

Vrije ruimte

Denkend aan de Lange Wapper

Michiel Dehaene

"Moet de stad Antwerpen een gunstig advies geven voor de stedenbouwkundige vergunning van de Oosterweelverbinding op het huidige voorziene tracé tussen Zwijndrecht/Linkeroever en Merksem/Deurne? Ja of neen?" Echt helder was de vraag waarover de Antwerpse burger zich op 18 oktober 2009 moest uitspreken niet. Uit de stroeve formulering kan men meteen opmaken dat het referendum er niet kwam uit oprechte interesse van het stadsbestuur naar de mening van de burger, maar dat het er moest komen omdat actiegroepen, zoals 'Straten Generaal' en 'Ademloos', 47.000 handtekeningen hadden verzameld.

Het referendum kwam onwaarschijnlijk laat in het besluitvormingsproces. De aanbestedingsprocedure voor het koninginnenstuk van het beruchte verkozen tracé - de tuikabelbrug de Lange Wapper - was reeds afgerond. Een meerderheid van de Antwerpenaren die kwam opdagen stemde 'Nee', waardoor het zogenaamde BAM-tracé in de prullenmand verdween, of in ieder geval voorlopig. Door vele direct betrokken partijen werd het wegstemmen van het project dan ook gezien als het zoveelste bewijs van de juridisering van de ruimtelijke ordening en een doorgedreven vorm van NIMBY-isme. Voor mij was de Lange Wapper-discussie vooral tekenend voor de rol die ontwerpers en vormgevers op zich namen. Als stedenbouwkundige geloof ik namelijk in de meerwaarde van ontwerp bij het produceren van intelligente oplossingen voor complexe stedelijke vraagstukken. Maar wat bleek in dit verhaal? Ruimtelijke ontwerpers waren er vrij snel vanuit gegaan dat ze aan de fundamentele keuze voor het tracé, met sluiting van de bestaande ring, eigenlijk niets konden veranderen. Kwaliteit leveren binnen de gemaakte tracékeuze was de uitdaging.

Geen technisch gegoochel, maar concreet uitgewerkte voorstellen

De Vlaamse Bouwmeester had met veel moeite voor elkaar gekregen dat bij de toekenning van de opdracht voor de bouw van de Lange Wapper expliciet de nodige ontwerp kwaliteit geëist werd. Via deze weg werd de impact van de brug op het maaiveld geminimaliseerd. Er werd gekozen voor een vernuftige brug op twee poten in plaats van één op drie. Allesbehalve vanzelfsprekend en geen geringe prestatie. Maar tegen de achtergrond van het referendum verdween deze overwinning in het niets. Wat zichtbaar werd, waren de grenzen van de pragmatische procesvoering die sinds de jaren negentig opgeld maakte. Sindsdien

schuiven ontwerpers aan binnen de projectsturing en verwierven ze prestige als de noodzakelijke leveranciers van het ruimtelijke maatwerk. Het referendum liet de keerzijde zien van zoveel pragmatisme: namelijk een ruimtelijke planning die steeds meer zijn strategisch perspectief had afgelegd ten voordele van operationele keuzes op korte termijn. De centrale positie in de projectmatige onderhandelingen heeft voor ruimtelijke planners een toenemende afwezigheid in het maatschappelijk debat betekend. Kiezen voor een directe aanwezigheid in de besluitvorming laat zich niet combineren met een publieke stellingname over de te verkiezen oplossing.

De meeste planners en ontwerpers leken er bovendien van overtuigd dat over een ingewikkeld dossier als de Lange Wapper geen zinnig publiek debat mogelijk was: dit was voer voor deskundigen. Het wonderlijke aan het referendum is dat de professioneel omkaderde actiegroepen 'Ademloos' en 'Straten Generaal' er in korte tijd in slaagden perfect duidelijk te maken wat de inzet van de discussie was, aan de hand van eigen studiewerk naar mogelijke alternatieven. Het debat ging niet langer enkel over 'brug of tunnel', maar over de rechtvaardige verdeling van lusten en lasten; over de historische keuze om te investeren in de uitbouw van de ring dicht tegen de stad; over de historische consequenties van die keuze, inclusief de overlast en de prijs voor de volksgezondheid; over de noodzaak om verkeer te verdelen vóór het op deze kleine ring terecht kwam en over de relatie tussen stad en rand en mobiliteitskeuzes die daaraan gekoppeld waren.

De buitenwacht van de discipline slaagde met eenvoudige maar heldere schema's en een goed georganiseerde mediacampagne, waar het professionele veld uitblonk in afwezigheid. 'Straten Generaal' demonstreerde een vorm van oplossingsgericht denken die zich niet opsloot in het operationeel vraagstuk en de daaraan gekoppelde deadlines. Ze toonde het vermogen om concrete projectvoorstellen voor een complex probleem, zoals Bruno Latour dat stelt, 'publiek te maken' en het debat te verplaatsen van een discussie rond 'matters of fact' naar een debat over 'matters of concern'. Centraal in de discussie stonden geen technisch gegoochel, geen niet geverifieerde visies, maar concreet uitgewerkte voorstellen die het complexe probleem hanteerbaar en bespreekbaar maakten. Wat mij betreft is ook dit 'ontwerp'. Ondanks de hoogst onzekere afloop van dit dossier, blijf ik daarom geloven in de meerwaarde van ontwerp.

Michiel Dehaene (michiel.dehaene@ugent.be) is als hoogleraar stedenbouw verbonden aan de Universiteit Gent.