

BO: Bart werkt aan Mechelen



April 2009 - Breekt de zon door, dan is Mechelen een erg gezellige terrassenstad. Op de Grote Markt, de Vismarkt, de Wollemarkt, .. heerst onmiddellijk een zuiderse vakantiesfeer. Mechelen doet het goed, lokt toeristen en werkt aan de toekomst. 'Al kan het aanzicht van Mechelen beter', zegt eenieder die arriveert in het station. Maar dat station krijgt de vernieuwing die het verdient. In 2018 ziet dit stadsdeel er helemaal anders uit. Ademruimte moet de woon- en leefkwaliteit opkrikken en deze in concentrische cirkels uitdragen. BO spreekt met burgervader Bart Somers en vindt een planoloog of werfleider, wat je verkiest, die de Mechelse toekomst rooskleurig inziet. Hij spreekt staccato zoals we gewend zijn.

Mechelen is in staat van urbanisatie en bevindt zich op een scharnierpunt. De Dijlestad neemt afscheid van het verleden: weldra van het station en recent reeds van dé stadskanker, de Euroshopping aan de Botermarkt. Bart Somers spaart tijd noch moeite om Mechelen voortdurend in de etalage te zetten. Maar het is meer dan een charmeoffensief. “Er moest puin geruimd worden, zowel materieel als moreel. En nu moeten we vooruit kijken en conceptueel denken. Hoe gaan we de publieke ruimtes vormgeven? Niet met een utopische, maar met een realistische visie op het stedelijk weefsel.” Dat blijkt het ook. Iedereen trekt aan dezelfde kar, zowel politieke vrienden, als tegenstanders, de middenstand, bewoners,... Elkeen wil de combinatie van vernieuwing en ademruimte minutieus sculpteren. “We willen toch niet dat de mobiliteit daalt tot nul? En neen, de littekens in de stad zullen geen blijvende handicap blijven.”

Eigen identiteit

Mechelen heeft de ambitie om te groeien tot één van de economische toplocaties in Vlaanderen. Ten koste van wat denken de vele inwoners wellicht? “Het mag en zal niet enkel een mobiliteitsverhaal zijn, maar ook een antwoord bieden op de leefbaarheid van buurten die vandaag de dag tussen hamer en aambeel zitten. Dit is niet enkel een ijkpunt voor Mechelen, maar vooral een toekomstplan. Naar beleving en aantrekkelijkheid van de Dijlestad toe. Hoe organiseren we het stadsleven en het transport in functie van de bevolkingsaan groei? Die vraag willen we beantwoorden.”

“We staan voor de keuze. Willen we een stad met of zonder identiteit? Zijn wij een slaapstad of een ocmw-stad, die in beide gevallen de problemen van Brussel en Antwerpen op zich neemt? Of gaan wij voor die eigen identiteit? Een kwaliteitsstad met een eigen dynamiek. Dat is belangrijk voor onze psychologie als Mechelaar. Lang zagen we onszelf als grootste dorp van Vlaanderen. We zijn een stad, de kleinste grootstad van Vlaanderen. We zitten tussen Brussel en Antwerpen en we kunnen niet kiezen tussen platgedrukt worden of ernaast staan. Kleiner ja, maar ambitie. We hebben de keuze en we kiezen voor het tweede. Ook de tram die er komt zal de mensen dit doen inzien. Een tram rijdt toch niet in een dorp of wel?”

Die tram heeft dus niets te maken met de Expo '58-festiviteiten en heimwee die de burgemeester zou hebben naar die tijd. “De tram wordt een unicum, een sneltram, die op spoorlijnen zal rijden. De intentie is om de A12 in Boom via Willebroek en Hombeek te verbinden met het industrieterrein Mechelen-Zuid, het station, het potentiële nieuwe voetbalveld aan het Keerdok via Mechelen-Noord naar het nieuwe ziekenhuis aan de R6. De verbinding Willebroek-Mechelen, die vandaag erg problematisch is, wordt hiermee opgevangen. Zoniet loopt de geografische troef letterlijk stroef.”

Mechelen Airport

Het is de kracht van Mechelen, haar centrale ligging en goede bereikbaarheid binnen Vlaanderen, maar het is ook de uitdaging. Het verkeer slijbt dicht en de stad dreigt, voor zover ze dat al niet is, de bottleneck van de regio te worden. Een totaalaanpak met groete openbare werken moet een oplossing bieden. De plannen, die in het komende decennium gerealiseerd worden, zijn genoegzaam bekend. Achter het station komt een bypass die Mechelen-Zuid via onder meer een tunnel van 571 meter verbindt met De Nekker. Die weg vormt ook de toegang tot een ondergrondse parking voor 2.500 wagens en 5.000 fietsen. Het doorgaand verkeer passeert dus niet langer langs de voorzijde, maar langs de achterzijde van het station. Met gevolg dat de binnenstad ontlast wordt en dit toelaat om in een tweede fase de historische vesten om te bouwen tot een groene boulevard. Het Koning Albertplein wordt een verkeersarme zone.”

“Een ander belangrijk punt is de treinverbinding met de nationale luchthaven die zal herleid worden tot amper acht minuten. Eigenlijk mag je het onze luchthaven noemen, Mechelen Airport. Geen enkele plaats is zo snel bereikbaar vanuit Brussels Airport en omgekeerd als Mechelen. Zowel economisch als toeristisch is dat een niet te versmaden troef. Hotelketens kijken vandaag reeds naar mogelijke locaties in de nabijheid van het station. In dezelfde context moet je ook aan de hst denken. Deze loopt door Mechelen, maar onze stad is vooralsnog geen stopstation. Veel aantrekkelijker dan Brussel-Zuid, waar je met de moeilijke Noord-Zuid-as zit. Laat hem dus maar stoppen.”

Stationsmetamorfose

De uiterlijke blikvanger wordt het nieuwe stationsgebouw, dat het meest moderne en architecturaal aantrekkelijke van het land wordt. “Het zal drie niveaus tellen, met op de eerste verdieping de sporen, op het gelijkvloers de bussen en het weinige autoverkeer en daaronder de auto's en de parking. Vandaag is het station een barrière tussen de stad en wat erachter ligt. De bedding wordt afgegraven waardoor alles op palen komt te staan. We willen het station van een gesloten naar een open gebouw bewegen. In die zin wordt ook voluit de kaart van het water getrokken, waarmee we de Leuvense Vaart willen integreren in het geheel. Achter het station komt een nieuw Mechelen met 200 à 250.000 m² kantoren en een volledig nieuwe woonwijk.”

De werkzaamheden komen langzaam maar zeker dichterbij Mechelen. OP de middenberm van de E19 wordt al een hele tijd gewerkt aan de hst-bedding en ook langs de Jubellaan is de spade in de grond gestoken. “Effectief gestart wordt in 2010. De tunnel en de verbinding met de luchthaven zullen gerealiseerd zijn in 2012. Vervolgens wordt spoor per spoor het station heringericht met als einddatum 2015 of 2016. De heraanleg van de pleinen wordt afgerond in 2018. Niets van dat alles zijn plannen, alles is realiteit. Wie er ook burgemeester wordt in 2012, het gaat door. Volg ik mezelf niet op, dan heeft hij of zij geluk want er zullen in de komende legislatuur veel lintjes door te knippen zijn.”

Mons-Mechelen

Dat de eerste trein op het Europese vasteland reed tussen Mechelen en Brussel, leerden we allemaal in de geschiedenisles. Dat Mechelen tot op vandaag een erg belangrijk spoorknoppunt is, is bij minder mensen bekend. “Dit zal nog toenemen, want Mechelen wordt het eindstation van zowel het Gewestelijk Expresnet Brussel als van het Antwerpse voorstadnet.” In zijn totaliteit heeft dit masterplan een prijskaartje van 300 à 400 miljoen euro. De Mechelaar zal niets van dit alles in zijn portemonnee voelen en zelfs de bijdrage van de stad is beperkt. “Daarvoor moet je goed onderhandelen”, zegt Somers. Hij heeft een akkoord gesloten met Di Rupo zeggen kwatongen? “Nee, dat indianenverhaal moet ik ontkennen. Maar we hebben goede banden. Hij is een station aan het bouwen in Mons en soms helpt het als een Vlaams en Waals project elkaar goed vinden. Dat kan de zaken faciliteren.”

Er is nog meer dat beide steden bindt, met name het jaar 2015, wanneer beide steden aan dezelfde kar trekken voor de Europese Culturele Hoofdstad. “De effectieve titel gaat naar Mons, onder andere omdat de vorige Belgische cultuurhoofdsteden Vlaams waren en een Waalse stad dus een logischere keuze lijkt. Mons en Mechelen hebben beslist om samen te werken. Mons krijgt de titel, terwijl het Mechelen naar voor schuift als dé Vlaamse kernpartner van MONS 2015. Die samenwerking zal concreet draaien rond MEMO 2015, het programma waarbij beide steden gezamenlijk een reeks culturele activiteiten organiseren. Van elke euro die Mons krijgt, zowel federaal als Europees, moet het de helft aan Mechelen geven. Dat biedt dus mogelijkheden.”

Miskleun tegen de grond

Mocht Bart Somers een architect zijn, hij zou modernistisch zijn en zijn werk binnen het idee van de vooruitgang zien. Vechten zou hij tegen elk negatief toekomstbeeld. Iets wat hij vandaag als burgemeester als geen ander doet. “Een taak van een architect is ervoor zorgen dat mensen zich goed voelen in hun omgeving. Willen of niet, de verstedelijking kan je niet stoppen. Maar je kan het leiden. Dus daarom moet de stad intern groeien, anders dijt ze verder uit. Liever een grotere stedelijkheid dan dat de schaarse groene ruimtes in Sint-Katelijne-Waver en Bonheiden worden opgegeten. Of moeten ook de laatste koeien wachten op hun uitwijzing? Geen allegaartje dus. Laat ons stad zijn en gun het platteland de openheid. Maar met voldoende groene en open ruimtes in de stad.”

De rotte plekken moeten en gaan eruit. Mechelen nam afscheid van de Euroshopping. Het complex, voor velen een miskleun, omvatte een feestzaal, bioscoop en parkeertoren. Het sloeg niet aan en vandaag is het met de grond gelijk gemaakt. “Eindelijk, want omwille van de moeilijke eigenaarstructuur was dit het moeilijkste project in jaren. Wat in de plaats komt is een nieuw woonproject, een binnentuin en een opengelegd historisch vlietje. Nu de Euroshopping afgebroken is, zie je de lelijke, maar ook mooie gevels in de buurt. Sommige mensen hebben reeds geïnvesteerd, anderen zullen volgen. Als de stad geld pompt in nieuwe projecten, dat resulteert in een opwaardering voor de hele buurt. Dat dijt uit, als in concentrische cirkels. Ook het nabijgelegen Vleeshuis, wat een prachtig gebouw is, krijgt meer zuurstof en wordt in ere hersteld. Op 11 november 2011 is dit hele project een feit.”

De grootschalige werken zullen ongetwijfeld het gemoed bewegen. Dat zijn nu eenmaal de gevolgen van zo'n urbanisatieproject. Dat hoort bij de keuze voor een welvarende, zelfbewuste stad vol mogelijkheden. “Je kunt

geen omelet bakken zonder een ei te breken, hè. De woonfunctie in de stad zal herleven en noden van de huidige en toekomstige maatschappij worden ingevuld. Mechelen is geen saai provincienest. Wij willen een platform voor schoonheid bieden, waar ideeën kunnen groeien." Of zoals het Mechels stadsfestival Stadsvisioenen het, weliswaar in een ander kader, mooi omschrijft: een ambitieus programma maakt van Mechelen een visionaire plek waar mag worden gedroomd over verleden, heden en toekomst.

Koen Van der Schaeghe