



CHRIS POULISSEN
"In de Oosterweel-discussie zien we door de bomen het bos niet meer, want er is geen bos meer: het is een slagveld."

NORiant-ARCHITECT CHRIS POULISSEN OVER OOSTERWEEEL

‘Er komt geen duurzame oplossing voor de Antwerpse mobiliteit’

“De komende tien jaar zal er niets gebeuren om de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen op te lossen”, voorspelt Chris Poulissen. Hij was een van de drijvende krachten achter Noriant, het consortium dat de inmiddels beruchte Oosterweelverbinding had mogen bouwen. De architect blijft echter optimistisch, én heeft een oplossing. **LUC HUYSMANS, FOTOGRAFIE THOMAS LEGRÈVE**

Vanuit het nieuwe kantoor van NP Bridging heeft Chris Poulissen zicht op de Antwerpse skyline, inclusief de kathedraal; aan de andere kant ziet hij de Waaslandtunnel. De Antwerpenaar werd als architect opgevoed door voormalig Vlaams bouwmeester bOb Van Reeth, maar hij werkt al een aantal jaren samen met topingenieur Laurent Ney in NP Bridging.

Poulissen en zijn team gebruiken de ervaring die ze opdeden als architecten voor Noriant, een consortium van een 15-tal grotendeels Belgische bouwondernemingen, waaronder CFE, Besix, Cordeel, Dredging International, Van Wellen, Victor Buyck Steel Constructions, Fabricom GTI en Vinci.

Noriant bleef destijds als enige over in de selectieprocedure van Beheersmaat-

schappij Antwerpen Mobiel (BAM), het overheidsvehikel dat werd belast met de financiering en bouw van de Oosterweelverbinding en het Masterplan dat

“In Vlaanderen is alle knowhow aanwezig om deze waanzinnig complexe problematiek op te lossen”

de Antwerpse mobiliteitsknoop moest ontwarren. Sinds de bouwaanvraag voor het project in maart 2009 werd ingediend, hebben een volksraadpleging en een intense procedureslag plaatsgevonden (zie kader *StRaten-generaal hoopt op Europa*), maar op het terrein gebeurde niks meer.

“Nochtans hebben we eigenlijk een nieuw, onbestaand concept ontwikkeld. Vergelijk het met de geneeskunde: na de Tweede Wereldoorlog werden dokters steeds meer eenzijdige specialisten. Maar de maatschappij wordt almaar complexer. Mijn vrouw is dermatologe. De oorzaak van 50 procent van de huidziektes die ze behandelt is elders te zoeken dan in de huid zelf. Dus moet je meer holistisch werken.”

“De grote vernieuwing is de integrale aanpak, de multidisciplinaire samen- ➔

➤ stelling van teams van specialisten die samen aan één taak werken. En wanneer je bezig bent met grootschalige en maatschappelijk zwaarwegende projecten als de Oosterweelverbinding, dan bestaat meer dan 50 procent van het werk uit communicatie: de burger respectvol informeren, hem betrekken, engageren. En wat zien we nu? Er is al drie jaar géén communicatie, niet vanuit de overheid, niet vanuit de BAM. Als je dát nog niet hebt geleerd, wat dan wel?”

TRENDS. Wat betekent dat voor de Oosterweelverbinding?

CHRIS POULISSEN. “De mobiliteit in Antwerpen zal nooit worden opgelost. Ik zal het nuanceren, al heb ik daar eigenlijk niet veel zin in: ze zal nooit duurzaam worden opgelost. Tegelijk ben ik een optimist. Want ik heb ook een oplossing: je kan problemen voorkomen in plaats van ze te moeten genezen.

“In onze manier van denken resulteert een project vroeg of laat ook in een resultaat: een brug, een tunnel. Alleen volstaat dat niet langer: een project moet zich verder ontwikkelen. Wie over Oosterweel spreekt, moet ook kijken naar elektrische auto’s, vergrijzing, mentaliteitsverandering, stadsontwikkeling. Er moet meer in een proces worden gedacht, zonder a priori’s.”

Dat klinkt, met alle respect, nogal wollig. Wat bedoelt u daarmee?

POULISSEN. “Sommige straten in het centrum van Antwerpen zijn 500 jaar oud. Het BAM-tracé zal er ook 500 of 1000 jaar liggen. Misschien niet in de vorm die wij nu denken: nu kan het een brug zijn, of een tunnel, over tweehonderd jaar misschien een kanaal of een groene zone, maar er zal iets zijn. In het centrum van Seoul is een tunnel nu een rivier geworden, elders worden bruggen parken.

“Die tijdsdimensie trekt de zaken open. Dit is een maatschappelijk project in de meest brede zin. Het gaat over onderwijs, communicatie, fierheid ook. We moeten leren denken in Oosterweel over 500 jaar, en dan terug oriënteren naar binnen 100 jaar, binnen 50, 20 en naar vandaag. En vanuit de wetenschap dat er twee projecten zijn, en er een proces is,



DE LANGE WAPPER
Het debat moet over meer gaan dan enkel over een tunnel of een brug.



kan ik nu al een toekomstvoorspelling doen.”

En die is...?

POULISSEN. “Dat de politici zich zullen verschuilen achter het MER, het milieueffectenrapport. Ik twijfel niet aan de degelijkheid van die studie, maar ze bestudeert de problematiek te eenzijdig, maakt slechts vergelijkingen, in hoofdzaak vanuit het milieuaspect. Ze vertrekt niet vanuit economie, veiligheid, stadsplanning, communicatie. Een aantal oplossingen zal ze bestempelen als onbetaalbaar, terwijl die dat op lange termijn misschien niet hoeven te zijn.

“Het MER geeft een gefragmenteerd beeld. Terwijl we alles niet alleen parallel, maar vooral ook geïntegreerd moeten bekijken: specialisten samen zetten, en daarbij mensen met een focus om de harmonie te bewaken. Aan de experts wordt geen oplossing voor een maatschappelijk probleem gevraagd, alleen maar een rapport over de effecten op het milieu.

“Wat zal er gebeuren na de verkiezingen? Iemand zal een beslissing nemen, maar die zal inherent fout zijn, omdat ze niet verankerd is in een groter geheel. De bevolking zal zeggen: oef, eindelijk iemand die beslist, maar het zal slechts een deel van de puzzel zijn, nooit een evenwichtig geheel. De puzzel zal niet passen, en de maatschappelijke, ecologische en financiële consequenties zullen niet te overzien zijn.”

We kunnen de Oosterweelverbinding dus maar beter vergeten?

POULISSEN. “In Vlaanderen is alle knowhow aanwezig om deze waanzinnig complexe en overgedimensioneerde problematiek op te lossen. Als we alle politieke uitspraken samentellen, spreken we over een project van 10 miljard euro. Laat ons nog veronderstellen dat we tot een ideaal, evenwichtig project komen, dan zal je om financiële redenen in fases moeten werken. Dat betekent prioriteiten stellen. Maar die dimensie, de link met de realiteit, is volledig afwezig in een MER-rapport.

“Wat we moeten doen, is de knowhow samenbrengen: een communicatiespecialist, een ecologist, een mobiliteits-

StRaten-GENERAAL HOOPT OP EUROPA

Ten vroegste eind dit jaar spreekt de Europese Commissie zich uit over de aanmelding die de Vlaamse regering deed over het Oosterweelproject. Het Europese antwoord kan, zo hopen de actiegroepen stRaten-generaal en Ademloos, een kans zijn om het BAM-tracé te schrappen, en "de politieke energie voortaan te investeren in een correcte, gedepoliteerde omgang met alternatieven". De aanmelding gaat over de vraag of de Vlaamse regering een deel van de bouwwerken kan vergunnen aan Noriant. Door het deel op Linkeroever

en een tunnel onder de Schelde alvast aan Noriant toe te wijzen, zou de Vlaamse regering eventuele schade-eisen van het bouwconsortium voorkomen, indien dat finaal geen bouwopdracht zou krijgen. Die schadevergoeding kan hoog oplopen. Officieel is enkel een minieme kostenvergoeding van 1,3 miljoen euro verschuldigd, maar de Antwerpse ondernemer Christian Leysen had het onlangs op Kanaal Z over 400 miljoen euro. Ook vroeg hij zich af welke contractuele band er bestaat tussen de BAM en de Vlaamse regering enerzijds, en Noriant

anderzijds. Volgens de actiegroepen is dit "het zwarte gat in het Oosterweeldossier".

Noriant bestempelt de berichten als goedkope stemmingmakerij, maar legt geen verdere verklaringen af.

De 400 miljoen euro zou een gevolg zijn van de *design sign-off*-overeenkomst die de BAM en Noriant in maart 2009 sloten, een verstrekkend voorakkoord over de uitvoering van de Oosterweelverbinding. Dat gebeurde net voor de alternatievenstudie van het bureau Arup/SUM. Die studie zette het BAM-tracé op de tweede plaats, na het

Meccano-tracé van stRaten-generaal.

Toch diende de BAM in mei 2009 een bouwaanvraag in. In november stemde een volksraadpleging de plannen weg. Ondanks een negatief advies van de stad, besliste de Vlaamse regering in maart 2010 vast te houden aan het BAM-tracé. Wel zou de geplande Lange Wapperbrug worden vervangen door een tunnel, tenzij die te duur zou blijken. In september 2011 ten slotte werd het contract ondertekend voor de gedeeltelijke gunning, en de aanmelding aan Europa gedaan.

expert, een econoom, iemand die alles kent van fijn stof,... Dek het maatschappelijk project in alle facetten af. Dan organiseer je een proces, waarbij we samen een verhaal schrijven. In een proces kan je zelfs een bocht van 180 graden maken, wanneer iedereen door voortschrijdend inzicht tot de conclusie komt dat het moet, en mits je dat deskundig en transparant communiceert."

U pleit voor een *tabula rasa*?

POULISSEN. "Er zijn al veel waardevolle zaken bestudeerd. Die moeten we inventariseren. Er liggen al veel puzzelstukken op tafel, maar we weten nog niet welke puzzel we gaan maken. We zien door de bomen het bos niet meer, want er is geen bos meer: het is een slagveld geworden."

Is het niet te laat om nu even opnieuw te starten met een comité van experts?

POULISSEN. "Zodra we akkoord gaan om samen in een proces te stappen, moeten we niet meer out of the box denken, want er is geen box meer. De Oosterweel zou een cadeau uit de hemel kunnen zijn voor de komende twintig jaar. De know-how die we daarbij opdoen en tentoon-

spreiden, is een affiche voor heel de wereld, en een gigantische exportkans. "Met de kennis die we hier hebben opgedaan, hebben Laurent Ney en ik meege-dongen naar projecten in het buitenland, onder andere in Nijmegen en Thane. Dat is een stad in India die naar Mumbai toegroeit. Er loopt een snelweg door de stad, terwijl de armen aan de rand van die weg trachten te overleven. Met een multidisciplinair team hebben we beslist de snelweg een paar kilometer weg van de stad te leggen, waardoor we 120 vierkante kilometer nieuwe ruimte ontsluiten om een nieuwe miljoenenstad te ontwikkelen. Om ook nu al iets te realiseren en te communiceren, en niet pas binnen tien jaar, maken we met eenvoudige stickers nu al van Thane de eerste claxonvrije stad in India."

U werkte voor Noriant. Is dit geen verdoken pleidooi om toch te kunnen bouwen?

POULISSEN. "Zoals het feest verloopt, bouwt Noriant de komende tien jaar niets. Maar vergeet niet: Noriant bestaat voor 90 procent uit Belgische bedrijven. Wij zijn dus met zijn allen een beetje Noriant. "Kijk, elke stakeholder werkt voor zijn eigen belang. Noriant heeft er belang bij

dat het project doorgaat. Momenteel wordt de knowhow van onze aannemers in geen enkele procedure betrokken: is dat niet absurd? En ja, ik vind het normaal dat ze iets krijgen om een deel van de kosten te vergoeden die die bedrijven al hebben gemaakt."

Oosterweel komt er dus toch?

POULISSEN. "Er is een bouwaanvraag ingediend. Ik ben geen jurist, maar die moet binnen een wettelijke termijn worden goedgekeurd, of hij moet worden beschouwd als afgekeurd. Volgens mij is hij de facto afgekeurd."

Welke plaats is er voor de actiegroepen in uw oplossing?

POULISSEN. "Het belang van een actiegroep is eenvoudig: die wil actie voeren. Vergelijk het met een gezond lichaam: indien dat wordt aangevallen door microben, wordt het daar doorgaans sterker van. Als je actiegroepen vanaf de eerste dag inspraak geeft en respecteert, kunnen ze best een positieve invloed hebben op de eindoplossing. Alleen moet je voorkomen dat die microben een kanker worden. Ik vrees dat de situatie zo is verwaarloosd dat we al in die fase zitten." ©