

Oosterweel verdronken in superplan

Masterplan 2020 van Vlaamse regering is nog veel ambitieuzer en duurder dan versie van 2000

De Vlaamse regering heeft een nieuw masterplan voor de mobiliteit in en rond Antwerpen uitgedokterd. De Oosterweelverbinding wordt in een groter, allesomvattend geheel gegoten. De Lange Wapper is de enige hindernis waar minister-president Kris Peeters (CD&V) gisteravond nog over moest, maar het blijft wel een erg hoge.

DOOR JEROEN VERELST

ANTWERPEN | Het oude masterplan, dat in 2000 werd goedgekeurd, maakt plaats voor een nieuw Masterplan 2020. Nog veel ambitieuzer en, onvermijdelijk, nog veel duurder. Zo'n nieuw superplan is de voorbije weken de enige manier gebleken om de Oosterweelknoop te ontwarren.

De top van de Vlaamse regering zat zaterdag al uitgebreid samen over de Oosterweelverbinding. Voor de laatste keer waren daar ook nog experts bij, om de verschillende voorstellen nog maar eens te toetsen op hun technische haalbaarheid en hun betaalbaarheid. Minister-president Peeters had ook nog een onderhoud met de Antwerpse burgemeester Patrick Janssens (sp.a), in de ogen van CD&V en vooral N-VA de grootste en misschien nog wel enige blokkerende factor op weg naar een akkoord over de Oosterweelverbinding. Want de laatste weken werden in stilte al heel wat hindernissen weggewerkt en groeiden de standpunten van de drie regeringspartijen dichter naar elkaar toe, maar dat lukte alleen maar omdat netjes rond het grootste knelpunt heen werd gefietst. Bouwen we die Lange Wapperbrug nu, of begraven we ze voorgoed? Daarover bleven de visies heel erg ver uiteen liggen. Op het onverzoenbare af.

Gisterochtend nam Peeters de vlucht vooruit. De minister-president passeerde eerst langs de regionale Antwerpse zender ATV en daarna langs De zevende dag. Twee keer met dezelfde boodschap. Kort samengevat kwam die erop neer dat de Vlaamse regering een akkoord heeft over alles, behalve over de Lange Wapper. Een nieuw masterplan om het oude van tien jaar geleden uit te breiden, te vervangen zo u wilt: het Masterplan 2020.

MISSING LINKS

"De voorbije jaren zijn nieuwe mobiliteitsneden opgedoken", verduidelijkte Peeters. "Daar moeten we een antwoord op bieden." De minister-president doelt in de eerste plaats op het invullen van twee oude missing links rond de stad. Het Masterplan 2020 wil werk maken van een betere ontsluiting, én benutting, van de Liefkenshoek-tunnel. Daar lijkt Peeters te kiezen voor de plannen die de verzamelde burgemeesters van het Waasland al verschillende keren op tafel hebben gelegd. Aan de andere kant van Antwerpen moet er een rechtstreekse verbinding komen tussen de E34/E313 en de haven. Die kan ondergronds gekoppeld worden aan de nieuwe spoortunnel die de haven moet ontsluiten, de Vlaamse regering wil in samenspraak met de NMBS de bouw van die tunnel versnellen. Eén probleem: aan die A102 hangt een prijskaartje van bijna een miljard euro.

Met het alomvattende Masterplan 2020, dat ook wil inzetten op openbaar vervoer en binnenvaart, haalt de sp.a een belangrijke slag thuis. De twee maatregelen die Peeters gisteren presenteerde als speerpunten van het masterplan, hebben immers heel duidelijk als doel om zoveel mogelijk verkeer weg te houden van de stad. Weg te houden ook van de nu al overbelaste ring die in de BAM-plannen voor de Oosterweelverbinding alleen nog maar extra belast zou worden. Janssens hamerde de voorbije weken sterk op een ontlasting van Antwerpen.

Ook opvallend: de twee nieuwe links ten oosten en ten westen van de stad werden op de agenda gezet door het Forum 2020, dat in zijn Meccanotracé twee bretellen koppelde aan de derde Scheldekrusing ten noorden van de stad. Ook al vult de Vlaamse ring die twee bretellen anders in, de geest van het Forumplan wordt wel gevolgd.

Blijft over: de Lange Wapper. Er zijn grofweg vier opties: de brug bouwen, ze vervangen door een tunnel, de hele Oosterweelverbinding gewoon schrappen en helemaal niets bouwen, of de beslissing over brug of tunnel nog even opschuiven. De gedwongen fasering van het nieuwe Masterplan 2020 - omdat niet alle projecten meteen gerealiseerd en/of betaald kunnen worden - kan een handig excuus zijn om de hete aardappel nog even door te schuiven. De werken kunnen al starten, iedereen in principe tevreden. Maar omdat Peeters dat een jaar geleden al eens gedaan heeft, valt die optie zogoed als zeker weg. Het gezichtsverlies voor de minister-president zou te groot zijn. Ook N-VA verzet zich met hand en tand tegen meer uitstel.

Peeters zei gisterochtend op televisie dat hij niet getrouwd is met een brug, noch met een tunnel. Alle andere klippen waren gerond, de onderhandelingen van gisteren gingen nog puur over de Lange Wapper. Er was hoop om snel te landen, anders zou de minister-president de televisiestudio's niet gaan afdweilen. Dat doe je alleen maar als je zicht hebt op een compromis. Maar de hoop werd iets te snel uitgedrukt, want de onderhandelingen verliepen moeizamer dan bij aanvang was voorspeld.

Peeters blijft optimistisch. Tussen zijn televisieoptredens van gisterochtend en zijn deadline van 31 maart, één voor twaalf 's nachts desnoods, lagen nog altijd meer dan drie volle dagen. Desnoods worden die alle drie benut. Al beseft iedereen dat het er alleen maar moeilijker op wordt als de eerste echte marathononderhandeling niet tot het gewenste resultaat zou leiden.

Minister-president Kris Peeters:

De voorbije jaren zijn nieuwe mobiliteitsnaden opgedoken. Daar moeten we een antwoord op bieden.

Over het al dan niet bouwen van de Lange Wapperbrug blijven de meningen in de Vlaamse regering erg verdeeld.

De regering volgt grotendeels het door Forum 2020 voorgestelde alternatieve plan.