

DE LANGE WAPPER OF HET ANTWERPEN VAN DE TOEKOMST

De tegenstanders van de Lange Wapper verliezen de leefomgeving van de Antwerpenaar volledig uit het oog, vinden **de ontwerpers en architecten van de Lange Wapper Brug**. 'Het betoog van de actiecomités bestaat uit populistische slogans. Maar erger nog: hun zogenaamde alternatief is angstwekkend en destructief.'

De leefbaarheid van een stad als Antwerpen wordt sterk belast door een gebrek aan verkeersontsluiting. De dagelijkse files in de binnenstad zijn bekend: de 'konijnenpijp', de Leien, de kaaien en de Groenendaallaan... Naast het gebrek aan afdoend openbaar vervoer en veilige infrastructuur voor de zwakke weggebruiker, is het feit dat de Ring nog steeds niet gesloten is daar mee de oorzaak van. Auto's wringen zich tot bij de Waaslandtunnel, terwijl ook grote vrachtwagens zich een weg banen naar het enige verkeersknooppunt aan de Groenendaallaan.

Die situatie is een onhoudbare vermenging van stadsverkeer en vervaarlijk vrachtttransport in een gebied met nochtans veel mogelijkheden voor kwalitatieve stadsuitbreiding. Hét onderwerp dat de Antwerpen dan ook moet bezighouden is een stedelijke ontwikkeling die kansen creëert voor de toekomst. Dat, en niets anders, was de vraag van de overheid aan de grootste studie-bureaus en aan een aantal toonaangevende architecten van ons land.

Voor het Antwerpse verkeersinfarct is de rechtstreekse verbinding van de haven en het Eilandje met het verkeersknooppunt aan het Noordkasteel volgens ons nog steeds de meest natuurlijke oplossing. Dat in combinatie met de afsluiting van de doorgang op Linkeroever richting kust geeft de Waaslandtunnel alleen de functie van lokale verbinding tussen de twee Schelde-oeveren. Een agressieve verkeersas wordt zo uit de stad weggesneden.

Ook de reusachtige vrachstroom op de Groenendaallaan zal door de rechtstreekse aansluiting met het Noordkasteel stilaan verdwijnen. Het stedelij-

ke weefsel, zowel op Linker- als op Rechteroever, wordt op die manier gezuiverd van agressief verkeer. Daarom — en dus niet alleen om de haven efficiënter te ontsluiten — is het verkeersknooppunt aan het Noordkasteel absoluut noodzakelijk.

Met die noordelijke ontsluiting van de stad kan men bovendien zo efficiënt mogelijk de stad in en uit. Zo veilig mogelijk ook, met een minimum aan milieulasten én met zo weinig mogelijk kilometers. De ring rond Antwerpen krijgt ter hoogte van het Noordkasteel een tweede kruising van de Schelde: de korte Oosterweeltunnel. Hij definieert de ligging van de Schelde, haar breedte en haar oevers. Het is een elementair onderdeel van de structuur en de dimensies van de stad. Het is daarom een tunnel van en voor

de stad, voor de Antwerpenaar, voor de passant én voor de fietser. De Lange Wapperbrug, de sluitsteen van de Ring, verheft zich boven het Albertkanaal en het Straatsburgdok. Als stedenbouwkundig signaal bevestigt hij de plek waar ooit de haven is ontstaan en waar in vorige eeuwen de verdedigingsfortengordel rond de stad werd gebouwd. De pylonen accentueren de enige twee noordelijke toegangen tot de stad. Het is de brug van Antwerpen-in-evolutie, met respect voor zijn geschiedenis.

Het is deze combinatie — weg-

De schijnbare keuze tussen een tunnel of een brug is vernederend voor onze stad en beschamend voor de knowhow en ethiek van de ingenieurs

snijden van agressieve verkeersaders, een tunnel voor de Antwerpenaar en het bevestigen van de rijke geschiedenis van de metro-pool door de brug — dat het huidige Oosterweelproject van en voor Antwerpen maakt: cultureel, geschiedkundig en functioneel.

De ontwerpers ervan hebben, samen met ruim honderd andere specialisten van het consortium THV Noriant en de studie-bureaus, dit concept afgetoetst, uitgewerkt en gefundeerd. Vanuit hun persoonlijke ervaring met Antwerpen hebben zij dit project geïntegreerd in delicaat natuurgebied. Zij hebben bovendien suggesties aangereikt voor een kwalitatieve ontwikkeling van de stad. Maar misschien hebben de tegenstanders van hun project nooit de akoestische studie gezien, of de hoogtechnologische uitwerking van de brug, of de bestemmingsvoorstellen en de vele groenaanplantingen. En bijgevolg zijn ze te snel overgegaan tot schijnbare problemen te creëren, om die vervolgens te verschuiven naar de woongebieden Merksem

en Ekeren.

De zogenaamde alternatieven — waaronder het vierde Oosterweeltracé van het studiebureau ARUP-Sum — zijn angstwekkend. Ze sluiten definitief de realisatie uit van de essentiële aansluitingen aan het Noordkasteel en dus van de daarbijhorende levensnoodzakelijke zuivering van de verkeersoverlast in de stad. Integendeel: hallucinante opstoppingen en sluipverkeer op beide oevers zullen het gevolg zijn. Het oriënterende karakter van een natuurlijk cirkelvormig sluiten van de Ring wordt totaal tenietgedaan door een onbestemde ellenlange tunnel. Het al een definitieve ontwrichting betekenen van een natuurlijk groeiproces. Los van de vertragen en de extra kosten zal de Antwerpenaar het destructieve effect van deze onnatuurlijke ingreep vroeg of laat op de korrel nemen.

De schijnbare keuze tussen een tunnel of een brug is vernederend voor onze stad, beschamend voor de knowhow en ethiek van de ingenieurs en ongeoorloofd voor het maatschappelijk engagement van de vele betrokken ontwerpers. Uiteraard moeten de deskundigen de bevolking grondig informeren; alleen zo is constructieve participatie echt mogelijk. Maar het Oosterweelproject is gecreëerd op basis van onze eigen cultuur en vakmanschap.

Dit unieke en duurzame project is niet van voor- of van tegenstanders. Het is niet van de BAM. Het is wel een project van onze democratie en dus van iedereen.

Paul Robbrecht en Marleen Goethals, voor Robbrecht & Daem
Architecten

Chris Poulissen en Laurent Ney, voor Ney-Poulissen Architecten & ingenieurs

Jean-Marie Cremer en Jean-Yves Del Forno, voor Studiebureau Greisch

Koen Vande Sompele en Christian Dierickx, voor Studiegroep Omgeving



'Dit is de brug van Antwerpen-in-evolutie, met respect voor zijn geschiedenis.' © noriant