



NOTA STADSONTWIKKELING
Antwerpen Onvoltooide Stad, één jaar later

Axel Polis

28 januari 2005

ANTWERPEN ONVOLTOOIDE STAD, EEN JAAR LATER

Synthese van het rapport

Een jaar verstreek sinds het uitbrengen van het boek "Antwerpen, Onvoltooide Stad". Dat leek ons een goede gelegenheid om eens kort stil te staan bij hoe het Antwerpen vandaag vergaat. Wat is de stand van zaken van de plan- en visievorming en hoe evolueren de belangrijkste projecten ? Het stadsbestuur heeft overigens al die ambities gebundeld onder de noemer "Antwerpen : werf van de eeuw". Marketingtechnisch een goede vondst overigens, maar wel schromelijk overdreven gezien de nieuwe eeuw amper vijf jaar oud is. Zij die zich bovendien de bouwwoede van de jaren '60 ten tijde van de aanleg van de ring herinneren, weten wel beter.

*Antwerpen is een stad in **volle overgang**. Wie regelmatig in of uit de stad moet, heeft dat aan den lijve ondervonden. De Leien, de Antwerpsestraat en de Sint-Bernardsesteenweg zijn opengelegd. De buitenring werd in een tijdsspanne van zes maanden volledig vernieuwd terwijl het door velen gevreesde verkeersinfarct uitbleef. De uitvoering van de eerste projecten van het **Masterplan** is dus opgestart. De **grootste ingrepen** van het plan waaronder de Oosterweelverbinding, bevinden zich nog **in de studiefase**. De definitieve tracékeuze van de oeververbinding wordt dit jaar verwacht, indien men een oplevering in 2010 nog wil halen. De stad poogt intussen de opmaak van het **Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen** afgewerkt te krijgen tegen de initieel opgelegde deadline van december 2005. Wel werd er vooruitgang geboekt met tal van kleinere planningsopdrachten. Zo moet onder andere het BPA voor Nieuw Zuid dit jaar klaar zijn en werden de uitvoeringsplannen voor het Eilandje einde januari 2005 goedgekeurd. De vooruitgang van de planvorming wordt echter ernstig bemoeilijkt door een gebrek aan kwalitatieve bestaffing op de bevoegde stadsdiensten. Dat was echter geen beletsel voor het uitbrengen van het **Mobiliteitsplan**, dat na vele jaren eindelijk klaar is geraakt.*

*In de grote projectgebieden moet **2005** de overgang van het woord naar de daad brengen. Op het Eilandje wordt na aflevering van de bouwvergunning gestart met de bouw van het **MAS** en wat verder beginnen de voorbereidingen van de parkaanleg op **Spoor Noord** in de tweede jaarhelft. De opening van het nieuwe Gerechtsgebouw deze zomer zal een katalysator zijn voor de verdere ontwikkeling van **Nieuw Zuid**. In Deurne Zuid worden de eerste woningen van het Eksterlaerproject opgeleverd. Ook aan het Centraal Station wordt verder gebouwd, maar de bouw van de kantoorlocatie aan het **Kievitplein** is de laatste maanden in de vuurlinie komen te liggen. Verschillende gereputeerde architecten en stedenbouwkundigen hebben brandhout gemaakt van het huidige project. De verschillende overheden hebben – met de beste bedoelingen overigens – achter de feiten aangehold in dit dossier. Het resultaat wordt in het beste geval een zeer grootschalige kantoorontwikkeling van een matige kwaliteit.*

*Het is dan ook onze hoop dat de verschillende overheden in 2005 structureel werk maken van een betere ondersteuning van de stadsontwikkeling : op politiek niveau een grondige **visievorming op lange termijn en een duidelijkere en beknoptere regelgeving** en op ambtelijk niveau een **beter uitgerust en kwalitatief aangepast personeelskader** dat de huidige grote werklust van planvorming beter kan opvangen. Dat zou vertrouwen geven aan alle huidige en toekomstige bewoners van Antwerpen en aan alle binnen- en buitenlandse investeerders en via een snelle uitbreiding van het aanbod het prijsniveau van immobiëlen ook voor de particulier aantrekkelijk houden. Bij een gelijkblijvend beleid zou de grote investeringsgolf die Antwerpen in dit decennium mag ervaren, van relatief korte duur kunnen zijn.*

Planvorming

Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen

De deadline van het project is nog altijd onherroepelijk einde 2005. Na de stadsdebatten en de districtsgesprekken van juni 2004 is het nog altijd wachten op het voorontwerp dat na nieuwjaar verwacht wordt. Met de bespreking van dat voorontwerp, de opmaak van het definitieve ontwerp én de goedkeuring door stad en hogere instanties nog voor de boeg zal het een krachttoer worden om dit project tot een goed einde te brengen.

Ondertussen moet de stad het dus nog steeds stellen zonder een duidelijk richtinggevend kader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Zo zijn de ad hoc BPA's nog steeds geen verleden tijd. Na het BPA voor de Stadsfeestzaal (waar de eerste werken inmiddels zijn begonnen) is er momenteel een openbaar onderzoek bezig voor een herziening van het BPA Binnenstad voor het bouwblok Nationalestraat – Drukkerijstraat - Steenhouwersvest. De versnelling in de herontwikkeling van deze site is het gevolg van de opening van de ModeNatie op de hoek Nationalestraat/Drukkerijstraat.

Op districtsniveau wordt er op verschillende plaatsen grondig werk verricht. Zo wordt in het district Berchem de structuurschets verder uitgewerkt. In Deurne werd vooruitgang geboekt in de planvorming voor de centrumzone aan de Turnhoutsebaan en werd in het najaar een Strategisch Ontwikkelingsplan Deurne Noord voorgesteld.

Mobiliteitsplan Antwerpen

Reeds in het bestuursakkoord van de eerste bestuursploeg Detiège (einde 1994) stond de opmaak van een allesomvattend mobiliteitsplan voor de stad Antwerpen ingeschreven. In 1997 werd het licht op groen gezet voor de opmaak. Drie jaar later

werd de startnota voorgesteld. Onder andere door een veranderde decretale context en de komst van het Masterplan zou het nog tot einde januari 2005 duren vooraleer de definitieve tekst van dit Mobiliteitsplan kon voorgelegd worden aan de Antwerpse gemeenteraad. Voorlopig is de grootste verdienste van dit mobiliteitsplan dat het überhaupt bestaat. Na de bekrachtiging door de gemeenteraad zal de stad eindelijk over een geïntegreerd beleidsdocument kunnen beschikken.

Het uitbrengen van dit plan zal ongetwijfeld tot vele discussies leiden, maar er is tenminste een conceptueel kader. Inhoudelijk bekeken kiest het plan voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling met een uitgesproken keuze voor verkeersleefbaarheid met aandacht voor de zwakke weggebruikers en het openbaar vervoer, zonder het autoverkeer te stigmatiseren. Uitgesplitst over korte tot lange termijn worden op een redelijk exhaustieve wijze mobiliteitsingrepen voorgesteld en worden er aanzetten gegeven tot verschillende methodieken om het plan op te volgen en te evalueren.

Grote ontwikkelingsprojecten

Het Eilandje

De bouwaanvraag voor het MAS is ingediend en wordt verwacht tegen midden 2005. De Stad Antwerpen voorzag 20 miljoen euro in haar buitengewone begroting van 2005 en de bijdrage van de Vlaamse regering werd bevestigd. Hierdoor is de financiering van het bouwproject praktisch rond. Met wat meeval kunnen de werken nog einde 2005 beginnen. Het andere grote cultuurproject op het Eilandje, het Sint Felixpakhuis, is in volle uitvoering. Momenteel wordt er gewerkt aan de binnenaafwerking van het gebouw zodat het Stadsarchief er eind 2005 zijn intrek kan nemen.

De heraanleg van het openbaar domein op het Eilandje vlot ondertussen niet. Met de bouw van de parking aan de Godefriduskaai werd nog altijd niet begonnen bij gebrek

aan een bouwvergunning. De Kattendijkbrug is inmiddels afgebroken. De gemeenteraad besprak in november de plannen voor de zogenaamde 'sociale' jachthaven in het Houtdok. Realisatie volgt in 2005.

Het AMCA-project is inmiddels in gewijzigde vorm bijna klaar. De appartementen van Project² zijn bijna allemaal opgeleverd. HesseNoordNatie neemt zijn intrek in een door Christine Conix ontworpen gebouw aan de Entrepotkaai (ten noorden van het Havenhuis). Alleen de plek aan de Noorderplaats blijft voorlopig leeg.

De bouwprojecten in de Montevideowijk zitten allemaal nog in planfase. De stad Antwerpen kocht de Redstar-magazijnen om er een memoriaal voor de landverhuizers in onder te brengen. De contacten van het schepencollege in New York laten naar verluidt het beste verhoppen voor de financiering van het project, aangezien het migratiemuseum op Ellis Island bereid is een partnerschap aan te gaan. Het stadsbestuur bestelde in januari 2005 een studie bij de Universiteit Gent over de invulling van het bouwprogramma.

Bouwpromotor Project² heeft nog geen bouwaanvraag ingediend voor de vijf woontorens aan de Westkaai van het Kattendijkdok. Daarvoor was het wachten op de opmaak van de BPA's Eilandje en Rijnkaai. Deze werden inmiddels einde januari door de Antwerpse gemeenteraad goedgekeurd.

Het blijft voorlopig bij grootse plannen op het Droogdokkeneiland. Het is wachten op een beslissing over het tracé van de Oosterweelverbinding en de opmaak van het tweede deel van het Masterplan voor het Eilandje. Een kleinere maar symbolisch belangrijke realisatie in 2004 was de opening van de kunsthall 'Extra City' in de grote silo van de Trouwnatie ter hoogte van de brandweerkazerne.

Nieuw Zuid

Het masterplan van Jo Crépain is omgezet in een BPA dat in de goedkeuringsprocedure zit. Er blijft discussie over het aantal sociale woningen dat op

de nieuwe site moet worden voorzien. De bankverzekeringsgroep Van Breda heeft inmiddels de NMBS-gebouwen overgekocht om er de hoofdzetel van haar bankactiviteiten in onder te brengen. Het gerechtsgebouw zal nog steeds officieel geopend worden in september 2005, bij de opening van het nieuwe gerechtelijk jaar. Hierdoor zijn de werken aan de Bolivarplaats in een hogere versnelling geschakeld. Om de Amamtunnel klaar te krijgen wordt alle autoverkeer bovengronds gestuurd, met alle gevolgen vandien. De bovengrondse heraanleg van het plein moet klaar zijn in de loop van 2006.

De eigenlijke bouw van de nieuwe wijk valt ten vroegste in 2006 te verwachten en zal in twee deelfases gebeuren. Eerst wordt het noordelijke deel, aansluitend bij de bestaande Zuidwijk, aangepakt.

Met Vlaams en Europees geld wordt inmiddels verder gewerkt aan de planvorming van het gebied Petroleum-Zuid. Hier vallen nieuwe plandocumenten te verwachten in de loop van het volgende jaar.

Nieuw Noord

Het definitieve ontwerp van het parkgedeelte door Bernardo Secchi werd in oktober voorgesteld. De sanering van de vervuilde NMBS-gronden en de parkaanleg beginnen in de tweede jaarhelft van 2005. Voltooiing einde 2006. Het is opmerkelijk stil rond de ontwikkeling van de zogenaamde Westkop. Pas met het op gang komen van de tweede fase van de werken aan de Leien valt hier vooruitgang te verwachten. Realisaties zijn hier wellicht niet te verwachten voor 2007.

De planvorming over het Lobroekdok is inmiddels nog altijd aan de gang. Volgens de laatste stand van zaken zou het dok gedeeltelijk gedempt worden, het zou hier gaan over het zuidelijke deel aan het kruispunt Slachthuislaan/Schijnpoortweg. Er zou ruimte zijn voor nieuwe grote baanwinkelloppervlakten waaronder een nieuwe IKEA-vestiging.

Ook de Topsporthal, waarover eindelijk een akkoord bestaat, komt op deze site. Het zal een welkome impuls geven aan de niet uit de startblokken rakende herbestemming van de Slachthuissite.

Prestibel

Het ontwikkelingsplan van projectontwikkelaar Vooruitzicht/PX3 wordt door het Vlaams Gewest onderzocht voor de opmaak van een RUP. Er heerst onduidelijkheid over de timing van realisatie.

Eksterlaer

De particuliere verkoop start in het voorjaar. Begin van de wegeniswerken en de eerste gebouwen wordt verwacht in de tweede helft van 2005. Inmiddels is de NIMBY-machinerie ook in Deurne op gang gekomen. Uiterekend de bewoners van de muur van appartementsgebouwen op de Dascottelei kunnen het niet verkroppen dat hun groene achterzicht verdwijnt. Enkele honderden bezwaarschriften werden ingediend en dreigen de realisatie te vertragen.

Militair Hospitaal

Meer dan tien jaar nadat de laatste patiënt er ontslagen werd, wacht het Militair Hospitaal nog steeds op een nieuwe bestemming. Stad, Vlaamse overheid en het leger proberen het reeds een decennium eens te worden over de verkoop, invulling en realisatie van een doorgedreven herwaardering van het gebied. In oktober 2003 beschermde Minister van Monumenten en Landschappen Van Grembergen het merendeel van de laat 19de eeuwse gebouwen. De Stad, die via het Pensioenfonds de site wil kopen, wenst uiteraard meerwaarde te boeken op termijn. De vrees bestond bij de stad dat een quasi integrale bescherming een rendabele projectontwikkeling onmogelijk zou maken. De stad heeft inmiddels haar verzet hiertegen gestaakt en het dossier is in een stroomversnelling gekomen. Tegen de jaarhelft zal er een projectontwikkelaar worden geselecteerd. De stad wenst

overigens in het gebied 25% van het woningbestand te reserveren voor sociale huur- en koopwoningen. Hopelijk lijdt dit niet tot een omgekeerde sociale verdringing, rekening houdende met de ambitie die de stad eveneens koestert om vooral jonge tweeverdieners en middenklassegezinnen naar de locatie te lokken.

Plannen, plannen...

Het ontwikkelingsbedrijf werkt aan een visievorming over de Scheldekaaien. Hierop vooruitlopend werden onlangs de plannen ontvouwd voor de bouw van twee parkeergarages onder de Scheldekaaien. Ook een herbestemming van het Loodswezen als luxehotel wordt onderzocht. Het is de bedoeling om in de tweede helft van de volgende legislatuur de heraanleg van de Scheldekaaien te realiseren.

Ook voor het Theaterplein worden plannen ontwikkeld. Na een Open Oproep kreeg de Italiaan Bernardo Secchi de opdracht een nieuw plan voor het plein te ontwerpen. Het lot van de in de jaren '80 in het midden van het plein geplaatste trappensculptuur van Jan Dries leidde tot discussies tussen oud-burgemeester Bob Cools - die pleitte voor het behoud ervan - en het huidige schepencollege. De situering en schaal van dit kunstwerk hypothekeren echter de ontwikkelingsmogelijkheden van het plein.

Mobiliteit

Heraanleg Leien fase 1

Begonnen in de zomer van 2002 liggen de werken aan de Leien inmiddels 9 maanden achter op schema. De redenen zijn velerlei maar gebrek aan ervaring in projectmanagement van dergelijke complexe werven is de hoofdoorzaak. De eigenlijke heraanleg begon reeds met vertraging en de timing van het archeologisch onderzoek van de Spaanse Vesten werd onderbemeten. Afgeleide factoren zijn problemen met nutsleidingen, laattijdige levering van de straattegels en een onderschatting van de werfbezetting voor de tunnelwerken aan de Nationale Bank en de Bolivarplaats. De communicatiecel die eerst redelijk functioneerde laat het wegens onderbezetting momenteel grotendeels afweten.

In de zomer van 2004 brachten de ministers Peeters en Van Mechelen een bezoek aan de werf. Inmiddels engageerde de stad zich om 2,8 miljoen euro extra te investeren. Hierdoor zou de bovengrondse achterstand ingehaald worden; tegen einde 2005 zou de bovengrondse hinder moeten beeindigd zijn. Tegen april 2005 zou het Mechelseplein er terug fatsoenlijk moeten bijliggen. Het transferium aan de Nationale Bank zou in februari 2005 klaar moeten zijn.

Heraanleg Leien fase 2

Middels een Open Oproep van de Vlaamse Bouwmeester werd verschillende architectenteams tijdens de zomer van 2004 gevraagd een visie te ontwikkelen over het 'Operaplein', het stuk Leien ter hoogte van het kruispunt met de De Keyserlei en de Franklin Rooseveltplaats. Verschillende bureaus waaronder Robbrecht en Daem en het Office for Metropolitan Architecture van Rem Koolhaas stuurden een inzending. Uiteindelijk werd de ontwerpopdracht toegewezen aan het bureau van de Spaanse architect/stedenbouwkundige Manuel de Solà-Morales, die reeds in 1990 in Antwerpen neerstreek voor het project Stad aan de Stroom.

Niettegenstaande de vertragingen aan het eerste deel van de Leien denken stad en gewest in de zomer van 2006 symbolisch de ijzeren brug aan de Rooseveltplaats te kunnen demonteren en met de werken te kunnen beginnen. Het is allerm minst zeker of het nieuwe wegprofiel met een centraal gelegen tram- en busbaan wordt voortgezet op de Italiëlei. Ook de ingebruikneming van de wegtunnel met parkeergarage en de tramkoker - alledrie in 1970 gebouwd als deel van het kruisstation Opera - staat niet vast. Het is wel al duidelijk dat het noordelijk gedeelte van de Leien niet naadloos zal overgaan in het tegen 2006 heraangelegde vak om het doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk te ontraden.

Heraanleg Ring

In april 2005 vangt de tweede fase aan, waarbij het vak Merksem - Kennedytunnel richting Gent wordt aangepakt. Medio oktober moet deze werf klaar zijn.

Oosterweelverbinding

2005 wordt een beslissend jaar voor de Oosterweelverbinding. Einde december 2004 werden alvast vier bouwconsortia geselecteerd die zullen meedingen naar de opdracht om deze 10 kilometer lange snelwegverbinding te bouwen. TV Sam werkt nog altijd verder aan een aantal tracévarianten voor de Oosterweelverbinding, die de Antwerpse ring aan de noordzijde van de stad moet sluiten. De kritieke punten in de tracékeuze zijn en blijven op de linker oever de aansluiting met de E17 en op de rechter oever de passage van het havengebied tussen de nieuwe Scheldetunnel en de aansluiting met de R1 ter hoogte van de bocht van Merksem. Het blijft voorlopig een open vraag of er - zoals velen vrezen - op het te ontwikkelen Droogdokkeneiland een tientallen meters hoge brug komt. Hopelijk krijgen de vier geselecteerde consortia de mogelijkheid om alternatieven uit te werken. Het loont de moeite te onderzoeken of er door het aanwenden van andere bouwtechnieken (schildtunnel in plaats van caissontunnel) geen ruimtelijk minder schadelijke oplossingen mogelijk zijn.

Een beslissing wordt verwacht in de eerste helft van 2005. De initiële kostprijs van 600 miljoen euro (prijspeil 2000) zal stevig de hoogte ingaan; er wordt nu gesproken over één miljard euro. Op de linker Scheldeoever staat het vast dat het op- en afrittencomplex Katwilgweg verdwijnt. De ambitie om in het eerste kwartaal van 2006 met de werken te starten mag ongetwijfeld worden opgeborgen. 2007 of eerder 2008 lijkt een pak realistischer.

Scheldebrug

Door de steeds concreter wordende plannen voor de Oosterweelverbinding, komt ook de bouw van een Scheldebrug voor lokaal verkeer ter hoogte van de Kennedytunnel steeds meer in beeld. Bij de beleidsmakers groeit de consensus over een mogelijke realisatie, getuige de opname van het concept in het pas voorgestelde Mobiliteitsplan. De start van de bouwwerken op Nieuw Zuid en de voortgang van het Prestibel-project zullen de realisatie weer enkele stappen dichterbij brengen. De eventuele opname in het Ruimtelijk Structuurplan zal wellicht het point of no return worden.

Singel

Het in het najaar van 2003 door het Vlaams Gewest uitgebrachte "Groene Singel" - plan voorziet in een bundeling van de stadssnelwegfunctie en hoofdsnelwegfunctie in de zate van de huidige ring. Het is niet duidelijk wat de finaliteit van de huidige heraanleg van de ring dan wel is. Volgens het plan zal de huidige binnensingel een pak minder autoverkeer hoeven te slikken. In de plaats komen een tram- en busbaan waarover een concentrische tramlijn, de zogenaamde singellijn, van het Justitiepaleis tot aan de Noorderlaan (via Groenendaallaan) moet gaan rijden. Minister Peeters neemt in het voorjaar van 2005 een definitieve beslissing in dit dossier. Geplande begindatum werken : ten vroegste 2006, 2007 lijkt realistischer. De stedenbouwkundige invulling van de gronden naast ring en binnensingel is een ander paar mouwen. Voor een althans gedeeltelijke overkapping van de ring is voorlopig in de planvorming van het Ruimtelijk Structuurplan geen plaats. Er wordt

enkel gesproken over het concept van een 'groene snelweg', wat meer decorgroen zonder meer. Op de zogenaamde brugpoorten wordt wel plaats vrijgehouden voor nieuwe bebouwing (kantoren).

Andere projecten masterplan

De heraanleg van de Sint-Bernardsesteenweg fase 1 schiet goed op. De werken begonnen in het vroege voorjaar op het vak Abdijstraat - Schoonselhof. Momenteel is tussen de Abdijstraat en het kruispunt Zwaantjes één helft van de weg praktisch volledig heraangelegd. De tram zal er in februari over de nieuwe tram- en busbaan rijden. Voor de zomer wordt het stuk tussen Zwaantjes en Schoonselhof ingereden. De heraanleg van het kruispunt Zwaantjes en het stadsplein ter hoogte van de Abdijstraat en het nieuwe Tir-complex wordt waarschijnlijk gestart na de zomervakantie van 2005. Het Vlaams gewest investeert 23 miljoen euro in deze eerste fase. In de eerste jaarhelft van 2006 trekt de werf zuidwaarts. Het vak tussen Schoonselhof en de gemeentegrens Hemiksem moet tegen midden 2007 klaar zijn. De tram krijgt er een excentrische bedding.

Ook in Mortsel schieten de werken aan de Antwerpsestraat goed op. Einde december 2004 was de zijde richting Gemeenteplein klaar. Van januari tot juni 2005 wordt de oostzijde heraangelegd. Het is de bedoeling om de heraanleg van het vak Statielei-Liersesteenweg te laten starten na het zomerbouwverlof. Vanaf het Gemeenteplein wordt de weg heraangelegd met een vrije tram- en busbaan in het midden van de weg en met één rijstrook per richting voor het autoverkeer. De tram zal rijden tot Boechout - Capenberg (kruispunt met Borsbeeksesteenweg, tweehonderd meter voorbij de spoorwegbrug). De door burgemeester Mariën van Boechout geëiste verlenging tot aan het kruispunt met de Stoofstraat komt er dus niet.

Deurne wordt volgend jaar moeilijk bereikbaar. Tramlijn 10 wordt verlengd van het eindpunt Schotensteenweg tot aan de Krabbershoek in Wijnegem, enkele tientallen meters voor het begin van de doortocht van de dorpskern. Op deze manier krijgt het Wijnegem Shopping Center ruim 12 jaar na zijn opening eindelijk een degelijke

openbaar vervoerbediening. Lijn 12 wordt vanaf het Wim Saerensplein langs de Ruggelveldlaan doorgetrokken tot het kruispunt met de Turnhoutsebaan, waar wordt aangesloten op de verlenging van lijn 10 naar Wijnegem. Het was initieel de bedoeling om de lijn verder over de as Ruggelveldlaan te laten rijden tot aan de ingang van het parkdomein Rivierenhof, maar deze beslissing werd einde januari 2005 door Minister Van Brempt herzien. Op de gronden van het Vlaams Gewest aan het kruispunt Houtlaan - Turnhoutsebaan bouwt De Lijn een nieuwe tramstelplaats voor 40 gelede trams. Dat verklaart overigens de snelheid waarmee dit project van planfase naar uitvoeringsfase gaat. De instroom van de tweede serie lagevloertrams die momenteel bezig is en het in exploitatie houden van de 157 nog aanwezige pcc-wagens zorgen ervoor dat De Lijn met een acuut tekort aan strekkende meters stallingsruimte zit. De werken aan deze twee projecten zouden reeds midden 2005 starten. De Antwerpse gemeenteraad keurde het dossier eind november 2004 goed. De voltooiing van het project wordt verwacht in 2008. Ter vergelijking : het duurde meer dan 10 jaar alvorens een zéér summiere maar dringende aanpak van de as Bredabaan eindelijk werd uitgevoerd.

Centraal Station/Kievitplein

De werken aan het Centraal Station schieten goed op. De ingebruikneming van het gelijkvloers wordt voorzien voor midden 2005. Dan verhuizen de goudwinkels uit hun containers in de Pelikaansstraat naar een nieuw commercieel centrum onder de spoorhal. De ingebruikneming van de sporen op het niveau - 1 is gepland voor begin 2006. De noord-zuidspoortunnel wordt in 2007 geopend. Met de heraanleg van het Koningin Astridplein is er minder vooruitgang. De bovengrondse heraanleg begint pas ten vroegste in het voorjaar van 2005. Merk de gelijkenissen op met het dossier Edgard Rijckaertsplein.

Aan het Kievitplein is de spade ook de grond ingegaan. Rest alleen de vraag voor hoelang ... Nadat het alom geprezen masterplan van het Rotterdamse bureau MVRDV terzijde werd gelegd en - onder andere om de Belgische vestiging van Alcatel in Antwerpen te houden - vervangen werd door een ongeïnspireerd en vooral

ruimtelijk ongeïntegreerd ontwerp, is het protest tegen deze kantoorontwikkeling alleen maar gegroeid. In de gemeenteraadszitting van november 2004 zorgde het dossier voor wrijvingen binnen de meerderheid. Inmiddels is het comité De Ploeg (dat verschillende buurtverenigingen en de stRaten-Generaal overkoepelt) naar het gerecht gestapt om de werken te laten stilleggen. Voor de opmaak van het gewestelijk RUP voerden projectontwikkelaars Robelco en Eurostation enkele cosmetische veranderingen door. Die waren onvoldoende om het groeiende ongenoegen te stoppen. Ook Vlaams Bouwmeester b0b Van Reeth en de architecten Jo Crépain en Georges Baines haalden uit naar de zeer middelmatige kwaliteit van dit project. Een voor de Antwerpse ad hoc aanpak eveneens tekenend nevendossier is dat van het klooster in de Provinciestraat, dat aan de gebouwen van het Vlaams Gewest aan de Copernicuslaan grenst. 'En stoemelings' opgekocht door een projectontwikkelaar die de boel wilde afbreken, lijkt de stad de site nu deels te willen bewaren. Alleen is er geen programma voor een nieuwe bestemming van de gebouwen, laat staan een idee over de plaats van de site in de nieuwe wijk. Bemerkt overigens ook de gelijkenissen met het dossier Karmelietenhof in Berchem. Met het uitsterven van de katholieke clerus wachten Antwerpen in het volgende decennium nog tientallen soortgelijke dossiers. Daarom dient er werk gemaakt te worden van een ruimtelijke visie over de herbestemming van gedesaffekteerde kerkelijke eigendommen.

Luchthaven Deurne

Eigenlijk valt het luchthavendossier buiten het masterplan, toch is het belang van een luchthaven voor een stedelijke regio als Antwerpen niet te onderschatten. In het voorjaar van 2004 werd een shortlist opgesteld van mogelijke privé-investeerders. De Vlaamse regering maakt hieruit dit jaar een keuze. De uitverkoren groep zal de ondertunneling van de Krijgsbaan ter hoogte van de kruising met de startbaan financieren, de twintig hectaren grond tussen spoorlijn 27A, het luchthavengebouw en de startbaan ontwikkelen voor luchthavengebonden activiteiten en tenslotte het luchthavengebouw en de exploitatie verder uitbreiden. Door de ondertunneling zal de startbaan over de volledige lengte van 1500 meter benut kunnen worden, wat de

rendabiliteit van de aanwezige infrastructuur zal verbeteren. Een bredere kijk op het dossier leert ons dat groeiregio's in Europa gebaat zijn bij een regionale luchthaven en dat het vliegverkeer over middellange afstand alleen maar zal toenemen, niettegenstaande de groeiende rol van de transeuropese HST-netwerken. Niettegenstaande er terechte vragen gesteld kunnen worden over de roeping van Deurne als locatie voor een sterk groeiende regionale luchthaven, toch lijkt het ons anno 2005 evident dat de huidige investeringen broodnodig zijn. In een lange termijn-groeiverhaal is wellicht een locatie ten noorden van Antwerpen (Woensdrecht?) in een binationaal samenwerkingsverband, op voldoende afstand tussen Rotterdam Zestienhoven, Zaventem en Eindhoven (met een voldoende groot hinterland), met minder lasten voor omwonenden en ruimte voor de creatie van spin-offs het bestuderen waard. In het huidige investeringsscenario dienen in elk geval de stedenbouwkundige potenties van de huidige locatie en de mobiliteitsimpact op de omliggende gebieden (Mortsel, Borsbeek) nader bekeken te worden.

Besluit

De term 'Werf van de Eeuw', die het stadsbestuur tegenwoordig op de huidige resem projecten kleeft, getuigt van weinig zin voor het understatement en even weinig historisch perspectief. Wel is het zo dat er vandaag toch heel wat projecten in realisatiefase zijn of gaan komen in de volgende maanden. Er beweegt, in vergelijking met pakweg tien jaar geleden, heel wat in de Scheldestad.

Het plaatje voor het stadsbestuur is gematigd positief. Toch blijft het behelpen met de visievorming over de ruimtelijke toekomst van deze stad en de uitvoering ervan. De opmaak van het Ruimtelijk Structuurplan is daarvan het beste voorbeeld. Uiteraard opgezaagd met de last van het verleden, zal men heksentoeren mogen verrichten om tegen einde 2005 - de initieel decretaal vastgelegde deadline - klaar te zijn. Nu reeds gaan er stemmen op om het corpus van het plan deels uit te hollen, de ontbrekende delen vanaf 2006 verder aan te vullen of zelfs volledig opnieuw te beginnen.

De oorzaak van deze problematiek is structureel. Het huidige personeelskader stedenbouwkundigen en architecten in het Ontwikkelingsbedrijf volstaat amper om de werklast van lopende zaken, getuige de hercentralisatie van de bouwvergunningen op de hoofdzetel aan de Desguinlei, te verwerken. Ad hoc-beslissingen zijn op die manier natuurlijk niet uit te sluiten. In een periode waarin vele projecten van een grotere schaal de realisatiefase naderen en onze stad voor grote veranderingen staat, moet een uitbouw van een kwalitatief personeelskader en een performant management team dan ook prioritair zijn. Een trage afwerking van dossiers leidt tot een beperkt aanbod dat zeker voor de particulieren vertaald wordt in stijgende prijsniveaus.

Want over de appetijt van privé-investeerders om in Antwerpen aan de slag te gaan, kan niet geklaagd worden. Ook dit jaar staan er ondanks de kwakkelende kantoormarkt weer een aantal projecten klaar om gerealiseerd te worden, waaronder het Louise-Marie kantoorgebouw van architecte Conix aan het kruispunt Singel/Karel

Oomsstraat. Ook inzake woningen en appartementen zit er voldoende in de pijplijn, met de start van Eksterlaer als grootste feit. Op de MIPIM-beurs in Cannes is de belangstelling voor Antwerpen bij grotere internationale vastgoedgroepen de laatste twee jaren alleen maar toegenomen.

Antwerpen is anno 2004 een stad in transitie, maar is geen alleenstaand geval. In gans West-Europa is de stad terug in opmars. Dat is niet alleen een zaak van beeldvorming (zoals de hype rond Richard Florida's "Rise of the creative class") maar een tastbare realiteit. De investeringsgolf die Antwerpen nu meemaakt, werd een tiental jaren geleden al ingezet in Rijsel, met de aankomst van de TGV Nord en de opening van de kanaaltunnel. Ook in Rotterdam zijn bouwkranen reeds meer dan een decennium prominent aanwezig; eerst in Kop van Zuid, nu gaat de zone rond Rotterdam-Centraal op de schop. In Düsseldorf werd de Rijnpromenade indrukwekkend opgeknapt en zit er een nieuw waterfrontproject ten zuiden van het stadscentrum in de pijplijn.

In een Europa met krimpende reistijden, grotere schaal en open concurrentie zal de survival of the fittest tussen regio's en steden alleen maar toenemen. Bewegen is dus voor Antwerpen net niet voldoende. Er is een overaanbod aan middelmaat. Aldus kan en moet Antwerpen het verschil maken door haar uniciteit kwaliteitsvol uit te spelen. We moeten een consistente toekomstvisie ontwikkelen en uitvoeren voor onze stadsregio waarin onze eigenheid, centrale ligging en troefkaarten resoluut worden uitgespeeld. In dat perspectief is het uiterst belangrijk dat we een klare kijk krijgen op de lange termijn-stadsontwikkeling van Antwerpen; in naam van de stad en de welvaart van haar bewoners.

Axel Polis - 31 januari 2004

Antwerpen overMorgen