Een brug naast de Schelde, een slag in het water,
of waarom het debat niet op het juiste niveau zit

Beste,

In zijn opiniebijdrage in De Standaard d.d. 5 september stelde Bart Sturtewagen vragen bij het naar zijn mening te Antwerpse karakter van het debat en de volksraadpleging omtrent de geplande Oosterweelverbinding. Kan een voor Vlaanderen zo belangrijke beslissing aan de Antwerpenaars, en aan hen alleen worden overgelaten? Bart Sturtewagen heeft geen ongelijk: één van de problemen met volksraadplegingen (meer nog dan bij andere belangrijke politieke beslissingen) is de vraag op welk niveau de beslissing thuishoort.

Impliciet verdedigt Bart Sturtewagen het Vlaamse niveau. Rijst daarbij de vraag of de Vlaamse overheid zélf – de initiatiefnemer van het project – de verkeersproblematiek in Antwerpen als een kwestie van Vlaams of van Antwerps belang behandeld heeft.
Om daarin wat duidelijker te zien nodig ik u uit samen een achttal vragen te overlopen.

1. Heeft de Vlaamse overheid gedegen onderzoek verricht naar het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen, en van de buren en buitenlanders die gebruik maken van de wegen, kanalen, treinen, bussen, trams en luchthavens in Vlaanderen: oorsprong, bestemming, motief, tijdstip, vervoersmodi, traject? Heeft ze die kennis verwerkt en zelfs gevulgariseerd, als basis voor een maatschappelijk debat omtrent mobiliteit?
2. Hebben de federale, Vlaamse, provinciale en gemeentelijke overheden gezamenlijk een daadkrachtig en gecoördineerd beleid gevoerd om de randverstedelijking en daarmee ook de auto-afhankelijkheid te beperken: een fiscaal beleid, een grondbeleid, een ruimtelijk en een mobiliteitsbeleid? [Of hebben ze elkaar tegengewerkt?]
3. Hebben die overheden *krachtige* maatregelen genomen om de aantrekkelijkheidsbalans in het voordeel van het openbaar vervoer te wijzigen, door het sneller en comfortabeler te maken dan het autoverkeer?
4. Hebben die overheden een gelijkaardig beleid gevoerd voor goederen- en collitransport, ditmaal ten voordele van spoor- en waterwegen?
5. Heeft de Vlaamse overheid, conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het aantal op- en afritten op de autowegen verminderd, om zo de toevloed van lokaal verkeer te beperken?
6. Verondersteld dat al die maatregelen zijn uitgevoerd, en toch mocht blijken dat een uitbreiding van het autowegennet zowel economisch, maatschappelijk als ecologisch zinvol is *(dit is een veronderstelling)*: Heeft de Vlaamse overheid, om de knoop van het Noord-Zuid, het Oost-West en het lokaal stedelijk en randstedelijk verkeer uit elkaar te halen, *zowel in als buiten Antwerpen* verschillende oplossingen onderzocht en met elkaar vergeleken? Zo ja, wat zijn de resultaten van het onderzoek, en van het debat daaromtrent?
7. Verondersteld dat uit dat onderzoek en debat mocht blijken dat het ontwarren van die knoop wel degelijk in het Antwerpse zelf moet gebeuren *(dit is een veronderstelling, alweer)*: Heeft de Vlaamse overheid verschillende opties ten noorden en ten zuiden van Antwerpen onderzocht? Opnieuw: wat zegt dit vergelijkend onderzoek?
8. Heeft de Vlaamse overheid als eerste bijdrage tot de oplossing van het dringende verkeersprobleem alvast de merkwaardige discrepantie weggewerkt tussen een weinig gebruikte toltunnel enerzijds, en een teveel gebruikte tolvrije tunnel anderzijds?

Misschien ben ik slecht ingelicht, maar op die acht vragen heb ik acht NEE-antwoorden, zij het met enige nuance – een Ruimtelijk structuurplan, een verdienstelijk maar onvoldoende sterk beleid ten voordele van het openbaar vervoer, of een grondbeleid dat schrik heeft van zijn eigen schaduw. Als u wel acht JA-antwoorden heeft, of – laten we redelijk zijn – zes, dan kan u met recht en reden zeggen dat de Vlaamse overheid de Antwerpse verkeersproblematiek op het Vlaamse niveau getild heeft. En dat is waar ze thuishoort.

Mijn antwoord is dat ze dat niet gedaan heeft. Ze is er in deze van uitgegaan dat het eenvoudiger moest en kon, dat er maar één probleem is (de grote files in Antwerpen) en ook maar één oplossing: het sluiten van de Ring in Oosterweel – met een brug naast de Schelde. Daarbij heeft ze, samen met BAM, een slimme gok gedaan – een gok die nog altijd lukken kan –, een kunstgreep met vier ingrediënten:

1. het argument van de nagenoeg dagelijkse file-ellende op de Antwerpse Ring, waarvan niemand het bestaan betwist.
2. enkele mooie plaatjes van een Lange Wapper-brug. Altijd dezelfde plaatjes trouwens, in vogelperspectief. Heeft ooit iemand een plaatje op straat- of stadsniveau gezien?
3. een geschenkverpakking met bijkomende tramlijnen, dringende heraanleg van een lang verloederd openbaar domein (de Leien) en vlottere scheepvaart op het Albertkanaal.
4. politiek onmondig geachte omwonenden (veel ouderen, allochtonen, laaggeschoolden, mensen met lagere inkomens), die trouwens ook nu al baden in luchtvervuiling, verkeerslawaai, stank en stof (en af en toe zelfs wateroverlast). *"Mag het ook wat meer zijn, mevrouw?"*

Op die manier hoopte de Vlaamse overheid te kunnen besparen op deskundigheid, op onderzoek en vooral op debat. Op dingen die in een zelfzekere, creatieve en vernieuwende regio vanzelfsprekende verworvenheden moeten zijn.
Niet iedereen heeft die Vlaamse aanpak-met-oogkleppen gesmaakt. Private personen en verenigingen hebben zelf de discussie opengetrokken en deskundigheid gemobiliseerd. De taken die de Vlaamse overheid verzuimd heeft, hebben zij op zich genomen. Ondanks de tegenkantingen hebben ze het debat op een juister niveau geplaatst. Ze zijn daar maar deels in geslaagd. Wie kan het hén kwalijk nemen?

Met de volksraadpleging van 18 oktober en het welles-nietes-debat omtrent slechts één voorstel van oplossing voor slechts een deel van het probleem is het beslissingsproces inderdaad heel slecht ingezet. Laat 19 oktober daarom het vertrekpunt zijn van een veel opener debat, over een ruimere problematiek, en op de juiste niveaus. Van de Vlaamse en andere overheden mag verwacht worden dat ze daartoe de voorwaarden scheppen.

Jef, 13 september 2009