

Project voor Ring-gebouw boven Antwerpse Schelde Gents architect ontwerpt poort naar zee

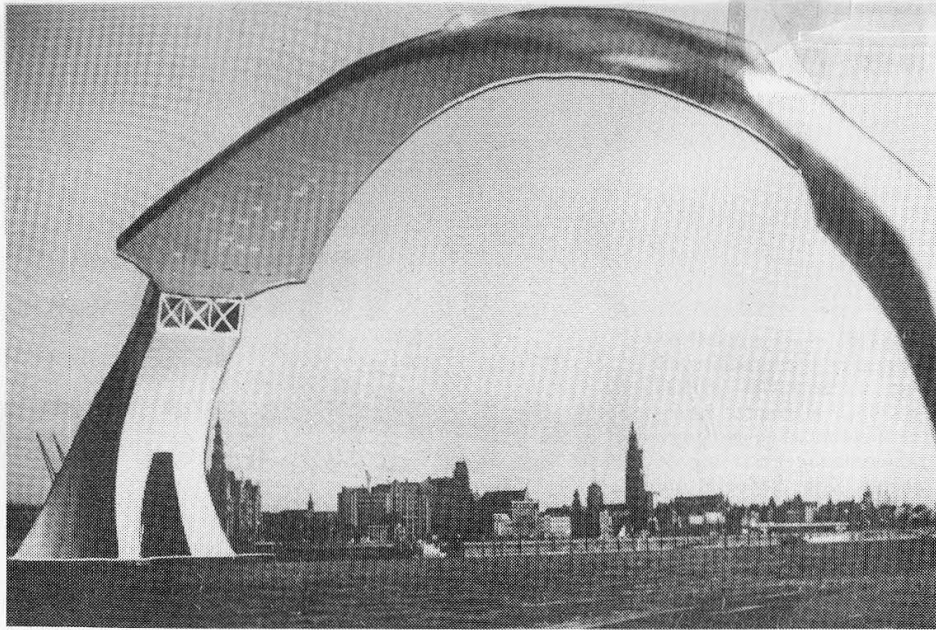
GENT/ANTWERPEN — Ideeën voor een „Ring” boven de Antwerpse Schelde zijn op zich niet nieuw (getuige daarvan de media-belangstelling van vorig jaar), maar met het project van Harry Van Bokhoven en de Gentse architect Dirk Coopman, door hen zelf „speculatieve werkelijkheid” genoemd, wordt bewezen dat grootschaligheid niet noodzakelijk een synoniem van megalomanie moet zijn.

De geplande bouwstructuur richt zich tot zowel de economische, bedrijfs-, toeristische als culturele wereld en kan in de prille ontwerpfase reeds op de belangstelling van grote investeerders rekenen.

Het project moet qua beschikbare ruimte de grootste overspanning ter wereld (450m) worden, en het duo Van Bokhoven-Coopman wil o.m. met een grootscheepse tentoonstelling in september de realiseerbaarheid aantonen.

Gedurfd is het project alleszins, wat daarom nog niet inhoudt dat het onuitvoerbaar zou zijn. Het basisidee is even eenvoudig als alomvattend, namelijk met een half cirkelvormig gebouw vertrekend aan de ingang van het Bonapartedok de toegang tot de jachthaven verbinden. Op die manier worden stad en industrie, het oude en nieuwe stadsgedeelte en economie en recreatie aan elkaar gekoppeld, maar dat is nog niet alles.

Architect Dirk Coopman: „Het project voorziet een overspanning van 450m, met een totale bruikbare ruimte van 150.000m². Het is de bedoeling deze ruimte optimaal te benutten; zo ligt het zwaartepunt bij de eerste 170m van de



Deze bijgewerkte foto laat zien hoe het Ring-gebouw van Gent naar Dirk Coopman de skyline van Antwerpen een nieuw perspectief kan geven.

refotografie B.D.G.

overspanning (de onderkant aan beide zijden), waarin kantoorruimte voor bedrijven en p.r.-diensten zal worden ondergebracht. Nu reeds kunnen we zeggen dat de aantrekkingskracht op bedrijven groot zal zijn en de landsgrenzen zal overschrijden.

Zicht op de aarde

De onderkant van de overbrugging zal bestaan uit glas, en het bovendeel vormt één grote panoramazaal van 100 op 350m met helemaal bovenaan een platform van 100 op 350m. Roltrappen en een liftstelsel met cabines zorgen voor de bereikbaarheid, en er is voorzien in ruimte voor een permanente tentoonstelling rond communicatie in de ruimste zin van het woord en langdurige tentoonstellingen.

Voorts voorziet het ontwerp in een cirkel (diameter 50m) met „liquid cristal”, zijnde mat wit glas dat door een eenvoudige druk op de knop „glashelder” wordt. Op die manier kunnen bezoekers vanop de balustrade van het complex twintig meter onder zich de beelden van een satelliet, die op anderhalf uur een volledige omwenteling rond onze planeet maakt, bekijken en de indruk krijgen zich in de ruimte te bevinden.

„Dit ontwerp is niet zomaar een grootscheeps project, maar wel degelijk een concept waarmee we willen inspelen op de architecturale, culturele en economische aspiraties van een regio,” aldus Dirk Coopman. „In de middeleeuwen besliste een beperkte groep tot het bouwen van een kathedraal, en het effect van niet minder dan

drie kathedraalen voor een bevolking van 40.000 Gentenaars moet overweldigend zijn geweest. Onze tijd laat dergelijke „uitzonderingen” veel minder toe, en dat is jammer. In de middeleeuwen wist men immers met misschien maar één duizendste van onze mogelijkheden verbazingwekkende resultaten te bereiken, daar waar in onze tijd ondanks de know how de esthetische vervoering in de architectuur vaak veraf is.”

Realiseerbaar

Bij een project van dergelijke omvang (naar verluidt 12 tot 15 miljard voor de overbrugging zelf en nog eens 5 miljard voor de infrastructuur rondom) wordt uiteraard onmiddellijk de vraag naar de realiseerbaarheid gesteld:

„Op de tentoonstelling in sep-

tember zullen we uitgebreid aandacht besteden aan de technische en politieke realiseerbaarheid, en ook aan de vraag of het publiek een dergelijk project wel aankan. De sociale realiseerbaarheid zal zichzelf bewijzen, en ofwel wordt negatief bevonden, ofwel blijft het enige tijd hangen om zoals bv. de oeververbinding tussen Calais en Dover achteraf in gewijzigde vorm weer op te duiken. In ieder geval biedt het project een oplossing voor de teloorloophang van de oude dokken die een stedenbouwkundige-architecturale verfrissing krijgen, en met de aanleg van voldoende parkeergelegenheid en een esplanade kan de stad het project verkeertechisch aan,” aldus Harry Van Bokhoven.

„Met dit project willen wij teruggaan naar de oorsprong van de architectuur, zijnde mensen raken. Al te vaak zijn projecten louter tweedimensionaal, zijnde gericht op straten en pleinen. De „Ring” wil een poort naar de zee en de wereld zijn die zowel het hele havengebied als de Linkeroever nieuwe zuurstof geeft en ook het toeristisch aspect niet vergeet.

Het project stelt bovendien speciale eisen in verband met (brand)veiligheid en zal beroep doen op een ongeëvenaard technisch kunnen i.v.m. funderingstechnieken, glas, drukspanning enz.

„Financieel is er geen enkel probleem, want nu reeds heeft een grote groep de bereidheid getoond 5,2 miljard te investeren. Veel liever dan de constructie zomaar neer te poten willen we iedereen van bij het prille begin bij het project betrekken, en daarom komen we nu reeds, zes maanden voor de tentoonstelling, met ons ontwerp naar buiten,” aldus Dirk Coopman.

S.L.L.