

Nieuw Havenhuis Antwerpen

Schip en diamant

De stad Antwerpen en de Schelde zijn reeds eeuwen met elkaar verbonden. De rivier is de verbinding met de wereld en fungeert als een economische slagader. Met de bouw van een nieuw Havenhuis wil Antwerpen haar ambitie van wereldhaven benadrukken. Zaha Hadid Architects ontwierp een spraakmakend gebouw dat op 22 september j.l. werd ingehuldigdⁱ. Door haar plots overlijden eind maart 2016 zal Zaha Hadid het eindresultaat niet meer kunnen bewonderen. Antwerpen wilde en kreeg een iconisch gebouw. Wie in de luchthaven van Zaventem aankomt ziet onmiddellijk een mega foto van het nieuw havenhuis.



Zaha Hadid Architects, rendering 2012

Het bestaande Havenhuis, opgetrokken in de jaren '90 aan het Willemdok, was te klein geworden. Het centraliseren van alle diensten was noodzakelijk, het groeperen van ongeveer vijfhonderd personeelsleden vereiste een nieuwe huisvesting. Er was nood aan een ontmoetingsplaats voor de vele internationale contacten en aan een stimulerende werkplek

voor de medewerkers. Een duidelijke ambitie: een beeldbepalend referentiepunt in de Antwerpse Haven.

Voor de nieuwe hoofdzetel werd gekozen voor een terrein aan het einde van het Kattendijkdok. Voor deze uitzonderlijke opdracht werd een wedstrijd georganiseerd door de Vlaamse Bouwmeester in nauwe samenspraak met het Stads- en Havenbestuur. De vraag naar de ontwerpers toe was zeer complex aangezien de voormalige brandweerkazerne met een open binnenkoer en beschermd als monument, diende te worden geïntegreerd. Eind 2008 maakten vijf bureaus een voorstel en begin 2009 werd de winnaar bekend gemaakt: Zaha Hadid Architects uit Londen, een bureau met internationale renommée ⁱⁱ.

Voor Zaha Hadid begon alles in 1983 toen zij de wedstrijd won voor *The Peak* in Hong Kong, een ontwerp dat niet werd uitgevoerd. Na jaren niet gerealiseerde ontwerpen kwam een internationale doorbraak met gebouwen op verschillende continenten. Haar eerste gebouw in Europa kreeg zij in 1993 van Rolf Fehlbaum, de brandweerkazerne voor het bedrijf Vitra. Zij ontwikkelde in haar projecten het thema van de dynamische massa, een monolithisch, “gebeeldhouwd” volume. De nieuwe mogelijkheden van computersoftware om gebouwen een golvende en complexere verschijning te geven, te tekenen en te construeren omarmde zij direct. Haar gebouwen kregen een plastische dimensie waarmee zij sterk afweek van traditionele architectuur met een rechtlijnige verschijning. Het succes van haar architectuur ligt in de associatie tussen vormgeving en de ambitie van een dynamische bouwheer.

Vanaf de wedstrijd was Joris Pauwels betrokken bij het nieuw Havenhuis, een Belgische architect die na zijn studies in Sint Lucas Brussel naar Londen verhuisde. ‘Wanneer men deelneemt aan een wedstrijd moeten er keuzes worden gemaakt die niet kunnen besproken worden met de bouwheer. De ontwerper moet zijn kaarten op tafel leggen hoe hij functionele oplossingen weet te combineren met een vorm die de ambities weerspiegelt. De cruciale vraag was hoe de uitbreiding vorm moest krijgen, boven of naast het bestaande gebouw’.

Het markeren van een unieke plek

Twee architectenbureaus kozen voor een torenconcept, drie andere inzendingen opteerden voor een volume boven het bestaande gebouw. Twee hiervan kozen voor een uitbreiding die ongeveer gelijk was aan de footprint van de oude brandweerkazerne. Zaha Hadid Architects koos voor

een stalen bovenbouw die langer is dan de footprint van het bestaande gebouw en die in relatie staat met het nieuw plein aan de zuidzijde. De uitbreiding werd een opgetild, rechthoekig balkvolume dat vervolgens in verschillende stappen werd vervormd. Als een "boeg van een schip in de ruimte" geeft de bovenbouw de richting naar de Schelde aan. Hiermee ontstaat een verankering met de bouwplaats en met de rivier waaraan Antwerpen zoveel te danken heeft. Daarin ligt juist de sterkte van het project, het overstijgt het louter functionele en weet de aangeboden site te benutten.



Ingenieuze constructie

Het concept van het project liet toe de bouwwerf in twee zones op te splitsen. Buiten de kazerne is men begonnen met de bouw van de ondergrondse parking en de monumentale pijler. Gelijktijdig kon worden gestart met het volledig strippen van de oude brandweerkazerne met behoud van de meest waardevolle onderdelen zoals de trapkokers. Velen zullen onmiddellijk vragen hoe de nieuwbouw blijft staan boven het bestaande gebouw. De vier verdiepingen hoge en ongeveer 100 meter lange stalen bovenbouw, start op 27,5 meter en reikt in zijn geheel tot een hoogte van 44,5 meter. In intense samenwerking met het studiebureau Mouton uit Gent werd een ingenieuze oplossing bedacht waarbij zowel de beton- als de staalconstructie het volume op haar plaats houdt. Het uitkragend deel wordt ondersteund door een elegante, grote betonnen pijler, een "voorpoet". In dit volume is een noodtrap aangebracht en er is tevens binnenin een spectaculaire ruimte. Boven de voorpoet, op een hoogte van 20,5 meter, is er een horizontale zone in beton, die de verbinding maakt tussen de schuine pijler en de liftkoker op de binnenkoer. Deze zone "de brug zoals een schip", is publiek toegankelijk via de panoramische liften die zijn opgehangen aan het grote stalen frame en in de bestaande gemetste toren van de brandweerkazerne. Op de westzijde is een beglaasde beschutting aangebracht als windscherm. De brug nodigt uit tot het genieten van een subliem uitzicht over de stad, de bocht van de Schelde en het uitgestrekte havenlandschap. Werkelijk adembenemend.





Het tweede onderdeel van de structuur is de vierbenige stalen constructie in de vorm een *opengeplooid paperclip*, vier schuin geplaatste stalen kolommen waarvan één 46,7 meter lang. Dit onderdeel is nodig om de zijdelingse winddruk op te vangen. Vóór dat de bovenbouw werd geplaatst, werd eerst het 102 ton wegende atrium dak aangebracht evenals de 205 ton wegende kolommen van de “paperclip” .

“Uiterst belangrijk voor de verschijning van de bovenbouw is de vormgeving en de materiaalkeuze. Vrij vlug werd gekozen om de gevel een facetachtige compositie te geven op basis van de driehoekvorm” benadrukt Joris Pauwels. Vergeten wij niet dat op het moment van de wedstrijd er nog steeds sprake was van de “Lange Wapper”, de mega viaduct op amper honderd meter van het nieuw havenhuis. De facetachtige compositie aan de noordzijde is er gekomen om akoestische redenen.

De vlakke gevel kant zuid krijgt geleidelijk aan een driedimensionale configuratie. Dit spel van glinsterende vlakken roept het beeld op van een glazen massa die werd geslepen, de betrachting om de nieuwbouw een fonkelende verschijning te geven. Hiermee wordt indirect een associatie gelegd met Antwerpen als diamantstad. De reflectie van de wolken in de gevel en het gebouw in het havendok zal wonderlijke effecten en foto's opleveren. De driehoekvorm heeft nog andere voordelen. De afwisseling



van transparante en gesloten delen heeft tot gevolg dat het interieur niet ervaren wordt als een groot aquarium. Er is gezocht naar de juiste verhouding tussen de weidse uitzichten en een interieursfeer gericht naar

binnen. De constructie van de gevel resulteerde aan de binnenzijde in erg complexe details die veel geduld vergden van de uitvoerders.

Een gebouw realiseren is een collectief project waarbij naast de architect een veelheid aan expertise wordt samengebracht met als ambitie een uitzonderlijk eindresultaat. Bij dit Havenhuis is de inzet van velen erg groot geweest om het basisconcept zo gaaf mogelijk te houden: Origin voor het bouwhistorisch onderzoek, Buro Guy Mouton voor de structuur, het Bureau Bouwtechniek voor de geveltechnologie en de opvolging van de bouwwerf. Het studiebureau Ingenium versterkte het ontwerpteam voor speciale technieken.

Ook voor de verschillende aannemers was de bouw een grote uitdaging. Ongetwijfeld het meest spectaculaire moment in de bouwfase van het Havenhuis was het ter plaatse hijsen van het eerste deel van de stalen bovenbouw gemaakt door de firma Buyck. De stalen delen werden per schip aangevoerd via de Schelde. Het 380 ton wegend deel werd geplaatst op 17 januari 2015 onder grote publieke belangstelling. In de daarop volgende maanden werden vijf andere delen naar boven gebracht en vervolgens aan elkaar gelast. Maanden van intensieve arbeid! De grote zorg waarmee het zichtbaar beton werd aangebracht is buitengewoon hoog vakmanschap. De bekisting van deze delen met een vloeiende lijnvoering vroeg een groot technisch kunnen. Vooral als men weet dat het gedeelte van de betonnen "brug" werd geconstrueerd toen een gedeelte van de metalen bovenbouw reeds was aangebracht. Elegante computertekeningen maken is nog iets anders dat in weer en wind op een hoge hoogte een bekisting aan te brengen en beton te gieten! Vergeten wij niet, bouwen is net een maquette maken op ware grootte, en dit éénmaal. Misschien blijft bouwen de meest ambachtelijk prestatie in onze samenleving.

De stalen bovenbouw start op niveau +6 met een foyer en aansluitend het restaurant. Via een trap kan men van het foyer naar het auditorium. Om het uitzicht zo minimaal mogelijk te beperken is gekozen om het auditorium centraal te plaatsen. Vanuit deze locatie is er een wonderlijk uitzicht op de historische stad en op de bocht van de Schelde. Op de bovenste verdieping zijn kantoren voorzien voor de directie.

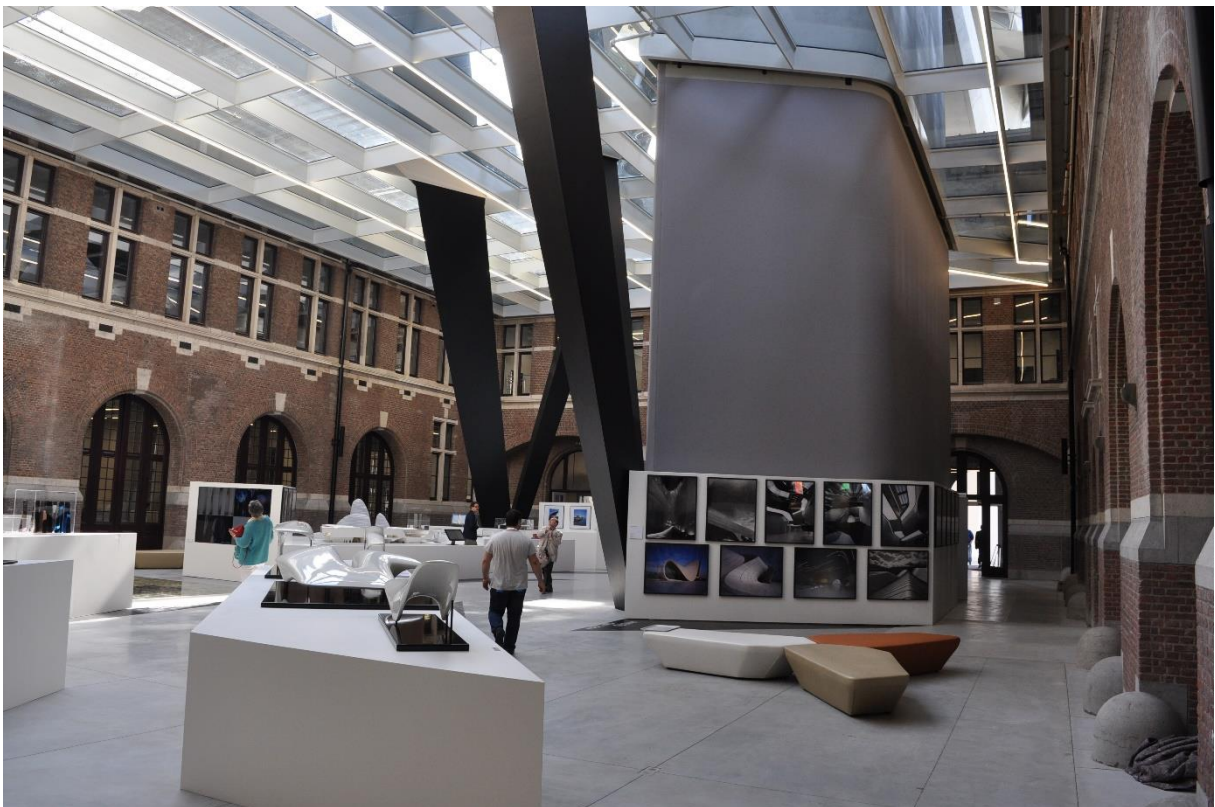
Het kostenplaatje is niet gering. Het oorspronkelijke budget werd zwaar overschreden. Een dergelijk spectaculair ontwerp vraagt extra middelen en dus centen. Het project kost tot op heden 55 miljoen euro. Er zijn nog een aantal zware claims die hangende zijn. Veel, maar om de ambitie van

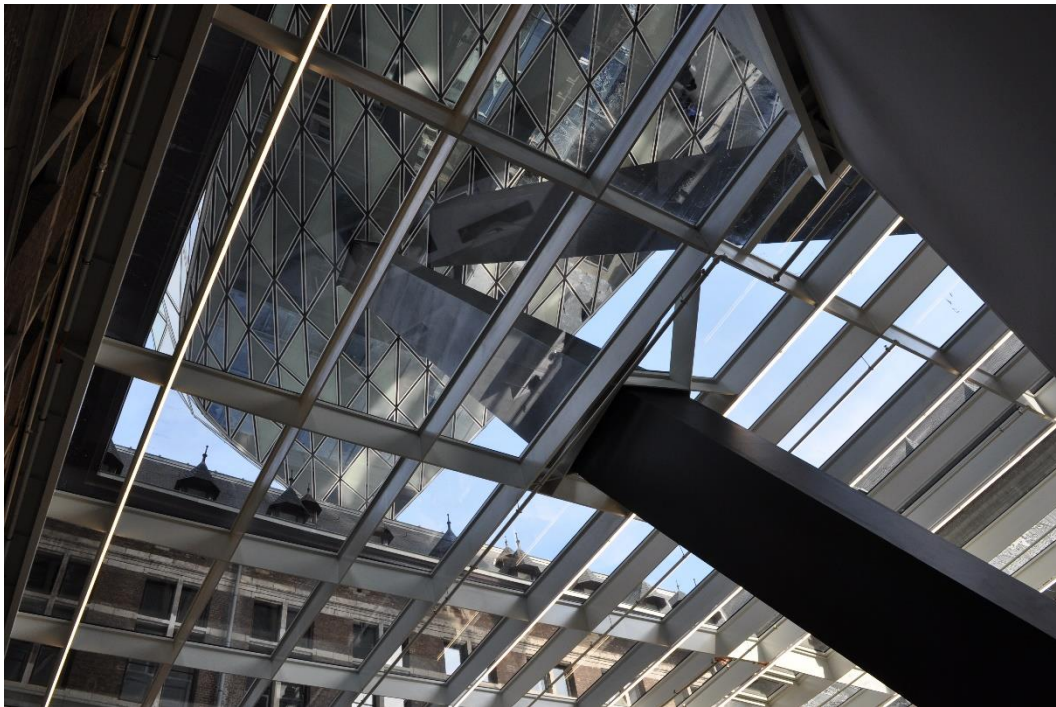
een wereldhaven te visualiseren valt dit zeker te verantwoorden. De beeldwaarde als PR valt niet te onderschatten.



Publieke ruimte

Reeds bij aanvang werd aandacht gevraagd voor het plein palend aan het Havenhuis. Het moest een volledig open plein zijn dat voor diverse activiteiten kan worden gebruikt. Aansluitend bij het plein is er ook de toegang tot de ondergrondse parking en de nooduitgangen. De vloertekening van het plein is de slagschaduw van de bovenbouw.





Foto's: Marc Dubois

Het samenspel tussen oud en nieuw resulteerde in een uitzonderlijk ensemble. Juist deze uitdaging om de voormalige brandweerkazerne als een volwaardig deel van het project te beschouwen versterkte het geheel. Voor Pauwels : "Dit evenwicht tussen de bakstenen onderbouw en de bovenbouw met een architectonische uitdrukking eigen aan Zaha Hadid Architects werd steeds voor ogen gehouden". Het uitzicht vanop de brug en het atrium als ontvangsthal, zullen ongetwijfeld de meest indrukwekkende ervaringen opleveren. Vanaf eind oktober zijn er op woensdagavond en tijdens de weekends rondleidingen voorzien met een stadsgids (zie: www.portofantwerp.com)

De opdrachtgever en Zaha Hadid Architects besloten om geen kunstwerk te integreren in het gebouw. In plaats hiervan wil het Havenbedrijf wisselende exposities brengen in het publiek toegankelijk atrium. Het lag voor de hand dat de eerste expositie een accent zou leggen op het werk van Zaha Hadid Architects 'Between water and the clouds'. Met foto's, maquettes tot en met ontwerpen voor schoenen en juwelen wil men de grote diversiteit aan opdrachten tonen aan het publiek.

Marc Dubois
september 2016

Eindnoten

ⁱ Zaha Hadid gaf een vormgeving aan twee tentoonstellingen in België: 'The Borderline' in BOZAR Brussel (2000) en 'Dames met Klasse' Mechelen (2005) in samenwerking met architecte Caroline Voet

Twee voorstellen die niet werden gebouwd: project in Knokke Heist en een woning in Brussel.

ⁱⁱ Deelnemende bureaus: TV A20 Architecten uit Hasselt, Xaveer De Geyter uit Brussel, 4 Arquitectos uit La Coruña (E), Rapp + Rapp uit Rotterdam en Zaha Hadid Architects uit Londen.