

AVANTI!

André Loeckx

DE WONDERJAREN EN WAT ERNA

Zelden bezorgde een slotwoord schrijven mij zo veel kopbrekens. Welk slotwoord zou recht doen aan vijf-zes jaar intensief werk van zo veel mensen? Eentje dat aan de positieve teneur van dit boek een ferme laudatio toevoegt (alvorens de welverdiende verjaardagstaart aan te snijden)? Of eentje dat, in de naam van actualiteit en waarheid, ingaat op de apocalyptische bezweringen omtrent PFOS en Oosterweel, die het roemloze einde van 'de werf van de eeuw' voorspellen? Wie de bijdragen in dit boek aandachtig leest, merkt verschillende toonaarden op: zelfvoldaanheid, tevredenheid, bemoediging, ontmoediging ... Welke toon moet ik dan kiezen voor het slotwoord?

Daarom kies ik liever voor een chronologische terugblik, een chronologie met twee lagen. Het verloop van mijn eigen ervaringen tegen de achtergrond van de verschillende bijdragen. Hoe dan ook lijkt de term slotwoord mij ongeschikt. Er valt niets te sluiten, we zijn niet eens halverwege. Het gaat om een still, een momentopname van iets wat in volle beweging is. Dat laatste past bij waar het Toekomstverbond om draait: een stadsproject van ongekende inzet, aard en omvang stap voor stap op de rails zetten.

Daarbij is een stadsproject, en a fortiori een superstadsproject zoals de mutatie van de ringzone, sowieso geen geïjkt genre. Het is geen metronomische uitvoering van een lastenboek, met performante procedures en een voorspelbare afloop. Dergelijk project beantwoordt eerder aan wat Pierre Bourdieu omschreef als un train qui emporte ses propres rails (hij dacht daarbij aan de aanleg van de eerste spoorlijn dwars door Amerika). Zelf verkies ik een metafoer uit het theater: een stadsproject is tegelijk podium en

opvoering. Het podium is de stad, de site, de beschikbare infrastructuur. De opvoering is het projectproces met zijn actoren, genres, rollen, rekwisieten en talenten, in volle spel op de scène. Het project van de Ring wordt zo een opeenvolging van aktes: tegelijk een uitvoering van een voorgeschreven stuk en een opvoering die kwaliteit en betekenis genereert op de plaats en het moment zelf.

AKTE I: DE WONDERJAREN

Op de scène van stadsplanning en ontwerp gebeurt het slechts per uitzondering, in Antwerpen was het geleden van het begin van de jaren 90. Toen bereikte, in enkele leegstaande panden op Het Eilandje, de creativiteit en het voluntarisme van het intussen mythische Stad aan de Stroom een hoogtepunt waar het denken en doen over stadsontwikkeling zich niet meer van zou losmaken. Een kwart eeuw later, najaar 2016-voorjaar 2017, liep een gelijkaardige creatieve spanning op bij een allegaartje van planners, ontwerpers, omgevingsdeskundigen en stadsactivisten die elkaar vonden aan de Jordaenskaai 25, schuin over Het Steen. Of het aan de geest van Thomas Morus lag, precies 500 jaar na de publicatie van Utopia, weet ik niet. Maar het parfum van de utopie zweefde wel degelijk door de werkvertrekken die intendant Alexander d'Hooghe ingericht had voor zijn mission impossible.

Dag na dag kwamen een dertigtal mensen van verschillende disciplines, interesses, groeperingen en instituties samen rond grote werktafels, met daarop het stadsplan en aan de wand een reuzegrote luchtfoto van de stad. Steeds stoelen en koffie tekort. De enorme tafels als een gelijkrichtend platform, met errond mensen die spreken, luisteren en leren over aspecten van stedelijkheid die tot dan toe

buiten hun dagelijks weten en doen lagen: waterhuishouding, stedelijk metabolisme, modal shift, buurtzorgen, overkapping, stadsontwerp ... In het centrum: geen spreker, enkel de tafel en de verbeelding van de stad. Er waren thematische werkgroepen, stuurgroepen, klankbordgroepen, koffiepauzegroepen, noem maar op. In totaal waren er 50 workshops en 100 werksessies volgens de intendant. De tafels werden letterlijk werkbanken, waar een prototype van het nieuwe Antwerpen samengesteld, gedraaid, gefreesd, gelijmd, gemonsterd en weer bijgesteld werd. Maar het werden ook Werkbanken met een grote W. Of eerder protowerkbanken: tegelijk nieuwe methode en performant gebeuren.

De sfeer was optimistisch want de benoeming en de taakomschrijving van een intendant werden gezien als een doorbraak, ja een overwinning, na zo veel jaren van loopgravenoorlog. En die intendant kweet zich met verve van zijn opdracht van *squaring the circle*. Wie wat te zeggen had, werd rond de tafel gevraagd, ongeacht rang of stand. Hij of zij kon zijn of haar zeg doen, waarna de intendant steevast besloot met "Dat nemen we mee" en de spreker loofde voor zijn of haar bereidheid en bijdrage. Er waren uiteraard manoeuvres en pogingen om het eigen gelijk te vestigen, maar die werden opgevangen door de grote tafel en ingebed in evenveel momenten van bevraging, reflectie en *what if*-conclusies.

Zo transformeerde het allegaartje van aanwezigen stilaan in een Werkgemeenschap. Willens nillens doorliepen alle tafelgenoten een masterclass interdisciplinariteit. Stadsplanners en stadsontwerpers kregen voeling met de complexiteit van multimodale mobiliteit, ecologische continuïteit en waterhuishouding. Ze

werden wegwijs gemaakt in de doolhof van procedures en voorschriften en leerden over de wisselvalligheden van politiek en participatie. En zo werd de eigengereidheid van alle kennisdomeinen en van alle beslissende instanties die zich rond de tafel bevonden gericht op het doen ontstaan van een nieuwe stedelijke ruimte. Niet dat dit allemaal lukte, verre van, maar als leerschool en laboratorium kon dit tellen. Dit unieke experiment verdiende het om het hele verdere projectproces door te sporen en weerslag te vinden in concrete uitwerkingen en realisaties. Maar ook buiten de Ringsaga, verdient het zijn weg te vinden in publicaties en onderwijs of, algemener, in de discipline van de stads- en landschapsprojecten.

Eind 2016 vond het hele gebeuren inhoudelijk een beslag in *Over de Ring*, een document dat de grote onderhandeling naar het Toekomstverbond kon ondersteunen. *Over de Ring* was geen algemeen akkoord, afgeklopt in de protowerkbanken van de Jordaenskaai, maar wel een document opgemaakt door Team Intendant. Het was en is een bijzonder werk, inhoudelijk sterk, grafisch knap en inzichtelijk. De teneur ervan is helder: het centrale motief is overduidelijk overkappen. Waarom overkappen? Hoe overkappen? Binnen welke tijdspanne? Het waarom spitst zich toe op vijf objectieven: een uiteengereten stadsregio herstellen, een groene ademruimte van regionale impact creëren, overkappen om van achterkanten en rafelranden stad te maken, gemeenschappen verbinden over en langs de hele ringruimte en gestalte geven aan een metropolitane ringcultuur. De overvloedige illustraties tonen grote en aaneengesloten overkappingen. Wie kan daar iets aan toevoegen? Maar er worden ook voorwaarden geformuleerd om deze ambitie waar te maken: werken

in een Werkgemeenschap, dringende en vernieuwende mobiliteitskeuzes maken, hoederentiteit instellen ... Geen opsmuk, maar condities sine qua non.

Als kroon op het intendantenregime werd het Toekomstverbond voor Bereikbaarheid en Leefbaarheid gesloten. Er leek geen einde te komen aan de wonderjaren. Maar het wonder van die jaren lag niet alleen in het bijzondere samenspel van planningsinzicht en diplomatieke vaardigheid bij de intendant, goede wil en volutarisme bij de burgerbewegingen, oorlogsmoedigheid bij de overheid en de magie van de tafels van de Jordaenskaai. De burgerbewegingen hielden ook druk op de ketel door een geslaagde handtekeningcampagne voor een nieuw referendum en door een ontvankelijk verklaarde klacht bij de Raad van State. Ach, aan elke utopie blijkt een kant te zitten die met macht te maken heeft. Hoe dan ook, het Toekomstverbond realiseerde wat Stad aan de Stroom niet kon: een alliantie (met financiële middelen!) tussen overheid, deskundigen en burgerbewegingen en dat voor een stadsproject waarvan de omvang en de impact deden duizelen.

De tekst van het Toekomstverbond is een baanbrekend werkstuk op meerdere gebieden. Op het vlak van bestuurlijke vernieuwing en burgerparticipatie bijvoorbeeld. Men gaat er van uit dat een ambitieus stadsproject zoals dit alleen kan slagen met een verbond tussen representatieve en participatieve democratie als motor voor het beleid en de uitvoering. Pijnpunten die jarenlang de burgerbewegingen en de overheid tegen elkaar in het harnas joegen worden werkpunten en een opdracht voor onderzoek en overleg. Verder worden een verbetering van de mobiliteitsinfrastructuur enerzijds en kwalitatieve stadsontwikkeling anderzijds niet meer gezien als vijandige

werkerterreinen, maar als facetten van eenzelfde opdracht. Tegelijk worden zowat alle betrokken departementen en bestuursniveaus aangesproken en samengebracht in een Regioraad, een Werkgemeenschap en een Werkplatform. Daarbij worden de werkwijze en de ervaring van de intendant als samenwerkingsmodel naar voor geschoven.

Het Toekomstverbond steunt op een akkoord omtrent vier cruciale punten die veel verder gaan dan elementaire bereikbaarheid en leefbaarheid. Ten eerste wordt de Ring gesloten (de gecontesteerde Oosterweelverbinding komt er dus) en moeten de uitvoeringsvarianten die samenhangen met een gereduceerde capaciteit (Oosterweel light) de resterende pijnpunten wegwerken. Ten tweede moet een verbeterde hoofdontsluiting voor de haven (het Haven tracé) doorgaand verkeer rond de stad sturen. Ten derde moet een ambitieus beleid, gericht op een modal shift van 50/50, toelaten om een 'verzachte Ring' in te bedden in het stedelijk weefsel. Ten vierde wordt de volledige Ring overkapt, en dit met de ambitienota Over de Ring als basis. In het selectiedossier zal een concrete aanpak uitgewerkt worden voor de overkapping van de Ring. Maar er is meer. Het indrukwekkende viertal van basisafspraken wordt vervolledigd door cruciale punten omtrent werkwijze en financiering. Zo zal de succesvolle werkwijze van de intendant bestendigd worden door de oprichting van een Werkgemeenschap onder zijn leiding. Die zal functioneren als samenwerkingsforum voor overheden en ambtenaren, burgerbewegingen en actiegroepen en experts van alle nodige disciplines. Bovendien voorzien de Vlaamse regering, stad Antwerpen en het Havenbedrijf een bedrag van 1,25 miljard euro in het kader van de eerste grote fase in de overkapping. Dit bedrag wordt ingezet op basis van het selectiedossier van de

intendant, op te maken aan de hand van de ontwerpen voor de overkapping.

Zowel Over de Ring als het Toekomstverbond zijn dus heel duidelijk. Het Verbond gaat voor een volledige overkapping, met als basis de omstandige verantwoording uit Over de Ring. De intendant zal het hele ringtraject opdelen in zes grote segmenten, die elk een ontwerpteam krijgen. De zes ontwerpteams zullen werk maken van een ruimtelijke visie voor de volledige overkapping en, volgens het Toekomstverbond, die visie concretiseren in een overkappingsproject voor het hen toegewezen segment. Is daar een speld tussen te krijgen?

Toch is het ondertekenen van het akkoord niet vanzelfsprekend voor de burgerbewegingen. Het Toekomstverbond komt voor hen niet zonder prijs: ze zien af van een nieuw referendum en van verdere juridische stappen. Ze geven dus een zekere machtspositie op. Maar vooral de realisatie van de gehate Oosterweelverbinding (zij het in een lichtere versie) roept hevige weerstand op bij heel wat medewerkers. Naast een flou perspectief op een Oosterweel light zijn het de ferme belofte van een volledige overkapping, de toegezegde financiering voor een eerste grote fase in de overkapping en de Werkgemeenschap, waarbij de burgerbewegingen gegarandeerd betrokken worden bij de uitwerking van alle onderdelen van het Toekomstverbond, die een meerderheid van medewerkers en medestanders, na intens debat, over de streep halen.

AKTE II: DE OPKOMST VAN DE LEEFBAARHEIDSPROJECTEN

Aan de wonderjaren komt niet meteen een einde. De zes ontwerpteams gaan met grote goesting en deskundigheid aan de slag. Elk team opent een lokale

werkplaats in de woonbuurt die grenst aan het hen toegewezen ringsegment. Hella Rogiers van Team Intendant getuigt in Wat cocreatie vermag over de wonderlijke veelheid van participatieve activiteiten die door de ontwerpteams ontplooid worden. In mei 2018 worden de resultaten fier gepresenteerd tijdens de Ringdagen. Die worden gehouden op verschillende locaties in de stad. Het gaat om een indrukwekkende hoeveelheid werk, die overloopt van deskundigheid. Toch is her en der bij de burgerbewegingen opnieuw gegrom hoorbaar. Al tijdens de tussentijdse presentaties van het *work in progress* van de verschillende teams bleek een zekere tweespalt. Wat is nu juist de opdracht van de ontwerpteams? Ontwerpend onderzoek over de volledige overkapping en over de mogelijke finetuning ervan binnen hun segment? Of een reeks leefbaarheidsprojecten uitwerken, die als prioritaire interventies passen in de toegekende 1,25 miljard? De intendant stuwt in de richting van leefbaarheidsprojecten die ook los van de overkappingen kunnen. Ringland duwt in de richting van het uitwerken van de overkapping, ondersteund door aanvullende leefbaarheidsprojecten. Eigenlijk kan je beide doelstellingen terugvinden in de ontwerpresultaten.

Op vraag van Ringland presenteer ik de zes ontwerpen in de Roma, voor een rumoerige zaal tot de nok gevuld met vrijwilligers van de burgerbewegingen, buurtcomités, activisten en geïnteresseerden. Ik weet het kritische publiek te overtuigen van de wezenlijke stap vooruit die vervat zit in het ontwerpwerk, tenminste wanneer men voor elk ringsegment uitgaat van de maximaal overkapte versie. Tegelijk wijs ik bij elk segment op het gevaar van de gepresenteerde minimale versie, die helemaal niet beantwoordt aan de intentie om maximaal te overkappen, een aantal

nuttige leefbaarheidsprojecten ten spijt. *To cap or not to cap* maakt het verschil tussen een grote stap vooruit en een stap zijwaarts. Gaan voor de maximale versies van overkapping is dan ook de opdracht van de burgerbewegingen, met iedereen in de Roma als rugdekking. Op dat moment lijken alle mogelijkheden nog open te liggen.

Met de omschrijving van de leefbaarheidsprojecten is er wat aan de hand. De tekst van het Toekomstverbond spreekt over de infrastructuurwerken en de overkappingen als projecten in mobiliteit en leefbaarheid. En dus niet over leefbaarheidsprojecten. Over de Ring besteedt 40 pagina's aan een schitterend pleidooi voor de overkapping, noemt die de sleutel tot de grote transformatie en stelt voor om te beginnen met een grote eerste fase van maximale overkapping van de Oosterweelverbinding, waarbij maximale overkapping gedefinieerd wordt als het overkappen van de snelweg in elk segment behalve de aansluitcomplexen.

Tegelijk sijpelt het concept van de leefbaarheidsprojecten binnen. De betekenis ervan gaat verschillende richtingen uit. In sommige passages is er geen onderscheid tussen de overkapping en de leefbaarheidsprojecten. Zo worden overkappingsprojecten zoals Calle 30 in Madrid en Groene Loper in Maastricht leefbaarheidsprojecten genoemd of wordt het maximaal dichtleggen van de sleuf Lobroekdok en de op- en afritten aan het Sportpaleis bestempeld als het begin van een grootscheeps leefbaarheidsproject. Maar in andere passages worden overkappingsprojecten naast leefbaarheidsprojecten geplaatst, als een andere categorie, of wordt een strategische ontkoppeling van parallelle leefbaarheidsprojecten in het vooruitzicht gesteld.

Ook in de omschrijving van de ontwerpopdracht van de zes ringsegmenten worden twee opdrachten duidelijk onderscheiden: een plan uitwerken voor een maximale overkapping van het toegewezen ringsegment, samen met een of meerdere pilootprojecten om onmiddellijke leefbaarheidsvoordelen op te leveren". Meer en meer zal het hele verhaal kantelen van volledige overkapping of maximale overkapping naar een lijst van 30 leefbaarheidsprojecten, de meeste niet noodzakelijk verbonden met een overkapping, verspreid over het hele ringtraject. Bovendien valt er wat te zeggen over leefbaarheid als doelstelling. De term 'leefbaarheid' heeft iets van 'Existenzminimum', 'subsistence level', elementaire leefbaarheid. Natuurlijk moeten de overkapping en alle andere aanvullende projecten de leefbaarheid verbeteren in buurten die al decennialang geteisterd worden door een open snelweg midden in de stad. Maar de hele operatie Toekomstverbond ambieert veel meer dan elementaire leefbaarheid. Het gaat om het genereren van een bijzondere leefkwaliteit voor de hele stad, de overtreffende trap van leefbaarheid zeg maar.

In het projectproces voltrekt zich een merkwaardige semantische wisseling. Alle projecten in het door het Toekomstverbond gevraagde selectiedossier voor een eerste grote overkapping worden voortaan leefbaarheidsprojecten genoemd. Dat blijft niet zonder gevolg. Niet de voorstellen voor een maximale overkapping worden opgelijst, maar wel die voor de leefbaarheidsprojecten, waaronder ook enkele eerder beperkte kapstukken. De geherformuleerde aanname dat de 1,25 miljard niet besteed moet worden aan een grote fase van de overkapping, maar aan een keuze van prioritaire leefbaarheidsprojecten, passeert haast onopgemerkt in de euforie van het Toekomstverbond en de Ringda-

gen. De verschuiving gebeurt grotendeels buiten de dynamiek van de werktafels en klankbordgroepen. Ook het formuleren van evaluatiecriteria en het schikken van alle leefbaarheidsprojecten in volgorde van prioriteit gebeurt voornamelijk buiten deze zo geprezen dynamiek. De evaluatie gebeurt zonder twijfel ernstig en deskundig, maar wordt ingeperkt door de nieuwe benaming en gestuurd door criteria die onmiddellijkheid, maximaal sociaal rendement en kostprijs bovenaan plaatsen en niet de realisatie van een eerste grote overkapping.

18 prioritaire projecten, verdeeld over de zes ringsegmenten, worden geselecteerd binnen de toegezegde 1,25 miljard. Daaronder vallen drie kapstukken gesitueerd langs de R1-Noord (Kap Station Luchtbal/Groenendaal, Kap Dam en Kap Sportpaleis), die samen instaan voor ongeveer 2 km overkapping (als men de stadsserre als een soort overkapping of 'inkapping' meerekent) op het totale traject van de R1-Noord van pakweg 5,5 km. Eén bijkomend kapstuk, Kap Kalverwei, haalt de reservelijst. De cruciale Kap Groen Hart wordt van tafel geveegd, naar verluidt omwille van buurtgebonden tegenkanting. Van het wonderlijke Waterpark - met een genereus kapstuk tussen een nieuw natuurpark rond het herrezen Schijn en de ecologisch te herdenken waterzuiveringsinstallaties van Aquafin en met verbindingen met de toekomstige stadsprojecten op de strook van Spoor Oost - wordt alleen de smalle parkstrook van het Schijn weerhouden (naast de openblijvende Ring). Al deze beslissingen lijken onomkeerbaar. Alleen de reservelijst en het lot van het Groene Hart zouden nog voor onderhandeling vatbaar zijn. Hoe dan ook zorgt deze selectie voor ongerustheid bij de burgerbewegingen: wordt met de lijst van 18 leefbaarheidsprojecten de zogenaamde eerste fase niet de enige fase?

AKTE III: KNOPEN EN BUBBELS

De tweespalt tussen maximale overkapping en aparte leefbaarheidsprojecten blijft aanwezig, maar laait niet echt op. De klemtoon verschuift naar lastige en dwingende kwesties omtrent de uitwerking van de ondergrondse infrastructuur. Aan kopbrekens en discussiestof geen gebrek: gescheiden versus niet-gescheiden systemen, aantal rijstroken, profielbreedten, tunnelveiligheid, maximale tunnellingte ... In Samensporen naar een maximale overkapping vertellen Peter Vermeulen en Tom Leenders over het intense spel van woord en wederwoord, een accuraat maar ook ontluisterend relaas. Een verhoopte oplossing wordt naar voor gebracht, maar een onverwachte tegenkanting sluit die kort. De oplossing wordt bijgesteld, maar een nieuw probleem wordt opgeworpen, tot een onafwendbaar lijkend besluit het haalt. Niet-aflatende pogingen in de richting van meer overkapping - volgens Over de Ring toch de sleutel tot de grote transformatie - halen het soms, zoals bij het Noordkasteel, maar struikelen vaker over de technocratische logica van het infrastructuurdenken. Technische arbeid aan het plan en 'nieuwe zakelijkheid' zetten de toon. De utopie wordt op waakvlam gedraaid ...

Wanneer het weg-en-weer-werken niets uithaalt, wordt een nieuwe werkwijze ingeschakeld: de scrumsessies, een soort commandoversie van de werktafels. En dat werkt: een gebalde performance van het technisch vernuft van stads- en infrastructuurontwerpers slaagt erin om moeilijke knopen te ontwarren: Groenendaallaan, Knoop Zuid ... De resultaten van de scrumsessies kunnen op bijval rekenen, zeker bij Team Intendant en zelfs in het relaas van Peter Vermeulen. Voor Manu Claeys (cfr. Het proces als gamechanger) is het zelfs een voorlopig

hoogtepunt *in the game*. En inderdaad, de scrumsessies trekken de veeleisende zoektocht naar convergentie weer op gang, al wint de overkapping er nog te weinig bij.

Intussen kregen we het gezelschap van corona. Voor een projectproces dat voor een groot stuk loopt op het ritme van divergentie en convergentie, op kennis en meningen rond de tafel, op buurtwerk en sociale mobilisatie, op gezamenlijk wikken en wegen en op formeel en informeel ontmoeten, is corona geen geschenk. Bubbels en de virtual reality van Teams- of Zoomsessies staan haaks op de coproductieve dynamiek van reële samenspraak. Bubbels & Zoom werken prima voor studiewerk in strikte zin, maken het gemakkelijker om ambtenaren van verschillende diensten te betrekken, laten toe te overleggen met ontwerpers uit het buitenland. Dat is onontbeerlijk, maar het mag het overleg en de feedback rond de tafel niet naar de achtergrond duwen. Onder het restrictieve coronaregime wordt het vooral voor de burgerbewegingen moeilijk om hun sociale dynamiek te onderhouden. Corona kent geen genade: bijeenkomsten in de Roma van Ringland en Horta vergaderingen van Straten Generaal worden afgelast. Dat meer dan 200 enthousiaste vrijwilligers tijdens de coronaluwte in de nazomer van 2021 samenkwamen voor een feest op de Konijnenwei was voor Ringland dan ook een flinke opsteker.

Het jaar van de knopen en de bubbels werkt ook in op de nog onvoldragen Werkgemeenschap. In zekere zin ‘verbubbelt’ de hele werking naar studie, overleg en conclusie in cenakels. Goed voor de infrastructurele kwesties en het ontwarren van technische knopen, minder goed voor het uitbouwen van de Werkgemeenschap zoals aangekondigd in het Toekomstverbond. In afwezigheid

van de verbindende tafels worden bubbels meer en meer eigenstandige entiteiten. Vreemd genoeg hertekent de intendant net in deze precaire akte van het proces zijn opdracht: hij kiest ervoor om te focussen op de leefbaarheidsprojecten en vermindert zijn verbindende en sturende inbreng in het projectproces. De burgerbewegingen van hun kant worstelen met hun nieuwe rol in het hele ringverhaal. Vervullen ze nog hun drievoudige opdracht van actiegroep, denktank en coproductent? Ringmoeheid veroorzaakt het afkalven van de sociale interesse. In de buurten steken wantrouwen en dissidentie de kop op. Komt er nog wat van de overkapping en van al die verleidelijke tekeningen? Raken de burgerbewegingen niet verstrikt in dat overweldigend projectproces? En spreken ze nog voldoende met de stem van de buurt?

AKTE IV: RINGPARK-RINGSTAD

Midden in de tijd van knopen en bubbels hergroepeert de intendant de 18 uitverkoren leefbaarheidsprojecten verspreid over de zes ringsegmenten, waaronder de drie beperkte overkappingen, in zeven grote Ringparken die zich uitstrekken over het hele ringtraject. Daarbij wordt Noordkasteel verzelfstandigd van het vroegere segment Noord en gepromoveerd tot Ringpark. Met het concept van de zeven Ringparken wordt een nieuwe terminologische verschuiving ingeluid. Die kan op twee manieren bekeken worden. Men kan het manoeuvre van de intendant beschouwen als een tweede semantische verdwijningstruc ten aanzien van de lastige overkappingsproblematiek. Eerst wordt een eerste grote fase in de overkapping, de grote centrale figuur in het Toekomstverbond, ingeperkt tot drie al bij al beperkte kapstukken en ondergebracht onder de verzameling van 18 gekozen leefbaarheidsprojecten. Vervolgens worden

de 18 uitverkorenen gehergroepeerd en gepromoveerd tot onderdelen van de prestigieuzere Ringparken. Wie maalt er dan nog om de maximale overkapping? Die wordt een soort refrein dat iedereen, wanneer ernaar gevraagd wordt, nog eens meeneuzelt op de achtergrond.

Maar men kan de hergroepering in Ringparken ook beschouwen als het opnieuw bijeenbrengen van de verspreide leefbaarheidsprojecten, met al bij al beperkte impact, tot parkfiguren die wat schaal en ambitie betreft beter in staat zijn om weerwerk te bieden tegen het ringmonster. De gezamenlijke bijdrage van AG Vespa en Team Stadsbouwmeester kiest voor deze tweede interpretatie. Het snoer van zeven aan elkaar te rijgen Ringparken noemen ze “Ringpark”, meteen een figuur op de schaal van de stad en de randstad. Bovendien zien ze Ringpark in samenhang met wat ze Ringstad noemen, een geheel van stadprojecten (parkfronten, invulprojecten, nerven ...) die Ringpark moeten uitrusten, afwerken, inbedden en verankeren in het gefragmenteerde weefsel errond.

Ringpark en Ringstad zijn complementair: ze staan samen in voor de herontwikkeling van de hele ringzone. Ringpark-Ringstad is een project van projecten (in de woorden van Ariella Masboungi), dat een kwalitatieve sprong ambieert op alle schaalniveaus tegelijk: de aanliggende buurten, de stad en de stadsregio. En wat met de overkapping? Die geldt in het concept van Ringpark-Ringstad als eerste *Leitfigur*, als eerste structurerende component van de ringruimte. Volgens AG Vespa en Team Stadsbouwmeester creëert de overkapping overal kansen om de fysieke en mentale barrièrewerking van de huidige Ring om te draaien, met publieke ruimte als verbindend element.

Op dit moment staan niet zozeer de Ringstadprojecten, maar wel de Ringparken vooraan op de scène van de Werkgemeenschap. De overkapping staat ergens achterin. Wel lijkt de visie RingparkRingstad van AG Vespa en de stadsbouwmeester het midden te houden tussen het voorplan van de scène en wat zich achteraan staande houdt, het middenveld dus. Een interessante positie voor een postcorona- en post-PFOS-doorstart van de Werkgemeenschap. Eigenlijk wordt de dialoog tussen overkapping, Ringpark en Ringstad de inzet van de ontwerpen voor de Ringparken. Daarbij krijgen twee paradigmatische registers een prominente rol: enerzijds de zoektocht naar een nieuwe postindustriële samenhang in het verwarde palimpsest van stedenbouwkundige elementen die de feitelijke stad uitmaken, anderzijds de vertaling van de broodnodige ecologische correctie in stadslandschappelijke termen.

Na het ondertekenen van het Toekomstverbond was het bedenken van de zes ringsegmenten de eerste grootscheepse fase in het formele ontwerpwerk. Zoals eerder vermeld, werd dit denkwerk getoond en besproken tijdens de Ringdagen van 2018. Het ontwerpen van de zeven Ringparken is de tweede grote fase, opnieuw gecoördineerd door Team Intendant. Vijf van de zes consortia die de ringsegmenten voor hun rekening namen stellen zich opnieuw kandidaat. Consortium West, auteur van het ontwerpsegment Linkeroever, kan gewoon doorwerken aan Ringpark West. Op basis van hun werk omtrent de ringsegmenten en van een intentienota over de aanpak van de Ringparken, wijst een jury de vier noordelijke Ringparken (Ringpark Noordkasteel, Ringpark Groenendaal, Ringpark Lobroekdok en Ringpark Het Schijn) toe aan drie van de vijf kandidaten. Ringpark Zuid - begeleid door Team

Intendant, maar beheerd door AWW - wordt na een minicompetitie toegewezen aan een vierde kandidaat. Een apart traject wordt gevolgd voor Ringpark Groene Vesten. Dat omvat een opeenvolging van groengebieden en groenstroken die zich uitstrekken tussen Ringpark Zuid en Ringpark Het Schijn.

Dankzij intensief overleg en een scrumsessie wordt de 'spaghettiknoop' van het Zuid opgehelderd, maar van een flink stuk overkapping komt vooralsnog weinig in huis. Het ontwerp van Ringpark Zuid loopt vertraging op en blijft *work in progress*. Tijdens presentaties en discussies in de kwaliteitskamer Groene Vesten duidt de tweespalt tussen leefbaarheidsprojecten en overkapping weer op. Van een echt parkontwerp is eigenlijk geen sprake, wel van groene vesten aan beide kanten van de open ringsleuf. De landschapsonwerpers tonen hun kennis en talent. Maar ondanks hun gevoelige modellering van het reliëf, hun geïntegreerd waterbeheer en hun deskundig beroep op duurzame botanica, schemert door de aantrekkelijke bosschages en langs de comfortabele nieuwe fiets- en wandelpaden de verdomde aanwezigheid van de niet-overkapte Ring ongenadig door. Zeker, er is de maximale breedte (al blijft die soms akelig nauw), toebedeeld aan de groenaanleg aan een of aan beide kanten van de open Ring. Zeker, intelligent gepositioneerde berm en schermen verminderen de geluidshinder en doen moeite om het ontnuchterende uitzicht op de snelweg te maskeren. Maar al deze leefbaarheidsingrepen slagen er niet in om de *unheimliche* aanwezigheid, de morfologische ongerijmdheid, laat staan de barrièrewerking, van de open snelweg, die de stad doormidden slijt, weg te werken.

De ontwerpers wijzen op de herwaardering van de historische relieken van de Brialmontvesting. Maar de versterkingen

die hier en daar overblijven blijven gescheiden van de bijbehorende waterpartijen aan de overkant door de brede open sleuf van de Ring. Was het dan niet de bedoeling dat de overkapping voor de Grote Verbinding zou zorgen van kant en overkant? Op enkele magere kapstukken na laten de ontwerpers dit vreemd genoeg in het ongewisse. Doorkijk naar een overkapte versie ontbreekt nagenoeg overal en maakte vermoedelijk niet expliciet deel uit van de ontwerp opdracht.

Opmerkingen in die richting van jury's en kwaliteitskamers klonken blijkbaar niet overtuigend genoeg. Niettemin kan men blijven stellen dat de Groene Vesten niet overeenstemmen met de doelstellingen van het Toekomstverbond en van Over de Ring. Bovendien gaat het over pakweg een derde van het hele ringtraject. Is dit onoverkomelijk? Zeker niet. Laat ons zeggen dat voor dit lange stuk Ring het *work* nog veel *progress* moet maken in een volgende ontwerpfase. Zelfs voor wie niet gelooft in een volledige overkapping liggen verschillende strategische kapstukken te wachten om deskundig gewikt en gewogen te worden: Kap Zurenborg-Luysbekelaer, Kap Brilschans-Wolvenberg, Kap Mastvest-pompgemaal Desguinlei ...

De vier noordelijke Ringparken brengen een heel ander verhaal. Eind januari 2022 werden ze in het lang en het breed gepresenteerd en besproken in de kwaliteitskamer. Ringpark Noordkasteel krijgt een staande ovatie. De ontwerpers spreken over een nieuwe alliantie tussen de feitelijke, historisch gelaagde stedelijkheid (het opgeofferde polderdorp Austruweel, de vesting, de havendokken, de kades ...) en de te herwaarderen natuurlijke condities (de stroom, de oevers, de polders, het getijdenlandschap ...). Stedelijke en natuurlijke continuïteiten krijgen gestalte. Knelpunten worden duidelijk,

zoals de Royerssluis als stadsgezicht en de oversteekbaarheid ervan. Er zijn ook nog altijd verbeterpunten, zoals de herbergzaamheid van de Scheldekade en de landscaping van de vestingreliëken. Maar het wordt vooral duidelijk hoe de overweldigende Oosterweelinfrastructuur verdwijnt onder de grond en hoe, dankzij de zo groot mogelijke kap, het park Noordkasteel de dominante figuur wordt.

Het ontwerp van Ringpark Groenendaal haalt zich, ondanks de professionele aanpak en het vele gepresteerde werk, meer kritiek op de hals. In de eerste plaats op het ontbreken van het Groene Hart als cruciale desenclavering van Luchtbal en als uitnodigende parkrelatie tussen Luchtbal en Merksem. Hoewel dit Groene Hart nog altijd niet helemaal van de baan lijkt, is het voor de ontwerpers blijkbaar een uitgemaakte zaak. Wat overblijft, zijn twee ellenlange groenstroken naar het noorden toe, aan weerskanten van de open snelweg. Die hebben weinig betekenis aan de kant van Merksem en zijn haast onbereikbaar aan de Luchtbalzijde. Schermen en groene bermen zullen ongetwijfeld noodzakelijk blijven ten noorden van het Groene Hart, maar ze zijn niet aanvaardbaar als vervanging van dit cruciale parkdeel. In Ringpark Groenendaal is de kap dus helaas niet de *Leitfigur*. Naar het Albertkanaal toe kan de stadsserre op veel bijval rekenen, maar zonder deze serre dreigt een gapende opening. Tot slot wordt het eigen karakter van de kanaaloever niet naar waarde geschat en zijn er heel wat bedenkingen bij de manier waarop de Groene Brug (een reserveproject) de nodige ecologische en menselijke verbinding met de overkant van het kanaal realiseert.

Ringpark Lobroekdok demonstreert een innovatief samenspel tussen waterpartijen met een zeer uiteenlopend karakter: het Schijn, Lobroekdok en het Albertkanaal.

Lobroekdok wordt gedeeltelijk omgevormd tot stedelijk zwemdok, vlak naast de groene kap als gebruiksvriendelijke ligweide. Aan de zwaikom wordt de monding van het Schijn in het Albertkanaal een bijzondere plek. Aan de kant van Kap Dam zorgen groenvoorziening, sportterreinen en een waterspeeltuin voor een meervoudig bruikbaar buurtpark. Aan de kant van Kap Sportpaleis vraagt een *double scale*-problematiek evenwel om een oplossing. Bij momenten zullen duizenden occasionele bezoekers van het Sportpaleis en de Lotto Arena ook willen genieten van het nieuwe park en Kap Sportpaleis nopen tot een metropolitaan gebruikspatroon. Daardoor moet Kap Sportpaleis zowel op een metropolitane schaal werken als op deze van een buurtpark. Daarvoor is meer ruimte nodig. Toevoegen van Kap Kalverwei zou het nodige ruimtelijke soelaas bieden. Op die manier wordt in Park Lobroekdok de overkapping de *Leitfigur*.

Het ontwerp van Ringpark Het Schijn omvat een ontroerend eerherstel van de mismeeesterde rivier. Met technische deskundigheid, ecologisch inzicht en oeverloze zorg wordt er vormgegeven aan een meanderende nieuwe bedding voor het Schijn. Maar de kwaliteit van dit park legt tegelijk de mogelijke zwakheid ervan bloot. Het park lijkt te mooi om waar te zijn. Is dit wel het geschikte idioom voor een buurtpark? En is het wel voldoende ingebed in de ruimere buurt? Bovendien stelt de naam van het park een andere kwestie aan de orde. Het tot de verbeelding sprekende Waterpark, met een grote kap en een nevenschikking van zes parallelle parkstroken (het Schijn, de Groene Kap, Aquafin, de Singel/stadsboulevard, Spoor Oost en Spoorpark Borgerhout), werd gereduceerd tot die ene smalle strook van het Schijnpark die romantisch ligt te wezen vlak naast de open sleuf van de Ring. De ontwerpers wijzen op de noodzaak

om daar wat aan te doen. Ze stellen voor om naast het smalle Schijnpark de Ring te overkappen en een dwarse passerelle te bouwen, over alle stroken heen, van Deurne naar Borgerhout. Een lid van de kwaliteitskamer stelt voor om de passerelle te verbreden tot een soort dwarse *highline*, voor mensen en planten. De Grote Verbinding, jawel!

Alles samengenomen is er tot nu toe waardevol ontwerpwerk geleverd voor de Ringparken. In enkele ontwerpen verschijnt de overkapping als *Leitfigur*, met een kwaliteitsvol park als resultaat. In andere parken in spe bestaat de mogelijkheid om van de overkapping de *Leitfigur* te maken. Maar er zijn nog verschillende parken van de toekomstige RingparkRingstad waar die mogelijkheid nog niet ter harte genomen wordt. De richting die moet uitgegaan worden is alvast duidelijk. Maken de 7 verbindende parken, na de hink en de stap, nu ook de sprong voorwaarts naar de Grote Verbinding?

EN UITEINDELIJK TOCH EEN SLOTWOORD

Zijn bovenstaande kritische bedenkingen een oorlogsverklaring aan leefbaarheidsprojecten? Absoluut niet. Leefbaarheidsingrepen zullen op gevoelige of geschonden plaatsen broodnodig zijn, al was het maar om de onvermijdelijke hinder die de ringwerven met zich zullen meebrengen tijdelijk te remediëren. Maar leefbaarheidsingrepen staan ten dienste van de *Leitfigur* van de overkapping.

Is dit een aanval op het overkoepelend concept Ringpark-Ringstad en de zeven Ringparken? Integendeel! Het is een welgemeend pleidooi voor volwaardige Ringparken in plaats van uit de kluiten gewassen groene berm, hoe knap die ook ontworpen zijn. Zolang Ringparken in twee gereten blijven door de open Ring,

blijven het *would-be* parken, verbloemende groenstroken aan weerskanten van een open snelweg die niet midden in de stad hoort.

Schemert hier een afwijzing door van de rol van de intendant? Negatief! Zie het als een oproep voor de doorstart van een meer sturend en verbindend intendantschap. Een intendantschap dat zich niet vastpint op de afgeklopte lijst van leefbaarheidsprojecten, maar dat aanknoopt bij de vernieuwende werkwijze waarmee het tijdens de wonderjaren slaagde in *squaring the circle*.

Is dit een motie van wantrouwen aan het adres van het Toekomstverbond? In geen geval! Het is een appel om de basisprincipes van deze baanbrekende overeenkomst opnieuw centraal te stellen, waaronder de Werkgemeenschap, de Ring van de Stad, de Ring rond de Stad, de modal shift en, als klap op de vuurpijl, het overkappen van de volledige Ring zoals aangekondigd in de ambitienota Over de Ring en gepreciseerd als maximale overkapping, ingeluid door een eerste grote fase.

Deze maximale overkapping is geen dogma, maar hangt uiteraard samen met de infrastructurele onderbouw, met rijstroken, weefbewegingen, verkeers- en tunnelveiligheid en weet ik veel. Maar ook dergelijke infrastructurele eisen kunnen geen aanspraak maken op het statuut van oekaze. Ze hangen samen met maatschappelijke en politieke keuzes omtrent de modal shift, gewenste verkeerscapaciteit, snelheidsbeperking, ADR-transport, verkeersmanagement ... Bovendien kan men stellen, in de geest van het Toekomstverbond, dat de bovenbouw (de dialoog overkapping-Ringpark-Ringstad) zich niet zonder meer moet schikken naar de wetten van de onderbouw. In het ringgedeelte waar de Ring van de Stad het nog een tijdje moet stellen met

het intieme gezelschap van de Ring rond de Stad moeten beide tot een wederzijds bevredigende oplossing komen. Is dat *wishful thinking*? Nee. Van de overkapping de evidente *Leitfigur* maken veronderstelt namelijk niet dat alle technische en financiële kwesties ineens geregeld zijn. Het betekent wel dat in elk Ringpark een overkapping de toon zet. Ofwel als uitvoeringsprioriteit in een eerste fase, ofwel als uitgewerkte doorkijk en algemeen aanvaarde intentie naar een volgende fase, eventueel aangekondigd door tijdelijke of voorbereidende leefbaarheidsingrepen.

Bijsturen waar nodig om beter aan te knopen bij letter en geest van het Toekomstverbond of bijsturen voor een evenwichtiger samenspel tussen onderbouw en bovenbouw en voor het herstel van de overkapping als *Leitfigur* is geen stap terug. Het is net een grote stap voorwaarts in de realisatie van het ongelooflijke project Ringpark-Ringstad. Op het gebied van planning en stedenbouw vindt hier een paradigmatische vernieuwing plaats, gericht op een nieuwe ecologisch-stedenbouwkundige alliantie die stap voor stap werkelijkheid wordt in het project Ringpark-Ringstad.

Met het oog op de actualiteit permitteer ik mij volgende uitsmijter: “Ni ziever, speile!” (“Niet zeveren, spelen!”) Dat riep bondscoach Raymond Goethals zaliger wanneer herrie op of rond het voetbalveld het spel overschaduwde. Iets in die zin zou niet misstaan als antwoord op het PFOS-imbroglio. De PFOS-problematiek moet uiteraard opgelost worden, op juridisch, procedureel, sanitair en werfororganisatorisch vlak. Zeker wat betreft de volksgezondheid is er geen geschipper toelaatbaar. En, de vervuiler 3M móet ter verantwoording geroepen worden. Maar het belasteren van mensen die binnen het samenwerkingsverband van de

Werkgemeenschap alles in het werk stellen om het Toekomstverbond te doen slagen, staat haaks op de zoektocht naar correcte en doeltreffende oplossingen. Ondanks de dramatiserende berichtgeving, treft de PFOS-vervuiling al bij al een beperkt gebied van de enorme ringzone en betreft de aangewreven juridische fout in feite slechts een eerste uitvoeringsfase van de hele Ringpark-Ringstad stadsvernieuwing.

Dat deze stadsvernieuwing niet alleen een grote stap betekent in de richting van klimaatremediëring en -adaptatie, maar tegelijk een enorme kwaliteitsverbetering van de leefomgeving van alle stadsbewoners ambieert, wordt in de berichtgeving te weinig in aanmerking genomen. En een vermoede juridische fout doen escaleren tot het kapseizen van dit ruimtelijk en maatschappelijk emanciperend project, dat zou pas echt een onvergeeflijke historische misstap zijn.

En dus blijft het enige juiste slotwoord: *come on!* Met het Toekomstverbond naar de Grote Verbinding! Avanti!

André Loeckx, 5 februari 2022