

## Programma maandag 3 december 2001

*Ontwikkeling spoorwagenaanleg Antwerpen-Noord*

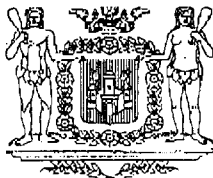
### Toespraken door:

- Mevrouw Léona Detiège, burgemeester Stad Antwerpen
- De Heer Etienne Schouppe, gedelegeerd bestuurder NMBS
- Mevrouw Ann Coolsaet, schepen voor Ruimtelijke Ordening, Stadsontwikkeling en Openbare Werken
- De Heer Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek belast met het Grootstedenbeleid

### Plechtige ondertekening van de beleidsovereenkomst door:

- Mevrouw Léona Detiège, burgemeester Stad Antwerpen
- De Heer Fred Nolf, stadssecretaris Stad Antwerpen
- De Heer Etienne Schouppe, gedelegeerd bestuurder NMBS
- Mevrouw Ann Coolsaet, schepen voor Ruimtelijke Ordening, Stadsontwikkeling en Openbare Werken, bestuurder ANN
- De Heer Marc Van Peel, schepen voor Bestuurlijke Organisatie, Decentralisatie en Personeel, bestuurder ANN
- De Heer Herwig Persoons, gedelegeerd bestuurder EIS

### Receptie



## Toespraak mevrouw Léona Detiège, burgemeester Stad Antwerpen

Collega's

Mijnheer de afgevaardigd-beheerder

Geachte aanwezigen,

Het is met veel genoegen dat ik u welkom heet ter gelegenheid van de ondertekening van de beleidsovereenkomst over het spoorwegemplacement Antwerpen Noord.

Het spoorwegemplacement eist een zeer belangrijke, zelfs cruciale plaats op in het geheel van het door ons gevoerde stadsontwikkelingsbeleid. Met haar 24 hectare reikt dit terrein de sleutel aan die ons in staat moet stellen een definitieve ommekeer te verwezenlijken in een deel van onze stad dat écht nood heeft aan een stevige impuls. Wij kunnen immers bezwaarlijk ontkennen dat een aantal van onze meest behoeftige buurten, waar de problemen van onze moderne samenleving zich het scherpst stellen, zich uitgerekend in dit gebied bevinden.

Een mooie stedenbouwkundige ontwikkeling van dit terrein zal echter niet volstaan om die problematiek op te lossen. De huisjesmelkers zullen hun leven niet beteren omdat wij hier een park aanleggen. De sluikestorters zullen hun afval evenmin correct aanbieden omdat wij hier ruimte creëren voor een paar KMO's.

Neen, wanneer ik zeg dat we hier de sleutel in handen hebben voor een definitieve ommekeer, zeg maar gedaanteverwisseling van Antwerpen Noord, dan bedoel ik dat wij de mogelijkheden die dit terrein biedt moeten aangrijpen om door middel van een gecoördineerd beleid de hele wijk aan te pakken en drastisch in te grijpen in de beeldvorming van het hele gebied. Wij moeten de mensen laten zien dat Antwerpen Noord een mooie buurt is die respect verdient, zowel vanwege het stadsbestuur als vanwege haar inwoners.

Om dit te realiseren hebben wij een uitgebreide denkoefening gemaakt. Het was erg belangrijk om tot een ruime consensus te komen over de principes van de ontwikkeling van deze site.

Wat willen we bereiken en hoé willen we dat bereiken ?

Welke acties moeten we daarvoor ondernemen?

Hierover werden studiedagen georganiseerd, werden onderhandelingen gevoerd, kortom, werd alles in het werk gesteld om met een degelijk en coherent programma naar buiten te komen.

De stad staat met haar bekommernissen gelukkig niet alleen. Ik ben erg blij dat wij op een zodanig constructieve manier met onze partners hebben kunnen onderhandelen, dat wij hier vandaag voor de ondertekening staan van een beleidsovereenkomst met die partners, met name de NMBS, Euro Immo Star en het pas opgerichte autonome gemeentebedrijf 'Antwerpen Nieuw Noord'.

In het bijzonder de directie van de NMBS, tenslotte toch eigenaar van het terrein, zou ik willen bedanken omdat zij tijdens de onderhandelingen het algemeen belang, en meer bepaald het belang van de inwoners van de stad Antwerpen nooit uit het oog heeft verloren.

Het is niet omdat ik in het noorden van onze stad ben opgegroeid dat ik de chauvinistische toer wil opgaan, maar ik ben er wél van overtuigd dat wij er samen met onze partners voor kunnen zorgen dat de ontwikkeling van het spoorwegemplacement Antwerpen Noord heel de stad een nieuw elan zal geven.

Ik dank u.

Leona Detiège  
burgemeester

## **Toespraak van de heer Etienne Schouppe, gedelegeerd bestuurder NMBS**

### **Geschiedenis**

Op de 24 ha van het Spoorwegemplacement heeft het steeds gegondsd van spoorwegactiviteiten. Ze is een concrete weergave van 75 jaar NMBS bedrijvigheid, van ons verleden, heden en toekomst. Er zijn zelfs sporen van de voormalige Staatsspoorwegen terug te vinden.

Ooit reden goederenwagens van NMBS-Colli af- en aan naar het hoofdgebouw Antwerpen Dokken & Stapelplaatsen aan de Noorderlaan, bij ons Antwerpen DS genoemd. Ondertussen geeft ABX een eigentijdse invulling van deze activiteit en geraakte de sporenbundel naar Antwerpen-DS buiten gebruik.

Kenmerkend voor het emplacement is het beeld van de loods- en herstelwerkplaats voor locomotieven aan het Viaduct Dam en het Damplein. De bewoners hebben de overgang van het stoom-, naar het diesel- en elektrisch tijdperk van onze rangeer- en baanlocomotieven vanop het Viaduct Dam van nabij kunnen volgen. De buurt en de spooractiviteit vormden één geheel. Zo incasseerden de bewoners en ons spoorpersoneel de schade die tijdens de Tweede Wereldoorlog werd aangericht.

Ongetwijfeld heeft de toenmalige inplanting van deze belangrijke werkplaatsen een ingrijpende invloed gehad op de ontwikkeling van de omliggende wijken Dam, Stuivenberg en Seefhoek en destijds voor een zekere welvaart gezorgd.

Met het opschuiven van de havenactiviteiten naar het noorden en het groeiende belang van de hieraan verbonden spoortrafieken steeg de nood aan een logistiek betere inplanting van de werkplaatsen, die ondertussen bovendien aan een grondige modernisering toe waren.

Vorig jaar verhuisde de onderhoudswerkplaats van Antwerpen-Dam naar het rangeerstation Antwerpen-Noord. Twee maanden geleden trokken de treinbestuurders met hun locomotieven ook naar het nieuwe hart van de spoorhaven Antwerpen. Op dit ogenblik wordt de tankinstallatie ontmanteld en wordt de historische vervuiling van de gronden opgeruimd.

Na deze verhuizing heeft de NMBS haar personeel en materieel verzameld op een strategische plaats in de haven: treinbestuurders, onderhoudswerkplaats voor locomotieven en wagens naast het rangeerstation en de nieuwe Main Hub in Antwerpen Noord.

De sporenbundels aan de wijk Stuivenberg waren voordien ook de uitwijkplaats voor allerlei treinmaterieel. Ondertussen is de technische onderhoudspost Schijnpoort uitgerust om het reizigersmaterieel van het nabijgelegen knooppunt Antwerpen-Centraal te poetsen en te herstellen.

Wanneer de sporenbundel Stuivenberg verdwijnt en de uitbreiding van Antwerpen-Centraal een feit is, dient uitgekeken naar een uitwijkmogelijkheid voor het reizigersmaterieel op een nieuwe locatie, met name langsheen de huidige bundel Luchtbal in Ekeren.

De toenemende ABX-activiteiten vergen eveneens een nieuwe inplanting, vermits de Noorderplaats niet die mogelijkheid biedt.

Verhuizing van activiteiten is duur, enerzijds door de vereiste nieuwbouw, anderzijds door de noodzaak andere terreinen te gebruiken, waarvan de meeste een grote economische waarde hebben.

Voor de NMBS gelden dus een aantal voorwaarden die de onderhandelingen met de stad gestuurd hebben: het vinden van de nodige terreinen enerzijds; het valoriseren van niet langer nuttige terreinen anderzijds.

## Overeenkomst

Op 29 maart 2001 heb ik aan Schepen Coolsaet laten weten, het idee van een gezamenlijke ontwikkeling zeker genegen te zijn, als de NMBS een beeld kreeg van de randvoorwaarden en er een akkoord zou komen over de wederzijdse rechten en plichten.

Ondanks het intussen gekende standpunt van de stad Antwerpen over de gewenste invulling van het terrein met een groot *stadspark* - wij denken hierbij aan de consensus bereikt in het schepencollege - mogen wij stellen dat de onderhandelingen vanuit de beide partijen op een faire manier werden gevoerd en tot een goede overeenkomst hebben geleid.

De vertegenwoordigers van de NMBS en EIS hebben onder zeer hoge tijdsdruk, opgelegd door de federale overheid met het oog op de vastlegging van de financiële middelen ter ondersteuning van het grootstedelijk beleid, hun volle medewerking verleend om op tijd tot een consensus te komen.

De mogelijkheid voor een zachte invulling - met 16 tot 18 ha ruimte voor groen en recreatie- zal aan dit stadsgedeelte opnieuw de nodige zuurstof geven en een echte revival op gang kunnen brengen.

De mogelijkheid om op de overige 6 tot 8 ha een dichte bebouwing te ontwikkelen zal het westelijk gedeelte van het terrein nieuwe impulsen geven. Zo kan de NMBS er zeker van zijn dat haar investeringen de vereiste rentabiliteit bieden.

Wij durven het bereikte akkoord als goed en evenwichtig bestempelen. Wij geven onze medewerkers daarbij de opdracht om op zo kort mogelijke termijn, binnen het unieke samenwerkingsverband de best mogelijke resultaten te bereiken.

Deze overeenkomst betekent ongetwijfeld een nieuwe en belangrijke stap in het langdurige proces van samenwerking tussen de stad Antwerpen en de NMBS met het oog op de talrijke projecten die wij samen wensen te realiseren.

De praktische uitwerking van het akkoord wordt in handen gegeven van een nieuwe naamloze vennootschap met als partners: het autonoom gemeentebedrijf met rechtspersoonlijkheid **Antwerpen Nieuw Noord** en onze dochtervennootschap **Euro Immo Star**. De vennootschap luisterent naar de naam **ANNEIS** - niet alleen de samenvoeging van de afkortingen van beide partners, maar ook refererend naar het latijnse woord "annexus" of "verbinding" - en kan rekenen op een belangrijke federale tegemoetkoming voor stedelijke ontwikkeling uit het Picqué-fonds.

## Andere projecten

Vorige maand bezochten 70.000 mensen *Antwerpen Centraal ondergronds*.

Wanneer in 2006, dankzij de noord-zuidverbinding het station Antwerpen-Centraal haar capaciteit verdubbelt, dan zullen we een markante stap vooruit zetten om Antwerpen mobiel te houden.

Het project noord-zuidverbinding zorgt bovendien voor een belangrijke stedenbouwkundige evolutie van de stationsomgevingen:

- de uitstraling van het volledig vernieuwde stationsgebouw van Berchem ;
- de unieke belevenis van het hagenpatroon op het in art nouveau-stijl wederaangelegde Burgemeester E. Reyckaertsplein. De onderhandelingen voor de overeenkomst terzake werden enkele dagen geleden afgerond;
- de volledig opgefriste Centers tussen Berchem en Antwerpen Centraal;
- de architecturale hoogstaande tweede stationstoegang op het Kievitplein en de nieuwe stadsinbreiding langsheen de Van Immerseelstraat;
- het volledig heringerichte Centraal Station met verschillende niveaus, met zijn opengewerkte "centers", aangename winkel- en vertoefruimtes op het volledig toegankelijke gelijkvloerse niveau en een optimale reizigersservice;
- de magistrale indruk bij het wandelen op het nieuwe Astridplein en het openbaar plein op het -1 niveau;
- de eerste ontwikkelingen op het spoorwegemplacement waarvoor wij hier vandaag samen zijn;
- een heraangelegd Damplein aan het intussen door de stad heringericht voormalig Damstation;

- een nieuw station Antwerpen-Luchtbal ter hoogte van de Groenendaallaan als volwaardig deel van een voorstadsnetwerk ;
- een stijlvolle verbreding van de spoorbruggen over de IJzerlaan en het Albertkanaal.

Niet zonder fierheid vermelden we dat het geheel van de investering, verbonden aan de hierboven vermelde projecten, circa 28 miljard frank of 700 miljoen euro bedraagt.

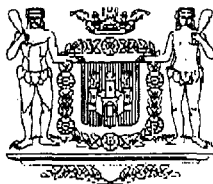
Bij deze opsomming zouden wij haast vergeten dat er ook nog belangrijke ontwikkelingen bezig of op komst zijn op spoorweggronden in Antwerpen Noord met de Main Hub, Antwerpen Zuid met het nieuwe gerechtsgebouw en de bouw van een nieuwe woonwijk en op het Kiel waar de bestemming van de gronden nog moet worden vastgelegd.

Voor de meeste van de hier opgesomde projecten was en is nog steeds een intens overleg met het stadsbestuur en met andere betrokken besturen en partners nodig. Wij rekenen erop dat o.m. door de huidige overeenkomst een nieuwe dynamiek ontstaat die gunstige vooruitzichten biedt voor alle betrokkenen.

### **Win-winsituatie voor alle partijen**

De *Beleidsovereenkomst betreffende de ontwikkeling van het spoorwegemplacement Antwerpen-Noord* en de oprichting van de naamloze vennootschap "ANNEIS" vormen een mijlpaal in de ontwikkeling van stedelijke randgebieden en kunnen leiden tot een *win-winsituatie* voor alle betrokken partijen.

Mits het bereiken van gunstige oplossingen voor de noodzakelijke nieuwe uitwijkbundels voor reizigersmaterieel en voor de herhuisvesting van onze stukgoedafdeling ABX zal de NMBS zijn volle medewerking verlenen aan deze immense uitdaging.



## Toespraak Mevrouw Ann Coolsaet,

### schepen voor Ruimtelijke Ordening, Stadsontwikkeling en Openbare Werken

Ja, dit is een memorabele dag voor Antwerpen. Als ik terugblik naar de aanvang van deze legislatuur en de engagementen bekijk die we genomen hebben naar deze stad en meer specifiek naar de wijken Seeffhoek en Dam met betrekking tot de ontwikkeling van het spoorwegemplacement dan kom je tot de conclusie dat we als beleidsmensen flink onze nek hebben uitgestoken. We hebben dit gedaan in eer en geweten omdat we er écht voor wilden gaan.

De ambitie om van het spoorwegemplacement iets te maken was hoog en stond in schril contrast met de vooruitzichten op de besprekingen met NMBS en Eurostation die zich vooraf als moeilijk aangekondigd hadden. Voor velen leek dit 'mission impossible'. Hoe zouden we als stad de visie op maximalisatie van de groene, open ruimte ooit kunnen kortsluiten met de terechte wens van de grondeigenaar naar maximale grondopbrengst?

De belangstelling van stad Antwerpen voor het spoorwegemplacement is niet nieuw. Reeds in mei 1996 wordt er aan het college van burgemeester en schepenen voorgesteld een projectgroep op te starten rond de ruimtelijke planning van dit gebied.

Februari 98 neemt de districtsraad Antwerpen in haar adviezen omtrent de gewestplanwijziging de volgende opmerking op met betrekking tot dit spoorwegemplacement 'dat bij deze gewestplanwijziging voldoende groene en recreatieve mogelijkheden worden ingebouwd'

29 november '99 wordt het spoorwegemplacement opnieuw onder de aandacht gebracht door het werkbezoek van minister Charles Picqué, toen regeringscommissaris voor het grootstedelijk beleid. Het is dan ook dankzij de minister dat er naast de wil van de stad er iets van te maken, ook de zo broodnodige financiële middelen werden voorzien. Zonder deze middelen hadden we nog altijd evenveel zin mogen hebben er iets van te maken, het had gezien de eigen stedelijke financiën stukken moeilijker of zelfs onmogelijk geweest dit ambitieus programma uit te voeren.

Het eerste tastbare was een feit op 28 juli 2000 toen op den Dam 'de wachtzaal' werd ingehuldigd als informatiepaviljoen. De oprechte intentie van de Stad een open communicatie te voeren over de verdere ontwikkeling van het spoorwegemplacement, potenties, uitdagingen en bedreigingen werd hiermee finaal gevisualiseerd.

Toen ik in januari dit jaar, dus 11 maanden geleden mijn mandaat opnam als schepen van Ruimtelijke Ordening/ Openbare Werken en Stadsontwikkeling stelde ik van meet af aan dat het spoorwegemplacement en haar zinvolle ontwikkeling een prioritair dossier is en zal blijven tot haar finale uitvoering.

Het spoorwegemplacement Antwerpen-Noord staat op het gewestplan ingekleurd als gebied voor stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat op deze terreinen tal van invullingen mogelijk zijn en dat het de Stad toekomt een BPA uit te werken als planningsoverheid. Maar als Stad willen we meer zijn dan een

planningsoverheid. We hebben er voor gekozen om mee in te stappen in de mogelijke ontwikkeling van het gebied. Daarom werd dan ook de voorbije maanden hard doorgewerkt op twee gebieden tegelijk.

Eenzijds werd bij collegebesluit van 18 april 2001 beslist tot een planningsproces zodat de stad tot één visie kon komen over het ruimtelijk gebruik van deze site. De stad moest dus binnen de gegeven context zoeken naar de best mogelijke oplossingen voor de ontwikkeling van dit gebied. Vandaar de nood aan een zo groot mogelijke interne consensus binnen de stad over de visie over de gewenste ontwikkeling. Om tot een gemeenschappelijke visie te komen, gingen de kabinetten bevoegd in deze materie en ambtenaren samen zitten en werkten zij aan een consensusnota. Deze nota is een synthese van de principes met betrekking tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, het proces van ontwikkeling en het proces van aanpak en vormt een goede basis voor de onderhandelingen met de eigenaar van de terreinen, de NMBS.

Op 12 september, dus nog geen 5 maand later en de vakantieperiode overbruggend keurde het college van burgemeester en schepenen eensgezind de stedelijke visie goed.

De ontwikkeling van het emplacement biedt dan ook grote potenties voor de ontwikkeling van haar omgeving en uiteindelijk van de hele stad. In het recentste bestuursakkoord koos het stadsbestuur voor een groene en recreatieve invulling van het spoorwegemplacement, met een uitstraling op de omliggende wijken Dam, Seefhoek en Stuivenberg. Bovendien verbond de stad er zich toe om de doelstellingen van het federale grootstedenbeleid en dan specifiek de doelstellingen die betrekking hebben op de ontwikkeling van het spoorwegemplacement te verwezenlijken.

De besprekingen met NMBS en Eurostation die reeds enige tijd lopende waren werden vanaf augustus 2001 stukken intenser. Zowel de onderhandelaars van NMBS, Eurostation en stad hebben de voorbije maanden enorme inspanningen geleverd om tot een gezamenlijk akkoord te komen. Soms bleek het water echt diep te zijn, maar nooit té diep. Na veel zwoegen, zweten en met de enorme tijdsdruk vanwege de administratie grootstedenbeleid en het kabinet van minister Picqué, die eveneens onverdroten actief en constructief steeds bleven meewerken, werd dan nu een heleidsovereenkomst bereikt.

Anderzijds werd hard doorgewerkt aan de opzet van een gezamenlijke structuur met de grondeigenaar, NMBS. Er werd geopteerd voor gemeenschappelijk vehikel. Hiertoe richtte de Stad op 23 april 2001 het autonoom gemeentelijk bedrijf ANN, op 4 juli 2001 werd de intentieovereenkomst tot oprichting van een gemeenschappelijk filiaal goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen. De finalisatie hiervan mondt nu vrijdag uit in de oprichting van de nv ANNEIS als filiaal van het autonoom gemeentelijk bedrijf ANN.

Na deze uiteenzetting behoeft geen verder betoog dat dit een zeer complex stadsontwikkelingsdossier is en blijft. Ik voel me dan ook oprecht trots en blij, als coach van dit gebeuren.

Blij, omdat de eerste hindernissen zijn genomen, we krijgen de kans om effectief te starten. Er zal de komende tijd dan ook naarstig doorgewerkt worden om de gemaakte afspraken de facto om te zetten op het veld. We zijn dankzij een strikte en zware timing gekomen tot het resultaat van vandaag. We zullen met dezelfde discipline moeten verder gaan. Afronden van het saneringsonderzoek tegen eind dit jaar zodat met de sanering kan worden aangevangen in 2002 om ten laatste tegen midden 2005 rond te zijn. Tegen maart 2002 het houden van een stedenbouwkundige wedstrijd, zodat voor eind 2002 gestart wordt met de opmaak van het BPA of RUP. Voorjaar 2003 aanvang maken met de uitvoering van het herlocaliseren van ABX, enz... Uitdagingen die ik met een bepaalde gretigheid opneem, want hiermee doen we allen een stap vooruit.



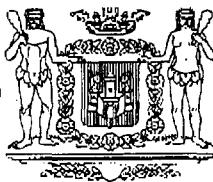
elukkig, omdat we bewezen als stad aan dit hels tempo effectief en efficiënt te kunnen werken. We hebben samen met al onze partners bewezen dat een overheid ook snel en doortastend kan werken en dit op een tempo dat men zelfs in de private sector moeilijk zal evenaren.

Maar al deze inspanningen leveren we niet voor onszelf, maar voor deze mooie stad en haar bevolking. Stappen vooruit, dat doen we samen. Daarom vermeldt het bestuursakkoord expliciet dat het informeren van de bevolking over besluitvormingsprocedures van essentieel belang is. Datzelfde akkoord beklemtoont ook het nastreven van een actieve samenwerking tussen bevolking en bestuur. Op dit dossier hebben we ook wat dat betreft woord gehouden, dankzij een intense interactieve communicatie met de buurtbewoners. Als ik 's avonds laat na een buurtmeeting thuis kwam had ik steeds een tevreden gevoel, want de burger had me weer wat bijgebracht, de vrijwillige inzet en de warmte van de wijkbewoners zijn voor mij op deze weg steeds een enorme steun geweest, waarop ik ook in de toekomst reken.

Uitdrukkelijk dank ik de heer Schoupe en zijn medewerkers, de eigen stedelijke medewerkers, de minister en de administratie grootstedenbeleid. Mijn dank voor de geleverde inspanningen en mijn dank omdat we samen deze weg verder gaan.

Ann Coolsaet

Schepen voor Ruimtelijke Ordening, Stadsontwikkeling en Openbare Werken.



## Toespraak Charles Picqué, minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek belast met het Grootstedenbeleid

Mevrouw de Burgemeester, Mevrouw de Schepen, Mijnheer de voorzitter van het directiecomité van de NMBS, dames en heren,

Het is met een goed gevoel dat ik vanmiddag naar Antwerpen ben gekomen om hier aanwezig te zijn bij de ondertekening van deze belangrijke overeenkomst tussen de Stad en de NMBS.

Het project van het spoorwegemplacement is immers niet alleen het grootste qua oppervlakte en inzake de financiële bijdrage binnen het federaal programma Grootstedenbeleid, maar het is ook één van de initiatieven die het best beantwoorden aan de doelstellingen van mijn Grootstedenbeleid; het leveren van een duurzame bijdrage aan de herwaardering van bepaalde achtergestelde buurten binnen onze steden.

De ontwikkeling van het spoorwegemplacement Antwerpen-Noord is vooral interessant omwille van zijn integrale benadering. Op de site zullen zowel een open stadspark met recreatieve functies als commerciële en sociale activiteiten ontwikkeld worden. Op deze wijze moet het gebied van het spoorwegemplacement een hefboom worden voor de heropleving van het gehele stadsgebied Antwerpen Noord. De samenwerking tussen de stad, de NMBS en Euro Immo Star die hier vandaag officieel wordt bezegeld, is een uniek initiatief dat hopelijk, als voorbeeld van publiek-private samenwerking, navolging zal krijgen in toekomstige projecten van andere steden aan beide zijden van de taalgrens.

Midden vorig jaar had ik reeds de gelegenheid om kennis te maken met het spoorwegemplacement ter gelegenheid van de ingebruikname van het Dam-station. Dit gerenoveerde stationnetje moet als het ware het zenuwcentrum worden van het projectgebied. Het is bestemd als centraal informatie- en participatiepunt waar de mensen van de buurt voortdurend op de hoogte worden gehouden van de plannen en ook betrokken worden bij de concrete realisatie. Het is mijn vaste overtuiging dat communicatie en participatie van levensbelang zijn voor het welslagen van een project zoals dit.

Ik heb vernomen dat het nog enkele jaren zal duren vooraleer het project helemaal zal gerealiseerd worden. De huidige spoorwegactiviteiten moeten nog worden verplaatst en er moet ook een Bijzonder Plan van Aanleg voor het gebied worden goedgekeurd. Toch zou ik er bij alle betrokkenen op willen aandringen om hierop niet te wachten om al enkele concrete zaken op het terrein te realiseren, bijvoorbeeld door het geven van een zinvolle bestemming aan de leegstaande loodsen, via de voorlopige inrichting van een speelpleintje en dergelijke meer. Het is immers uitermate belangrijk dat de mensen van de omliggende buurten concreet kunnen zien dat de stad en de hogere overheden echt iets willen doen aan de herwaardering van dit deel van Antwerpen.

Dames en heren, de totstandkoming van dit samenwerkingsverband tussen verschillende partners is er niet in een handomdraai gekomen. Het hele jaar werd er onderhandeld om alle partijen op eenzelfde lijn te krijgen. Als we vandaag zover zijn, dan is dat dankzij de overtuiging bij alle betrokkenen om samen een positief project te realiseren in een deel van Antwerpen waar dit tot nu toe onvoldoende gebeurde. Hierover kan ik alleen maar tevreden zijn. Ik kan u ook mededelen dat de ministerraad kort geleden, op 21

november, samen met de goedkeuring van de overeenkomst 2001 met de Stad Antwerpen, een tweede schijf van 120 miljoen Bf (2.974.722 €) voor de ontwikkeling van het spoorwegemplacement heeft vrijgemaakt waaruit de vaste wil blijkt om dit initiatief verder te blijven stunen.

Ik wil tenslotte iedereen bedanken die betrokken is bij de voorbereiding van dit schitterend project: het Antwerps stadsbestuur, de stedelijke administratie en de stadsontwikkelingsmaatschappij SOMA (die mijns inziens als strategische coördinatiecél model kan staan voor andere) steden; de NMBS die niet alleen commerciële overwegingen heeft laten meespelen maar hierbij ook haar maatschappelijke rol benadrukt; de vastgoedmaatschappij Euro Immo Star en tenslotte de Vlaamse Gemeenschap die als voogdijoverheid dit dossier ook van nabij heeft opgevolgd.

Ik hoop en ben er ten stelligste van overtuigd, dat dit samenspel van verschillende betrokken actoren in de toekomst verder kan blijven bestaan en tot bevredigende concrete resultaten mag leiden.

Ik dank u voor uw aandacht.