

Persbericht stRaten-generaal, 6 september 2005

Persbericht stRaten-generaal

Waarom de voorziene Oosterweelverbinding haaks staat op wat Antwerpen zichzelf stedenbouwkundig toewenst Of hoe het Antwerpse stadsbestuur als opdrachtgever voor het Antwerpse ruimtelijk structuurplan in conflict dreigt te komen met de Vlaamse regering, en hoe een alternatief tracé een uitweg kan bieden.

Samenvatting:

Het door de Vlaamse regering geplande Oosterweelviaduct ter hoogte van het Antwerpse Eilandje wordt door de meeste urbanisten, mobiliteitsexperten en milieudeskundigen als een slecht project bestempeld. Vraag bovendien aan een individuele politicus wat hij of zij ervan vindt en bijna altijd blijkt ook hij of zij er 'niet echt' gelukkig mee. Toch ziet het er naar uit dat de Vlaamse regering dit voor Vlaanderen grootste bouwproject sinds de jaren zestig over enkele maanden tegen alle weerstand in goed zal keuren.

Hoe belandt een gemeenschap in een dergelijke situatie? Zij die wel eens actie voeren tegen dit soort politiek handelen en daaruit resulterende stedenbouw herkennen vier elementen.

Eén: maak het hele besluitvormingsproces sluipend en hou het binnen beperkte kring. Op die manier wordt het eventuele critici moeilijk gemaakt om tijdig gefundeerd te reageren. Maak er met andere woorden politiek een voldongen feit van vooraleer de bevolking (en haar vertegenwoordigers binnen adviesraden) zich kan informeren en uitspreken.

Twee: doe dit o.a. door het bouwproject onderdeel te maken van een groter politiek akkoord – noem het een Masterplan – waarin voor elke politieke partij wat wils zit. Vertel dat het een moeizaam bekomen compromis is waarin elkeen zich uiteindelijk vinden kon. De individuele politicus die dan nog kritiek uit, wordt uitgespuwd als niet-loyaal. Hij of zij mag de klim op de politieke ladder vergeten. De deskundige die vanuit welk veld ook kritiek levert, heeft niet begrepen hoe de democratie werkt.

Drie: zaai paniek door de discussie te verengen tot een kwestie van economische rampspoed indien het project er niet komt in de naar voor geschoven vorm en binnen de vooropgestelde timing. 'We hebben niet langer tijd te verliezen, we hebben al te lang getreuzeld' wordt dan het mantra dat alle rationaliteit uit het debat haalt op het moment dat het publieke debat beginnen kan (lees: mag). In het verlengde hiervan schets je een beeld van doeners versus dromers. En van leiders die knopen moeten doorhakken ('hun verantwoordelijkheid nemen') versus weifelaars die steeds weer alles in vraag stellen ('aan de gang blijven').

Vier: koppel één aan drie en wimpel alle te verwachten kritiek uit de civiele samenleving af als 'rijkelijk laat', wetende dat je zelf die samenleving negeerde tijdens het besluitvormingsproces, waardoor buitenstaanders onvermijdelijk achter de feiten aan hollen. Wat net de bedoeling was. Met 'dan had men maar eerder met kritiek moeten komen' smoor je finaal elke vraag tot een grondig debat in de kiem.

Om de bestaande weerstand tegen het viaduct een objectief karakter te geven en de discussie constructiever en inhoudelijker te laten verlopen, rest uiteindelijk maar één weg: nagaan hoe het project zich verhoudt ten opzichte van beleidsvisies over de ruimtelijke ordening, en evalueren of de overheden intellectueel geloofwaardig blijven. Best wordt meteen ook een alternatieve benadering van de problematiek naar voor geschoven.

Daarom organiseert stRaten-generaal vandaag een persconferentie waarop het bouwproject gekaderd wordt binnen de visie ontwikkeld in de stedenbouwkundige bijbel voor Antwerpen, met name: het ruimtelijk structuurplan. Hiermee wil SG ingaan op de eindconclusie van de Antwerpse gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening in haar advies van 27 juni II.

over de Oosterweelverbinding: 'Alleszins vinden wij dat de Oosterweelverbinding in samenhang met het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen moet worden bekeken.'

Drie dagen eerder- op 24 juni 2005 – had het Antwerpse college het voorontwerp van dit structuurplan goedgekeurd. Het lijvige document bulkt van pertinente en hedendaagse inzichten rond kwaliteitsverhoging bij stadsontwikkeling, op maat van de Antwerpse context. Maar zoals zo vaak bij degelijke studies en doordachte concepten blijkt in de reële uitvoering ervan eerder vroeg dan laat een groot verschil te bestaan tussen de intenties en de praktijk.

De huidige invulling van de Oosterweelverbinding staat haaks op de idee van de renovatio urbis zoals die staat uitgewerkt in het voorontwerp van het structuurplan. Ze hypothekeert met name de ontwikkeling van de harde ruggengraat (Rechteroever, pp.266-275 in het voorontwerp), de zachte ruggengraat (Linkeroever, pp.314-315) en wat men het Levendig Kanaal noemt (p.361) in het algemeen en drie hefboomprojecten (Omgeving Luchtbalstation, Cadixwijk/oude Dokken/Montevideo en Middenvijver) in het bijzonder.

Voor het Antwerpse stadsbestuur dringt zich bijgevolg een fundamentele keuze op: óf de voorziene Oosterweelverbinding gedogen (met viaduct naast het Eilandje en bovengrondse snelweg op Linkeroever) óf het ruimtelijk structuurplan goedkeuren. Het stadsbestuur deed in februari 2005 al een poging om uit deze impasse te raken. Het bestelde een 'second opinion' over de kosten van een eventuele tunnel. Dat was moedig maar tegelijk een sprint met te korte beentjes. Uitgaande van het structuurplan-in-opmaak had men beter geopteerd voor een studie over een alternatief tracé dat compatibel is met dit structuurplan. Dan had men meteen de vele voordelen – behalve stedenbouwkundige ook budgettaire, verkeerstechnische, ecologische en werfmatig functionele (minder hinder) – verbonden aan dit alternatief kunnen vaststellen.

Aan de hand van een powerpointpresentatie met visueel materiaal legt stRaten-generaal ook zo'n alternatief voor. Op 24 juni 2005 keurde het Antwerpse college het voorontwerp van het ruimtelijk structuurplan (s-RSA) goed. De opmaak van zo'n structuurplan is het moment waarop duidelijk wordt hoever de werkelijke stedenbouwkundige ambities van een stad reiken.

De functie van een structuurplan is structuur aan te brengen in wat nu onvoldoende of slecht gestructureerd is en in wat nog ontwikkeld moet worden. Hieruit volgt een grote aandacht voor de samenhang van stadsdelen en het invullen van lacunes, wat leidt tot speciale aandacht voor potentierijke tussengebieden en 'randen'.

Twee van die tussengebieden of randen bevinden zich in de zone waar de Vlaamse regering de Oosterweelverbinding plant, met name de contactzone tussen de haven en de kernstad en het overgangsgebied tussen Linkeroever en Zwijndrecht. Uit de analyse in Een driehoek van kansen. Nota bij het voorontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen juni 2005 (8 augustus 2005) blijkt hoe de Oosterweelverbinding zoals die op 10 juni 2005 door de Vlaamse regering werd vastgelegd tweemaal de ambities van het ruimtelijk structuurplan doorkruist zoals die beschreven staan in het amper twee weken later door het Antwerpse college goedgekeurde voorontwerp.

Voor het Antwerpse stadsbestuur dringt zich bijgevolg een fundamentele keuze op: óf de voorziene Oosterweelverbinding gedogen (met viaduct naast het Eilandje en bovengrondse snelweg op Linkeroever) óf het ruimtelijk structuurplan goedkeuren. De twee tegelijk doen is inconsequent.

In de nota toont Manu Claeys aan waarom, vertrekkend vanuit de concrete ambities vertolkt in het s-RSA, de voorziene Oosterweelverbinding niet anders dan op hevige stedenbouwkundige kritiek kan stuiten. Als grootste bouwproject in Vlaanderen sinds de jaren zestig heeft het een geweldige impact op de Antwerpse stadsstructuur en de ontwikkeling plus beleving ervan. Of zoals de Antwerpse stadsbouwmeester het onlangs formuleerde: 'Hier zullen de Antwerpenaars de komende vijftig jaar tegenaan kijken!' (Gazet van Antwerpen, 11 juli 2005).

Precies daarover handelt een structuurplan, en de opstellers ervan beseffen dit. Regelmatig wordt in het voorontwerp impliciet kritiek geuit op het bouwproject, als storende factor binnen

het geheel van ambities vertaald in het s-RSA. Af en toe wordt de Verbinding expliciet vermeld in een context van 'hoe beperken of remediëren we de schade?'. Voor het overige, en dit vreemd genoeg, werken de ontwerpteams voorstellen uit alsof de voorziene Oosterweelverbinding helemaal niet op de tekentafel ligt. Zeker bij de ontwikkelde visie voor rechteroever heerst een soort van ontkenningfase.

Onderaan dit persbericht vindt u het volledige vierde deel uit de nota en het vijfde deel waarin een logisch alternatief tracé voor de Oosterweelverbinding op de rechteroever beargumenteerd wordt.

Voor de analyse i.v.m. de aanleg van de Oosterweelverbinding op de linkeroever, plus ook daaraan gekoppeld een tegenvoorstel, verwijzen we naar het zesde deel van de nota (de westwaartse stadsuitbreiding: verdichten en verbinden (het Zand)) op www.buurt.be/oosterweelverbinding waar u desgewenst het volledige document kunt lezen.

Het voorontwerp van het ruimtelijk structuurplan bukt van pertinente en hedendaagse inzichten rond kwaliteitsverhoging bij stadsontwikkeling, en dit op maat van de Antwerpse context. Maar zoals zo vaak bij degelijke studies en doordachte concepten blijkt in de reële uitvoering ervan eerder vroeg dan laat een groot verschil te bestaan tussen de intenties en de praktijk. Een geloofwaardige overheid doet er alles aan om dit te vermijden.

De beleidsmatige aanpak van het Oosterweeldossier vormt meteen de lakmoesproef voor de hele ambitie achter het Antwerpse ruimtelijk structuurplan. Want de huidige invulling van de Oosterweelverbinding staat haaks op de idee van de renovatio urbis zoals die staat uitgewerkt in het voorontwerp van het structuurplan. Ze hypothekeert met name de ontwikkeling van de harde ruggengraat (Recheroever, pp.266-275 in het voorontwerp), de zachte ruggengraat (Linkeroever, pp.314-315) en het Levendig Kanaal (p.361) in het algemeen en drie hefboomprojecten (Omgeving Luchtbalstation, Cadixwijk/oude Dokken/Montevideo en Middenvijver) in het bijzonder.

Zij die de kaart trekken van dit structuurplan – en laten we ervan uitgaan dat de politici binnen de huidige coalitie dat dit keer ook werkelijk van plan zijn, want eerdere ruimtelijke visies bleken vaak niet echt gedragen door het stadsbestuur – kunnen niet anders dan logischerwijs harde kritiek leveren op de Oosterweelverbinding zoals die nu door Vlaanderen voorzien wordt. Dat geldt ook voor alle partijen die deze versie van het voorontwerp van het structuurplan mee onderschrijven, indien ze consequent en op een ernstige manier de in het structuurplan bepleite ruimtelijke ordening willen uitvoeren. Hetzelfde is waar wat betreft de houding van de Vlaamse overheid: een positieve beslissing over een bovengrondse Oosterweelverbinding dwars door cruciale gebieden voor stadsontwikkeling betekent zoveel als dit Antwerpse structuurplan terug naar af sturen. En omgekeerd.

De ene overheid kiest in de praktijk voor een barrièrevormend bouwproject (tracé en techniek), dat niet strookt met het eigen structuurplan (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen), waarin het versterken en vernieuwen van de stedelijke woon- en werkomgeving via strategische projecten vooropstaat. Intussen spiegelt de andere overheid een daaraan tegengestelde ontwikkeling voor in een structuurplan (s-RSA) dat meteen devalueert tot intentieverklaring zonder oprechte wil om er ook iets van te maken. Want bij de eerste grote test worden alle in het voorontwerp beleden principes al opzij geschoven.

Of zoals de Antwerpse gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (Gecoro) het in haar advies van 27 juni 2005 over de Oosterweelverbinding formuleerde: 'Een minimale wisselwerking met de opbouw van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, of binnen het proces van de Afbakening van het Grootstedelijk Gebied Antwerpen, ontbreekt volledig. Met name de stedenbouwkundige ontwikkelingen op het Eilandje (cfr. tracé viaduct) of op de kop van Merksem (al of niet herbouwen van de brug IJzerlaan, eventuele ontwikkeling van bedrijvigheid langs het Albertkanaal, of meer stedelijke ontwikkelingen aansluitend bij de kern van Merksem) komen niet aan de orde.'

Hier dreigt niet alleen politieke ongeloofwaardigheid, maar vooral ook een planologisch fiasco. Op het einde van de 19de eeuw werden de Antwerpse Scheldekaaien rechtgetrokken met het oog op het veilig stellen van de havenambities (merk de parallel met de gehanteerde

argumentatie voor de Oosterweelverbinding). Meer dan duizend woonpanden werden daartoe platgegooid. Korte tijd later verhuisde de haven definitief naar het noorden van de stad. Maar het middeleeuwse hart van Antwerpen was verdwenen.

Eenzelfde gebrek aan visie tekent de door de Vlaamse regering voorgestelde Oosterweelverbinding, met even negatieve gevolgen voor Antwerpen-als-stad. Terwijl de evolutie van de haven stilaan openingen creëert voor economische ontwikkelingskansen en woonuitbreiding in het havengedeelte ten noorden van het Eilandje (zoals dat eerder gebeurde voor het Eilandje zelf sinds de jaren zeventig) – in het voorontwerp van het structuurplan wijst men in dit verband op 'het lopende proces van vervanging van havengerelateerde activiteiten door stedelijke activiteiten' – trekt het voorziene viaduct definitief een streep door deze scenario's. Opnieuw kijken de overheden niet ver genoeg in de toekomst en weigeren ze rekening te houden met evoluties binnen het havenbedrijf en daaraan verbonden kansen voor het stedelijk weefsel.

In haar advies van 27 juni 2005 wees de Antwerpse Gecoro al op deze korte-termijnaanpak: 'Waarom de Lange Wapper ligt zoals hij ligt zou te maken hebben met het draaien van de panamaschepen in de zwaairom van het Amerikadok. Er zijn evenwel aanwijzingen om het viaduct toch op te schuiven naar het noorden. Volgens de evolutie mondiaal verdwijnen de panamaschepen, zodat op termijn de noodzaak voor een zwaairom verdwijnt. Verder zal volgens het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen het grootste deel van de noordelijke havenzones stedelijk gebied worden: in het gebied gelegen tussen het Asia- en het Straatsburgdok en de Noorderlaan doet de verstedelijking zich nu al voor (Metropolis, Decathlon, bedrijven, kantoren). Ook om de continuïteit van het doortrekken van de Groene Singel te bewaren is het aangewezen om het viaduct op te schuiven.'

In een kranteninterview verduidelijkte stadsbouwmeester René Daniëls als voorzitter van de Gecoro waar het op stond: 'Het beeld van deze viaduct zal de stad op geweldige manier hypothekeren. Kijk naar het viaduct van Vilvoorde! Dit wordt een nieuwe barrière. De toekomst van de gebieden daaronder en daarrond wordt aanzienlijk verminderd' (Gazet van Antwerpen, 11 juli 2005).

Dat het hier niet een abstracte discussie betreft of theoretisch gespeculeer van stedenbouwkundigen, maar wel de concrete realiteit illustreren we aan de hand van twee momenten uit de voorbije dagen: een politieke beslissing en een kranteninterview.

Op vrijdag 2 september 2005 keurde het Antwerpse College een 'flexibele strategie' goed voor de ontwikkeling van het noordelijke en oostelijk deel van het Eilandje, het zogenaamde Masterplan fase 2 voor dit stadsdeel. In het collegebesluit lezen we het volgende: 'In het ontwerp is allereerst gezocht naar een verankering in het strategisch ruimtelijk structuurplan van Antwerpen (s-RSA) dat momenteel in opmaak is. Het Masterplan Eilandje fase 2 haakt in op het 'zachte en harde ruggengraat concept' uit het s-RSA via een doortrekking van de 'Groene Singel' aan de noordrand en een verderzetting van 'Stad aan de Stroom' op de westflank (green bank met mogelijke publiekstreckende functies op het Droogdokkeneiland).

Verder blijkt het Masterplan fase 2 vooruit naar de mogelijke ontwikkelingsperspectieven van het noordelijk deel van het Eilandje als stedelijk gebied.

Het Mexico-eiland en de omgeving van het Asiadok worden gezien als een overgang tussen stad en haven. Dit levert op het Mexico-eiland een geleidelijke overgang in schaalgrootte op die toeneemt in de richting van de haven. Een overwegend op wonen gericht gebied zal aansluiten op het Houtdok terwijl aan het Straatsburgdok meer randstedelijke functies zullen te vinden zijn.

Langs het Asiadok ontstaat een stedelijk verwevingsgebied dat 'water en wonen' koppelt aan een te creëren stedelijke façade langs de Noorderlaan.' Einde citaat.

Bravo denk je dan, want hier wordt met zin voor realisme en conform het net goedgekeurde voorontwerp van het structuurplan naar de toekomst gekeken. Aan het Houtdok en langs het Asiadok worden woningen gepland. Op het Droogdokkeneiland publiekstreckende functies en een groenzone.

Maar plant de Vlaamse regering niet het Oosterweelviaduct vlak naast deze gebieden? Wie zal woningen bouwen of die betrekken in de schaduw van een tientallen meters hoog viaduct? Nu al aarzelen projectontwikkelaars om nog te investeren in het ooit zo veelbelovende Eilandje uit vrees voor de impact van de Oosterweelverbinding. Wordt de door het College goedgekeurde strategie daarom 'flexibel' genoemd, omdat men beseft dat het om een lege doos gaat. Dat m.a.w. niet het goedgekeurde Masterplan maar wel de aanwezigheid van het viaduct de verdere ontwikkeling van het Eilandje zal bepalen? Een dag na deze collegezitting lezen we een kranteninterview met de Milanese toparchitecten en stedenbouwkundigen Bernardo Secchi en Paola Viganò. Zij werden nog door het vorige Antwerpse stadsbestuur aangetrokken om mee de toekomstvisie voor Antwerpen vast te leggen in een nieuwe structuurplan. De eerste zin van een apart kaderstukje over de Oosterweelverbinding zet meteen de toon: "De Oosterweelverbinding is een probleem voor de ontwikkeling van het Eilandje. In de eerste plaats visueel," zegt Paola Viganò' (De Morgen).

De journalist merkt op dat de verbinding letterlijk het structuurplan doorkruist, en vraagt of het viaduct een grote impact zal hebben. Het antwoord: 'We weten nog altijd niet waar ze komt en hoe ze er zal uitzien. Maar ze zal zeker een mooi stuk natuurgebied vernietigen aan het eind van de kaaien. Dus ja, de verbinding zal een impact hebben. De discussie is gesloten, maar ja...'. De discussie is niet gesloten. Ze moet nog beginnen. Er is slechts een politiek compromis als resultante van sluipende besluitvorming.

In haar advies van 27 juni 2005 hekelde de Antwerpse gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening op niet mis te verstane wijze deze manier van handelen: 'De Gecoro stelt met spijt vast dat de stad niet over het Masterplan heeft gediscussieerd met haar commissie voor ruimtelijke ordening, noch met de welstandscommissie of de stadsbouwmeester. Het betekent dat er niet echt gezamenlijk werd gedebatteerd over de verschillende mogelijkheden en niet werd gezocht naar een keuze van de beste mogelijkheid. Wij betreuren deze werkwijze ten zeerste.

Terzijde stellen wij vast dat er ook inzake samenwerking tussen de stad en de betrokken instanties veel vragen rijzen. Noch de stad, noch haar adviescommissies, noch de ruime bevolking werden gehoord: allen worden voor voldongen feiten gesteld. De Gecoro zelf kreeg een mondelinge toelichting van de nv BAM, maar zelfs na herhaald aandringen weigerde men om afdrucken van de presentatie vrij te geven. Een ernstig inhoudelijk debat wordt aldus zo goed als onmogelijk gemaakt.

Een en ander doet vermoeden dat de Vlaamse regering een beslissende uitspraak doet over een van de belangrijkste infrastructuurwerken op Vlaams niveau via een sluipende besluitvorming. Deze werkwijze is onaanvaardbaar.' Einde citaat. De mondelinge presentatie door de BAM kwam er overigens op verzoek van de Gecoro zelf, na lang aandringen.

Dit najaar organiseert de Vlaamse regering – helaas bijna op het einde van de rit – alsnog een openbaar onderzoek over het voorlopige GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) dat de aanleg van de Oosterweelverbinding juridisch mogelijk moet maken. De Antwerpenaar krijgt nog even de tijd en de gelegenheid om zich publiekelijk te uiten over het project. Als de overheid van dit onderzoek geen 'democratische' schertsvertoning wil maken, moet ze ook de intentie hebben om ernstig rekening te houden met bezwaren en suggesties. Anders kan ze net zo goed openbare onderzoeken afschaffen.

De overheid heeft veel tijd verloren door het publieke debat over de Oosterweelverbinding uit te stellen. Precies daarom moet dit debat er nu zo snel mogelijk komen, op basis van alle beschikbare informatie en met oprechte aandacht voor suggesties en scenario's aangereikt vanuit verschillende velden van deskundigheid.

We vragen alvast aan de Vlaamse regering om zich ernstig en diepgaand te bezinnen vooraleer een fiat te geven aan een bouwproject waarmee het Antwerpse stadsbestuur voor schut wordt gezet, en met dit bestuur ook de Antwerpenaar. Ook het bedrijfsleven moet zich de vraag stellen of de economische minwaarde die de voorziene verbinding creëert op het vlak van stadsontwikkeling opweegt tegen een technisch en budgettair korte-termijndenken dat leidt tot een bureaucratische gemaksoplossing in plaats van tot verstandige stedenbouw.

Ter stoffering van de gevraagde bezinning geven we in steno vijftien voordelen verbonden aan het alternatieve tracé op rechteroever:

1. stedenbouw

- o a. conform lokaal ruimtelijk structuurplan en heersende stedenbouwkundige logica
- o b. noordwaartse stadsuitbreiding wordt niet gehypothekeerd
- o c. toegang via Royerssluis blijft maximaal open (geen hoogtebeperking)
- o d. minder ruimtebeslag tussen Merksem-Groenendaallaan en Lobroekdok

2. techniek en kosten bouwproject zelf

- o e. technisch eenvoudiger, want geen viaduct over grote waterpartij (Straatsburgdok)
- o f. rijvakken kunnen naast mekaar i.p.v. boven mekaar
- o g. lager esthetisch imperatief; het door de Vlaamse regering voorziene viaduct behoeft immers esthetische opsmuk met navenante meerkost wegens centrale lokatie binnen stedelijk weefsel (horizonvervuiling)
- o h. minder hinder, want via knooppunt Ekeren goed ontsloten bouwwerf mogelijk buiten stedelijk gebied, met eventueel gebruik van bestaande spoorweginfrastructuur en met plaats voor werfcentrale op vrije perceel hoek Noorderlaan/Luithagen Haven
- o i. niet duurder dan voorziene, iets kortere viaduct, rekening houdende met e, f, g en h.

3. mobiliteit

- o j. logischer sluiting van de ring, met betere afwikkeling van het verkeer op de weg zelf en in de omgeving: tangentiaal netwerk i.p.v. ringvormig wegnnet: centrale internationale vrachtstroom van E19 naar E17 blijft hoofdas snelweg volgen (moet niet in- of uitvoegen): tijdwinst + minder files + veiliger (zie KUL-analyse professor Jozef Mortelmans over Oosterweelverbinding)
- o k. bestaande stuk snelweg Antwerpen-Noord tot Merksem wordt ontlast
- o l. stuk Oosterweelsteenweg tussen Noorderlaan en Scheldelaan zal geen doorgang voor sluipverkeer worden van A12 of E19 naar nieuw Oosterweelknooppunt
- o m. ringweg komt dicht bij de haven

4. ecologie

- o n. het natuur- en recreatiegebied Noordkasteel wordt gevrijwaard, evenals de bestaande en voorziene groengebieden aan de kaaien (Schelde, Straatsburgdok); zie ook kritiek in Milieu-Effectenrapport op voorziene viaduct en impact ervan
- o o. beter voor de volksgezondheid, aangezien grote stroom van doorgaand verkeer verder van stedelijk weefsel afgewikkeld wordt. Uit advies Gecoro: 'Overigens valt te betwijfelen of een dergelijke ingreep kan in een gebied dat bestemd is als stedelijk gebied, gelet op de Europese regelgeving inzake milieu, in het bijzonder op het gebied van luchtkwaliteit, Nox, CO2 en Fijnstof. Om in de toekomst geen problemen te hebben inzake bijvoorbeeld de

luchtkwaliteit, is het absoluut vereist om er nu rekening mee te houden en het nodige onderzoek te verrichten.'

Om vertraging bij de uitvoering van de werken te beperken kan de bouw opgeplitst worden in twee fasen, met twee werven. Wellicht eind 2007 al kunnen de werken op Linkeroever aanvangen. Het daar gekozen tracé is immers verdedigbaar, mits de snelweg ondergronds gaat en de tunnel doorgetrokken wordt tot voorbij de spoorweg (zie zesde deel van de nota: de westwaartse stadsuitbreiding: verdichten en verbinden (het Zand)).

Vanaf eind 2008 kan op Rechteroever een tweede bouwfase worden opgestart, nadat een nieuw (aangepast) MER werd opgemaakt, een nieuw technisch dossier werd opgesteld en een nieuwe aanbesteding werd uitgeschreven. Het boren van de voorziene tunnel onder de Schelde hoeft geen vertraging op te lopen, aangezien het tracé ervan perfect compatibel is met het alternatieve tracé op Rechteroever.

stRaten-generaal 6 september 2005 Contactpersonen: Manu Claeys 03/272.26.76 Peter Verhaeghe 013/32.36.30 Dirk Lenaerts 0499/318.418

Uit Een driehoek van kansen:

Nota bij het voorontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen juni 2005 (8 augustus 2005):

[...]

4. de noordwaartse stadsuitbreiding: verdichten en verbinden (het Eilandje en Luchtbal)

Voor het stadsgebied Luchtbal/Noorderlaan bestaan blijkens het structuurplan grootse en specifieke ambities: 'deze site is strategisch, gezien haar ligging tussen het zuidelijke deel van de haven en het noordelijke deel van de stad en het park. Als we op zoek gaan naar een oost-west as die deze verschillend noord-zuid georiënteerde ruimten kan verbinden, is een topvoorziening nuttig om het concept en gebruik van deze verbinding te onderlijnen' (p.390). 'Het probleem in sommige delen van het grondgebied,' lezen we elders nog, 'bijvoorbeeld in de omgeving van de Noorderlaan, is het omzetten van "monofunctionele" zones in meer dynamische en open gebieden door middel van het invoegen van slimme en innovatieve programma's, zelfs door het doorzetten van processen die reeds opgestart zijn' (p.184).

Dat de opmakers van het structuurplan het niet over het geplande Oosterweelviaduct hebben bij verwijzingen naar 'een topvoorziening' of 'innovatieve programma's' om deze 'strategische site' open te breken, blijkt uit tientallen passages in het voorontwerp.

Over Antwerpen Noord als contactruimte wordt bijvoorbeeld het volgende bepaald (opnieuw eigen cursiveringen): 'Naast alle inspanningen om nieuwe grootstedelijke functies toe te voegen is het tevens een belangrijk streefdoel om de residentiële functie te verdichten (...) Een hechte fysieke verbinding met de noord-oostelijke delen van Ekeren en Merksem dient gerealiseerd te worden door het tegengaan van de infrastructurele barrières die veroorzaakt worden door de Noorderlaan, de spoorlijnen en autosnelwegen. Een visuele verbinding met de havenzone kan tevens een streep punt zijn' (p.266). Voor de Noorderlaan wordt voorgesteld om 'een meer stedelijke omgeving te ontwerpen' (p.86). Over Luchtbal lezen we: 'Een tweede doel is het benadrukken van de oost-west verbinding tussen deze cluster en Merksem (gebruik makend van bestaand groen) en tussen het water (de haven) en Luchtbal' (p.378). Luchtbal-Noord blijkt 'zo goed als geïsoleerd gelegen' (p.268), tussen snelweg en havengebied. Voor de havenstad ofwel de contactzone tussen stad en haven wordt 'het bevorderen van het lopende proces van vervanging van havengerelateerde activiteiten door stedelijke activiteiten (in de randen in transformatie)' als generiek beleid voorzien (p.96).

Waarom barrières opheffen om er een veel grotere te installeren tussen de kernstad en dit gebied? En hoe valt het vergroten van de visuele verbinding met het havengebied of het ontwerpen van meer stedelijkheid (lees: multifunctionaliteit, ofwel verweving van functies op de gelijkvloerse verdieping) te rijmen met de inplanting van een viaduct op uitgerekend deze plek? Wie goed naar de vele kaarten kijkt, ziet overigens dat een van de vijf vastgelegde strategische ruimten vlakbij ligt: het Levend Kanaal (p.361). De geplande verkeerswisselaar

van de Oosterweelverbinding dreigt letterlijk de daar voorziene 'herwaardering van het bestaande residentiële weefsel' (p.362), met o.a. een transformatie van de Merksemse Molens aan het Albertkanaal, af te snijden van het Noorderlaangebied – wat haaks staat op de hoger vermelde voorstellen. De planologische ambities zijn duidelijk: de omgeving van de Noorderlaan ter hoogte van Luchtbal is niet alleen een toplocatie voor residentiële verdichting en uitbreiding (ter versterking van de bestaande relatief smalle en geïsoleerd liggende woonstrook), maar vormt ook de aangewezen ruimte om ten noorden van de kernstad naar nieuwe verbindingen te streven in alle richtingen. Merksem en Luchtbal dienen niet alleen te worden verbonden met het water, maar ook met het Eilandje en het historische centrum.

'Wat als ... de stad doordringt in de haven langsheen de Noorderlaan?' (p.94) vraagt men zich af in een scenario waarbij appartementsgebouwen getekend staan tussen de Noorderlaan en het nieuwe havenfront (p.95). 'Het hoofddoel in de omgeving van de Noorderlaan is het gebied te verdichten met andere types woningen dan de reeds bestaande' (p.449) lezen we anderhalf boekdeel verder.

Op de hoofdkaart bij het beeld 'havenstad' (p.97) zijn de dokgebieden ten westen van de Noorderlaan helemaal rood ingekleurd, als 'nieuwe stedelijke ruimte' tussen de haven en de stad met een groot ontwikkelingspotentieel voor gemengde functies (wonen, werken, recreatie – zie nogmaals op de kaarten p. 255 en p.261). De gebieden vormen de grootste en meest ambitieuze strategisch te ontwikkelen ruimte in de hele stad. Bevoegde politici voor ruimtelijke ordening die vlak daarnaast een gigantisch viaduct laten bouwen, weten ofwel niet waarmee ze bezig zijn of vinden dat de opmaak van een structuurplan tijdverlies is. Eerlijker is het om dan maar meteen een substantieel deel van het voorontwerp te schrappen en een fel uitgedund programma goed te keuren.

Het tracé van het Oosterweelviaduct loopt tussen de rode contactzone haven/stad ('een nieuwe stedelijke ruimte') en de oranje zone ('randen in transformatie') – zie kaart p.97. Die laatste zone is het welbekende Eilandje, al bijna twee decennia een van de twee belangrijkste gebieden voor stadsontwikkeling in Antwerpen. Op p.449 lezen we waarom: 'Het Eilandje en Nieuw Zuid kunnen beschouwd worden als een uiteinde, vlakbij de kernstad. Voor deze gebieden is een sterk programma nodig: een functionele mix die voor een groot deel uit huisvesting bestaat en met speciale aandacht voor de bewoonbaarheid en het publieke domein. Er zijn ook voorzieningen en functies nodig op stedelijk schaalniveau, zoals het inpassen van opleidings- en sportmogelijkheden die in de binnenstad al aanwezig zijn of nog ontbreken. De gebieden moeten gezien worden als een schakel tussen de stad en de rivier.'

Het Eilandje wordt een volwaardig stadsdeel, ook binnen het structuurplan: 'Voor dit strategische gebied met uitzonderlijke ligging binnen de stad is het de bedoeling een uitgebreid gemengd programma op te zetten dat woningen, kantoren, onderwijs, diensten en een aantal sport- en culturele voorzieningen omvat' (p.461). Dat hier niet alleen aan het zuidelijk deel van het Eilandje gedacht wordt, maar ook aan de noordelijke, vlak naast de voorziene Oosterweelverbinding gelegen helft, wordt herhaaldelijk beklemtoond, o.a. op p.406: 'Vooral op het Eilandje fase 2 zou het gemiddelde aantal kantooroppervlakte opmerkelijk moeten dalen ten voordele van het wonen en kleinschalige industriële activiteiten, zoals ateliers gelinkt aan de modesector. (...) Ook de mogelijkheid om hier een nieuw congrescentrum te bouwen moet overwogen worden.'

Een congrescentrum in de schaduw van een viaduct? De zogenaamde fase 2, ofwel het Droogdokkeneiland en vooral het stadsdeel Mexico, vormen inderdaad een uitstekende locatie voor zo'n centrum (net zoals de stadsblok ten noorden van de Antwerpse zoo) én nieuwe woningen, met de voorziene tramverlenging, de recreatieve potenties en de nabijheid van het nieuwe IC-station Groenendaal. Maar in de schaduw van een viaduct wordt dat natuurlijk een heel andere zaak.

Terecht staat het Mexicostuk van het Eilandje op de kaart voor de woningprogrammatie (p.457) én op de overzichtskaart in de goedgekeurde discussienota Een stad om in te wonen (p.57) volledig ingekleurd als tweede hoogste categorie van stedelijke dichtheid (een woongebied als de Prestibelsite op Linkeroever staat onder de derde categorie). Het Eilandje fase 2 wordt verder ook als secundaire kantoorcluster vermeld (p.404). Binnen het structuurplan wordt sterk gepleit voor vermenging van kantoorfuncties met wonen en

winkelen: 'het RSA wil de idee van een mogelijke innovatieve mixité benadrukken. Om te beginnen betekent dit de keuze om monofunctionele concentraties tegen te gaan' (p.402).

In juni 2005 kwam toparchitect Richard Rogers naar buiten met zijn evaluatie van vier ingediende projecten voor de droogdokkenzone (28,5 hectare groot). Een onafhankelijke jury hakt in het najaar de knoop door. De kandidaat-projectontwikkelaars plannen er o.a. een cultuurcomplex, een imposant congressentrum, een hotel, appartementen, winkels, horeca en een groot parkgebied (De Standaard, 15 juni 2005).

Het is evident dat het viaduct ook voor deze ambities een hypotheek vormt. Het Eilandje is verder ook een van de vier 'meest strategische locaties voor nieuwe clusters van scholen, sportfaciliteiten, culturele voorzieningen en groen' (p.391): 'Het gebied is gelegen op het kruispunt van harde ruggengraat, zachte ruggengraat en Groene Singel. Het is, net zoals Nieuw Zuid, de kop van de binnenstad en is ook het punt waar de drie belangrijkste ruimtelijke infrastructuren (kaaien, Leien, Singel) beginnen of eindigen. Het is bovendien een strategische link tussen het noordelijke deel van de stad met de haven en het centrum. (...) Het kan bovendien de tekorten voor groen en sport van de binnenstad opvangen en een groene corridor creëren als eindpunt van de Groene Singel naar de Schelde' (pp.391-392).

Je vraagt je af wie het verzint om een viaduct te bouwen op zo'n binnen het ruimtelijk structuurplan strategische, bijna uitverkoren plek.

Blijkens de kaarten op p.327 en 347 wordt aan de noordelijke rand van het Eilandje een brede groene strook voorzien, als eindpunt van de Groene singel en als groene contactrand met het Straatsburgdok. 'De rand zal het Eilandje met de gebieden van de Luchtbal in het noorden verbinden,' lezen we op p.278. De zone wordt deel van een netwerk voor zachte en harde recreatie. Het noorden van het Eilandje is immers een van de 'gebieden waar de realisatie van bijkomende voorzieningen noodzakelijk zijn voor herstel of voor het opvangen van tekorten' (p.388).

Van kwaliteitsvol groen, een echte verbinding met het noordelijker stadsdeel of aangename recreatie zal daar evenwel geen sprake zijn, weten de opstellers van het structuurplan: 'De transformaties gerelateerd aan de Oosterweelverbinding zullen het uitzicht van het bestaande groengebied grondig wijzigen, met het risico het te veranderen in restgronden' (p.278). Over het lot van de groene long van het Eilandje bestaat al helemaal geen twijfel: het Noordkasteel zal 'deels verdwijnen door de aanleg van de Oosterweelverbinding' (p.330).

5. een alternatief tracé

Wie de vele planologische voorstellen met begeleidende kaarten voor de gebieden Luchtbal en het Eilandje bestudeert, beseft dat een eventuele bovengrondse Oosterweelverbinding tussen de twee stadsdelen de doodsteek betekent voor welke stedenbouwkundige ambities dan ook. Het hele gebied ten westen van de Noorderlaan staat bovendien als strategische ruimte ingekleurd op de hoofdkaart bij het structuurplan (pp.260-261): dat zegt genoeg over de verwachtingen qua stadsontwikkeling die hieromtrent heersen.

Lokale politici uit verschillende partijen voelen dit aan, maar weten niet goed hoe hiermee om te gaan, gezien de toenemende druk van hogerhand en uit het bedrijfsleven om de voorziene verbinding op geen enkele wijze in vraag te stellen. De moedigsten onder hen opperen voorzichtig dat het Oosterweelviaduct best noordwestwaarts wordt opgeschoven. Maar hoever noordwaarts dan wel? Daarover bestaan geen concrete voorstellen.

Afgaande op alle suggesties, voorstellen en plannen in het s-RSA voor deze contactzone tussen de stad en de haven kan er maar één conclusie zijn: indien niet ondergronds wordt een Oosterweelverbinding op rechteroever best rond dit gebied ingeplant in plaats van er dwars doorheen. Ons basierend op de strategische hoofdkaart (pp.254-255) betekent dit dat de A1-snelweg ter hoogte van de verkeerswisselaar met de A12 westwaarts wordt doorgetrokken en minstens om het Albertdok heen gaat. Ook verkeerstechnisch is dit knooppunt tussen Ekeren en Merksem een meer voor de hand liggende aansluiting voor het internationale verkeer dat voorbij Antwerpen rijdt dan de Ijskelderbocht in Merksem.

Maximaal kan het viaduct het tracé van de Kragenweg, het Hansadok en de Polderdijkweg volgen om te eindigen in een brug over de Schelde. Op linkeroever zakt de verbinding richting de N49, om bezuiden daarvan een ondergrondse kleine ring rond Zwijndrecht te vormen tot aan de E17.

Minder ingrijpend, goedkoper en veiliger voor de havengebonden activiteiten is een viaduct dat vlak voorbij het hoofdkwartier van Ahlers en het Luithagenhotel zuidwaarts hoogte wint om naast de Oosterweelbrug over het Albertdok te gaan. Het viaduct vervolgt dan zijn parcours tussen de Schenkeldijk en de spoorweg, over containervelden, silo's, bulkoverslagplaatsen, havenwegen en de Noordkasteelbruggen heen, waarna de autostrade ten westen van de kerktoren van Oosterweel in een tunnel verdwijnt onder de Schelde. Aan het Albertdok kan de huidig voorziene wegdekhoogte van het viaduct (minimaal 24 meter) volstaan, want grote schepen varen nog zelden voorbij dat punt en zullen er op termijn wellicht helemaal niet meer komen.

Het nieuwe tracé vormt een toekomstgerichte, harde afbakening van de contactzone tussen stad en haven. Omdat het viaduct op een ondubbelzinnige manier om die zone heen loopt in plaats van er dwars doorheen, behoudt het hele gebied rond het Albertdok alle kansen voor verdere stadsontwikkeling. Doorheen dat gebied loopt een virtuele breuklijn tussen stad en haven. Die lijn is permanent in beweging, met als constante een westwaartse verschuiving. Het alternatieve tracé respecteert die evolutie. Behalve een mogelijk architecturaal icoon wordt het Oosterweelviaduct zo ook een belangrijk stedenbouwkundig statement.

Ten westen van het viaduct bevindt zich Antwerpen-zeehaven. Ten oosten ervan, als een vierkant van twee kilometer op twee, is er de stadshaven, niet langer toegankelijk voor de grote zee-reuzen maar wel voor minder grote schepen en aken. De stadshaven is een gemengde zone met plaats voor ambitieuze hoogbouw, waarbij aan de westelijke kant van het dok vooral kantoorgebied voorzien wordt (headquarters zone) en aan de oostelijke helft vooral woongebied, ter versterking van de Noorderlaanas (niet met een paar geïsoleerd van elkaar staande woontorens).

De wijk Stadshaven biedt voor Antwerpen dé kans om op een grote oppervlakte aan een waterfront relatief dicht bij het centrum een volwaardig, multifunctioneel en geïntegreerd stadsdeel uit te bouwen, waarmee de bouwdruk op open ruimte elders in de stad substantieel verlicht kan worden. Nog verder landinwaarts ligt de kanaalhaven (Straatsburgdok en het Albertkanaal). Het Eilandje versterkt zijn functie van verblijfshaven, die volgens de beheerder van de daar gelegen jachthaven ook in gevaar komt door het voorziene Oosterweelviaduct, want grote jachten kunnen dan niet langer binnenvaren en ook maritieme evenementen met zeilschepen worden dan onmogelijk (Gazet van Antwerpen, 7 juli 2005).

Voor het tracé van de Oosterweelverbinding op Linkeroever werden acht sterk verschillende varianten onderzocht. Voor de rechteroever slechts twee, beide gesitueerd aan de noordelijke helft van het Eilandje. Daarmee wordt te kennen gegeven dat met een complex, maar potentieel overgangsgebied vlakbij het historische centrum slordiger mag worden omgesprongen dan met een relatief eenvoudig leesbare groenzone aan de stadsrand.