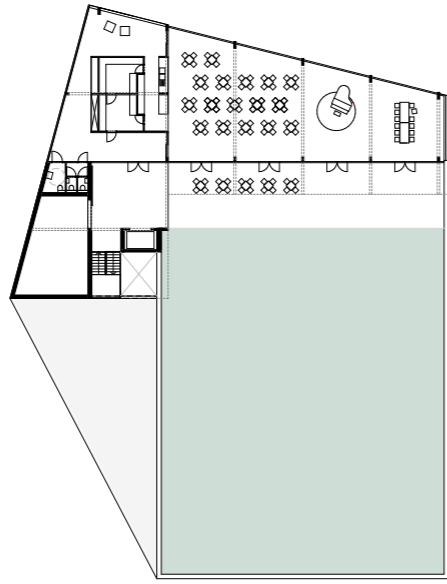
**NIVEAU 1**  
vergaderlokaal



**NIVEAU 2**  
bezienningsruimte



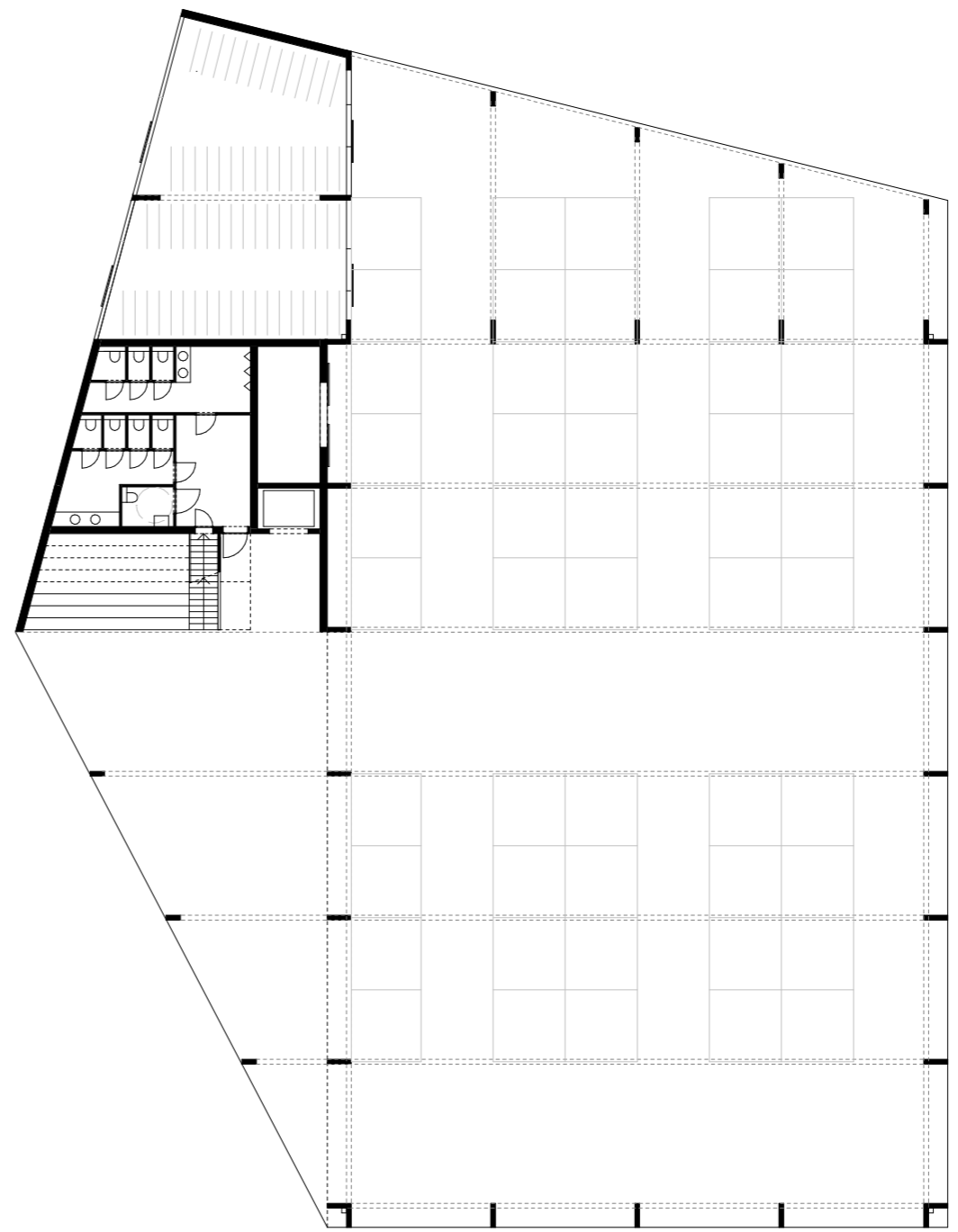
**NIVEAU 3**  
buurthuis / stadslandbouw



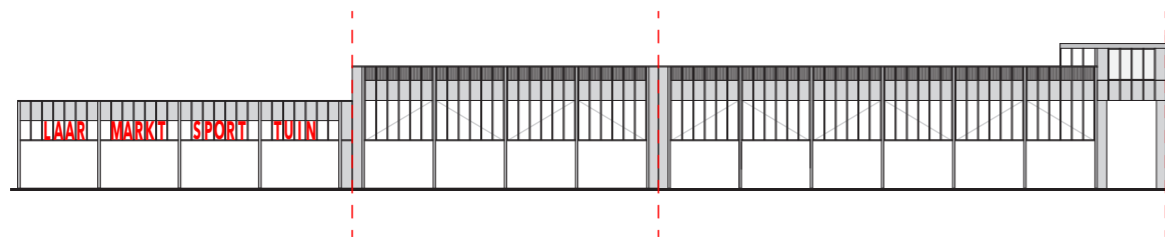
# De (markt)hal



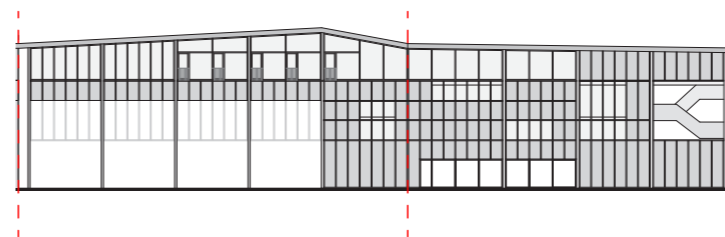
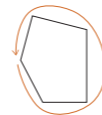
**NIVEAU 0**  
(markt)hal



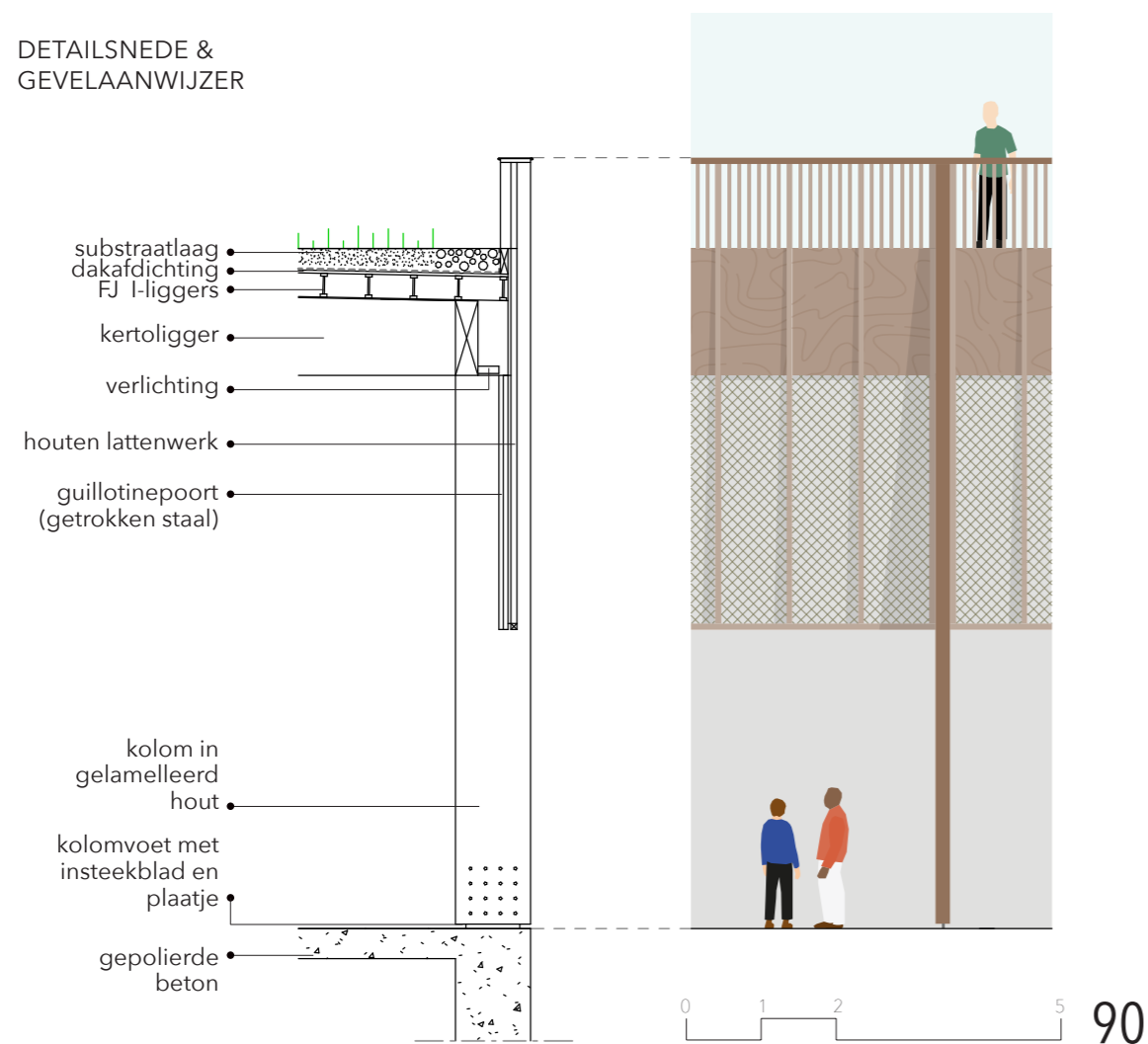
# De (markt)hal



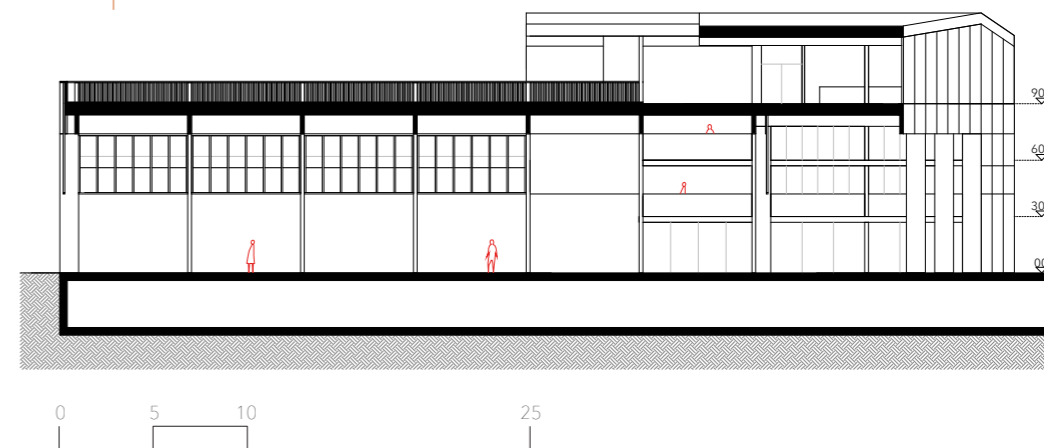
UITGEKLAPTE GEVEL



DETAILSNEDE & GEVELAANWIJZER

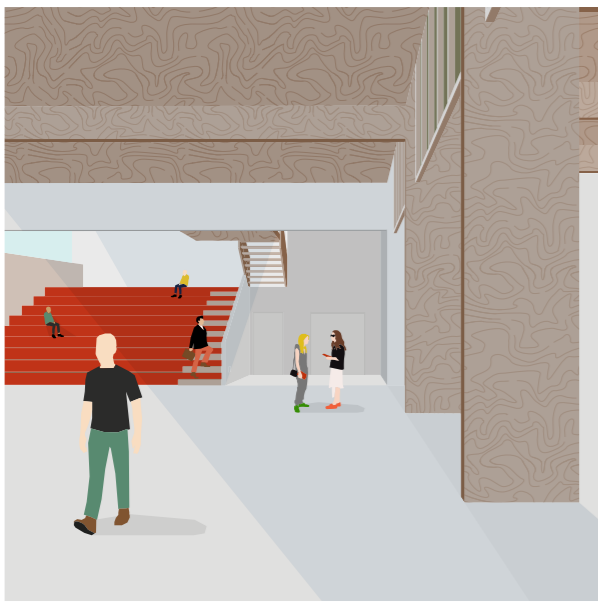


DOORSNEDE





benadering van de (markt)hal



voorkamer met tribunetrap



zicht vanuit de (markt)hal op de groenzone



zicht vanop niveau 1 naar de marktruimte



de daktuin



het buurthuis





benadering van het Laar vanaf de Turnhoutsebaan

## Reflectie

De drie case-studies (Carnot, Drink en Zegel) zijn gelegen aan de Turnhoutsebaan, een drukke verkeersas in Borgerhout intra muros. Enerzijds werkt dit trio op grote schaal samen om de baan meer verblijfskwaliteit te geven en een (mentale) verbinding tussen de historische binnenstad en de 21ste-eeuwse gordel van Antwerpen te creëren. Anderzijds dragen deze 'kleine verbindingen' ook op buurtniveau bij tot meer ruimtelijke cohesie en doorbreken ze de harde grens die de Turnhoutsebaan (tussen noord en zuid) vandaag voor vele mensen is. Met de doorsteken die zich achter de poortgebouwen op de Turnhoutsebaan bevinden en de herinrichting van het Laar worden groene vingers ontplooid met een bescheiden omvang van 1,7 hectare. Dit is zeker niet voldoende om de bestaande nood aan groene publieke ruimte op te vangen, maar kan een vertrekpunt zijn voor nieuwe groene netwerken. Voor deze vergroening of 'verlichting' werden in ons projectvoorstel woningen verwijderd en terug gecreëerd/geherlocaliseerd, waardoor het totale aantal woningen status quo blijft. Daarnaast werden meer dan honderdvijftig werkplekken, een aantal grote handelsruimtes, 4600 m<sup>2</sup> ruimte voor scholen en kinderopvang gecreëerd. Een nieuwe multifunctionele structuur op 't Laar biedt ruimte voor de wekelijkse markt en ondersteunt het stadsleven.

# Bibliografie

## boeken

**Apostel, K. & Borret, K.** ea. (2012). *School in de stad, stad in de school*. Antwerpen: University Press Antwerp.

**Apostel, K. & Janssen, D. & Pittillion, F.** (2008). *Bouwblokkenboek: over het bouwblokkenweefsel in Antwerpen, theorie en praktijk*. Antwerpen: University Press Antwerp.

**Blommaert, T.** (2018). *Asterix aan de Schelde. Een reportage uit Bergerhout*. Berchem: epo.

**Lynch, K.** (1960). *The image of the city*. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology.

**Sennett, R.** (2018). *Stadsleven: Een visie op de metropool van de toekomst*. Amsterdam: Meulenhoff.

**Sim, D.** (2019). *Soft City: Building Density for Everyday Life*. Washington DC: Island Press.

**Steel, C.** (2011). *De hongerige stad*. Rotterdam: Nai010 Uitgevers.

**Red.** Boie, G. & Gosseye, J. ea. (2010). *Jaarboek Architectuur in Vlaanderen 2008-2009*. Antwerpen: Vlaams Architectuurinstituut.

**Red.** Grafe, C. ea. (2016). *Architectuurboek Vlaanderen N°12. Architectuur op maat*. Antwerpen: Vlaams Architectuurinstituut.

## artikels

**Benjamin, W.** (1935). *Parijs, hoofdstad van de negentiende eeuw*. In: red. Heynen, H. & Van Herck, K. ea. (2001). *'Dat is architectuur!' Sleutelteksten uit de twintigste eeuw*. Rotterdam: Nai010 Uitgevers. p. 244-249

**De Vroey, L.** (15 april 2020). *Coronalesen deel X: laat de stad niet stikken*. Verschenen in BOS+. Geraadpleegd 26 mei 2020 via [https://bosrevue.bosplus.be/bosrevue/editie/2020/04/15/Bosactua--Coronalesen-deel-X-laait-de-stad-niet-](https://bosrevue.bosplus.be/bosrevue/editie/2020/04/15/Bosactua--Coronalesen-deel-X-laait-de-stad-niet-stikken)

## stikken

**De Willigen, J.** (14/10/2019). *Laat de stad verbinden*. verschenen in De Gazet van het Festival van de architectuur, Vlaams Architectuurinstituut. Geraadpleegd 9 maart 2020 via <https://festivalvande-architectuur.be/laat-de-stad-verbinden/>

**Corijn, E.** (17/04/2019) *Recensie: Stadsleven. Een visie op de metropool van de toekomst van Richard Sennett*. De reactor. Geraadpleegd 26 mei 2020 via <https://www.dereactor.org/teksten/de-open-stad>

**Floris, J. & Holtrop, A.** (2008). *Tradition is to feed the fire, not to preserve the ashes. Interview met Quintus Miller*. OASE Tijdschrift voor architectuur, nr. 76, p. 131-137.

**Gehl, J.** (2019). *Foreword by Jan Gehl*. In Sim, D. *Soft City: Building Density for Everyday Life*. (p.XI-XIII) Washington D.C.: Island Press.

**Lampugniani, V. M.** (2014). *Traditioneel, subtiel innovatief en onontkoombaar modern*. OASE Tijdschrift voor architectuur, nr. 92, p.21-29.

**Meyer, H.** (2008). *Het bouwblok in de Europese stad van de eenentwintigste eeuw*. In Apostel, K. & Janssen, D. & Pittillion, F. *Bouwblokkenboek: over het bouwblokkenweefsel in Antwerpen, theorie en praktijk*. (p.18-30) Antwerpen: University Press Antwerp.

**Pannecoucke, I.** (2012). *De school als instrument voor stedelijke ontwikkeling*. In: Apostel, K. & Borret, K. ea. *School in de stad, stad in de school*. (p.33-41) Antwerpen: University Press Antwerp.

**Santens, T.** (28 december 2019). *De Lijn moest 35.000 euro boete betalen voor té vervuilende bussen, mogelijk lopen boetes volgend jaar op tot 8 miljoen*. Belga. Geraadpleegd 6 april 2020 via <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2019/12/28/lez-de-lijn/>

**Steyaert, R.** (1992). *Parochiekerk van Onze-Lieve-Vrouw ter Sneeuw*. Inventaris Onroerend Erfgoed.

Geraadpleegd op 9 maart 2020 via <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/11199>

**Renaudie, J. ea.** (1968). *L'Urbanisme c'est l'Architecture: trois architectes répondent*. L'Architecture d'aujourd'hui, nr. 138, p.32-33

**Rombaut, E.** (2008). *Over ecologische onderwerpen en het renoveren van bouwblokken*. In Apostel, K. & Janssen, D. & Pittillion, F. *Bouwblokkenboek: over het bouwblokkenweefsel in Antwerpen, theorie en praktijk*. (p.197-211) Antwerpen: University Press Antwerp.

**Torfs, M.** (16/03/2020) *"Het nieuwe coronavirus vormt een groter risico in steden met luchtvervuiling", waarschuwen Europese experts*. Geraadpleegd 21 mei 2020 via <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2020/03/16/corona-erger-in-vervuilde-steden/>

**Tritsmans, B.** (2016). *Ruimte maken voor complexiteit. Gelaagdheid, esthetiek en toe-eigening in de stedelijke publieke ruimte*. in: Red. Grafe, C. ea. *Architectuurboek Vlaanderen N°12. Architectuur op maat*. (p.92-100) Antwerpen: Vlaams Architectuurinstituut

**VAi.** (21/09/2020). *Hoe een doe-het-zelfzaak een ontmoetingsplek werd*. Verschenen in De Gazet van het Festival van de architectuur, Vlaams Architectuurinstituut. Geraadpleegd via <https://festivalvande-architectuur.be/hoe-eeen-doe-het-zelfzaak-eeen-ontmoetingsplek-werd/>

**van den Buijs, D.** (31/03/2020) *Unieke reeks "Reizen Corona" van rector Van Goethem: "Antwerpse Leien zijn breed aangelegd om epidemieën in te dijken*. Belga, vrt.nu Geraadpleegd 1 april 2020 via <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2020/03/31/herman-van-goethem-de-antwerpse-leien-zijn-destijds-breed-aang/>

**Vermeersch, W.** (27/09/2018) *Richard Sennett: 'Het kapitalisme heeft veel steden gesloten'*. Knack. Geraadpleegd 28 januari 2020 via <https://www.knack.be/nieuws/wereld/richard-sennett-het-kapitalisme-heeft-veel-steden-gesloten/article-longread-1259291.html>

## studies

**De Vroey, L.** (2012). *De Turnhoutsebaan te Bergerhout, Geschiedenis en geheugen van een straat in beweging*. Universiteit Gent, masterproef. Geraadpleegd via [http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/001/891/429/RUG01-001891429\\_2012\\_0001\\_AC.pdf](http://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/001/891/429/RUG01-001891429_2012_0001_AC.pdf)

**Red.** Meysman, F. (z.j.). *Hoe kan een reorganisatie/overkapping van de Antwerpse Ring (R1) bijdragen tot de beleidsplannen van de stad Antwerpen?* p.6. Geraadpleegd via <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1195778>

**Red.** Van Meerbeek, P. (2014). *Sociale impact van stedelijk groen*. BRAL en Leefmilieu Brussel, p. 23-24

**Aertsens J., De Nocker L., Lauwers H., Norga K., Simoens I., Meiresonne L., Turkelboom F., Broekx S.** (2012). *Daarom groen! Waarom u wilt bij groen in uw stad of gemeente*. Studie uitgevoerd in opdracht van: ANB Afdeling Natuur en Bos; 144 p. s.n. (september 2018). Curieuzeneuzen. Samenvatting van de belangrijkste wetenschappelijke inzichten. De Standaard. Geraadpleegd via [https://www.standaard.be/cnt/dmf20180928\\_03792183](https://www.standaard.be/cnt/dmf20180928_03792183) naar: F. J. R. **Meysman** en S. **De Craemer** (2018) "CurieuzeNeuzen Vlaanderen: Het cijfer rapport". 56 p. Universiteit Antwerpen.

## lezingen

Colloquium *Verbind de stad!* Festival van de architectuur, Gent 26 september 2019, georganiseerd door het Vlaams Architectuurinstituut

Colloquium *Back to School. Scholenbouw van morgen*. Antwerpen 24 oktober 2019, georganiseerd door het Vlaams Architectuurinstituut

## andere

Blog **KRUGERPLEIN & PEPERBUS**. *Oud & nieuws uit de omgeving van het Krugerplein en de Sint-Janskerk (Peperbus) in Bergerhout*, geraadpleegd via <http://krugerpleinpeperbus.blogspot.com>

Eigen schoolwerk i.s.m. De Ruyscher S., Roels E., Willaert T., Van Houwenis J. (2015-2016). Casus architectuur en omgeving: de Turnhoutsebaan. Opdracht tweede bachelor architectuur, UA

**Colville-Andersen, M.** (02/12/2018) *The Life-Sized City - Copenhagen S02E03 - Mikael and Jan Gehl*. Geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.youtube.com/watch?v=U6aZ3JQZcYE>

**Demoustier, S.** (19/01/2010) *Grand Paris 07 Studio09. Interview Bernardo Secchi et Paola Vigano*. Cité Architecture. Geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.youtube.com/watch?v=RzMWB2KyrAo>

**Engels, J. & Grootveld, M.** (2016). *Prelude, a weaving generation*. Geraadpleegd 23 oktober 2019 via <http://mariusgrootveld.nl/prelude-a-weaving-generation/>

[Http://www.bredeschool.org](http://www.bredeschool.org)

<https://curieuzeneuzen.be/over-lucht kwaliteit/we-meten-no2/#1538061999312-662174a7-238d>

<https://www.standaard.be/curieuzeneuzen>

<https://ringland.be/stadsontwikkeling/#>

**Vet, L.** (22/05/2015). *Hoe zorgen zombierupsen voor een beter milieu?* Universiteit van Nederland. Geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.youtube.com/watch?v=bbWWYmereaw>

**Stad Antwerpen.** (2019). *De Grote Verbinding, Akkoord voor de bestuursperiode van 2019 tot 2024*. Geraadpleegd 23 mei 2020 via [https://assets.antwerpen.be/srv/assets/api/download/ef5b8c23-0474-4106-a9d4-9f45edd4790d/Bestuursakkoord\\_2019-2024.pdf](https://assets.antwerpen.be/srv/assets/api/download/ef5b8c23-0474-4106-a9d4-9f45edd4790d/Bestuursakkoord_2019-2024.pdf)

# Verantwoording beelden

## Een verantwoording

**Gruyaert**, H. Magnum Photos. (1975). *Conical Intersect*, Gordon Matta-Clark. verschenen in The Guardian geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.theguardian.com/artanddesign/2018/nov/30/gordon-matta-clark-new-york-art-deconstruction>

**Dujardin**, F. (2015). *Labyrinth*, Gijs Van Vaerenbergh. Dezeen. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.dezeen.com/2015/07/24/boolean-voids-shape-labyrinth-steel-maze-gijs-van-vaerenbergh-genk-flanders-belgium-c-mine-arts-centre/>

**Dujardin**, F. (2015). *Labyrinth*, Gijs Van Vaerenbergh. Architectuurwijzer. geraadpleegd 23 mei 2020 via <http://architectuurwijzer.be/lezing-labyrinth-gijs-van-vaerenbergh/>

## Een overzicht

Historische kaarten

*Historische kaarten*. geopunt. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.geopunt.be>

Beelden Reuzenstoet

Foto: **Heemkundige Kring De Gitschotel**, s.n. (1880). *Hoek Helmstraat. De Reuzenstoet trekt voorbij*. verschenen in Gazet Van Antwerpen. geraadpleegd 23 mei 2020 via [https://www.gva.be/cnt/dmf20160217\\_02133715/deze-situatie-is-het-gevolg-van-foute-keuzes-uit-het-verleden](https://www.gva.be/cnt/dmf20160217_02133715/deze-situatie-is-het-gevolg-van-foute-keuzes-uit-het-verleden)

**Stephani**, B. (2012). *Lokale verenigingen maakten voor deze jubileumeditie hun eigen 'reuzeke'. Hier wellicht een wereldprimeur: een reuzin met hoofddoek*. verschenen in De Standaard. geraadpleegd 23 mei 2020 via [https://www.standaard.be/cnt/dmf20120916\\_00298362](https://www.standaard.be/cnt/dmf20120916_00298362)

**s.n.** (2013). *Reuzenstoet Borgerhout*. Madam Fortuna. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://madamfortuna.be/projecten/de-reuzenstoet-borgerhout>

gerhout

**Hendrix**, W. (2017). *Reuzenstoet laat na 300 jaar nog steeds de harten sneller slaan*. verschenen in Gazet Van Antwerpen. geraadpleegd 23 mei 2020 via [https://www.gva.be/cnt/dmf20170924\\_03091844/reuzenstoet-laet-na-300-jaar-nog-steeeds-de-harten-sneller-slaan](https://www.gva.be/cnt/dmf20170924_03091844/reuzenstoet-laet-na-300-jaar-nog-steeeds-de-harten-sneller-slaan)

Beelden herkenningpunten

Kerkhofs, K. & Maes, P. (2019). eigen beeldmateriaal

## Sociale verbindingen

**Constructlab**. (2016). *Longest table, déambule festival des paysages Annecy*. Constructlab. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.constructlab.net/projects/longest-table/>

**Allee du kaai / vzw Toestand**. (2017). *Allee du kaai, lege hangars worden spontane actiezone*. MO\*. geraadpleegd 26 mei 2020 via [https://www.mo.be/beeld/allee-du-kaai-lege-hangars-worden-spontane-actiezone?fbclid=IwAR0s0Aey02oR\\_NkJJUVxw6dQJrrR3dNcnhIGgNx6CTZ\\_lJhc4oDecjifQo](https://www.mo.be/beeld/allee-du-kaai-lege-hangars-worden-spontane-actiezone?fbclid=IwAR0s0Aey02oR_NkJJUVxw6dQJrrR3dNcnhIGgNx6CTZ_lJhc4oDecjifQo)

**s.n.** (z.j.). *Allee du Kaai in beeld*. Toestand. geraadpleegd 26 mei 2020 via <https://toestand.be/projecten/alleedukaai?fbclid=IwAR0zwdXtVl-TaylmUeylNiafFkKJl-mgASaah9b6ITBEhxGd1ol-12q3IXHY>

**Assemble Studio**. (2019). *Granby Winter Garden*. Assemble Studio. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://assemblestudio.co.uk/projects/granby-four-streets-2>

**s.n.** (z.j.). *Aldo Van Eyck, Amsterdam*. Platforma Arquitectura. geraadpleegd 23 mei 2020 via (<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/890182/de-la-privatizacion-a-la-colectivizacion-de-los-espacios-publicos>)

**s.n.** (1954). *Dijkstraat 1954*. Archined. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.archined.nl/2002/06/de-speelplaatsen-van-aldo-van-eyck/>

**Gellinck**, J. (2017). *PTA148 Bonneviepark*. PTArchitecten. geraadpleegd 23 mei 2020 via <http://ptarchitecten.be/pta148-bonneviepark>

**s.n.** (2014). *De Porre, Nieuw park op oude fabriekssite*. Gent. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://stad.gent.nl/buitenlocaties/de-porre>

## Historische verbindingen

**Bollaert**, S. (2018). *Ryhove Gent*. TRANS. geraadpleegd 26 mei 2020 via <http://transarchitectuur-stedenbouw.be/ryhove-ghent-2014-2018/>

**Bollaert**, S. (2019). *Lichtervelde*. raam-werk. geraadpleegd 26 mei 2020 via <http://www.raam-werk.com/#/lichtervelde/>

**Claeskens**, N. (2018). *Pension Van Schoonhoven*. BULK. geraadpleegd 26 mei 2020 via <https://bulkarchitecten.be/nl/catalogus/publiek/pension-van-schoonhoven>

## Economische verbindingen

**s.n.** (z.j.). *Herberg*. Krugerplein & Peperbus. geraadpleegd 20 mei 2020 via <http://krugerpleinpeperbus.blogspot.com/2015/12/herberg.html>

**Google Maps**. (2020)

**s.n.** (z.j.). *Geblokkeerd*. Krugerplein & Peperbus. geraadpleegd 20 mei 2020 via <http://krugerpleinpeperbus.blogspot.com/2015/01/geblokkeerd.html>

**s.n.** (1961). *Koopt*. Krugerplein & Peperbus. geraadpleegd 23 mei 2020 via <http://krugerpleinpeperbus.blogspot.com/2013/01/koopt.html>

**Jhs.** (z.j.). *Een heraanleg van de Turnhoutsebaan is niet aan de orde volgens minister Peeters*. verschenen in Het Nieuwsblad. geraadpleegd 23 mei 2020 via [https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20200116\\_04807496](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20200116_04807496)

**s.n.** (z.j.). *Turnhoutsebaan. Foto reisverhaal*. geraadpleegd 23 mei 2020 via <http://www.fotoreisverhaal.net/antwerpen/nieuw.html>

## Carnot, Drink, Zegel

3D-luchtfoto's rechtsonder:

**Google Maps** (2020)

## Twee benaderingen

**Cluster Landschap & Stedenbouw**. (2012). *Buurtpark Munthof*. Vlaams Architectuurinstituut. geraadpleegd 24 mei 2020 via <https://www.vai.be/gebouwen/verdickt-verdickt-parkloods-publieke-ruimte/buurtpark-munthof-antwerpen>

**De Cleene**, M. (2018). *Standaertsite*. Murmuur architecten e.a. geraadpleegd 24 mei 2020 via

<http://www.murmuur.eu/projecten/meergezinswoningen/standaertsite>

**s.n.** (z.j.). *Dolomiet 5-11 mm 25kg wit*. Hubo. geraadpleegd 24 mei 2020 via <https://www.hubo.be/nl/p/dolomiet-5-11-mm-25kg-wit/17268.html>

**Harris**, C. (2008). *Piet Oudolf at Bury Court*. Flickr. geraadpleegd 24 mei 2020 via <https://www.flickr.com/photos/putnamharris/2696354120/in/pool-908446@N21/>

**Atelier Arne Deruyter**. (2019). *Standaertsite Gent*. Atelier Arne Deruyter. geraadpleegd 24 mei 2020 via <https://atelier-arnederuyter.be/projecten/standaertsite-gent/>

**BNR architectes**. (2006). *Jouffroy*. ANau. geraadpleegd 24 mei 2020 via <http://armandnouv.fr/#projets-realises-avant-2011>

**Google Maps**. (2020).

**51N4E**. (2020). *Ontharding Redingenhof*. 51N4E. geraadpleegd 24 mei 2020 via <https://www.51n4e.com/projects/ontharding-redingenhof>

**Michel Desvigne Paysagiste**. (2006). *Eilandje Antwerp, Belgium*. MDP. geraadpleegd 24 mei 2020 via <http://micheldesvignepaysagiste.com/en/eilandje>,

**s.n.** (z.j.). *Zicht op daktuin*. Op het dak. geraadpleegd 24 mei 2020 <https://ophetdak.com>

**s.n.** (2014). *PEARL TRAIL*. Afasia Archzine. geraadpleegd 24 mei 2020 via <https://afasiaarchzine.com/2014/09/office-kersten-geers-david-van-severen-2/>

## Het bouwblok (openen)

**LVA**. (2012). *Standaert was niet enkel in Ledeberg een begrip*. Het Nieuwsblad. geraadpleegd 23 mei 2020 via [https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20121221\\_00410938](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20121221_00410938)

**Umans**, J. (2019). *De afgewerkte Standaertsite*. SoGent. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://sogent.be/projecten/standaertsite>

**Viguié**, J. (2015). *Le site du futur jardin Truillot*. PARIS.fr. geraadpleegd 23 mei 2020 via <http://blogs.paris.fr/casepasseaujardin/2016/04/05/de-jeudi-a-dimanche-enjardinez-vous-dans-le-11e/>

**VVCCFFrance**. (2018). *Jardin Truillot*. Wikimedia Commons. geraadpleegd 23 mei 2020 via [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jardin\\_Truillot.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jardin_Truillot.jpg)

**OKRA Landschapsarchitecten**. (2014). *Het binnengebied voor de heraanleg*. Databank Publieke Ruimte. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://dbpubliekeruimte.info/project/rik-wouterstuijn-mechelen/>

**OKRA Landschapsarchitecten**. (2016). *Pootje-baden in de vliet*. Databank Publieke Ruimte. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://dbpubliekeruimte.info/project/pootje-baden-in-de-vliet/>

keruimte.info/project/rik-wouterstuin-mechelen/  
**s.n.** (1910). *Passage Choiseul. Hôtel Etats Unis Opéra*. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.hotel-etats-unis-opera.com/fr/actualites-quartier-paris/1197/les-passages-de-paris/>  
**Pio Pedro**, C. (2015). *Galerie Vivienne. 30 jours à Paris*. geraadpleegd 23 mei 2020 via <http://30joursaparis.com.br/en/galerie-vivienne-2/>

**s.n.** (z.j.). *Les Colonnes de Buren*. geraadpleegd 30 mei 2020 via <https://www.unjourdeplusaparis.com/paris-insolite/colonnes-buren>

**s.n.** (z.j.). *Les deux plateaux, Daniel Buren*. Galleri Nicolai Wallner. geraadpleegd 30 mei 2020 via <https://nicolaiwallner.com/daniel-buren/works/>

**Goyvaerts**, W. (2017). *Buitenkamers*. Atelier Scheldeman. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://atelierscheldeman.be/Buitenkamers>

(Markt)hal

**Dujardin**, F. (2015). *Food processing center and markets, Brussels*. ORG Architecture. geraadpleegd 23 mei 2020 via <http://architecture.orgpermod.com/projects/abattoir-foodmet/>

**Callens**, B. (2013). *De Stadshal als centrale ontmoetingsplein de stad Gent*. De Architect. geraadpleegd 23 mei 2020 via <https://www.dearchitect.nl/projecten/stadshal-en-centrumpleinen-in-gent-b>

**Kerkhofs**, I. (4 mei 2019). *Markthal te Aarau*.

**Papadopoulos**, K. (2018). *Vogelenmarkt*. verschenen in *Gazet Van Antwerpen*. geraadpleegd 23 mei 2020 via [https://www.gva.be/cnt/dmf20180228\\_03382069/naar-de-markt-hier-vind-je-een-overzicht-van-de-markten-in-antwerpen](https://www.gva.be/cnt/dmf20180228_03382069/naar-de-markt-hier-vind-je-een-overzicht-van-de-markten-in-antwerpen)

**Salviati**, P. (1891). *Salla della Ragione*. Wikimedia Commons. geraadpleegd 23 mei 2020 via [https://commons.wikimedia.org/wiki/Categorie:Historical\\_images\\_of\\_Padua#/media/File:Fotografi\\_från\\_Padua,\\_Sala\\_della\\_Ragione\\_-\\_Hallwylska\\_museet\\_-\\_102990.tif](https://commons.wikimedia.org/wiki/Categorie:Historical_images_of_Padua#/media/File:Fotografi_från_Padua,_Sala_della_Ragione_-_Hallwylska_museet_-_102990.tif)

**s.n.** (z.j.). *Kerk O.L.V. Ter Sneeuw Carnotplaats Borgerhout. van Toen*. geraadpleegd 23 mei 2020 via <http://www.vantoen.be/fotos/212-kerk-olv-ter-sneeuw-carnotplaats-borgerhout>

**collectie Xavier De Mol**. (1952). *OLV Ter Ontmanteling*. Krugerplein Peperbus. geraadpleegd 23 mei 2020 via <http://krugerpleinpeperbus.blogspot.com/2010/10/olv-ter-ontmanteling.html>

**s.n.** (z.j.) *Janushoofd*. D-sense. geraadpleegd 24 mei 2020 via <https://www.d-sense.com/nl/blog/zelfreflectie-aan-het-begin-van-een-nieuw-jaar?fbclid=IwAR0IKaQrESNfEZ-n6DOb52XqQrjZKgQM-Wly5Y4Qv9Fk5tNfSEbjlFzlsrxl>

Al het beeldmateriaal dat niet in deze lijst is opgenomen, is eigen werk.

