

**HEROPENING ZUIDERDOKKEN
BLIJFT EVIDENTIE**

*HAALBAARHEIDSSTUDIE MOET
VERDER WORDEN UITGEWERKT*

Watererfgoed Vlaanderen blijft de noodzaak onderlijnen van de **snelle heropening van de Gedempte Zuiderdokken te Antwerpen**.

Deze drie binnenvaardokken (Steendok, Schippersdok en Kooldok) werden gebouwd aan het einde van de 19de eeuw, ter vervanging van de oude vlieten die verdwenen ingevolge de rechtekking van de Scheldekaaien. Via de Zuidersluis stonden de nieuwe dokken in verbinding met de Schelde. In de jaren 1960 werden de dokken gedempt. Bovenop de sluis werd het Hof van Beroep opgetrokken. Momenteel dient het immense plein vooral als parking en evenementenlocatie.

De kaaimuren van de dokken zijn nog steeds aanwezig. Het op de sluis gebouwde Hof van Beroep is in slechte staat en voorbestemd voor afbraak. Rond de gedempte dokken is typische, monumentale havenarchitectuur aanwezig, met diverse beschermde gebouwen en cultuurlocaties (o.m. het Zuiderpershuis en het Fotomuseum).

In een **studie** naar de 'Technische en financiële haalbaarheid van het heropenen van de gedempte Zuiderdokken te Antwerpen'¹ raamt het studiebureau SBE TECHNUM de kostprijs van de heropening op:

- **tussen 44.794.104 en 54.311.151 EUR voor het maximale scenario**, d.i. het heropenen van alle drie de dokken, inbegrepen de Zuidersluis, m.i.v. de afbraak van het Hof van Beroep, de stabilisatie van de kaaimuren en/of de constructie van nieuwe kaaimuren, de realisatie van een waterkering tegen overstromingsrisico's, en de aanleg van nieuwe brugverbindingen over de sluis en de twee doorvaartgeulen tussen de dokken (o.m. voor wegverkeer, bijzondere transporten en tramverkeer);
- **tussen 29.387.086 en 32.242.166 EUR voor het minimale scenario**, d.i. alleen het heropenen van het Centrale Schippersdok en de Zuidersluis, met eveneens de daarbijhorende werken.

Op basis hiervan besliste het **College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen** op 16 juli 2010 dat het scenario van de heropening niet verder zal worden onderzocht. In de plaats zal een projectdefinitie worden opgemaakt voor de heraanleg van de dokken als één grote publieke ruimte, zonder daarbij een heropening op lange termijn te hypothekeren².

Watererfgoed Vlaanderen heeft zowel bij de studie als bij de beslissing **acht fundamentele opmerkingen**.

Ten eerste is de heropening van de Gedempte Zuiderdokken terecht **bepleit in het onderliggende Strategisch Ruimtelijk Structuurplan van de Stad Antwerpen zelf**, dat dateert van 2006. Daarin wordt terecht gesteld dat de heropening wenselijk is om meer water in de stad te brengen. In de collegebeslissing wordt niet afdoende geargumenteed waarom deze basisoptie, genomen in het ambitieuze Ruimtelijk Structuurplan, thans wordt verlaten.

Ten tweede wordt de heropening van de Antwerpse Zuiderdokken breed gedragen. In het **Antwerps Watererfgoedmanifest 2009**³ (punt 7.4) werd de heropening van de dokken gevraagd door ca. 30 toonaangevende organisaties uit de erfgoed-, scheepvaart- en havenwereld. Aan deze brede en gemotiveerde wens wordt zonder publiek debat voorbij gegaan.

Ten derde is de heropening van de Gedempte Zuiderdokken een **unieke kans om het schitterende Antwerpse haven- en scheepvaarterfgoed te valoriseren**. De heropende dokken, de historische havenomgeving en de bruisende woon- en leefwijk vormen een fantastisch geheel. Door de heropening ontstaat allicht **de mooiste historische dokkenzone van België en één van de allermooiste van Europa zoniet de wereld**. De zone zou vergelijkbaar zijn met de befaamde Hamburgse Speicherstadt, waarrond het fenomenale HafenCityproject is ontwikkeld. In Vlaanderen valt te wijzen op het doelbewuste en succesrijke beleid van de Stad Gent om de gedempte binnenwateren te heropenen en zo de aantrekkelijkheid van het stadscentrum en waterrecreatie te verhogen. **Vanuit zuiver stedenbouwkundig opzicht is het dan ook onbegrijpelijk dat Antwerpen deze kans niet aangrijpt om zijn maritieme uitstraling te versterken**.

Ten vierde is de afwijzing van de heropening niet in lijn met de **terechte, hernieuwde aandacht van het stadsbestuur, het Havenbedrijf en privé instanties voor de valorisatie van het Antwerpse haven- en scheepvaarterfgoed**, die tot uiting komt in succesrijke projecten als het Museum aan de Stroom met het bijhorende havenpaviljoen, Red Star Line, de heraanleg van het Eilandje en het Museum Eugeen Van Mieghem. Het scheepvaart- en havenerfgoedpotentieel van het Zuid verdient logischerwijze **dezelfde ambitieuze benadering als het Eilandje**.

Ten vijfde maakt een heropening de verdere uitbouw van Antwerpen als **pleziervaart- en erfgoedhaven** mogelijk. Het succes van de andere Antwerpse jachthavens toont aan dat bijkomende watersportcapaciteit noodzakelijk is. Gelet op de omgeving hebben de Zuiderdokken eventueel een potentieel voor buitenlandse *superyachts*. Aan ligplaatsen voor varende erfgoed is in Antwerpen een groot gebrek. Het potentieel van de dokken voor het beheer van varende erfgoed en watererfgoed zijn in de haalbaarheidsstudie en in de beslissing van het stadsbestuur niet onderzocht. De complementariteit tussen de dokkeninfrastructuur van de Zuidwijk en deze van het Eilandje werd evenmin onderzocht. Een **'hermaritimisering' van het Zuid en het Eilandje**, met bijhorend scheepvaartverkeer en zachte havenactiviteit, kan de stedenbouwkundige 'verdroging' en 'verlanding' van de Scheldekaaien verhelpen en Antwerpen zijn haven- en scheepvaartstadidentiteit doen weervinden.

3 Eveneens raadpleegbaar op www.watererfgoed.be.

Ten zesde zou de heropening **de aanwezige cultuur- en recreatiefunctie van het Zuid versterken op een hoog kwalitatieve wijze**. Musea, concert- en toneelzalen, cafés, restaurants, hotels kunnen er fabuleus worden gemixt met water, schepen, bomen, erfgoed, licht en architectuur. Ook wonen op het Zuid zou aantrekkelijker worden, waardoor het stedelijke beleid om nieuwe bewoners en gezinnen aan te trekken zou worden ondersteund. De heropening impliceert ook de **verdwijning van de grote overlast voor bewoners en ondernemingen** die wordt veroorzaakt door de aanhoudende en grootschalige bovenlokale feestelijkheden en evenementen, die helemaal niet in deze wijk thuishoren. De stelling van het stadsbestuur dat de heraanleg als plein voor het Zuid een "duidelijke meerwaarde" biedt moet twijfel worden getrokken.

Ten zevende blijkt de financiële studie fundamenteel **lacuneus**. Zij geeft alleen een raming van mogelijke kosten, maar geeft **geen enkele indicatie over wie deze kosten moet of kan dragen, en beschrijft evenmin de aanzienlijke economische baten** die de heropening kan opleveren. Het lijkt weinig logisch dat de Stad Antwerpen het heropeningsproject verwerpt op grond van de hoogte van de totale kostprijs, terwijl het vanzelf spreekt dat een aantal deelprojecten zoals de afbraak van het Hof van Beroep, de aanleg van de waterkering en van een trambrug ten laste van andere overheden zijn (federale overheid, Vlaamse overheid, Waterwegen en Zeekanaal, De Lijn) en dat een aantal, eerder lokale deelprojecten redelijkerwijze financieel door andere overheden zouden moeten kunnen worden gesteund, zoals het ook in andere steden gebeurt (zie de heropening van de binnenwateren en de bouw van een nieuwe pleziervaartsluis in het centrum van Gent). Zonder inzicht in de medefinancierings- en betoelagingsvoorwaarden ten gunste van de Stad Antwerpen is de haalbaarheidsstudie onvolledig en kan zij geen schraping van het heropeningsproject wettigen.

Ten achtste moet erop worden gewezen dat bij een beslissing over dergelijk strategisch project ook **andere dan de zuiver financiële overwegingen** moeten worden meegenomen, zoals de lokale, nationale en internationale uitstraling van Antwerpen als een wereldhaven- en cultuurstad en als woonstad, die moeilijk economisch te meten zijn maar van des te groter belang zijn.

Om de bovenstaande redenen blijft Watererfgoed Vlaanderen op de spoedige heropening van de Gedempte Zuiderdokken aandringen, en dit volgens het maximale scenario met heropening van de drie dokken. **Deze heropening is vanuit stedenbouwkundig, erfgoedbeheersmatig, cultureel, recreatief en toeristisch oogpunt volstrekt evident**. Het is een **speerpuntproject** waarmee Antwerpen op relatief eenvoudige wijze aantrekkingskracht kan winnen, zich kan meten met toonaangevende havensteden als Hamburg en ook het succesrijke en ambitieuze waterwegenbeleid van Gent kan bijbenen. De beschikbare **haalbaarheidsstudie moet worden verfijnd** met een verdeling van de kosten over verschillende partners en met een inschatting van de economische baten van de heropening. **Watererfgoed Vlaanderen vraagt dat het stadsbestuur zijn beslissing vervolgens heroverweegt en dat Waterwegen en Zeekanaal en de Minister van Justitie zich voluit achter dit project scharen**. In lijn met een suggestie van het studiebureau vraagt Watererfgoed Vlaanderen ook dat de heropening alsnog wordt geïntegreerd in de plannen voor de heraanleg van de Scheldekaaien.

Watererfgoed Vlaanderen staat ter beschikking van alle betrokken partners om ondersteuning te bieden.

Watererfgoed Vlaanderen verenigt en verdedigt al het nat en droog watererfgoed in Vlaanderen (meer dan 70 organisaties actief rond historische schepen, scheepvaart- en havenmusea, watermonumenten, watertradities, -kunst en -cultuur, toeristische en commerciële dienstverleners i.v.m. watererfgoed, experts, onderzoekers en liefhebbers). De koepel ijvert voor het behoud en de valorisatie van alle watererfgoed in Vlaanderen, voor de versterking van het waterbewustzijn van de Vlaming en voor de internationale uitstraling van Vlaanderen als baken van scheepvaart-, haven- en watercultuur.

vzw Watererfgoed Vlaanderen, Scheepswerven Baasrode, St.-Ursmarusstraat 141, 9200 Baasrode,
www.watererfgoed.be, secr@watererfgoed.be, +32 3 238 67 14