

STAD AAN DE STROOM: HET ANTWERPSE WATERFRONT

Elke zichzelf respecterende stad met een verouderd havengebied is in de jaren tachtig gestart met de revitalisatie van haar havengebied. Antwerpen bleef wat achter, maar heeft de Schelde-oeveren als uitdaging van de jaren negentig ontdekt. De toekomstige functie en vorm van het project 'Stad aan de Stroom' beginnen langzamerhand duidelijk vorm te krijgen.

Stad aan de Stroom past in het streven van de stad Antwerpen om het proces van suburbanisatie een halt toe te roepen. Het plangebied ligt centraal in de stad en was voor een groot deel al in handen van de overheid.

Enkele inzenders van de in 1989 uitgeschreven open internationale prijsvraag voor een structuurvisie voor het gebied schroomden niet flink het mes in het plangebied en zijn omgeving te zetten. Zo werd voorgesteld de maritieme rol van de Schelde te beëindigen door de aanleg van een kanaal aan de linkeroever. De Scheldebocht zou zo het karakter krijgen van een recreatief binnenwater met groene oevers. Bruggen over de Schelde dienden de linkeroever groeikansen te geven, waardoor op termijn twee volwaardige stadsdelen zouden ontstaan.

De meeste antwerpers stelden zich echter, al dan niet anticiperend op een ontwerp-opdracht, iets meer binnen de

ambities van de initiatiefgroep op. Met Stad aan de Stroom zou niet gestreefd moeten worden naar het met elkaar verbinden van de linker en rechter Schelde-oever, maar de verschillen tussen beide oevers moesten als een karakteristiek element van de stad Antwerpen worden beschouwd.

DELEN

Het plangebied aan de Schelde bestaat uit drie delen. De structuur van *Het Eilandje* wordt bepaald door een aantal dokken, een patroon van geometrische bouwblokken en open ruimte. Woningbouw en vestiging van kantoren van havenbedrijven moeten Het Eilandje een scharnierfunctie tussen stad en haven geven. Enkele woontorens moeten de bevolkingsdichtheid verhogen en het draagvlak voor voorzieningen vergroten. Het noordelijk deel van Het Eilandje zal op langere termijn de functie van maritiem park krijgen.

De Kaaien langs de Schelde worden als openbare ruimte gehandhaafd en laten een divers gebruik toe (tentoonstellingen, feesten, circus etcetera). De passagiers- en cruise-schepen die er, naar men hoopt, in de toekomst zullen aanleggen, moeten het maritieme karakter van De Kaaien accentueren. Het verkeersvolume wordt teruggebracht, zonder het stedelijk karakter aan te tasten. Men wil De Kaaien

omvormen tot een 'stadsboulevard' en bedoelt daarmee niet een vierbaansweg zoals in Amsterdam, maar een stedelijke straat. Daaruit is het haven- en snelverkeer teruggedrongen en vindt het parkeren ondergronds plaats.

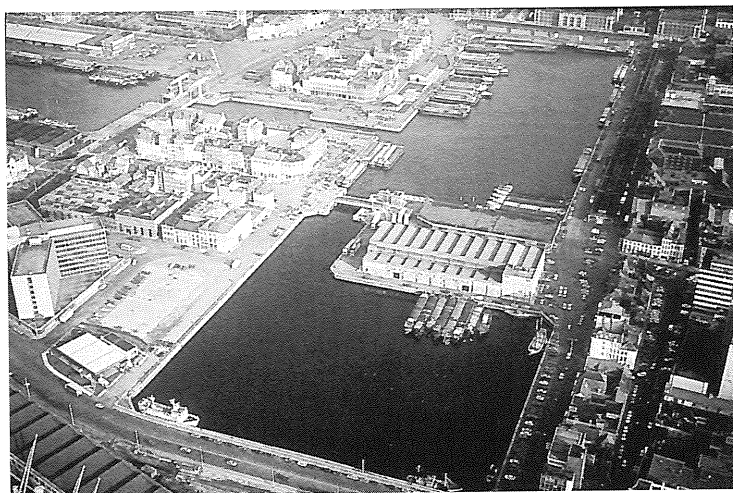
Nieuw Zuid zal naast een flinke hoeveelheid voorzieningen zevenhonderd woningen gaan tellen, die in de vorm van een aantal stroken loodrecht op de kaden een doorzicht mogelijk maken van de stad naar de Schelde. Het oude Zuid zou met een aantal (culturele) voorzieningen een versterkte centrumfunctie moeten krijgen. Een marktonderzoek heeft uitgewezen, dat de grote vraag in Antwerpen zich richt op woningen die tot dusver nauwelijks gerealiseerd worden: de goedkopere marktsector. De plangroep van Stad aan de Stroom wijst dan ook op de noodzaak om met name in dit segment te bouwen.

INITIATIEF

Door de open wijze van planvorming, met prijsvragen in het beginstadium, is Stad aan de Stroom een internationaal project geworden. Hierbij moet het 'typisch Belgische' eerder in de organisatie dan in het resultaat worden gezocht. Het waren immers noch beleidsambtenaren op het gebied van de ruimtelijke ordening, waarvan Antwerpen er zo weinig telt, noch bestuurders die de eerste initiatieven namen. De start werd in 1988 gemaakt door stedenbouwkundigen en andere denkers over de stad, werkzaam in de wetenschap of de privé-sector. In tegenstelling tot vergelijkbare Nederlandse projecten was in Antwerpen geen sprake van een ambtelijke structuur die de stedelijke vernieuwing kon inleiden.

In de huidige organisatie spelen zowel overheid als private partijen een rol, de laatste in een veel eerder stadium dan in Nederland doorgaans het geval is. De verschillende betrokkenen financieren de planvorming nu vanuit de verwachting, dat hen dat in de volgende fase geen windeieren zal leggen. Zowel overheid als private partijen zijn aandeelhouders en bestuurders van de coöperatieve vereniging Prefinanciering Stad aan de Stroom.

In dat opzicht is Stad aan de Stroom, meer dan de Nederlandse stedelijke vernieuwingsprojecten, een operatie die zichzelf moet bedruipen. In goede tijden wordt de betrokkenheid van alle partijen daarmee wellicht verhoogd, maar daar tegenover staat het risico dat het project inzakt in tijden van onroerend-goedcrises.



Het Eilandje.
Foto:
Eurosense.

LIA DE LANGE
redactie AGORA