

Een fietspad ontsluit het landschapspark in de reservatiestrook van de A102 in Deurne.

UIT WOONENCLAVES: STUDENTENPROJECTEN VOOR DE TWINTIGSTE-
EEUWSE GORDEL ROND ANTWERPEN: BEATRICE BERTOLINI, BEA DELANNOY,
JORIS KERREMANS. VAKGROEP ARCHITECTUUR EN STEDENBOUW, UGENT.

Bert Gellynck *universiteit Gent*

Kristiaan Borret *stadsbouwmeester Antwerpen*

Ook in de eenentwintigste eeuw zal de wereldbevolking explosief groeien. Bovendien blijven mensen massaal naar de stad trekken. Die voorspellingen gelden ook voor ons land. In Vlaanderen groeit de bevolking de komende decennia met 14 procent, in Wallonië met 23 procent. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest spant de kroon met een toename van maar liefst 27 procent. Bovendien zou de groei in de grote steden sneller gaan dan erbuiten. In steden zoals Antwerpen en Brussel heerst enige nervositeit over dit vooruitzicht, want de ruimte is op en de voorzieningen en infrastructuur zitten overal eivol.

Het is nog maar de vraag of die bevolkingsgroei bij ons echt tot steden met een steeds grotere dichtheid zal leiden. Het concept 'stad' valt in de Lage Landen immers niet te vergelijken met dat van metropolen als Madrid, Kaapstad, Sao Paulo of Bangkok. We wonen voornamelijk in een diffuus nederzettingsspatroon, waar stad en landschap door elkaar lopen. In de Vlaamse nevelstad zijn hier en daar dichte knopen in het netwerk te bespeuren: onze 'centrumsteden'. In de laatste decennia is de levenskwaliteit er sterk toegenomen dankzij de talrijke inspanningen om de centrumstad opnieuw aantrekkelijk te maken. Deze golf van stadsvernieuwing was vooral gericht op het revitaliseren van de pre-industriële en negentiende-eeuwse gebieden door de historische relatie tussen wonen, werken en ontspannen in de Europese stad een duwtje in de rug te geven.

Er was veel aandacht voor compact wonen, nabijheid van voorzieningen, het mengen van functies, multiculturaliteit en alternatieve vormen van mobiliteit. De kennis, de instrumenten en de middelen zijn voorhanden om deze gebieden verder te vernieuwen en te verdichten, maar toch zal de verwachte stedelijke groei ook elders moeten plaatsvinden. De binnenstad en de negentiende-eeuwse gordel zitten min of meer 'vol' en kunnen de extra groei zeker niet alleen opvangen.

Ondertussen viel er in de zogenaamde voorstad weinig belangrijk nieuws te rapen. De bewoners gingen er sinds een halve eeuw op zoek naar een eigen huis met wat groen en een parkeerplaats voor de deur, voor een redelijke prijs. Burgemeesters telden er hun zegeningen en constateerden met tevredenheid dat de gemeentekas gespekt werd door een nieuwe en doorgaans welvarende middenklasse. Koning Auto regeerde en dat leidde tot veel asfalt, winkelboulevards en de introductie van het woonerf als compromis tussen woonkwaliteit en mobiliteitswensen.

Maar toch is er momenteel iets fundamenteels aan het veranderen in de voorstad. Terwijl de stadsvernieuwing in de centrumstad gebaseerd is op de vraag naar meer levenskwaliteit, wordt de transformatie van de voorstad vooral gestuwd door mobiliteitsprojecten. ➔

De twintigste-eeuwse voorstad is de hippe binnenstad niet, maar het is ook geen saaie verkaveling. De hybride woonvorm die er mogelijk is, kan een belangrijke troef zijn voor stadsvernieuwing en opvang van de verwachte bevolkingsgroei.