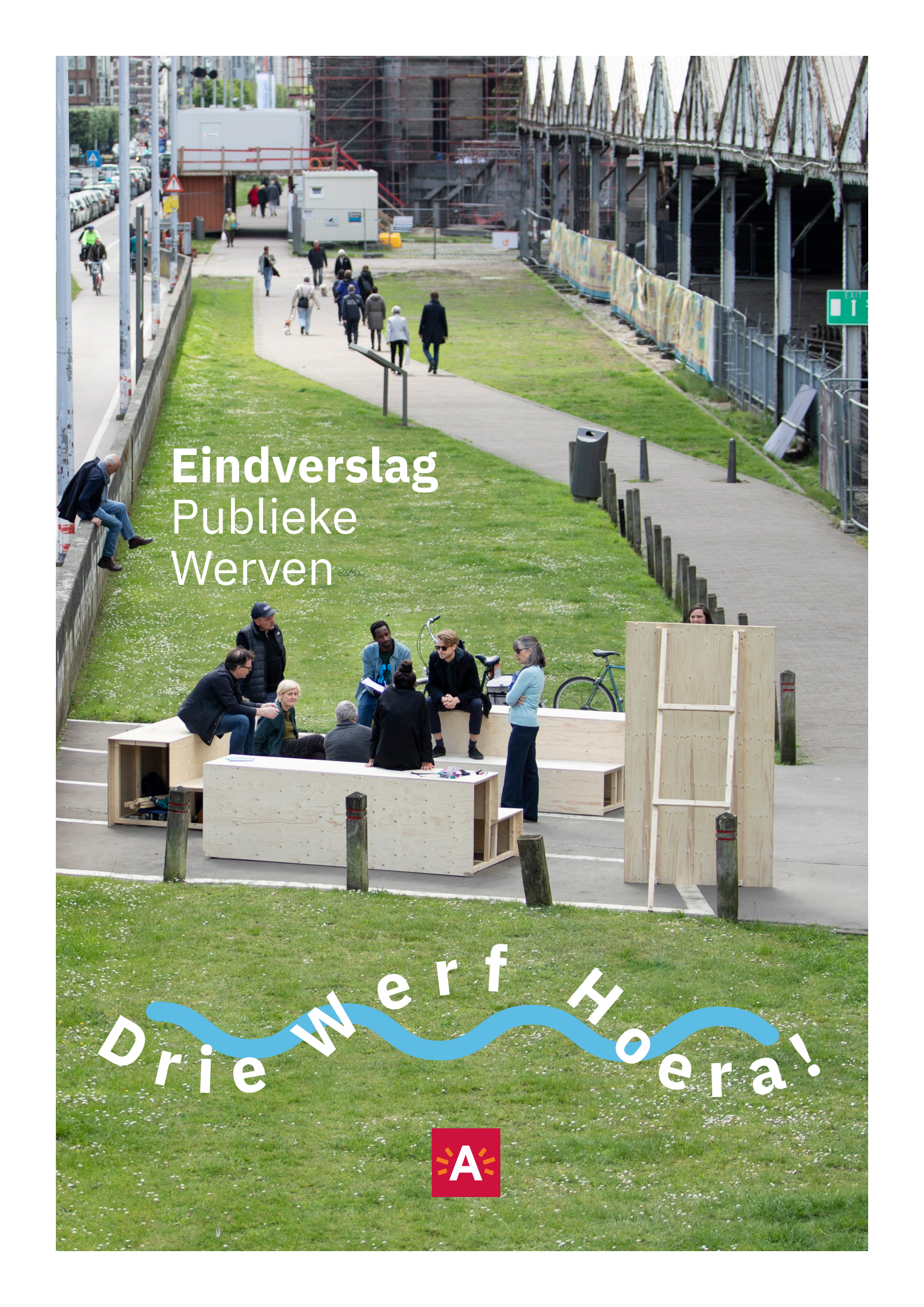
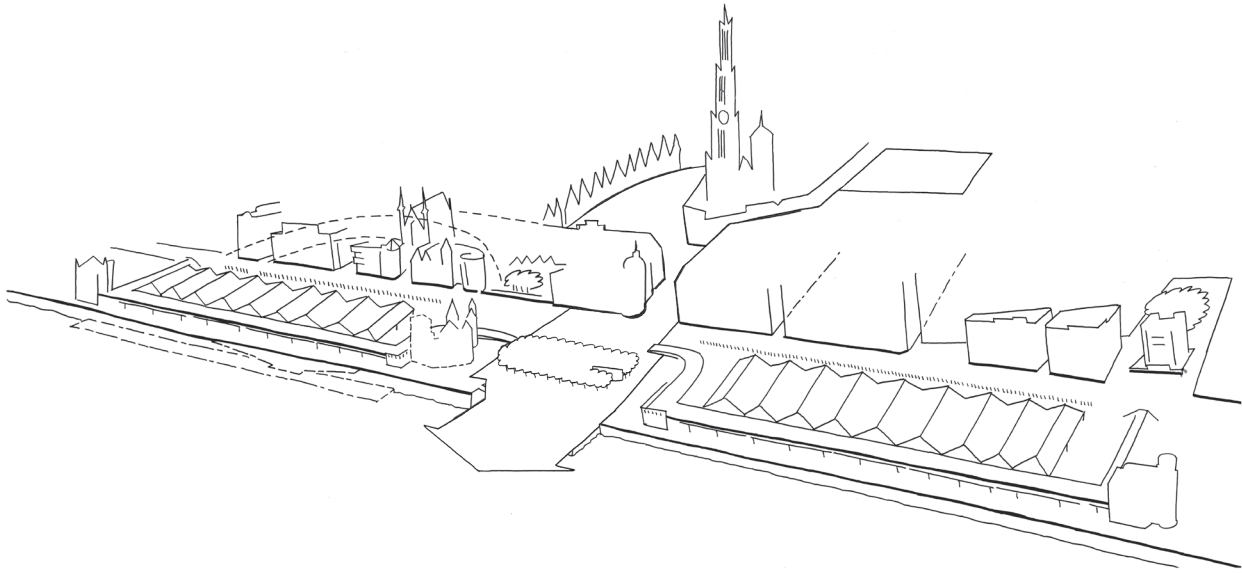




Eindverslag Publieke Werven

Drie Werf Hoera!





Inleiding

De Scheldekaaien zijn volop in ontwikkeling. De kaaien zijn altijd een plek geweest van mensen en goederen, van handel en overslag, van economische kracht en van een stad die zich door de geschiedenis heen in verschillende gedaanten aan de Schelde heeft getoond. Om dat te behouden voor de toekomst zijn vernieuwingen en verbeteringen nodig.

Op dit moment werkt AG VESPA, het autonoom gemeentebedrijf voor vastgoed en stadsprojecten Antwerpen, aan een ontwerp voor het centrale deel van de Scheldekaaien, van Noorder- tot Zuiderterras. AG VESPA heeft daarvoor in een eerste fase het team Palmbout Urban Landscapes en Stichting Kleinschalige Culturele Producties (KCP) aangesteld.

Dat team heeft een reeks Publieke Werven georganiseerd, als input voor het ontwerp van het centrale deel van de Scheldekaaien. Die Publieke Werven zijn gericht op het testen en opnieuw leren kennen van het centrale deel van de Scheldekaaien als integraal onderdeel van de Antwerpse binnenstad. De Publieke Werven kaderen in een conceptsubsidie van de dienst Stedenbeleid. De conceptsubsidie heeft tot doel om het planproces rond de herinrichting van het centrale deel van de Scheldekaaien opnieuw te bekijken en om de ontwikkelingen in kaart te brengen na de opmaak van het masterplan Scheldekaaien (2010).

De Publieke Werven zijn gebruikt om de ruimte te testen, informatie op te halen en om informatie te geven over de stand van zaken. De Publieke Werven zijn een aanzet om het publiek opnieuw te betrekken bij de vervolgstappen in de ontwikkeling van het centrale deel van de Scheldekaaien.

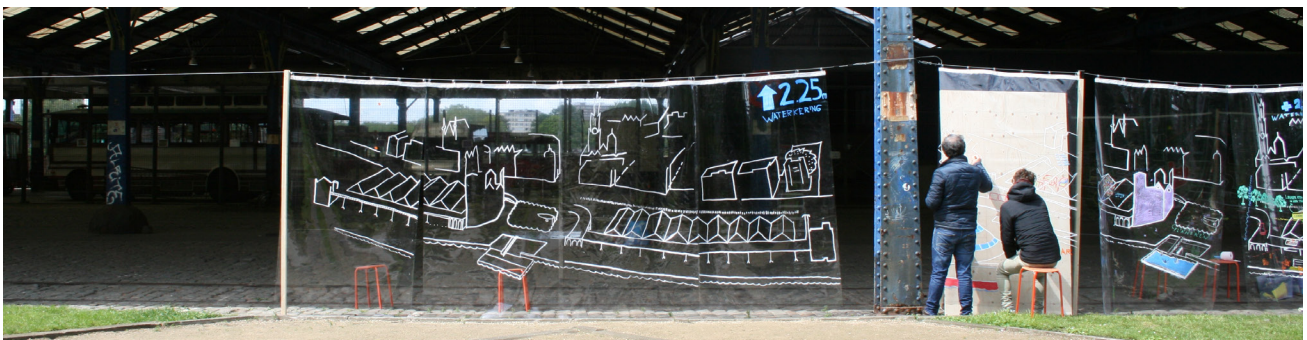
Het laatste moment dat het publiek bij de ontwikkeling rond het centrale deel is bevraagd was tijdens het grootschalig opgezette participatieproces in 2010. Dat proces heeft waardevolle input opgeleverd die nog steeds actueel is. Met Drie Werf Hoera is dat proces niet herhaald, het is eerder een voortzetting en herijking geweest wat een opstap kan vormen om het publiek op een vernieuwende manier te betrekken bij de heraanleg van de Scheldekaaien.

De ruimtes onder de hangars worden momenteel niet intensief gebruikt. Met de nieuwe kaai inrichting en het verdwijnen van de bestaande waterkering worden die overdekte ruimtes direct verbonden en betrokken bij de Antwerpse binnenstad. Daardoor ontstaan nieuwe overdekte pleinen die een grote kans bieden voor de binnenstad.

De Publieke Werven waren een eerste stap om de plek te leren kennen via een proces van kennisuitwisseling en samenwerking.

Naast het denken en praten over de waarde en de mogelijke invulling van de hangars, wandelterrassen en het Steenplein is de positie van het centrale deel van de kaaien een belangrijk onderdeel van gesprek geweest. Hoe bereik je de kaaien en hoe worden ze gekoppeld aan, met name, Linkeroever. Intensiever gebruik van de Schelde brengt Linkeroever dichterbij. Vandaar dat een van de Publieke Werven op de veerboot heeft plaatsgevonden, een plek die beide oevers koppelt.

Het doel van de Publieke Werven is om samen met bewoners betekenis te geven aan de hangars en de wandelterrassen en op zoek te gaan naar een gemeenschappelijk draagvlak waardoor er een maatschappelijk geëngageerd ontwerp kan ontstaan. Dat is een proces dat verder gaat dan een kortlopende interventie op de kaaien. De vraag is dan ook hoe deze acties een vervolg kunnen krijgen in het hele participatieproces rond het centrale deel van de Scheldekaaien.



Programma

Drie Werf Hoera heeft plaatsgevonden op de Scheldekaaien van 3 mei tot en met 12 mei 2019. Het programma kende drie verschillende publieke acties (Publieke Werven) die zijn gebruikt om de ruimte te testen en informatie op te halen voor het denk- en ontwerpproces. De resultaten worden gebruikt voor de nieuwe programmatische invulling van, met name, de hangarruimtes. De verhalen, meningen, gedachten en ideeën worden daarnaast onderdeel van het verhaal van de plek, de geschiedenis van de kaaien. Rond het Zuiderterras, op het veer en rond het Noorderterras vonden verschillende gespreksmomenten met bewoners en bezoekers plaats. Voor de Publieke Werven zijn folders verspreid onder bewoners van de Orteliuskaai, Jordaenskaai, Ernest Van Dijckkaai en Plantinkaai. Tijdens de werven hebben we veel bewoners van de kaaien gezien. Zij kwamen direct langs om hun ideeën en verhalen te vertellen.

Publieke werf #1

Drie Werf Hoer!

Tekenen op
waterkerings-
hoogte

Publieke werf #1

3 t/m 6 mei – Zuiderterras: Teken op waterkeringhoogte

Om de hoogte van de nieuwe waterkering voelbaar en tastbaar te maken, zijn transparante plastic gordijnen op een hoogte van 2,25 meter opgehangen. Die vormden het canvas voor de tekenaars die ideeën van bewoners en passanten over de toekomstige invulling en inrichting hebben gevisualiseerd.

Het beeld van de 2,25 meter hoge schermen in de hangarruimte lokte direct reacties uit. Tijdens korte gesprekken op de kade werden ideeën direct gekoppeld aan de bestaande hangarruimtes. Waardevolle gesprekken die tot ideeënrijke tekeningen hebben geleid die de loodsruimte wijzigen van een lege ruimte in een dynamische plek. Het resultaat van deze Publieke Werf zijn gevulde tekeningen met onderwerpen die passanten bezighouden.





Publieke werf #2

Drie Werf Hoer!

**Veer:
Voortvarend
heen en weer**

Publieke werf #2

5 t/m 8 mei – Veer: Voortvarend heen en weer

Het veer is een plek waar mensen even tijd hebben. Voor zes minuten staat de tijd stil en kunnen ze genieten van het zicht op Linkeroever of Rechteroever. Vier dagen lang gingen Paul en Alexandre voortvarend in gesprek met reizigers over de routes die zij in de stad afleggen.



Op en Neer het Sint Anna Veer

Vanop het veer tussen Het Steenplein en St Anna linkeroever komen de waterfronten van Antwerpen prachtig in beeld. Het overdadige groen en de hoogste verdiepingen van de flatgebouwen op linkeroever, pakken de ochtend- en de avondzon. De oude stad kan, in de late lente en de zomer, zowat de hele dag in het goud liggen te blinken.

Vanop het veer ligt Antwerpen krachtig, maar niet pompeus of majesteus, aan de brede grijze stroom. Bijna iedereen op het veer kan je vertellen hoe het zicht op de oude stad gegarandeerd even een vakantiegevoel oproept. Een gevoel van trots en ontspanning. Op en neer het veer is de Antwerpenaar, de burger 'van over het water' en de toerist vaak een tevreden mens, en niet bang om daar voor uit te komen.

Na een paar dagen observeren en praten met de gebruikers van het veer komt iets van een patroon naar boven over het heden en de toekomst van de kaden, die van het veer, en de relatie tussen linker en rechteroever.

1. De rechteroever

Varend naar het Steenplein is het niet moeilijk te begrijpen dat veel opvarenden genieten van het bestaande gebouwenfront. Heel breed (bijna een volle 180 graden vrij zicht), heel compact (met nauwelijks gaten in de bouwlijn), uniforme laagbouw, met slechts enkele torens die er bovenuit steken. Vanuit dat zicht komt bij velen de gedachte naar boven dat 'een of meerdere gebouwen met een WOW factor' best aan de bestaande situatie toegevoegd zou kunnen worden. Met trots wordt daarbij verwezen naar het MAS en de Hadid –diamant aan de noordzijde van het waterfront. Maar met toeristenkennis van zaken, wordt ook vaak gerefereerd aan meer avontuurlijke steden aan andere stromen in de wereld. Bij uitbreiding kan de WOW-wens echter ook betrokken worden op de toekomstige inrichting van de kaden tussen noord en zuiderterras.

De eigenlijke bewoners van de gebouwen aan de kaden spreken die wens niet tegen, maar benadrukken dat de 'zichtlijn tussen huizen en het water niet doorbroken mag worden'. En het steeds weerkerende refrein, is ook van hen te horen: 'groen'. Sommigen van hen merken ook op dat de leegstand van sommige flats ('tweede of derde verblijven van zeer rijke mensen die hier zelden zijn en mee de oorzaak zijn dat de kaden ondergebruikt worden. De bewoners zijn er vaak niet')

De bewoners van de oude stad spreken verschillende opinies uit over het gebruik van auto's en algemener over mobiliteit. Er wordt gepleit voor 'parkeerplaatsen voor de bewoners' en, een enkeling, 'voor campers', 'voor openbaar vervoer op de kaden', 'voor het afschaffen van alle autoverkeer'. Er lijkt wel een gemakkelijkere consensus te zijn voor 'het responsabiliseren van de fietsers tegenover de voetgangers'.

Een bijzondere niche van de veergebruikers zijn de buitenlandse toeristen. Blijkbaar is het een insiders tip voor toeristen om op het veer het 'best view of the city' te krijgen. Een zeer goed geïnformeerde Indiaas-New Yorkse toerist had een hele voettocht in gedachten via het veer naar de voetgangerstunnel en het Mas. Hij gaf, desgevraagd, een lezing hoe New York, onder Bloomberg, het Waterfront in Lower East Manhattan had gemoderniseerd: 'sports, the arts, food'. 'as close as possible to the water, the active energy of it is stimulating'.

Waarschijnlijk de ontroerendste gebruikers van het veer zijn de oude mensen. Een aantal van uit het Waasland, kwamen kijken naar de stad, waar ze altijd gewerkt, maar nooit gewoond hadden. Een man van 82, met permissie gezegd de dood al onder de huid, wees met bevende hand, maar vol trots, naar de oude museale kranen op de rechteroever: 'daar heb ik twintig jaar gewerkt'. Het verleden van Antwerpen leeft op het veer. Vaak met een nostalgische toets: 'al die openingen van de Schelde naar de stad zouden in ere moeten hersteld. De stad zou er zijn verleden mee terugwinnen' en 'vroeger was er veel meer activiteit op het water, dat zou moeten terugkomen'.

2. Linkeroever

De weg naar linkeroever via het veer is populair bij fietsende gepensioneerden, klassen op uitstap (een jumelage tussen een klas uit Deurne en één uit Zambia, bijvoorbeeld. Meteen de meest 'gekleurde' overtocht van de week. Het veer is opvallend blank gekleurd).

Een opvallende groep gebruikers richting St Anna, zijn joodse ouders met hun kinderen die naar een van de speeltuinen op linkeroever gaan. De pater familias spreekt heel zacht en heeft op zich geen mening over de toekomst van de kaden 'omdat wij eigenlijk nooit buiten onze wijk aan het stadspark komen, behalve om hier met de kinderen te komen spelen.' Hij vindt de huidige situatie prima, 'maar het veer zou zeker moeten blijven. Het is prettiger dan de voetgangerstunnel'.

Het is heel opvallend hoe (zeker tijdens de namiddagen waarop we de gesprekken voerden) de bezoekers vooral van rechts naar links en terug naar huis reizen. De Sint Anna wijk waar het veer aanmeert is een duidelijk multiculturele wijk met veel jonge mensen. Toch zie je die leeftijdsgroep en de vele kleuren ervan niet zo op het veer zelf terug. Gaat Sint Anna niet met het veer naar de stad? Het lijkt er op.

Een kleine dikke man van in de zestig wijst nog op een detail dat de afstand tussen rechter en linkeroever illustreert. Een van de flatgebouwen op sint Anna staat haaks op de stroom en heeft een gedicht van Adriaan de Rover (een ode aan de stad) op zijn zijkant geschilderd. 'Alleen, het gedicht is helemaal niet te lezen vanop rechteroever omdat er bomen in de weg staan. Zelfs door de verrekijkers op de verhoogde esplanades is het gedicht daardoor niet te zien. Het gedicht zou tot de oude stad moeten spreken maar zijn stem is onhoorbaar gemaakt. Meer, op linkeroever zelf is het gedicht ook niet te lezen vanwege het overvloedige groen. Enkel vanop het midden van de straat is het gedicht te lezen. Je krijgt er dan wel een stijve nek van'. Hij fantaseert verder en hij ziet op de verschillende daken van de appartementsgebouwen een compacte tekst verschijnen die duidelijk vanuit de stad te zien zou zijn. 'iets als: 'alles van waarde is weerloos', of 'beware of what you want'. Zelfs 'Ik hou van A' zou mooi staan voor de toeristen en de burgers'.

3. Het zicht van de schipper

Het allermooiste plekje op de veerboot is de werkplek van de schipper hoog boven het dek. De schipper ziet op zijn monitoren de camerabeelden van elk hoekje van zijn schip. Hij telt elke mens en elke fiets die aan boord komt. En hij vertelt dat elke overtocht van de Schelde toch net wat anders is vanwege, het getij, de wind, de andere schepen. Hij verklaart ook waarom de sfeer op dit veer veel relaxter is dan in Kruibeke of Hemiksem. 'die veren zijn vooral voor het woon-werkverkeer. En moeë mensen gaan onmiddellijk zeuren als we 10 seconden te laat vertrekken. Dit veer heeft weinig woon-werkverkeer'.

Dat is ongetwijfeld waar als de schipper het zelf zegt. Toch liggen er elke dag om 5 uur enkele uitgeputte straatvegers op het dek. Zij zijn de enige gebruikers die niet op de banken gaan zitten.

En natuurlijk ontbreekt de romantiek niet op het dek. Twee tienermeisjes komen op het veer om geheimpjes te vertellen en selfies te nemen. Zij verlaten de pond waar ze er zijn opgekomen. Een stelletje veertigers staat wat te vrijen. Ik durf te denken dat ze even buiten de echtelijke lijnen aan het kleuren zijn .

Paul De Bruyne



Publieke werf #3

Drie Werf Hoer!

Noorderterras:
Vierschaer,
Van wie is de
publieke ruimte?

Publieke werf #3

9 t/m 12 mei – Noorderterras: Vierschaer, Van wie is de publieke ruimte?

In de vorm van de historische Vierschaer die oorspronkelijk aan de Scheldekaai stond vond het gesprek plaats over hoe we het verleden vertalen naar een toekomst waarin cruiseschepen aanmeren, toeristen de stad binnenkomen en het Noorderterras de entree van de stad is.



Slotdebat

Drie Werf Hoer!

Noorderterras:
Vierschaer,
debat

Slotdebat

Zondag 12 mei – Noorderterras: Vierschaer, Slotdebat

Op zondag 12 mei stond het slotdebat gepland. Precies op dat moment vond een stille mars plaats tegen (seksueel) geweld en als steun voor slachtoffers van geweld, met aankomst op het Steenplein. In overleg met AG VESPA is besloten om uit respect voor, en medeleven met deze gebeurtenis het slotdebat zoals eerder gecommuniceerd niet door te laten gaan. Het ontwerpteam was wel ter plaatse om de mensen die alsnog kwamen op te vangen en te woord te staan.

Uiteindelijk heeft er een intiem debat plaatsgevonden met een vijftiental Antwerpenaren. In dat debat kwam duidelijk het duale belang van de bewoners van de kaaïen en de bezoekers uit een breder gebied van Antwerpen naar voren. De bewoners van de kaaïen hebben het meer over hun directe belang bij de kaaïruimte. Het zicht op de Schelde, het parkeren, mobiliteit, stedelijke overlast zijn onderwerpen die dicht bij bewoners liggen en belangrijke input vormen. Een ander groot belang kwam van bewoners uit een breder gebied die het belang van de kaaïen als stedelijke voorziening en iconische plek voor Antwerpen voorop stelden. De hangars worden gezien als onderdeel van de stad die het waard is om steeds te bezoeken en als onderdeel van het collectief geheugen van de stad.





Verzamelde input

De Publieke Werven duurden van 3 tot en met 12 mei. Bij het ‘tekenen op waterkeringhoogte, ‘Voortvarend op en neer’, en ‘Vierschaer, van wie is de Publieke ruimte’ zijn ongeveer 15-20 gesprekken per dag gehouden.

Dat brengt het totaal op ongeveer 150 tot 200 gesprekken. Die gesprekken zijn voornamelijk gehouden met Antwerpenaren, waarvan veel bewoners en mensen die dagelijks gebruik maken van de kaairuimte. Toeristen zijn veel langs gekomen, maar zijn minder vaak gevraagd en hadden ook minder reactie daar voor velen dit vaak het eerste bezoek was.

- Veel mensen die we spraken vinden het hele project lang duren. Men heeft wel grote verwachtingen van het centrale deel. De omvorming van Sint-Andries en Zuid ziet men als een verbetering.
- Veel mensen vragen zich af hoe de kaaien meer een bestemming kunnen worden. Vaak wordt een helder semipermanent, terugkerend programma genoemd. Invulling van de loodsen ziet men in markten, evenementen, optredens. Daarvoor moeten dan wel de ruimtelijke condities geschapen worden (een goede ondergrond). Meerdere malen is daarbij een paviljoen genoemd waar iets gebeurt.
- De vraag naar meer groen, ook onder de loodsdaken, hebben we veel gehoord. Mensen ervaren een gebrek aan groen. Linkeroever ziet er groen uit, maar men zou graag iets dichterbij het stadscentrum meer groen hebben. Groen is op verschillende manieren ingevuld; als tuinen, kassen, groenperken, speelveldjes, een hondenwei.

- Het fietspad is een prima voorziening, maar zorg ervoor dat het samen gaat met alle wandelaars die het gebied gebruiken (het is druk op het centrale deel). Het fietspad moet breed genoeg zijn, en fietsers moeten zich bewust zijn van de voetgangers (gedrag aanpassen).
- Goed en frequent openbaar vervoer wordt gemist langs de kaaien.
- De kaairuimte gebruiken als parkeerplaats vindt men een te gemakkelijke oplossing. Parkeren op zo'n prominente plek moet zeker ondergronds of liever elders.
- Versterk de wandelroutes tussen de kaaien en de binnenstad en motiveer de locatie van de waterkering op een goede manier.
- Toerisme en dagelijks gebruik van de kade gaan goed samen. De mensen die we hebben gesproken, ervaren het toerisme als positief. De invulling van de cruiseterminal wordt wel met gemengde gevoelens ontvangen.
- Veel mensen die we hebben gesproken, vinden de geschiedenis van de stad een interessant onderdeel van de kaairuimte. Men zou hier graag meer zichtbaarheid aan geven door bijvoorbeeld publieke vitrines, kunstwerken, openlucht tentoonstellingen, overdekte opgravingen.
- De verbinding met Linkeroever, het veer, de waterbussen worden als een belangrijk ruimtelijke schakel/toevoeging ervaren. Die vaarverbindingen zijn volgens bijna alle ondervraagden belangrijk voor de stad als geheel. Sommige vinden zelfs dat de verbindingen nog meer aangezet kunnen worden in de vorm van vaste verbindingen zoals een brug.
- Het veer wordt, onder meer, veel gebruikt door mensen uit de hele stad die ontspanning (speeltuinen, wandelruimte, groen) zoeken op Linkeroever.
- Het Steenplein wordt door velen gezien als een centrale plek, maar wordt nu wel als versnipperd ervaren (het is geen plein). Graag zou men hier een groen 'open hart' [men spreekt hier van een vrij invulbare plek of vrije ruimte] van de stad aan het water zien met het ponton als belangrijke plek aan het water.

Wat gebeurt er met jouw input?

Alle input van de Publieke Werven wordt samen met de input van stakeholders zoals De Vlaamse Waterweg nv, Visit Antwerpen, archeologie en erfgoed, verwerkt in de volgende ontwerp fase voor het centrale deel van de Scheldekaaien.

Driewerf Hoera is een programma van Stichting Kleinschalige Culturele Producties en is onderdeel van de conceptschets van Palmbout Urban Landscapes. In opdracht van AG VESPA en in samenwerking met en financieel mogelijk gemaakt door Team Stedenbeleid.
Met vragen over de ontwikkeling van de Scheldekaaien kan je terecht bij AG VESPA (www.agvespa.be).



PALMBOUT
Urban Landscapes.



AGENTSCHAP
BINNENLANDS
BESTUUR



Vlaanderen
is sterke steden