

Wapper geen brug te ver in Nijmegen

Terwijl in Nijmegen de besluitvorming rond een brug over de Rijn in ongeveer tien maanden is afgerond, blijft het mobiliteitsprobleem in Antwerpen aanslepen. Jean-Charles Verwaest vindt het hoog tijd dat de politici knopen doorhakken — in het voordeel van de brug.

Laurent Ney en Chris Poulissen, de twee Belgische architecten van het architecten- en urbanistenteam van Noriant die de Lange Wapper hebben ontworpen, mogen nog dit jaar bij onze noorderburen in Nijmegen de lokale ring sluiten met een 'babyversie' van de brug. Op tien maanden tijd doorliep het Nijmeegse stadsbestuur het hele besluitvormingstraject, inclusief digitale burgerparticipatie zodat de bevolking van bij de start zijn mening kon geven over de nieuwe stadsbrug.

In België daarentegen, de bakermat van het surrealisme, sleept de Oosterweelsaga al meer dan vijftien jaar aan. Om nog maar te zwijgen over de mythe van de 'Grote Antwerpse ring', met plannen voor een zuidelijke doorsteek die al van voor 1957 dateren.

Het Meccanoplan voor de sluiting van de Antwerpse ring, dat werd voorgesteld door het Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020, is inmiddels de 38ste proefballon en officieel het 11de parcours waar 'grondiger' onderzoek naar wordt gedaan. Oude wijn in nieuwe zakken. Het is zoals burgemeester Patrick Janssens bij Phara zelf toef: "al die onderdelen zijn op een of andere manier ooit al wel eens bekeken." Verdienstelijk is wel dat nog eens duidelijk blijkt dat de aansluiting van de E34/E313 met de ring een belangrijk zwart punt is. De Kempen en Limburg staan hier dagelijks in de file.



JEAN-CHARLES VERWAEST

is auteur van het boek 'Bang voor de Brug. Verder kijken dan de Wapper lang is'. Hij legt uit waarom de Lange Wapper in België, in tegenstelling tot Nederland, wél een brug te ver is.

In een ideale wereld kan je inderdaad kiezen voor een 'oostelijke bretel' van Wommelgem naar Ekeren en een 'westelijke bretel' van Zwijndrecht naar Melsele, met daarbovenop een Scheldekrusing via een tunnel genre BAM of van Arup-Sumsignatuur, maar tussen droom en daad staan budgetten in de weg.

Aan het Meccano-plan met zes tunnels hangt volgens Forum 2020 een prijskaartje van 3,3 miljard euro, wat schromelijk onderschat

Helaas voor Patrick Janssens blijft het BAM-traject met de Lange Wapperbrug en een Oosterweelknooppunt het enige realistische scenario

is als je weet dat Arup-Sum zijn duurdere tunnel destijds op 2,3 miljard euro becijferde en je nu vijf tunnels meer laat graven plus nog eens twee extra verkeersknopen. Het tunnel is ook veel duurder om te onderhouden dan een brug. De burgemeesters in de rand en het actiecomité Red de Voorkempen

houden hun hart vast en volgen de ontwikkelingen op de voet. Te voor spellen valt dat hier geen politiek draagvlak wordt gevonden.

Burgemeester Janssens wil om electorale redenen de ring niet sluiten op zijn grondgebied, maar helaas voor hem blijft het BAM-traject met de Lange Wapperbrug en een Oosterweelknooppunt (nodig voor het gevaarlijke haventransport) het enige realistische scenario. Janssens zou met dit traject zelfs zijn voordeel kunnen doen, want Merksem en Deurne hebben aan het Sportpaleis een dringende 'extreme make-over' nodig. Aan het Sportpaleis ligt nu al een meer dan twee kilometer lang troosteloos viaduct. De arena moet dagelijks pompen anders lopen de kelders onder water omdat de Schijn er ondergronds passeert. Voorts zit de buurt opgezaagd met een vervuild Lobroekdok, grote parkeerproblemen en een knooppunt van wegen waar je als voetganger of fietser vogelvrij bent. Profiteer van de aanleg van de Lange Wapperbrug om deze huidige schrijnende toestand aan te pakken!

Opvallend in de nieuwe discussie is dat terug de vreemdste bedragen opduiken om het BAM-traject in diskrediet te brengen. Noriant heeft de contractuele verplichting

om geen olie op het vuur te gooien. Het lijkt alsof er alleen tegenstanders zijn. Het is ook vreemd dat burgemeester Janssens niet goed beseft dat in absolute cijfers slechts 20 procent van de Antwerpenaren zijn/haar stem heeft uitgebracht tegen het Lange Wapper-traject.

Belgische compromissen

Dat plots wordt gedaan alsof het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer een nieuw element is in de Antwerpse mobiliteitsdiscussie, klopt ook niet. Dit staat ingeschreven in het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Wat velen niet beseffen, is dat het principe van een stedelijke ringweg en de aanleg van een 'groene singel' pas écht ingrijpend zullen zijn. Hiervoor moet immers de Antwerpse ring worden 'heraangelegd' en worden de taluds uitgegraven. Voor welk protest zal dat wel niet zorgen? In de discussie rond de Oosterweelverbinding wordt inmiddels niet meer gezocht naar een oplossing voor het mobiliteitsprobleem, maar naar een oplossing voor het zelf gecreëerde politieke probleem. Zo misbruikt de actiegroep stRaten-generaal het fileed voor hun eis onze huidige representatieve democratie te vervangen door participatieve democratie (lees: meer macht voor het roepende middenveld). Willen we democratie of demagogie? Waar is trouwens het 'fijn stof' naar toe? Blijkbaar gaan liggen... Het is nu zoeken naar een oplossing zodat niemand 'gezichtsverlies' lijdt. En zo blijft België een land van compromissen, duurbetaald door u en ik. Een compromis in het Oosterweeldossier kan eerbaar zijn, zolang veiligheid en mobiliteit centraal staan, want dat zijn de twee kernpunten waarom de Antwerpse ring snel moet worden gesloten. Een aantal politici is dat onderweg blijkbaar vergeten.