

# Kaapse universiteitscampus als stedelijke actor

AUTEURS Daan De Vree, Sam Lanckriet en Johan Lagae

AUTEURS Daan De Vree en Sam Lanckriet

**De University of the Western Cape (UWC), oorspronkelijk een opleidingscentrum voor de 'coloured' gemeenschap van Kaapstad, wil de rol van sociaal geëngageerde stedelijke actor opnemen die streeft naar een bredere maatschappelijke verankering. Dit artikel presenteert enkele alternatieve ruimtelijke scenario's die de discussie over het realiseren van deze ambitie kunnen begeleiden.**

## Situering

Het universitaire landschap van Kaapstad bestaat vandaag uit 4 grote spelers, waarbij de University of the Western Cape (UWC) ten opzichte van de University of Cape Town (UCT), de Cape Peninsula University of Technology (CPUT) en Stellenbosch University (SUN) een bijzondere positie inneemt. In de jaren '60 volgens de ideologie van de apartheidsplanning opgericht als een universiteit exclusief bedoeld voor studenten uit de 'coloured' gemeenschap, profileerde de UWC zich als onderwijsinstelling van meet af aan door een sterke betrokkenheid met de armere lagen van de bevolking. (onder het apartheidsregime was de samenleving immers raciaal opgedeeld in vier categorieën: 'white', 'black', 'coloured' en 'asian', die elk hun eigen voorzieningen en plek in de stad kregen toegewezen). Ten gevolge van de verkiezing van de eerste zwarte rector in 1975 en de 'open admission policy' midden jaren '80 opende de universiteit ook zijn deuren voor zwarte studenten afkomstig uit de armste streken van Kaapstad. Door de massale uitwijzing onder het apartheidsbewind in de jaren '70 en '80 van niet-blanke bevolkingsgroepen naar townships buiten de stad, en de migratiestromen uit andere Afrikaanse landen die volgden op de ontmanteling van de apartheidsstaat in 1994, kende Kaapstad een explosieve groei, waarbij de stad naar het oosten uitdeinde richting het duinenlandschap op de Cape Flats. Oorspronkelijk gepland als geïsoleerd eiland buiten de toenmalige perimeter van de stad, is de UWC campus ondertussen door de stedelijke groei opgeslokt. Gelegen

nabij het centrum van Bellville, de tweede economische pool binnen het metropolitane gebied van Kaapstad, ligt de campus vandaag als een enclave ingesloten door infrastructuur en industrie. De campus is omringd door een suburbaan weefsel bevolkt door sterk achtergestelde gemeenschappen van de stad met bijzonder hoge concentraties van niet-blanke bewoners. Voortbouwend op haar historische traditie stelt UWC zichzelf ook vandaag nog steeds voorop als een geëngageerde universiteit. De UWC wil zich niet alleen profileren via een – eerder conventioneel – discours over 'uitmuntendheid' ('excellence') in onderwijs en (inter)nationaal onderzoek, maar ze wil ook via 'outreach projects' een sterke band behouden met de lokale, meestal armere gemeenschappen.

## Ontwikkeling van dynamisch knooppunt

Naar aanleiding van UWC's streefdoel om op korte termijn het studentenaantal te verdubbelen - van 15 naar 30.000, werd in 2009 door DHK Urban concepts, een lokaal ontwerp bureau, een masterplan opgemaakt dat voorstelt de naburige Transnet Site in te palmen. Dit is een braakliggend transport- en opslagterrein ten noorden van de campus dat zich uitstrekt tot aan het centrum van Bellville, 3 kilometer verder (Fig. 1). Dit gebied van 340 ha maakt deel uit van een ruimere industriële zone en heeft een belangrijke economische waarde. Metrorail, de Zuid-Afrikaanse spoorwegmaatschappij en tevens eigenaar van de site, voorziet een verdere uitbreiding van het industriële en spoorgebruik, alsook een grootschalig nieuw opslagdepot. UWC daarentegen wil deze site functioneel herbestemmen tot een geïntegreerde ruimte met gemengd gebruik met onder andere een wetenschapspark, één grote campus als samenwerkingsplatform voor de drie grote academische spelers in Bellville: UWC, CPUT (gelegen tegenover UWC) en de door SUN en UWC gedeelde medische campus van Tygerberg Hospital. De uitbreiding bouwt verder op het in 2005 door de stadsdiensten geïnitieerde 'Metropolitan Spatial Development Framework' dat de uitbouw van de drie universiteiten ziet als de



Figuur 1: Het masterplan 'A vision for the development of a metropolitan centre on the Transnet Bellrail Site, Bellville South', ontwikkeld door dhk urban concepts, Kaapstad, Zuid-Afrika, maart 2009. Bron: brochure DHK urban concepts, coll. UWC.

sociale, fysieke en economische link tussen Cape Town International Airport en het stadscentrum van Bellville. Naast een activiteitscorridor die UWC met het station van Bellville verbindt, worden in het DHK-masterplan ook economische, residentiële en recreatieve programma's voorzien. Die moeten samen vorm geven aan vage concepten als 'metropolitan centre', 'major sub-regional city-node', 'place of learning, living and working' of 'integrated centre of education and business excellence'. De werkgelegenheid die hiermee wordt gecreëerd moet het gebied zo ontwikkelen naar geïntegreerd en dynamisch stedelijk centrum dat bijdraagt aan de sociale ontwikkeling van de omliggende, achtergestelde wijken.

### Herpositionering: campus en de stad

De vraag is of het huidige DHK-masterplan op de juiste schaal en plek ingrijpt om de ware ambitie van UWC als stedelijke actor te realiseren. De kans is reëel dat dit project, binnen de stedelijke conditie van postapartheid Zuid-Afrika zich als een afgesloten eiland zal ontwikkelen. Ten eerste bevat het plan weinig concrete elementen die de verankering met het omringende gebied zouden kunnen faciliteren. Het wandelparcours dat de UWC met het centrum van Bellville moet verbinden en de ruggengraat van het gebied vormt, sluit slechts op twee punten aan op de omgeving. Die zijn naar alle waarschijnlijkheid als sterk gecontroleerde 'toegangspoorten' bedacht, net als de huidige toegangen tot de UWC campus. Ten tweede vertoont het masterplan een gebrek aan sensibiliteit voor de diversiteit en de schaal van het lokale stadsweefsel. Gezien het economische belang van de Transnet site, is het tenslotte ook lang niet zeker of UWC voldoende slagkracht heeft om de herontwikkeling ervan mee te sturen.

In wat volgt stellen we twee alternatieve uitbreidingsscenario's voor. Het eerste vertrekt vanuit een gedetailleerde cartografie van alternatieve vacante ruimtes in de omgeving van Bellville. Het tweede projecteert, via een onderzoek naar mobiliteitsstromen doorheen de stad, de ambitie van UWC op een ruimere, regionale schaal. Beide strategieën worden aan de hand van een casestudy geconcretiseerd.

### Fake Estates

De stedelijke conditie in Bellville kan gedefinieerd worden als een neo-apartheid suburbaan landschap. Het betreft geen ononderbroken, eindeloos uitdijende bebouwing van huizen op individuele percelen, maar een stedelijk lappendeken van monofunctionele stadswijken van diverse aard en programma. Ze vormen eilanden die van elkaar gescheiden worden door grote vacante stukken land en brede bufferzones. Deze constellatie, die zowel beeldbepalend als fysiek structurerend is, vormt de ruimtelijke erfenis van meer dan honderd jaar segregatiebeleid, zowel voor, tijdens als na het apartheidstijdperk. De vacante tussenruimtes verschijnen onder de vorm van bufferzones langsheen of tussen infrastructuur –zoals de Transnet site-, onbebouwde zones op de perimeter van woonwijken (omdat deze meestal van binnenuit gepland worden) en nog niet ontwikkelde gebieden (Fig. 2). Om deze gebieden onder een gezamenlijke noemer te plaatsen wordt het concept van 'Fake Estates' geïntroduceerd. Deze 'Fake Estates' in Bellville kunnen als 'overschotruimtes' bekeken worden: de vacante tussenzones kennen momenteel geen formele bestemming maar worden wel op verschillende informele manieren gebruikt, bijvoorbeeld als transitieruimte, afvalstort, voetbalveld, sloppenwijk of marktplaats. Architectuur is er vrijwel nooit te vinden, behalve de informele architectuur van sloppenwijken of enkele eenzame gebouwen in het landschap. Hoewel ze tegelijk visueel erg aanwezig en ruimtelijk zeer bepalend zijn in de stedelijke structuur, en door hun vaak merkwaardige footprint weinig marktwaarde bezitten, wordt het ruimtelijk potentieel van deze Fake Estates steevast vergeten. Ons voorstel, dat we hier enkel als concept presenteren, neemt ze daarentegen als vertrekpunt en ruimtelijk structurerend element van een nieuwe strategie van stedelijke integratie. Doordat ze ooit bewust tussen twee of meerdere geïsoleerde, monofunctionele 'urban patches' in werden gepland, bezitten ze vandaag vanuit die tussenpositie de potentie om de oorspronkelijk gecreëerde isolatie te doorbreken. Door in de lege tussenzones verschillende programma's te injecteren die de aanpalende

wijken op elkaar kunnen betrekken, kan de monofunctionele conditie van een afzonderlijke 'urban patch' worden opgeheven.

### **Case studie: Fake Estates Loop**

In de direct omgeving van de UWC campus vormt de aaneenschakeling van een serie Fake Estates langs de autoweg Modderdam Road en de spoorlijn die de campus met het centrum van Bellville verbindt, de figuur van een 'loop' langs het industriegebied Sack's Circle. Deze verkeersinfrastructuur die UWC voorheen isoleerde van haar omgeving, wordt nu ingezet als rode draad en ruimtelijk structurerend element voor de fysieke uitbreiding van de universiteit. De Fake Estates die op deze loop liggen kunnen ingezet worden als potentieel universiteitsterrein. Zo kan de gevelontwikkeling die door de nieuwe wetenschapsfaculteiten geïnitieerd is en UWC een imago als 'centre of excellence' verleent, doorgetrokken worden op een langgerekte zone van aaneengesloten restzones ten noorden van de campus. De zones die dwars op de loop aansluiten en de woonwijken binnendringen zijn meestal restzones op de perimeter van woonzones of bufferzones tussen twee residentiële wijken in. Deze zijn geschikt voor residentiële en lokaal gerichte commerciële programma's zoals buurteducatie en vrije tijd. Op de grote vacante site ten zuiden van de campus kan een Central Business District, waarvoor trouwens in het verleden al diverse projecten werden gepland, ontwikkeld worden.

### **Uitbreiding van transportnetwerk**

Het tweede scenario vertrekt van de aanname dat de uitbreiding van UWC zich niet hoeft te beperken tot de fysieke omgeving van de hoofdcampus. UWC is namelijk een belangrijke bestemming voor studenten en personeel vanuit het gehele Cape Town Metropolitan Area. De ambitie van UWC om als stedelijke actor te fungeren, kan dus vanuit een bredere context worden benaderd. De volledige stad en de Cape Flats in het bijzonder, aangezien het merendeel van de UWC studenten daar woont, zijn nauw aan de campus verbonden door de dagdagelijkse trajecten die studenten afleggen tussen huis en campus. Uitgaande van deze trajecten kunnen we de mogelijkheid exploreren van een regionaal project bestaande uit diverse UWC-satellietcampussen verspreid over de stad. De satellietcampus is geen nieuwe strategie voor UWC. Zo wordt de positieve impact die de aanwezigheid van de universiteit op lokaal niveau vandaag reeds duidelijk aangetoond door de satellietcampus Mitchell's Plain Dentistry. Deze werkt als een gemeenschapscentrum waar expertise van de universiteit rechtstreeks aan de buurt wordt verleend. De omringende buurt is uitgegroeid tot een levendige stedelijke plek, met onder andere een stadsbibliotheek, winkels en marktplaatsen vlakbij het station. Deze symbiose tussen satellietcampus en stadwijk nemen we als uitgangspunt voor een alternatieve uitbreidingsstrategie voor UWC.

Uit onderzoek gevoerd in 2009 naar de dagdagelijkse trajecten van studenten en staf, met een focus op publiek transport, blijkt dat de beweging van en naar de campus gepaard gaat met enorme omwegen omwille van de radiale opbouw van spoor- en wegensysteem. Deze tegenstelling tussen de effectieve studentenstromen en de bestaande infrastructuur laat zich vooral voelen voor wie uit de zuidelijk gelegen Cape Flats komt. Dit ontbreken van een directe Noord-Zuid verbinding

vormt niet alleen een probleem voor de meerderheid van de studenten, maar belangt de gehele stad aan. Uit studies van het 'Spatial Development Framework' (SDF), een regionaal ruimtelijk structuurplan opgesteld door de stedelijke overheid van Kaapstad, blijkt namelijk dat de Bellville regio, naast het centrum van Kaapstad, de tweede belangrijkste economische knoop in de stad is. Ze vormt voor veel mensen uit de Cape Flats een aantrekkingspool omwille van opportuniteiten inzake werk of (informele) handel en genereert bijgevolg een significante dagelijkse stroom van de veelal armere bevolking uit die zuidelijke wijken die doorgaans gebruik maakt van publiek transport.

De huidige mobiliteitsplanning, en met name de 'Integrated Rapid Transit'-planning die sinds 2007 het beleid van de stad mee stuurt, negeert deze situatie en richt zich, ons inziens, op een fout doelpubliek. Zo voorziet fase 1 van dat plan louter de rijke kustgebieden van een publiek transportnetwerk, dat we hier 'Coast Line' dopen. Dat traject is bovendien met slechts één buslijn verbonden aan de luchthaven. Pas in de latere fases wordt publiek transport gepland voor diegenen die er het meest van afhankelijk zijn. De efficiëntie van deze geplande trajecten kan bovendien in vraag gesteld worden door de onduidelijke relatie met het bestaande sporennetwerk en de informele minibustaxi industrie.

Ons voorstel hanteert de regionale uitbreidingsagenda van de UWC als katalysator voor de ontwikkeling van een alternatief transportnetwerk dat inzet op reële mensenstromen doorheen de stad en de Noord-Zuid link faciliteert via een traject dat we 'Land Line' benoemen. De aanzet ervoor vinden we in een oude industriële spoorlijn die het station van Bellville, via de luchthaven, met de Cape Flats verbindt. De circulatie in het gebied tussen de 'Coast Line' en de 'Land Line' kan, ons inziens, verzorgd worden via het bestaande informele taxinetwerk (Fig. 2). Beide lijnen zien we niet enkel als infrastructuurelementen, maar als dragers van een specifieke sociaal-economische structuur die verbindingen realiseren op zowel regionaal als lokaal niveau. Door een mobiliteitsproject op te zetten dat een programmatische relatie aangaat met de beide flanken van het gebied dat het doorsnijdt en dat er een economische impuls aan geeft via de mensenstroom die ze genereert, keert dit voorstel de strategie om van de apartheidsplanning die infrastructuur inzette als scheidend element. Bovendien sluit het voorstel aan op het 'corridor development'-principe van het SDF, al is de inzet van de 'Land Line' anders. In plaats van vooral de stedelijke ontwikkeling te sturen via een gericht inplanten van economische en industriële zones in een antwoord op de ongecontroleerde sprawl, benaderen we de 'Land Line' hier als een regionaal gemeenschapsproject waaraan scholen, universiteiten, sportgelegenheid, culturele programma's en natuur verbonden zijn (Fig. 2). Deze sociaal-cultureel programmatische benadering van een stedelijk mobiliteitsproject creëert, zo willen we argumenteren, de ruggengraat voor een regionale uitbreiding van UWC waarmee de universiteit zich zowel ruimtelijk als academisch in de Afrikaanse stedelijke context engageert.

### **Case study: Land Line, Urban agriculture – (Fig 2)**

Tussen Cape Town International Airport in het westen en de wijk Delft in het oosten, loopt de 'Land Line' langs verschillende natuurgebieden die belangrijk zijn voor de instandhouding van de biodiversiteit in Kaap-



Figuur 2: a) Vacante terreinen in het Bellville Metropolitan Area. De transnet site bevindt zich in de spoorweglus nagenoeg in het midden van het beeld. Bron: kaart Sam Lanckriet, 2010; b) De 'Fake estates' langsheen de loop rond de UWC en Technicon Campus. Kaart: Sam Lanckriet, 2010; c) Het Noord-Zuid traject van de 'Land Line', uitgezet volgens de loop van een bestaande spoorwegbedding. Langsheen dit traject bevinden zich knopen met diverse programma's. Kaart: Daan De Vree, 2010; d) Voorstel voor de ontwikkeling van een Centre for Urban Agriculture van de UWC als satellietcampus tussen de internationale luchthaven en de wijk Delft. Kaart: Daan De Vree, 2010.

stad. Een aantal van deze natuurgebieden zijn beschermd, maar andere staan onder druk van onder meer industriële uitbreidingen of gigantische residentiële en retailprojecten van private ontwikkelaars. Hiertegen zijn reeds verschillende alternatieve, sociale en milieubewuste projecten opgezet. UWC kan de schakel zijn die deze afzonderlijk geïnitieerde 'tegenprojecten' samenbrengt in één grote duurzame structuur. Zo zou het vacante land tussen de luchthaven en Delft kunnen ingezet worden als landbouwgrond, met het oog zowel op grootschalige commerciële landbouw als op volkstuintjes voor de gemeenschap, waarbij UWC op beide niveaus haar expertise kan aanbieden. Ook kan UWC nieuw onderzoek initiëren zodat de stad een duurzaam landbouwbeleid kan implementeren. Op dit gebied kan UWC haar Department of Biodiversity & Biology vestigen als satellietcampus die op deze manier lokaal als Centre for Urban Agriculture kan fungeren. Langs de 'Land Line' ter hoogte van de wijk Philippi is recent succesvol een 'Fresh Produce Market' ingericht, wat de levensvatbaarheid van dergelijk scenario aantoont. Dit landbouwproject zou via de 'Land Line' rechtstreeks toegang verkrijgen tot een omvangrijk economisch landschap, aangezien deze marktplaats naast productie voor de stad ook gericht is op interregionale export.

## **de stedelijke ruimte van Bellville is een stedelijk lappendeken van monofunctionele stadswijken van diverse aard en programma**

### **Naar een geïntegreerd stadsproject**

De ruimtelijke scenario's die we hier voorstellen en een alternatief willen vormen voor het voorliggende masterplan voor de ontwikkeling van de Transnet site, beogen een meer indringende rol van UWC als stedelijke actor. Het voorstel van de 'Fake Estates' biedt nieuwe mogelijkheden voor het binnenbrengen van sociale projecten tot diep in de gemeenschap en kan tegelijk een nieuw gezicht geven aan UWC langsheen de loop. Het 'Land Line'-project is in eerste instantie een echt stadsproject dat niet alleen aan de UWC campus maar ook aan andere initiatieven nieuwe impulsen kan geven, zoals het omstreden grootschalig woningbouwproject N2 Gateway Housing in Delft of de inrichting van Belhar centrum. De implementatie van beide voorstellen veronderstelt een sterke vorm van interactie tussen stad en universiteit en een duidelijk engagement van beide partners. Via concrete thema's als natuur, wonen, industrie, wetenschap en cultuur kunnen stad en universiteit gezamenlijke projecten opzetten en een gemeenschappelijke agenda ontwikkelen voor de Cape Flats, een gebied dat, doorn de grote armoede die er heerst, bij de stedelijke overheid beleidsprioriteit heeft. Door de toekomstige ontwikkeling van UWC te denken vanuit een bredere stedelijke context en ze te koppelen aan een ontwikkelingsmodel met regionaal stedelijke ambitie, zo menen we, krijgt het project een breder draagvlak en kan de universiteit tegelijk haar rol waarmaken als stedelijke actor in de realisatie van een kwalitatieve gedeelde stedelijke ruimte.

**Daan De Vree (daan.devree@ugent.be) en Sam Lanckriet (sam.lanckriet@ugent.be) zijn beide ingenieur-architect. Ze studeerden in 2010 af aan de Universiteit Gent met een masterproef waarin ze, samen met Sietse Van Doorslaer, een ruimtelijke mapping van de campus presenteerden en scenario's voorstellen voor de toekomstige ontwikkeling van de UWC, Kaapstad. Momenteel zijn ze verbonden aan het Labo S van de Vakgroep Architectuur en Stedenbouw, Ugent**

**Johan Lagae (Johan.lagae@ugent.be) doceert architectuurschiedenis aan de Vakgroep Architectuur en Stedenbouw van de Ugent. Hij verricht onderzoek naar de 20ste eeuwse stad en architectuur in Afrika, met een bijzondere aandacht voor Congo. In maart 2010 organiseerde hij samen met Gordon Pirie (UWC) en Caroline Newton (St. Lucas) een workshop over de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de UWC-campus.**

### **Literatuur**

Voor dit onderzoek is in belangrijke mate gebruik gemaakt van beleidsdocumenten uit het archief van UWC. We houden eraan om Larry Pokpas en Gordon Pirie te bedanken voor de steun bij het verzamelen van dit materiaal en het faciliteren van het veldwerk waarop dit onderzoek is gebaseerd.

Abrahams, C. (1995) Education for our future, Brochure UWC

Christopher, A.J. (1994) The Atlas of Changing South Africa, Routledge, London

DHK urban concepts (2002) Bellrail/BellvilleSouth. A Vision for the Development of a Metropolitan Centre on the Transnet Bellrail Site, Bellville South (presentatie, archief UWC)

Fourie, L.J. (2003) Rethinking the formalisation of the minibus-taxi industry in South Africa, Master of engineering (technology management), onuitgegeven dissertatie, Faculty of Engineering, University of Pretoria, November 2003

Gerwel, J. (1987) Vice-Chancellors Report, Cape Town, UWC

Grey, P. (2006) Regulating the informal – Exploring possibilities for formalizing the South African minibus- taxi industry, onuitgegeven dissertatie, School of Architecture, Planning & Geomatics, University of Cape Town.

Murray, N., Shepherd, N. & Hall, M. (2007) Desire Lines. Space, memory and identity in the post-apartheid city, Routledge, Abingdon

Pieterse, E. (2009) 'Post-Apartheid Geographies in SouthAfrica. Why are Urban Divides so Persistent?' (paper gepresenteerd in het kader van 'Cities in Development- Spaces, Conflicts and Agency', KU Leuven, 15december 2009) S.N., Prospectus 2008-2009, 'A Proud History. A Dynamic Future', UWC Office of Development, Public Affairs and Alumni, 2008, p. 4

Van der Ross, R. (1983) Report of the Rector, Cape Town, UWC