

Masterplan geeft ambitie voor Antwerpen weer (standpunt Kurt Tuerlinckx)

Bron: Gazet Van Antwerpen

De Vlaamse regering zette vrijdag het licht op groen voor twee dossiers die heel belangrijk zijn voor de Antwerpse regio: de toekomstvisie voor de Vlaamse havens en het Masterplan Mobiliteit. In dit laatste dossier zullen Dirk Van Mechelen, Kris Peeters en Kathleen van Brempt de details van kostprijs en timing de komende dagen bekendmaken. De belangrijkste beslissing is niettemin genomen: de financiële onderbouw van dit Masterplan dat momenteel op zowat 3,5 miljard euro wordt geraamd. Die kostprijs zal zo goed als zeker hoger liggen als de Oosterweelverbinding in de constructie van Laurent Ney wordt uitgevoerd. Architectonisch en stedenbouwkundig rest er overigens weinig keuze. De Lange Wapper moet in zijn meest optimale vorm worden gebouwd.

We staan er misschien nog te weinig bij stil dat het Masterplan het grootste project is dat Vlaanderen op het getouw zet. Met de Oosterweelverbinding, de Groene Singel, tramverlengingen en waterwegen investeert Vlaanderen op diverse domeinen. Noodzakelijke projecten die de Antwerpse regio de komende vijftien niet alleen een ander uitzicht zullen geven maar de basis leggen voor verdere economische groei. Sceptici blijven argwanend staan, zeggen dat het allemaal wel wat langer zal duren dan gepland of vrezen dat het er niet zal komen. Vlaams bouwmeester Marcel Smets stelde onlangs nog dat in Vlaanderen te snel wordt geroepen 'zullen we dat wel kunnen?'. Wie rondkijkt in Europa, beseft dat Vlaanderen de lat inderdaad hoog moet leggen om de huidige status te kunnen behouden. Overal gebeuren flinke investeringen in infrastructuur. Antwerpen, als motor van de Belgische economie, kan niet achterblijven.

Het blijft vreemd dat sommigen in Antwerpen de inspanningen in twijfel trekken. Ook rond de haven. 'Is dat toekomstgericht nog wel nodig? Zeebrugge biedt toch meer kansen', luidt het. Dan wordt snel voorbijgegaan aan de positie die Antwerpen nu inneemt. We zijn blijkbaar niet gewoon dat we een haven hebben die top is in de wereld. Laat ons dat gegeven koesteren. Honderdduizenden mensen leven van die haven. De havenprojecten in het Masterplan zijn noodzakelijk voor de toegankelijkheid, net zoals het ronden van de Antwerpse Ring nodig is om als logistiek centrum mobiel te blijven. Dat wil niet zeggen dat Antwerpen geen samenwerking moet betrachten met de andere havens. De Antwerpse havengemeenschap zegt daar ook niet neen tegen. De troeven van de huidige merknaam moet je echter niet weggooien. De toekomstvisie zal in ieder geval een grotere samenwerking moeten betrachten omdat ook de commerciële spelers veel mondialer denken dan ongeveer 15 jaar geleden.

Vlaanderen moet ambitie blijven tonen. Het investeringsprogramma dat de Vlaamse regering voor de Antwerpse regio heeft uitgetekend op lagere termijn zal ook investeerders overtuigen om zich hier te vestigen. De stille delocalisatie die minister Peeters vaststelt, mogen we absoluut niet onderschatten. Een overheid moet eerst zelf ambitie tonen om investeerders te overtuigen. Het Masterplan Mobiliteit beantwoordt aan die verwachtingen. Met dit plan kan Antwerpen echt aan de toekomst bouwen.