

Rondom plannen: de Antwerpse ring verbindt – Filip Hendrickx

Het Antwerpse ringproject getuigt van een voor Vlaanderen bijna ongekennde daadkracht. Door de overkapping van de autosnelweg worden kilometers verharding en weginfrastructuur deel van de stad en getransformeerd tot plekken van ontmoeting en beleving. Het Antwerpse ringproject kon echter de geopolitieke malaise niet ontsnappen. Naast een structurele inflatie werd het project midscheeps getroffen door gigantische saneringskosten van PFAS-vervuiling. De budgettaire impact valt veel hoger uit dan verwacht.

De sterren blijven echter gunstig staan: het politieke zwaartepunt van Vlaanderen blijft in Antwerpen liggen; de participatieve proces en ontwerpaanpak zorgt voor een begeistertend eindbeeld, voor de budgettaire ontsporing kan nog naar externe invloeden gewezen worden. Het project zit echter nog lang niet in de eindfase. Voorlopig is het nog onzeker waar en wanneer we zullen landen, waardoor flexibiliteit en adaptatie noodzakelijke randvoorwaarden vormen. Gestaag evolueert het infrastructuurproject tot een intergenerationeel programma. Zo zullen de Vlaamse klimaatdoelstellingen mee vertaald worden in het noordelijk alternatief rond de stad.

Het project reikt ongekend ver in tijd, ruimte, prijs en ambitie. Dit leidt tot een delicate evenwichtsoefening waarbij draagvlak, budget, resultaten en tijdpad in balans dienen te blijven. Om dit tot een goed einde te brengen is verbinding tussen beleid, middenveld, experts en burgers noodzakelijk. In deze paper reflecteren we over hoe het Antwerpse ringproject hierin blijft innoveren en hoe ruimtelijk planners dit proces faciliteren.

Rondom plannen: de Antwerpse ring verbindt

Van infrastructuurproject tot transitieprogramma

Filip Hendrickx

Praktijkvraagstellingen en/of best practices

Hoe benaderen we grootschalige infrastructuurprojecten zoals het Antwerpse ringproject, waarin de schaal en ambities fors toenemen? Moeten we als ruimtelijke planners daar per definitie voorzichtig tegenover staan, of kunnen we zulke projecten juist inzetten als motor voor een duurzame transitie? En vooral: welke lessen biedt dit project om ook op lange termijn tastbare resultaten te blijven realiseren?

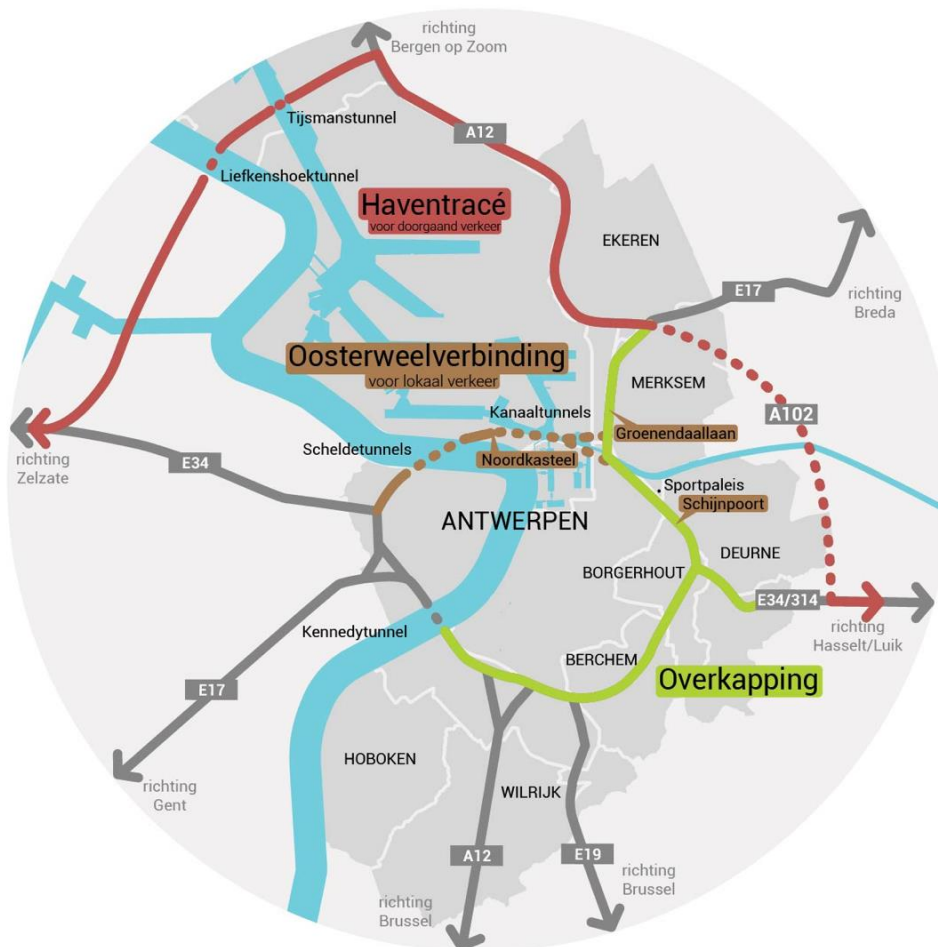
Departement Omgeving
Filip.hendrickx@vlaanderen.be

Rondom plannen: de Antwerpse ring verbindt

Van infrastructuurproject tot transitieprogramma

Toekomstverbond

Het Antwerpse Toekomstverbond is een mijlpaal in de stedelijke en mobiliteitsontwikkeling van Antwerpen en de ruime omgeving. Op 15 maart 2017 werd dit akkoord gesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen (Ringland, Ademloos en stRaten-generaal). Dit verbond betekende een historisch keerpunt in de manier waarop grote infrastructuurprojecten worden aangepakt in Vlaanderen, met een nieuwe nadruk op samenwerking, duurzaamheid en leefkwaliteit voor de bewoners. De doelstellingen zijn zeer ambitieus. Door de overkapping van de autosnelweg rondom Antwerpen worden kilometers verharding en weginfrastructuur deel van de stad en getransformeerd tot plekken van ontmoeting en beleving. Om dit mogelijk te maken wordt het aandeel individueel gemotoriseerd verkeer beperkt tot de helft van alle verplaatsingen. Het doorgaand verkeer wordt maximaal uit de stad geweerd door de versterking van een noordelijk alternatief rond de stad. Dit laat toe om de dimensionering van de stedelijke ring te beperken voor een maximale overkapping en voorziet ook een urgente verhoging van de luchtkwaliteit. Het noordelijke alternatief versterkt ook de ontsluiting van de Antwerpse haven, broodnodig voor de lokale en Vlaamse economie.¹



Figuur 1 Overzichtskaart Toekomstverbond

¹ <https://www.oosterweelverbinding.be/over-ons/het-toekomstverbond>

Werf van de eeuw

Aan die ambities hangt ook een stevig prijskaartje. De status quo, met Antwerpen als Europese filehoofdstad, wordt echter als onhoudbaar beschouwd. Daarnaast zijn budgettaire zorgen verlicht door kwalitatieve (gezondheidswinsten) en kwantitatieve inkomsten (ontwikkelingsgronden, tolheffingen). Het Antwerpse ringproject kon echter de geopolitieke malaise niet ontsnappen. Naast een structurele inflatie werd het project midscheeps getroffen door gigantische saneringskosten van PFAS-vervuiling in de directe omgeving van het project. De budgettaire impact op de begroting valt veel hoger uit dan verwacht.² Flexibiliteit en aanpassingsvermogen blijven essentieel.

De vooruitzichten blijven positief: Antwerpen blijft het politieke zwaartepunt van Vlaanderen, en de participatieve aanpak van ontwerp en besluitvorming zorgt voor een inspirerend toekomstbeeld. Eventuele budgetoverschrijdingen kunnen voorlopig nog deels aan externe factoren worden toegeschreven. Toch bevindt het project zich nog verre van de eindstreep. Waar en wanneer de uiteindelijke realisatie plaatsvindt, blijft voorlopig voor een aantal deelprojecten onduidelijk. Dit draagt niet bij aan het vertrouwen in grootschalige infrastructuurprojecten, die vaak worden gezien als traag, complex en kostbaar. Voor wat bekendstaat als de ‘Werf van de Eeuw’ en het ‘Toekomstverbond’ leeft nog steeds het idee dat het om een eenmalige ingreep gaat die is uitgegroeid tot een log en duur prestigeproject, gevangen in de dynamiek van verzonken kosten en toenemende inzet. Die beeldvorming behoeft echter nuance en bijstelling.

Van park, naar stad, tot rand

Ringpark

Al van bij de start van het Toekomstverbond is duidelijk gemaakt dat het project evenwaardig inzet op mobiliteit en leefkwaliteit. Naast de heraanleg van de ringinfrastructuur (onderbouw) wordt simultaan werk gemaakt van de overkapping van de volledige ring (bovenbouw). Met een participatief ontwerptraject worden ruimtelijk knelpunten aangepakt en kan een breed gedragen toekomstvisie worden opgebouwd. Door prioritair werk te maken van de noordelijke ringparken wordt een tijdige en concrete tussenstap genomen om de meest kwetsbare zones van de stad grondig op te waarderen. Bovendien vraagt het participatief traject een duidelijke en blijvende inzet aan het middenveld, omwonenden en actiegroepen, waarbij een gemeenschappelijke inzicht en verhaal wordt opgebouwd. Dit vergt tijd en middelen, maar de praktijk leert dat dit leidt tot een constructief procedureel traject.

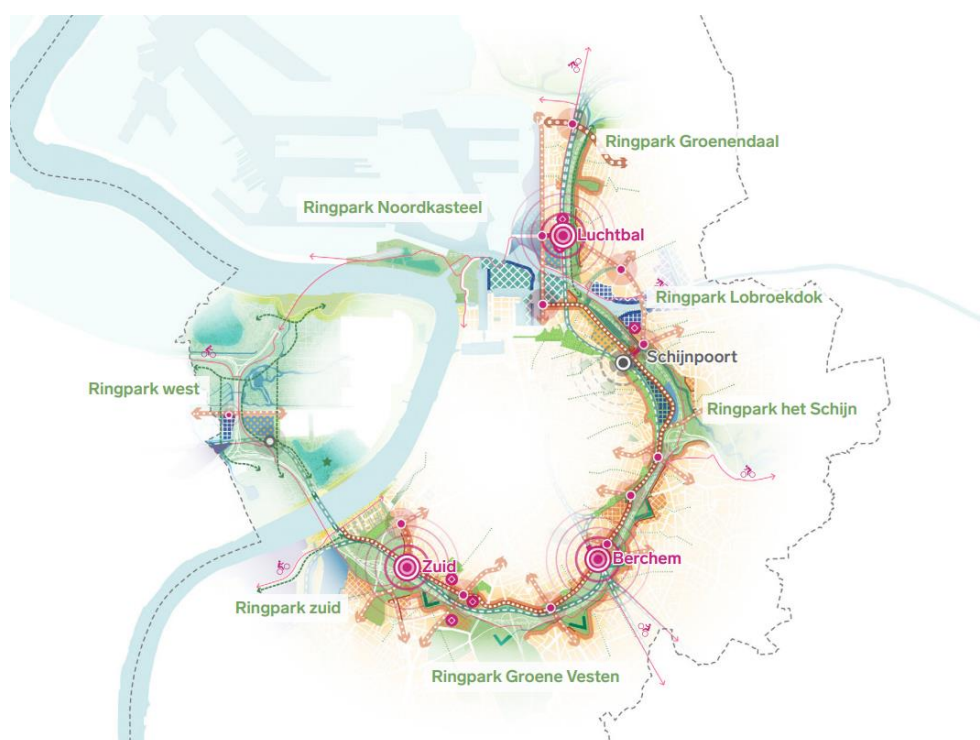


Figuur 2 Voorontwerp Ringpark Het Schijn © ontwerpteam Ringpark Het Schijn

² Nu al betaalt elke Vlaming 3.000 euro voor Oosterweel, 21 november 2024, De Standaard

Ringstad

Antwerpen is historisch gegroeid als een radiale stad, waarbij de huidige ringzone fungeert als scheidingslijn tussen binnen- en buitenstad – intra muros en extra muros. De ontwikkeling van de Ringparken biedt echter de kans om deze grens niet alleen fysiek, maar ook mentaal te doorbreken. Ze transformeren kwetsbare plekken in de stad én vormen een unieke hefboom om de stedelijke samenhang te versterken. Het Antwerpse ringproject evolueert zo tot een ruimtelijk programma met een langetermijnvisie, dat richtinggevend is voor toekomstige stedelijke transformaties. In het recent goedgekeurde Strategisch Ruimteplan Antwerpen wordt de ring dan ook niet langer beschouwd als een barrière, maar als een nieuwe ruggengraat binnen het stedelijk weefsel. De ontwerptrajecten en herontwikkeling van de deelzones fungeren daarbij als katalysator voor verbonden stadsprojecten en infrastructuurverbindingen, en bieden tegelijk een helder tijdspad en duidelijke prioriteiten.

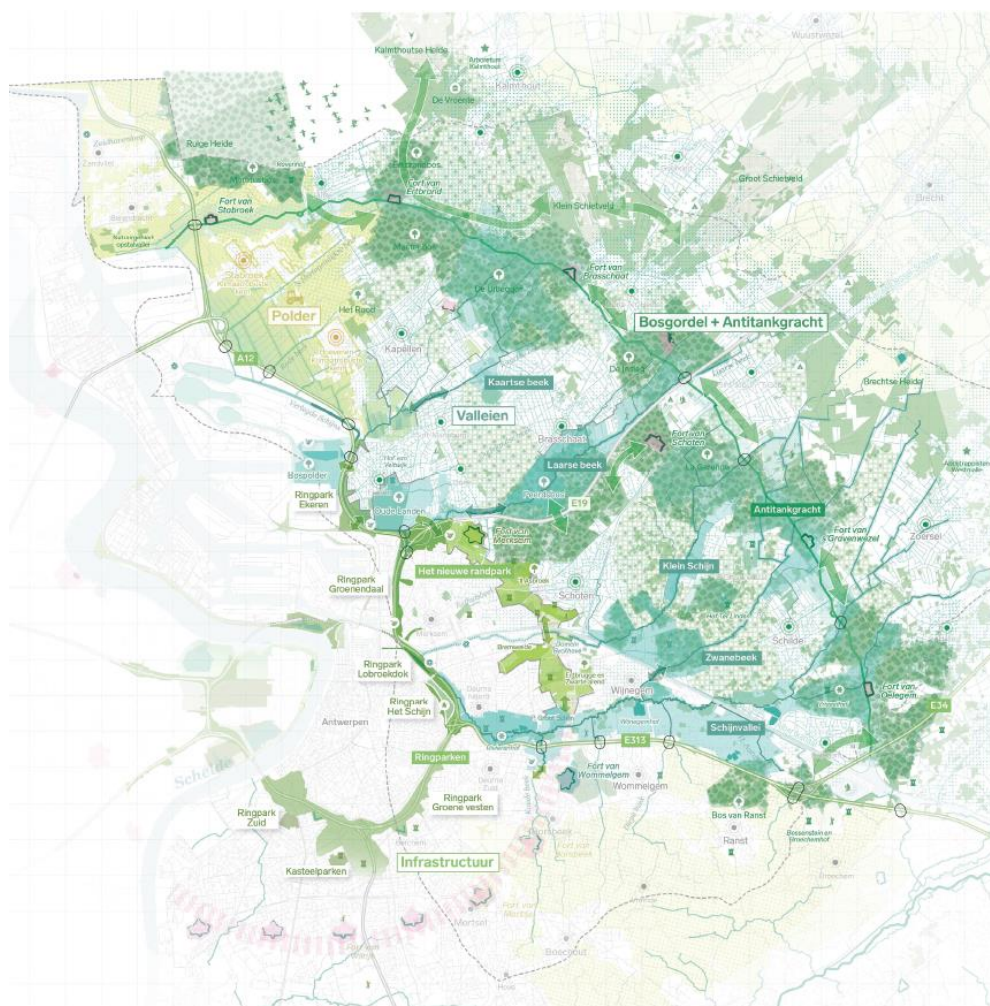


Figuur 3 Antwerpen als Ringstad © stad Antwerpen

Nieuwe Rand

Het Toekomstverbond evolueert geleidelijk naar een intergenerationeel programma, waarin ook de Vlaamse klimaatdoelstellingen een concrete vertaling krijgen in het noordelijke alternatief rond de stad. Met het project *De Nieuwe Rand* wordt gestreefd naar een fundamentele herwaardering van de noordelijke rand van Antwerpen. De omvang en looptijd van dit project maken een langetermijnvisie onvermijdelijk. De ambities moeten groot genoeg zijn om aan te sluiten bij de strategische doelstellingen van de Vlaamse overheid richting 2040 en 2050 – zoals klimaatneutraliteit, de LULUCF-verplichtingen

en de Kaderrichtlijn Water. Een project van deze schaal hoort structureel bij te dragen aan die maatschappelijke transitie. Want 2030 is vandaag, en 2050 ligt al om de hoek.



Figuur 4 Visiekaart Klimaatgordel © De Nieuwe Rand

Van project naar programma

Het Toekomstverbond is een generatietraject dat meerdere beleidsdomeinen overstijgt. Om dit succesvol te realiseren, zijn een stevig maatschappelijk draagvlak, verankering in beleid, ambitieniveau op maat van de uitdagingen en een consistente financiering essentieel. Dit vereist een sterke verbinding tussen beleidsmakers, middenveld, experts en burgers. Ruimtelijke planners, ontwerpers en participatiespecialisten spelen hierin een sleutelrol als brugfiguren, al blijven politieke daadkracht en maatschappelijke urgentie de motoren van vooruitgang. Wanneer we het ambitieniveau van het Toekomstverbond plaatsen binnen zijn tijdsduur en ruimtelijke schaal, wordt duidelijk dat het is uitgegroeid tot meer dan een verzameling infrastructuurwerken. Het is een breed gedragen ruimtelijk programma dat de fundamenteën van de metropolitane regio Antwerpen hertekent. Dit is geen luxe, maar een noodzakelijke voorwaarde voor het slagen van grootschalige transitie. Het Toekomstverbond toont aan dat, ondanks de terughoudendheid tegenover grote projecten, het opschalen van ambities en reikwijdte soms onvermijdelijk is. Cruciaal daarbij is dat we dit programma expliciet benoemen als een transitieprogramma, afgestemd op de juiste – regionale – schaal. Dit helpt om verwachtingen realistisch te kaderen, zonder het belang van duidelijke, concrete tussenstappen op korte termijn uit het oog te verliezen.