

Tussen Lange Wapper en Ringland: het stadsactivisme van burgerbewegingen in Antwerpen

Mattias Vansteenkiste

Thesis voorgedragen tot het behalen
van de graad van Master of Science
in de ingenieurswetenschappen:
architectuur

Promotor:
Prof. dr. Lieven De Caeter

Academiejaar 2016 – 2017

Tussen Lange Wapper en Ringland: het stadsactivisme van burgerbewegingen in Antwerpen

Mattias Vansteenkiste

Thesis voorgedragen tot het behalen
van de graad van Master of Science
in de ingenieurswetenschappen:
architectuur

Promotor:

Prof. dr. Lieven De Caeter

Assessoren:

Gideon Boie

Jeroen Stevens

Mat Steyvers

Prof. dr. ir. Pieter Van den Broeck

Begeleider:

Prof. dr. Lieven De Caeter

© Copyright KU Leuven

Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van zowel de promotor als de auteur is overnemen, kopiëren, gebruiken of realiseren van deze uitgave of gedeelten ervan verboden. Voor aanvragen tot of informatie i.v.m. het overnemen en/of gebruik en/of realisatie van gedeelten uit deze publicatie, wend u tot Faculteit Ingenieurswetenschappen, Kasteelpark Arenberg 1 bus 2200, B-3001 Heverlee, +32-16-321350.

Voorafgaande schriftelijke toestemming van de promotor is eveneens vereist voor het aanwenden van de in deze masterproef beschreven (originele) methoden, producten, schakelingen en programma's voor industrieel of commercieel nut en voor de inzending van deze publicatie ter deelname aan wetenschappelijke prijzen of wedstrijden.

Fiche masterproef

Student: Mattias Vansteenkiste

Titel: Tussen Lange Wapper en Ringland: het stadsactivisme van burgerbewegingen in Antwerpen

Engelse titel: Between Lange Wapper and Ringland: urban activism of movements in the city of Antwerp

UDC: 72

Korte inhoud:

Het Oosterweeldossier groeide uit tot een van de grootste ruimtelijke conflicten uit de Vlaamse geschiedenis. Wat begon als een mobiliteitsprobleem kreeg onder impuls van Antwerpse burgerbewegingen al snel een aantal nieuwe componenten. In de eerste plaats wijst het protest op de technische beperkingen van het voorgelegde Oosterweeltrac, waarin nauwelijks aandacht werd besteed aan de stedelijke context en de leefbaarheid van het project. Daarnaast kaarten de actiegroepen ook de eenzijdige besluitvormingsprocedures aan vanwege de overheid. Het Oosterweelproject was een politiek akkoord waarover niet gecommuniceerd werd met de Antwerpenaar. Begrippen als machtspolitiek, betweterbestuur en achterkamerdemocratie voeren de debatten. Beslist beleid maakte van burgerparticipatie schijnparticipatie. Na verloop van tijd raakte ook het politieke landschap verdeeld, zo sloot ondermeer voormalig burgemeester Patrick Janssens zich aan bij het anti-Oosterweelkamp. Een diepgaande maatschappelijke polarisering en het ontlopen van inhoudelijk conflict hebben ertoe geleid dat de situatie vandaag uitzichtloos is. Of de overkappingsintendant zal slagen in zijn verzoeningsopdracht, zal ten vroegste in 2017 duidelijk worden. De ruimtelijke complexiteit van het project heeft belangrijke wortels in de historische ontwikkeling van het stedelijk weefsel. De Oosterweelverbinding ligt op de grens tussen haven en historische binnenstad, de economische en culturele harten van Antwerpen. Een aantal waardevolle gebieden zouden bovendien plaats moeten ruimen om de verwezenlijking van de verbinding mogelijk te maken. Het Sint-Annabos, het recreatiegebied aan het Noordkasteel en de 19de eeuwse graansilos zouden stuk voor stuk geheel of gedeeltelijk verdwijnen. De snelweg door de stad zou bovendien een belangrijke impact hebben op de luchtkwaliteit en de gezondheid van de Antwerpenaren. Actiegroepen gebruiken alle mogelijke middelen om te wegen op het dossier en de uitwerking van het project. Studies, alternatieve projecten, duizenden bladzijden aan geschriften, een afgedwongen volksraadpleging, de Raad van State, Geldinzameling via crowdfunding, enzoverder kleuren de campagne. Het prille protest van actiegroep stRaten-generaal groeide uit tot een indrukwekkende burgeracademie. Ademloos deed de campagne een eerste maal ontploffen met zijn aandacht voor de luchtkwaliteit, Ringland legde de grenzen nog vele malen verder met zijn droombeeld voor een Antwerpse ringoverkapping. We besluiten dat de actiegroepen in zekere zin dezelfde aanpak hanteerden als de overheid bij het uitwerken van hun alternatieve oplossingen, hetzij op een meer gentergreerde manier, met behulp van een multidisciplinair team. De burgerbewegingen slaagden erin overtuigend te

communiceren en een maatschappelijk draagvlak te creëren, wat de overheid nooit echt lukte. In de eerste plaats omdat het project niet goed is. De falende communicatie werd vaak bestempeld als de oorzaak van het conflict. Juister is dat het gebrek aan transparantie en het niet informeren het conflict heeft gevoed. Maar een conflict zou er onder invloed van de sociale complexiteit hoe dan ook geweest zijn. De kunst is om er op een juiste manier mee om te gaan. Conflicten moeten onderwerp zijn van een grootschalig maatschappelijk debat. De expertise en de stem van de burger mogen daarin niet ontbreken.

Thesis voorgedragen tot het behalen van de graad van Master of Science in de
ingenieurswetenschappen: architectuur

Promotor: Prof. dr. Lieven De Cauter

Assessoren: Gideon Boie

Jeroen Stevens

Mat Steyvers

Prof. dr. ir. Pieter Van den Broeck

Begeleider: Prof. dr. Lieven De Cauter

Dankwoord

Voor alles zou ik iedereen willen bedanken die op welke manier dan ook een bijdrage leverde aan het schrijven van deze Masterproef. In de eerste plaats gaat mijn dank uit naar Lieven, voor zijn grote enthousiasme, inzichten in het stadsactivisme, en het bijsturen op belangrijke momenten. Daarnaast zou ik Jeroen Stevens willen bedanken, om mij eraan te herinneren dat ik een architectuurstudent ben, en mij niet te laten verdwalen in al te veel theoretische omzwervingen. Verder wil ik ook Matthias Blondia, Willem-Frederik Schiltz, Jan Van Rensbergen, Manu Claeys, Peter Vermeulen, Wouter Van Dooren, Eva Wolf en Hella Rogiers bedanken voor de boeiende gesprekken over stadsactivisme en burgerparticipatie. Tot mijn grote spijt ontbreken een aantal belangrijke namen in dit veel te korte lijstje, mensen die mij ongetwijfeld tot nog meer nieuwe inzichten hadden gebracht. Dan denk in het bijzonder aan Wim Van Hees. Myriam en Erwin wil ik bedanken voor hun politieke inleiding in het dossier en hulp bij het leggen van contacten voor de interviews. Boven alles wil ik mijn vader, Steven, waarmee ik de afgelopen maanden samenwoonde, bedanken voor zijn diepgaande inzichten in actualiteit en politiek, het op de valreep nalezen van het volledige werk, en hulp bij het uitschrijven van de interviews, dikwijls een vervelend en tijdrovend werk. Tot slot, bedankt Sien, gewoon om er te zijn, en om me af en toe op jouw manier duidelijk te maken dat een thesis ook maar een thesis is.

Voorwoord

Zomer 2011. Bij het vallen van de avond besluit ik op mijn doortocht naar Amsterdam een ritje te maken over de Lange Wapper, de Antwerpse brug die eerder dat jaar officieel werd geopend. Aangekomen op Linkeroever verraadt de cadans van mijn hart dat mijn lichaam zich begint klaar te maken voor wat ongetwijfeld een intense ervaring zal worden. Het prachtige Sint-Annabos leidt mijn duik onder de Schelde in en brengt mijn kinderlijke ongeduldigheid naar een nieuw hoogtepunt. Het is zover. Na een warme verwelkoming door het Noordkasteel ben ik eindelijk aangekomen aan de voet van de nieuwe Oosterweelesplanade. Een indrukwekkende naaldenkop is de voorbode van het architecturale spervuur dat me ligt op te wachten. Seconden later slingert een kronkelend brugdek me door een adembenemend landschap. Een blik naar links laat mijn ogen vallen op het uitgestrekte havenland, een land dat nooit meer zal gaan slapen. Reusachtige schepen maken zich op voor hun wereldreis. Aan mijn rechterkant kijken het MAS en de Onze-Lieve-Vrouwekathedraal, fiere bewakers van de historische binnenstad, me recht in de ogen. In de verte zie ik Ringland haar armen om de stad heen slaan. De vogels en de bomen vertellen me dat ze een goeie dag achter de rug hebben. Met pijn in het hart laat ik ook Park Spoor Noord en de Deurnese tuinen achter mij. Tot een volgende keer. Wat is dit een prachtige stad.

Als zeldzame lezer van deze thesis, of van het voorwoord althans, merkt u natuurlijk op dat de Lange Wapperbrug in Antwerpen helemaal niet bestaat. Het ene moment spijt mij dat, het volgende moment weer niet. Een nederlaag voor de slagvaardigheid van ons kleine land is tegelijk een overwinning voor de democratie. Een van de meest iconische stadsprojecten uit de Vlaamse geschiedenis werd begraven, onmiddellijk werd het pad geëffend voor een onvoorstelbaar veel mooier project. Laat ons daar maar even voor in de file staan.

Methodologie

Het vastleggen van wetenschappelijke onderzoeksmethoden is niet evident voor het ‘zo ongrijpbare van stadsactivisme.’¹ Het stadsactivisme kan verschillende vormen aannemen. Het speelveld wordt in belangrijke mate bepaald door de maatschappelijke context. Een goed begrip van de Antwerpse ruimtelijke, politieke en sociale complexiteit zijn dus essentieel om het Antwerpse activisme te begrijpen. In kader daarvan werden voor deze thesis een reeks interviews gedaan met mensen die het dossier allemaal vanuit een andere invalshoek bekijken. Deze interviews zorgden ervoor dat theorieën omtrent activisme, burgerparticipatie, ruimtelijke ontwikkeling en democratie binnen het Oosterweelverhaal een meer concrete gedaante kregen.

In Deel 1 van de thesis focust de literatuur zich op het schetsen van een historische geomorfologische achtergrond van Antwerpen, waarin *Antwerpen - onvoltooide stad*, het boek van Christian Leysen, een goeie leidraad is. Dit boek bekijkt de ruimtelijke ontwikkeling in Antwerpen in het licht van de politieke en maatschappelijke evoluties door de eeuwen heen en maakt zo de situatie anno 2016 vatbaar. We kijken natuurlijk ook even verder, en werpen een blik op de toekomst van steden en Antwerpen in het bijzonder. De literatuur over niet gerealiseerde projecten en droombeelden voor de Antwerpse stadsregio zijn legio.

Deel 2 van de thesis dompelt zich onder in het actuele Oosterweeldebat. De interviews komen hier het meest tot hun recht. De websites van de grote Vlaamse kranten en de *Gazet van Antwerpen* hebben stuk voor stuk uitgebreide digitale dossiers van het Oosterweelconflict. Ook de websites van de actiegroepen, televisiedebatten, chatsessies (*Gazet van Antwerpen*) tot volledige boeken van journalisten en burgers maken dat dit een van de best gedocumenteerde maatschappelijke conflicten is uit de Antwerpse geschiedenis.

Deel 3 schetst een meer theoretische basis voor concepten en richtlijnen rond stadsactivisme en burgerparticipatie. Aan de hand van literatuur en opnieuw de interviews proberen we een aantal toekomstperspectieven te geven voor het betrekken van de burger bij complexe strategische projecten. Recente maatschappelijke ontwikkelingen als de Brexit en de verkiezing van Donald Trump als president van de Verenigde Staten wijzen erop dat de Westerse democratieën een identiteitscrisis kennen. Deze thesis wil dan ook een aantal ideologieën aan bod laten komen die voor (radicale) verandering willen zorgen binnen ons maatschappelijk model. De teksten en opiniestukken van David Van Reybroeck zijn hier inspirerende voorbeelden van. In dit deel zijn dan ook een aantal hypothesen leesbaar. De toekomst zal echter de waarde van deze hypothesen moeten uitwijzen, door empirisch bewijs te geven.

Wat de methodologie betreft moeten we dus stellen dat de nood aan een uitgebreide literatuurstudie zichzelf uitwees. Toch was het onvermijdelijk dat veel relevante literatuur niet aan bod is gekomen. De interviews zijn onderdeel van een kwalitatieve onderzoeksmethode, waar zoveel mogelijk naar diepgaande informatie op zoek gegaan werd. Verder kwamen een aantal ideeën wellicht op een intuïtieve manier tot stand. In beperkte mate hanteert deze thesis ook een discoursanalyse, die interessant is voor een goed begrip van de maatschappelijke polarisering in het Oosterweelconflict.

¹ Lieven De Caeter in een mail aan Jeroen Stevens. (11 november 2016).

Inhoudsopgave

Dankwoord.....	3
Voorwoord.....	4
Methodologie.....	5
Inleiding.....	8
Probleemstelling	10
Onderzoeksvragen	11

DEEL 1 ANTWERPEN EN OOSTERWEEL - EEN HISTORISCHE ACHTERGROND..... 13

Morfologische geschiedenis Antwerpen	16
Antwerpen – Onvoltooide Stad	17
Van bescheiden nederzetting tot Vlaams Metropool	18
Een <i>gehavende</i> stad (Herman Van Goethem)	30
De gedroomde stad (Christian Leysen)	33
Van Kievitplein tot Oosterweel – Geboorte van een Burgerplatform	36
Een geschiedenis van actiegroepen.....	36

DEEL 2 TUSSEN LANGE WAPPER EN RINGLAND - HET OOSTERWEELDEBACLE..... 43

Het Oosterweeldossier	45
De stad als inzet - Een ruimtelijke projectanalyse	49
Een project op twee schaalniveaus	49
Het conflict tussen haven en stad.....	49
Een stad op zoek naar groen.....	49
Knelpunten Oosterweelverbinding.....	53
De actiegroepen onder de loep.....	56
stRaten-generaal.....	56
Ademloos	56
Ringland.....	57
Andere Actiegroepen.....	57
Het Actieplan – Acties, strategieën en tactieken van de burgerbewegingen	58
Alternatieve tracévoorstellen	58
Expertise, infoavonden, studiereizen en examples of good practice	59
Het Schrijversoffensief.....	62
De Beeldenoerlog	68
De straat op en ‘t Stad in – Straatacties.....	71

Het Oosterweelconflict – Een analyse	77
Het Oosterweelconflict – Een theoretische benadering	78
Regering houdt vast aan Oosterweel.....	84
De communicatie-oorlog	86
Conflictescalatie	90
Het ruimtelijk conflict.....	94
De Architect en Oosterweel.....	97
Toparchitecten voor een architecturale kwaliteitsgarantie	97
Architecten buitenspel gezet.....	100

DEEL 3 VAN STADSACTIVISME TOT BURGERACADEMIE - EEN THEORETISCHE BENADERING 105

Over Stadsactivisme en Stedenbouw	106
Inleiding	106
Stadsactivisme vandaag (Margit Mayer).....	110
De Neoliberale stad	113
Over Burgerparticipatie.....	119
Burgerparticipatie – Quid?	119
Na Oosterweel: Participatie onder hoogspanning (Wouter Van Dooren)	120
De Antwerpse Volksraadpleging.....	124
Burgerparticipatie – Waarom?.....	126
Naar een nieuwe rol voor de burgergemeenschap	127
Conclusies & Discussie	129
Nawoord.....	133
Referenties.....	136

BIJLAGEN 152

Het Oosterweeldossier - Chronologisch overzicht	153
Lijst Afkortingen.....	159
Interview Matthias Blondia.....	160
Interview Willem-Frederik Schiltz	164
Interview Manu Claeys.....	171
Interview Peter Vermeulen.....	182
Interview Hella Rogiers.....	188

Inleiding

Eind vorige eeuw ontstonden in Antwerpen de eerste plannen voor het oplossen van de mobiliteitsproblemen. In de krijtlijnen van het eerste Masterplan werd het sluiten van de ring als topprioriteit vastgelegd. Het sluiten van deze ring zou een van de grootste infrastructuurprojecten worden in Europa. Twintig jaar later steekt de eerste spade nog niet in de grond en is Antwerpen vicewereldkampioen filerijden.² Het moet enkel Brussel voor zich laten. De Oosterweelddiscussie is dus in de eerste plaats een technische discussie die de mobiliteit en de leefbaarheid in en rond de stad moet verbeteren. Deel 1 van de thesis schetst de historische en morfologische ruimtelijke ontwikkeling van de Scheldestad, om zo aan te tonen hoe de situatie vandaag tot stand is kunnen komen. We nemen een kijk nemen op de historische betekenis van de plannen die vandaag op tafel liggen. De Antwerpse stadsontwikkeling kende een aantal belangrijke periodes. Napoleon zag in de Scheldestad een militair sluitstuk van zijn keizerrijk en investeerde in de aanleg van twee havendokken en het rechte trekken van delen van de kaaien. In de tweede helft van de negentiende eeuw barstte de stad uit zijn voegen en begon men met de afbraak van de Spaanse vesten. Onder invloed van het jonge genie Brialmont werd ver buiten de historische stad een fortengordel met acht forten verwezenlijkt. De Brialmontomwalling was een tweede verdedigingslinie, dicht bij de stad gelegen, die samen met de forten van Antwerpen de Belgische militaire hoofdstad moest maken. Deze verdedigingsstrategie bleek echter al snel achterhaald en men tekende een wedstrijd uit voor de herbesteding van de verdedigingsmuren. Door de wereldoorlogen aan het begin van de vorige eeuw werden echter geen van deze plannen uitgevoerd. In de jaren zestig zou de aanleg van het snelwegennet resulteren in een nieuw structurerend principe voor de verdere stadsontwikkeling. Ringland wil van de asfaltbarrière een groene long maken die de binnenstad met de randgemeenten verbindt en de stad weer meeneemt naar de vooroorlogse dromen van Prost. Vandaag kunnen enkel de oudste Antwerpenaren nog terugdenken aan het groene landschap dat de Brialmontomwalling verving bij haar afbraak begin vorige eeuw.

² Deredactie.be. (29 augustus 2013). *Brussel en Antwerpen wereldkampioen filerijden*. <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/binnenland/1.1715712> (december 2016)

Actiegroepen in naam van de Antwerpenaren stelden zich vragen bij de besluitvormingsprocedures rond de Oosterweelverbinding en eisten meer transparantie en inspraak. Het Oosterweeldebat, dat lang geen debat was, ontaarde al snel in gerechtelijke procedures en politieke verdeeldheid. Een totaal gebrek aan communicatie vanuit de Vlaamse Regering resulteerde in het uitblijven van een maatschappelijk draagvlak. Strategieën van de actiegroepen daarentegen richtten zich op het mobiliseren en informeren van burgers, waardoor zij al snel konden rekenen op een enorme aanhang. Hun stem kon niet langer worden genegeerd. Het naakte protest moest plaats ruimen voor geprofessionaliseerde burgerbewegingen met een dossierkennis evenwaardig aan die van de overheid. Specialisten allerhande schaarden zich achter de actiecomités en de bal ging aan het rollen. Bewonerscollectieven organiseerden studies en schoven serieuze alternatieve oplossingen naar voor om een derde Scheldekruising te verwezenlijken. Daarbij moet gezegd dat de burgerbewegingen het spel spelen volgens de regels van de democratische besluitvormingsprocedures. Dat ze herhaaldelijk afgeschoten worden voor hun deelname aan het spel is dus redelijk problematisch. Het wijst erop dat de overheid de inspraakprocedures liever kwijt dan rijk is, waardoor deze volledig hun doel missen. In Deel 2 wordt het repertoire van acties en initiatieven geschetst van de verschillende actiegroepen. We zien hoe de dapperheid en volharding van enkelingen ('twee man en een paardenkop'³) leidde tot een expertenapparaat om U tegen te zeggen.

De representatieve democratie zoals we die nu kennen lijkt allesbehalve een eindfase te zijn van een ideaal democratiseringsproces. Mensen aanvaarden niet langer dat belangrijke beleidsbeslissingen eenzijdig genomen worden en de representativiteit van onze parlementaire democratie wordt serieus in vraag gesteld. Zo kunnen verschillende inwoners van ons land volgens het huidige representatieve systeem en de traditionele participatie-instrumenten op geen enkele manier directe invloed uitoefenen op het beleid. 16-jarigen met een uitgesproken mening bijvoorbeeld worden niet vertegenwoordigd in onze democratie. We kunnen ons de vraag stellen of traditionele participatieprocessen zoals verkiezingen, referenda en preventieve rechtsbescherming, ervaren als negatieve of destructieve participatie, niet in meerdere mate plaats moeten ruimen voor meer moderne participatieprocessen als inspraak, workshops, klankbordgroepen en stakeholdervergaderingen, die een positieve en constructieve boodschap in zich dragen. Enkel een gemeenschappelijke visie en een integrale aanpak lijken tot oplossingen te leiden voor complexe strategische projecten. Het ziet er naar uit dat enkel via deze integrale aanpak een draagvlak en een vreedzame besluitvorming gerealiseerd kan worden. Na het Oosterweeldebacle lijkt het maatschappelijk draagvlak in ieder geval gepromoveerd te zijn tot volwaardig evaluatiecriterium voor besluitvormingsprocessen. Het meer theoretische Deel 3 van de thesis gaat dieper in op het stadsactivisme en burgerparticipatie en probeert de plaats te schetsen van de Antwerpse actiegroepen in een ruimere historische politieke context. Het behoeft geen verdere uitleg dat met de Brexit en de Amerikaanse presidentsverkiezingen in het achterhoofd thema's als participatie, activisme en democratie heel actueel zijn.

³ Peeters, Kris. Interview in Humo 3735. (24 april 2012). p.20. <http://www.ademloos.be/nieuws/kris-peeters-1> (december 2016)

Probleemstelling

Het Oosterweelconflict is een escalatie van het ruimtelijke conflict over de mobiliteit en leefbaarheid in en rond Antwerpen. Het dossier nam over de jaren heen nieuwe proporties aan en evolueerde tot een grootschalig politiek-maatschappelijk conflict. De escalatie van het conflict lijkt in belangrijke mate te wijten aan een latente ontevredenheid bij de Antwerpenaar over de gang van zaken omtrent strategische projecten. De Antwerpenaar is op zoek naar manieren om een hand te hebben in de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen, en overheidsplannen in het algemeen. Besluitvormingsprocedures in de achterkamer worden niet langer getolereerd en een chronisch gebrek aan transparantie en burgerinspraak zorgen ervoor dat de burger het vertrouwen in de politiek helemaal aan het verliezen is. Politici worden minder en minder gezien als volksvertegenwoordigers, vertegenwoordigers van hun volk. Een discussie over de democratische waarde van het Belgische representatief stelsel is bijgevolg onvermijdelijk. Een andere belangrijk aspect in het debat is de verdeeldheid van het expertenapparaat. Dat infrastructuurprojecten zelden populair zijn is algemeen geweten, maar de gepolariseerde meningen van specialisten maken het Oosterweelconflict nog een stuk ingewikkelder. Verschillende politici, dokters, ingenieurs, architecten... scharen zich massaal achter de burgerbewegingen en maken het de regering nog een pak moeilijker besluitvaardigheid aan de dag te leggen en knopen door te hakken. In de debatten wordt vandaag voor de eerste keer conflict toegelaten, zij het op een heel beperkte en voorzichtige manier. Het Oosterweeltracé zelf weigert de regering nog steeds ter discussie te stellen. Manu Claeys noemt het de olifant in de kamer.⁴ Aan de onderhandelingstafel van de intendant werd afgesproken dat er niet over de olifant gepraat zou worden, maar deze is zo prominent aanwezig dat je eigenlijk niet anders kan dan erover te erover te beginnen.

⁴ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016. Antwerpen.

Onderzoeksvragen

Deze thesis wil enerzijds een bijdrage leveren aan inzichten met betrekking tot de rol van actiegroepen in transparante besluitvormingsproces, en anderzijds benadrukken dat de ruimtelijke, politieke en historische context belangrijke oorzaken zijn van het conflict en er een belangrijke impact op hebben. Hoe komt het dat net de Oosterweeldossier tot zo'n conflict leidde? Hadden we dit kunnen voorspellen aan de hand van de historische stedelijke ontwikkeling in Antwerpen? Waarom zijn actiegroepen zo belangrijk? Zijn deze actiegroepen representatief voor de Antwerpse bevolking en is dit überhaupt wel nodig? Leidt de aanwezigheid van actiegroepen tot een meer directe democratie? Welke strategieën en tactieken gebruikten de actiegroepen in hun strijd?

Wat begon met twee man en een paardenkop evolueerde naar een grootschalig maatschappelijk protest, waarbij ook architecten, stedenbouwkundigen, dokters, advocaten, ingenieurs en politici betrokken zijn. Wat is de rol van al deze actoren in het Oosterweelconflict? Waar het vroeger deontologisch niet verantwoord was voor architecten om zich tegen de overheid te keren, zien we nu dat ze op de eerste rij staan in het protest tegen de plannen van die laatste. Spelen experts een belangrijke rol als instant-activisten? Als pleitbezorgers van een democratische besluitvorming?

Tot slot stellen we ons de vraag welke impact de acties gehad hebben en zullen hebben op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad Antwerpen en daarbuiten. Is het pad geëffend voor een meer integrale aanpak van strategische projecten en ruimtelijke planning in de toekomst? Hoe kan vermeden worden dat conflicten in eender welk dossier in deze mate escaleren? Hoe zien de nieuwe besluitvormingsprocedures eruit? Hoe ziet een ideaal participatieprotest eruit? Wat is de rol van activisten in zo'n proces? We kunnen ons ook afvragen wat de plaats is van het dossier op een grotere tijdschaal. Wat zal Oosterweel betekenen wanneer we er binnen honderd jaar op terugkijken? In hoeverre zijn de randvoorwaarden en de uitgangsproblematieken geëvolueerd de afgelopen twintig jaar? Gaat het überhaupt nog over hetzelfde conflict? In hoeverre zijn de gekende problematieken (fijn stof, geluidshinder, barrière ruimtelijke ontwikkeling...) nog relevant binnen pakweg 50 jaar? Hoe verhouden de Oosterweelproblematieken zich tot de grotere maatschappelijke problematieken? We denken daarbij aan de klimaatverandering, de neoliberalisering, grootschalige migratie, terreur...

Het spreekt voor zich dat deze tekst niet het antwoord biedt op al deze vragen, laat staan een sluitend antwoord op één van de vragen. Wel heeft ze de ambitie een bijdrage te leveren in het beantwoorden van elk van deze vragen, door in te zoomen op het Oosterweelconflict en een analyse te maken van wat er allemaal fout liep. Toekomstige grootschalige infrastructuurprojecten zullen moeten duidelijk maken of we uit deze fouten hebben geleerd.

DEEL 1 Antwerpen en Oosterweel - Een historische achtergrond



Afb. 1 Standbeeld van Lange Wapper en twee dronkaards. De reus uit de Antwerpse folklore bewaakt sinds 1963 de toegang naar het Steen.



Afb. 2 De Slag bij Oosterweel op 13 maart 1567. Vorige eeuw moest het polderdorpje plaatsruimen voor de uitbreiding van de haven. Het kerkje, zichtbaar op de achtergrond, staat er vandaag wel nog.

Legende Lange Wapper

Lange Wapper is een mythologische kwelgeest die 's nachts tevoorschijn komt en dronkaards achtervolgt. Hij is een klein mannetje maar kan zichzelf steeds groter en groter maken, zo groot dat hij boven de huizen uitsteekt. Voor Het Steen staat Lange Wapper, een monument in brons van beeldhouwer Albert Poels.⁵ Aan de voeten van Lange Wapper kijken twee Sinjoren omhoog in zijn ogen. Ook de Lange Wapperbrug was een ware kwelgeest die zijn sporen heeft nagelaten in het Oosterweeldossier: een fantoom van de Antwerpse architectuur.

Oosterweel - Verdwenen polderdorp

Oosterweel was een Belgisch polderdorpje dat plaats moest ruimen voor de Antwerpse petroleumdokken. Tot voor de ontruiming was Oosterweel het laagst gelegen dorp van België. Op haar hoogtepunt in 1900 woonden er 1075 inwoners.⁶ De oude kerk van Oosterweel en een brug aan de voormalige Oosterweelsesteenweg ten westen van het Noordkasteel zijn vandaag nog als monumenten bewaard. De naam van het dorpje wordt niet alleen gebruikt voor de Oosterweelverbinding, maar ook voor een mogelijke stormvloedkering op de Zeeschelde, de Oosterweelkering. Op 13 maart 1567 vond de slag bij Oosterweel (Astruweel) plaats. Deze slag wordt beschouwd als het historische begin van de Tachtigjarige oorlog.⁷ De Vlaamse Geuzen onder leiding van Jan Van Marnix en calvinisten (protestanten) kwamen in opstand tegen de Spaanse bezetter, die vier regimenten van het regeringsleger stuurde om de opstand de kop in te drukken.⁸ De opstandelingen verloren de strijd, de overlevenden werden allemaal gemarteld en gedood. Bijna 460 jaar later vergaat het de bezetter minder goed. Ze verloren alvast een belangrijke slag met het begraven van de Lange Wapper.

⁵ Cultureel Ontmoetingscentrum Sint-Andries. Antwerpse legendes. Tentoonstelling van 14 tot 30 november 2005.p.32

⁶ Wikipedia, Oosterweel. *Demografische ontwikkeling*. Bron: NIS. <https://nl.wikipedia.org/wiki/Oosterweel> (september 2016)

⁷ Iloveflanders.com. Slag bij Oosterweel (1567). <http://iloveflanders.com/site/slag-bij-oosterweel-1567/> (oktober 2016)

⁸ Ibidem.



Afb. 3 De Oosterweelverbinding maakt de Antwerpse ring rond. De Scheldetunnel, onderdeel van de verbinding, is naast de Kennedytunnel en de Waasland tunnel de derde Scheldekrusing voor de stad.



Afb. 4 Ringland concentreert zich op de volledige overkapping van de bestaande ring. Het project legt een groen dak op de stedelijke autosnelweg.

Oosterweelverbinding

De Oosterweelverbinding is het sluitstuk voor de Antwerpse Ring, zoals de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en de Vlaamse Regering die hebben voorgesteld. Het gaat om een nieuw stuk autosnelweg die de E34 ter hoogte van Zwijndrecht op Linkeroever verbindt met de E19/R1 op Rechteroever ter hoogte van Merksem. Het tracé vertrekt op Linkeroever via een tunnel onder de Schelde en loopt door de haven met een op- en afrittencomplex aan het Noordkasteel, het zogenaamde Oosterweelknooppunt. Tot eind 2009 zou het tweede deel van de verbinding uitgevoerd worden in de vorm van een viaduct boven het Eilandje. Het viaduct zou luisteren naar de naam de *Lange Wapper*. Na een stedelijke volksraadpleging besloot de Vlaamse Regering ook het tweede deel van de Oosterweelverbinding door tunnelkokers te laten lopen. Ondanks de vele alternatieven zijn de BAM en de Vlaamse Overheid er tot op de dag van vandaag van overtuigd de Oosterweelverbinding de beste oplossing is voor de Antwerpse mobiliteit.

Ringland

Ringland is het concept voor een volledige overkapping van de Antwerpse Ring tussen de Kennedytunnel en het knooppunt van de A12 en de E19 tussen Merksem en Ekeren. De gelijknamige actiegroep Ringland wilt met het project nieuwe (groene) ruimte creëren voor de stad en de leefbaarheid in en rond Antwerpen aanzienlijk verbeteren. Het doorgaand verkeer wordt daarbij gescheiden van het plaatselijk verkeer. Intussen werd Alexander D'Hooghe door de overheid aangesteld als overkappingsintendant. Hij onderzoekt de mogelijkheden voor een volledige overkapping van de Ring.

Morfologische geschiedenis Antwerpen

“When trams and railways revolutionized transport, enabling people to move further, faster and more comfortably, they changed the shape of cities from cuddly and roundish to leggy and spread out. Riding the train or tram you could still get across the city in half-an-hour, but you travelled much further. Wherever the iron horses stopped people got off and walked, so the compact walkable city shape was repeated along the legs of the railway lines. Then along came cars. And because cars go anywhere and we build roads to ensure it, our flabby cities have begun to lose any discernible shape at all!”⁹

De ontwikkeling van het Antwerpse stadsweefsel verliep doorheen de geschiedenis meestal traag en in verschillende stappen. De historische invloeden op steden staan dikwijls nog te lezen in de structuur van het stedelijk landschap. Deze stedelijke structuur brengt opportuniteiten met zich mee voor de stadsontwikkeling. In de jaren 60 van vorige eeuw werden oude stadsmuren vervangen door ringwegen, die vaak ongewenst nieuwe barrières vormen in het stedelijk landschap. De M30-autostrade in Madrid en de Groene loper boven Maastricht tonen aan dat er technische oplossingen zijn voor de problematieken die we vandaag kennen rond de stedelijke snelwegen; overkappingen en ondertunnelingen bieden plaats voor nieuwe ontwikkelingen op en rond de ringwegen. We zouden nog een paar stappen verder kunnen denken en kijken welke mogelijkheden het verdwijnen van het autoverkeer zou bieden. Net zoals de stadsomwallingen op een bepaald moment overbodig waren, is het stedelijk ringverkeer dat op een dag misschien ook. Wat worden dan de nieuwe grenzen van onze steden? Hoe zien fysieke grenzen eruit in een geglobaliseerde wereld, waar het internetverkeer haast geen grenzen kent.

We zien ook dat de groei van steden uit de hand kan lopen. Bij de uitbouw van vervoerssystemen schoten banlieues als paddenstoelen uit de grond. De opkomst van de auto zorgde dan weer voor een wildgroei aan stedelijke ontwikkeling, wat het moeilijk maakte om controle te houden op de openbare infrastructuur en de vorm van de stad. We zouden ons kunnen afvragen welke weerstand een bepaalde stedelijke structuur kan bieden tegen ingrijpende veranderingen. Een stad die te snel groeit is een stad zonder geheugen, een stad zonder permanentie: “Permanentie verleent identiteit aan een stad en geeft een visuele en emotionele houvast, vertegenwoordigd door gebouwen en stedelijke ruimten die de tijd hebben kunnen doorstaan.”¹⁰ Wat zou de impact zijn van de Lange Wapper of Ringland op de identiteit van een stad als Antwerpen? Hoe kan een stad zijn identiteit verliezen, versterken of vernieuwen? We zijn onderweg om van de files op de Antwerpse Ring cultureel erfgoed te maken. Ooit zullen we misschien spreken van Antwerpen in het post-file tijdperk. Steeds meer methoden voor het lezen en begrijpen van een stedelijke structuur doen hun intrede. Zo kan ook een morfologische benadering van het stedelijk weefsel kan tot een aantal inzichten leiden.¹¹ De geografische context en de historische ontwikkeling van het Antwerpse stadslandschap hebben er samen toe bijgedragen dat er al meer dan twintig jaar gezocht wordt naar een technische oplossing voor het mobiliteitsprobleem. Een brug over de Schelde waar de grootste vrachtschepen onderdoor kunnen bleek tot ieders spijt technisch niet haalbaar. Tot vandaag is men het niet eens of men de nieuwe snelweg onder de stad of onder de haven moet laten lopen. We bestuderen kort de historische Antwerpse stadsontwikkelingen om de Oosterweelverbinding te kunnen kaderen in een ruimere ruimtelijke context.

⁹ Downton, Paul, *Cities for a Greenhouse World*, Urban Ecology Australia, www.urbanecology.org.au/articles/citiesforgreenhouse/index.html (oktober 2016)

¹⁰ Schram, Anne et al. *Stadsperspectieven – Europese tradities in de stedenbouw*. Vantilt. 2015. p.233

¹¹ Ibidem.



Afb. 5 Stilstaand autoverkeer op de Antwerpse Ring.
Dagelijkse kost op de snelwegen rond de Vlaamse Metropool.



Afb. 6 Antwerpen droomt al meer dan een eeuw van een brug die beide oevers van de Schelde permanent met elkaar verbindt.

Antwerpen – Onvoltooide Stad

In het boek *Antwerpen – Onvoltooide Stad* beschrijft Christian Leysen uitgebreid de geschiedenis van de stad Antwerpen en in het bijzonder haar ruimtelijke ontwikkeling.¹² Archeologische vondsten bij de aanleg van de havendokken bij Lillo en het Steen suggereerden dat het natte Scheldegebied mensen aantrok uit het midden-steentijdperk, die zich vestigden in kampementen. We kunnen echter voor het eerst spreken van een nederzetting in de 2^{de} en 3^{de} eeuw bij de komst van de Romeinen.¹³ Antwerpen was toen een Gallo-Romeinse nederzetting in de buurt van het huidige Steen. Deze nederzetting werd naar alle waarschijnlijkheid verlaten in de 4^{de} en 5^{de} eeuw toen Germaanse stammen zich in Gallië kwamen vestigen. Tot de 7^{de} eeuw werd er niet veel meer vernomen over de nederzetting aan de Schelde, die toen nog eerder een bescheiden rivier was. Halverwege de 10^{de} eeuw duikt de naam *Andouerpis* op, de naam voor de toenmalige nederzetting. Verwijzingen met de term *castrum* wezen er toen al op dat het om een versterkte vestiging ging. Ook een kleine eeuw later werd er gesproken van een burcht. De situering van deze vesting is tot vandaag echter niet helemaal duidelijk. Vanaf die periode zou het gebied permanent bewoond blijven en groeide Antwerpen uit tot de grootste stad in Vlaanderen. Maar de stad is niet af. Verschillende urbanistische plannen die de voorbije eeuwen gemaakt werden, zijn nu uitgewist en kwamen nooit tot stand. De stad lijkt er maar niet in te slagen zijn beide oevers met elkaar te verbinden. De stad is nog lang niet de rivierstad die ze zo ontzettend graag wil zijn. Leysen haalt in zijn boek nog tal van andere manco's¹⁴ aan in de Antwerpse stadsontwikkeling.

¹² Leysen, Christian 2003. *Antwerpen – onvoltooide stad*. Lannoo nv, Tielt, België. 207pp.

¹³ Inventaris bouwkundig erfgoed. *Antwerpen – Stadsuitbreiding tot aan de 16de-eeuwse Spaanse Vesten*. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/122213> (oktober 2016)

¹⁴ Liberales.be. (6 februari 2004). *Antwerpen, onvoltooide stad*. <http://www.liberales.be/boeken/leysen> (december 2016)

Van bescheiden nederzetting tot Vlaams Metropool

Historische Stadskern

Antwerpen ontwikkelde zich in het gebied nabij de samenloop van de Schelde en de Schijn. Vooral de Schelde speelde historisch gezien een cruciale rol in de stadsontwikkeling. Het grondgebied van de stad strekt zich uit over beide oevers van de schelde. Het hart van de stad en de eerste ontwikkelingen situeerden zich echter op rechteroever. Aan het einde van de 19^{de} eeuw verdwenen bij het rechtekken van de kaaien een groot deel van de laat- en postmiddeleeuwse strata; de stad kreeg een meer rechtlijnig verloop. Door deze werken verdween een belangrijk deel van de historische stadskern. Deze historische kern, het gebied tussen de Schelde en de Leien, staat vandaag op het Gewestplan ingekleurd als woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde.

Ruienstad voor de 12^{de} eeuw

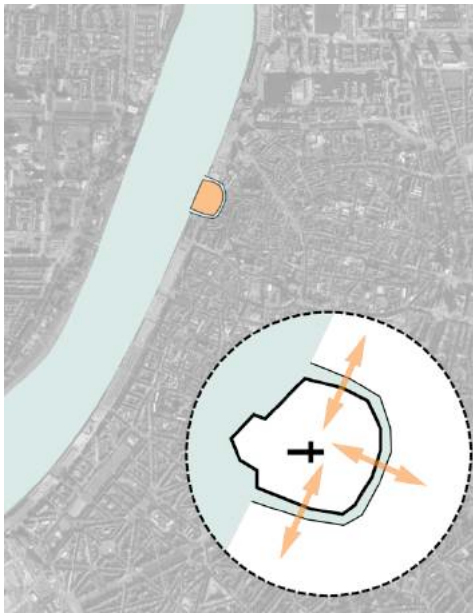
In de tweede helft van de 10^{de} eeuw liet de Duitse keizer een versterking met aarden wallen oprichten op de plaats van het voormalige Gallo-Romeinse dorp. De Duitse keizer richtte grensgebieden of marken op om zijn keizerrijk te verdedigen. Antwerpen was zo'n mark aan de Schelde, de grens van het rijk (Ook Napoleon zag later de strategische waarde van de ligging van de stad in). De burcht werd de zetel van een marktgraaf, de vertegenwoordiger van het gezag van de keizer. Ondertussen groeide ook een nederzetting uit buiten de grenzen van de burcht. Om deze buurten buiten de burchtwallen te beschermen beslisten de bewoners om een nieuwe verdedigingsgordel aan te leggen in de vorm van een ring van water. De Antwerpenaren toonden zich bedreven schippers en handelaars, net als andere volkeren die aan het water woonden. Vanaf de 11^{de} eeuw ontstond tijdens de Duinkerke III-transgressie¹⁵ de Westerschelde¹⁶. Aan het einde van de elfde eeuw stond Antwerpen al gekend als een haven-handelsplaats, wat het bijna duizend jaar later nog altijd is. Aan het einde van de volgende eeuw kon Antwerpen zich een volwaardige stad noemen. In 1194 werd voor het eerst een bewijs van haar rechtspersoonlijkheid gesignaleerd, in de vorm van een zegel. Aan het begin van de 13de eeuw werd de stad verder naar het zuiden uitgebreid.

Eerste stadsuitbreiding 1201-1206

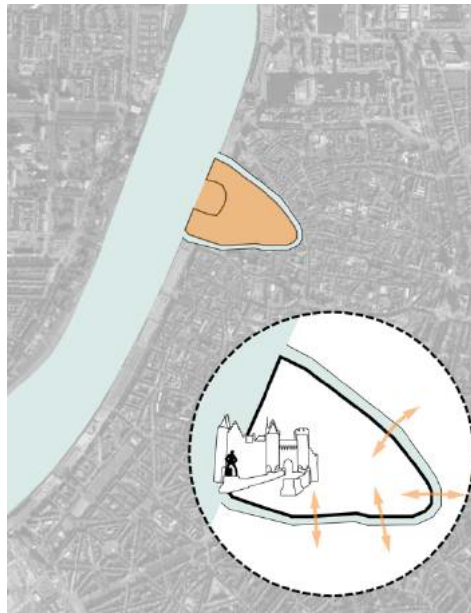
Tussen 1201 en 1206 werd de stad naar het zuiden uitgebreid. De ring van water werd groter, aan de reeds bestaande ruïnen werd nu ook een reeks vesten toegevoegd. Aan de binnenkant van de watergordel bouwde men aarden wallen, voorzien van zes gemetselde poorten aan de uitvalswegen. Meer en meer gingen particuliere initiatieven de stad vormgeven, waar het in de twaalfde eeuw voornamelijk de hertog en de abdijen waren die de drijvende krachten achter de ontwikkeling waren geweest. Grote Antwerpse families speelden een belangrijke rol bij het inpolderen van de landerijen in de omgeving.

¹⁵ De Duinkerke III-transgressie is een laatste en middeleeuwse episode uit een grootschalig gevecht tussen de mens en de zee. Langdurige overstromingen vormden in de periode van 200 voor Christus tot 1200 na Christus voor grote veranderingen in het landschap langs de Noordzeekust en de kust aan de Atlantische Oceaan. Na de Duinkerke II-transgressie trok de zee zich terug en kreeg de mens controle over het waterbeheer dankzij indijking en inpoldering. Er ontstond een nieuwe kustlijn. Tijdens de Duinkerke III-transgressie is de mens geen weerloos slachtoffer meer, en kan het meeste land behouden worden. Wel ontstaat de Westerschelde. In *Duinkerke-transgressies*. Bron: Transgressie en regressie. *Duinkerketransgressies*. <https://projectgrenzeloosgroep18.wordpress.com/duinkerke-transgressies/> (november 2016)

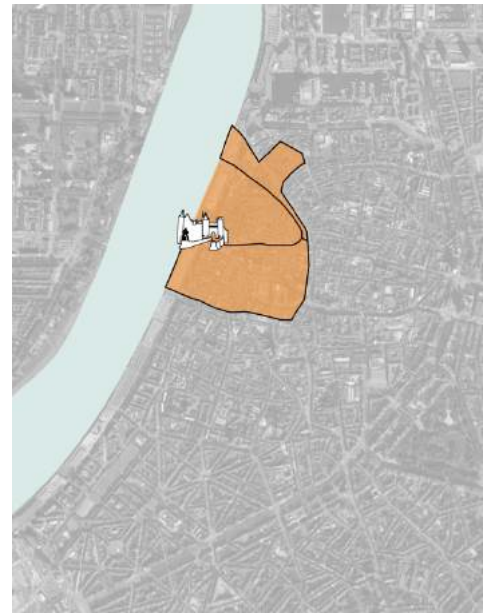
¹⁶ Aardrijkskunde.dbz.be. *Antwerpen: ontwikkeling van stad en haven*. http://aardrijkskunde.dbz.be/graad3/ruimtelijke_ordening/antwerpen_westerschelde.htm (oktober 2016)



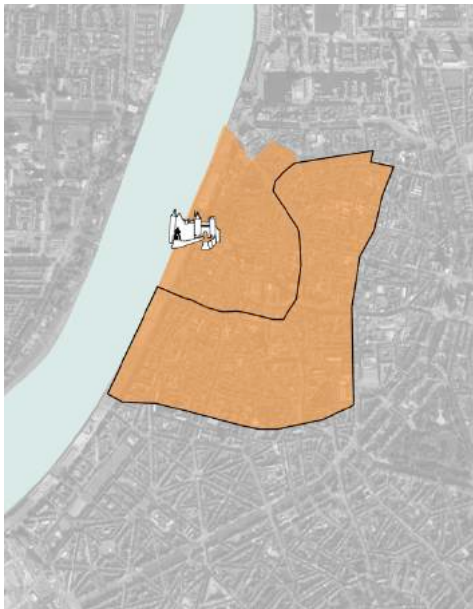
Afb. 7 Antwerpen begon zich te ontwikkelen vanuit het 10^{de} eeuwse burchtgebied, met centraal de Sint-Walburgakapel. De burcht werd omsloten door een afwisselende aarden en houten omwalling met een burchtgracht errond.¹⁷



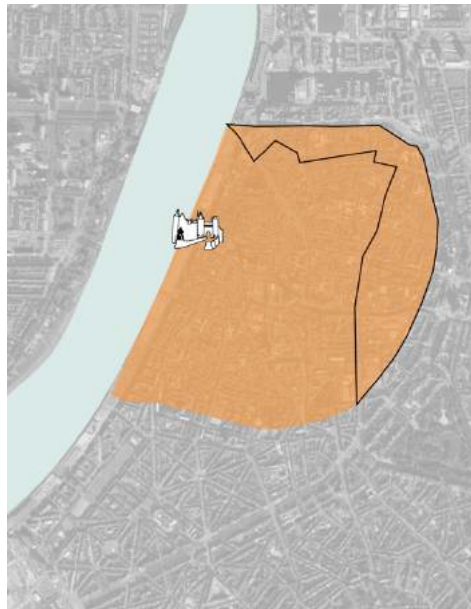
Afb. 8 Aan het einde van de 12^{de} eeuw werd de burcht met het voltooide Steen volledig omsloten door een stenen muur. Het nieuwe gebied aan de voet van de burcht had een nieuwe waterlinie als grens, de zogenaamde ruiendriehoek.



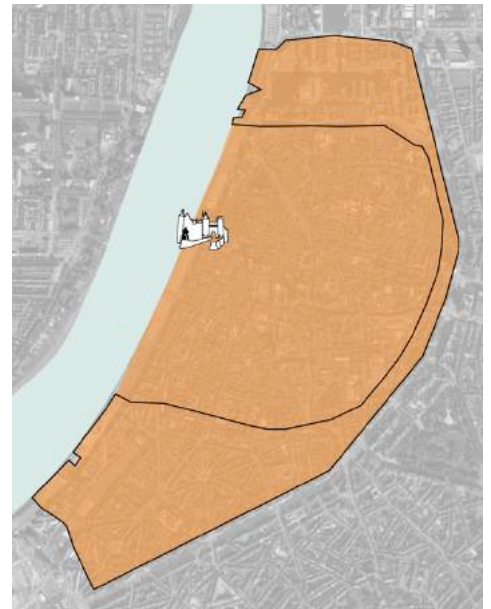
Afb. 9 De eerste en tweede stadsuitbreiding namen de gebieden op die buiten de ruien ontstonden in een beschermingsgordel met aarden wallen en stenen poorten. In het noorden werd de Dries, een gebied met veel weidegrond, opgenomen.



Afb. 10 Een sterke stijging van het bevolkingscijfer zorgde al snel voor een derde stadsuitbreiding. Hertog Jan II wilde bovendien een stevige stenen vesting uitbouwen. Vooral de waterkant werd grondig versterkt.



Afb. 11 Een vierde stadsuitbreiding trok de boog door die aanvankelijk onderbroken werd ter hoogte van het blauwtorenplein. In dit nieuwe stadsdeel waren nog veel tuinen, velden en raamhoven te vinden.



Afb. 12 De historische Antwerpse binnenstad zoals we die vandaag nog kennen werd voltooid tijdens de Gouden Eeuw. Bevolkingsexplosies zorgden ervoor dat de stedelijke oppervlakte ongeveer verdubbelde.

¹⁷ History of Belgium-region. Geschiedenis van onze gewesten 800-1800. Verwijzingen naar Verhulst, Adriaan in *De Stad Antwerpen van de romeinse tijd tot de 17^{de} eeuw, Topografische studie rond het plan van Vergilius Bononiensis 1565* v <http://users.telenet.be/historysite/antwerp1.html> (december 2016)

Tweede stadsuitbreiding 1250

Rond 1250 was de stad opnieuw aan uitbreiding toe en werd de Dries in het noorden aan het militair versterkte grondgebied toegevoegd. De Sint-Pietersvliet werd zo de noordgrens van het grondgebied. In 1288 won hertog Jan I de slag bij Woeringen¹⁸ en kreeg de controle over het hele gebied tussen de Schelde en de Rijn. Het verkeer in Limburg en Brabant werd veel veiliger en kooplieden die van Brugge naar Keulen reisden passeerden voortaan in Antwerpen. Zijn beleid was er bewust opgericht de stad aantrekkelijk te maken voor deze kooplieden. In 1291 gaf Jan I de stad bovendien de toestemming gemeenschapsgronden te verkopen en zelf ambtenaren te benoemen. Zijn zoon en opvolger Jan II raadde de stad in 1295 aan om een stenen ommuring te bouwen.

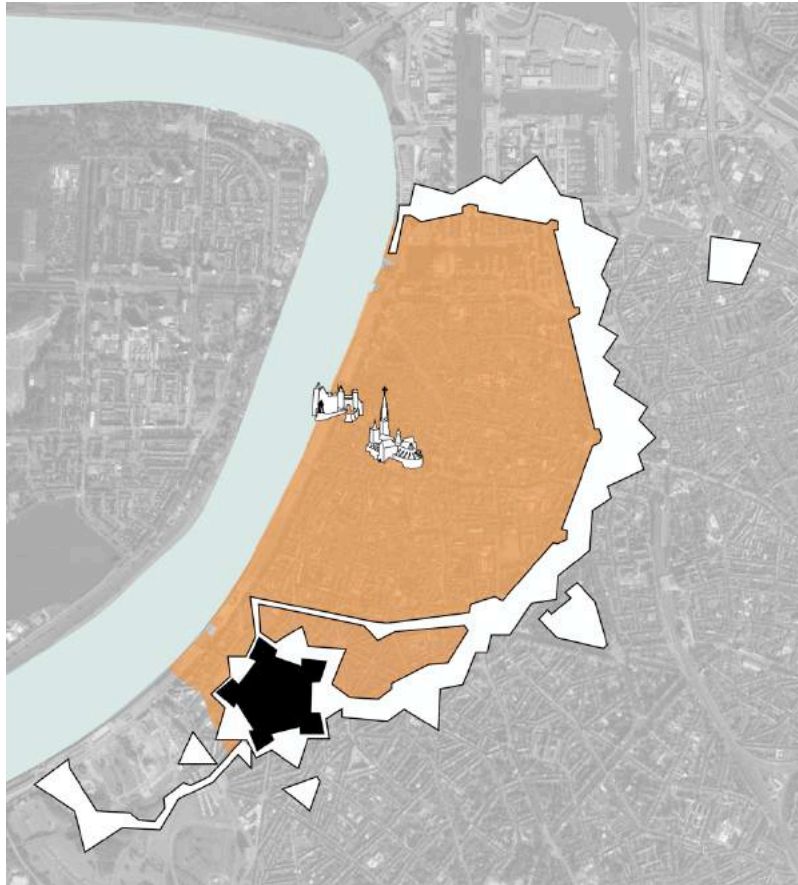
Derde Stadsuitbreiding 1296-1314

Een derde uitbreiding kwam op gang in 1296, Antwerpen kreeg daarbij voor het eerst stenen stadsmuren. Vandaag volgen de (Willem) Lepelstraat, Sint-Rochusstraat, Schermersstraat, Bourlastraat en het Blauwtorenplein de sporen van deze omwalling. De grens van het stadsgebied werd vervolledigd met een nieuwe watersingel, hier stond geen muur. De singel liep van de oude Vaartplaats naar de Wapper, de Lange Klarenstraat, de Sint-Jacobsstraat, de Prinsesstraat, de Grote en Kleine Kauwenberg, de Stijfselei, de Falconlei, de Ververslei, de Oudemansstraat en de Sint-Pietersvliet. Voor het eerst werd Antwerpen ook beschermd aan de kant van de Schelde. Negen openingen in de Scheldemuren maakten het mogelijk de kaden te bereiken. De politieke en economische noden werden op deze manier op elkaar afgestemd. Reeds tijdens de bouw van de omwalling werd besloten dat het om een voorlopige oplossing zou gaan want parallel begon men met een nieuwe uitbreiding.

Vierde Stadsuitbreiding 14^{de} eeuw

Bijna een eeuw lang zou men werken aan de vierde stadsuitbreiding. De nieuwe omwalling was klaar in 1410, de stad had opnieuw de meer logische vorm van een halve cirkel. In het noorden liep de grens van de huidige Brouwersvliet en Ankerrui naar de Rodepoort. Vandaar ging ze verder naar de Kipdorppoort vanwaar ze via de Tabaksvest en Kipdorpvest het Blauwtorenplein bereikte en voorts het voormalige tracé naar de Kronenburgtoren volgde. In 1357 werd Antwerpen ingelijfd bij Vlaanderen als gevolg van een erfenisregeling. Dit zorgde samen met veranderingen in de waterhuishouding in de delta van de Schelde voor een enorme stimulans van de Antwerpse economie. De jaarmarkten waren op dat moment uitgegroeid tot een zeer belangrijke bron van inkomsten. Op dat moment was een groot deel van de binnenstad echter nog landelijk van karakter. Een flink aantal boerderijen, akkers en grote percelen tekenden het landschap. In de buurten aan de rand van het centrum was de lakenindustrie te vinden.

¹⁸ De slag bij Woeringen vond plaats op 5 juni 1288 in het Duitse Worringen, vandaag een stadsdeel van Keulen. De slag was het einde van de Limburgse successieoorlog en wordt in de Belgische geschiedschrijving naast de Guldensporenslag geplaatst als één van de grondslagen voor de Belgische onafhankelijkheid tegenover Duitsland en Frankrijk. Bron: Wikipedia. *Slag bij Woeringen*.



Afb. 13 Tijdens de Gouden Eeuw barstte de stad uit haar voegen. In 1542 besloot men een nieuwe omwalling te bouwen, naar een ontwerp van Italiaanse krijgsvkundige Donato Buoni di Pellezuolli. De nieuwe militaire verdedigingslinie zou de Spaanse omwalling genoemd worden, naar de toenmalige bezetter van Vlaanderen. In het zuiden werd een nieuwe citadel gebouwd.¹⁹

De Gouden Eeuw – De eeuw die de stad vormgaf 16^{de} eeuw

Tegen het begin van de 15^{de} eeuw hadden de stad en de maatschappelijke context zich ontwikkeld tot het ideale kader voor een van de belangrijkste perioden uit de Antwerpse geschiedenis. De internationale handel had de weg naar de Brabantse havenstad gevonden. Een voorbode van de rol van de Antwerpen vandaag, dat na Rotterdam de tweede grootste Europese haven heeft.²⁰ De activiteiten rond de jaarmarkten zorgden er intussen voor dat het ‘centrum’ van de stad zich verplaatste naar de omgeving van de kathedraal en de Grote Markt. Rond de Onze-Lieve-Vrouwenkerk ontstond een immuniteit, dat fysiek afgescheiden was van de rest van de stad door middel van muren en grachten. Het gebied was eigenlijk een staat binnen een stadsgebied, waar het kerkelijk recht van gelding was en geen belastingen moesten betaald worden. De Kerk ontpopte zich vervolgens tot een belangrijke projectontwikkelaar, door via het kapittel gronden in cijns te geven aan leken. Een drukke bouwactiviteit kenmerkte de stad en deze liep door tot in de 16^{de} eeuw.

¹⁹ History of Belgium-region. Geschiedenis van onze gewesten 800-1800. Verwijzingen naar Verhulst, Adriaan in *De Stad Antwerpen van de romeinse tijd tot de 17^{de} eeuw*, *Topografische studie rond het plan van Vergilius Bononiensis 1565* v <http://users.telenet.be/historysite/antwerp1.html> (december 2016)

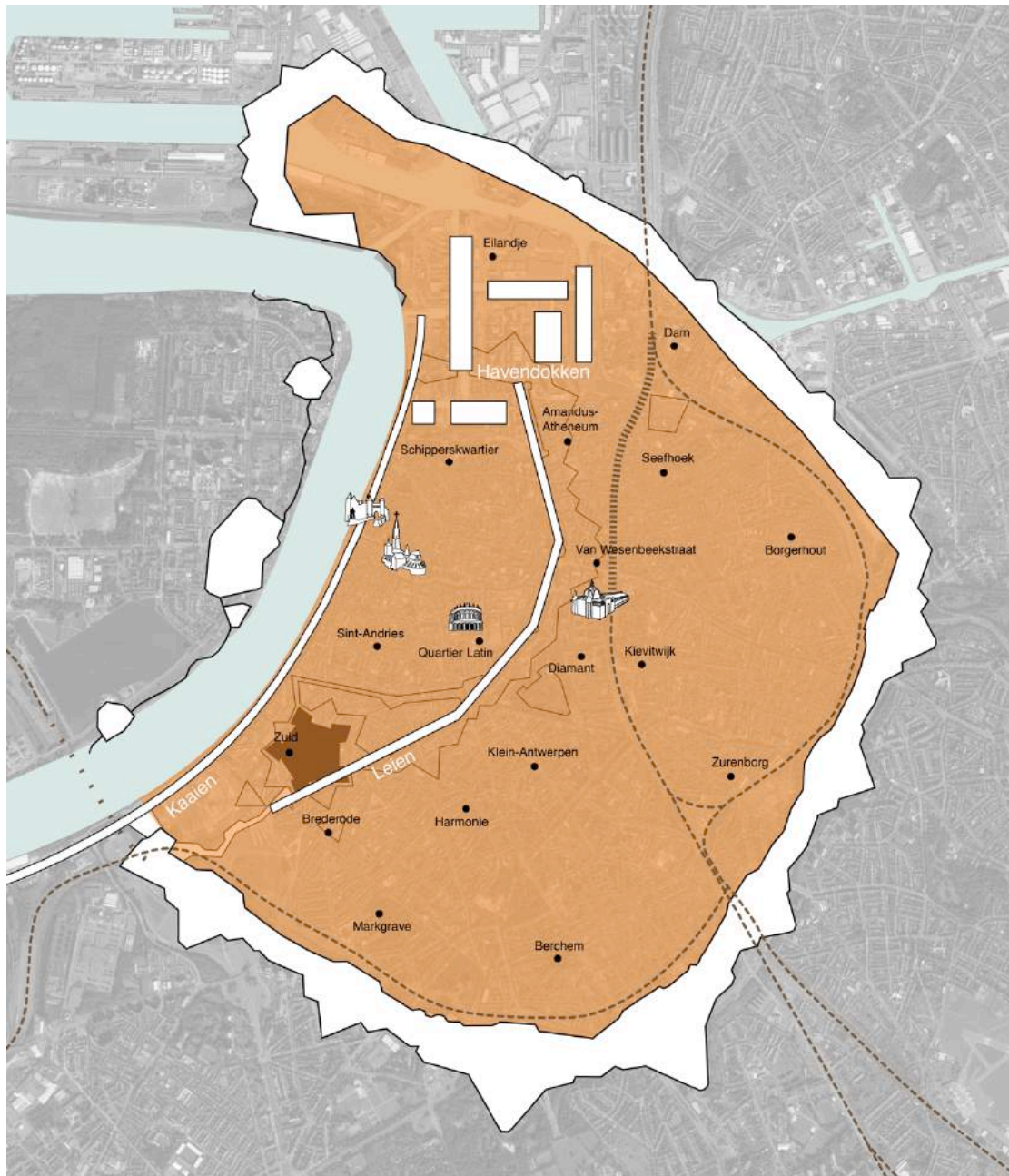
²⁰ *Top 20 Havens van Europa*. Port of Rotterdam. 2015. <https://www.portofrotterdam.com/nl/de-haven/haven-feiten-en-cijfers/andere-havens> (oktober 2016)

In de eerste decennia van de 16^{de} eeuw ontstonden geleidelijk aan nieuwe buurten, die hun aard tot vandaag zouden behouden (Ossenmarkt, Sint-Andries...). Antwerpen maakte een tijd later voor het eerst ook kennis met moderne stedenbouwkundige projecten dankzij Gilbert van Schoonbeke, die verantwoordelijk was voor de aanleg van een groot deel van de nieuwe straten en pleinen (Stadswaag, Vrijdagmarkt...). De projecten werden ingezet als motor voor de verdere stadsontwikkeling. In samenwerking met het stadsbestuur en andere partners zorgde hij voor de aanleg van verkavelingen. De ontdekkingsreizen hadden volledig nieuwe internationale handelspatronen tot gevolg en ook Antwerpen profiteerde hiervan. Antwerpen groeide uit tot een van de belangrijkste steden in Europa.

In 1542 kreeg Antwerpen een nieuwe omwalling en 25 jaar later liet Alva een citadel bouwen op het huidige Zuid. De bouw van de Spaanse omwalling op het tracé van de huidige leien maakt van de stad een imposante vesting. Aan de zuidzijde wordt na 1565 nog een vijfhoekige citadel toegevoegd. Verschillende urbanisatieprojecten worden uitgewerkt onder invloed van vastgoedspeculanten, waarbij het belangrijkste project wellicht de ontwikkeling van de Nieuwstad is. Aan de noordzijde van de stad worden kanalen (vlieten) aangelegd die onderling verbonden werden door dwarskanalen. De Nieuwstad was eigenlijk een industrieterrein. In 1585 capituleerde de stad. Deze gebeurtenis zou voortaan bekendstaan als de Val van Antwerpen. Alexander Farnese belegerde de stad en legde een schipbrug aan over de Schelde, die bevoorrading en ontzetting van de stad onmogelijk maakte. De Val van Antwerpen leidde een periode van stilstand van ruim twee eeuwen in voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

Napoleon – Een nieuw elan 1794-1814

Onder het Franse bewind van 1794 tot 1814 werd de Westerschelde opnieuw vrijgemaakt. Napoleon wilde van Antwerpen weer een goede (oorlogs)haven en marinebasis maken en liet hiervoor een aantal grootse infrastructuurwerken uitvoeren, waaronder het rechte trekken van de Scheldekaaien, het overbruggen van de vlieten aan de monding en de aanleg van twee dokken (huidige Bonapartedok en Willemdok). Hij kwam voor het eerst naar Antwerpen op 18 juli 1803. Het werd tijd dat de stad eindelijk voordeel ging putten uit haar centrale ligging (tussen Noord- en Zuid-Europa) en haar diepe en prachtige stroom. Zo geschiedde. Door de rechte trekking moest de Boerenwijk die zich had ontwikkeld in de Nieuwstad, helemaal verdwijnen. Ook de oude stadsmuren verdwenen. De kaaien werden opengelegd om te flaneren langs de Schelde. De huizen aan de Schelde kregen classicistische gevels. Napoleon beschouwde de stad Antwerpen als cruciaal in zijn defensiestrategie. Het moest uitgebouwd worden om een heel leger gedurende langere periode te kunnen herbergen en als voorbeeld dienen voor verdere ontwikkelingen elders in het Franse Keizerrijk. De weigering om Antwerpen af te staan in het kader van het hem in 1814 voorgestelde Vredesakkoord heeft hem wellicht zijn troon gekost. (Mémoires de St.Hélène, Emmanuel de Las Cases



Afb. 14 Het Franse en Napoleontische bewind gaven de stedelijke ontwikkeling aan het begin van de 19^{de} eeuw een nieuwe boost. De kleine generaal gaf de opdracht voor de aanleg van het huidige Bonapartedok en het Willemdok. Hij investeerde bovendien in het rechte trekken van de Schelde, waardoor een groot deel van de historische stad verdween.

Later werd de achterhaalde Spaanse omwalling vervangen door de Leien. Nog in dezelfde eeuw werd beslist dat Antwerpen het nieuwe militaire Belgische steunpunt zou worden, waarna de Brialmontomwalling ontstond. Nieuwe havendokken werden aangelegd en Antwerpen kreeg zijn eerste spoorlijn, met een indrukwekkend centraal station. De bevolkingsexplosie resulteerde in het ontstaan van heel wat nieuwe wijken.

De industrialisatie en de eerste plannen voor Linkeroever 19^{de} eeuw

In 1835 was de treinverbinding Brussel-Antwerpen een nieuwe belangrijke ontwikkeling in het Antwerpse infrastructuurlandschap. In 1853 werd op het Astridplein een Centraal Station gebouwd in Zwitserse stijl. Ruim veertig jaar later, in 1894, kwam de opdracht voor een nieuw stationsgebouw. De bouw daarvan duurde meer dan tien jaar, waardoor de Antwerpenaren spraken van de *stillekesaanstijl* van het gebouw. Het gebouw werd uiteindelijk een hoogstandje van de moderne staalconstructie. In 1883 werden de Scheldekaaien verder rechtgetrokken. De nieuwe kaaien werden ingehuldigd in 1885, het jaar dat er ook een wereldtentoonstelling werd georganiseerd in Antwerpen. Bij de rechtekking werd het oudste stadsgedeelte gesloopt en de vroegere vlieten overweld of gedempt. Vanaf 1860 werd de stad ook meer en meer ontwikkeld in oost-west richting. Het nationale bestuur van de Belgische stad wilde van Antwerpen zijn militaire hoofdstad maken. De Spaanse omwallingen werden gesloopt en vervangen door een boulevard: de Leien. Tussen de oude en nieuwe omwalling ontstaan nieuwe woonwijken zoals Stuivenberg, Zurenborg en het Zuid (na afbraak van het Zuidkasteel, definitief in 1881). Tussen 1860 en 1887 werden ook het Kattendijkdok, het Houtdok, het Kempisch dok en het Lefebvredok aangelegd. Later volgden nog het Asiadok en het Amerikadok. Rond het Kattendijkdok ontstond een nieuwe wijk: het Eilandje. Naast een havenuitbreiding was er ook een grote expansie van het spoorwegnet. Het Plan Tarte uit 1851 omvatte de bouw van een stad op Linkeroever (Leopoldstad). Er zou voor het eerst een brug komen met rechteroever, maar het plan werd verworpen.

In 1848 besloot een militaire commissie dat Antwerpen het militaire steunpunt van het land zou worden. De strategische ligging zorgde ervoor dat de koning er zich kon terugtrekken in afwachting van hulp, die via de Schelde naar de stad kon komen. Vijf grote mogendheden hadden een verbintenis aangegaan de neutraliteit van België te waarborgen. Tussen 1851 en 1853 werden zeven forten gebouwd waarop krijgsmogendheden rustten. Binnen een straal van 585m van de forten mocht er niet gebouwd worden. Alexis Brialmont, een jonge geniekapitein, tekende de plannen uit voor een kringvesting van het Noordkasteel tot het Zuidkasteel, met 8 gebastioneerde forten een aantal kilometer voor deze vesting uit. In 1859 begon men tevens met de afbraak van de Spaanse vesten. In 1862 begon men met de bouw van het Noordkasteel. De Brialmontomwalling met haar zeventien poorten is ondertussen ontmanteld en vervangen door de Singel, de spoorwegring en de Kleine Ring. Door de toenemende draagkracht van de artillerie bleek ze immers al snel achterhaald. Zowel de stad als de haven werden door de verdedigingsgordel in hun groei beperkt en zo werd er in 1906 beslist hem te demilitariseren en af te breken. Grote delen waren eerder al afgebroken om plaats te maken voor de aanleg van het Amerikadok en het Afrikadok. Vanaf 1907 bestudeerde een commissie de herbestemming van de gronden van de omwalling en de herinrichting van de gebouwen. In 1910 werd er voor de stadsuitbreiding een wedstrijd uitgeschreven. De eerste prijs ging naar Franse architect Henri Prost. Van zijn plan, waarin hij onder meer een groene gordel met parken en wijken had opgenomen, is door de oorlog niets terechtgekomen. Met de aanleg van de Ring in de jaren zestig is het idee van groen helemaal verlaten: alles stond in functie van het verkeersknooppunt dat Antwerpen moest worden.²¹

²¹ Vanheusden, Karin. *Gazet van Antwerpen*. (8 augustus 2015). *Ringland zit in het collectief geheugen van Antwerpen*. p.20-21 <http://www.ademloos.be/nieuws/milieu/ringland-zit-het-collectief-geheugen-van-antwerpen> (december 2016)



Afb. 15 Het Centraal Station in Antwerpen zorgde in 1853 voor het eerst voor een snelle verbinding met de grotere regio. Ook vandaag is het stationsgebouw nog één van de architecturale iconen van de stad.



Afb. 16 De Antwerpse haven is het economisch hart van de Scheldestad en groeit razendsnel. Meerdere polderdorpjes moesten plaatsruimen voor nieuwe haveninfrastructuur.

De Wereldoorlogen en het begin van het Autotijdperk 20^{ste} eeuw

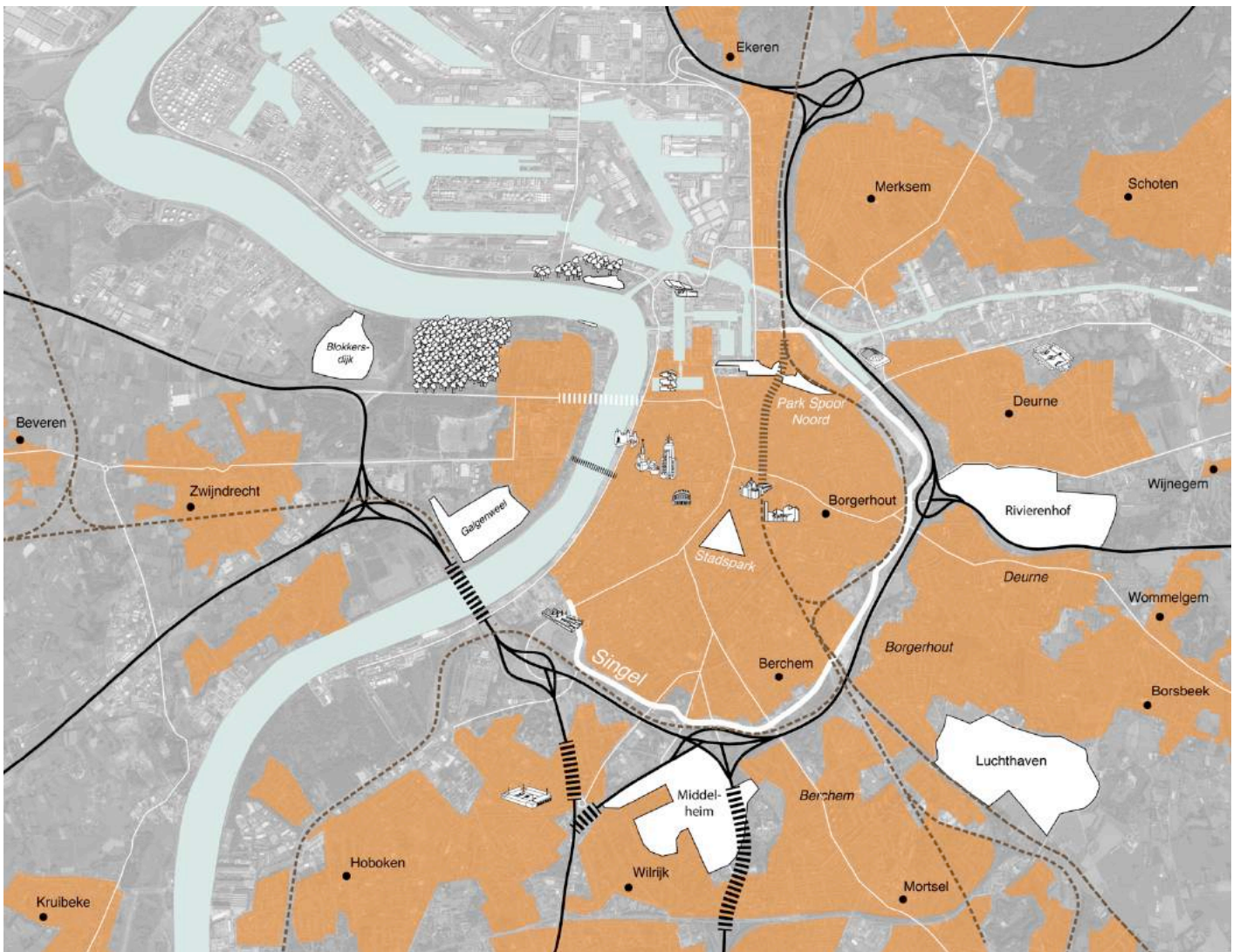
“Oudere Antwerpenaars herinneren zich de groene oase met grachten en wallen, sportvelden en volkstuinen nog goed.”²²

De voormalige verdedigingszone zou een recreatieve functie en een woonfunctie toebedeeld krijgen. Brede, met groen omzoomde lanen, een ondergrondse spoorlijn, waterpartijen en een groene gordel rond de stad zouden het nieuwe panorama vormen, maar het uitbreken van Eerste Wereldoorlog belette de uitvoering. Van alle grote steden in Europa had Antwerpen de minste groenvoorzieningen. De grote parken kwamen buiten de ring. In 1934 stelde de stad het Noordkasteel, ooit het noordelijke sluitstuk van de verdedigingsgordel, open voor het publiek. Sindsdien leerden generaties Antwerpenaren zwemmen, roeien en vissen in de vijvers van het Noordkasteel. Het recreatiegebied dat oorspronkelijk op het grondgebied van Oosterweel lag, vormde een groene buffer tussen de haven en de stad. In 1969 moest echter ook dit terrein verdwijnen voor de haven, meer bepaald voor de aanleg van de Boerinneluis. Dit gebeurde niet zonder protest. Ondanks een optocht op de Grote Markt en verschillende petitie's ging men door met het droogleggen van de zwemvijver, het afbreken van picknicktafels en het afschrappen van het zand.²³ Ook vandaag worden er nog acties georganiseerd in het teken van de vrijwaring van de groenzone rond het Noordkasteel. In 1950 beslisten zeventien Europese landen een internationaal wegennet aan te leggen, op 16 september 1950 werd in Genève een verdrag ondertekend met een verklaring voor de constructie van de hoofdverkeerswegen.²⁴ Antwerpen werd gekozen als kruispunt tussen de E3, die van Stockholm naar Lissabon loopt, en de E10, die Amsterdam verbindt met Parijs. Het Belgische deel van de verbinding omvatte ook een ringweg omheen Antwerpen. Alle militaire gebouwen die nog overbleven van de Brialmontomwalling moesten worden gesloopt. Van het einde van de 19^{de} eeuw tot de aanleg van de ring deed de voormalige omwalling dienst als park- en groenzone.

²² Vanheusden, Karin. *Gazet van Antwerpen*. (8 augustus 2015). *Ringland zit in het collectief geheugen van Antwerpen*. p.20-21 <http://www.ademloos.be/nieuws/milieu/ringland-zit-het-collectief-geheugen-van-antwerpen> (december 2016)

²³ Vanheusden Karin in Cita – Bijlage bij *Gazet van Antwerpen*. (7 maart 2015). *Noordkasteel in het vizier – eerste fotoboek over natuurgebied dat bedreigd wordt door Oosterweelverbinding*. p.22-26. <http://www.ademloos.be/nieuws/gezondheid-milieu/noordkasteel-het-vizier-eerste-fotoboek-over-natuurgebied-dat-bedreigd> (november 2016)

²⁴ Wikipedia. *E-routenetwerk*. <https://nl.wikipedia.org/wiki/E-routenetwerk> (november 2016)



Afb. 17 Wereldoorlog I dwarsboomde de plannen van Prost, die de Brialmontomwalling zouden vervangen door een groene gordel met wijken en parken.

Snelwegen vonden in de jaren zestig hun weg in de voormalige militaire ringzone. Ook het lokale wegennet structureerde het nieuwe Antwerpse stadslandschap. Het succes van de auto, de bevolkingsgroei en een aangepaste wetgeving hadden een grootschalige suburbanisatie tot gevolg. Ook de haven ontwikkelde zich razendsnel verder in noordelijke richting. Grote groenzones als het Rivierenhof, het Middelheimpark en het Sint-Annabos situeren zich buiten de ring. De Kennedytunnel, de Waaslandtunnel en de Liefkenshoektunnel verbonden de Antwerpse Linker- en Rechteroever en openden zo ook de poort voor het internationale verkeer. Via de Sint-Annatunnel kunnen ook fietsers en voetgangers zich makkelijk verplaatsen tussen de historische stadskern en de woon- en recreatiezone op Linkeroever.

De gevolgen van de uitbouw van het wegennet waren immens. De tweede helft van de vorige eeuw was gekenmerkt door een grootschalige suburbanisatie en een noordwaartse havenuitbreiding. Randgemeenten groeiden aan elkaar en de schaarse open ruimtes werden verder in beslag genomen. Antwerpen paste zich aan de moderne tijd aan met de inplanting van kantoren in het centrum en de aanleg van verkeersinfrastructuur (Kleine Ring, Kennedytunnel, Premetro). In dezelfde periode vonden grote saneringen plaats van verschillende stadswijken. De modernisering en het vooruitgangsoptimisme brachten grootschalige onbewoonbaarheidsverklaringen, onteigeningen en slopingen met zich mee in het centrum van de stad. De Krotopruiming in 1953 was een tekenend voorbeeld. Aan de hand van een strafpuntenstelsel beslisten maatschappijen voor sociale woningbouw welke gebouwen ten gronde gericht moesten worden, om ze vervolgens door nieuwe sociale woningen te vervangen. Men opteerde bovendien voor het maken van Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA), eerder dan het maken van herstelplannen. De oude stad bleef hierdoor verwaarloosd achter. In de stadsrand en op Linkeroever schoten nieuwe sociale wijken uit de grond. In een fase van 'Manhattisering' eind jaren zestig verschenen in Antwerpen ook de eerste hoogbouwprojecten (Tijsmantoren, Politietoren). In 1979 echter werd beslist dat er in het stadsgebied binnen de Leien enkel nog gebouwen mochten opgetrokken worden met maximum vier bouwlagen. In 1983 werd de Kallosluis geopend. Wegens plaatsgebrek werden de havenwerken uitgebreid naar Linkeroever.

In nagenoeg alle randgemeenten van Antwerpen bouwden de sociale huisvestingsmaatschappijen in het begin van de jaren twintig tuinvijken. De als landschap beschermde Unitaswijk, met huisjes in Engelse Cottage-stijl is vandaag een van de meest geslaagde voorbeelden. Men zag huisvesting als een weg naar een rechtvaardiger maatschappij-orde. De bouw van de Boerentoren werd afgerond in 1932 en was met zijn 98m de eerste wolkenkrabber van Europa. De eerste zitting van de *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (CIAM) vond plaats in 1928 en stelde de functionele stad voor als alternatief voor de bestaande stad. Het ideaal was de *ville radiense* met zijn alleenstaande appartementsgebouwen op een openstaand groen veld. In 1930 werd in Antwerpen opnieuw een wereldtentoonstelling georganiseerd.

Vanaf 1948 moedigde de wet De Taeye (katholieke volksvertegenwoordiger en burgemeester van Kortrijk, later minister van Volksgezondheid en Gezin) het verwerven van eengezinswoningen door middel van premies sterk aan. Er was bijna uitsluitend overheidssteun voor nieuwbouw en niet voor renovatie of restauratie. De gronden in de randgemeenten waren bovendien veel goedkoper. De randgemeenten kregen bovendien financiële steun voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. De maatregel kwam er uit angst voor het ontstaan van socialistische broeihaarden in de stad. Met de verspreiding van het autobezit viel elke rem voor de ongebreidelde suburbanisatie weg. Eind jaren 60 kwam er reactie tegen het vooruitgangsoptimisme, tegen het 'vandalisme' van planners en speculanten.²⁵ Ludieke acties en happenings van de Verenigde Actiegroepen Antwerpen (VAGA) voor een autovrij Conscienceplein en door de Actiegroep Oude Stad gesteunde bewonersprotesten tegen verschillende afbraken schiepen tegen 1970 een klimaat gericht op stadsherstel. De bezetting van het Sint-Annahuis in de Keizerstraat was dat jaar een hoogtepunt in het verzet tegen de slooppolitiek. Voortaan werden panden verkocht met de verplichting tot restauratie. Vanaf de jaren zeventig werd een beschermingspolitiek geïntroduceerd. Het aantal beschermde monumenten steeg van 35 tot 509. Ook vijftien stedelijke landschappen werden beschermd en er werd een harmonieregel uitgevonden voor nieuwbouw. Het BPA van 1980 zette bovendien in

²⁵ Leysen, Christian. (2003). *Antwerpen – onvoltooid stad*. Lannoo nv, Tiel, België. 207pp. p.104.

op de versterking van het stadsbeeld. In 1983 kwam er een stadsherwaarderingsbesluit. In 1988 publiceert de jonge architect Willem Jan Neutelings, die op dat moment stage loopt bij OMA, een studie²⁶ naar de ringcultuur met onder andere de Antwerpse ring als casestudy. Hij verdedigt het idee dat de ringzone kan evolueren tot een stadscentrum waarbij beweging centraal staat en waar plaats is voor een uitgebreid programma aan stedelijke activiteiten.²⁷ Opnieuw tekende een visioen voor Ringland zich aan.

Stad aan de Stroom

“De belangrijkste verwezenlijking van de vzw Stad aan de Stroom, benadrukt Bekaert, is haar bestaan. De vereniging is er volgens hem in geslaagd, volstrekt op individueel initiatief, het stadsbestuur wakker te schudden uit een decennialange stedenbouwkundige slaap; Antwerpen een plaats te geven in het westerse architectuurlandschap; en (misschien) een begin te maken met een hedendaagse ontwerpaanpak. ‘Een privé-initiatief, schrijft Bekaert, ‘is hier door zijn overtuigingskracht in staat gebleken het beleid te interesseren voor zijn eigen opdracht, hoe schoorvoetend dit ook is gebeurd. [...] Stad aan de Stroom heeft het succes weten te bewerken, zowel in binnen- als buitenland, zodat het zijn gezag heeft weten op te leggen. Zo gaan de zaken nu eenmaal. Degelijke argumenten zijn niet voldoende, alleen het succes kan tegenwoordig nog gezag opbrengen, een veeg teken voor de aard van het beleid en de teleurgang van de stedelijke politiek.”²⁸

In de periode tussen 1989 en 1994²⁹ verdedigde de Antwerpse vzw Gehavende Stad een respectvolle omgang met het stedelijke erfgoed en de geschiedenis van de stad.³⁰ Gedurende de zelfde periode was nog een andere vereniging actief, de vzw Stad aan de Stroom, een initiatief van een select en onafhankelijk groepje architecten en stedenbouwkundigen. De vzw organiseerde met de steun van het stadsbestuur en met behulp van grootschalige sponsoring de eerste internationale ontwerpwedstrijd op Antwerpse bodem sinds de Tweede Wereldoorlog. Tijdens het urbanistische evenement werden drie Antwerpse probleemgebieden onderworpen aan een prijsvraag: het Zuid; de Kaaien; en het Eilandje. Het project zou er in de eerste plaats op gericht zijn Antwerpen terug ‘naar de stroom’ te brengen.³¹ De stad zou zo de historische relatie met de Schelde meer in de verf moeten zetten door de aanwezigheid van het water opnieuw vanzelfsprekend te maken. Stad aan de Stroom streefde ernaar alle betrokken belangengroepen op één lijn te krijgen en te verenigen in een vooruitstrevend urbanistisch project. Op 21 november 1990 schreef de vzw het zogenaamde ‘Stedenbouwkundig advies’ uit, dat moest dienen als definitief instrument om de werken op gang te brengen. Jef Vanreusel bracht in hetzelfde jaar ook *Antwerpen Ontwerpen* uit, een verslagboek van de wedstrijd. In 1993 wordt Antwerpen culturele hoofdstad van Europa; de talrijke toelagen die het stadsbestuur ondertussen aan de eveneens

²⁶ Neutelings, Willem Jan. (1988). De Ringcultuur – een studie naar het Ringmechanisme. *Vlees en Beton*, nr. 10. pp. 5-24. Gent. Laat-XXe-eeuwse genootschap voor architectuur en stedenbouw vzw.

²⁷ Aerts, Ben. (2014). *Dromen van een groene gordel – De invloed van Stad aan de Stroom op de latere ontwikkelingen van het Antwerpse ringgebied*. Masterthesis. Universiteit Antwerpen. Faculteit Ontwerpwetenschappen, departement Architectuurwetenschappen. 84pp.

²⁸ Bekaert, Geert. (2009). *Stad aan de Stroom*, in: Idem, *Nergens blijven. Verzamelde opstellen Deel 6*, Gent, WZW Editions & Productions.

²⁹ Eind jaren 80 werd Antwerpen, net als verschillende andere steden, geconfronteerd met een stadsvlucht. De aanleg van de snelwegen en de ontploffing van het autobezit zorgden ervoor dat mensen massaal hun toevlucht zochten naar de voorsteden en het platteland. Het groeiende besef dat deze problemen aangepakt moesten worden resulteerde in een toenemend engagement van individuen en verenigingen om ook echt iets te doen. De vzw stad aan de Stroom inventariseerde de meest verloederde stadswijken en maakte een selectie van gebieden die prioritair aangepakt zouden worden (het Eilandje, de Kaaien en het Zuid).

³⁰ Dewitteraaf.be. (maart-april 2009). De stad is dood. Antwerpen en de vzw Stad aan de Stroom.

<http://www.dewitteraaf.be/artikel/detail/nl/3398> (november 2016)

³¹ Ibidem.

onafhankelijke vzw Antwerpen 93 had gedaan, werken stilaan in het nadeel van de vzw Stad aan de Stroom. Ondanks verdere plannen en studies verdwijnen de uitvoeringsplannen voor het Zuid, de Kaaien en het Eilandje naar de koelkast. Op 24 februari 1994 titelt de Standaard: “het Antwerps stadsbestuur heeft besloten de vzw niet langer te subsidiëren. Per 1 maart worden de activiteiten stopgezet.”³² Architect Jef Vanreusel, een van de initiatiefnemers uit 1989, publiceert in maart 1995 nog een oproep tot verzet³³, maar tevergeefs. We kunnen vandaag terugkijken op het project als een ongezien initiatief binnen de stedenbouwkundige ontwikkeling. De ruimtelijke probleempunten die blootgelegd werden door vzw Stad aan de Stroom vormen een analytische basis van de Antwerpse stedelijke context en een hulpbron bij de uitbouw van latere stedenbouwkundige plannen. Stad aan de Stroom werd ook gezien als een belangrijk communicatieproject dat het grote publiek met een andere blik naar de stad deed kijken, en in contact bracht met stedenbouw.³⁴ Zo werden er kleinere projecten georganiseerd om de stad en haar bewoners bewust maakten van het potentieel van de waterkant; Zo werd er onder meer in afwachting van haar renovatie een theatervoorstelling georganiseerd in het Sint-Felixpakhuis, een uniek complex dat voor de meeste Antwerpenaren op dat moment onbekend was; Tentoonstellingen brachten bezoekers naar vergeten architecturale pareltjes op het Eilandje, de Kaaien en het Zuid.

De millenniumwisseling 21^{ste} eeuw

Uit de eerste jaren van het nieuwe millennium blijkt dat we weinig geleerd hebben uit het project Stad aan de Stroom. Wat de stadsontwikkeling betreft kunnen we stellen dat Antwerpen een stedenbouwkundige impasse meemaakt. Belangrijke strategische projecten krijgen geen voet aan de grond en het geruzie over besluitvormingsprocedures is groter dan ooit. Het beleid van Patrick Janssens heeft desondanks wel een aantal zaken om fier op te zijn. De opening van Park Spoor Noord in 2008 en 2009 was één van de lichtpunten voor een stad die geteisterd wordt door een tekort aan groen en parken. Ook het MAS, dat zijn deuren opende in 2011, ontpopte zich tot een van de mooiste musea in Europa. Anno 2016 stoot je op het Eilandje op übertrendy koffiebars, underground partyspots en de ultracreatieve uitvalsbasis van het Born in Antwerp-festival.³⁵ Oplossingen voor de grote ruimtelijke problematieken blijven voorlopig echter uit.

³² Dewitteraaf.be. De stad is dood. Antwerpen en de vzw Stad aan de Stroom. <http://www.dewitteraaf.be/artikel/detail/nl/3398> (november 2016)

³³ Vanreusel, Jef. *Stad aan de Stroom, Antwerpen*, in: Archis, nr. 3, maart 1995, p.7

³⁴ Aerts, Ben. 2014. *Dromen van een groene gordel – De invloed van Stad aan de Stroom op de latere ontwikkelingen van het Antwerpse ringgebied*. Masterthesis. Universiteit Antwerpen. Faculteit Ontwerpwetenschappen, departement Architectuurwetenschappen. pp. 30

³⁵ De Morgen. (8 mei 2016). *Wie ligt er nog wakker van het Zuid? Het eilandje is waar het nu echt gebeurt*. <http://www.demorgen.be/binnenland/wie-ligt-er-nog-wakker-van-het-zuid-het-eilandje-is-waar-het-nu-echt-gebeurt-b9bbabb5/> (november 2016)

Een *gehavende* stad (Herman Van Goethem)

Antwerpen verloor doorheen de geschiedenis veel van haar historische wortels. Herman Van Goethem, hoogleraar geschiedenis aan de Universiteit Antwerpen, argumenteert dat in sommige gevallen een kaalslag onafwendbaar was, maar dat ook foute beslissingen aan de basis lagen voor het verliezen van waardevolle stadsfragmenten. Het rechte trekken van de Scheldekaaien had dramatische gevolgen voor de middeleeuwse stadskern. Op enkele restanten van de oude burcht na verloor Antwerpen zijn ontstaansplek, ten koste van economische ontwikkelingen in het havengebied. Ook de sloop van de Spaanse omwallingen en het krijgsgewoel in de twee Wereldoorlogen hadden een grote impact op het Antwerpse stadsweefsel. Ook de waardevolle gebouwen die na de oorlog overbleven werden achteloos ten gronde gericht. In de verslagen van de toenmalige gemeenteraad zijn nauwelijks sporen van protest terug te vinden. Van Goethem stelt dat men niet lichtzinnig mag omspringen met de historische stad. Wat nu niet waardevol lijkt kan dat wel zijn binnen twintig of dertig jaar. Vandaag heerst er overeenstemming dat de sloop een foute keuze was. “De slotsom is in elk geval dat Antwerpen een *gehavende* stad is.”³⁶

Antwerpen en zijn haven

“Antwerpen valt een beetje tussen tafellaken en servet. Het noemt zich metropool maar is eigenlijk een provinciestad. Door de haven oogt de stad veel groter en internationaler dan ze in wezen is. Qua functies is ze eigenlijk geen concurrentie voor Brussel.”³⁷

“Het is onwaarschijnlijk hoe er met ruimte wordt gemorst in de haven en hoe er daardoor kansen verloren gaan. Het meest sprekende voorbeeld van dat plaatsverlies is te vinden op Linkeroever. Men heeft daar een lap grond van veertig hectare geasfalteerd om er auto’s op te zetten. De beste landbouwgrond van België nog wel. Het zou veel beter zijn al die auto’s in grote parkeertorens te steken en ze over bruggen direct in en uit de schepen te laten rijden.”³⁸

De historische ontwikkeling van Antwerpen toont aan dat haven en stad onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Het havenbedrijf is de grootste werkgever van de regio en wordt zelfs omschreven als de motor van de Vlaamse economie.³⁹ Haar functie als overslagplaats, logistiek platform en petrochemische cluster maakt van de Antwerpse haven het grootste industrieterrein van Vlaanderen, wat we ook vertaald zien in de tewerkstellingscijfers. Via directe en indirecte werkstelling is de haven goed voor om en bij de 150.000 jobs.⁴⁰ Economisch gezien is de haven dus een vitaal orgaan in de regio Antwerpen. Ruimtelijk gezien kan ze vandaag meer als een tumor beschouwd worden in de stadsontwikkeling. De ideeën over de ontwikkeling rond de grenszone tussen stad en havengebied zijn verdeeld en het Oosterweelproject slaagt er niet in zich in het conflictgebied in te passen. De industriële haven is een uitgestrekte no-go zone met een oppervlakte vele malen groter dan de Antwerpse binnenstad, een oppervlakte die de

³⁶ Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooië stad*. Lannoo nv, Tielt, België. 207pp. p.111.

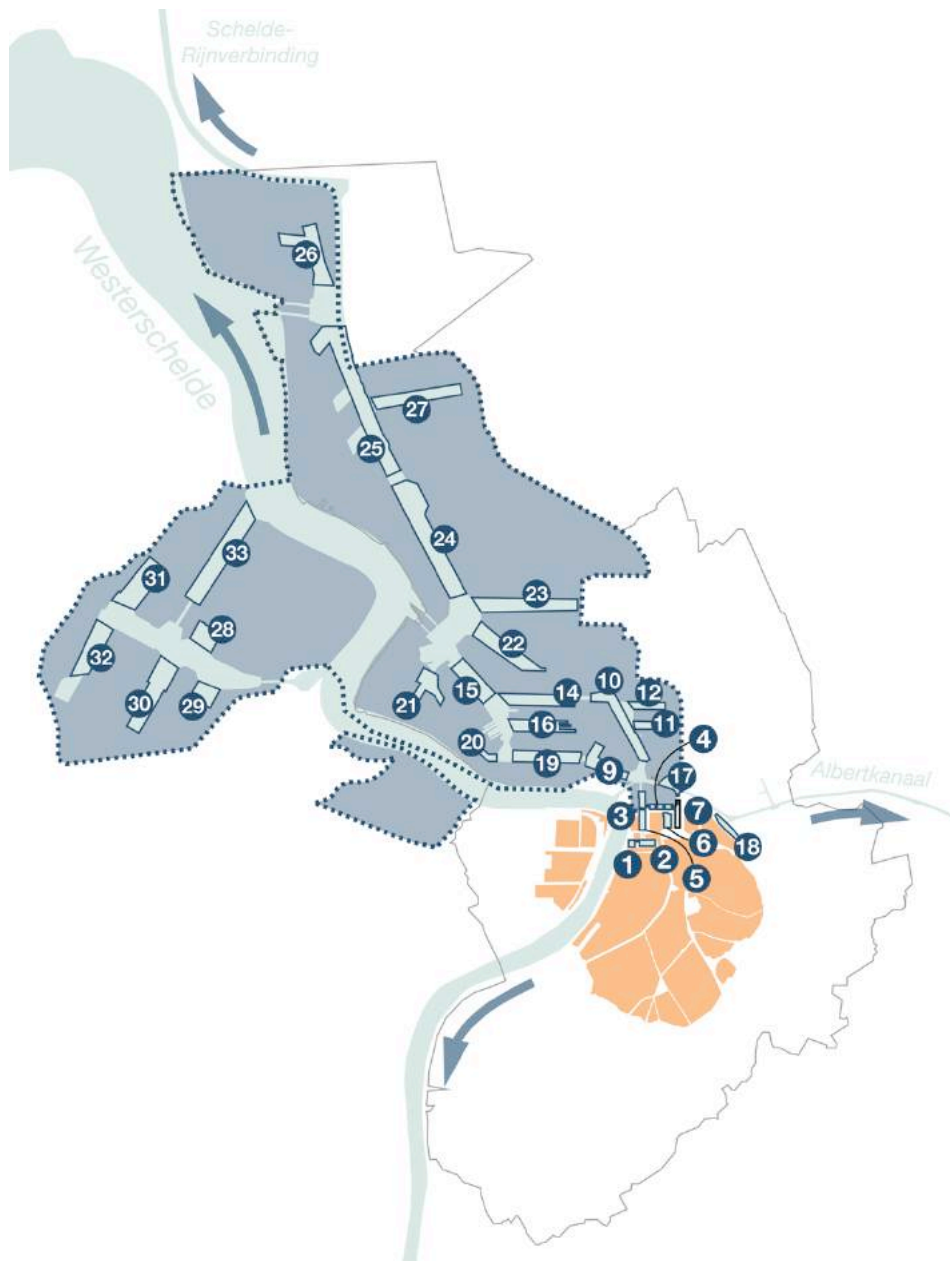
³⁷ Neutelings, Willem-Jan. *Museum aan de Stroom word de toren voor het volk*. In Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooië stad*. Lannoo nv, Tielt, België. 207pp. p.181.

³⁸ Deleu, Luc. *Eerst bomen planten!* In Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooië stad*. Lannoo nv, Tielt, België. pp.176-177

³⁹ duurzamehavenvanantwerpen.be. *Totale tewerkstelling*.

<http://www.duurzamehavenvanantwerpen.be/nl/content/tewerkstelling/totale-tewerkstelling> (november 2016)

⁴⁰ Ibidem.



Afb. 18 Havendokken. 1. Bonapartedok 1811 2. Willemdok 1812 3. Kattendijkdok 1863/1869/1881 4. Houtdok 1864 5. Verbindingsdok 1869 6. Kempisch dok 1873 7. Asiadok 1873 (8. Lefebvredok 1887) 9. Amerikadok 1887 10. Albertdok 1907/1914/1928 11. Tweede Havendok 1914 12. Derde Havendok 1922 (13. Schuldok voor lichters 1922) 14. Leopolddok 1928 15. Hansadok 1928 16. Vierde Havendok 1932 17. Straatsburgdok 1935 18. Lobroekdok 1938 19. Vijfde Havendok 1960 20. Industriedok 1960 21. Marshalldok 1962/1968 22. Zesde Havendok 1964 23. Churchilldok 1967 24. Kanaaldok B1 1967 25. Kanaaldok B2 1967 26. Kanaaldok B3 1967 27. Delwaidedok 1979

haven de afgelopen decennia onbezonnen claimde. Het integreren van stad en haven is één van de belangrijkste ruimtelijke vraagstukken aan het begin van deze eeuw. In Stad aan de Stroom werd al ingezet op het herwaarderen van de relatie tussen de stad en het water, met de kaaien en de rivier de Schelde. Het MAS en een aantal succesvolle ontwikkelingen op het Eilandje zijn stappen in de goeie richting. Het Oosterweelproject zal ongetwijfeld ook een cruciale rol spelen in de verdere verzoening van stad en haven.



Afb. 19 Aankomst van Napoleon in Frankrijk. Onder zijn bewind zouden de Scheldekaaien voor het eerst rechtgetrokken worden en werden de eerste havendokken aangelegd.



Afb. 20 Ontwerp van Le Corbusier voor de 'Groenstad' op Linkeroever in het kader van een internationale wedstrijd voor de aanleg van de Antwerpse linkeroever.



Afb. 21 Opening van de Kennedytunnel in 1969. De Antwerpenaren wijden ironisch genoeg de tunnel in, door deze te voet te doorkruisen. Een dag later zou de auto voorgoed de tunnel en de ringsnelweg opeisen.



Afb. 22 Visualisatie van de studie naar een Scheldebrug ter hoogte van de Kennedytunnel. Arcade deed in 2003 een studie naar de haalbaarheid van zo'n brug. Voorlopig is er echter nog geen sprake van een brug.



Afb. 23 Antwerpen '93. Antwerpen was in 1993 de culturele hoofdstad van Europa, een belangrijk moment voor de stadsontwikkeling van de Vlaamse Metropool.



Afb. 24 Masterplan Stad aan de Stroom van OMA (Office for Metropolitan Architecture). Het plan uit 1989 was een bijdrage aan een indrukwekkende urbanistische visie voor de stad Antwerpen.

De gedroomde stad (Christian Leysen)

Een overvloed aan toekomstvisies

“Steden bestaan niet alleen uit stenen en mensen, ze zijn ook dragers van ideeën en projecten.”⁴¹

“Ideeën over ideale steden vloeien voort uit onze onvrede met de werkelijkheid. Ze zijn het resultaat van sociale en politieke beweging en een uiting van het streven naar een betere maatschappij.”⁴²

Afgelopen eeuw ontstonden ontelbare dromen, toekomstvisies en plannen voor de toekomst van de stad Antwerpen. Drie elementen waren daarin prominent aanwezig: de stroom en de positie van de haven, de herbestemming van de militaire installaties en de ontwikkeling van de linkeroever van de Schelde.⁴³ Veel van deze plannen bleven onaangeerd, maar zijn desondanks een interessante erfenis van het collectieve mijmeren van de Antwerpenaren over hoe hun stad zou moeten zijn. Heel wat van deze ideeën lieten hun sporen na in de stadsprojecten die vandaag op de agenda staan.

Het Ringlandvisioen dat in 2014 opeens heel concreet werd was allesbehalve een revolutionair idee. Ruim honderd jaar eerder werden er al plannen gemaakt voor een lineaire groene gordel met parken en wijken langs de voormalige Brialmontomwalling. Verscheidene malen organiseerde de stad wedstrijden om de beschikbare creativiteit te mobiliseren.⁴⁴ De toekomst zal uitwijzen hoe we zullen omgaan met het Ringlandschap. Zal de ring een nevenproduct blijven van de ruimtelijke ontwikkeling? Of een nieuw centraal product van ‘de stad van de toekomst.’ De plannen van Ringland en de opdracht van de intendant wijzen in ieder geval op het laatste. Ook elders in Europa vinden we voorbeelden van stadsvernieuwingsprojecten die de ringzone inzetten als motors voor de stedelijke ontwikkeling. De M30 in Madrid werd overkapt en maakte plaats voor onder andere het indrukwekkende park Madrid Río.⁴⁵ Ook in Maastricht werd het doorgaande verkeer naar de ondergrond verwezen om nieuwe stedelijke ontwikkeling een kans te geven.

Ook voor Linkeroever werden meermaals wedstrijden georganiseerd en grootse plannen uitgedacht. Al in 1809 gaf Napoleon de opdracht op de linkeroever een *ville d'état* te ontwerpen, dat de hoofdstad zou worden van het Departement der Twee Netten.⁴⁶ Deze stad zou de naam *Ville Marie-Louise krijgen*, naar zijn tweede echtgenote. In 1851 voorzag het plan van Xavier Tarte de uitbreiding van de haven op Linkeroever als onderdeel van een *nouvelle ville maritime à la tête de Flandre*.⁴⁷ In 1926 kreeg ook Henry van de Velde de opdracht samen met de Société Belge Immobilière een nieuwe stad te ontwerpen op Linkeroever. Toenmalig burgemeester Frans Van Caluwaert vond het financiële risico echter te groot. Nauwelijks zeven jaar later organiseerde IMALSO een wedstrijd voor een Scheldetunnel; opnieuw moest het plan een ontwikkeling voor de linkeroever voorzien. Niemand minder dan Le Corbusier zag de linkeroever als het ideale terrein voor een eerste toepassing van zijn *ville radieuse*, ook hij nam deel aan de wedstrijd;

⁴¹ Lombaerde, Piet, zoals geciteerd door Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooid stad*. Lannoo nv, Tiel, België. pp.121

⁴² Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooid stad*. Lannoo nv, Tiel, België. pp.121

⁴³ Ibidem.

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ Dearchitecture.nl. (24 mei 2011). *Madrid Río door West 8*.

<http://www.dearchitecture.nl/nieuws/2011/05/24/madrid-rio.html> (november 2016)

⁴⁶ Het Departement Twee Netten, genoemd naar de rivieren de Grote en de Kleine Nete in de provincie Antwerpen, was een Frans departement in de Nederlanden tijdens de Franse periode tussen 1794 en 1815.

⁴⁷ Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooid stad*. Lannoo nv, Tiel, België. pp.118

de wereldstad zou naast wereldorganisaties ook intellectuele, sociale en economische studiecentra omvatten en plaats maken voor een natuurpark en een olympisch stadion. Niemand van de deelnemers hield volgens de jury echter voldoende rekening met de opgelegde punten in het programma.

Plannen voor de haven waren ook altijd in overvloed aanwezig. Twee eeuwen geleden werkte de Franse Architect Verley een idee uit om de omwalling te vervangen door een *waterfront* van meer dan vier kilometer lang. Eind 19^{de} eeuw waren er veel enthousiastelingen voor het realiseren van de Grote Doorsteek, een nieuwe, kunstmatige Scheldebedding ten noorden van de stad. Burgemeester Van Rijswijck en ingenieur Royers waren bang dat bij een mislukking de Schelde als commerciële verkeersader verloren zou gaan; zij waren voorstander van een verdere uitbouw van het stelsel van dokken.⁴⁸ Ook in de twintigste eeuw bleven plannen voor grote havenuitbreidingen vaak onuitgevoerd.

De nieuwe Antwerpse mobiliteit en het trauma van de Scheldebrug

“Het is te gek dat Antwerpen geen brug heeft, terwijl elke andere stad aan een stroom ter wereld er wel enkele heeft. Is het omdat de Schelde te breed is? Dan moet er ook geen brug gelegd worden over de Straat van Messina.”⁴⁹

“Stad en Schelde moeten elkaar terugvinden. De stad moet bij wijze van spreken opnieuw uit haar oevers treden. Op de Scheldekaaien zie ik een grote en attractieve boulevard om langs te flaneren. Aan de andere kant moet de parkfunctie van de Scheldeoever worden uitgebouwd. En dan is er de stroom zelf, die moeten we terug in ons bezit krijgen. Vanzelfsprekend moet je beide oevers fysiek met elkaar verbinden. Niet met één brug maar met meerdere exemplaren. Centraal moet er ter hoogte van het Steen een voetgangersbrug komen. [...] Op de stroom is een systeem van waterbussen – zoals in Venetië – perfect mogelijk. [...] Op die manier moeten we de Schelde opnieuw een belevingselement laten worden voor van alle Antwerpenaren. De stad heeft te lang de rug gekeerd naar de stroom.”⁵⁰

Ook vandaag rijpen er nieuwe ideeën voor toekomstige stadsontwikkelingen in Antwerpen. De actuele focus ligt uiteraard op projecten die de mobiliteit van de stad verbeteren. In het kader hiervan wordt er nagedacht over de verdere uitbouw van het Openbaar Vervoer, de aanpassing van de weginfrastructuur. Ook meer baanbrekende concepten worden steeds serieuzer genomen: rekeningrijden, bevordering van het nachtrijden, het fysiek of digitaal koppelen van vrachtwagens op de snelwegen, de invoer van overdekte wandelroutes in de steden, het bannen van de auto uit de binnenstad, carsharing, enzoverder. Een grote frustratie van menig Antwerpenaar blijft echter dat er geen brug is die de Schelde oversteekt. Ook het idee van zo'n brug heeft historische wortels: In zijn geschiedenis kende Antwerpen tijdelijke feest- en oorlogsbruggen die beide oevers verbonden met constructies die bestonden uit boten en pontons.⁵¹ Projecten voor vaste oeververbindingen gingen echter telkens gepaard met veel protest.⁵² Gedroomde ontwerpen voor een permanente brug gingen telkens hand in hand met de plannen voor de verenigde stadsoevers.

⁴⁸ Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooië stad*. Lannoo nv, Tielt, België. pp.120

⁴⁹ Deleu, Luc. *Eerst bomen planten!* In Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooië stad*. Lannoo nv, Tielt, België. pp.176-177

⁵⁰ Daniëls, René, zoals geciteerd door Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooië stad*. Lannoo nv, Tielt, België. pp.182

⁵¹ Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooië stad*. Lannoo nv, Tielt, België. pp.129

⁵² Herbergiers uit Zwijndrecht manifesteerden zich aan het begin van de 18^{de} eeuw als tegenstanders van een vaste oeververbinding, omdat zij inkomsten zouden mislopen van mensen die niet langer in de herberg zouden wachten op het veerpont.

Nieuwe horizonten

De Oosterweelverbinding zal het Antwerpse fileprobleem niet oplossen. Enkel ingrijpende veranderingen in het multimodaal model zullen opnieuw voor een vlotte verkeersdoorstroming zorgen. Deze veranderingen zullen er komen, het kan niet anders. Ook de fijnstofproblematiek en de CO₂-uitstoot door toedoen van auto's zal verdwijnen. De vraag is alleen nog wanneer. Politieke partij Groen! formuleerde tien maatregelen voor een maatschappij zonder fossiele brandstoffen.⁵³ De maatregelen komen niet out of the blue, er wordt telkens verwezen naar Europese landen (en Californië) die het ons voor deden. Groen! wil vanaf 2018 enkel nog elektrische bussen op de Vlaamse wegen zien. Tegen 2030 moet er ook een volledig verbod komen op diesel- en benzinevoertuigen. De ambitie ligt niet in de maatregelen zelf, maar in de timing ervan. De problemen zijn niet technisch van aard, oplossingen zijn voor handen. Politieke moed volstaat voor een ommekeer.

Andere evoluties vragen wel nog om creatieve oplossingen: de aanpak van het parkeerbeleid, het bannen van de auto uit het straatbeeld, het urban heat island effect, etc. Mogelijke effecten van maatregelen moeten absoluut verder onderzocht worden. We mogen niet stoppen met het maken van toekomstvisies; ze zijn de eerste krijtlijnen voor latere structuurplannen en uitvoeringsplannen. De Ringlanddiscussies en de urgentie van het stoppen van de klimaatverandering en het fileprobleem zorgen ervoor dat het stadslandschap in en rond Antwerpen de komende decennia wel eens drastisch zou kunnen veranderen. Wat zullen na de militaire omwallingen en de snelwegen de nieuwe barrières worden van de stad? Waar zal de stad ophouden? Heeft de stad überhaupt wel grenzen nodig? We kunnen al een voorzichtige blik op de toekomst werpen door naar andere steden te kijken. Wereldwijd doen grootschalige *Urban Waterfront Development* projecten hun intrede, worden nieuwe Openbare Vervoersnetwerken uitgedacht, wordt de binnenstad teruggegeven aan de zwakke weggebruikers, etc. Ook voor Antwerpen wachten spannende tijden.

⁵³ Groen.be, 17 november 2016. *Tien maatregelen om fossiele brandstoffen naar het verleden te bannen*. <https://www.groen.be/nieuws/tien-maatregelen-om-fossiele-energie-naar-het-verleden-te-bannen> (november 2016)

Van Kievitplein tot Oosterweel – Geboorte van een Burgerplatform

Een geschiedenis van actiegroepen

BorgerhouDt van Mensen

“Wie van ‘ecologische infrastructuur’ (nota strategische aanpak RSA, 2003) geen ijdele newspeak, duur modewoord of goedkoop en gemakkelijk voornemen op papier wil maken, moet met het oog daarop een blik op het knooppunt van de 31 en de E34 werpen. Wie in dat gebied meer wil zien dan een autosnelweg annex berm, merkt plots de potentie ervan. Wie de geesten keren kan richting de idee van een snelwegoverkapping, kan meteen een gigantische publieke ruimte heroveren en de groene context herwaarderen.”⁵⁴

“Wie de mond vol heeft over het bevorderen van de leefkwaliteit in de stad, mag niet morrelen in de marge noch kureren am Symptom. Daarom richt BorgerhouDt van Mensen een oproep tot de Antwerpse captains of politics, industry and culture om met nieuwe ogen te kijken naar het besproken terrein en mee na te denken over de mogelijke invulling ervan. Hun bevoegdheid, ondernemingszin, esthetisch inzicht en morele autoriteit zijn nodig om dit Ringpark – als eerste grote stedenbouwkundig project van de nieuwe bestuursploeg – tot een volwaardig deel te maken van de Werf van de Eeuw. Hier ligt een historische kans voor het Borgerhout, het Deurne en, bij uitbreiding, de metropool van de toekomst. We mogen ze niet missen.”⁵⁵

Borgerhout is een van de meest bruisende en dichtbevolkte districten van Antwerpen, maar kampt met een enorm tekort aan groene ruimte (2,6m² per inwoner ten noorden van de Turnhoutsebaan t.o.v. 44,7m² voor de Antwerpenaar⁵⁶). Een spoorwegcomplex en de Antwerpse Ring sluiten het stadsgebied intramuros bovendien helemaal af van het stadsdeel erbuiten. Ze vormen een barrière van lawaai en luchtverontreiniging, die een aanzienlijke impact hebben op de levenskwaliteit in Borgerhout. BorgerhouDt van Mensen is ontstaan met als doel deze levenskwaliteit en de leefbaarheid in Borgerhout te verbeteren en een diverse en solidaire gemeenschap te promoten. Met haar ijvering voor actief burgerschap wil BorgerhouDt van Mensen alle Borgerhoutenaren ertoe aanzetten deel te nemen aan het sociale en politieke leven in het district. De vereniging ondersteunt allerlei burgerinitiatieven en wil het kenniscentrum, ontmoetingscentrum en actiecentrum zijn van Borgerhout. BorgerhouDt van mensen pleit onder meer voor gezamenlijk opereren (in reactie op de individualisering van de maatschappij), Borgerhouts eigenaarschap, meer ruimte voor sociale initiatieven, samen optreden tegen armoede, meer verkeersveiligheid, meer groene ruimte, beter leefmilieu, meer ontwikkelingskansen voor kinderen en jongeren in Borgerhout en een warme, solidaire samenleving.⁵⁷

Eind 2003 schreef Manu Claeys voor de bewonersvereniging BorgerhouDt van Mensen het stedenbouwkundig essay *Herwonnen stad*. In dit essay concipieerde hij Ringpark De Knoop (de overkapping van de Antwerpse Ring tussen Borgerhout en Deurne). Het project is inmiddels opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan van de stad.⁵⁸ Het plan

⁵⁴ Claeys, Manu. *Herwonnen stad – Over het project ‘Ringpark De Knoop’ in Borgerhout*. 5 februari 2014. <http://www.ringparkdeknoop.be/herwonnen-stad> (november 2016)

⁵⁵ Ibidem.

⁵⁶ Ibidem.

⁵⁷ BorgerhouDt van Mensen. Story. <https://www.facebook.com/BorgerhouDt-van-Mensen-962310427136790/about/> (november 2016)

⁵⁸ ManuClaeys.be. *Biografie*. <http://www.manuclaeys.be/index.php/Biografie/Biografie> (november 2016)

concipeert een intunneling van de ringweg over een afstand van 1,8 kilometer. Het herwonnen gebied (er wordt gealludeerd op de tijd dat Borgerhout een landelijk buitengebied was met eikenbossen, weilanden, luthoven, boerderijen...) zal plaats maken voor huisvesting, publieke gebouwen, sport- en speelruimte, groenvoorzieningen, specifieke winkels...

De Ploeg (Kievitplein)

“We troffen in Antwerpen bij de ontwikkelingen rondom het Kievitplein een onsamenhangende, onprofessionele planningscultuur met machoachtige aspecten (aan, red.). [...] Een binnenstedelijk stedenbouwkundig plan moet worden gedragen door alle partijen. [...] Het moet ook beschikken over voldoende budget, zodat deelstudies, een supervisieteam, inspraak, voorlichting en dergelijke mogelijk zijn. Er was te veel vrijblijvendheid. Er ontstond een onverantwoorde *laissez-faire*-situatie, waardoor bijvoorbeeld de open spoorberm niet kon ontstaan en waardoor er wellicht een introvert Robelcocomplex ontstaat.”⁵⁹ (Winny Maas, MVRDV⁶⁰)

In 2004 werd onder impuls van Manu Claeys het actiecomité De Ploeg opgericht, een samenwerkingsverband van een aantal buurtcomités in en rond de Antwerpse Kievitwijk (de parochie, Raad en Daad, de anarchisten...). Claeys werd na verloop van tijd ook woordvoerder van het collectief. De Ploeg profileerde zich als louter een drukkingsgroep met als doel het openen van een politiek debat over ontwikkelingen in hun buurt. “Wij zijn ontstaan vanuit een acute situatie: de uitzichtloosheid over de ontwikkeling van het Kievitplein”⁶¹, legt Manu Claeys uit. Dit werd de *common cause*. In reactie op de plannen van de overheid om het Dominicanerklooster af te breken en er nieuwe kantoren op te trekken werd het platform De Ploeg opgericht, met een duidelijke stedenbouwkundige agenda. Naast De Ploeg werd in 2005 ook vzw Kievitsnest opgericht. De vzw bestond uit mensen die vonden dat de Ploeg te politiek bezig was, aldus Claeys. Vzw Kievitsnest organiseert creatieve ateliers, tentoonstellingen, filmavonden en houdt een open café, allemaal in de kerk van de Dominicanenorde (1925).

De strijd rond het Kievitplein kende tussen de zomer van 2004 en voorjaar 2005 zijn hevigste periode. Het begon allemaal bij de herontdekking van het klooster bij de Sint-Dominicuskerk. In 2002 werd de kerk ontwid en verlieten de laatste drie paters het klooster. In de zomer van 2004 werd het klooster, dat tot dan had leeggestaan, gekraakt door anarchisten (Anarchistische Bond Antwerpen). Veel mensen uit de buurt waren enthousiast over de schoonheid van dit klooster. De Vlaamse gemeenschap had een maand eerder een bouwaanvraag ingediend om hun kantorencomplex ‘Copernicus’ verder uit te breiden op de gronden van de kerk en het klooster. De Vlaamse Overheid was geen eigenaar maar zou de toekomstige kantoren huren van projectontwikkelaar Kairo. De anarchisten ontdekten tijdens de kraak de plannen van de projectontwikkelaar en trekken aan de alarmbel. Enkele dagen later was de kraak van het pand wereldnieuws in Antwerpen.⁶² De omgeving reageert verontwaardigd op de plannen voor de sloop van het klooster. Uit deze verontwaardiging ontstond De Ploeg. In de

⁵⁹ Maas, Winny. *Stad moet zich minder artistiek opstellen*. In Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooid stad*. Lannoo nv, Tiel, België. pp.178-179

⁶⁰ Architectenbureau MVRDV werd opgericht door Winny Maas, Jacob van Rijs en Nathalie de Vries. Het bureau staat bekend voor zijn baanbrekend studiewerk rond architectuur en stedenbouw. MVRDV tekende het stedenbouwkundig Masterplan voor de wijk aan het Kievitplein.

⁶¹ Claeys, Manu. Interview in de Gazet Van Antwerpen. In *gesprek met bewonersgroepen De Ploeg, De Bilzen en 't Schijntje*. 10 mei 2007. <http://www.gva.be/cnt/aid569513/in-gesprek-met-bewonersgroepen-de-ploeg-de-bilzen-en-t-schijntje> (november 2016)

⁶² Kievitsnest.wordpress.com. *Kroniek van Dominicanenkerk en klooster: tweede reanimatie van het hart van de Kievitwijk*. <https://kievitsnest.wordpress.com/red-het-kievitsnest/kroniek-van-dominicanenkerk-en-klooster-tweede-reanimatie-van-het-hart-van-de-kievitwijk/> (november 2016)

maanden die daarop volgen bezoeken honderden mensen kerk en klooster. Ook stRaten-generaal beslist begin 2005 zich in de debatten te mengen. Gesteund door het district Antwerpen organiseren ze denkdagen waar buurtbewoners nadenken over de toekomst van kerk en klooster. Naast stRaten-generaal en De Ploeg was er ook vzw 't DAK (Daklozen Actie Komité) en later vzw Koevoet die tot 2013 zorgden voor de huisvesting van tientallen dak- en thuislozen in het klooster. Bovendien organiseerden ze gratis fietsherstellingen, soepmaaltijden, een volkskeuken, een weggeefwinkel... Vanaf het moment van de kraak van het klooster was duidelijk geworden dat er een grote behoefte en een breed maatschappelijk draagvlak was voor de organisatie van sociaal-culturele activiteiten. De verenigde actiecomités zetten in de daaropvolgende jaren een uniek project uit, op een ongewone locatie.

Onder impuls van stRaten-generaal en De Ploeg besloot de Provincie om het klooster en de kerk van de paters te kopen. De paters nemen vrede met een verkoopprijs onder de geschatte waarde, terwijl ze van projectontwikkelaars hogere aanbiedingen hadden gekregen. De paters eisen wel dat de Provincie met hun patrimonium een sociaal doel realiseert waarvan de buurt beter zou worden. Na een lange juridische strijd met Kaïros gaat de verkoop in 2008 effectief door. In de zomer van 2011 schrijft de Provincie via de Vlaamse Bouwmeester een architectuurwedstrijd uit voor project 'Qvit'. Kerk en klooster zouden definitief herbestemd worden als ontmoetingsplaats en kenniscentrum van sociale economie. Begin 2013 wordt het project opgenomen in het bestuursakkoord 2013-2018 van de Provincie Antwerpen. Begin 2015 echter stelde de Provincie de kerk alweer te koop en dit is vandaag nog steeds de situatie. Het resultaat is dat kerk en kloostertuin steeds meer verloederd raken. Kievitsnest blijft echter niet bij de pakken zitten en heeft plannen om de groene long te temmen en de kerk opnieuw toegankelijk te stellen voor buurtbewoners en mensen van veel verder.⁶³

De Ploeg vergrootte tijdens het redden van het klooster het strijdtoneel en richtte opnieuw ook zijn blik op wat daarnaast aan het gebeuren was, op het Kievitplein zelf. Eerder werd er al geprobeerd een debat te ontlokken binnen de overheid door te verwijzen naar een Masterplan dat ooit was opgemaakt, dat helemaal niet meer te vergelijken was met de plannen van de Overheid. Er werd toen door de actiegroepen op een klassieke manier gereageerd op de plannen, via een Openbaar Onderzoek. Manu Claeys vertelt dat er ook architecten werden ingeschakeld waarmee alternatieve plannen werden uitgetekend, er werd op zoek gegaan naar bondgenootschappen, er werd contact gelegd met de zoo...⁶⁴ De overheid had hier tot grote spijt van de actiecomités geen gehoor aan gegeven en ging door met de plannen. Doorgaande op het elan van de kloosterbeweging kende het Kievitdossier echter een heropleving. Er was inmiddels een hele groep mensen die zich engageerden voor het heropleven van de buurt en er was een maatschappelijk draagvlak.

“Wat er ook speciaal is aan die Kievitpleinstrijd, is dat er een soort voorbehoud was in Antwerpen om het niet te lastig maken voor het Schoon Verdiep, want alle partijen zaten daarin, behalve het Vlaams Blok. Kritiek op het beleid was dus kritiek op alle partijen. (...). Hierdoor begonnen veel dingen te passeren die eigenlijk echt niet konden. Het Kievitplein was daar een voorbeeld van.”⁶⁵

De actiegroepen verzamelden al hun energie en richtten zich op het grote Kievitdossier. Ze slaagden erin stadsbreed in kranten, op atv en uiteindelijk ook op café mensen erover te doen praten. Ze stelden openlijk de vraag of dit soort KMO-zones werkelijk is wat we

⁶³Kievitsnest.wordpress.com. *Kievitsnest*. <https://kievitsnest.wordpress.com/> (november 2016)

⁶⁴ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016. Antwerpen.

⁶⁵ Ibidem.

willen in het centrum van de stad, in de 21^{ste} eeuw. De vergelijking met de bedroevende Brussel-Noordwijk is niet vergezocht. Men is er uiteindelijk niet in geslaagd om de grote blokken en de footprints anders georganiseerd te krijgen, maar ze kregen de projectontwikkelaar wel zover om toch samen aan tafel te gaan zitten. Er kwam uiteindelijk ook een engagement van de projectontwikkelaar om nog een aantal wijzigingen te doen in het gebouw zelf, hoewel de ruwbouw er al stond. Een aantal gebouwen werden ontkoppeld, er werd geprobeerd levendigheid in de plint te krijgen met een Pain Quotidien en groenvoorzieningen... dit was aanvankelijk allemaal niet voorzien. “De erfenis van onze strijd is echter vooral te zien in ontwikkelingsfase twee van het Kievitplein, dat de stedelijke overheid opnieuw naar zich heeft toegetrokken,”⁶⁶ vertelt Manu Claeys. In deze fase werden de actiegroepen wel volwaardig betrokken bij het project. Er zal onder andere een hele grote groenzone zijn, er is meer open ruimte en de plinten zijn volledig bezet met levendige activiteiten.

De Kievitstrijd was een succesvolle strijd in die zin dat de actiegroepen erin geslaagd zijn het project weer te agenderen. Er werd opnieuw over gepraat. Bovendien was de stad nogal beschaamd omwille van het Kievitdossier. Ze moesten toegeven dat de actiegroepen inhoudelijk gelijk hadden, vertelt Manu Claeys verder. In een afscheidsinterview werd Patrick Janssens de vraag gesteld wat hij beklagenswaardig vond aan zijn eigen parcours. De voormalige burgemeester antwoordde hierop: “Twee dingen: dat er geen voetbalstadion komt, en het Kievitplein.” Dit was min of meer de vertaling van wat er leefde in het schepencollege. Ze beseften dat ze een fout hadden gemaakt en er werd op een paar plaatsen gedurende aantal jaren een beter beleid gevoerd. Zo kwamen er charters met verenigingen en in het college werd een besluitvormingsproces vastgelegd met een soort van agenda die doorlopen moest worden bij inspraak. Er werd op het Antwerpse niveau een heel andere cultuur ingesteld wat betreft het omgaan met bewoners bij de herontwikkeling van plekken. Heel veel mensen vonden dus belangstelling bij de strijd op het Kievitplein. Het Militair Hospitaal is daar een goed voorbeeld van. Hier waren ook twee actiecomités met alternatieve plannen die wilden praten. De rode loper werd voor hen uitgerold: er werd gepraat met architecten; er werden workshops georganiseerd enzoverder. De burgerbewegingen hebben hier een groot deel van de sloop kunnen voorkomen en dwongen heel wat zaken af in het maken van de plannen (groen, sociale woningen, een bakkerijtje, een supermarkt...). Men is op het Antwerpse niveau tot een soort van besef gekomen dat er anders moet omgegaan worden met burgers. Er moet getapt worden uit hun expertise. Ze hebben vaak interessante ideeën omdat ze nu eenmaal in de omgeving wonen.

⁶⁶ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016, Antwerpen.



Afb. 25 Actiegroep stRaten-generaal ontstond uit het protest tegen de plannen van de stad om de Japanse kerselaars in het Zuid te vellen. Een deel van de bomen was ziek.



Afb. 26 Impressie van Ringpark De Knoop, het concept van actiegroep BorgerhouDt van Mensen voor de overkapping van de ring in het Antwerpse district.



Afb. 27 De Sint-Dominicuskerk, onderdeel van het Dominicanenklooster, werd in 2005 gekraakt door vzw Kievitsnest. Buurtorganisatie De Ploeg en de Paters Dominicanen worden betrokken bij de zoektocht naar een geschikte koper.



Afb. 28 Ontwerp van architectenbureau ONO voor het Dominicanenklooster in Antwerpen. Het klooster werd verkocht aan ideale woningontwikkelaar De Ideale Woning.



Afb. 29 Het kantorencomplex aan het Kievitplein, waar actiegroepen in een late fase van het project nog voor een aantal veranderingen konden zorgen.



Afb. 30 Burgerbewegingen plukten de vruchten van de inspanningen van de Ploeg en konden een groot deel van de sloop van het Militair Hospitaal voorkomen.

Wat het Kievitplein met Oosterweel gemeen heeft, is dat Vlaanderen beide dossiers naar zich toe heeft getrokken. Het zijn strategische projecten voor Vlaanderen. Van het Masterplan voor het Kievitplein en het Ruimtelijk Structuurplan voor de Oosterweelomgeving, beiden opgemaakt door de stad, trok de Vlaamse Overheid zich weinig aan. Het werd een clash tussen twee overheden waarbij de kleinste overheid om strategische redenen moest inbinden, vertelt Manu Claeys: “Het had te maken met beloftes op een ander niveau. Antwerpen had in die periode ook een imago van ruziemakende partijen. Men wilde vanuit het Schoon Verdiep een signaal sturen dat men wel in staat was om samen te besturen. Vlaanderen profiteerde daarvan.”⁶⁷

stRaten-generaal

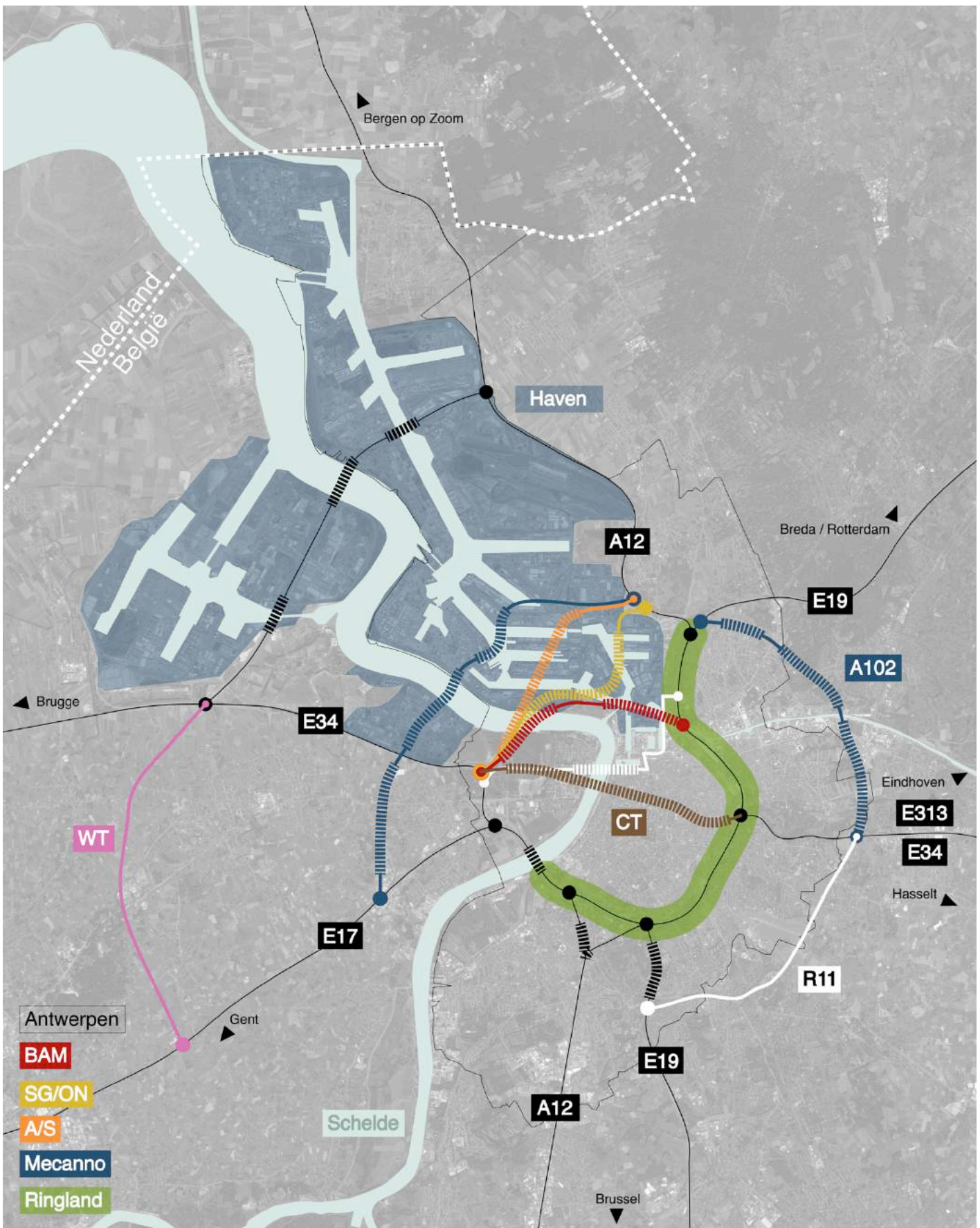
stRaten-generaal werd geboren in 1999 in de straten naar aanleiding van een aantal gebeurtenissen in Antwerpen-Zuid. Het stadsbestuur had plannen om de Japanse kerselaars voor het Museum van Schone Kunsten te rooien en de bevolking verzette zich hiertegen. De bomen werden uiteindelijk geveld op de dag dat er een proces zou plaatsvinden om het rooien te beletten. Zo ontstond SG, een klein collectief van bezorgde en mondige burgers. Op de website van het actiecomité staat te lezen dat stRaten-generaal een hefboom wil zijn om via burgerparticipatie mee te werken aan duurzame ontwikkeling.⁶⁸ Zo willen zij een bijdrage leveren in de bescherming en bevordering van de ‘leefkwaliteit’ in zijn breedste zin. Een bijzondere aandacht gaat naar zij die onmondig en kwetsbaar zijn. Met de strategische woorden WeerweRk, DenkweRk, NetweRk en VeldweRk maken ze duidelijk op welke manier ze te werk willen gaan. Dit vertaalt zich in twee concrete ambities: meer inspraak verwerven en een goede levenskwaliteit nastreven.⁶⁹ De kern van de organisatie is een stuurgroep waarvan de leden permanent met elkaar in onderling contact staan. SG is een netwerk van vrijwilligers die zich buiten hun dagtaken en met eigen middelen engageren om hun steentje bij te dragen. Om de achterban en belangstellende overheden op de hoogte te houden van hun plannen organiseert SG doordenkdagen, publieke ‘stRaten-generaals’ en Ronde Tafel-conferenties.

⁶⁷ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016. Antwerpen.

⁶⁸ stratengeneraal.be. *stRaten-generaal: een hefboom*. <http://www.stratengeneraal.be/> (november 2016)

⁶⁹ Claeys, Manu. Interview voor Dewereldmorgen.be. *De Grote Lange Wapper Mystificatie*. <http://www.dewereldmorgen.be/artikels/2010/07/22/de-grote-lange-wapper-mystificatie> (november 2016)

DEEL 2 Tussen Lange Wapper en Ringland - Het Oosterweeldebacle



Afb. 31 Deze kaart toont de verschillende varianten voor een derde Scheldekrusing. Actiegroepen pleiten voor een alternatief voor het Oosterweeltracé of BAM-tracé (BAM). Sinds 2005 ontstonden er verschillende varianten: het stRaten-generaaltracé of Oosterweel-Noord (SG/ON) was het eerste tegenvoorstel. Later volgden het Arup/Sumtracé (A/S) en het Meccanotracé. Ook het Centrale Tunneltracé (CT) werd in de eerste MER-studie opgenomen. In het PlanMER A102/R11bis werd ook de effectiviteit van Ringland onderzocht. Tot slot was er ook het idee van een Westelijke Tangent (WT), die de E34 met de E17 zou verbinden. Een verbinding die in de ogen van velen ook aangewezen is.

Het Oosterweeldossier

Ruim twintig jaar geleden begon men in Antwerpen te beseffen dat het tijd was om een toekomstig verkeersinfarct⁷⁰ te vermijden. De Antwerpse haven is de tweede grootste maritieme haven van Europa⁷¹ en speelt een belangrijke logistieke rol in het centrum van het dichtbevolkte West-Europa. Het groeiende nationale en internationale autoverkeer en vrachtwagentransport neemt onaanvaardbare proporties aan. Het aantal kilometeruren file in de regio Antwerpen nam in de periode 2012-2015 toe met een factor 1,3.⁷² In 1995 schrijft de Vlaamse Administratie Wegen en Verkeer (VAWV) in een rapport dat het rondmaken van de ring een topprioriteit is.⁷³ Camille Paulus manifesteert zich als belangrijkste politieke promotor van het project. Hij droomt op dat moment van een brug over de Schelde die Antwerpen opnieuw op de wereldkaart zal zetten. Hiermee zou Antwerpen een plaats afdwingen tussen grote wereldsteden als New York (Brooklyn Bridge) en San Francisco (Golden Gate Bridge). De brug zal tevens een belangrijke bijdrage leveren aan de identiteit van de havenstad. In 1998 heeft de VAWV zijn startnota klaar. Het sluiten van de kleine ring (R1) zal gebeuren via de Oosterweelverbinding. De bal gaat aan het rollen. Het studie bureau ABM tekent zes mogelijke tracés uit, maar op de valreep legt het VAWV nog een zevende tracé op tafel, het zogenaamde geoptimaliseerde Middentracé, dat later het BAM-tracé genoemd zal worden. In de maand mei van het jaar 2000 kiest de stad Antwerpen in overleg met de Antwerpse provincie, de Lijn en het Havenbedrijf voor dit geoptimaliseerde Middentracé. Het tracé duikt vanop Linkeroever een tunnel onder de Schelde in en komt boven ter hoogte van het Noordkasteel om vervolgens over te gaan in een viaduct over het Eilandje dat aansluit op de R1/E19 ter hoogte van Merksem (Deze verkeersknoop staat vandaag bekend als de Hollandse knoop).

De Oosterweelverbinding zou het belangrijkste onderdeel worden van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen, dat eind 2000 goedgekeurd werd door de Vlaamse Regering. Het volledige plan had op dat moment een prijskaartje van 1,5 miljard euro. Voor een vlotte en efficiënte realisatie van het project werd beslist een publieke naamloze vennootschap op te richten, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).⁷⁴ De Publieke oprichting werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 26 augustus 2003.⁷⁵ Provinciegouverneur Camille Paulus hoopt op dat moment op een inhuldiging van de Oosterweelverbinding in 2005. Dit zou al snel ijdele hoop blijken. Ruim tien jaar later moet de eerste spade nog steeds de grond in.

In 2004 wordt gestart met de procedure voor de aanbesteding. Aan het einde van dat jaar worden vier bouwconsortia geselecteerd voor de verdere onderhandelingsprocedure. In diezelfde periode protesteert De Ploeg, een collectief van actiegroepen onder leiding

⁷⁰ Men spreekt van een verkeersinfarct of verkeerschaos wanneer het verkeer dusdanig gehinderd is door niet-reguliere omstandigheden (weersomstandigheden, incidenten, etc.) dat automobilisten nauwelijks nog vooruit raken. Een voorbeeldsituatie van dusdanig gehinderd verkeer is wanneer de spits zo extreem is dat de ochtendspits overloopt in de avondspits, en automobilisten urenlang vastzitten in kilometerslange files. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen lokale en regionale verkeersinfarcten.

⁷¹ Port of Rotterdam. (2015). *Top 20 Havens van Europa*. <https://www.portofrotterdam.com/nl/de-haven/haven-feiten-en-cijfers/andere-havens> (oktober 2016)

⁷² Studiedienst Vlaamse Regering. Statistieken. (2015). *filexwaarte op het snelwegennet, in kilometeruren*. <http://www4dar.vlaanderen.be/sites/svr/Cijfers/Pages/Excel.aspx> (november 2016)

⁷³ Verwaest, Jean-Charles. (2009). *Bang voor de brug – Verder kijken dan de Wapper lang is*. 189pp.

⁷⁴ Wikipedia. *Oosterweelverbinding*. <https://nl.wikipedia.org/wiki/Oosterweelverbinding> (september 2016)

⁷⁵ Belgische Staatsblad. (26 augustus 2003). *Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv*. Publieke oprichting. <http://www.afibelbvba.be/Staatsblad.html> (september 2016)

van Manu Claeys, tegen de plannen voor de heraanleg van het Kievitplein; een plan waarbij de Vlaamse Overheid van het plein een nieuw *business district* wilde maken. Manu Claeys zou niet veel later opnieuw op het toneel verschijnen met actiegroep stRaten-generaal. In het voorjaar van 2005 toont de BAM de maquette van het viaduct *de Lange Wapper* aan de media en het grote publiek. De naam voor de Lange Wapper dook op in de media omdat er aan de Antwerpse cafétogen over niets anders werd gepraat.⁷⁶ Het traject voor de Oosterweelverbinding wordt later dat jaar vastgelegd in het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan GRUP. Een tunnelalternatief behoort niet meer tot de mogelijkheden. De bestekdocumenten worden overgeleverd aan de geselecteerde aannemers. Minister-President Kris Peeters verwacht de eerste spadesteek in 2008 en de opening van de verbinding ten vroegste in 2010. Op hetzelfde moment presenteert burgercollectief stRaten-generaal echter een alternatief, het zogenaamde stRaten-generaaltracé. Het tracé gaat niet uit van een brug en sluit via een noordelijker gelegen tunnel aan op de A12 in Ekeren. StRaten-generaal contesteert de sluipende besluitvorming vanwege de Vlaamse Regering en kaart het gebrek aan burgerinspraak aan. Het protest manifesteert zich dus zowel op het technische als het procedurele front.

In juni 2006 beslist de Vlaamse Regering op basis van het Milieueffectenrapport (MER) het Masterplan Mobiliteit uit te voeren, met tolheffing op de Oosterweelverbinding. Het alternatieve tracé van ‘pressiegroep’⁷⁷ stRaten-generaal wordt verworpen op basis van hetzelfde rapport. StRaten-generaal legt zich niet neer bij de beslissing en het MER-rapport zou de voorbode betekenen van een lange juridische strijd. In dezelfde maand worden de offertes van de aannemers ingediend waarbij enkel oplossingen met een viaduct werden geaccepteerd. Later dat jaar wordt bouwconsortium Noriant aangeduid als winnaar van de tweede aanbestedingsronde, Noriant mag als enige zijn Best And Final Offer (BAFO) indienen. De Kwaliteitskamer sloot laatst overgebleven concurrent Loro uit. In 2007 werd vervolgens een nieuw MER-rapport voltooid en publiek gemaakt.

Een jaar later, we zijn intussen 2008, verschijnt actiegroep Ademloos op het toneel. Onder leiding van ervaren reclameman Wim Van Hees uiten ze hun ongerustheid over de gezondheidsimpact van de Oosterweelverbinding. Ademloos drukt meermaals haar vertrouwen uit in stRaten-generaal en haar alternatieve tracé. De focus op het fijnstof geeft het Oosterweelprotest een nieuw elan. Ook Manu Claeys met stRaten-generaal bevestigt meermaals de vruchtbare dynamiek die al snel ontstond tussen beide actiegroepen: “De drager van het protest is het fijn stof geweest, de drager van het debat is ons studiewerk over de tracés.”⁷⁸ In juni 2008 onderwerpt de Vlaamse Regering alle trajecten nog een ‘laatste keer’ aan een onafhankelijk vergelijkend onderzoek. De studie wordt uitgevoerd door Arup/Sum, een samenwerkingsverband tussen het wereldberoemde ingenieursbureau Arup en het Belgische studie bureau Sum. Uit de studie komt geen duidelijke winnaar naar voren en alles staat terug op losse schroeven. Noriant zou in principe in het voorjaar van 2009, net voor de Vlaamse verkiezingen, een bouwvergunning indienen. Politici beslissen echter het dossier vooruit te schuiven en het een eerste maal over de verkiezingen heen te tillen. De kostenraming voor het project is op dat moment 2,5 miljard euro. Arup/Sum komt in maart 2009 naar voren met een eigen tracévoorstel. Dit behoorde echter niet tot hun opdracht en er ontstaat ruzie in de Vlaamse Regering. Deze beslist dat de BAM een bouwvraag mag indienen voor het traject met de Lange Wapper. Parallel met die procedure krijgt de stad Antwerpen tijd voor extra studiewerk en de voorbereiding van de volksraadpleging, afgedwongen door

⁷⁶ Verwaest, Jean-Charles. 2009. *Bang voor de brug – Verder kijken dan de Wapper lang is*. 189pp.

⁷⁷ Ibidem.

⁷⁸ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016, Antwerpen.

actiegroep Ademloos,⁷⁹ die de noodzakelijke 47.091 handtekeningen verzamelde. Voortschrijdend inzicht doet burgemeester Patrick Janssens een bocht maken, hij treedt voor het eerst naar voren als tegenstander van de BAM-plannen.

In juli 2009 wordt een klacht ingediend bij de Raad van State tegen het GRUP vanwege Gunther Dieltjens, eigenaar van restaurant Het Pomphuis. De Oosterweelplannen zouden zijn restaurant in de schaduw leggen van het Lange Wapperadiuct. De auditeur adviseert om het GRUP voor de Oosterweelverbinding te schorsen omdat het MER-rapport niet onafhankelijk zou zijn opgesteld. Naast de lopende klacht bij de Raad van State werd op 18 oktober een volksraadpleging gehouden. De vraag luidde:

“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?”⁸⁰

34,8% van de Antwerpenaren brengt zijn stem uit, 59,2% onder hen stemt neen. De Lange Wapper wordt begraven. De Vlaamse Regering moet op zoek naar een nieuw plan. Niet lang na de volksraadpleging wordt *Forum 2020* opgericht, een samenwerkingsverband tussen bedrijfsleiders en academici. In het voorjaar van 2010 brengen zij in samenwerking met stRaten-generaal de plannen voor een totaal nieuw tracé naar buiten: het Meccanotracé. Ze krijgen daarbij de steun van de *Groep van 10*. Niet veel later wordt het Masterplan Mobiliteit Antwerpen geactualiseerd, het zal vanaf dan bekend staan als het *Masterplan 2020*. Intussen raamde het Rekenhof de kosten voor het Masterplan Mobiliteit op 4,2 miljard euro en concludeerde het dat de Oosterweelverbinding de begroting onder grote druk zou zetten.

Een verdere maatschappelijke polarisering en politieke verdeeldheid kenmerken het Oosterweelproject. Hier zijn verschillende oorzaken voor: slechte communicatie vanwege de BAM, het ontbreken van een maatschappelijk draagvlak, achterkamerpolitiek... Bovendien heeft de Vlaamse Regering schrik gekregen van schadeclaims ten aanzien van Noriant, waarmee ze in 2009 een contract hadden gesloten voor de volledige uitvoering van de Oosterweelwerken. Bij een wijziging van de Ruimtelijke Uitvoeringsplannen zou de Europese Commissie immers een nieuwe aanbesteding eisen. De Europese Commissie echter zegt dat Vlaanderen zelf moet beslissen over een nieuwe aanbesteding. Kris Peeters blijft op zijn hoede en wil zeker zijn dat de toewijzing van een deel van de werken aan Noriant niet gezien kan worden als verboden staatssteun. Hij zou overleggen met Europees Commissaris Michel Barnier over het dossier.⁸¹

In november 2013 is de ontwerpversie van het nieuwe MER-rapport klaar. Oosterweel scoort daarin het beste op vlak van mobiliteit en zou 300 miljoen euro goedkoper zijn dan het goedkoopste alternatief. Het Meccanotracé scoort dan weer beter op vlak van geluidshinder en gezondheid. Een centrale tunnel onder de stad Antwerpen scoort op zijn beurt het best op vlak van ruimtelijke ordening. De tolheffing op de Oosterweelverbinding en een verbod van vrachtverkeer in de Kennedytunnel zouden echter een negatief effect hebben. Deze randvoorwaarden werden nochtans opgelegd door de Vlaamse Regering. In februari 2014 is het MER-rapport klaar en kiest de Vlaamse Regering opnieuw voor het BAM-tracé. Het Rekenhof heeft nog altijd vragen

⁷⁹ Wikipedia. *Oosterweelverbinding*. <https://nl.wikipedia.org/wiki/Oosterweelverbinding> (december 2016)

⁸⁰ De Standaard. (28 oktober 2009). *Antwerpen zegt 'neen' tegen Lange Wapper*. http://www.standaard.be/cnt/dmf20091018_016 (december 2016)

⁸¹ De Morgen. (3 oktober 2013). *Europa bekijkt Oosterweel ten laatste in november*. <http://www.gva.be/cnt/aid1464631/europa-bekijkt-oosterweel-ten-laatste-in-november> (december 2016)

bij de financiering van het hele project. De BAM stelt dat het kostenplaatje van het project landt op 3,2 miljard euro. Björn Rszoska van Groen! beweert dat de kosten zullen oplopen tot zo'n 4,9 miljard euro.⁸² Tijdens het geruzie ontstaat ook een discussie over het aantal rijstroken ter hoogte van het Sportpaleis. Verschillende tellingen beweren dat het zou gaan om minstens 18 en maximaal 29 rijstroken. Tot overmaat van ramp slaagt de woordvoerder van de BAM er niet in een duidelijk antwoord te geven wanneer ze hem op Radio 1 vragen hoeveel rijstroken er nu juist zullen komen.⁸³

In 2014 verschijnt burgerbeweging Ringland op het toneel. Zij vinden dat de overkapping van de ring prioritair is op het sluiten van de ring. Ingenieur-architect en Ringlandbedenker Peter Vermeulen brengt samen met verschillende experts een plan naar voren voor de volledige overkapping van de ring tussen de Kennedytunnel en het verkeersknooppunt in Ekeren. Ringland blijkt niet verenigbaar met het Oosterweeltracé en bijgevolg pleit de actiegroep voor het noordelijker gelegen haventracé, in combinatie met Ringland. Later dat jaar beslist de Vlaamse Regering om Oosterweel aan te passen en de werken zo uit te voeren dat een toekomstige overkapping mogelijk is. Op een persconferentie begin 2015 zegt Minister van Mobiliteit Ben Weyts dat de werken voor de Oosterweelverbinding zullen starten in 2017. Het Oosterweelbudget zal worden opgenomen in de Vlaamse Begroting, maar het project zal in vijf etappes gebeuren. Deze opsplitsing moet de concurrentie laten spelen, het project sneller laten verlopen en de kosten drukken. In maart wordt het GRUP goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Actiegroepen Ademloos en stRaten-generaal stappen in dezelfde maand naar de Vlaamse Ombudsdienst. De alternatieve tracés zouden niet op serieuze wijze onderzocht zijn en het milieuonderzoek niet correct verlopen. Spelregels zouden gaandeweg veranderd zijn en criteria werden aangepast in functie van de meest gunstige uitkomst voor de Oosterweelverbinding. De ombudsman geeft de actiegroepen gelijk. Zijn advies versterkt het verzoekschrift bij de Raad van State, dat de actiegroepen later dat jaar indienen. Anno 2016 wachten de actiegroepen de uitspraak van de Raad van State af. Eind mei dreigen ze met een nieuw referendum als de BAM de indiening van een bouwaanvraag zou aankondigen: "Een referendum is als een huwelijkscontract: je hoopt dat je het nooit nodig zal hebben maar je houdt het toch best achter de hand,"⁸⁴ laat Peter Vermeulen zich ontvallen. Ondertussen werden al meer dan 55.000 handtekeningen verzameld.⁸⁵ In 2015 wordt Alexander D'Hooghe aangesteld als overkappingsintendant. Hij onderzoekt voor een periode van twee jaar de mogelijkheden voor een volledige overkapping van de ring, weliswaar met Oosterweel als randvoorwaarde. Actiegroepen en regering zitten via de intendant voor het eerst met elkaar aan tafel. In november 2016 stelt D'Hooghe zijn ambitienota voor.⁸⁶ Of er licht aan het einde van de tunnel is zal nog moeten blijken. Wanneer geen oplossing gevonden wordt voor de Oosterweelknelpunten, zullen volksraadpleging en Raad van State het verdere verloop van het dossier bepalen.

⁸² De Roy, Luc. *Oosterweelverbinding kost 1,7 miljard euro meer*.

<http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/regio/antwerpen/2.31834> (september 2016)

⁸³ Ademloos.be. *Bedoelt u baanvakken of rijstroken?* <http://www.ademloos.be/nieuws/%E2%80%98bedoelt-u-baanvakken-rijstroken%E2%80%99> (oktober 2016)

⁸⁴ Gazet Van Antwerpen. 7 juni 2016. http://www.gva.be/cnt/dmf20160607_02327574/actiegroepen-kondigen-nieuw-referendum-over-oosterweel-aan (oktober 2016)

⁸⁵ Volksraadpleging BAM-tracé. *Teken mee voor Ringland en haventracé*. <http://www.volksraadpleging-bamtrace.be/> (oktober 2016)

⁸⁶ Over de ring. *Ambitienota*. <http://www.overdering.be/ambitienota/> (december 2016)

De stad als inzet - Een ruimtelijke projectanalyse

Een project op twee schaalniveaus

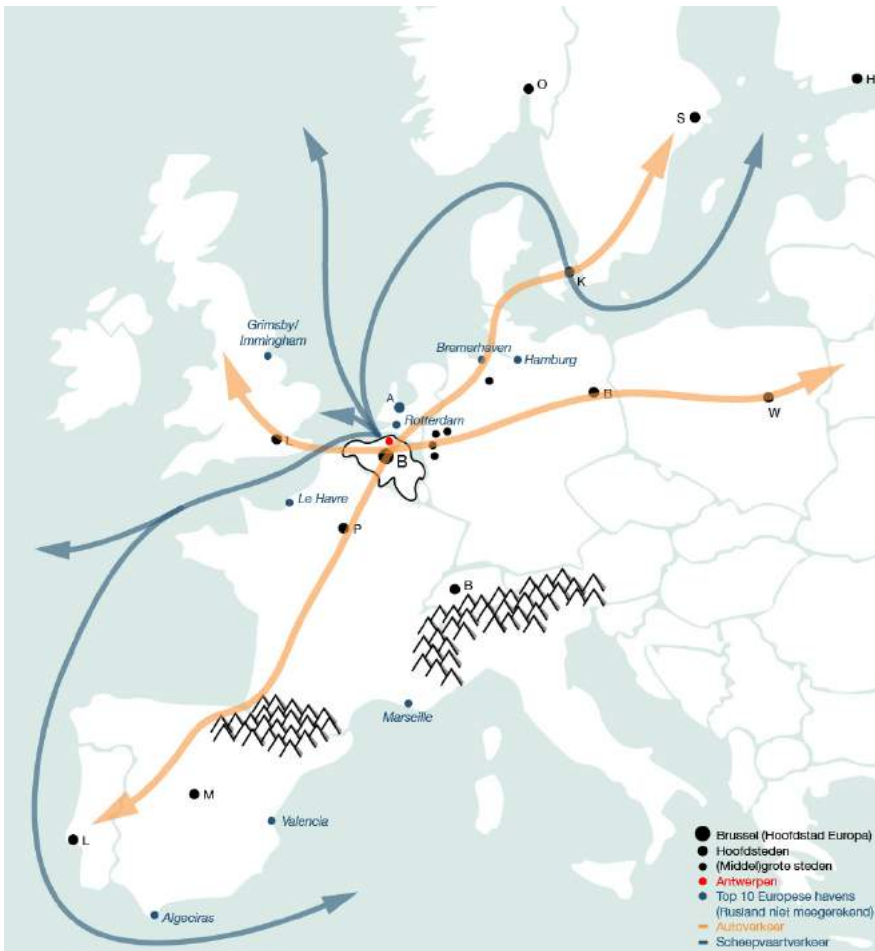
Antwerpen is een internationaal verkeersknooppunt. Een deel van dat internationale verkeer heeft de haven als bestemming, een ander deel doorkruist de stad op zijn doorreis. Het rondmaken van de ring heeft dus enerzijds een verbeterde doorstroming van het Europese personen- en vrachtverkeer voor ogen. De Antwerpse ring loopt echter door een dichtbevolkt stedelijk gebied en zorgt op lokaal niveau voor heel wat overlast. De ringsnelweg is bovendien de belangrijkste ruimtelijke barrière in het Antwerpse stadslandschap. Het aanleggen van een nieuwe autostrade door dit stedelijk gebied leidt dus logischerwijze tot protest op stedelijk niveau. De lokale visie die focust op de leefbaarheidsaspecten rond Oosterweel komt in conflict met het algemene economische belang, terwijl dit zeker niet de facto nodig is.

Het conflict tussen haven en stad

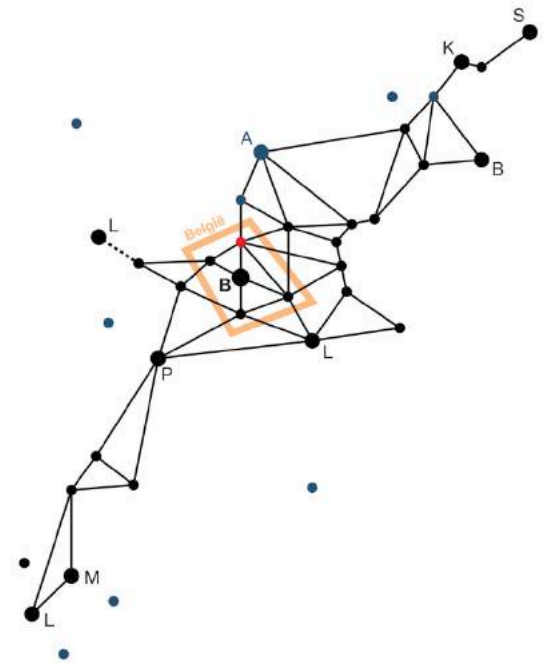
De Oosterweelverbinding is niet alleen het sluitstuk van de Antwerpse ring maar ligt ook in de overgangszone tussen haven en binnenstad. Al decennia lang denken de Antwerpenaren na over de stedelijke ontwikkeling in deze omgeving. Denk maar terug aan Stad aan de Stroom. Op het Eilandje werden ondertussen het MAS en het nieuwe havenhuis gebouwd, twee architecturale iconen die het gebouwde palmares van de stad een flinke dienst bewezen. Ten noorden van het voorgestelde Oosterweeltracé vinden we de woonwijk Luchtbal terug. De langgerekte wijk zit ingesloten tussen de snelweg en de haven. In de marges van de Antwerpse infrastructuurmatrix gaat men op zoek naar plaats voor de ontwikkeling van nieuwe woonwijken. Daarentegen moeten we vaststellen dat de haven veel gulziger is in zijn landgebruik en minder genuanceerd of subtiel omgaat met de beschikbare ruimte.

Een stad op zoek naar groen

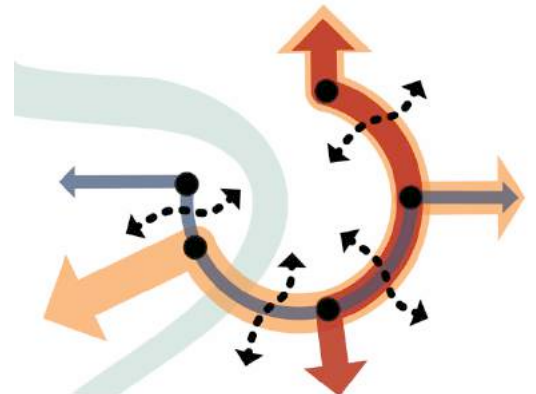
De Antwerpse binnenstad kampt met een groot groentekort. Het project Park Spoor Noord heeft zijn slag thuis gehaald in het integreren van nieuw groen in de stad. Grote groenzones bevinden zich buiten de ring. Het Sint-Annabos en de vijvers en bomen aan het Noordkasteel worden echter bedreigd door de komst van de Oosterweelverbinding. Wat is het antwoord van de groenzones op de expansiedrang van haven en stad? Ringland, metafoor voor de algemene overkapping, zou een belangrijk antwoord kunnen bieden op de integratie van groengebieden in het stedelijk weefsel. De combinatie haven-groen lijkt vooralsnog geen realistische combinatie. Ook hier zou over nagedacht kunnen worden. Is er binnen dit harde industriegebied plaats voor recreatie en natuur? Het zou wellicht een goede zaak zijn voor de eenmaking van stad en haven.



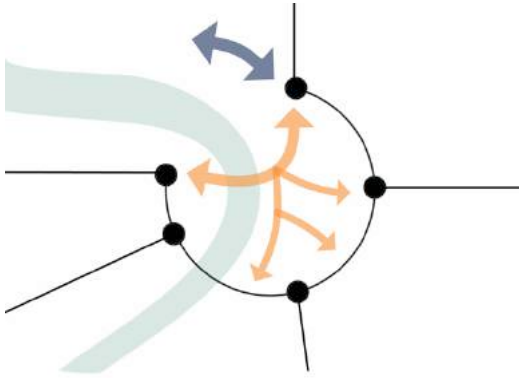
Afb. 32 In 1950 beslisten in Genève 17 Europese landen over de aanleg van een Europees wegennet. Antwerpen zou daarbij dienst doen als kruispunt tussen de E3 tussen Stockholm en Lissabon en de E10 tussen Amsterdam en Parijs. In het Belgische deel van het plan werd bovendien de Antwerpse ringweg opgenomen. Ook internationaal verkeer dat het Kanaal wilt oversteken kan dikwijls niet om België heen. De geografische ligging van de stad, midden in het industriële centrum en vlakbij de grootste Europese havens, zorgt ervoor dat ook de vraag naar transportverkeer rond de Vlaamse metropool hoog is.



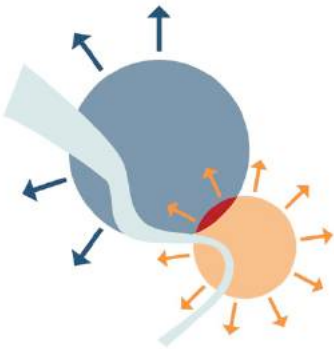
Afb. 33 Een vereenvoudigde voorstelling van het Europees snelwegennet met de belangrijkste verkeersknopen toont de strategische ligging van België.



Afb. 34 Belangrijkste doorgaande verkeersbewegingen voor zwaar vrachtverkeer. Het bestemmingsverkeer moet deze stromen kruisen om de binnenstad te kunnen bereiken.



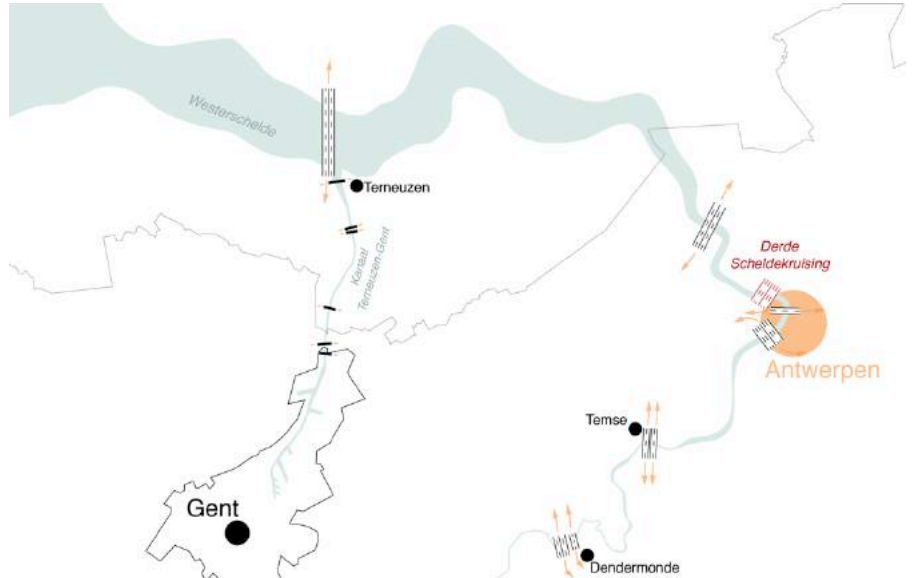
Afb. 35 Bij gebrek aan een derde Scheldekrusing en omwille van een verzadigde ring zoekt het verkeer zijn weg op het onderliggend wegennetwerk. Ook het havenverkeer rijdt vandaag door de stad.



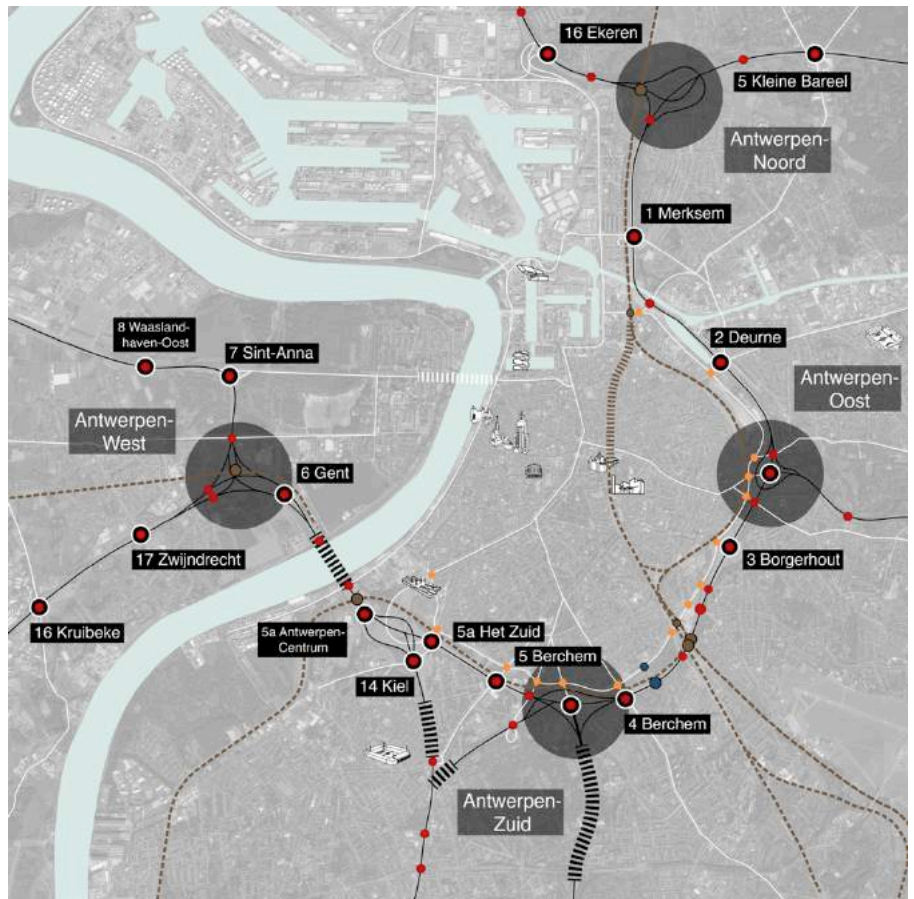
Afb. 36 De zone waar de Oosterweelverbinding moet komen ligt op de grens tussen de stad en het havengebied. Reeds aan het einde van de 20^{ste} eeuw werden plannen gemaakt voor de stedelijke ontwikkeling richting het noorden, in het oude havengebied. Wat zal er nu gebeuren met 't Eilandje?



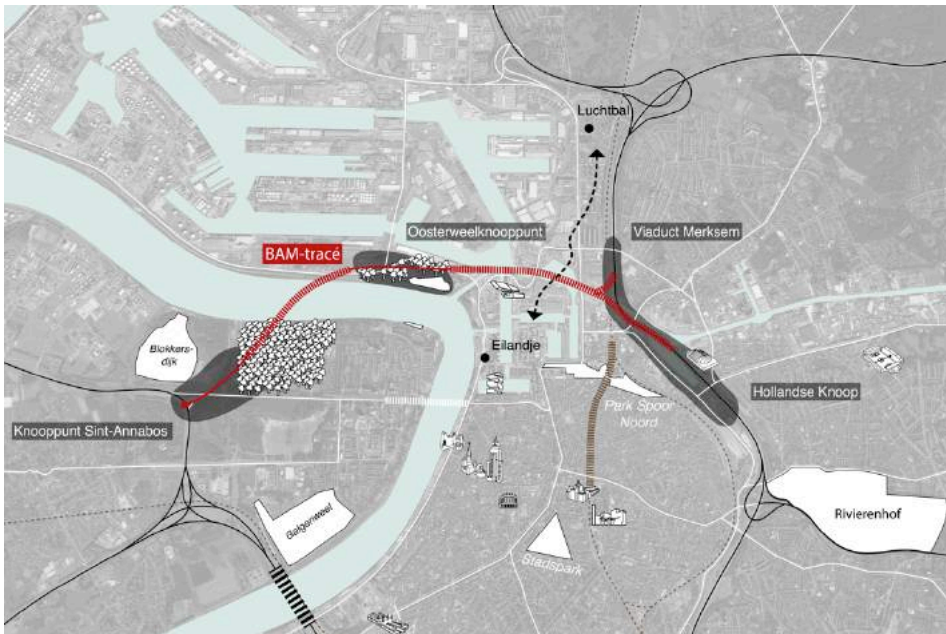
Afb. 37 Het vrijwaren van de groenruimte is een belangrijk strijdpunt in het Oosterweelconflict. Ringland biedt het potentieel voor een immense toename aan stedelijk groen. Ook rond de stad zijn er nog belangrijke groengebieden terug te vinden.



Afb. 38 Tussen Dendermonde en Temeuzen heeft het autoverkeer dertien rijstroken (in één richting) om de (Wester)Schelde te kruisen. Een derde Scheldekrusing met drie extra rijstroken per rijrichting zou dus een grote impact hebben op de capaciteit.



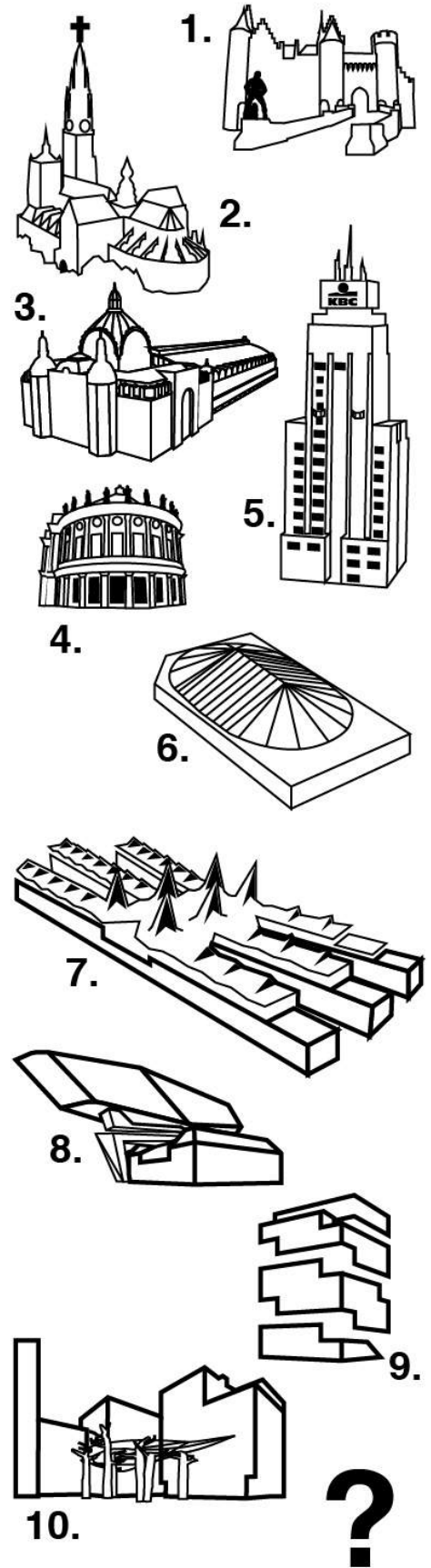
Afb. 39 Deze kaart toont de verkeersknoep op de Antwerpse ring. Het regionale wegennetwerk kruist de internationale voertuigenstroom op verschillende plaatsen. Het lokale verkeer en het doorgaande verkeer rijden door mekaar. In combinatie met de vele op- en afritten zorgt dit voor ingewikkelde weefbewegingen. De ring vormt een barrière of breukzone voor de stedelijke ontwikkeling. Autobridgen zijn nagenoeg de enige poorten naar de stad in het ringlandschap.



Afb. 40 Het BAM-tracé of Oosterweeltracé doorkruist uiteenlopende landschappen. Het traject vertrekt op Linkeroever waar het aansluit op de R1/E34. Vervolgens duikt het de Scheldetunnel in ter hoogte van het Sint-Annabos, om boven te komen aan het Noordkasteel. Daar zal het Oosterweelknooppunt komen, een op- en afrittencomplex voor het havenverkeer. Verder duikt het tracé opnieuw een tunnel in, die twee aansluitingen heeft op de R1, waarvan één ter hoogte van het Sportpaleis. Het op- en afrittencomplex luistert daar naar de naam Hollandse Knoop.



Afb. 41 Het BAM-tracé ligt in gebied in verschillende gebieden met verschillende bestemming. Deze complexe en gevarieerde ruimtelijke context maakt een goede technische oplossing bijzonder moeilijk. Inhoudelijke conflicten zijn op deze manier ook onvermijdelijk. Verschillende knelpunten vragen nog om een oplossing. We zien ook dat de grote infrastructuur, gedragen door de ringweg zelf, heel wat mogelijkheden biedt voor verdere stedelijke ontwikkeling, en groenzones in het bijzonder. Deze concentreren zich momenteel in de gebieden buiten de historische binnenstad.



Afb. 42 Antwerpse architectuur. De Lange Wapper moest een nieuw icoon worden voor de stad.

1. Het Steen
2. Onze-Lieve-Vrouwekathedraal
3. Centraal station
4. Bourlaschouwburg
5. Boerentoren (KBC-toren)
6. Sportpaleis
7. Gerechtsgebouw Antwerpen (Vlinderpaleis)
8. Havengebouw
9. MAS (Museum aan de Stroom)
10. Kievitplein.

Knelpunten Oosterweelverbinding

Toen de oorspronkelijke plannen van de BAM bekendgemaakt werden ontstond er reeds discussie rond een aantal aspecten van het tracé. Sinds het najaar van 2015 zit intendant Alexander D’Hooghe samen met verschillende stakeholders om deze knelpunten op te lossen. Een groot deel van het Sint-Annabos zou gekapt moeten worden; Het Oosterweelknooppunt zou het waardevolle gebied ter hoogte van het Noordkasteel verder doen verdwijnen; En voor de aansluiting van het Oosterweeltracé met de R1/E34 aan het viaduct van Merksem is geen serieuze technische oplossing voor handen. Jaren later zijn dit nog steeds de grootste zorgenkinderen van het BAM-tracé. Rond het Sint-Annabos werd in het najaar van 2016 echter een doorbraak geforceerd. Wanneer men ook rond de andere knelpunten tot een oplossing kan komen, is er misschien licht aan het einde van de tunnel, hoewel Ringlandcoryfee Peter Vermeulen erop hamert dat de Oosterweelverbinding technisch niet verenigbaar is met een volledige overkapping van de ring. Hieronder een korte toelichting van de Oosterweelknelpunten.

Het Sint-Annabos

Volgens de oorspronkelijke plannen van de BAM zou de Oosterweelverbinding zorgen voor het verdwijnen van 66 van de 88 hectare dat het Sint-Annabos telt, het bos zou daarbij ook dienst doen als slibstort tijdens en na de baggerwerken voor de Scheldetunnel. Het grootste stadsbos van Vlaanderen was al jarenlang een speerpunt in het protest van de Antwerpse actiegroepen.⁸⁷ Het overleg tussen actiegroepen en overheid aan de tafel van de intendant zorgde in september voor een doorbraak. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen biedt met het Noordelijk Insteekdok een alternatief aan voor de opslag van de Scheldegrond. Uiteindelijk zal slechts 14 hectare van het Sint-Annabos verdwijnen.

Het Oosterweelknooppunt en het Noordkasteel

Het Oosterweeltracé loopt daarnaast ook door de historische zwemvijvers aan het Noordkasteel. Ter hoogte van dit stukje natuur- en recreatiegebied voorzien de Oosterweelplannen een op- en afrittencomplex voor het havenverkeer. De Intendant nam het ontwikkelen van een ruimtelijke visie voor het Noordkasteel op in de noordelijke opgave van de ontwerpwedstrijd, die gepland staat in 2017.⁸⁸ In oktober 2016 vragen de drie grote actiegroepen de intendant de SAMGA-silo’s, waarvoor de BAM een sloopvergunning heeft, te redden.⁸⁹

De Hollandse Knoop of de Deurnese Tuinen

Het aansluitingscomplex van de Oosterweelverbinding met de Antwerpse ring zou ter hoogte van het Sportpaleis 18 rijstroken tellen.⁹⁰ Het wegdek is er bovendien niet overkapbaar, en dus niet compatibel met Ringland. Ook over deze *Hollandse Knoop* wordt hevig gediscussieerd bij de intendant. De ambitienota tovert het infrastructuurkluwen om tot de *Deurnese Tuinen*. Gezien hier nog geen gedetailleerde plannen voor bestaan, beperken deze ‘tuinen’ zich voorlopig tot een knap staaltje Newspeak. Deze zullen tijdens de ontwerpwedstrijd volgend jaar vastgelegd moeten worden.

⁸⁷ Gazet Van Antwerpen. (28 september 2016). *Sint-Annabos is gered*. p.8.

<http://www.ademloos.be/nieuws/sint-annabos-gered> (december 2016)

⁸⁸ De intendant en zijn team. (11 november 2016). *Over de ring*. (Ambitienota) p.118

⁸⁹ (12 oktober 2016). Lizen, Dieter. *Red graansilo’s van de sloop*. <http://www.hln.be/regio/nieuws-uit-antwerpen/-red-graansilo-s-van-de-sloop-a2915798/> (december 2016)

⁹⁰ Deredactie.be. (14 mei 2014). *BAM: “Maximaal 18 rijstroken op breedste punt ring”*. <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/regio/antwerpen/1.1966584> (december 2016)



Afb. 43 Het Oosterweeltracé vertrekt op Linkeroever, aan het knooppunt tussen de E34 en de dwarslaan. Dit onderdeel van de plannen zorgt voor minder problemen, maar zal wel opgenomen worden in de ontwerpwedstrijd van de intendant.



Afb. 44 Het Sint-Annabos werd ooit aangelegd als bufferzone tussen het woongebied op Linkeroever en de havenindustrie. Het grootste stadsbos van Vlaanderen kent een bijzondere biodiversiteit en recreatiemogelijkheden.



Afb. 45 In de vijver aan het Noordkasteel zwommen vroeger nog elke zomer duizenden Antwerpenaren. Vandaag zijn de vijvers verboden terrein, en zal een deel van het recreatiegebied verdwijnen door Oosterweel.



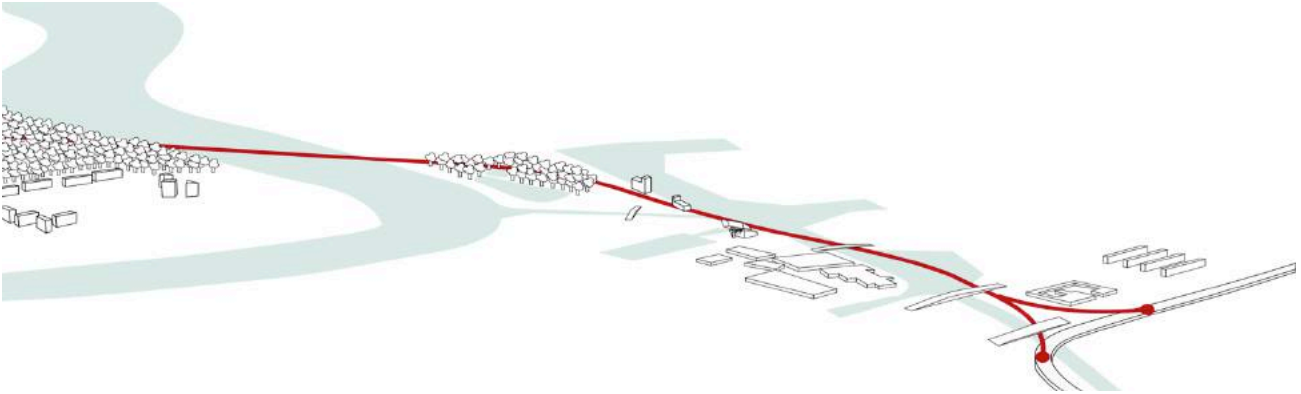
Afb. 46 De SAMGA-silo's net ten noorden van het Noordkasteel mogen vanaf 1 oktober 2016 gesloopt worden voor de bouw van de Oosterweelverbinding. De actiegroepen proberen deze stadsiconen alsnog te redden.



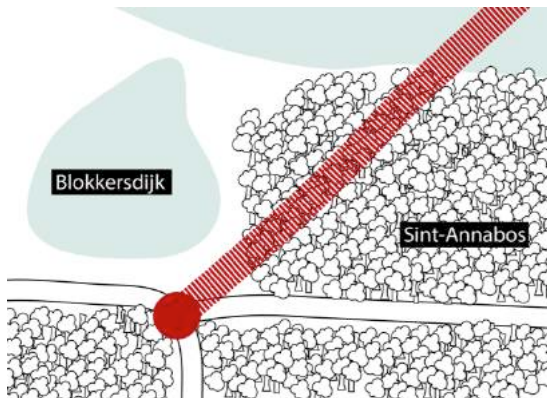
Afb. 47 Ten oosten van het Eilandje zal de Oosterweelverbinding aansluiten op de Antwerpse ring. Vandaag ligt daar nog het viaduct van Merksem, dat onder de grond zal verdwijnen om een overkapping mogelijk te maken.



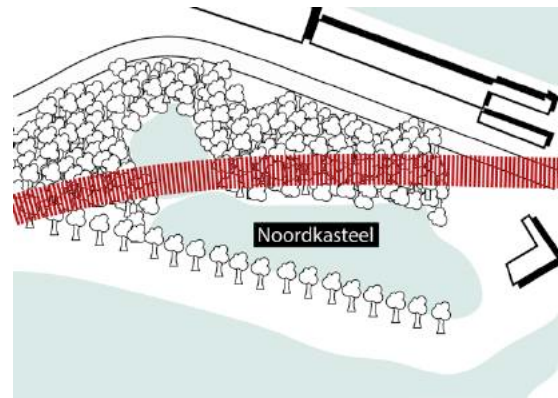
Afb. 48 Ter hoogte van het Sportpaleis komt in de plannen van de BAM een verkeerswisselaar die plaatselijk 18 rijstroken zal tellen. De snelweg loopt door de meest dichtbevolkte delen van de stad, meer bepaald door Borgerhout.



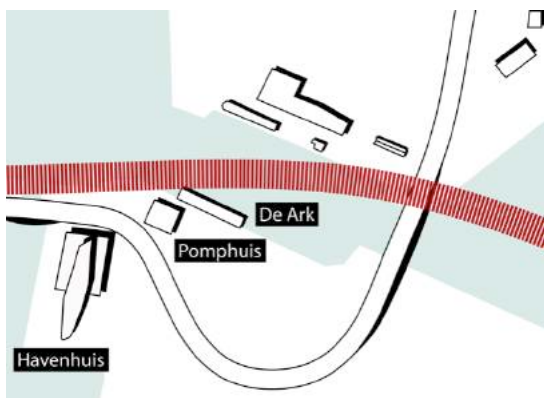
Afb. 49 Het Oosterweeltracé loopt door gebieden met uiteenlopende bestemming. Van het natuurgebied aan het Sint-Annabos tot de vijvers van het Noordkasteel; langs de 19^{de} eeuwse graansilo's en het Antwerpse Havenhuis; Over het Eilandje langs restaurants Het Pomphuis en De Ark om via het Sint-Jozefinstituut in de wijk Luchtbal aan te sluiten op de R1 via het viaduct van Merksem.



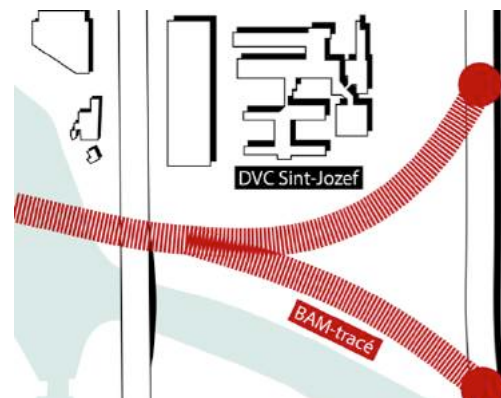
Afb. 50 De Oosterweelverbinding vertrekt op Linkeroever waar het aansluit op de E34/R1 en loopt naast de Blokkersdijk door het Sint-Annabos.



Afb. 51 Passage van de het Oosterweeltracé aan het Noordkasteel. Op deze plek komt een op- en afrittencomplex, voornamelijk voor vrachtverkeer dat de haven als bestemming heeft.



Afb. 52 Op Rechteroever loopt het tracé langs het nieuwe Havenhuis en de restaurants Het Pomphuis en De Ark. In de nabije omgeving zijn een beperkt aantal woningen terug te vinden.



Afb. 53 De aansluiting op het viaduct van Merksem vormt tot vandaag één van de grootste problemen. Oorspronkelijk zou de geplande Lange Wapper ook zijn schaduw werpen over de speelplaats van het Sint-Jozefinstituut.

De actiegroepen onder de loep

“Het Oosterweeldossier leert ons in ieder geval dat de tijd van de vluchtige, kortlevende actiegroepen voorbij is.”⁹¹



stRaten-generaal⁹²

In het Oosterweeldossier profileerde stRaten-generaal zich onder leiding van Manu Claeys en Peter Verhaeghe als het kennisepicentrum van de actiegroepen. Elk document dat zij vast konden en kunnen krijgen (via de Wet op Openbaarheid van Bestuur) wordt bewaard in een inmiddels indrukwekkende databank. Manu Claeys omschrijft stRaten-generaal als de juridische poot in zijn breedste zin. SG neemt steeds het initiatief wanneer er naar de Rechtbank van Eerste aanleg gegaan moet worden, of naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen, de Ombudsman, de Raad van State, Europa... “Ik denk dat dit een beetje de differentiator is van SG ten opzichte van Ademloos en Ringland.”⁹³



Ademloos

stRaten-generaal organiseerde op 29 november 2007 in de Singel een infoavond over de Oosterweelverbinding. Dokter Guido Verbeke (secretaris Ademloos) was daar aanwezig en besepte dat de gezondheid van de Antwerpenaar op het spel stond. Hij zei die avond dat zwijgen geen optie is voor een medicus.⁹⁴ Een aantal aanwezigen deelden zijn bekommernis en besepten dat er naast een studie- en lobbygroep als stRaten-generaal nood was aan een actiegroep die op grotere schaal mensen moest proberen te mobiliseren. Enkel zo zou je erin kunnen slagen het BAM-tracé tegen te houden. In 2008 werd Ademloos geboren. Wim Van Hees, gepensioneerd en getalenteerd reclameman, werd voorzitter en woordvoerder van de vzw. “Vanuit mijn achtergrond kon ik van Ademloos een herkenbaar merk maken (de toegesnoerde A),”⁹⁵ aldus Wim Van Hees. Marcel Peeters trad in dienst als penningmeester. De bekommernis om de luchtkwaliteit zou het uithangbord en het stokpaardje worden van Ademloos. Wat de technische kant van het dossier betreft zouden zij zich aansluiten bij stRaten-generaal. Beide actiegroepen stellen dat ze volledig complementair zijn met mekaar. Waar straten-Generaal de studaxen en de lobbyisten zijn bij de officiële inspraakorganen, zijn Ademloos de actievoerders die mobiliseren en de volkswil naar de politiek overbrengen.⁹⁶

⁹¹ Verwaest, Jean-Charles. (2009). *Bang voor de brug – Verder kijken dan de Wapper lang is*. 189pp.p.94

⁹² Voor de genese van actiegroep stRaten-generaal, zie *Deel 1 - Van Kieritplein tot Oosterweel: Geboorte van een burgerplatform*.

⁹³ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016, Antwerpen.

⁹⁴ Ademloos.be. *Ademloos*. <http://www.ademloos.be/gezonde-stad/ademloos> (november 2016)

⁹⁵ Van Hees, Wim. Interview voor *Dewereldmorgen.be*. (22 juli 2010). *De Grote Lange Wapper Mystificatie*. <http://www.dewereldmorgen.be/artikels/2010/07/22/de-grote-lange-wapper-mystificatie> (november 2016)

⁹⁶ Ibidem.

Ringland

In februari 2009 schreef architect Peter Vermeulen de tekst ‘Oh, Duurzaam Antwerpen’. De tekst telde 91 pagina’s en was een bijdrage aan het Oosterweeldebate in de vorm van een open brief. In de tekst staat te lezen dat de groene overkapping van de Ring verder ontwerpelijk onderzoek verdient.⁹⁷ Een gedeeltelijke overkapping was dan al opgenomen als idee in het Ruimtelijk Structuurplan. In 2012 lanceerde ontwerp bureau Stramien onder impuls van Peter Vermeulen het idee ‘Uit de ban van de Ring’ (dat ontstond op een bierkaartje tijdens zijn vakantie in Turkije⁹⁸), met als doel de reorganisatie van de Antwerpse Ring. Op 13 november presenteerde Stramien het nieuwe concept voor het eerst in het auditorium in Permeke en het enthousiasme was groot. Vervolgens werd eind 2013 de vzw Ringgenootschap opgericht om het concept verder uit te dragen. Op 14 februari 2014 werd uiteindelijk Ringland gelanceerd met een website, een Facebookpagina en een spraakmakend filmpje (‘Uit de ban van de ring’). Een maand later verschijnt de eerste Ringland-krant en in april worden de plannen voorgesteld in De Roma voor 1.500 aanwezigen. Ringland slaagde erin de Antwerpse mobiliteitsdiscussie naar een volledig nieuw niveau te tillen. Duizenden affiches doken op in het straatbeeld; dagelijkse vlagplantacties langs de Ring in Borgerhout claimden op symbolische wijze Ringland, het land van de Ring; ‘ik wil op Ringland fietsen’, stond er te lezen op bordjes aan het zadel van honderden Antwerpenaren; er werd een wave gehouden op de tien bruggen over de Ring en ga zo maar verder.⁹⁹ Het kroonjuweel van de campagne is het sinds 2014 jaarlijks georganiseerde Ringlandfestival, bovenop de Craeybecxtunnel.

Andere Actiegroepen

Naast de drie grote spelers waren er nog tal van andere burgerbewegingen en initiatieven die vanuit een bepaalde buurt of bepaalde thematiek bijdroegen tot het grootschalige actieprogramma. We beperken ons hier tot een opsomming van een aantal van deze bewegingen. GroeNoord doet aan actieve bosbezetting, Elcker-Ik engageert zich al 45 jaar lang als actieve burgerbeweging met politiserend vormingswerk en sociale acties,¹⁰⁰ de Antwerpse afdeling van Movement X streeft naar radicale vrijheid en kaart milieuracisme aan,¹⁰¹ Red de Middenvijver roept mensen op om vogels te adopteren, enzoverder... Een verdere uitweiding en gedetailleerde analyse van andere actiegroepen die rechtstreeks of onrechtstreeks bij Oosterweel betrokken zijn valt niet binnen het bestek van deze thesis. Het onderzoeken van de dynamiek en complementariteit tussen en van de tientallen verschillende actiegroepen zou ongetwijfeld interessante kennis opleveren omtrent burgeractivisme en burgerparticipatie.

⁹⁷ Vermeulen, Peter. (Februari 2009). *Oh, Duurzaam Antwerpen - Naar een Strategisch Masterplan Duurzame Mobiliteit en Dynamische Stadsontwikkeling voor de regio Antwerpen*. CityLabo. Antwerpen. 91pp. p.27

⁹⁸ Vermeulen, Peter in een interview in Het Laatste Nieuws. (4 juni 2016).

<http://www.ademloos.be/nieuws/mobiliteit/als-mensen-iets-beweging-zetten-niks-onmogelijk> (november 2016)

⁹⁹ Ringland.be. *Van bierkaartje naar burgerbeweging*. <http://ringland.be/over-ringland/van-bierkaartje-naar-burgerbeweging/> (november 2016)

¹⁰⁰ Elcker-Ik. Website. *Over ons*. http://www.elcker-ik.be/InformCMS/preview/index.php?sit_id=17 (december 2016)

¹⁰¹ Movement X. Website. <http://www.movementx.org/actions-and-activities.html> (december 2016)

Het Actieplan – Acties, strategieën en tactieken van de burgerbewegingen

Het palmares aan acties dat de actiegroepen anno 2016 kunnen voorleggen is op z'n minst duizelingwekkend. De strijd die ondertussen al ruim tien jaar de Antwerpse gemoederen verhit, wordt op verschillende fronten gestreden. De burgerbewegingen bouwden door de jaren heen een kleurrijk palet uit van initiatieven die het Oosterweelconflict vanuit verschillende hoeken benaderden. Juridische veldslagen, het veroveren van de lokale media, het uitbouwen van een voor activisten ongeziene expertise, het bedenken van alternatieven, het taalgebruik maar ook de beeldenretoriek, emotionele campagnes, het commercialiseren en vermarkten van het activisme: allemaal droegen ze bij aan het ontstaan van een maatschappelijke onderstroom die een project uitbouwt uit protest tegen een regeringsproject. We zouden een chronologisch of thematisch overzicht kunnen geven van de verschillende acties, je zou de acties ook nog kunnen onderverdelen op basis van de gebruikte strategieën of tactieken maar in wat volgt zal er geen eenduidige sequentie zijn in het beschrijven van de acties. De verschillende campagnes van de actiegroepen hebben dan ook een sterk verschillende levensduur en gebeuren allemaal door mekaar. In het hoofdstuk Ruimtelijke Projectanalyse behandelden we reeds de verschillende alternatieve tracévoorstellen en de knelpunten rond het Oosterweeltracé. We komen terug op een aantal van deze aspecten maar bekijken ze nu vanuit een activistische invalshoek, zonder verder de ruimtelijke impact te bespreken. Beginnen doen we bij het begin, met het eerste alternatieve tracévoorstel van twee mannen: Manu Claeys en Peter Verhaeghe. Dit hoofdstuk probeert duidelijk te maken hoe omvangrijk het Oosterweelprotest intussen is geworden.

Alternatieve tracévoorstellen

“We (Peter Verhaeghe en Manu Claeys, nvdr.) zijn gewoon met onze fiets naar de haven gefietst en hebben de omgeving daar onderzocht, echt een beetje op een boyscoutachtig niveau. We zijn op dat moment ook met Christian Leysen gaan praten, die met zijn bedrijf Ahlers aan ons parcours lag (stRaten-generaaltracé, nvdr.). We kenden hem via via en vroegen hem of we vanuit zijn toren wat foto's mochten nemen van het gebied zodanig dat we er een streep onder konden trekken. We hadden ook een gesprek met hem over onze ideeën: 'zouden we het toch niet beter zo of zo doen?' We hebben dat project zelf neergezet maar hebben er tijdens het ontwikkelen wel met heel veel mensen over gepraat.”¹⁰²

In een interview benadrukt Claeys meermaals de belangen van alternatieven. Anticampagnes houd je niet lang vol, mensen raken die beu.¹⁰³ Alternatieven maken het tegelijk mogelijk om je te profileren, om thema's aan te halen waar de overheid nauwelijks rekening mee heeft gehouden. Daarbij denken we aan de leefbaarheidscomponent van het Oosterweelproject: de fijnstofproblematiek, het in gedrang komen van de ruimtelijke ontwikkeling, enzoverder. Alternatieven benadrukken dat een oplossing nodig is. De keuze is niet of er een project komt of niet, maar welk project er komt. De verscheidene alternatieve voorstellen die stRaten-generaal op tafel legde getuigen bovendien van een constructieve houding. In feite is het aanhalen van alternatieven ook een uitnodiging tot een debat, veel meer dan het louter afkraken van

¹⁰² Claeys, Manu. Interview 10/10/2016, Antwerpen.

¹⁰³ Ibidem.

regeringsprojecten. Deze constructieve of positieve benadering is een essentieel element van goede participatie, merkt ook Willem-Frederik Schiltz op: “Ringland was een anti-verhaal voor het establishment en de politiek, maar naar de burgers toe was het een heel positief verhaal. Tonen wat mogelijk is, dat positivisme is heel belangrijk.”¹⁰⁴ Het verschil tussen de voorstellen van de actiegroepen en die van de regering is dat ze niet pretenderen de optimale oplossing te zijn, maar een instrument zijn om een maatschappelijke discussie uit te lokken. Zo lanceerde stRaten-generaal in 2013 een nieuw luik voor haar Alternatieve Mobiliteitsplan voor Antwerpen (AMAI), de Groene Wapper.¹⁰⁵ Geïnspireerd door de wereldberoemde New York Highline stellen ze dat de afbraak van het viaduct niet noodzakelijk is. Het viaduct kan omgevormd worden tot een *parkeboulevard in de lucht*. stRaten-generaal kwam overigens ook de jaren ervoor telkens met nieuwe ideeën op de proppen. In 2010 werd het Meccanotracé voorgesteld, in 2011 het overkappingsproject Groene Vesten, en in 2012 tot slot het ambitieuze lightrain-netwerk. De expertise van burgerbewegingen is een schatkist voor de overheid, en zou zo ook ingezet moeten worden.

Expertise, infoavonden, studiereizen en examples of good practice

De BAM is samengesteld uit tientallen ingenieurs en kon voor het maken van de Oosterweelplannen beroep doen op verschillende Administraties zoals het Agentschap voor Natuur en Bos, het Agentschap Inspectie Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen, het Agentschap Wegen en Verkeer, en ga zo maar door.¹⁰⁶ Je zou dus kunnen stellen dat ze over voldoende expertise beschikten. In dat opzicht is de hoeveelheid kennis die de actiegroepen hier tegenover gezet hebben indrukwekkend en uniek in Vlaanderen. stRaten-generaal bouwde bovendien een gigantisch archief uit door via de wet op Openbaarheid van Bestuur¹⁰⁷ zowat alle beleidsdocumenten op te vragen.¹⁰⁸ Het zich vastbijten in de dossiers door Claeys en Verhaeghe lijkt de ontstaansreden te zijn voor het grote succes van het Antwerpse stadsactivisme.

Een volgende belangrijke stap in het uitbouwen van een succesvol burgercollectief is het informeren van de achterban. De actiegroepen doen dit door op regelmatige basis infoavonden te organiseren op verschillende locaties in Antwerpen. stRaten-generaal en Ademloos organiseren samen Horta avonden in de Horta Art Nouveau zaal, telkens wanneer het Oosterweeldossier zich in een belangrijke fase bevindt. Inkom is gratis. Afgelopen zomer was de Horta avond al aan zijn 20^{ste} editie toe.¹⁰⁹ Telkens worden er experts uitgenodigd om lezingen te geven over thema's die relevant zijn voor de

¹⁰⁴ Schiltz, Willem-Frederik. Interview 4/10/2016, Vlaams Parlement.

¹⁰⁵ Ademloos.be. *De Groene Wapper aka 't Groen Verdiep*. <http://www.ademloos.be/persberichten/de-groene-wapper-aka-t-groen-verdiep> (december 2016)

¹⁰⁶ *Openbaarheidvanbestuur – lijst met openbare besturen*, <https://openbaarheidvanbestuur.wordpress.com/hoe-wobben/lijt-met-openbare-besturen/> (december 2016)

¹⁰⁷ Wet op Openbaarheid van Bestuur, 01/07/1994. Art. 4. zegt: Het recht op het raadplegen van een bestuursdocument van een federale administratieve overheid en op het ontvangen van een afschrift van het document bestaat erin dat eenieder, volgens de voorwaarden bepaald in deze wet, elk bestuursdocument ter plaatse kan inzien, dienomtrent uitleg kan krijgen en mededeling in afschrift ervan kan ontvangen. Bron http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=1994041151&table_name=wet (december 2016)

¹⁰⁸ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016. Antwerpen. Claeys legt uit dat het verzamelen van documenten en het uitbouwen van grondige dossiers één van de kernbezigheden is van stRaten-generaal, en van Peter Verhaeghe en hemzelf in het bijzonder.

¹⁰⁹ Ademloos.be. *20^{ste} HORTA infoavond* <http://www.ademloos.be/evenementen/20ste-horta-infoavond> (december 2016)

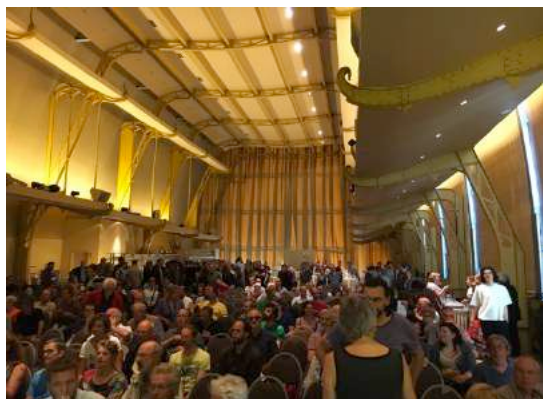
Antwerpse mobiliteit en leefbaarheid (Fijnstof, de vervoersregio Leuven, Ringland, het haventracé...). Daarnaast wordt er telkens een stand van zaken of update gegeven rond het Oosterweeldossier. In maart 2016 vond voor het derde jaar op rij een Ringlandavond plaats. In De Roma in Borgerhout doet de Ringlandacademie dan haar plannen uit de doeken. Ook overkappingsintendant Alexander D'Hooghe werd deze keer uitgenodigd. De eerste Roma-avond in 2014 zorgde voor een overvolle zaal en in 2015 kwamen tweemaal 1.200 geïnteresseerden op de infoavonden af.

Naast de infoavonden organiseerde stRaten-generaal in 2014 ook het jubileumcongres Democratie Vandaag, op de Rooseveltplaats in het Koninklijk Atheneum in Antwerpen.¹¹⁰ Daar namen filosofen, een politicologe, een socioloog en een advocaat het woord en werd er onder meer over de G1000 gepraat. stRaten-generaal organiseerde ook nog twee congressen rond overkappen, telkens in het Provinciehuis. Claeys vertelt hoe daar telkens 300 mensen op afkwamen, waarvan een honderdtal uit de bouwsector. Pedro Romo Alcaniz, projectleider van de *calle30* in Madrid werd uitgenodigd, net als de directeur van het Centrum Ondergronds Bouwen uit Nederland, zelfs specialisten uit Japan die overvlogen om te komen spreken, leden van West 8 (Stonden in voor het ontwerp van het Madrileense Ringpark), Herrenknecht (Duitse tunnelbouwers) en Marioff uit Finland (Sprinkler Systems).¹¹¹ Zij kwamen allemaal gratis en voor niets naar België. “Wijlen Marleen Van Ouytsel, voormalig politica van OpenVLD, betaalde de vliegtickets uit haar eigen zak, terwijl ze in de meerderheid zat toen,” aldus Manu Claeys.

Claeys hamert er dan ook op dat zij met stRaten-generaal altijd hebben ingezet op het bestuderen van examples of good practice, en het verspreiden ervan, dat was ook zo bij hun studieopdracht voor Forum2020: “We kregen een budgetje van die captains of industry om in Dublin en Barcelona examples of good practice te gaan bekijken. We hebben daar vier maanden zeer intensief gewerkt aan dat alternatief oplossingsmodel. We hebben er alles voor laten vallen, vier maanden lang. Dan zijn we met dat eindrapport van de meccano gekomen.” Andere voorbeelden waarnaar (regelmatig) verwezen wordt zijn de Groene Loper in Maastricht, de M30 autosnelweg in Madrid, tunneltechniek uit Noorwegen, tolheffing in Zweden, de modal split in Kopenhagen, Amsterdam en Zürich, het openbaar vervoersysteem in Montpellier, de parkeertarieven in Londen, enzoverder. “We kijken zoveel mogelijk naar steden die ongeveer de grootte hebben van Antwerpen en waar links of rechts wel een keer een andere grote stad naast ligt met wie ze een connectie hebben (zoals Brussel met Antwerpen heeft, nvdr.),” vertelt Claeys nog.

¹¹⁰ stRaten-generaal. Website. *Congres democratie vandaag*. <https://stratengeneraal.wordpress.com/activiteiten-en-projecten/congres-democratie-vandaag/> (december 2016)

¹¹¹ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016. Antwerpen.



Afb. 54 Horta infoavond in de Horta Art Nouveau zaal in Antwerpen. De infoavonden zijn binnenkort aan hun 21^{ste} editie toe.



Afb. 55 De eerste Ringlandavond vulde De Roma in Borgerhout tot de nok. Ook de volgende edities werden een succes.



Afb. 56 De Groene Loper in Maastricht scheidt het doorgaande van het lokale verkeer en is zo een 'kleinschalig' prototype voor Ringland.



Afb. 57 Parque Madrid Rio ligt bovenop de Madrileense overkapping van de M30 autostrade.



Afb. 58 De *Buttunneln* tunnel in Noorwegen is een voorbeeld van de ingenieuze Noorwegse tunneltechniek. Een rondpunt in de berg verbindt drie tunnelarmen.



Afb. 59 Park *Nus de la Trinitat*. De aanpak van de Barcelonese rondweg *Ronda de Dalt* vormde een belangrijke inspiratie voor de ontwikkeling van het Meccanotracé.

Het Schrijversoffensief

Zoals eerder vermeld is schrijver Manu Claeys het brein achter het Oosterweelactivisme. De pen zou een belangrijk wapen worden in de campagne. Ook Anne Provoost, schrijfster en echtgenote van Manu Claeys, mengde zich in de debatten. Het geschreven woord werd ook een instrument van de massa om protest aan te tekenen tegen de Oosterweelplannen. Zo werd in september 2009 het Antwerps record aan ingediende bezwaarschriften opgetekend.¹¹² Ruim 17.000 bezwaarschriften werden ingediend. Verder zijn zowel slogantaal als genuanceerd woordgebruik belangrijke factoren geweest. We zagen al hoe ook lokale en sociale media een cruciale rol speelden in het verspreiden van de geschriften en het communiceren over het onderwerp. In wat volgt geven we een overzicht van het schrijffoffensief van de actiegroepen, dat gaat van monumentale boeken, over gedichten, tot eenvoudige cartoons. Naast het activistische schrijven, werden door de jaren heen talloze academische publicaties rond Oosterweel gerealiseerd. Ook journalisten en anderen schreven boeken over het dossier. Je kan ondertussen een hele bibliotheek vullen met de literatuur die verscheen rond het Oosterweelconflict. Verder geven we een overzicht van het schrijven vanuit activistische hoek.

*Stilstand – Over machtspolitiek, betweterbestuur en achterkamerdemocratie*¹¹³

Manu Claeys en Peter Verhaeghe beschikken samen met stRaten-generaal misschien wel over de grootst mogelijke dossierkennis. In zijn boek *Stilstand* geeft Manu Claeys zijn visie op de ontwikkelingen in het dossier vanaf het begin, het moment dat de BAM zijn maquette voorstelde en Kris Peeters het voor het eerst over de Lange Wapper had, tot 2013. In het boek legt hij uit hoe de overheid haar eigen protest creëerde en hoe nooit een poging werd gedaan een debat te organiseren. Naast een gegronde kritische analyse van de projectaanpak van de overheid, waarin termen als politiek autisme, tunnelvisie, populisme, geheimdoenerij, en dergelijke meer, belangrijke begrippen zijn, is het boek ook een positieve bijdrage. Claeys stelt alternatieven voor waar mogelijk en schetst de ingrediënten voor een succesvolle bewonersgroep. In se is het boek een maatschappijkritiek die de politieke cultuur in Vlaanderen hekelt en een pleidooi voor betere besluitvormingsprocedures.

¹¹² Ademloos.be. (26 juni 2009). <http://www.ademloos.be/nieuws/ruim-17000-bezwaarschriften-tegen-oosterweelverbinding> (december 2016)

¹¹³ Claeys, Manu. (2013). *Stilstand - Over Machtspolitiek, Betweterbestuur en Achterkamerdemocratie*. Van Halewyck, Leuven. E-book.



Afb. 60 *Stilstand*. Het boek van Manu Claeys uit 2013 dat in meer dan 500 bladzijden elke ontwikkeling uit het Oosterweel-dossier tot op het bot analyseert.



Afb. 61 *On accuse, no excuse*. De boekvorm van het bezwaarschrift van stRaten-generaal tegen het GRUP Oosterweelverbinding uit 2014. Een unicum in Vlaanderen.

Oh, DUURZAAM ANTWERPEN

NAAR EEN STRATEGISCH MASTERPLAN
DUURZAME MOBILITEIT EN DYNAMISCHE STADSONTWIKKELING
VOOR DE REGIO ANTWERPEN



Afb. 62 *Oh, Duurzaam Antwerpen*. Visietekst van Antwerps architect Peter Vermeulen die krijtlijnen schetst voor de ruimtelijke ontwikkeling van zijn stad.

On accuse – no excuse

Exemplarisch voor de juridische kracht achter de burgerbewegingen en het buitengewone doorzettingsvermogen van Manu Claeys en Peter Verhaeghe is het bezwaarboek *On accuse, no excuse* dat de twee samen uitbrachten in 2014. Nooit eerder werd er in Vlaanderen een bezwaarboek geschreven, waarmee stRaten-generaal opnieuw voor een primeur zorgde met het Vlaamse verzet tegen de Oosterweelplannen. Het bezwaarboek is simpelweg de boekvorm van het bezwaarschrift dat stRaten-generaal op 14 augustus 2014 indiende in het kader van de bevraging rond het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) Oosterweelverbinding.¹¹⁴ Het bezwaarschrift is een grondige analyse van de onvolledigheid van het onderzoek naar een Oosterweelalternatief, en de zweem van partijdigheid die over het dossier hangt. Het boek werd in grote mate gefinancierd door crowdfunding. stRaten-generaal stelt formeel dat Oosterweel de (juridische) procedures niet zal overleven, wegens de aantoonbare voorbarigheid van de politieke besluitvoering.¹¹⁵ Met het boek willen ze het belang onderstrepen dat de actiegroepen hechten aan het volwaardig meenemen van alternatieven in de voorziene procedures.

Oh, Duurzaam Antwerpen

In februari 2009 schreef Ringlandbedenker Peter Vermeulen al de tekst *Oh, Duurzaam Antwerpen* in de vorm van een open brief waarmee hij zich richtte tot alle betrokken overheden en partners in het mobiliteitsdebat. De ambitieuze geïllustreerde uiteenzetting is een bijdrage aan het Oosterweeldebat en een pleidooi voor een strategisch Masterplan Duurzame Mobiliteit en dynamische stadsontwikkeling voor de regio Antwerpen. De tekst benadrukt dat Vlaanderen ongeveer het dichtste wegennet ter wereld heeft en dat bijkomende weginfrastructuur enkel meer verkeer aantrekt, en dus geen oplossing is voor het probleem. Aanvankelijk was Ringland dan ook sceptisch tegenover een derde Scheldekrusing, maar ook zij zijn uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat die

¹¹⁴ Ademloos.be. *stRaten-generaal schrijft het eerste bezwaarboek van Vlaanderen*.

<http://www.ademloos.be/nieuws/accuse-no-excuse> (december 2016)

¹¹⁵ Ibidem.

noodzakelijk is.¹¹⁶ Verder wordt er opnieuw gehamerd op de nood aan een geïntegreerd beleid en een integrale aanpak van ruimtelijke structuurprojecten, ook één van de stokpaardjes van stRaten-generaal en Stramien, het architectenbureau van Vermeulen. Vermeulen drong overigens al meermaals aan op het samenvoegen van de verschillende MER-rapporten. De maatschappelijke relevantie van teksten als deze mag niet onderschat worden. Burgerbewegingen en actiegroepen hanteren vaak een agenda die sterk verschilt van die van de overheid. stRaten-generaal in het bijzonder is bezig met de toekomst van Antwerpen op heel lange termijn. Iets wat politici zich om een aantal redenen kennelijk niet kunnen permitteren. Claeys en Vermeulen kunnen wel rekenen op sympathie vanuit politieke hoek. Zo zegt Willem-Frederik Schiltz het volgende: “Ik pleit voor meer langetermijnvisie. En als je wil dat een langetermijnvisie je politieke loopbaan overstijgt, dan moet je die samen met de bevolking maken. Want de politici komen en gaan, maar de burgers blijven er altijd.”¹¹⁷

Van Knelpunten naar knooppunten – Over mobiliteit en stadsontwikkeling in Antwerpen – Een toekomstvisie

Ook Manu Claeys en Peter Verhaeghe werkten in 2010 in opdracht van Forum 2020 een toekomstvisie uit voor de ruimtelijke ontwikkeling in Antwerpen. De tekst bevat verschillende mogelijke oplossingsmodellen voor het hoofdwegennet, onderverdeeld in vier scenario's: 1. Het verbeteren van de bestaande infrastructuur 2. Een partiële grote ring 3. Het sluiten van de ring met een derde Scheldekrusing 4. Het meccanoscenario of de noordelijke bypass. Daarnaast worden er voorstellen gedaan voor het onderliggend wegennet en het openbaar vervoer, de ruggengraat voor de ruimtelijke ontwikkeling.¹¹⁸ Aan de hand van interviews stelden we vast dat teksten als deze en *Oh, duurzaam Antwerpen* noodzakelijk zijn om het beleid onder druk te zetten en sneller tot actie over te gaan rond bepaalde thema's. Activisten activeren met andere woorden de politiek. Claeys schrikt er niet voor terug om te stellen dat het niet de politici zijn die de maatschappij ontwerpen. Burgers doen dat.¹¹⁹

¹¹⁶ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016, Antwerpen.

¹¹⁷ Schiltz, Willem-Frederik. Interview 04/10/2016, Vlaams Parlement.

¹¹⁸ Claeys, Manu en Verhaeghe, Peter. (juni 2010). *Van knelpunten naar knooppunten – Over mobiliteit en stadsontwikkeling in Antwerpen – Een toekomstvisie*. Studieopdracht Forum 2020. 137pp.

¹¹⁹ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016, Antwerpen. “Of we nu rechtsconservatief zijn of niet: in tempo zal dat waarschijnlijk een verschil van aanpak geven, maar in richting niet. Dit is mijn adagio wel hoor, ik geloof daar heel sterk ik. Ik gebruik dat ook vaak als slogan: ‘het is de georganiseerde burger die de richting aangeeft, de politiek bepaalt het tempo’. En je merkt in heel veel maatschappelijke discussies dat dit ook zo is. Sommige besturen staan op de rem, anderen duwen op het pedaal. Maar dezen zitten niet aan het stuur. Dat klinkt arrogant, maar het is niet zo bedoeld. Dat gaat ook op voor het armoedebeleid, dat gaat op voor een hoop sociale stelsels, milieubeleid, de omgang met wilde zones in grasbermen, voor een heleboel dingen. Je hebt een bestuur dat links of rechts een soort ideologische richting aangeeft, maar daaronder zit een veel grotere richting die door het middenveld, de bestaande bewegingen en burgers, opiniemakers, experts en administraties wordt geduwd. Het is een soort onderwave, undertone. Het is veel sterker dan de stroming die boven golven maakt. En gelukkig he!”



Afb. 63 *Het Noordkasteel*. Fotoboek van schrijfster Anne Provoost en fotograaf Chris Terryn dat de schoonheid van het Noordkasteel in beeld brengt.



Afb. 64 *Het Sint-Annabos*. Fotoboek van Provoost en Terryn in vervolg op *Het Noordkasteel*. Toont de pracht en biodiversiteit van het Sint-Annabos.



Afb. 65 *Het Eilfhonderd meter gedicht* van Joke Van Leeuwen verbindt Linkeroever symbolisch met Rechteroever. Fietsers en voetgangers konden de tekst van links naar rechts en van rechts naar links lezen in de Sint-Annatunnel.



Afb. 66 Het gedicht *Hier* van voormalig stadsdichteres Joke Van Leeuwen, geschreven op de stadskantoren aan het Kievitplein.

Boek Noordkasteel en Sint-Annabos

In 2015 brachten schrijfster Anne Provoost en fotograaf Chris Terryn eerst een fotoboek uit over het Noordkasteel en enkele maanden later een nieuw boek over het Sint-Annabos. Anne Provoost vertelt hoe ze enkele weken op een woonboot nabij het Noordkasteel woonde, en dat ze verrast was door de ruwe schoonheid van het gebied als groene buffer tussen de stad en de haven.¹²⁰ Ze legde bij stRaten-generaal het voorstel op tafel om een fotowedstrijd te organiseren over het Noordkasteel. Vervolgens werd een selectie gemaakt van de inzendingen. Aangevuld met foto's van enkele professionele fotografen werd het fotoboek samengesteld. Voor het boek over het Sint-Annabos werd op dezelfde manier tewerk gegaan. De actiegroepen maken zich sterk dat deze manier van actievoeren er een is die nog niet dikwijls werd gebruikt in de strijd voor het behoud van groengebieden. “Hoe bekender het natuurgebied wordt, hoe moeilijker om het nog te vernietigen.”¹²¹ De verspreiding in alle Antwerpse bibliotheken moet ervoor zorgen dat het Noordkasteel en het Sint-Annabos nooit zullen worden vergeten, aldus Anne Provoost. Beide boeken werden uitgegeven als co-editie van stRaten-generaal, Natuurpunt WAL en Ademloos.

¹²⁰ Het Laatste Nieuws. (12 maart 2015). *Fotoboek over Noordkasteel*.

<http://www.ademloos.be/nieuws/gezondheid-milieu/fotoboek-over-noordkasteel> (december 2016)

¹²¹ Het Nieuwsblad. (26 september 2009). *Ruim 17.000 bezwaarschriften tegen Oosterweelverbinding*.

<http://www.ademloos.be/nieuws/ruim-17000-bezwaarschriften-tegen-oosterweelverbinding> (december 2016)

*We zijn de Iedereen van wie
't Stad is en verliezen veel
maar niet onze gezichten.*

*Niet de herinnering aan wat er
omterallernoodzakelijkst moest
zwichten toen men gericht en met*

*de tijd mee door het weefsel sneed.
Dat deden die van het verleden.
Nu, in hun toekomst, doet men weer*

*aan toekomst, langdurig onverwijld, en
maakt taal bochtige tracés om te beslechten.
De Iedereen heeft wat te zeggen.¹²²*

In 2008 schreef toenmalig stadsdichteres Joke Van Leeuwen een stadsgedicht over Oosterweel, naar aanleiding van het Arup/Sum rapport dat eerder dat jaar naar buiten was gebracht. Ook de volksraadpleging lag toen al achter de rug. Van Leeuwen zinspeelt op het belang van het taalgebruik in het conflict en erkent ook de kracht van de stem van de burger, die als het ware waakt over de stad en haar collectieve geheugen. Eerder schreef ze al het gedicht 'Hier', voor de buurt rond het Kievitplein en Borgerhout. Ze verwijst in het gedicht naar het historische verzet van de burgerbewoners tegen de bouwplannen van de regering. Het gedicht stond te lezen op de gevel van een kantoorgebouw aan het Kievitplein.¹²³ In april en mei van het jaar 2009 was er in de Sint-Annavoetgangerstunnel ook een gedicht te zien van Joke Van Leeuwen. Het *Elfhonderd meter gedicht* verbond de binnenstad met de Linkeroever. Een gedicht begon op Rechteroever en eindigde op Linkeroever, een ander gedicht deed het omgekeerde. Hoewel het gedicht niet over Oosterweel gaat, is de mobiliteitsproblematiek er wel aanwezig¹²⁴ en is de symboliek van het verbinden van beide oevers op zich de moeite waard om het te vermelden.

¹²² Van Leeuwen, Joke. (2009). *Na het Arup-rapport*. <http://www.stadsdichterjokevanleeuwen.be/> (december 2016)

¹²³ Van Leeuwen, Joke. *Hier*. <http://www.stadsdichterjokevanleeuwen.be/> (december 2016). Enkele fragmenten uit het gedicht: 'Ik stoot hier mijn kop, schrijft de wind' [...] 'gemorrel van mensen hoog boven hun hoofd, hoe weet ik nog of ik wind mee ben of tegen' [...] 'Dit is hier een plek waar de mensen niet zwegen, ik weet van hun woorden, ik droeg ze al voort toen ik hier over bossen en laren en vachten van vee van het volk blies, ik trek hier al eeuwen aan oren.' [...] 'Ik schreef hier onleesbare rimpels op water dat ongenood kwam, liet drijven wat hoorde te blijven, ik zag nieuwe straten genoemd naar het oude, ik jaag mezelf na hier, de hoeken om fluitend rond al dit doorzichtigs.'

¹²⁴ Van Leeuwen, Joke. (2009). *Elfhonderd meter gedicht*. <http://www.stadsdichterjokevanleeuwen.be/> (december 2016). Fragmenten uit het gedicht als 'Behaagziek als een brug zijn tunnels niet...' en 'De auto's



Afb. 67 Cartoon van VIL, die de draak steekt met gewezen BAM-voorzitter Karel Vinck.



Afb. 68 Cartoon die alludeert op de fijnstofproblematiek en de verschillende artsen die zich in de acties mengen.



Afb. 69 Ook voormalig Minister van Mobiliteit Hilde Crevits ontsnapt niet aan de kritiek. Hier in een cartoon van Gie Campo.



Afb. 70 Nadat Ringland op het toneel verscheen worden ook over de overkapping mopjes gemaakt.



Afb. 71 De discussie over het aantal rijstroken aan het Sportpaleis was op een bepaald moment werkelijk komisch. Ook Guido Campo maakte er gebruik van.



Afb. 72 Deze cartoon legt de link tussen de ALS Ice Bucket Challenge hype en de Antwerpse fijnstofproblematiek.

Cartoons

In 2009 kreeg vzw Ademloos in zijn strijd de steun van cartoonist VIL. In het boekje *De slag om Oosterweel* maakt hij aan de hand van een honderdtal grappige tekeningen de gevolgen van Lange Wapperbrug voor de volksgezondheid in Antwerpen duidelijk. VIL is het pseudoniem voor Lieven Pelgrims, industrieel ingenieur, jazzmuzikant en amateur cartoonist. Zelf zegt hij dat zijn motivatie voortkwam uit pure woede. “Wim Van Hees, boegbeeld van Ademloos, was er aanvankelijk niet zo wild van. Ik hakte nogal hard en respectloos in op BAM-voorzitter Karel Vinck. [...] ‘VIL’ komt ook van *vilein*, ik hou ervan om er het mes in te zetten. Cartoons mogen niet te vrijblijvend zijn.”¹²⁵ In 2011 nam Gie Campo de fakkel over en publiceert sindsdien bijna dagelijks één of meerdere cartoons op de website van Ademloos. In een tweede cartoonboekje voor de Antwerpse actiegroepen in 2012 selecteerde Gie Campo 50 cartoons voor Ademloos en stRaten-generaal. Deze initiatieven tonen opnieuw aan dat de actiegroepen alle denkbare middelen gebruiken om te communiceren over het Oosterweeldossier. De cartoons raken alle relevante thema’s aan op een komische, ironische en satirische manier.

wachten voor het rood en even gaat er niemand dood die iemand graag in leven houdt...’ tonen aan dat de Antwerpse mobiliteitsproblemen de stadsdichteres bezig houden.

¹²⁵ De Nieuwe Gazet. (8 september 2009). *Cartoons hakken in op Lange Wapper*.

<http://www.ademloos.be/nieuws/cartoons-hakken-op-lange-wapper> (december 2016)

De Beeldenoerlog

De Oosterweelstrijd wordt niet enkel beslecht met het geschreven woord. In vorige paragrafen zagen we al hoe beeld en woord vaak hand in hand samengaan. Soms zijn woorden zelfs niet nodig om luidkeels te protesteren of te dromen over wat mogelijk is. Verder geven we een overzicht van beelden die tot het vaste wapenarsenaal van de burgerbewegingen horen. Hoewel vaak de ironie in de beelden duidelijk is, moet toch voorzichtig omgegaan worden met sommige van deze afbeeldingen. Fotorealistische beelden zijn niet per se realistisch. Beelden kunnen net als woorden makkelijk een loopje nemen met de werkelijkheid, ten goede of ten kwade. ‘Eerst zien en dan geloven’ is een bedrieglijke strategie om met het beeldmateriaal rond Oosterweel om te gaan. Niet alleen de actiegroepen proberen discussies naar hun hand te zetten met visualisaties, ook de regering is daar schuldig aan. Het gebeurt ook niet altijd met kwaad opzet. De beelden op de volgende pagina zetten een aantal aspecten in perspectief en illustreren de gebruikte beeldenretoriek. Elke oplossing heeft zijn voordelen en zijn nadelen. Je kan elke oplossing duister in beeld brengen of mooier dan hij is. Matthias Blondia, rechterhand van de overkappingsintendant ziet het ook zo: “Er is denk ik geen perfecte oplossing. Antwerpen is een achtergesteld gebied als het op infrastructuur aankomt. Dit is een kleine stadsring waar al het verkeer voor de stadsregio op moet, die bovendien een belangrijke verbinding is op Europees niveau. Dit is zo’n achtergesteld gebied dat geen enkele oplossing voor een tracé alles doet wat het zou moeten doen. De oplossing is sowieso een genuanceerd verhaal.”¹²⁶

Tekeningen waren op bepaalde momenten ook het voorwerp van discussie in het Antwerpse mobiliteitsdebat. Hier gaat het dan weer over technische tekeningen, die in principe wel de realiteit weergeven. We denken bijvoorbeeld terug aan de beruchte discussie over het aantal rijstroken ter hoogte van het Sportpaleis.¹²⁷ Een ander recent verhaal is dat van Ringland. De volledige overkapping lijkt niet verenigbaar te zijn met Oosterweel: “Er zijn geen bouwkundige tekeningen die aantonen dat de Hollandse Knoop technisch gezien kan overkapt worden. ‘Er is géén opdracht om een overkapping uit te tekenen. Er is zelfs géén opdracht om te onderzoeken of een overkapping op die locatie wel mogelijk is,’”¹²⁸ zegt Wouter Van Besien, Antwerps fractieleider van de partij Groen! Ook beter Vermeulen sluit het bestaan van een oplossing voor het probleem uit: “Ik ben zeker dat het niet kan.”¹²⁹ Ook was er lange tijd onduidelijkheid over een technische oplossing voor de aansluiting van het Oosterweeltracé (toen nog met de Lange Wapper) op het viaduct van Merksem. Volgens de actiegroepen had de regering geen antwoord klaar en bestonden de juiste tekeningen gewoonweg niet. Aan de hand van een aantal beelden tonen we verder wat de impact is van de visuele beeldvorming en perceptie in het Oosterweelconflict.

¹²⁶ Blondia, Matthias. Interview 03/10/2016. Antwerpen

¹²⁷ Admloos.be. ‘Bedoelt u baanvakken of rijstroken?’ <http://www.ademloos.be/nieuws/%E2%80%98bedoelt-u-baanvakken-rijstroken%E2%80%99> (oktober 2016)

¹²⁸ Groen.be. 20 mei 2016. *Bewijs geleverd: volledige overkapping én Ringland zijn niet combineerbaar met Oosterweel.* http://groenantwerpen.be/bewijs_geleverd_volledige_overkapping_%C3%A9n_ringland_zijn_niet_combi_neerbaar_met_oosterweel (december 2016)

¹²⁹ Vermeulen, Peter. Interview 19/10/2016. Antwerpen.



Afb. 73 Beeld uit een fotoreportage die het leven in de omgeving van een viaduct illustreert en de Lange Wapper als baken van architectuur voor de stad in vraag stelt.



Afb. 74 Maquette van het Lange Wapperviaduct. Het architecturale icoon lijkt niet weg te denken uit de omgeving op dit beeld. Naast wat strategisch geplaatste bomen en water is er namelijk ook geen omgeving te zien op de maquette.



Afb. 75 Op sociale media duikt deze afbeelding op als 'de oplossing van de BAM voor de Hollandse Knoop'. De afbeelding wordt niet veel later getweet door Ademloosvoorzitter Wim Van Hees.



Afb. 76 De Deurnese Tuinen, de naam die Alexander D'Hooghe gaf aan de Hollandse Knoop. Het contrast met de realiteit kan moeilijk groter zijn.



Afb. 77 De Antwerpse ring zonder Ringland. De bomen en vegetatie zijn er bruin en grijze wegen gevuld met vrachtwagens vullen het beeld.



Afb. 78 Ringland. De laaggelegen autostrade maakt plaats voor een van de mooiste parklandschappen in de regio. De heuvel die opeens in het beeld opduikt roept op z'n minst vraagtekens op.



Afb. 79 Voorstanders van de Lange Wapper verwijzen vaak naar de Erasmusbrug in Rotterdam als voorbeeld hoe een brug een icoon kan zijn voor een stad.



Afb. 80 Tegenstanders van het Langewapperviaduct merken op dat het meer dan honderd jaar duurde voor het gebied onder de Brooklyn Bridge in New York zich langzaam begon te ontwikkelen.



Afb. 81 Archiefbeeld van de zwemvijvers aan het Noordkasteel, waar de Antwerpenaren vroeger massaal gingen zwemmen. Vandaag is zwemmen er verboden.



Afb. 82 De Graansilo's ten Noorden van het Noordkasteel werden een nieuw discussiepunt in het Oosterwielconflict. stRaten-generaal wijst op hun historische waarde.



Afb. 83 Het aantal rijstroken aan het Sportpaleis zou oplopen tot 19, pechstroken niet meegerekend. Vandaag zijn dat er 12.



Afb. 84 Wanneer Wouter Van Besien vertelt dat de Ring ter hoogte van het Sportpaleis 29 rijstroken zal tellen merkt Ademloos op dat deze met zijn 125m even breed zal zijn als de Onze-Lieve-Vrouwekathedraal hoog is.

De straat op en 't Stad in – Straatacties

Naast de mediastrijd en de opbouw van een indrukwekkend expertenapparaat en burgerplatform trokken de actiegroepen en sympathisanten ook de stad in. Deze vormen van het zich manifesteren in de straat zijn essentieel voor het stadsactivisme en het activisme in het algemeen. Ze zijn de meest zichtbare en sprekende vorm van actie. Zonder acties als deze zou je je kunnen afvragen of er nog van stadsactivisme gesproken kan worden. Bij elk van deze gelegenheden duiken steevast vlaggen van de actiegroepen op, de woordvoerders leiden de massa met een megafoon. Deze naakte vorm van protesteren mobiliseert mensen ook op een fysieke manier en brengt de achterban in nauw contact met de breinen achter het burgercollectief. Het decor voor deze acties is de stad Antwerpen natuurlijk, waar strategisch gekozen locaties een symbolische laag toevoegen aan de acties. Volgend overzicht laat opnieuw zien dat het Antwerpse stadsactivisme alle relevante thema's aanslaat, van de Lange Wapper tot Ringland.

Sint-Jozefinstituut

Op 20 juni 2008 trokken een 200-tal personeelsleden en 250 kinderen van het Sint-Jozefinstituut onder politiebegeleiding te voet van de Sint-Annavoetgangerstunnel naar het Antwerpse Stadhuis.¹³⁰ Daar voerden opvoeders en kinderen een show op en zongen een protestlied. Later op de dag volgde nog een optreden op de Grote Markt en zakte een kleine delegatie af naar het mobiliteitscongres dat de BAM die avond gepland had. De reden voor het protest is eenvoudig: de aansluiting van de Lange Wapper op de E19 zal vlak boven hun school komen te liggen. Het Sint-Jozefinstituut is gelegen in de wijk Luchtbal en telt maar liefst vijf scholen, onder meer voor mensen met een mentale of motorische handicap. In het centrum verblijven ook veel kinderen met zware ademhalingsproblemen. De situatie van sommige kinderen is te precair om 's avonds naar huis te gaan. In het instituut verblijven tijdens de week 60 internen, 20 kinderen leven er permanent. De school betreurt nooit betrokken te zijn in het overleg over de Oosterweelverbinding, ondanks verschillende pogingen: "Wij vragen al jaren aan de BAM om informatie te krijgen over het project, pas zowat twee weken geleden hebben zij ons gecontacteerd," vertelt Peter van Houtven, directeur van Dienstverleningscentrum Sint-Jozef aan Het Laatste Nieuws.¹³¹ De school is ongerust dat de komst van het viaduct de gezondheid van hun leerlingen en inwoners van de omgeving ernstig bedreigt. Een deel van de school staat ook niet aangegeven op de maquette: "Bij de BAM wisten ze helemaal niet dat er op die plek bewoning was," hekelt de directeur in hetzelfde interview.

Eerder dat jaar schreven de scholen samen met Ademloos een open brief aan vier politici die een belangrijke rol spelen in het dossier.¹³² In de brief gericht aan ministers Wivina De Meester, Kathleen Van Brempt, Hilde Crevits en provinciegouverneur Cathy Berx leggen ze uit hoe het Sint-Jozefinstituut de belangrijkste instelling is van de stad is voor fysiek en mentaal gehandicapte kinderen. Ademloos gaf samen met Dr. Dirk Van Druppen ook een uiteenzetting over de medische problematiek rond Oosterweel op de jaarlijkse open dag 'binnen een buitengewone school'. De Lange Wapper wordt op 50m

¹³⁰ <http://www.hgbtf.net/viewtopic.php?t=5709&start=75> (december 2016)

¹³¹ Het Laatste Nieuws. (20 juni 2008). *Leerlingen Sint-Jozef protesteren tegen komst Lange Wapper*. <http://www.hln.be/hln/nl/957/Binnenland/article/detail/320799/2008/06/20/Leerlingen-Sint-Jozef-protesteren-tegen-komst-Lange-Wapper.dhtml> (december 2016)

¹³² De Wereld Morgen. (27 mei 2008). *Open brief: School in het verweer tegen "brug der schande"* <http://www.dewereldmorgen.be/artikels/2008/05/27/open-brief-school-in-het-verweer-tegen-brug-der-schande> (december 2016)

van de deur van de school gebouwd en de afstand tot de achterste gebouwen (het internaat) bedraagt slechts 5m: “het viaduct zal bijna over onze speelplaats zweven,”¹³³ vreest hoofdgeneesheer André Adam. Het zonlicht zou daarmee ook verdwijnen. Op het viaduct van Merksem zouden dagelijks bovendien 1.500 extra vrachtwagens passeren, laat de BAM zelf weten (onder meer door het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel). Het viaduct zal 18 rijstroken tellen. Daarnaast zouden de werkzaamheden zelf de werking van de school grondig verstoren. ‘Ze willen de buurt hier jarenlang praktisch volledig afsluiten, maar dagelijks komen hier 30 bussen met kinderen aan,’ weet Adam nog te vertellen. Ook de elektriciteit kan niet zomaar afgesloten worden. Het verhuizen van de hele instelling zou een kostenplaatje dragen van 25 miljoen euro, zonder de prijs van de bouwgrond mee te rekenen, laat Adam nog verstaan. Ter vergelijking: de onteigening van de Zeevaartschool wat verder langs het tracé werd gecompenseerd met een bedrag van 500.000 euro. Veel alternatieven zijn er niet vertelt Adam: “Er is nu al een groot probleem met de plaatsing van gehandicapten in onze provincie. Wij zijn de enige katholieke instelling van deze omvang. Als ouders straks weigeren om hun kinderen nog naar het Sint-Jozef te sturen, kampt heel Antwerpen binnen de kortste keren met een gigantisch opvangprobleem.”¹³⁴

Het protest stopte voor Ademloos niet bij het Sint-Jozefinstituut. De burgerbeweging die verschillende artsen achter zich schaarde, ontdekte dat 55 scholen, 5 rust- en verzorgingstehuizen en 4 ziekenhuizen in de kritische 500 meterzone zouden komen te liggen.¹³⁵ 17.000 mensen zouden daardoor het fijnstof van de Oosterweelverbinding inademen: “Allerhande longziektes zijn hier het gevolg van,” vertelt geneeskundige Dirk van Druppen.

CurieuzeNeuzen – Citizen science

Een succesvolle actie die aansluit bij de acties rond de fijnstofproblematiek is CurieuzeNeuzen, een grootschalige onderzoek naar de luchtkwaliteit in Antwerpen. Het *citizen-science*¹³⁶ project, dat eerder in 2016 plaatsvond, was een initiatief van de Ringland Academie, dat meetapparatuur uitdeelde aan geïnteresseerde burgers. De resultaten suggereren dat verkeersdrukke in de straat en nabijheid van de Ring de belangrijkste factoren zijn in de variatie in luchtkwaliteit tussen verschillende straten.¹³⁷ De laagste NO₂-concentraties werden gemeten op Linkeroever en in de verkeersluwe zones. Op drukke verkeerspunten, langs de Singel en in de *street canyons* werden zeer hoge concentraties gemeten. De actie is misschien wel een van de mooiste voorbeelden van burgerparticipatie, of hoe burgers een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het mobiliteitsdossier door het verzamelen van wetenschappelijke data van hoge kwaliteit. Meer dan 2.000 bewoners hingen meetsensoren aan hun buitenraam en droegen zo hun steentje bij aan de actie. Volgens Ringland zelf was de grootschalige meting alvast een Europese primeur. Het onderzoek werd begeleid door professor Roeland Samson van de UAntwerpen. De meetmethode was een experimentele methode die de afzetting van fijnstof op een meetbord tracht te kwantificeren. Elke meetopstelling bevatte twee meetbuisjes waarmee de gemiddelde concentratie NO₂ over de maand mei werd gemeten. De resultaten werden tot slot in prachtige kaarten gegoten.

¹³³ Het Nieuwsblad. (19 juni 2008). *Het is een ramp, hier zijn wij niet tegen opgewassen*
<http://www.hgbtf.net/viewtopic.php?t=5709&start=75> (december 2016)

¹³⁴ Ibidem.

¹³⁵ Stampmedia. (3 juli 2008). *55 scholen in gevaar door Oosterweelverbinding*.
<http://www.stampmedia.be/2008/07/55-scholen-in-gevaar-door-oosterweelverbinding/> (december 2016)

¹³⁶ Wikipedia. *Citizen Science*. https://en.wikipedia.org/wiki/Citizen_science (december 2016)

¹³⁷ Ringland. *CurieuzeNeuzen*. <http://ringland.be/academie/curieuzeneuzen/overzicht/> (december 2016)



Afb. 85 De vlaggen zijn vaste aanwezig bij de actiegroepen op straat. Deze foto is genomen tijdens de Ringlandwave, waar actiegroepen stRaten-generaal en Ademloos ook een brug bezetten.



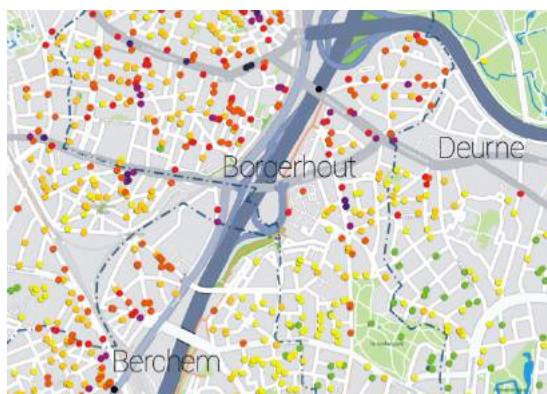
Afb. 86 Ringlandwave. Ringlandsympathisanten uit heel Antwerpen verzamelden zich in het voorjaar van 2014 op 10 verschillende bruggen voor de Ringlandwave.



Afb. 87 Honderden personeelsleden en kinderen van het Sint-Jozefinstituut verzamelden aan het Antwerpse stadhuis om te protesteren tegen de Lange Wapper.



Afb. 88 Bordjes met verschillende slogans, een protestlied en een avondlijk optreden zorgen voor een geanimeerde manifestatie op de Grote Markt.



Afb. 89 Overzichtskaart met meetresultaten van het citizen-science project *Curieuze Neuzen*. Elke bolletje geeft een meetlocatie aan. De grootste NO_2 -verontreiniging situeert zich in de ringomgeving en langs drukke verkeersaders.



Afb. 90 Het Ringland festival bovenop de Craeybeckxtunnel lokte de afgelopen drie jaar telkens tussen de 12.000 en 20.000 bezoekers. Bekende namen die er kwamen optreden zijn Stan Van Samang, Yevgueni, Slongs Dievanongs...

Ringlandwave en vlagplanting

Op 25 mei 2014 werd in Antwerpen om 16u de Ringlandwave gehouden. Deze actie was een stunt om het overkappingsproject voor de Ring te promoten. Meer dan 2.000 mensen verzamelden op tien bruggen tussen Zwijndrecht en Ekeren. De actie was een initiatief van velen om druk uit te oefenen op de toekomstige Vlaamse Regering, die de overkapping van de Antwerpse Ring in het regeerakkoord zou moeten opnemen.¹³⁸ De wave werd op gang getrokken in Zwijndrecht door motorrijders (filmploeg Ringland) die in een karavaan de Ring afreden richting Ekeren en het hele spektakel filmde aan de hand van gemonteerde GoPro's. De video is te zien op het YouTube-kanaal van Ringland Antwerpen.¹³⁹ Om 17u vond dan nog de 66^{ste} vlagplanting plaats in de berm van de afrit Borgerhout. Vervolgens werd afgesloten met een feest.¹⁴⁰ Ook vandaag planten de actiegroepen nog regelmatig vlaggen. Zo was er afgelopen zomer een actie die elke zondag in Park Spoor Noord aan de Cargo Zomerbar een activiteit combineerde met een vlagplanting.¹⁴¹ De actie staat in teken van het verzamelen van de nodige 75.000 handtekeningen voor een eventuele volksraadpleging.

Ringlandfestival en kunstveiling

Afgelopen zomer vond voor het derde jaar op rij in juni het Ringlandfestival plaats op de symbolische plek bovenop de Craeybeckxtunnel. De opbrengsten van het festival gaan naar studies rond de overkapping van de Ring. Deze vorm van fondsverwerving is samen met crowdfunding trouwens een van de belangrijkste manieren voor Ringland om geld in te zamelen. Een tijd voor de laatste editie was er overigens een kunstveiling ten voordele van Ringland met werken van bekende kunstenaars (Luc Tuymans, Anne-Marie Van Kerckhoven, Fred Bervoets...) onder de titel *A City is Not a Road – Artists for Ringland*.¹⁴² Tijdens de derde editie lag de focus op energieverbruik, mobiliteit en afvalverwerking. Festivalgangers werden aangespoord met de fiets te komen, jetons en bekertjes waren biologisch afbreekbaar en de gebruikte energie was in grote mate afkomstig van zonnepanelen en hybride generatoren. De drie edities lokten respectievelijk rond de 15.000, 20.000 en 12.000 bezoekers. Het laatste festival kende wat minder succes omwille van het regenweer.¹⁴³

Postercampagne

Op de website van Ringland zijn gratis Affiches, Publicaties en Studies te downloaden.¹⁴⁴ In april 2016 werd ook een Ringlandkrant uitgegeven. Je ziet de posters overal verschijnen in het straatbeeld. De affiches zijn voor velen een eenvoudige manier om hun sympathie te uiten voor Ringland en de actiegroepen in het algemeen, en zo ook hun steentje bij te dragen. Op verschillende posters worden ook de logo's van stRaten-generaal en Ademloos vermeld, wat de eenheid van de burgerbewegingen nogmaals onderstreept. Ook Ademloos maakte eerder al zijn eigen affiches. Op de websites van de actiegroepen kan je ook het Petitiesformulier downloaden voor de volksraadpleging die er mogelijk zit aan te komen in het voorjaar van 2017.

¹³⁸ De Standaard. (24 mei 2014). *Ringland doet wave in Antwerpen*, <http://www.ademloos.be/nieuws/ringland-doet-wave-antwerpen> (december 2016)

¹³⁹ YouTube. (3 juni 2014). https://www.youtube.com/watch?v=UGSH_e71j1s (december 2016)

¹⁴⁰ Het Laatste Nieuws. (24 mei 2014). <http://www.hln.be/regio/nieuws-uit-antwerpen/ringland-organiseert-vandaag-grote-wave-op-10-bruggen-over-ring-a1896868/> (december 2016)

¹⁴¹ Ademloos. (31 juli 2016). *Vlagplanting voor de Ringlandoverkapping*. (december 2016).

<http://www.ademloos.be/evenementen/vlagplanting-voor-de-ringland-overkapping-31-juli-2016>

¹⁴² Wikipedia. *Ringlandfestival*. <https://nl.wikipedia.org/wiki/Ringlandfestival> (december 2016)

¹⁴³ Ibidem.

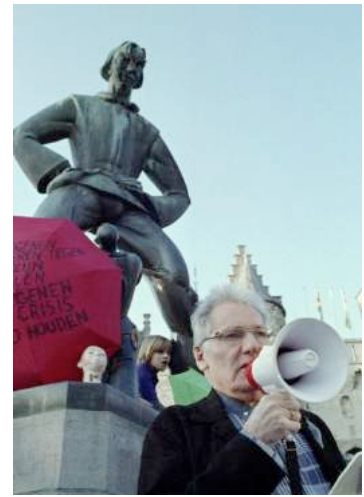
¹⁴⁴ Ringland. <http://ringland.be/downloads/> (december 2016)



Afb. 91 Ringlandposter die mensen oproept handtekeningen in te zamelen voor de naderende volksraadpleging.



Afb. 92 Eerste en voorlopig enige editie van de Ringlandkrant, die het overkappingsverhaal nog maar eens in de verf zet.



Afb. 93 Wim Van Hees met megaffoon, nog een van de symbolische protestinstrumenten.



Afb. 94 Poster van Ademloos die verwijst naar de uitslag van de Volksraadpleging. Kris is Kris Peeters, op dat moment Vlaams Minister-President.

Petitielijst voor een gemeentelijke volksraadpleging

Stad Antwerpen

Instituutnummer of -nummers van de gemeentelijke volksraadpleging

Instituutnummer of -nummers van de organisatie van de volksraadpleging

Maria (Marcel) Clarys, Wim (Dil) Bellens van hees en Peter Vermeulen

Vraag of vragen waarop de voorgenomen gemeentelijke volksraadpleging betrekking heeft

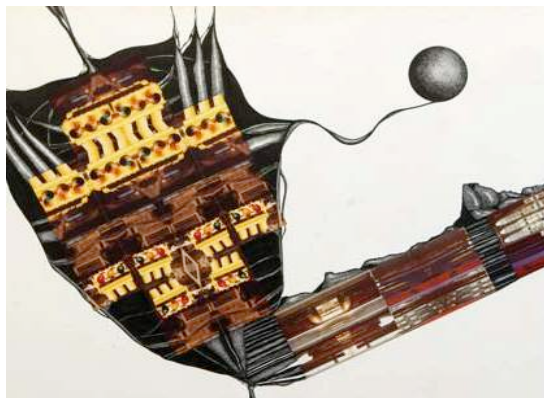
De vraag of vragen moeten zo geformuleerd zijn dat men ze of niet geantwoord kan worden.

Moet de stad Antwerpen een gunstig oordeel geven voor de staatkundige vergoeding van de Dienstovername van de huidige Vlaamse Zandsteen, Lintsteen en Molkensteent? Ja of nee?

nr.	voornaam	achternaam	geboortedatum	straat en huisnummer	postnummer en gemeente	handtekening
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

De stad Antwerpen aanvaardt de door de voorgenomen persoonsgegevens alleen om te gebruiken of te verspreiden gedurende het onderzoek van de volksraadpleging. Het formulier kan worden gebruikt voor de organisatie van de volksraadpleging. Het formulier kan worden gebruikt voor de organisatie van de volksraadpleging. Het formulier kan worden gebruikt voor de organisatie van de volksraadpleging.

Afb. 95 Het petitieformulier voor de organisatie van de Volksraadpleging. Het formulier is terug te vinden op de websites van de actiegroepen. Er werden inmiddels meer dan 65.000 handtekeningen ingezameld.



Afb. 96 Kunstenaar Paul Van Hoeydonck doneerde zijn werk *New York, Traffic Speed Away*, aan de kunstveiling ten voordele van Ringland. "In New York is men erin geslaagd om het verkeersprobleem op een gestructureerde manier op te lossen, Antwerpen staat voor dezelfde uitdaging."¹⁴⁵



Afb. 97 Ringland sluit de Ringlandwaf af met zijn 66^{ste} vlagplantactie. Deze symbolische wijze van territorium claimen doet denken aan de Amerikanen die hun vlag plantten op de Maan. (© Karina Brys)

¹⁴⁵ Paul Van Hoeydonck licht zijn deelname aan de tentoonstelling toe. *New York, Traffic Speed Away*, dateert van 1981 en bestaat uit foto's die Van Hoeydonck destijds in New York maakte, aangevuld met een pentekening. Het blad is geschat op 4.500 euro. Bron: <http://www.ademloos.be/nieuws/we-kunnen-onze-stad-niet-laten-stikken> (december 2016)



Afb. 98 Ademloos verkoopt T-shirts tijdens de Antwerpen 10 miles. Het illustreert hoe de actiegroepen zicht tot op zeker niveau zelfs commercialiseren.



Afb. 99 Big Jump in de vijvers van het Noordkasteel ten voordele van zuiver water en tegen de komst van het BAM-tracé.



Afb. 100 Duizenden fietsers rijden met een Ringland fietsplaatje rond. De opbrengsten van de verkoop zijn onderdeel van de crowdfundingcampagne.

Big Jump Noordkasteel

Op 11 juli 2011 namen de milieuactivisten van klimaat Actiekamp deel aan de Big Jump in de vijvers van het Antwerpse Noordkasteel. De Big Jump is een jaarlijks fenomeen waarbij op verschillende plaatsen in Europa in natuurlijke wateren wordt gesprongen om op te komen voor zuiver water. Antwerpen nam dat jaar niet officieel deel, maar enkele tientallen activisten kwamen toch opdagen, voornamelijk uit protest tegen de Oosterweelverbinding, die door het recreatiedomein zou lopen.¹⁴⁶

De uitbouw van een merk

De opkomst van Ademloos onder leiding van gepensioneerd topreclameman Wim Van Hees zorgde ervoor dat de harde kern en het Oosterweelbrein dat stRaten-generaal was een nieuw elan kreeg. Met frisse reclamestrategieën werd het nieuwe actiecollectief uitgebouwd en gecommmercialiseerd tot een platform met professionele allures. Toen in 2014 ook Ringland nog bij het collectief aansloot was het hek helemaal van de dam. De Ringland Academie verwelkomde eind 2015 Joris Baeten, haar eerste medewerker in loondienst. Zijn loon wordt maandelijks opgehaald bij een driehonderdtal Ringlandaanhangers via crowdfunding. Hij werd de administratieve coördinator (werkingscoördinator) van de campagne. Begin 2016 werd reeds een tweede halftijdse medewerker bekendgemaakt. Ex-journaliste Veerle Janssens ging dan aan de slag als communicatiecoördinatrice, eveneens via crowdfunding. Eerder deed Ringland al een crowdfundingcampagne die maar liefst 100.000 euro opleverde. Daarmee kon Ringland tijdelijk vier studie bureaus aan het werk zetten.

Het communiceren en het mobiliseren van burgers behoren tot de kerntaken van de burgerbewegingen. Eerder beschreven we al verschillende manieren waarop dit gebeurde. Aanvankelijk onder impuls van Ademloos en later ook door Ringland werden producten op de markt gebracht, die moesten helpen de burgerbewegingen te promoten en het geboren merk verder te promoten. Reclamefilmpjes, T-shirts, fietsplaatjes, de eerder vermelde postercampagnes en fotoboeken, etc. moesten allemaal bijdragen tot de uitgroei van een iconisch burgerbedrijf.

¹⁴⁶ ATV. (11 juli 2011). <http://www.ademloos.be/nieuws/big-jump-noordkasteel> (december 2016)

Het Oosterweelconflict – Een analyse

Maatschappelijke context – Limits to Growth en het Informatietijdperk

We kunnen stellen dat het Oosterweeldossier inmiddels een van de grootste bestuurlijke debacles¹⁴⁷ is uit de Vlaamse geschiedenis. Maar hoe komt het dat het net in dit project helemaal fout loopt? Voor alles werpen we een blik op de tijd waarin we leven. De komst van het internet creëerde een nieuwe maatschappelijke context waarin de relatie tussen burger en overheid heel andere proporties aanneemt. Ontwikkelde democratieën kennen een vergevorderd recht op informatie. Het internet heeft vervolgens de fysieke barrières bij het uitwisselen van informatie voor een groot deel opgeheven. Ook sociale netwerken zijn minder afhankelijk van een ruimtelijke context. Iedereen met een computer en internet heeft op elk moment toegang tot alle informatie die op het internet circuleert, maar kan ook communiceren met elke persoon die zich online begeeft. Het tijdsaspect van de transport van informatie valt helemaal weg. Informatie is niet meer plaats- of tijdgebonden. Actiegroepen kunnen zich bijgevolg veel efficiënter organiseren. Dat was ook zo voor de Antwerpse actiegroepen. Hun informatierecht gaf hen toegang tot overheidsplannen, technische studies en milieueffectenrapporten. Deze informatie konden ze vervolgens vertalen voor hun achterban, die ze massaal konden bereiken via sociale netwerksites. De communicatietechnologische revolutie maakte een einde aan kennisongelijkheid en informatieasymetrie.

Daarnaast deed het ‘blinde’ vooruitgangsoptimisme van de jaren zestig ons voor het eerst de kwetsbaarheid van onze planeet inzien. De club van Rome schreef in 1972 het rapport ‘Limits to growth: a global challenge’¹⁴⁸. Het rapport stelde dat indien de huidige trends in fysieke, economische en sociale relaties verdergezet werden, de gevolgen voor de planeet en de mensheid rampzalig zouden zijn. De industriële groei zou klappen krijgen en de natuurlijke hulpbronnen zouden gaandeweg uitgeput raken. Dit bewustzijn is sindsdien verder blijven evolueren. De academische wereld speelt echter nog steeds een voortrekkersrol in de debatten. Het klimaatverdrag van Parijs, ondertekend door 195 landen op 12 december 2015 is een voorlopig politiek hoogtepunt in het beschermen van de aarde.¹⁴⁹ Het groeiende besef van de kwetsbaarheid van onze planeet leidde de laatste decennia tot steeds meer acties tegen praktijken van overheden, multinationals en beleidsstructuren die zich enkel focussen op economische groei. Actiegroepen en andere organisaties leggen nieuwe agenda’s op tafel. De politieke en economische logica die nog steeds het beleid en de besluitvorming domineren, worden steeds minder aanvaard. Geëngageerde burgers lijken daar echter weinig aan te kunnen doen via de traditionele participatie-instrumenten (verkiezingen, volksvergaderingen, preventieve rechtsbescherming...)¹⁵⁰. Vanuit een kritische blik op de maatschappij en een vernieuwd engagement om verandering te brengen ontstaat een nieuwe mondigheid. Burgerbewegingen treden openlijk in het debat over belangrijke maatschappelijke thema’s, werken zelf projectalternatieven uit en mobiliseren massaal. Deze evoluties leidden tot het ontstaan van een grootschalig maatschappelijk conflict.

¹⁴⁷ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016, Antwerpen.

¹⁴⁸ Meadows Dennis L. et al. The limits to growth. A report for The Club of Rome’s project on the Predicament of Mankind. Potomac Associates. New York. 1972. 205pp.

¹⁴⁹ Europa-nu.nl. *Klimaatconferentie Parijs 2015 [COP21]*. https://www.europa-nu.nl/id/vjmhg41ub7pp/klimaatconferentie_parijs_2015_cop21 [oktober 2016]

¹⁵⁰ Van Dooren, Wouter. *Na Oosterweel: participatie onder hoogspanning*, Sampol, maart 2010, p29-37.

Het Oosterwielconflict – Een theoretische benadering

Het bescheiden burgerprotest tegen de Oosterwielverbinding groeide op korte tijd uit tot een onbeheersbaar nationaal conflict. Maar hoe kan een lokaal dispuut ontaarden in een regiowijde politieke impasse? Strategische projecten als Oosterwiel vormen een speciale categorie binnen de sociale conflicten. Tom Coppens baseert zich op Boudry om strategische projecten te omschrijven als publiek geleide, grootschalige en complexe projecten, met als doel een structurele impact hebben op de sociale, economische, ruimtelijke of ecologische ontwikkeling van een gebied.¹⁵¹ De projecten zijn structureel omdat ze een impact hebben op een grotere schaal dan de projectomgeving zelf. Een opvallend kenmerk van strategische projecten als Oosterwiel is dat ze gevoelig zijn voor conflictescalatie (een toename in intensiteit van het conflict). Initiële geschillen tussen verschillende actoren zijn een voedingsbodem voor het ontstaan van nieuwe kwesties in latere fasen van de conflictescalatie, waarbij de inzet van het oorspronkelijke conflict kan verschuiven en vergroten. Coppens stelt dat we de oorzaak van deze shift deels kunnen verklaren aan de hand van de strategieën en tactieken die de verschillende conflictactoren (overheid, actiegroepen, bedrijfsleiders...) hanteren met oog op het realiseren van hun doelen. Ook deze doelen evolueren tijdens een conflict: er komen nieuwe doelen bij, prioriteiten veranderen, strategieën worden aangepast in functie van de achterban, nieuwe conflictactoren doen hun intrede... Oosterwiel is hier een prachtig voorbeeld van. Door de escalatie van het conflict explodeerde het aantal conflictkwesties en het aantal conflictpartijen. Ademloos bombardeerde luchtkwaliteit tot een essentieel thema, Ringland deed hetzelfde met de overkapping van de ring. Hoe langer de strijd duurt, hoe moeilijker het voor de deelnemende partijen wordt om zich neer te leggen bij de oplossing van de ander. De volharding voedt zichzelf. Het mysterie van de hardnekkigheid van ruimtelijke conflicten komt verder aan bod.

Conflicten worden dus gekenmerkt door conflictkwesties (eng: conflict issues), strategieën, tactieken en een aantal te onderscheiden conflictfasen (latent conflict, opkomend conflict, escalerend conflict en de-escalerend conflict).¹⁵² Men spreekt meestal van een opkomend of emergent conflict op het moment dat een projectontwikkelaar met zijn plannen naar buiten komt, en het grote publiek er kennis mee maakt. Actie- of protestgroepen kunnen dan gebruik maken van een aantal conflictstrategieën om het conflict te laten escaleren en er een breder maatschappelijk debat van te maken. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen rationele of instrumentele escalatie en psychologische escalatie.¹⁵³ De rationele escalatie is een beredeneerde conflictstrategie, terwijl psychologische escalatie bepaald wordt door individuele psychologische mechanismen en groepsgedrag in conflictsituaties. In Antwerpen zien we bijvoorbeeld dat de strategie van stRaten-generaal eerder gebaseerd is op rationele motieven, terwijl van het programma van Ademloos veel meer emotionele overtuigingskracht uitgaat. Zo lanceerde Ademloos in 2009 een campagnefilmje met rokende kinderen, om het effect van de Lange Wapper op de luchtverontreiniging duidelijk te maken.¹⁵⁴ Ademloos speelt daarbij in op de

¹⁵¹ Boudry, L., Loeckx, A., Van den Broeck, J., Coppens, T., Patteeuw, V., and Schreurs, J. (2006). *Inzet/opzet/voorzet: stadsprojecten in Vlaanderen*. Garant. Antwerpen.

¹⁵² Coppens, Tom. (2011). *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatsschool. Heverlee, België.

¹⁵³ Ibidem.

¹⁵⁴ De Nieuwe Gazet. (1 september 2009). *Actiecomité Ademloos stelt campagne voor referendum voor*. <http://www.ademloos.be/nieuws/videoclip-tegen-lange-wapper> (december 2016)

psychologische intuïtie van ouders. Het filmpje werd ondertussen verwijderd op vraag van de JEP (Jury voor Ethische Praktijken inzake reclame).

Om strategisch-ruimtelijke conflicten beter te begrijpen mag een protestanalyse niet ontbreken. Concreet is er sprake van een conflict op het moment dat protest ontstaat tegen bepaalde plannen. Coppens onderscheidt drie cruciale variabelen bij het ontstaan en de escalatie van protest tegen strategische projecten: de projectkarakteristieken, de organisatiecapaciteit en de politieke context. Met behulp van deze variabelen kunnen we conflictsituaties analyseren. Verschillen in organisatiecapaciteit en in politieke context zorgen ervoor dat individueel ongenoegen soms vertaald wordt in collectieve protestacties, en in andere gevallen niet. We zullen verder een poging ondernemen om het Oosterweelconflict te kaderen aan de hand van deze variabelen.

Projectkarakteristieken - Een complex strategisch project

In de eerste plaats kijken we naar een aantal projectkarakteristieken van het Oosterweelproject. Oosterweel wordt consequent omschreven als een complex project, zo ook door BAM-voorzitter Jan Van Rensbergen.¹⁵⁵ Maar waarom is het Oosterweelproject eigenlijk zo complex? De hoge kostprijs zorgt in ieder geval niet voor een sluitende verklaring. De bouw van de Drieklovendam in China, met 's werelds grootste waterkrachtcentrale, kostte 17 miljard euro, een veelvoud van de Oosterweelkosten.¹⁵⁶ De Chinese politieke context liet echter toe dat het project een zuiver technisch vraagstuk was. Maatschappelijk gezien was het een simpel project. Sinds het begin van de bouwwerken moesten al 1,3 tot 2 miljoen Chinezen verhuizen als gevolg van onteigeningen, zonder dat dit voor wezenlijk tijdverlies zorgde. De autoriteit en het regime van de Chinese Staat bepaalt dat er geen plaats is voor burgerprotest en belangenconflicten. Vijftig jaar geleden zorgde ook de aanleg van de Europese snelwegen voor weinig tegenstand. Ook hier lijken we moeilijk te kunnen spreken van een complex project. Hella Rogiers¹⁵⁷ omschrijft het als volgt: “Je hebt bouwtechnische complexiteit, financieel-juridische complexiteit en sociale complexiteit. En de sociale complexiteit is hetgene dat het meeste invloed heeft op de uitwerking van een project en het is hetgene dat we het minst vasthebben. Alles wat bouwtechnische en financieel-juridische complexiteit betreft hebben we uitgewerkt in stappen en procedures en dat zit allemaal vast.”¹⁵⁸ Het Antwerpse mobiliteitsdossier heeft overduidelijk wortels in deze sociale complexiteit. De politieke en maatschappelijke context groeven de valkuil, en het Oosterweelproject is er vervolgens met zijn ogen open ingetuimeld. De complexiteit is ook een onduidelijkheid in de hiërarchie van problematieken en hun oplossingen. Men is het er niet over eens welke problemen prioritair zijn en eerst aangepakt moeten worden. Ringland vindt dat het overkappen van de ring voor alles gaat; Voor de BAM is het Oosterweeltracé een *conditio sine qua non*: geen overkapping zonder Oosterweel. Leefbaarheid is voor iedereen een prioriteit, maar dit begrip is dan weer vaag en moeilijk meetbaar. Alle partijen kunnen bijgevolg verantwoord worden waarom hun project prioritair is in het kader van leefbaarheid. Leefbaarheid is net als duurzaamheid een containerbegrip. Mobiliteit, Luchtvervuiling, lawaai, maar ook ruimtelijke ordening, veiligheid en architectuur hebben stuk voor stuk een impact op de leefbaarheid van een omgeving.

¹⁵⁵ Van Rensbergen, Jan. Interview 05/10/2016. Antwerpen.

¹⁵⁶ <http://www.demorgen.be/wetenschap/100-000-chinezen-moeten-verhuizen-voor-dam-b15c61ad/> (december 2016).

¹⁵⁷ Hella Rogiers is directeur van het Antwerpse multidisciplinair bureau Common Ground en is gespecialiseerd in procesbegeleiding en gebiedsmarketing. Ze zit mee aan de onderhandelingstafel van overkappingsintendant Alexander D'Hooghe, om te zoeken naar de win-wins in het project. (Zie interview in bijlage).

¹⁵⁸ Rogiers, Hella. Interview 13/12/2016. Antwerpen.

Leefbaarheid als vertrekpunt nemen is nietszeggend. Grote meningsverschillen omtrent het gewicht van verschillende dossierthema's getuigen van de sociale complexiteit.

Strategische projecten ontstaan vanuit een maatschappelijke problematiek en vanuit de overheid wil men er in eerste instantie een top-down oplossing voor vinden. Maatschappelijke problemen en noden worden daarbij dikwijls geformuleerd van buiten de projectregio zelf. Zulke top-down ambities lopen een groot risico om in contact te komen met lokale conflicten.¹⁵⁹ Een supralokaal programma opgelegd aan een bepaalde omgeving brengt gemakkelijk een latente spanning met zich mee. In Antwerpen zorgt de schaal van het project er ook voor dat de strijd op verschillende fronten gestreden wordt. De discussie gaat al lang niet meer over de Oosterweelverbinding alleen. Het onderliggende debat over de Antwerpse ruimtelijke ontwikkeling escaleerde wel met de plannen voor de Oosterweelverbinding, maar er was al langer sprake van een latent conflict over de rol van burgerbewegingen in het beleid rond stadsontwikkeling. Rond de eeuwwisseling ontstond een actieve ontevredenheid rond een aantal dossiers (Rooi van de Japanse kerselaars, Kievitplein) en deden een aantal actiegroepen hun intrede (stRaten-generaal, BorgerhouDt van Mensen, De Ploeg). Het protest explodeerde vervolgens in het Oosterweelproject. Onder andere de dossierkennis van stRaten-generaal bleek in een vroege conflictfase cruciaal voor de escalatie. Over de noodzaak van een project voor de Antwerpse mobiliteit heerst unanimiteit bij alle actoren. De drie grote actiegroepen zijn het er inmiddels ook allemaal mee eens dat een derde Scheldekruising daarbij noodzakelijk is. Elke denkbare oplossing voor het mobiliteitsprobleem zal een grote maatschappelijke impact hebben in Antwerpen. De inzet van het conflict is dus bijzonder hoog. De neuzen lijken in zekere zin dus wel in dezelfde richting te staan. Complexe sociale, politieke en economische belangenstructuren zijn echter nog steeds een rem op vooruitgang.

Wat uniek is aan het protest bij conflicten rond strategische projecten is dat het zo plaatsgebonden is. De relatie met de omgeving zorgt ervoor dat een grote sociale waaier uit de bevolking rechtstreeks betrokken is bij het conflict. Iedereen die in de buurt van het project woont wordt namelijk beïnvloed door het project, ongeacht zijn of haar sociale achtergrond. Coppens stelt ook dat meer dan in andere conflicten lokale, tijdelijke 'single-kwestie-collectieven' hun plaats hebben in het protest. Ademloos is het beste voorbeeld van zo'n collectief dat zich op één kwestie concentreert (fijnstof).

Onder meer naar aanleiding van het Oosterweelconflict trad in Vlaanderen vanaf 25 april 2014 in verschillende stappen het Decreet betreffende Complexe Projecten in werking. In het decreet worden complexe projecten gedefinieerd als 'projecten van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang die vragen om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces.'¹⁶⁰ Het decreet regelt de mogelijkheid om bij complexe projecten te kiezen voor een geïntegreerde besluitvormingsprocedure.¹⁶¹ De Vlaamse decreetgever wil zo een snellere en meer kwaliteitsvolle realisatie van complexe bouwprojecten mogelijk maken. Jean-Christophe Beyers, assistent aan de Faculteit Rechten aan de KU Leuven, stelt dat enkele bepalingen van het decreet problematisch

¹⁵⁹ Tom Coppens in verwijzing naar Castells, M. (1996). *The information age: Economy, society and culture*. Volume 1: The rise of the network society. Blackwell Publishers. Oxford.

¹⁶⁰ *Decreet betreffende complexe projecten*. (01/03/2015). Hoofdstuk 1, Artikel 2, tweede lid. <https://codex.vlaanderen.be/Portals/Codex/documenten/1024468.html#H11066898>

¹⁶¹ *Decreet betreffende complexe projecten*. (01/03/2015). Hoofdstuk 1, Artikel 3. <https://codex.vlaanderen.be/Portals/Codex/documenten/1024468.html#H11066898>

kunnen zijn in de praktijk, zo is er bijvoorbeeld de mogelijkheid af te wijken van de voorschriften van plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen.¹⁶²

Externaliteitentheorie – NIMBY

“De NIMBY theorie stelt dat individuen een project zullen aanvechten indien zij persoonlijk geconfronteerd worden met de negatieve impact van dat project, zonder dat ze daarbij noodzakelijk het maatschappelijk nut of de noodzaak van het project zouden betwisten. Op grote schaal leidt deze houding tot een sociaal dilemma, waarbij maatschappelijk noodzakelijke projecten niet gerealiseerd worden omwille van het individuele eigenbelang.”¹⁶³

Elk ruimtelijk project en elke ruimtelijke transformatie resulteert in een aantal neveneffecten of externaliteiten. Ruimtelijke externaliteiten kunnen gedefinieerd worden als transformaties of transacties in het landgebruik die een invloed hebben op de gebruikswaarde of de wisselwaarde van andere actoren, die niet inbegrepen zijn in de markttransactie.¹⁶⁴ Positieve externaliteiten doen de waarde van deze actoren toenemen, negatieve externaliteiten doen ze afnemen. Ruimtelijke externaliteiten zijn dus ongewenste neveneffecten als gevolg van bijvoorbeeld een strategisch project. Een bekende variant van de externaliteitentheorie is de NIMBY-theorie. Tom Coppens stelt dat de variantie in het voorkomen van protest zeer moeilijk kan verklaard worden door de NIMBY-theorie. ‘Indien enkel de karakteristieken van het project voorspellend zijn voor het ontstaan van protest, zou bij gelijkaardige projecten een gelijkaardig protest moeten ontstaan. In de realiteit merken we echter dat protest bij gelijkaardige projecten erg kan variëren.’ De NIMBY-theorie wordt dikwijls ingezet als goedkoop excuus om protest in de kiem te smoren. Actievoerders krijgen dan het verwijt niet aan het algemene belang te denken. In het Oosterweelconflict houden dergelijke beschuldigingen geen steek, aangezien niemand van de actiegroepen in de achtertuin van het BAM-tracé woont.

Een juistere verklaring voor het succes van de actiegroepen is waarschijnlijk de positieve benadering die ze gebruikten in hun protest. Door middel van indrukwekkende droombeelden en hun ongebreidelde enthousiasme in het verdedigen van alternatieven slaagden de actiegroepen er in grote delen van de Antwerpenaren te mobiliseren. Zo ziet ook Peter Vermeulen het: “Ja. De actiegroepen worden nogal vaak in een bepaald hoek geduwd, ‘dat is precies zoiets van de jaren zeventig’... Maar eigenlijk zijn wij niet tegen, maar wij zijn vóór iets. Vóór het behoud van de Entrepot, vóór het behoud van het Tolhuis, vóór het behoud van het Centraal Station... Maar het blijft moeilijk om die negatieve perceptie tegen te gaan.”¹⁶⁵ Het Oosterweelprotest overstijgt inmiddels al lang de tracékwestie. De actiegroepen zitten mee aan tafel voor het uitbouwen van een openbare vervoersregio voor de stad Antwerpen, en hebben een agenda die meerdere decennia beslaat, zo laat Manu Claeys weten.¹⁶⁶

¹⁶² Beyers, Jean-Christophe. (8 september 2014). *Het ‘decreet complexe projecten’: te ingewikkelde wetgeving schiet doel voorbij*. Knack. <http://ikgabouwen.knack.be/bouwen-renovatie/nieuws/het-decreet-complexe-projecten-te-ingewikkelde-wetgeving-schiet-doel-voorbij/article-normal-443295.html> (december 2016)

¹⁶³ Coppens, Tom. (2011). *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatschool. Heverlee, België. 2011.

¹⁶⁴ Just, R. E., Hueth, D. L., and Schmitz, A. (2004). *The welfare economics of public policy : a practical approach to project and policy evaluation*, Cheltenham : Edward Elgar.

¹⁶⁵ Vermeulen, Peter. Interview 19/10/2016. Antwerpen.

¹⁶⁶ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016. Antwerpen.

Organisatiecapaciteit

Naast de projectkarakteristieken is ook de organisatiecapaciteit van een buurt in een projectomgeving belangrijk voor de protestemergentie, het ontstaan van protest. In zijn doctoraat stelt Coppens als hypothesis dat de organisatiecapaciteit van een buurt gerelateerd is aan de belangenstructuur van deze buurt.¹⁶⁷Een hoge organisatiecapaciteit wordt ook gekenmerkt door de aanwezigheid van specifieke professionele profielen (advocaten, architecten, ambtenaren...), netwerken met lokale en bovenlokale milieuorganisaties en complementaire belangen die zorgen voor een eenvoudige coalitievorming. Wat Oosterweel betreft kunnen we stellen dat de belangenstructuren historisch groeiden en grote proporties hebben aangenomen. Zowat elke Antwerpenaar heeft belang bij een verbetering van de mobiliteit en leefbaarheid. De stad telt bovendien meer dan 500.000 inwoners, waaronder grote groepen hoogopgeleide mannen op leeftijd, de gangmakers van de Antwerpse burgerbewegingen. De recente gebeurtenissen afgelopen jaren wijzen erop dat Antwerpen over een zeer hoge organisatiecapaciteit beschikt wat Oosterweel betreft. In een volgende paragraaf zien we hoe ook de politieke context het protest voedt.

Politieke context Antwerpen

“Volgens De Wever ervaart de burger de overheid als ‘een bezetter’, iets wat de Antwerpse burgemeester Patrick Janssens handig gebruikte om zijn verzet tegen de Lange Wapper te motiveren. Janssens speelde als een echte marketeer in op deze emoties. ‘Dit is de Uilenspiegel-emotie: let op voor het gezag want dat zijn mensen die u proberen te beduvelen’, aldus Bart De Wever. ‘Men probeert de eindverantwoordelijkheid voor het algemeen belang van zich weg te schuiven en te projecteren op een soort vreemd lichaam dat dan Brussel zou zijn. Zeker in Antwerpen doet dit het fantastisch. De vreemde macht in Brussel heeft beslist dat daar een brug zal komen en wij laten ons niet bezetten. Je moet daartegen in opstand komen!’¹⁶⁸

De *politieke opportuniteitstheorie* uit literatuur over sociale bewegingen stelt dat de waarschijnlijkheid van protestemergentie groter is in een halfopen of halfgesloten politieke context. Coppens legt uit dat protest hier wordt beschouwd als een doelgerichte politieke actie, buiten de bestaande politieke instituties om.¹⁶⁹ De *participatieparadox* houdt in dat het ontstaan van protest onwaarschijnlijk is in een zeer gesloten of zeer open politieke context. In een zeer gesloten context zullen individuen de perceptie hebben dat verandering niet mogelijk is en protesteren bijgevolg zinloos is. In een zeer open politieke context zullen burgers dan weer makkelijk actie kunnen ondernemen via de institutionele kanalen, wat protesteren ook hier zinloos maakt. Een ambigue politieke context lijkt de beste voedingsbodem voor het ontstaan van burgerprotest.

Kenmerkend voor de politieke context in Antwerpen is de bij momenten problematische relatie met Brussel. Het stadsbestuur durft al wel eens resoluut een andere koers te varen dan de Vlaamse Overheid. Of wat Oosterweel betreft, van koers te veranderen tijdens de tocht. In het algemeen heerst bij burgers wel een soort van achterdocht ten aanzien van overheden, de Antwerpenaar blijkt daarin een uitblinker te zijn. Christian Leysen beschrijft een belangrijk aspect van de Antwerpse cultuur: “Er is vooreerst de mentaliteit van de Antwerpenaar. Dat is een heel eigenaardige mix. Je zou de sinjor een zelfverzekerde underdog kunnen noemen. Hautain maar als het erop

¹⁶⁷ Coppens, Tom. (2011). Conflict and conflict management in strategic urban projects. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatsschool. Heverlee, België. 336pp.

¹⁶⁸ Verwaest, Jean-Charles. 2009. Bang voor de brug – Verder kijken dan de Wapper lang is. 189pp.p.93

¹⁶⁹ Coppens, Tom. (2011). Conflict and conflict management in strategic urban projects. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatsschool. Heverlee, België. 336pp.

aankomt altijd terugkruipen in een egestelling. Kosmopolitisch door de haven en non-conformistisch door de smeltkroes van culturen en opvattingen die in deze metropool elkaar vinden. Bovendien is Antwerpen een grote stad maar geen hoofdstad. Dat zorgt dus voor botsing met de centrale overheid. Des te meer omdat verscheidene maatschappelijke en politieke trends zich hier altijd eerst aandienen en dan pas uitwaaiëren over de rest van het land.”¹⁷⁰ Antwerpen kent dus een sterke dubbele politieke context. Wanneer deze dan nog tegen elkaar uitgespeeld kunnen worden, wordt de rode loper uitgerold voor het ontstaan van conflicten.

“De politieke context, regenboogcoalities in het stadsbestuur als reactie op het Vlaams Blok spelen natuurlijk een rol. Maar er zijn ook structurele problemen.”¹⁷¹

Ook binnen het Antwerpse stadsbestuur ontstond een bijzondere situatie. Na de gemeenteraadsverkiezingen in 2000 werd het Vlaams Blok de grootste partij in Antwerpen. Dit was ze nog altijd bij de verkiezingen voor het Vlaams Parlement vier jaar later. Het cordon sanitaire tegen de nationalistische partij zorgde ervoor dat de regeringspartijen schrik hadden om te veel ruzie te maken en zo in de kaart te spelen van het Vlaams Blok. Kritiek op het beleid werd daardoor ook zoveel mogelijk in de kiem gesmoord. Dit zien we ook in het dossier van het Kievitplein, dat verder in de thesis beschreven wordt.

De Meetingpartij

Antwerpen heeft trouwens een geschiedenis in het verzet. De Meetingpartij, een politieke partij die tussen 1862 en 1872 tien jaar lang een meerderheid had in de stad Antwerpen, kante zich halverwege de 19^{de} eeuw tegen de Belgische regering. Deze had plannen om vanaf 1859 een landsverdediging uit te werken die zich concentreerde rond de stad Antwerpen. De haven zou één grote versterkte vesting worden (Stelling van Antwerpen) met vooruitgeschoven forten (Brialmontforten), de Brialmontomwalling en een nieuwe citadel, het Noordkasteel. De Meetingpartij ontstond uit het verzet tegen de krijgdiensbaarheden van de Brialmontomwalling en de plannen om van Antwerpen een militaire basis te maken. Overall werden protestmeetings gehouden. Deze vormden de vruchtbare bodem voor het succes van de Meetingpartij. De militaire versterkingen kwamen er uiteindelijk toch. De Meetingpartij kende zoveel succes dat ze in 1963 aan de macht kwam in Antwerpen. De partij evolueerde later naar een antimilitaristische, Vlaamsgezinde partij. Onder bestuur van de Meetingpartij kreeg Antwerpen zijn eerste park (Stadspark).

¹⁷⁰ Leysen, Christian. (2003). *Antwerpen – onvoltooië stad*. Lannoo nv, Tielt, België. 207pp. p.111.

¹⁷¹ Neutelings, Willem Jan. *Museum aan de Stroom wordt de toren voor het volk*. In Leysen, Christian. 2003. *Antwerpen – onvoltooië stad*. Lannoo nv, Tielt, België. pp.180-181

Regering houdt vast aan Oosterweel

“De tijdsdimensie is zeer belangrijk, maar dat is een probleem waar we op botsen in elke stad waar we iets doen. De volgende verkiezingen zijn een drempel waar men niet over raakt, terwijl men eigenlijk altijd drie tot vier bestuursperiodes nodig heeft om een project volledig en consistent te realiseren. In één bestuursperiode kun je net één groot gebouw zetten. Maar als je het hebt over de stedenbouwkundige aanpak van wijken en stadsdelen spreek je gemakkelijk over termijnen van tien, twintig jaar.”¹⁷²

De eerste discussie over de Oosterweelverbinding zorgde al voor verdeeldheid binnen het schepencollege. Schepen Leo Delwaide, op dat moment verantwoordelijk voor havenzaken, vreesde dat het viaduct de herontwikkeling van de oude haven (met het Eilandje) zou blokkeren. Anderen, waaronder schepen Marc Van Peel, vreesden dat ze de beloofde investeringen in de regio Antwerpen van de Vlaamse Overheid zouden mislopen als ze de Oosterweelplannen probeerden te dwarsbomen. Het kamp dat voor de brug was trok aan het langste eind en het schepencollege gaf Provinciegouverneur Camille Paulus en de Vlaamse Regering groen licht om verder te gaan met de bouw van het viaduct. Minister van Wegenwerken Steve Stevaert en gouverneur Paulus konden nu verdergaan met het informeren van een breder publiek. Daartoe werd in 2001 een tweede Staten-Generaal georganiseerd. Volgens de gouverneur had de tweede Staten-Generaal unaniem zijn steun uitgebracht voor de bouw van het viaduct;¹⁷³ de wettelijke procedures konden worden opgestart. De publieke opinie bleek echter niet zo unaniem als de gouverneur had voorgesteld. De Staten-Generaal was in feite een vals alibi voor participatie, een strategie om beslissingen te implementeren die in werkelijkheid geen draagvlak hadden.

De Antwerpse planningsdienst was terzelfdertijd bezig met een Ruimtelijk Structuurplan voor het Eilandje. Ze vreesde dat het viaduct de verdere ontwikkeling zou belemmeren en drong er bij de stad op aan om een alternatief te zoeken voor de brug. Na een korte haalbaarheidsstudie verwierp de BAM elk tunnelalternatief. Manu Claeys en Peter Verhaeghe bestudeerden grondig alle beleidsdocumenten, technische studies en rapporten en concludeerden dat de plannen voor het viaduct niet goed waren voor de stad. Het viaduct zou een spoor van vervuiling, lawaai en vergif achterlaten in het hart van de meest dichtbewoonde en armste districten van de stad. De Oosterweelverbinding vormde bovendien geen oplossing voor de congestieproblemen. De opstoppingen zouden hoogstens verplaatst worden naar andere bottlenecks. Maar Claeys en Verhaeghe werden ervan beschuldigd de technische complexiteit van het viaductbouwen en de politieke complexiteit van de besluitvorming niet te kennen. Wat zouden zij in hemelsnaam kunnen bijdragen aan de gespecialiseerde kennis van meer dan honderd ingenieurs, architecten en ruimtelijk planners die de Oosterweelplannen hadden uitgetekend? John Maynard Keynes zei ooit: “It is better to be roughly right than precisely wrong.”¹⁷⁴ Ondanks sympathie voor de actiegroepen zouden de plannen niet veranderd kunnen worden zonder al te veel politieke collateral damage. Er werd dus doorgegaan met de plannen. Het ontlokte bij Antwerps burgemeester Patrick Janssens de beruchte uitspraak: “Walk and don’t look back.”¹⁷⁵ Een jaar na de volksraadpleging betuigt de voormalige burgemeester zijn spijt: “Ik dacht dat de teerling geworpen was en

¹⁷² Neutelings, Willem Jan. *Museum aan de Stroom wordt de toren voor het volk*. In Leysen, Christian. (2003). *Antwerpen – onvoltooië stad*. Lannoo nv, Tielt, België. pp.180-181

¹⁷³ Verwaest, Jean-Charles. (2009). *Bang voor de brug – Verder kijken dan de Wapper lang is*. Uitgeverij Lannoo. Tielt, België. 189pp.

¹⁷⁴ Keynes, M.J. https://www.goodreads.com/author/quotes/159357.John_Maynard_Keynes

¹⁷⁵ Vandermeersch, Peter in De Standaard. (9 juli 2009). <http://www.ademloos.be/nieuws/when-will-we-walk> (december 2016)

dat we het tij niet meer zouden kunnen keren,” blik Janssens terug. “Dat was fout. Ik geef dat toe. Ik had mij van in het begin veel meer moeten verzetten tegen de oorspronkelijke plannen, meer moeten luisteren naar kritische stemmen, ook in het schepencollege. Er is geen excuus voor het feit dat ik dat niet gedaan heb.”¹⁷⁶

Sinds deze preliminaire discussieronden verdwenen heel wat politieke figuren naar de achtergrond. De uitwerking van langetermijnprocessen die meerdere regeringen overleven is vandaag in Vlaanderen nog zeer problematisch. Oosterweel leert ons dat deze projecten gedragen moeten worden door de maatschappij, niet door een selecte, tijdelijke politieke elite. Manu Claeys noemt dit de maatschappelijke *underwave* of *undertone*: “deze is veel sterker dan de stroming die boven de golven maakt, en gelukkig!”¹⁷⁷ Het dossier werd een gerechtelijke strijd, die nog weinig te maken leek te hebben met het zoeken naar een inhoudelijke oplossing. Een belangrijke vaststelling die ook Coppens maakt is dat de gerechtelijke procedures (in principe ook traditionele inspraakinstrumenten) niet op een constructieve manier bijdragen in het komen tot een inhoudelijke oplossing.¹⁷⁸ De Raad van State bijvoorbeeld heeft in België enkel de mogelijkheid om op basis van klachten: één; volledige plannen te vernietigen; of twee; de klachten simpelweg te verwerpen. Een gulden middenweg bestaat niet. Derde partijen kunnen in Vlaanderen bovendien enkel procesvoeren tegen procedurele kwesties, niet tegen substantiële zaken. Een gevolg is dat een regering mits een aantal kleine procedurele aanpassingen in principe inhoudelijk niets aan het project hoeft veranderen om ermee te kunnen doorgaan. Bovendien duren gerechtelijke procedures bij de Raad van State verschrikkelijk lang, waardoor het een gunstige projectontwikkeling serieus in de weg staat. Ook de volksraadpleging leverde in Antwerpen geen constructieve bijdrage aan het debat. Het verdwijnen van de Lange Wapper was een pyrrusoverwinning voor de actiegroepen. Hun werkelijke strijd ging over een alternatief voor het BAM-tracé, dat ze in zijn geheel niet aanvaardden als oplossing.

Feit is dat pas in 2015 actiegroepen en overheid samen aan tafel gingen zitten en de concrete Oosterweelproblemen bespreekbaar maakten, onder impuls van intendant Alexander D’Hooghe, die de verschillende partijen met elkaar moest verzoenen. We mogen natuurlijk niet vergeten dat er naast procedurele en sociaalpolitieke conflicten gewoonweg fundamentele meningsverschillen zijn over de technische uitwerking van de Scheldekrusing. Maar die meningsverschillen zullen er altijd zijn, in elk project, legt Hella Rogiers uit. De sleutel is deze meningsverschillen of inhoudelijke conflicten zo vroeg mogelijk op tafel te leggen: “Hoe vroeger je in het project zit - vanaf het moment dat je ongeveer weet wat je wil realiseren, of wanneer de eerste ideeën er zijn - hoe vrijer je bent om naar anderen te luisteren. Want op dat moment zijn de ontwerpkeuzes nog niet gemaakt. Op het moment dat het project vorm heeft gekregen, kan je eigenlijk alleen nog de gemaakte keuzes verdedigen. De dynamiek is dan uiteraard helemaal anders.”¹⁷⁹ De angst van de overheid en de BAM om de Antwerpse mobiliteit aan te pakken binnen een conflictmodel¹⁸⁰ heeft geleid tot de totstandkoming van misschien wel het grootste stedenbouwkundige conflict uit de Belgische geschiedenis.

¹⁷⁶ Janssens, Patrick in een interview met De Tijd. (25 september 2010).

<http://archieff.ademloos.be/nieuws/jammer-dat-men-elkaar-het-licht-de-ogen-niet-gunt> (november 2016)

¹⁷⁷ Claeys, Manu. Interview 10/10/2016. Antwerpen.

¹⁷⁸ Coppens, Tom. (2011). *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatsschool. Heverlee, België. 336pp.

¹⁷⁹ Rogiers, Hella. Interview 13/12/2016. Antwerpen.

¹⁸⁰ De betekenis van het conflictmodel kan omschreven worden als volgt: ‘benadering van een situatie met strijdige of afwijkende belangen of meningen waarbij men het bewust op een conflict laat aankomen.’

Bron: <http://mijnwoordenboek.info/conflictmodel> (december 2016)

De communicatie-oorlog

Het ontlopen van een inhoudelijk maatschappelijk debat en het wegwuiven van de actievoerders vanwege de overheid zorgden ervoor dat Oosterweel werd omgetoverd tot een vijandig communicatiedossier. De inzet van de communicatie was het realiseren van maatschappelijk draagvlak, om zo besluiten kracht bij te zetten. De vijandige sfeer tussen overheid en actievoerders zorgt er echter voor dat vooral tegenstellingen worden benadrukt, met een stedelijke polarisatie als gevolg. Leugens, halve waarheden en betwistbare argumentatie vonden logischerwijze hun weg in het dossier, en voedden het conflict. Zwart werd zwarter, wit werd witter. De overheid onderschatte de burgerbewegingen en vond zelf nauwelijks draagvlak, een grote doorn in het oog van het Oosterweelproject. Ondanks de diensten van het communicatieteam groep C¹⁸¹ slaagde de BAM er nooit in met een sterk verhaal naar buiten te komen. Laat die sterke verhalen nu net de dragers van de strategieën van de actiecomités zijn. Men zou kunnen zeggen dat het gebrek aan transparantie zijn oorzaak heeft in de schrik voor procedurefouten. Een hele batterij advocaten keek continu met een vergrootglas naar de lopende procedures. Van een grote reclamecampagne voor het Oosterweeltracé was dus geenszins sprake.

Het falen van het project enkel afschuiven op de gebrekkige communicatie is te kort door de bocht, vertelt Hella Rogiers: “Ik denk dat je zo’n projecten alleen maar kan winnen eerder op proces, dan op communicatie. [...] Onze stelling is ook dat dit geen clean project was. In die zin dat te eenzijdig vanuit mobiliteit werd gekeken, terwijl daar ook een leefbaarheidscomponent moest bijkomen. Daar mag je zoveel mediacampagnes opzetten als je wil, als het project niet klopt zal je dat niet halen. Punt. Ten tweede, denk ik ook dat BAM op den duur ook schrik heeft gehad om te communiceren. Terwijl de actiecomités het gemakkelijker hebben om te communiceren, zij hoeven minder moeite te doen om genuanceerd uit de hoek te komen.”¹⁸² Pas in 2005 krijgt het project voor het eerst echt de aandacht van de media bij de voorstelling van de maquette van de Lange Wapper aan het grote publiek. De actiegroepen verschijnen op het toneel. Tot dan is de Antwerpenaar nauwelijks betrokken geweest bij het project; een politiek akkoord was er wel al. In de periode die volgt komen de problemen rond Oosterweel naar boven. Deze problematieken zullen de inzet en het instrument worden van het burgerprotest. Had de overheid op deze problemen kunnen en moeten anticiperen? Wellicht wel. Dat het publiek maken van verwachte problematieken het bereiken van een politiek akkoord bemoeilijkt, kan geen excuus zijn. Het resultaat is dat de beleidsmakers vandaag meer verdeeld zijn dan ooit. Inhoudelijke maar zeker ook politieke motieven deden verschillende partijen hun kar keren. In het zoeken naar een oplossing die voor alle betrokken partijen het best is, lijkt het trouwens niet logisch dat het inlichten van de burger voorafgegaan wordt door een politiek compromis. Burgerinspraak wordt op dat moment gereduceerd tot een loutere inlichting van het volk. Eventuele bezwaren kunnen plannen op dat moment niet meer wijzigen, laat staan tegenhouden. In Dublin beslissen twee verschillende raden over infrastructuurprojecten. Een eerste raad bestaat uit experts, die inspraakmomenten organiseren. In een tweede raad komen politici aan bod, die de knopen moeten doorhakken na het studiewerk van de experts.¹⁸³

¹⁸¹ Groep C werd door opgericht in 2006 om de communicatie rond het Oosterweelproject te verzorgen. In 2008 trok het zich terug als communicatiepartner van de BAM wegens aanhoudende politieke aanvallen. De BAM zou ook te sterk het juridisch advies gevolgd hebben níet te communiceren. Bron: Slangen, Noël in De Standaard. (21 oktober 2009). <http://www.ademloos.be/nieuws/groep-c> (december 2016)

¹⁸² Rogiers, Hella. Interview 13/12/2016. Antwerpen.

¹⁸³ Verwaest, Jean-Charles. (2009). *Bang voor de brug – Verder kijken dan de Wapper lang is*. 189pp.

De Media

Het Oosterweelconflict werd in belangrijke mate bevochten in de media. Naast televisie, kranten en radio hebben ook internet en sociale media een grote rol gespeeld in de debatten, met name in het bereik van de communicatie en het efficiënt organiseren van campagnes. Met Wim Van Hees verscheen in 2008 bovendien een ervaren reclameman op het toneel. Hij verwijst naar de Oosterweelcampagne als zijn beste reclamecampagne ooit. Hij slaagde erin de inwoners van Antwerpen en ver daarbuiten te mobiliseren en baseerde zich daarvoor op het simpele en straightforward idee dat het viaduct een negatief effect zou hebben op de luchtkwaliteit ergo de gezondheid van de Antwerpenaren. Wim Van Hees is voormalig voorzitter was van VVL/BBDO, waar Patrick Janssens nog een tijd lang voor hem werkte. Hij kreeg in 2010 een Lifetime Achievement van de Stichting Marketing, die elk jaar een aantal toonaanzettende marketeers tot Master Marketeer benoemt.¹⁸⁴

Manu Claeys wijst ook op het belang van de lokale media: “ATV, de lokale televisie, Gazet van Antwerpen en de lokale bladzijden van het nieuwsblad en het laatste nieuws, dat waren onze vier belangrijkste plekken om te communiceren met de Antwerpenaar. We didn’t care about De Morgen, om het zo te zeggen. De Morgen en De Standaard, oké dan, als zij er iets over schrijven, het zal wel. Maar wie leest dat in Antwerpen? Dat was onze redenering.”¹⁸⁵ De Antwerpse nieuwskanalen besteedden veel meer aandacht aan het dossier en hadden het ook veel beter in de vingers. De berichtgeving vanuit de lokale pers over Oosterweel was redelijk technisch, en verre van populistisch, aldus Manu Claeys. De Gazet van Antwerpen had ook veel meer lezers dan De Morgen. Ook de regionale televisie bereikte veel meer mensen dan de nationale: “Iedereen keek naar ATV en een verdwaald iemand keek soms een keer naar Terzake. Maar als wij op ATV waren geweest, en we kwamen naar buiten hetzelfde weekend, had heel de stad ons gezien: ‘goed gedaan he!’ Als wij op Terzake waren geweest in een debat, had geen kat dat gezien. Dus dat wil ik zo scherp stellen: de lokale pers is daarin über geweest.”¹⁸⁶ De actiegroepen richtten zich dus bewust op de lokale pers, die hen ook veel vaker contacteerden voor technische uitleg. De nationale media begonnen pas over het dossier te schrijven op het moment dat het gepolitiseerd werd.

Psychologische perceptie-oorlog

Literatuur rond *risicoperceptie* voegt aan de externaliteitentheorie een factor van onzekerheid toe, legt Tom Coppens uit: “The psychological theory of risk perception states that people use a set of mental strategies or heuristics in order to make decisions in an uncertain world. Instead of making a rational and analytical calculation, people use cognitive shortcuts and intuition to assess whether risk is acceptable or not.”¹⁸⁷ Mensen maken een risico-inschatting op basis van de kans dat een bepaald effect zich voordoet en de grootte van de impact van het effect. We spreken van potentiële externaliteiten. De potentie van de externaliteiten heeft een impact op psychologische individuen, die beslissingen en aannames maken in onzekerheid. Een belangrijke bron van onzekerheid is een gebrek aan informatie. Ook de Antwerpenaar was niet grondig geïnformeerd, een politieke keuze die de overheid nog zuur zou opbreken. Daarbij komt nog dat het

¹⁸⁴ BBDO. (20 oktober 20120). *Wim Van Hees krijgt Lifetime Achievement Award van Stichting Marketing*. <https://press.bbdo.be/wim-van-hees-krijgt-lifetime-achievement-award-van-stichting-marketing> (november 2016)

¹⁸⁵ Interview Manu Claeys. 10/10/2016

¹⁸⁶ Ibidem.

¹⁸⁷ Coppens, Tom. *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatsschool. Heverlee, België. 2011.

Oosterweelproject een heel complex project is en de onderliggende problematieken niet altijd even makkelijk te begrijpen zijn voor leken. Het is moeilijk om te communiceren met de burger in de technische taal van plannen en ontwerptekeningen. De Antwerpenaar kon moeilijk een inschatting maken van de gevolgen van het mobiliteitsproject, en laat bijgevolg zijn risicoperceptie leiden door slogantaal en sympathiserende persoonlijkheden. Zo bouwt hij een soort intuïtie op. Deze intuïtie of *cognitive heuristics* zijn een soort *shortcut* in de hersenen die het mogelijk maken om snel en efficiënt beslissingen te nemen.¹⁸⁸ Het intuïtief denkkader dat mensen ontwikkelen berust vaak echter op foutieve, inaccurate of onvolledige informatie, en is dikwijls gebaseerd op angst. In sommige gevallen kan het 'shortcotten' van beslissingen dus tot hardnekkige vooroordelen leiden.¹⁸⁹ Slovic ontdekte daarnaast dat vrijwilligheid, rechtstreeksheid van bepaalde externaliteiten, persoonlijke kennis van het risico, wetenschappelijke kennis over risicobeheersing, nieuwigheid van het risico, chronische versus catastrofale effecten, en opnieuw angst voor risico's een belangrijke rol spelen in het intuïtief beoordelen en accepteren van risico's.¹⁹⁰ Deze psychologische mechanismen verklaren bijvoorbeeld het succes van actiegroep Ademloos, dat de levensbedreigende effecten van fijnstof aankaartte. De nv wordt in zijn campagne bovendien ondersteund door verschillende artsen. Dokter en Ademloossecretaris Guido Verbeke vormde samen met reclamebrein Wim Van Hees het perfecte duo voor een succesvolle campagne.

Retorische perceptie-oorlog

Vlaams Minister Dirk Van Mechelen communiceerde na de Arup/Sumstudie dat het BAM-tracé superieur was aan de alternatieven. Ademloos communiceerde op hetzelfde moment dat het stRaten-generaaltracé veruit de beste oplossing was voor de derde Scheldekruising. Dat beide partijen hiermee weg kwamen toont aan dat iedereen de kans had om de resultaten op zijn eigen manier te interpreteren, en appels met peren te vergelijken. De complexiteit van het dossier en onduidelijke en onvolledige studies maakten dat beide kampen met een beargumenteerde overwinningsspeech naar hun achterban konden. Dit leidde al snel tot een media-oorlog tussen de protagonisten (Vlaamse Regering en BAM) en de antagonististen (Actiegroepen) van het megaproject, waarin politici burgers beschuldigden van desinformatie en omgekeerd. Experts uit beide kampen beschuldigden mekaar van desinformatie en enige vorm van constructieve objectiviteit was ver te zoeken. In de perceptie-oorlog wordt ook terminologische nuancering ingezet als wapen. In het debat gebruikt het pro-kamp het woord *brug*, terwijl het anti-kamp consequent het woord *viaduct* gebruikte voor de Lange Wapper, dat over het algemeen een negatievere connotatie heeft. Theoretisch gezien is de term viaduct meer adequaat in het opzicht dat een groter deel van de constructie over land zou gaan dan over water. Er zijn nog voorbeelden: De *Hollandse Knoop* wordt de *Deurnese tuinen*; Waar de Lange Wapper voor de voormalige gouverneur een *iconisch architecturaal object* is, spreken de actiegroepen van een *snelweg door de stad* en een bestendiging van de ring als *open riool*. Enzoverder. Deze Oosterweeldialectiek speelt gek genoeg een genuanceerd debat in de kaart. Ze maakt een scherpe aflijning van de interpretaties van de verschillende partijen mogelijk en nodigt zo uit tot een debat.

¹⁸⁸ Ibidem.

¹⁸⁹ Coppens, Tom. (2011). *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatsschool. Heverlee, België. 2011. In referentie naar: Kahneman, D. and Tversky, A. (1979). Prospect Theory: An Analysis of Decision under Risk. *Econometrica*, XLVII, 263-291.

¹⁹⁰ Coppens, Tom. (2011). *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatsschool. Heverlee, België. 2011. In referentie naar:



Afb. 101 't Schoon Verdiep in Antwerpen, waar de gemeenteraad zijn plannen maakt. Burgerbewegingen verwijzen dikwijls naar het Schoon Verdiep wanneer ze het over de Antwerpse politici hebben.



Afb. 102 Pamflet van de Antwerpse Meetingpartij, die ontstond uit een groep burgers die zich verzetten tegen de militarisering van de Scheldestad. Het protest resulteerde in een groot politiek succes.



Afb. 103 Gazet Van Antwerpen, een van de favoriete mediakanalen van de Antwerpse actiegroepen. De krant zou het dossier beter in de vingers hebben en er veel meer aandacht aan besteden dan de grote Vlaamse kranten.



Afb. 104 Studio van ATV, een van de andere mediakanalen die het decor vormen voor de Oosterweelcommunicatie van de actiegroepen. De tv-zender organiseerde de afgelopen tien jaar tientallen debatten en interviews over Oosterweel.

Positieve conflictbenadering

Een belangrijke verklaring of voorwaarde voor het succes van de actiegroepen is waarschijnlijk hun positieve benadering van het protest. Door middel van indrukwekkende droombeelden en ongebreideld enthousiasme in het verdedigen van alternatieven slaagden de actiegroepen er in grote delen van de Antwerpenaren te mobiliseren. Zo ziet ook Peter Vermeulen het: "Ja. De actiegroepen worden nogal vaak in een bepaald hoek geduwd, 'dat is precies zoiets van de jaren zeventig'... Maar eigenlijk zijn wij niet tegen, maar wij zijn vóór iets. Vóór het behoud van de Entrepot, vóór het behoud van het Tolhuis, vóór het behoud van het Centraal Station... Maar het blijft moeilijk om die negatieve perceptie tegen te gaan."¹⁹¹ Het Oosterweelprotest overstijgt inmiddels al lang de tracékwestie. De actiegroepen zitten mee aan tafel voor het uitbouwen van een openbare vervoersregio voor de stad Antwerpen, en hebben een agenda die meerdere decennia beslaat, zo laat Manu Claeys weten.¹⁹²

¹⁹¹ Vermeulen, Peter. Interview 19/10/2016. Antwerpen.

¹⁹² Claeys, Manu. Interview 10/10/2016. Antwerpen.

Conflictescalatie

We stelden al dat de vijandige sfeer in het Oosterweeldossier ervoor zorgt dat elk nevenconflict leidt tot het groter worden van het conflict. Overheid en actiegroepen gebruiken elk van deze nevenconflicten om bewijs te vergaren voor hun eigen positie, en vergroten daarmee telkens de afstand tussen beide partijen. We lichten verder kort een aantal aspecten toe die een belangrijke impact hadden op de escalatie van het conflict.

Ondermijnen van de burgerbewegingen

Er lijkt nauwelijks geanticipeerd te zijn op het burgerprotest, het effect van de actiegroepen werd zwaar onderschat. Burgeractivisme wordt in het algemeen ook ervaren als een storende factor, en zorgt voor een vijandige sfeer tussen burgers en politici. De inspraakmomenten lijken een vervelend maar verplicht nummertje te zijn voor het bestuur. Het resultaat hiervan is dikwijls schijnparticipatie, waarbij burgers hoogstens geïnformeerd worden over beslissingen die eigenlijk al vaststaan. Bij gebrek aan effectieve inspraakformules zijn actiegroepen genoodzaakt beroep te doen op gerechtelijke procedures, volksvergaderingen en andere instrumenten, die eigenlijk nooit een rechtstreekse confrontatie toelaten. Oosterweel lijkt duidelijk te hebben gemaakt dat er nieuwe manieren gevonden moeten worden voor het betrekken van burgerexpertise bij infrastructuurprojecten, en ook dat de politiek er zeker meer voor moet openstaan.¹⁹³ Constructieve participatie kan een meer democratische besluitvorming wellicht alleen maar ten goede komen.

Het probleem van de journalistiek

“onderzoeksjournalistiek bestaat in dit land nog amper. Wie krijgt nog drie maanden de tijd om zich in een onderwerp onder te dompelen?”¹⁹⁴

Het Oosterweeldebate is een groot mediadebat waarin niet alleen voor de communicatie- en informatietechnologie een belangrijke rol is weggelegd, maar ook voor de journalistiek. Om te beginnen zijn er een aantal belangrijke implicaties bij het internettijdperk en de opkomst van sociale media; de sociale media zorgden voor efficiëntere sociale netwerken met een veel groter bereik. Actiegroepen maken hiervan gebruik om te mobiliseren, maar ook om hun achterban voortdurend op de hoogte te houden. Het internet maakt komaf met tijdsbarrières in het transporteren van informatie; iedereen kan op elk moment van de dag op de hoogte gehouden worden van elke gebeurtenis in de wereld. Toegang tot internet is de enige vereiste. Het internet is een ideaal platform voor reclamecampagnes en het verspreiden van (audio)visuele informatie. In de communicatiestrijd tussen de regering en de actiegroepen hebben deze laatste

¹⁹³ Schiltz stelt dat er twee grote uitdagingen zijn voor participatie. Ten eerste: Hoe kunnen we projecten als Oosterweel op een participatieve manier invullen? Dan gaat het over participatie op een hoger niveau, met actiegroepen en burgerbewegingen. Ten tweede: hoe bereik je ook mensen die geen ingenieur-architect /jurist /marketeerspecialist zijn? Dan gaat het over mensen met een taalachterstand, mensen uit de kansarmoede, nieuwkomers... Bron: Schiltz, W-F. Interview 4/10/2016. Vlaams Parlement. Brussel.

¹⁹⁴ Bron: <http://www.bruzz.be/nl/nieuws/stadsactivist-gwenael-brees-liever-libertair-dan-anarchist>. Gwenael Brees is stadsactivist. Hij stopte als veertienjarige met school en begon te schrijven voor Persagentschap Belga. Op zijn vijftiende werkte hij mee aan Passe Muraille, een programma op Radio Air Libre voor de gevangenen van Sint-Gillis en Vorst. Vervolgens werkte hij nog voor het maandblad Alternative Libertaire. Om zijn brood te verdienen schreef hij artikels over alles en niks. Later regisseerde hij ook nog een film over het bewonersverzet tegen de onteigeningen in de Brusselse Zuidwijk en was hij voorzitter van Inter-Environment, een leefmilieuvereniging en federatie van wijkcomités.

bovendien een belangrijk voordeel: zij kunnen het zich permitteren om fouten te maken. De overheid werd ondersteund door een leger juristen, deze moesten vermijden dat er procedurefouten gemaakt werden. Het advocatenapparaat belemmerde echter een transparante communicatie vanuit de overheid. De actiegroepen daarentegen gooiden al hun wapens in de strijd. Tot slot moeten we vaststellen dat er een kwaliteitslacune is in de objectieve journalistiek. Journalisten slagen er niet in het hoofd boven water te houden in complexe dossiers als dat van de Oosterweelverbinding. De oorzaken hiervan laten we buiten beschouwing, maar deze evolutie in de nieuwswereld zorgt ervoor dat weinigen nog leugens en waarheden van mekaar kunnen onderscheiden. Bij een gebrek aan betrouwbare en neutrale *factcheckers* resulteert het conflict in een perceptie-oorlog.

Een overaanbod aan informatie en informatiekkanalen lijkt vandaag een crisis te veroorzaken in het verstrekken van objectieve informatie. Het ontbreken van objectieve analyses in de actuele debatten is frappant, en problematisch. Na uitgave van de verschillende MER-rapporten riepen overheid en actiegroepen consequent dat hun tracévoorstel in de rapporten als beste naar voren kwam. Ze konden dat ook telkens staven aan de hand van cijfers en conclusies uit het rapport. De complexiteit van het project maakte het echter voor beide partijen mogelijk om appels met peren te vergelijken, zonder dat iemand het door had. Een voorbeeld uit het laatste MER-rapport: ‘Studie vernietigend voor Ringland: meer files en meer sluipverkeer’ kopt de VRT-nieuwssite.¹⁹⁵ De VRT maakte deze conclusie aan de hand van het MER-onderzoek van onafhankelijk studie bureau TML (Transport & Mobility Leuven); In het PlanMER A102-R11bis¹⁹⁶ worden alternatieven onderzocht en vergeleken met de bestaande plannen voor de A102 en de R11 (de referentietoestand). Aan de hand van het onderzoek worden een aantal conclusies gemaakt. “Kortom, de Ringlandplannen scoren slechter dan Oosterweel,”¹⁹⁷ vat de VRT het samen. Dit maakt pijnlijk duidelijk dat men niet echt weet waar het over gaat. Er wordt in ieder geval niet gezegd wat er met deze uitspraak wordt bedoeld. Heeft Oosterweel een betere mobiliteitsoplossende werking dan Ringland, als je ze los van mekaar bekijkt? Dat zou kunnen. Maar de studie gaat helemaal niet over Oosterweel. Oosterweel werd opgenomen als randvoorwaarde. Het PlanMER onderzocht Ringland dus in combinatie met Oosterweel, en schoot vervolgens Ringland af. Ringland is echter niet verenigbaar met Oosterweel en moet daarom onderzocht worden in combinatie met het haventracé (Min of meer het Arup/Sumtracé), verdedigt stRaten-generaal Ringland en het alternatieve tracé in hetzelfde nieuwsbericht. Dit is niet gebeurd in de MER-studie. De Vlaamse Regering houdt in de studie vast aan het beslist beleid van Oosterweel, er wordt geen plaats gemaakt voor een grondig onderzoek van de alternatieven.¹⁹⁸ De studie kan dus geen uitsluitsel geven over wat globaal gezien de beste oplossing is. Zolang er in de neutrale communicatie een gebrek is aan dossierkennis en appels met peren vergeleken worden, zullen er uitspraken worden gedaan die geen steek houden en zal de perceptie-oorlog blijven aanhouden.

Een volgend opvallend aspect is de manier waarop er misbruik wordt gemaakt van de complexiteit van het project. Men komt echter niet meer weg met te zeggen dat de materie te ingewikkeld is voor de gewone mens om te begrijpen. Een fundamenteel probleem hierbij is dat men weinig moeite doet om uit te leggen waar het project allemaal

¹⁹⁵Deredactie.be. ‘Studie vernietigend voor Ringland: meer files en sluipverkeer.’

<http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/regio/antwerpen/2.31834> (december 2016).

¹⁹⁶ Engels, Dirk en Corthout, Ruben. (1 september 2016). *PlanMER A102-R11bis*. Rapport voor: Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen. Antwerpen. 331pp.

¹⁹⁷ Deredactie.be. ‘Studie vernietigend voor Ringland: meer files en sluipverkeer.’

<http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/regio/antwerpen/2.31834> (december 2016)

¹⁹⁸ Claeys, Manu. (2013). *Stilstand. Over Machtspolitiek, Betreterbestuur en Achterkamerdemocratie*. Van Halewyck. Leuven. E-book.

over gaat. Ook hier maken de actiegroepen slim gebruik van. Aan de hand van een sterk verhaal sturen zij hun interpretatie in een bepaalde richting en slagen er zo in de sympathie te winnen van de Antwerpenaar. De regering is genoodzaakt hierop te reageren en verdedigt zich met een eigen versie van de feiten. Zo ontstaat er al snel een perceptie-oorlog, waarin de underdog in onze cultuur vaak de bovenhand neemt. In deze perceptie-strijd ontbreekt het ook aan een waardige scheidsrechter, een rol die normaalgezien weggelegd is voor de journalist. De omvang en de complexiteit van de zaak lijken ervoor te zorgen dat ook de journalistiek geen onderscheid meer kan maken tussen hoofdzaak en bijzaak. Dit brengt ons meteen bij een vierde punt van kritiek.

Het contract met Noriant

Ook het contract met Noriant bracht de overheid in slechte papieren. Uit schrik voor een gigantische schadeclaim hield de regering vast aan het Oosterweeltraject. Ze verloor daarmee ook haar geloofwaardigheid in het onderzoek van de alternatieve tracéstudies. Ondertussen betaalde BAM wel een stopzettings- en verbrekingsvergoeding aan Noriant van 37,19 miljoen euro.¹⁹⁹ De dading werd overeengekomen op 20 oktober 2014. Ze trad in werking nadat er uit Europa onvoldoende signalen kwamen voor een verdere onderhandeling met Noriant over de gunning van de werken op Linkeroever en de Scheldetunnel van de Oosterweelverbinding.

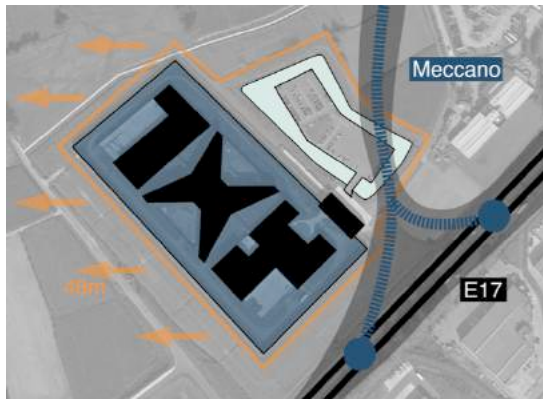
Gebrek aan flexibiliteit bij de overheid

Tot slot moeten we een gebrek aan veerkracht vaststellen bij de overheid. In plaats van hun communicatie- en andere blunders recht te zetten koos ze ervoor zichzelf tien jaar lang vast te rijden in gerechtelijke procedures en voor het vasthouden aan beslist beleid. Eind 2015 wordt een stap genomen in de goeie richting, met de aanstelling van overkappingsintendant Alexander D'Hooghe. Zijn opdracht is gedurende twee jaar onderzoek doen naar de haalbaarheid van een volledige overkapping van de ring. Aan het einde van de rit zou de intendant een aantal leefbaarheidsprojecten moeten voorstellen, in het teken van een volledige ringoverkapping. Hij moest zich niet bezighouden met de mobiliteit en Oosterweel opnemen als randvoorwaarde. Zijn opdracht breidde zich gaandeweg uit. Er wordt inmiddels met de verschillende stakeholders parallel nagedacht over de mobiliteit op de Zuidelijke ring enerzijds, en over de knelpunten van het Oosterweeltracé anderzijds. Het proces dat de intendant in gang gezet heeft, had er 15 jaar geleden al moeten zijn.

Uit deze vaststellingen kunnen we besluiten dat een aantal processen rond grote infrastructuurprojecten wellicht herbekeken moeten worden. Besluitvormingsprocedures, maar ook aanbestedingsprocedures, ontwerp-procedures en inspraakprocedures moeten rekening houden met de sociale complexiteit rond strategische infrastructuurprojecten. Zo kunnen we de afstand tussen burger en overheid misschien weer kleiner maken. We mogen niet vergeten dat we allemaal voorstander zijn van een betere mobiliteit en een hogere leefbaarheid, dit moet het uitgangspunt zijn. Een gemeenschappelijk doel is het startpunt van elk constructief debat. Enkel door alle belangengroepen van bij het begin te betrekken in de besluitvorming kan een duurzaam maatschappelijk draagvlak gecreëerd worden.²⁰⁰ Tot slot lijkt het noodzakelijk te blijven strijden voor objectiviteit, in een tijd waarin misleidende interpretaties van beschikbare informatie hun weg vinden langs nagenoeg alle mediakanalen. Een grondige hervorming binnen de journalistiek klinkt vooralsnog als een utopische denkplaatje.

¹⁹⁹ BAM. *Dading tussen BAM en Noriant treedt in werking*. <http://www.bamnv.be/?p=1422> (oktober 2016)

²⁰⁰ Rogiers, Hella. Interview 13/12/2016. Antwerpen.



Afb. 105 De gevangenis van Beveren ligt pal op het Meccanotracé. Dit kon verholpen worden door de gevangenis 48 meter naar links op te schuiven. Een ingreep met een verwaarloosbare impact op de omgeving.



Afb. 106 De gevangenis werd ingeplaat op een plaats waar weinig rekening gehouden moest worden met de omgeving. Het opschuiven van de gevangenis had met een vingerknip kunnen gebeuren.

De gevangenis van Beveren

Juni 2011. De Vlaamse regering kondigt aan dat zij een nieuwe gevangenis zal bouwen in Beveren, een maatregel om het nijpend tekort aan opvangplaatsen voor gevangenen op te lossen. Het toeval wil dat deze gevangenis zal komen te liggen op het Meccanotracé, de door stRaten-generaal voorgestelde sluiting van de Antwerpse ring, waarvoor ze overigens de steun hadden van de bedrijfsleiders van Forum2020. “Nochtans zijn er andere mogelijkheden,”²⁰¹ verklaren de actiegroepen. “Samen met de weigering om het Meccano-tracé te onderzoeken probeert de Vlaamse regering zo ‘haar’ BAM-tracé en het Masterplan 2020 te betonneren,” aldus Ademloos en stRaten-generaal. Dit betonneren kan je dus heel letterlijk nemen. De overheid als bezetter lijkt hier opeens wel heel concreet te worden. Of de overheid werkelijk de intentie had op deze manier het Meccano-tracé de vuilbak in te gooien, zal wellicht nooit helemaal duidelijk zijn. Wat wel vaststaat is dat het verschuiven van de gevangenis met 48m het probleem zou verhelpen, wat overigens perfect mogelijk was.²⁰² De regering kon echter niet meegaan in dat verhaal wegens tijdverlies. Er zou opnieuw een bouwvergunning moeten worden aangevraagd. Manu Claeys verklaart dat de overheid ruim op tijd op de hoogte werd gebracht van het probleem: “28 maanden geleden al hebben de makers van het Meccano-tracé gemeld dat de ligging van de gevangenis een probleem is. Een bouwvergunning was toen nog niet aan de orde. [...] In maart 2010, lang voor de aflevering van de vergunning, is het Meccano-tracé in het Vlaams parlement voorgesteld – wat staatssecretaris Verherstraete (CD&V) ook moge beweren,”²⁰³ aldus Manu Claeys. Mogelijk toont deze bezettingsactie aan dat de overheid niet terugschrikt om het zware geschut boven te halen. De wapenfeiten van de actievoerders vallen in het niets vergeleken met de bouw van de gevangenis. Het Meccanoplan, waar maanden aan werd gewerkt, werd moeiteloos van de kaart geveegd.

²⁰¹ GazetVanAntwerpen. (23 juni 2011). *Gevangenis Beveren zou pal op Meccanotracé komen*.

<http://www.gva.be/cnt/aid1058458/gevangenis-beveren-zou-pal-op-meccano-trace-komen-2> (januari 2016)

²⁰² DeWereldMorgen. (11 juni 2012). *Actiegroepen laken bouw gevangenis op Meccano-tracé*.

<http://www.dewereldmorgen.be/foto/2012/06/11/actiegroepen-laken-bouw-gevangenis-op-meccano-trace> (januari 2016)

²⁰³ Ibidem.

Het ruimtelijk conflict

“The pandemic spread, the persistence and the escalating nature of conflicts urge us to reconsider the way we deal with spatial conflicts.”²⁰⁴

“When angry citizens go to the court, it seldom settles a conflict in an acceptable way”²⁰⁵

Globale pandemie van ruimtelijke conflicten

Het burgerprotest rond grote infrastructuurprojecten is geen onbekend fenomeen. In essentie (het ruimtelijk conflict) is het Oosterweelprotest dus in geen geval uniek. In september van dit jaar aanvaardde de Raad van State het verzoek van bewoners van Machelen tot schorsing van het GRUP niet. Dit GRUP zou het wettelijk en ruimtelijk kader moeten worden voor de bouw van winkelcomplex Uplace.²⁰⁶ Concreet stelt de Raad van State dat de vraag tot schorsing niet spoedeisend was. De klacht werd dus niet verworpen omwille van inhoudelijke redenen. Het protest van omwonenden zal slechts ten gronde behandeld worden op het moment dat de vergunningen zijn uitgereikt. Bovendien lopen er momenteel nog beroepen tegen de milieuvergunning en tegen de nieuwe bouwvergunning vanwege het Leuvense stadsbestuur. Groen licht heeft het project voorlopig in geen geval. Ook ontwikkelingsplannen voor de stationsomgevingen in Leuven en Gent stuiten op ongenoegen van lokale inwoners. Tom Coppens maakt een casestudy van de twee projecten en vergelijkt de conflictemergentie en –escalatie in beide steden.²⁰⁷ Hij stelt daarbij vast dat de protestbereidheid in beide gevallen even groot was. De voorbeelden van protest inzake stedenbouwkundige projecten zijn dus legio. Elke gemeente en stad krijgt er mee te maken. Zo stuitte eind dit jaar in Leuven de droom van Rik Daems om de oude appelgaard op de Keizersberg te vervangen door een wijngaard, op protest van een plaatselijke hobby-imker. “Ik denk dat ze het Rik Daems niet gunnen,”²⁰⁸ liet burgemeester Louis Tobback zich ontvallen. Coppens stelt dat het wijdverspreide fenomeen van *land use conflicts* zeker geen typisch Vlaamse bezorgdheid is. De meeste geïndustrialiseerde landen krijgen er zelfs te maken met ruimtelijke conflicten, net als sommige ontwikkelingslanden.²⁰⁹ In principe is het ontstaan van het Oosterweelconflict dus evident. “Ruimtelijke projecten zijn altijd veranderingsprojecten, en mensen hebben moeilijkheden met verandering,”²¹⁰ dat is nu eenmaal zo, legt Hella Rogiers uit. Pogingen om conflictsituaties te vermijden zijn dus veelal zinloos. Er moet daarentegen op zoek gegaan worden naar manieren om deze conflictsituaties te integreren in beleidsprocessen, in een soort van conflictmodel.²¹¹

²⁰⁴ Coppens, Tom. (2011). *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatschool. Heverlee, België. 2011.

²⁰⁵ Susskind, L. and Field, P. (1996). *Dealing with an angry public: the mutual gains approach to resolving disputes*. Free Press. New York.

²⁰⁶ Bruzz. (13 september 2016). Raad van State verwerpt protest van omwonenden Uplace. <http://www.bruzz.be/nl/actua/raad-van-state-verwerpt-protest-van-omwonenden-uplace> (december 2016)

²⁰⁷ Coppens, Tom. (2011). *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatschool. Heverlee, België. 2011.

²⁰⁸ De Standaard. (5 november 2016). *Bijen lusten geen Château Keizersberg*. p.39

²⁰⁹ Coppens, Tom. (2011). *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatschool. Heverlee, België. 2011.

²¹⁰ Rogiers, Hella. Interview 13/12/2016. Antwerpen.

²¹¹ Van Dooren, Wouter en Wolf, Eva. Interview 9/11/2016. Antwerpen.

Protestbewegingen in ruimtelijke conflicten

Coppens heeft het ook over een specifiek sociaalpolitiek fenomeen in ruimtelijke projecten, namelijk de nagenoeg consequente aanwezigheid van protestbewegingen en buurtcomités. Hetzij van tijdelijke of van permanente aard. Deze *single-issue* collectieven²¹² hebben over het algemeen niet meer dan één doel: het voorkomen of aanpassen van een gepland project. Zulke lokale, geografisch gebonden en tijdelijke activisten zijn een bijzondere eigenschap van ruimtelijke conflicten. Politici zijn het gewoon om te gaan met oppositie in het parlement en nationale belangengroepen, die dikwijls geïnstitutionaliseerd zijn. Maar geconfronteerd met lokale comités voelen ze zich eerder ongemakkelijk, aldus Coppens.

Hardnekkigheid en escalatie van ruimtelijke conflicten

Participatieve trajecten of besluitvormingsprocedures hebben dus weinig impact op het ontstaan van protest. Ze kunnen daarentegen wel helpen vermijden dat conflicten uit de hand lopen en eindigen in een regionale politieke impasse, zoals dat gebeurde in het Oosterweelproject. Het aantal *conflict issues* en het aantal conflictactoren vermenigvuldigde zich door de jaren heen.²¹³ De belangen van de steeds groeiende actiegroepen bij een bepaalde uitslag werden alleen maar groter. Een verdere maatschappelijke polarisering maakt het dus alleen maar moeilijker om tot compromissen te komen.

Juridicalisering van ruimtelijke conflicten

Gerechtelijke procedures zijn in ons land veel te weinig aanleiding voor inhoudelijke discussies. Het enige wat zij kunnen doen is klachten verwerpen en ongegrond verklaren of de aanklacht gegrond verklaren en het plan opschorten: “Nevertheless, a suspended plan is not always the goal of an angry citizen or a group of angry citizens. Sometimes, they agree with parts of the plan and only dislike specific aspects of the plan. The court can only suspend the whole plan, based upon procedural errors.”²¹⁴ Er is dus geen tussenweg. Burgers die enkel met delen van een plan niet akkoord gaan, hebben geen juridische middelen om enkel deze delen aan te vechten. Patrick Moenaert, voormalig burgemeester van Brugge, pleitte in een opiniestuk in de Standaard dat ruimtelijke projecten nood hebben aan een efficiëntere en klantgerichte rechtspraak.²¹⁵ Hij riep daarbij alle goedmenende ambtenaren, magistraten en politici op hun verantwoordelijkheid te nemen. “Als we zo voort doen, komt ons land tot stilstand,” aldus Patrick Moenaert. Juridische instrumenten komen de nuance en het compromis die zo noodzakelijk zijn bij de integrale aanpak van strategische projecten dus nauwelijks ten goede. Wel zien we dat ze in het Oosterweelconflict door de actiegroepen worden ingezet als drukkingsmiddelen. De actiegroepen dwingen op deze manier een plaats af aan de onderhandelingstafel, die ze simpelweg in de initiële projectfase al hadden kunnen krijgen. Het nettoresultaat van de gerechtelijke procedures is dus dikwijls tijdverspilling en geldverlies aan advocaten. Zelden worden conflicten op deze manier gesetteld. De frustratie van deze onopgeloste conflicten resulteert bovendien dikwijls in het ontstaan van nieuwe conflicten.

²¹² Coppens, Tom. Ibidem.

²¹³ Coppens, Tom. (2011). *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatsschool. Heverlee, België. 2011.

²¹⁴ Coppens, Tom. Ibidem.

²¹⁵ De Standaard. (6 juli 2009). *Bouwen op een tijdbom*.

Protestemergentie stationsomgevingen Gent en Leuven

“The decision making style in Leuven is best described as the DAD-decision making style: Decide, Announce and Defend. The way decision-making processes are made in Leuven is also closely related to the perspective of the Mayor on the representative democracy and the role of politicians. Due to the strong position of the Mayor in the city, and the fact that participation is not encouraged in Leuven, there are few institutional opportunities outside the project to develop protest strategies.”²¹⁶

Een gelijke individuele protestbereidheid staat niet garant voor een zelfde protestintensiteit. Dat concludeert Tom Coppens na casestudies van de stationsomgevingen in Gent en Leuven. In Gent slaagde men er in druk uit te oefenen op de projectontwikkelaars via gecoördineerde acties. In Leuven kreeg men geen stok in de grond. Er is dus een belangrijke grens tussen intenties en acties. In Leuven heerste er bovendien interne verdeeldheid bij de burgers, veroorzaakt door de differentiële impact van negatieve en positieve externaliteiten in de omgeving. Een groot deel van de buurt zag de voordelen van het project in, terwijl slechts een kleine groep belangrijke nadelen zag. Actievoerders kregen de buurt bijgevolg niet gemobiliseerd. In Gent slaagde actiegroep ‘Buitensporig’ erin om net als in Antwerpen de complementaire issues te verzamelen en het overkoepelende protest ermee te versterken. In het Oosterweelproject bleken de negatieve externaliteiten veel zwaarder door te wegen dan de positieve effecten. Althans in de perceptie van de Antwerpenaren. Buiten een potentiële vermindering van de file en een architecturaal icoon van een viaduct had het Masterplan in hun ogen weinig veelbelovends te bieden. De negatieve effecten werden veel te weinig in rekening gebracht. In Gent werden actiegroepen financieel ondersteund door de stad om druk uit te oefenen op de ontwikkelaars. Actiegroepen zijn dus niet noodzakelijkerwijze een tegenpool van de politiek. De politiek kan de actiegroepen volgen, maar de actiegroepen zeker ook de politiek. Tot slot stelt Tom Coppens vast dat het vertrouwen in een gunstig effect van de acties ook een factor is die de intensiteit van het protest beïnvloedt. In Leuven bijvoorbeeld zorgde de gesloten politieke context (weinig initiatieven inzake participatie) ervoor dat actievoerders er weinig vertrouwen in hadden dat hun acties zouden leiden tot echte verandering van de plannen. In Gent-Sint-Pieters werd in de analyse van de conflictescalatie vastgesteld dat actiecomité ‘Buitensporig’ instrumentele escalatie als doelbewuste strategie inzette. Dit als gevolg van een gebrek aan institutionele mogelijkheden tot beleidsbeïnvloeding en een verwaarlozing van het conflict door de stad. Door het gebruik van de instrumentele escalatiemiddelen ontstonden er echter ook psychologische escalatiemechanismen. Er werd evidentie gevonden van stigmatisering en selectieve perceptie bij zowel actiecomité als projectpartners. Het vertrouwen kon niet worden hersteld met een dialoog en daarom koos het actiecomité voor een uitgesproken juridische strategie.

²¹⁶ Coppens, Tom. (2011). *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatschool. Heverlee, België. 2011.

De Architect en Oosterweel

“Als ontwerpers kregen we nooit de kans om onze visie op de architectuur en de stedenbouwkundige integratie van de Lange Wapper toe te lichten.”²¹⁷

“Het was des te meer frustrerend omdat we als ontwerpers verschillende polemieken over de Lange Wapper hadden voorzien, en er zelfs een antwoord op hebben geformuleerd in de architectuurnota. Ook al behoorde dat strikt genomen niet tot onze opdracht.”²¹⁸

Toparchitecten voor een architecturale kwaliteitsgarantie

De relatie tussen de overheid en de architect is niet langer wat ze ooit geweest is. De architect voelt een grotere verantwoordelijkheid om zich sociaal te engageren en wil niet langer de speelbal zijn van zijn opdrachtgever.²¹⁹ “In België is het autonome opereren van de architect bovendien bij wet verzekerd, precies ter bescherming tegen de grillen van de opdrachtgever en het garanderen van de architecturale kwaliteit tegenover het kruideniersinstinct van de aannemer,”²²⁰ schrijven Gideon Boie en Matthias Pauwels in naam van BAVO: “Dat binnen het ontwerp van het belangrijkste Vlaamse bouwwerk in decennia, de architect ongestraft buitenspel gezet wordt door de aannemer is dan ook in belangrijke mate te wijten aan de Vlaamse architectengemeenschap zelf, die tot op heden nagenoeg afwezig bleef in het debat,” vervolgt BAVO. In het Oosterweelconflict zorgde een juridische escalatieprocedure ervoor dat de opvattingen en inzichten van de architecten over het Oosterweeltracé de kop werden ingedrukt. Zij kregen het regeringstracé als randvoorwaarde, ook al hadden zij hun bedenkingen bij dat tracé. De opdracht van de architecten beperkte zicht tot het ontwerpen van het Lange Wapperviaduct en het promoten van de Masterplan voor de Oosterweelverbinding in zijn geheel door het viaduct in te bedden in een indrukwekkend landschap. Chris Poulissen en Laurent Ney stonden samen met studie bureau Greisch in voor het ontwerp van de ‘brug’ over de dokken terwijl Robbrecht & Daem en Marleen Goethals verantwoordelijk waren voor de inplanting van de brug in het landschap. De samenwerking tussen de architecten en aannemersconsortium Noriant verliep niet zonder kleerscheuren en hun ontwerp bleef niet ongeschonden.

De architecten deelden aanvankelijk de bekommernissen van de actiegroepen, maar gingen op zoek naar opportuniteiten voor de stadsontwikkeling bij de bouw van een brug. Zij vonden deze ook, maar kregen niet de kans zich te mengen in de debatten over de zwakke punten van het BAM-tracé, waardoor ook intern een conflict ontstond. Architect Paul Robbert had lang nagedacht of hij zich wel kon motiveren voor het project. Ook hij had zich meermaals afgevraagd of de verbinding er überhaupt wel moest komen. Gaandeweg raakte hij ervan overtuigd dat dit weldegelijk zo was, ook van het feit dat een brug de beste oplossing is, vertelt Robbrecht in een interview aan de Standaard, dat de architecten aan het woord liet: “Het biedt kans op een verdere stadsontwikkeling

²¹⁷ De Standaard. (27 juni 2009). *Natuurlijk zal nooit iemand onder die brug wonen*. <http://www.ademloos.be/nieuws/natuurlijk-zal-nooit-iemand-onder-die-brug-wonen> (december 2016)

²¹⁸ Ibidem.

²¹⁹ Robles-Durán, Miguel. *The Rise of Instant Activism, and how it's Transforming Architecture, Urbanism and the way our cities are built*. In De Cauter, L., De Roo, R., en Vanhaesebrouck, K. (2011). *Art and activism in the age of globalization*. Nai Publishers. Reflect #8. Rotterdam. 334pp.

²²⁰ BAVO. (28 september 2009). *De Lange Wapper: een aannemersbrug*. <http://www.bavo.biz/texts/view/239?CAKEPHP=b3c0b6f8ccd6e0f97dbd90ceec1e94cff> (september 2016)

richting noord. Wij geloven dat de Lange Wapper daar een stimulans voor kan zijn.”²²¹ Wat Robbrecht over de streep trok was trouwens het feit dat ook Groen! voorstander was van de Oosterweelverbinding, de partij waar ook Manu Claeys, brein achter het burgerverzet, zich het meest bij aansluit. Desondanks was de mogelijke belemmering van de stadsontwikkeling het fundamentele bezwaar van de actievoerders tegen de Lange Wapper. “De barrière is er al. De dokken scheiden de haven en de stad. We hebben het viaduct opgevat als een poort die verbinding maakt tussen die twee gebieden,”²²² legt Marleen Goethals uit. Het effect van de Lange Wapper op de stedelijke ontwikkeling blijkt op z’n minst voor interpretatie vatbaar te zijn. De meningen van experts zijn ook hierover verdeeld. Er zijn trouwens voorbeelden genoeg van succesvolle stadsontwikkeling rond grootschalige infrastructuur. In New York verbindt Brooklyn Bridge Manhattan met Brooklyn, ook voetgangers en fietsers kunnen de oversteek maken via een indrukwekkend brugdek. Rond de pijlers van de treinbrug in Newcastle zochten winkels en horecazaken een plek. Ook onder de metro in Londen ontstaan markten. De aanwezigheid van bruggen en infrastructuur zijn niet per definitie negatief. “Wij hebben hard gewerkt om dat potentieel niet te dwarsbomen. De precieze plaats waar je de pijlers implant, wat doe je op het maaiveld, waarom twee pijlers in plaats van vier? Dat fantastische samenspel van brug en wateroppervlak kan een place to be worden,”²²³ verdedigt Robbrecht de Lange Wapper. De zone rond het Pomphuis doopten de architecten The Village, omdat daar net als in Brooklyn een nieuw dorp kan groeien. Er zou een zone ontwikkeld kunnen worden voor bridge spotting, een soort park waar mensen met de fiets of te voet naar de brug kunnen komen kijken. Niemand wil onder een brug wonen, maar er is wel ruimte voor de ontwikkeling van kantoorgebouwen, horeca, winkels en ontspanning. Poulissen merkt in hetzelfde interview op dat er nu al een groot bioscoopcomplex is, en stelt dat je in de omgeving van de brug ontspanningsactiviteiten kan clusteren waarvoor in de binnenstad geen plaats is, zoals discotheken bijvoorbeeld: “Wij hebben de brug afgestemd op de omgeving, nu moet de omgeving afgestemd worden op de brug.”

Naast de discussie over de ruimtelijke ontwikkeling is er het conflict over de aansluiting van de Lange Wapper op de R1. Hier mochten de architecten zicht tot hun grote frustratie niet mee moeten. “De overheid moet daar een initiatief in nemen, vooral de stad, omdat het over de ruimtelijke ontwikkeling van een heel gebied gaat, dat buiten de krijtlijnen viel van de Lange Wapper. Het zou niet de eerste bouwaanvraag zijn die in de loop van het traject aangepast wordt,” vertelt Poulissen. “In die zin heeft de hele polemiek rond de Oosterweel ook een positief effect: Het project staat op de helling wegens vragen over de kwaliteit. Plotseling worden de aannemers ermee geconfronteerd dat een bouwwerk nog wat meer is dan kostprijs en bouwtechniek.”²²⁴

²²¹ De Standaard. (27 juni 2009). *Natuurlijk zal nooit iemand onder die brug wonen.*

<http://www.ademloos.be/nieuws/natuurlijk-zal-nooit-iemand-onder-die-brug-wonen> (december 2016)

Interview met Oosterweelarchitecten Paul Robbrecht, Chris Poulissen, Marleen Goethals

²²² Ibidem.

²²³ Standaard.be. (27 juni 2009). *De Lange Wapper: De architecten spreken.*

<http://www.standaard.be/cnt/c72c1u2j> (november 2016)

²²⁴ Ibidem.



Afb. 107 Ontwerpvoorstel voor de Lange Wapper van aannemersconsortium LORO. Het ontwerp werd niet meegenomen door de Kwaliteitskamer omdat de architecten (Wilkinson Eyre) onvoldoende eigen stem zouden hebben in het ontwerp.



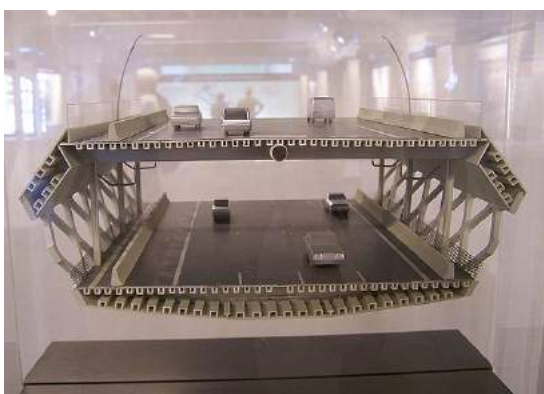
Afb. 108 Ontwerpvoorstel van Norman Foster. De architect hield zich niet aan de voorschriften van de opdrachtgever (dubbeldeksconstructie) en werd vroegtijdig uit de wedstrijd gehaald.



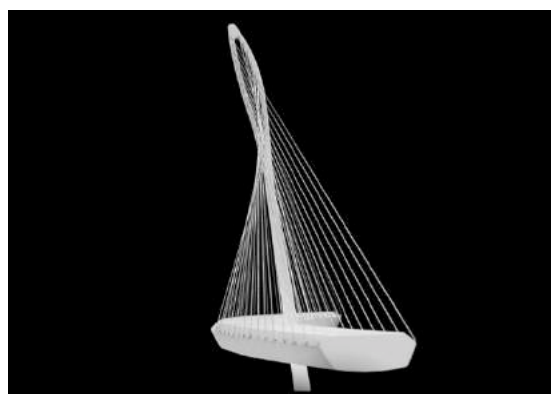
Afb. 109 Noriant werd door de Kwaliteitskamer aangeduid als winnaar van de architectuurwedstrijd (aanbestedingsronde) en mag als enige zijn BAFO (Best and final offer) indienen. Daarmee heeft het geen concurrenten in de onderhandelingsronde.



Afb. 110 De aansluiting van de Oosterweelverbinding aan het viaduct van Merksem op de R1 vormde vroegtijdig al een probleem. De architecten wisten dit ook maar mochten zich niet moeien en kregen nooit de kans mee te denken over een mogelijke oplossing.



Afb. 111 Snede van het dubbeldeksviaduct. Het wegdek zou 110 meter boven de grond zweven, en ruim 20 meter breed zijn. Door de ene wordt ze gezien als een barrière voor de stedelijke ontwikkeling, door de andere als een poort naar de haven.



Afb. 112 De 'speldenkop' of 'het oog van de naald' waar op een bepaald moment discussie rond ontstond. Het ontwerp van de architecten zou nog in belangrijke mate aangepast zijn door aannemer Noriant. De speldenkop zou onder andere gesloten worden.

Architecten buitenspel gezet

Op 27 juni 2009 verscheen in De Standaard voor het eerst een interview met de architecten van de Oosterweelverbinding.²²⁵ Het toeval wil dat twee dagen eerder het openbaar onderzoek rond de bouwaanvraag van het project eindigde. Op het moment dat het interview verscheen was de enige kans om bezwaar aan te tekenen voor de burger voorbij. Ook de architecten leken voor het eerst de kans te krijgen om publiekelijk hun mening te geven over het Oosterweelproject en schoten met scherp op het project.²²⁶ Ze formuleerden deze kritiek al vier jaar lang binnenskamers, maar de BAM zou er geen oren naar gehad hebben. In het kranteninterview vertellen de architecten dat het ontwerp van de Oosterweelverbinding niet deugt omdat het tekort schiet op een essentieel aspect. De voorgestelde aansluiting van de Lange Wapper met de bestaande ring zou geen oplossing zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling in Deurne en Merksem. De architecten pleitten meermaals voor een hertekening van het knooppunt: “Wij zeggen al vier jaar dat die aansluiting geen goede oplossing is. Wij vragen ook al vier jaar om een ruimere dialoog aan te gaan over dat knooppunt vanuit hetzelfde principe; hoe maak je van een uitdaging een kans voor de herontwikkeling van Deurne Noord?”²²⁷ Paul Robbrecht bevestigt in hetzelfde interview dat de aansluiting hertekend moet worden. De geheimhouding zorgde ervoor dat de Overheid en de BAM veel bewoners onthielden van essentiële informatie voor het vormen van een grondig oordeel over het project. De architecten werden zelfs nog verder de mond gesnoerd. Ze mochten publiekelijk geen kritiek uiten op het hertekenen van hun eigen project door de aannemer. “Zolang we in de wedstrijd zaten, hadden bouwpromotoren en architecten gelijklopende belangen: we wilden de wedstrijd samen winnen. Maar zodra Noriant in de monopoliepositie zat en als enige groep de onderhandelingen kon aangaan en op de prijs moest gaan besparen, werden onze belangen soms tegenstrijdig.” (...) “Er zijn discussies geweest. Er zijn ook geen garanties voor onze inbreng de volgende jaren. Structureel is de rol van architecten in dit soort van PPS-bouwprojecten, waarbij de particuliere sector bouwt in de plaats van de overheid, niet geregeld. Dat is een zwakke schakel. Terwijl de architect een aparte rol speelt. Met zo'n enorm dossier met zo'n schaal en complexiteit kun je je niet meer opstellen louter als een ontwerper, je trekt haast vanzelf de kaart van het algemeen belang. Je raakt maatschappelijk geëngageerd. Het project is immers zo verstrengd met stedenbouw, cultuur, milieu,” aldus Chris Poulissen. Robbrecht betreurt dat mensen de Lange Wapper proberen te verkopen als een icoon dat Antwerpen op de wereldkaart moet zetten: “Ik heb weinig boodschap aan die praatjes over een icoon. Dat is een arme manier van denken en praten over die brug.”

²²⁵ Ibidem.

²²⁶ Ademloos.be. (1 juli 2009). *stRaten-generaal vraagt intrekken van bouwaanvraag voor Lange Wapper*. <http://www.ademloos.be/persberichten/straten-generaal-vraagt-intrekken-van-bouwaanvraag-voor-lange-wapper> (november 2016)

²²⁷ Poulissen, Chris in een interview met De Standaard. Standaard.be. 27 juni 2009. *De Lange Wapper: De architecten spreken*. <http://www.standaard.be/cnt/c72c1u2j> (november 2016)

Drastische aanpassingen aan het ontwerp

Tussen de wedstrijdphase en het indienen van de bouwvraag vonden er drastische wijzigingen plaats in het ontwerp. BAVO stelt dat de meest opvallende wijziging de geometrie van de twee pyloonkoppen betrof. Deze zouden niet langer uit open naaldvormen bestaan en daarom een aanzienlijke verzwaring vereisen van de pylonen zelf, omwille van de samenvoeging van de krachten uit de verschillende tuien.²²⁸ Jan Van Rensbergen, CEO van BAM, vertelt dat er twijfel was over de toegevoegde waarde van het ‘oog’ van de spelden.²²⁹ Het oog was een extra en had ook visueel niet helemaal het gewenste effect, namelijk dat van een fijne en slanke naald. Het zag er daarentegen redelijk lomp uit. De aannemer vond de opengewerkte pylonen bovendien te duur. De aannemer besloot daarop samen met de architect dat de speldenkop er niet zou komen, aldus Van Rensbergen. “Daarna heeft de discussie over de autonomie van de architect inderdaad gewoed. Tegelijkertijd zat de BAM wel samen met architect en aannemer om het ontwerp verder te verbeteren. Een aantal kleine details zaten niet juist. Het ontwerp is tijdens de onderhandelingen met Noriant nog gevoelig verbeterd,”²³⁰ sluit hij af. Het contrast in verwoording van het conflict tussen Van Rensbergen en de architectuurcritici van BAVO is groot. “De pylonen in het uiteindelijke ontwerp zijn slechts een schim van haar slanke, elegante voorgangers, waardoor de architecturale uniekheid van de brug in één klap ongedaan gemaakt wordt,”²³¹ luidt het bij BAVO: “Iedereen met ook maar een beetje inzicht in de bouwpraktijk zal inzien hoe deze ontwerpbeslissing eerder is ingegeven door het eenvoudiger en goedkopere productieproces van gesloten pyloonkoppen, dan door streven naar architecturale uitmuntendheid.” Ze stellen wel dat zowel opdrachtgever (BAM) als architect volstrekt machteloos stonden tegenover de aannemersinterventie (Noriant).

Autonomie van de architect

BAVO kaart met hun schrijven het ‘misbruik’ van de goede naam van de architecten aan. Ze stellen dat het onbegrijpelijk is dat beroepsorganisaties die sinds jaar en dag zichzelf opwerpen als de beschermheren van de unieke autonomie van de Vlaamse architectuur, zich in dit debat volledig afzijdig houden.²³² BAVO hekelt de passieve rol van de Orde van Architecten, toch de officiële waakhond van de bij wet geregelde autonomie van de architect. De Orde heeft met name de macht om disciplinair op te treden bij projecten als De Lange Wapper. “Het Vlaams Architectuurinstituut blijkt dan weer geplaagd te worden door haar rechtstreeks politieke patronaat en de dwang om enkel goed nieuws te verkopen over het ontwerp van de Lange Wapper. Verder valt ook de oorverdovende stilte op binnen de architectuurfaculteiten,” gaan ze verder: “Terwijl de geleerde professoren en onderzoekers hun carrière en bekendheid verworven hebben in het uitvoerig theoretiseren van een autonome Vlaamse architectuurcultuur, lijkt niemand de noodzaak te voelen om de nobele principes in de praktijk te verdedigen met betrekking tot de Lange Wapper.” In retrospect lijkt met de hele hetze rond de Lange Wapper inderdaad een uitgelezen gelegenheid tot debat over de autonomie van de architect aan ons voorbij te zijn gegaan. We mogen niet vergeten dat de iconische

²²⁸ BAVO. (28 september 2009). *De Lange Wapper: een aannemersbrug*. <http://www.bavo.biz/texts/view/239?CAKEPHP=b3c0b6f8ccd6e0f97dbd90cec1e94cff> (september 2016)

²²⁹ Van Rensbergen, Jan. Interview 5/10/2016. Antwerpen.

²³⁰ Ibidem.

²³¹ BAVO. (28 september 2009). *De Lange Wapper: een aannemersbrug*. <http://www.bavo.biz/texts/view/239?CAKEPHP=b3c0b6f8ccd6e0f97dbd90cec1e94cff> (september 2016)

²³² Ibidem.

architectuur een van de belangrijkste, zoniet hét belangrijkste argument was in de verdediging van de Lange Wapper. Wonderbaarlijke architectuur zou de vele negatieve effecten van het brugdek teniet doen, althans in de perceptie.

Het lot van de architectuur

Ondanks het ontstaan van een grootschalig maatschappelijk debat dat breed uitgesmeerd werd in de media en tot zowat elke Antwerpse huiskamer doordrong, is het opvallend dat het ontwerp van de brug zelf nooit ter discussie stond. Vorig jaar begon men bij intendant Alexander D'Hooghe voor het eerst met alle stakeholders aan tafel de problemen rond het Oosterweeltracé te bespreken. De reden dat dit voor de Lange Wapper niet gebeurde was de hoge kwaliteit van het ontwerp van toparchitecten Ney en Robbrecht, legt BAVO uit.²³³ Deze toparchitecten waren voor aannemersconsortium Noriant het belangrijkste argument voor het bouwen van de brug. Dit ultieme argument van de aannemer bleek met het binnenhalen van de opdracht voor ogen echter opportunistisch en strategisch van aard. BAVO legt enigszins ironisch de vinger op de wonde: “Het wrede lot van de architectuur in het hele project is niettemin poëtisch. De architecturale ambitie werd bijzonder hoog ingezet en binnen de offerteaanvraag ingeschreven als gunningcriterium. De offerteaanvraag werd bovendien opgevat als een soort architectuurwedstrijd met internationale jury onder leiding van de Vlaams Bouwmeester (de zogenaamde ‘Kwaliteitskamer’). Het ontwerpvoorstel van Norman Foster (ingediend door aannemersgroep THV Antwerpse Bouwwerken) werd vroeg geweerd omdat het afweek van de voorschriften van de opdrachtgever (het ontwerp zag af van de dubbeldeksconstructie). Het verhaal wil dat het tweede voorstel van THV Loro geweigerd werd omdat de relatief onbekende architecten (Wilkinson Eyre Architects) onvoldoende eigen stem in het ontwerp hadden. De argumentatie binnen de Kwaliteitskamer was dat zij 'geen brug van een aannemer' wou omdat de Antwerpse bevolking beter verdient. En laat dit nu precies zijn waarmee Antwerpen vandaag opgescheept zit: een brug van een andere aannemer voor wie noch de stem van de opdrachtgever, noch de stem van de eigen ontwerper en noch de stem van de lokale bevolking kan opwegen tegen de wet van het profijt en gemak.”²³⁴

De analyse van de architectuurcritici van BAVO voegt wederom een nieuwe dimensie toe aan het Oosterweelconflict. De wellicht terechte bezorgdheid over de onafhankelijkheid en architecturale vrijheid van de architect kan en moet misschien uitgebreid worden naar andere projecten in Vlaanderen, en opgenomen worden in ontwerp- en besluitvormingsprocedures. Dit laatste aspect van het Oosterweelconflict brengt ons naar een meer theoretisch gedeelte, waarin de betekenis van Oosterweel gekaderd wordt in een ruimere maatschappelijke context.

²³³ BAVO. (28 september 2009). *De Lange Wapper: een aannemersbrug*. <http://www.bavo.biz/texts/view/239?CAKEPHP=b3c0b6f8ccd6e0f97dbd90ceec1e94cff> (september 2016)

²³⁴ Ibidem.

**DEEL 3 Van Stadsactivisme tot
Burgeracademie - Een theoretische
benadering**

Over Stadsactivisme en Stedenbouw

Inleiding

‘Stedenbouw is in vele opzichten de graadmeter van hoe een samenleving zich structureert en opbouwt.’²³⁵

‘De studie van de verstedelijking wordt daarmee een soort algemene nederzettingstheorie ter ondersteuning van een biopolitiek project gericht op het collectief welzijn van de bevolking.’²³⁶

Etymologie

De stad (latijn: *urbs*) is de natuurlijke biotoop van de politieke mens, het *zoon politikon* (Grieks: sociaal wezen) in de *polis* (Grieks: stad als socio-politiek en socio-geografisch gegeven). De stad is dus het platform waarin de sociale en politieke mens zijn ding kan doen. De burgeractivisten van de Antwerpse actiegroepen stRaten-generaal en Ringland profileren zich daarnaast ook als stedenbouwkundigen die beschikken over een relevante kennis van de verstedelijkingskunde. Hun bijdrage tot een goede stadsontwikkeling is essentieel. Elke analyse van deze biotoop leidt tot een beter begrip ervan. En tot een beter begrip van onze maatschappij. Winston Churchill zei ooit: “We shape our buildings; thereafter they shape us.”²³⁷ Iedereen die deel uitmaakt van een samenleving, heeft het recht daar iets over te zeggen. Hetzelfde geldt voor onze gebouwde omgeving. “Op het vlak van stedenbouw zijn we allemaal specialisten tot het tegendeel bewezen is. Het gaat om onze leefomgeving, en daar weten we alles van,”²³⁸ legt Manu Claeys uit in zijn boek *Stilstand*. De boodschap van Claeys lijkt dus te zijn dat we allemaal naast politieke wezens zeker ook stedenbouwkundigen moeten zijn.

Wanneer we spreken over *stadsactivisme* of *urban activism*, hebben we het over activisme in een stedelijke (urban) context. Er wordt ook gesproken van stedelijk activisme. Pieter Tops omschrijft het stedelijk activisme als “een uitdrukking van een brede maatschappelijke dynamiek waarin en waardoor een actieve rol van stedelijk bestuur gewaardeerd wordt.”²³⁹ Deze betekenis maakt het moeilijk het stedelijk activisme in nauw verband te brengen met het stadsactivisme. Het stadsactivisme heeft dikwijls stedenbouw als belangrijke component: Hoe wordt een stad meer stad? (lees: hoe wordt een stad een betere stad?). Dit is ook de vraag die zich nu stelt in Antwerpen. Welke technische oplossing voor het ontsluiten van de ring is in stedenbouwkundig opzicht het meest interessant? De shift van mobiliteitsvraagstuk naar stedenbouwkundig vraagstuk werd eigenlijk versterkt onder impuls van de actiegroepen. Waar voor de regering het oplossen van de mobiliteit topprioriteit is, willen de burgerbewegingen dit paradigma veranderen. Leefbaarheid kan de enige juiste invalshoek zijn voor het benaderen van het Antwerpse

²³⁵ Van Synghel, Koen zoals geciteerd door Claeys, Manu. (2013). *Stilstand. Over Machtspolitiek, Betweterbestuur en Achterkamerdemocratie*. Van Halewyck, Leuven. e-book pp.136.

²³⁶ Dehaene, Michiel. (2015). Stedenbouw als verstedelijkingskunde. In: *Stadsperspectieven – Europese tradities in de stedenbouw*. Vantilt. pp.296

²³⁷ Churchill, Winston zoals geciteerd door parliament.uk. (Oktober 1943). *Churchill and the Commons Chamber*. following the destruction of the Commons Chamber by incendiary bombs during the Blitz. <http://www.parliament.uk/about/living-heritage/building/palace/architecture/palacestructure/churchill/> (november 2016)

²³⁸ Claeys, Manu. (2013). *Stilstand - Over Machtspolitiek, Betweterbestuur en Achterkamerdemocratie*. Van Halewyck, Leuven. e-book pp.136.

²³⁹ Tops, P. (2006). *Stedelijk activisme in Vlaanderen en Nederland. Drie opgaven om de stad van iedereen te maken*. In de reeks ‘De Gentse lezingen – The Ghent Lectures’. 22pp. Pieter Tops is hoogleraar bestuurskunde aan de Universiteit van Tilburg, waar hij onderzoek doet naar (lokale) democratie en ondermijnende criminaliteit. Bron: <https://www.uitgeverijbalans.nl/auteurs/pieter-tops/> (december 2016)

mobilitieitsprobleem. Maar een goeie mobiliteit verbetert natuurlijk de levenskwaliteit in een stad. Hier zien we het probleem. Stedelijke kwaliteit is complex en vertaalt zich moeilijk naar een hiërarchische structuur van kwaliteitsparameters. Hoe meten we leefbaarheid? Wat zijn prioriteiten? Het ontbreken van duidelijke antwoorden op deze vragen zorgt ervoor dat Oosterweel zo'n complex project is. Stadsactivisten treden op als verdedigers van stedelijke belangen.

De Stad in Stadsactivisme

Het woord *Stad* in stadsactivisme heeft een meervoudige betekenis. Ten eerste is de stad het strijdtoneel van het activisme. Het activisme zoekt zijn weg in de stad. De stad is dus het ruimtelijk kader waarin de stadsactivist te werk gaat. De stad is daarnaast ook het voorwerp van het stadsactivisme. Stedelijke acties moeten leiden tot een verandering, liefst een verbetering, van de stad of de stedelijke dynamiek. De stad is dus eigenlijk ook het doel en de inzet van het stedelijk activisme. Het activisme wil zijn bijdrage leveren in de zoektocht naar 'de perfecte stad'. Deze perfecte stad bestaat natuurlijk niet, net zoals de perfecte samenleving niet bestaat. Steden zijn ruimtelijke projecties van een maatschappelijke realiteit. Ten vierde zien we dat de stad vaak ook het middel is van het stadsactivisme. Dan denken we bijvoorbeeld aan de bezetting van Hotel Central in Brussel, waar "een coalitie tot stand kwam van bewoners, mensen van Sint-Lucas architectuur, van het RITCS, buurtbewoners, en vooral het moet gezegd, de Beursschouwburg, dat het epicentrum vormde van heel het verzet."²⁴⁰ De fysieke bezetting van de stad is een belangrijk protestmiddel. Dat zagen we ook bij de bezetting van het klooster in het Kievitdossier, en de bezetting van tien Antwerpse bruggen in het kader van de Ringlandwave. Tot slot wijst een vijfde betekenis erop dat de stad eigenlijk ook de oorzaak is van het stadsactivisme. De complexiteit van de stad is de voedingsbodem voor problemen waar we vandaag niet meteen een oplossing voor vinden. We hebben de stad eigenlijk niet onder controle. Stadsactivisten verenigen zich om een deel van de controle van de stad op zich te nemen. Stadsactivisme is er dus door de stad, voor de stad, in de stad, door middel van de stad en opdat de stad (meer stad wordt).

Het gaat in het stadsactivisme dikwijls over een concrete plaats of een specifiek deel van de stad. De plek waar het protesteren plaatsvindt is dus cruciaal en vaak van strategisch belang. De plannen voor de sloop van het *Gezi-park* in de moderne Taksimwijk in Turkije voor de bouw van een winkelcomplex en een moskee werd door verschillende turken gezien als een aanval op de seculiere waarden van de Turkse Republiek.²⁴¹ Het Taksimplein en het Gezi-park waren voor de omgeving dé centrale publieke ruimte waar zich doorheen de geschiedenis van Turkije belangrijke politieke manifestaties afspeelden. Stadsactivisme probeert dus ook belangrijke symbolische en historische plekken in de gebouwde stad te beschermen, of te reclaimen (*Reclaim the steps*).²⁴² De trappen van de Beurs in Brussel zijn zo'n plek: "Vele steden zouden ons een plek als de trappen van de Beurs benijden: een ultieme democratische plek, omdat daar, naast dagjesmensen en krantenkiosken, vreugdekreten en proteststemmen hun plaats vinden: een lokaliseerbaar

²⁴⁰ De Cauter, Lieven. (2015). *Metamoderniteit voor beginners. Filosofische memo's voor het nieuwe millennium*. Uitgeverij Vantilt. Nijmegen. 256pp. p175.

²⁴¹ Andree, Norman. Op De Wereld Morgen. (7 juni 2013). *Wat is er werkelijk aan de hand in Turkije? Het verhaal achter de rellen van Gezi-park*. <http://www.dewereldmorgen.be/artikels/2013/06/07/wat-er-werkelijk-aan-de-hand-in-turkije-het-verhaal-achter-de-rellen-van-gezi-pa> (december 2016)

²⁴² De Cauter, Lieven(2015). *Metamoderniteit voor beginners*. p183. (De Cauter waarschuwt voor de verpretarking en depolitiseren van de Brusselse binnenstad. De stad Brussel keurde in 2013 het voorstel goed voor de Belgische Biertempel in het Brusselse Beurspaleis. Voor protest zou er geen plaats meer zijn op de beustrappen.)

domein van de vrije meningsuiting, de ware symbolische plaats van openbaarheid, die zich voor het overige in kranten, op televisie, radio, internet, kortom in een virtuele ruimte afspeelt.”²⁴³ De stad als reële protestruimte is dus een belangrijk gegeven in het stadsactivisme. Ook als het gaat om gedroomde stedelijke plekken. Zo organiseerde Ringland dit jaar voor de derde keer zijn Ringlandfestival, bovenop de Kennedytunnel. Het dak van de Kennedytunnel zou je kunnen zien als het symbool voor Ringland. Zo maakt het meteen duidelijk dat in de Ringlandplannen vervuilende, lawaaierige en vastlopende wegen plaats zullen maken voor waardevolle stedelijke ruimte.

Stadsactivisme – vier categorieën

Tot slot kunnen we een onderscheid maken tussen vier soorten stadsactivisme, die evenwel hand in hand gaan. Enerzijds is er het activisme waarbij activisten thema’s aankaarten waar de maatschappij en haar leiders te weinig aandacht voor hebben. Er wordt dus aandacht gevestigd op een bepaalde problematiek (luchtverontreiniging ten gevolge van Oosterweel). In een tweede categorie wordt het activisme ingezet om te protesteren tegen een bepaalde koers die een bestuur of een overheid wil varen. Activisten reageren hierop. We zouden dus kunnen spreken van reactivisme (protest tegen de plannen voor de Oosterweelverbinding). Vervolgens zijn er nog de activisten die zelf een hand proberen te hebben in het beleid. Zij komen met alternatieve oplossingen en willen een aandeel hebben in de besluitvormingsprocedures (alternatieve tracévoorstellen van stRaten-generaal, Ringland...). Een vierde categorie zien we in mensen die gewoon zelf de handen uit de mouwen steken (guerilla gardening²⁴⁴, urban farming, squatting (Nederlands: kraken)...).

De Antwerpse actiegroepen balanceren voornamelijk tussen de eerste drie categorieën van het activisme. Er wordt ingezet op thema’s als ruimtelijke kwaliteit, luchtverontreiniging, milieuracisme... Daarnaast wordt het voorstel van de overheid afgeschoten en heeft men zelf een aantal alternatieven bedacht. Deze integrale aanpak is tegelijk de aanpak die de actiegroepen van de overheid verwachten. Naast de inhoudelijke discussie gaat het protest dus in nog belangrijkere mate over de bestaande besluitvormingsprocedures. Het Antwerpse activisme begeeft zich momenteel op verschillende niveaus. De burgerbewegingen proberen daarbij op elk van die niveaus zoveel mogelijk impact te hebben. Hoewel de strijd rond de thema’s aan het oppervlak (Lange Wapper, rooiing Sint-Annabos...) makkelijker te vatten is voor de achterban, gaat de ware strijd ook in belangrijke mate over de onderliggende niveaus, waarin er kritiek wordt geleverd op de huidige besluitvormingsprocedures en participatieprocessen en de democratische waarde ervan.

²⁴³ De Cauter, Lieven. (2015). *Metamoderniteit voor beginners. Filosofische memo’s voor het nieuwe millennium*. Uitgeverij Vantilt. Nijmegen. 256pp.p.181.

²⁴⁴ Guerrilla gardening is een stedelijk fenomeen waarbij burgers op eigen houtje meer groen in de stad proberen te brengen. In praktijk gaat het vaak om het opfleuren van een verwaarloosd lapje grond met een groepje vrienden of gelijkgestemde zielen. Bron: <http://www.guerrillagardening.be/> (december 2016).

De (stads)activist

“Under the current lingo, the struggling creator, the one who opposes the neoliberal establishment from its roots is not an ‘activist’. He or she might be a rebel, a radical, a fundamentalist ideologue or a dysfunctional social actor, but never an activist. In contrast to the old critical and calculated struggles of the activist architect, the idea of the creative architect as an instant ‘activist’ has recently been blown out of proportion. This new breed of the market is described as ‘socially responsible’, ‘as a person of trained sensibility, a developed imagination, a capacity for expression and deep insight into the realities of contemporary life.’”²⁴⁵

In Antwerpen verwees men al snel naar de activisten met ‘roepers aan de zijlijn’ die het dossier alleen maar vertragen. Naar verluidt wordt Peter Vermeulen in politieke kringen ook gebrandmerkt als sekteleider, een prediker van het Ringland-geloof.²⁴⁶ Vandaag worden activisten of creatievelingen door overheden geassimileerd om in projecten voor maatschappelijk draagvlak te zorgen. Architecten en stedenbouwkundigen worden zo een soort van *instant-activisten*.²⁴⁷ In realiteit betekent dit dat de overheid pretendeert een integrale projectaanpak te hanteren met behulp van administraties, onafhankelijke studie bureaus (Arup/Sum) en bijvoorbeeld ook toparchitecten Laurent Ney en Paul Robbrecht (ontwerp Lange Wapper en omgeving). Wie protesteert tegen projecten die voortkomen uit zo’n proces wordt niet altijd als activist gezien, maar als rebel, radicaal, een fundamentalistische ideoloog of disfunctionele sociale actor.²⁴⁸ De overheid beschouwt een activist nog steeds als hinderend, een obstructie voor het vlotte verwezenlijken van projecten. Ook in Oosterweel probeert men conflicten te vermijden, terwijl het toelaten van deze conflicten (en dus activisten) beleidsprocessen net ten goede zou komen.²⁴⁹ De negatieve perceptie rond stadsactivisten is nog alomtegenwoordig. “Zij (stRaten-generaal en Ademloos, nvdr.) werden altijd negatief afgeschilderd. Wij deden heel hard ons best om met mooie plaatjes, mooie dromen te komen. [...] Binnen Ringland zijn er heel wat mensen die schrik hebben om die negatieve perceptie op een bepaald moment ook te krijgen. We zijn daar erg bedacht voor. We willen niet gezien worden als een groep die alles vertraagt,”²⁵⁰ getuigt Peter Vermeulen over het delicate terrein waarop je je als activist begeeft. Er wordt meermaals gewezen op het belang van een positief verhaal. De activist als ‘reactivist’ of anti-stem houdt het niet lang vol. Niet alleen wordt er weinig weerstand geduld inzake de inhoud van dossiers, ook het politieke aspect in het activisme wordt weinig geapprecieerd door de overheid. “The practice of ‘activism’ as a political construct seems to have been replaced by the use of ‘activism’ as a sanitized image of consensual governance,”²⁵¹ merkt Robles-Durán op. Het imago van de stadsactivist moet vandaag dus opboksen tegen de destructieve perceptie die het meekrijgt vanuit verschillende kringen. In het komende deel schetsen we aan de hand van de bevindingen van Margit Mayer, professor aan de *Freie Universität Berlin*, de historische achtergrond van het stadsactivisme in de ontwikkelde Westerse democratieën.

²⁴⁵ Rosenberg, Harold, *The De-Definition of Art* (University of Chicago Press, Chicago, 1971), 11. Zoals geciteerd door Robles-Durán, Miguel. (2011). *The Rise of Instant Activism in Art and Activism in the age of Globalization*. Nai Publishers. pp.186

²⁴⁶ De Standaard. (26 september 2015). *Oosterweel aan de wurgpaal. Van geruisloos infrastructuurproject naar politieke thriller*. <http://www.standaard.be/> (december 2016)

²⁴⁷ Robles-Durán, Miguel. (2011). *The Rise of Instant Activism, and how it's Transforming Architecture, Urbanism and the way our cities are built*. In De Caeter, L., De Roo, R., en Vanhaesebrouck, K. *Art and activism in the age of globalization*. Nai Publishers. Reflect #8. Rotterdam. 334pp.

²⁴⁸ Ibidem.

²⁴⁹ Van Dooren, Wouter en Wolf, Eva. Interview 9/11/2016. Antwerpen.

²⁵⁰ Vermeulen, Peter. Interview 19/10/2016. Antwerpen.

²⁵¹ Robles-Durán, Miguel. (2011). *The Rise of Instant Activism in Art and Activism in the age of Globalization*. Nai Publishers. (2011). pp.187

Stadsactivisme vandaag (Margit Mayer)

“My argument is basically that in order to understand contemporary urban activism in capitalist countries, we need to look at how the neoliberalization of cities over the last three decades has impacted that activism.”²⁵²

Van de Keynesiaanse tot de neoliberale stad

De neoliberale stad kent een aantal bijzondere eigenschappen. Ze drijft op kenniseconomie en culturele creativiteit. Creatieve professionals worden ingezet om maatschappelijke vraagstukken op te lossen en een toenemend belang van lokale flair, groeiende (sub)culturen, maar ook praktijken van burgerbewegingen spelen een rol in de nieuwe interstedelijke competitiviteit, meteen een tweede eigenschap van het neoliberalisme. Mayer merkt ook op dat de neoliberalisering gekenmerkt wordt door een groeiende ongelijkheid en een maatschappelijke polarisering op verschillende vlakken. Ook binnen de actiegroepen spreekt hij van een schisma tussen de cultureel vervreemden (Allochtonen, kansarmen...) en politiek vervreemden (Jonge stadsactivisten, studenten...). De enen uitgesloten van het Fordistisch model, de anderen misnoegd met de politieke denkkaders en methoden. Uit de twee groepen ontstaan verschillende burgercollectieven, maar tot op de dag van vandaag vinden die niet zoveel aansluiting bij mekaar. Het Oosterweelprotest evolueerde in belangrijke mate tot een strijd tegen politieke vervreemding. De kanttekening dat het een strijd is van hoogopgeleiden, waarbij belangrijke bevolkingsgroepen (jongeren, allochtonen, kansarmen, etc.) vaak weinig mee te maken hebben, wordt nog te weinig gemaakt.

De vruchtbare bodem voor het stadsactivisme vandaag is een van de positieve gevolgen van de liberalisering van de Westerse steden. Het huidige politieke model draagt vrije meningsuiting hoog in het vaandel, althans in theorie. Iedereen heeft met andere woorden het recht om te protesteren en zijn ongenoegen te uiten. Dit geeft bewegingen onder meer de kans om op straat te komen en in de media te verschijnen. Mayer beschrijft hoe de ontwikkelingen in de stadspolitiek en het stadsactivisme de stedelijke ontwikkeling beïnvloedden vanaf de jaren 70. Verschuivingen in de strategieën en thema's van actiegroepen illustreert ze aan de hand van verschuivingen in maatschappelijke denkkaders (Shifting frameworks). In de afgelopen vier decennia brachten verschillende fases van de kapitalistische stedelijke ontwikkelingen telkens opportuniteiten met zich mee. Doorheen de verschillende periodes kreeg het stadsactivisme dan ook de kans om te transformeren tot wat het vandaag is.

Crisis van het Fordisme en de gepolitiseerde tegenstand Jaren 70

De eerste golven van grote stedelijke mobilisaties reageerden net als de meeste bewegingen in deze periode, tegen de crisis van het Fordisme.²⁵³ De belangrijkste thema's waren huisvesting, huurstakingen, campagnes tegen stedelijke vernieuwingen zoals de functional zoning (drastische structuurveranderingen in steden deden verschillende, vooral arme inwoners verhuizen). Al deze thema's werden gepolitiseerd, wat mogelijk was in een tijd van sociaaldemocratische regeringen, die dit toelieten via politieke openingen. De jeugd, studenten en migranten vertegenwoordigden actiegroepen in

²⁵² Mayer, Margit. (18 June 2012) *Urban activism today*. Keynote, 22nd International Network for Urban Research and Action. Tallinn, Estonia.

https://inura2012tallinn.files.wordpress.com/2011/04/mayer2012_tallinn-talk_urban-activism-today_fin.pdf (september, 2016)

²⁵³ Ibidem.

Europa. In de Verenigde Staten waren het diegenen die het meest werden uitgesloten van de Fordistische welvaart, voornamelijk Afro-Amerikanen, die zich op straat verzamelden. De klassenstrijd verplaatste zich van de fabrieken naar de buurten en wijken. De eisen focusten op publieke infrastructuur en diensten. De bewegingen vroegen niet alleen verbeterde instituten voor collectieve consumptie, maar ook meer inspraak in de besluitvorming over het ontwerp van die instituten. Bovendien ontwikkelden de bewegingen zelf progressieve alternatieve projecten, die in verschillende steden levendige gemeenschaps- en jeugdcentra voortbrachten. Maar ook alternatieve en feministische collectieven, autonome media en andere projecten in eigen beheer. Globaal gezien daagden de bewegingen de Keynesiaanse stad uit.

Roll-back neoliberalisatie. Hernieuwde opkomst van oude topics en de transformatie van relaties tussen stadsbewegingen en de (lokale) staat Jaren 80

De jaren 80 kenden een streng politiek beleid. Deze politiek initieerde een globale shift naar het neoliberale paradigma. ‘Oude’ sociale kwesties verschenen weer op de agenda van de stadsbewegingen. Toenemende werkloosheid en armoede, een ‘nieuwe’ nood aan huisvesting, rellen in woonwijken... Lokale regeringen zochten toenadering tot de bewegingen en hun projecten voor hulp. Dit leidde tot een verschuiving in de relatie tussen bewegingen en lokale overheden. Wat aanvankelijk een opportunititeit leek voor het omzetten van precare alternatieve praktijken in meer stabiele fundamenteen creëerde na verloop van tijd een scheiding tussen de meer geprofessionaliseerden en de geracidaliseerden, wiens behoeften niet werden ingewilligd. Een panoplie van middenklasse-bewegingen, meestal gefocust op het beschermen van de levenskwaliteit van de stadswijken was vaak ecologisch en progressief georiënteerd. In sommige gevallen waren hun reacties echter reactionair of xenofob. Het landschap van stadsbewegingen raakte echter meer en meer gefragmenteerd in aparte componenten. Er waren nauwelijks overkoepelende campagnes of gezamenlijke acties meer.

Roll-out neoliberalisatie - Gefragmenteerde bewegingmilieus Jaren 90

Een regime van flankerende mechanismen gaf antwoord op de contradicties en problemen die de vorige fase van bezuinigingen had veroorzaakt. Er was ook sprake van een groeiende interstedelijke competitie. Programma's moesten niet langer armoede bestrijden, eerder sociale exclusie. Afhankelijkheid van welzijn moest beëindigd worden. De activerende staat, programma's om de gemeenschap te hernieuwen en de mobilisatie van 'sociaal kapitaal' werden ingeroepen om een belangrijke rol te spelen in dit nieuwe regime.²⁵⁴ Nieuwe instituten en strategieën voor het leveren van sociale diensten werden gevormd. Allemaal met een groot vertrouwen in het burgerlijk engagement. De basis van de nieuwe instituten werd voor een groot deel gevormd door dit burgerlijke engagement. Ze werden een belangrijk onderdeel van de neoliberale besturingstechnieken. Daarnaast ontstonden er ook nieuwe beschermingsbewegingen. Zij gingen zich afvragen aan wie de stad werkelijk toebehoort. Opnieuw en opnieuw vlogen in de loop van dit decennium golven van anti-gentrificatiecampagnes over New York, Parijs, Amsterdam, Berlijn en later ook Istanboel en Zagreb. Tegelijkertijd werden meer en meer geprofessionaliseerde, voormalig alternatieve gemeenschapsgebaseerde organisaties volledig opgenomen in buurtrevitalisering en activeringsprogramma's die een keurmerk zijn geworden van de roll-out neoliberale stad.

²⁵⁴ Mayer, Margit. (2003). *The Onward Sweep of Social Capital: Causes and Consequences for Understanding Cities, Communities and Urban Movements*. International Journal of Urban and Regional Research. Volume 27.1. Joint Editors and Blackwell Publishing Ltd. Oxford, UK. pps.110-132.

Climax en het begin van de crisis van de neoliberalisatie. Bewegingen tegen de neoliberale stad Jaren 00

De *dot.com crash* leidde in 2001 het hoogtepunt en daarmee ook de crisis van het neoliberalisme in.²⁵⁵ De internetzeepbel duurde van 1997 tot 2000.²⁵⁶ De waarden van aandelen van internetbedrijven en daarvan afhankelijke bedrijven stegen in deze periode razendsnel. In het voorjaar van 2000 knapte de zeepbel en stortten de koersen in. Deze periode wordt gekenmerkt door een globalisering van de urbanisatie door integratie van financiële markten. Deze zetten hun flexibiliteit en deregulerend vermogen in om wereldwijd stedelijke ontwikkeling te financieren, legt Mayer uit. Terwijl de economische groei begon te stagneren resulteerde een scherpere sociale verdeeldheid in sociaal-ruimtelijke polarisatie. Sociale hervormingen vervingen overal welvaartsystemen door *workfare* systemen. De focus verschoof van bijstand van de maatschappij naar bijdragen aan de maatschappij. De overgang voltrok zich in alle Westerse landen.²⁵⁷ Het bestrijden van de werkloosheid dat het *workfare* beleid voortdraagt lijkt niet te werken, vertelt Van der Lende: “Toch gaat het door. Waarom? De vele werkprojecten, intensieve controles en de retoriek van de eigen verantwoordelijkheid moeten verhullen dat we al decennia lang in een maatschappij leven, waar een voortdurende structurele massawerkloosheid bestaat.”²⁵⁸ Het *workfare* systeem heeft de creatie van een permanente afhankelijke minderheid op zijn geweten. Het nieuwe stedelijk beleid, sociaal beleid en arbeidsmarktbeleid hebben inmiddels niet alleen grote delen van de stedelijke onderklasse geactiveerd in (*downgraded*) arbeidsmarkten, hun impact heeft ook belangrijke effecten gehad op de organisaties van sociale bewegingen, die zichzelf toenemend heruitvinden en reproduceren door lokale sociale en tewerkstellingsprogramma’s of buurtontwikkeling, vertelt Mayer nog: “and they probably do a better job combating social exclusion than any competing (private or state) agency ever could.” Deze evoluties hebben de ruimte voor sociale contestatie verengd in verschillende opzichten. Sociale bewegingen opereren niet langer in de ‘Keynesiaanse stad’ die openingen bood voor de strijd rond verbeterde collectieve infrastructuur. In plaats daarvan confronteren ze de neoliberale stad met de vraag wat deze betekent voor het stadsactivisme. In een volgend hoofdstuk gaat Mayer dieper in op de neoliberale stad.

Lieven De Cauter legt uit hoe het stedelijk activisme vooral de stedelijke neoliberale agenda in de kaart heeft gespeeld: “Stedelijk activisme is in bepaalde buurten gebruikt en misbruikt als glijmiddel voor neoliberale zuiveringsoperaties (een creatieve stad voor een creatieve klasse!) en voor gentrificatie, als ze niet al zelf de motor van gentrificatie was.”²⁵⁹ Hij geeft als voorbeeld dat het redden van een gebouw (tegen een sloop bijvoorbeeld) onvermijdelijk een economische meerwaarde met zich meebrengt. “Stedelijk activisme, relationele kunst, proceskunst of sociale kunst zijn na afloop, als het stof is gaan liggen, altijd een gevaarlijke liaison gebleken met de *powers that be*.” Onschuldige experimenten of kleinschalig sociocultureel werk, zoals een dans- of theatervoorstelling met gevangenen, of een artistieke bezetting zijn hier een uitzondering op, sluit De Cauter af.

²⁵⁵ Mayer, Margit. (18 juni 2012). *Urban activism today*. Keynote, 22nd International Network for Urban Research and Action. Tallinn, Estonia.

https://inura2012tallinn.files.wordpress.com/2011/04/mayer2012_tallinn-talk_urban-activism-today_fin.pdf (september, 2016)

²⁵⁶ Wikipedia. Internetzeepbel. <https://nl.wikipedia.org/wiki/Internetzeepbel> (december 2016)

²⁵⁷ Van der Lende, Piet. In Grenzeloos. (15 november 2008). *Van welfare naar workfare*. <https://www.grenzeloos.org/content/van-welfare-naar-workfare> (december 2016)

²⁵⁸ Ibidem.

²⁵⁹ De Cauter, Lieven. (2015). *Kunst en activisme*. Dossier Verzetje hoger. Rekto Verso - tijdschrift voor cultuur en kritiek. Nr.67. <http://www.rektoverso.be/artikel/kunst-en-activisme> (december 2016)

De Neoliberale stad

De geleidelijke neoliberalisering van de stad en de wereld hebben een fundamentele impact gehad op de manier van plannen, bouwen en het besturen van de stad.²⁶⁰ Een grote deregularisatie in het post-Fordistische tijdperk gaf een grotere invloed aan vastgoedontwikkelaars op het ontwikkelen van onze steden. Ook vandaag zijn de grootste bouwprojecten van privé-ondernemers. Ook het Oosterweelproject zou oorspronkelijk georganiseerd worden in de vorm van een publiek-private samenwerking, waarbij aannemersconsortium Noriant verantwoordelijk was voor het ontwerp, het bouwen, het financieren én het onderhoud van het project (DBfM-project. Design, Build, finance, Maintain). De overheid geeft op deze manier de verantwoordelijkheid en de controle over het project grotendeels uit handen. De neoliberale globalisering begon ook aan invloed te winnen via internationale investeerders of multinationals die de wereld veroverden. Een recent voorbeeld is de mislukte poging van het Chinese Staatsbedrijf State Grid om zich in te kopen in de Belgische energiemarkt.²⁶¹ Hier gaat het voor alle duidelijkheid wel om een staatsbedrijf.

“Meanwhile, a growing body of architects, urbanists and planners, like-minded in their desire to ‘actually practice (their) criticism’ spatially, embarks on an often coinciding path of alternative practice. An urban dimension is bound up with entering the social and spatial arena of public space. But the transformative, activist potential of these practices is threatened internally and externally by an expanding depoliticizing atmosphere of consensus and recuperation.”²⁶²

“Constant appeal to the city’s vast complexity – which is said to thwart and wilfully attempt to shape it – and the ‘inevitability’ of its development, rationalizes its reduction of politics to repressive (neoconservative) and technocratic (neoliberal) management.”²⁶³

De creatieve stad

Golven van hernieuwd sociaal engagement of ethische wendes (ethical turns) hebben gereageerd op Fukuyama’s voorspelling van het einde van de geschiedenis.²⁶⁴ Deze reacties worden vaak nog voorgesteld als manifestaties van ‘burgerlijke verveling’.²⁶⁵ Jacques Rancières definitie van democratie daarentegen rechtvaardigt politieke uitdagingen die de technocratische ‘good governance’ kunnen verstoren. In een poging ‘vervelende’ activisten met hun alternatieve ideeën en politieke opvattingen de straat uit te krijgen ontstond de creatieve stad. De creatieve stad is een ondernemende stad die zagezegd nodig is voor het overleven van de creativiteit en voor het overleven van de stad zelf. Ontwikkelaars en gemeenten ontdekten dat door de pre-assimilatie van artiesten en activisten de financiële kost van weerstand uit de gemeenschap dikwijls

²⁶⁰ Mayer, Margit. (18 juni 2012). *Urban activism today*. Keynote, 22nd International Network for Urban Research and Action. Tallinn, Estonia.
https://inura2012tallinn.files.wordpress.com/2011/04/mayer2012_tallinn-talk_urban-activism-today_fin.pdf (september, 2016)

²⁶¹ Deredactie.be. (1 juni 2016). *Stappen Chinezen in energienetwerkbeheerder Eandis?*
<http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/politiek/2.46902> (december 2016)

²⁶² Geib, Jon. (2013). *The challenges of urban activism in the new neoliberal context*.

Chalmers University of Technology. Department of Architecture. Göteborg, Zweden. pps 490-504.

²⁶³ Ibidem.

²⁶⁴ Fukuyama, Francis. (1992). *The end of history and the last man*. The Free Press, New York. 320pp. Volgens Fukuyama zou het einde van de geschiedenis het einde betekenen van alle kunst die als sociaal nuttig beschouwd zou kunnen worden, en zodanig het terugglijden van artistieke activiteit in het lege formalisme van de traditionele Japanse kunsten

²⁶⁵ Geib, Jon. (2013). *The challenges of urban activism in the new neoliberal context*.

Chalmers University of Technology. Department of Architecture. Göteborg, Zweden. pps 490-504.

afgewend kan worden. Op een natuurlijke manier, en via beleid, werd creativiteit samengevoegd met individualistisch ondernemerschap. De neoliberale stad vat zichzelf op als een bedrijf met een strategie van investeren in cultuur zolang het maar waarde toevoegt aan de onroerende goederen. Het onderscheid tussen geëngageerde kunst en consumerisme werd steeds kleiner. Een nieuw structureel fenomeen van vrijwillige neoliberalisatie werd stilaan duidelijk. De neoliberale markt werd de primaire motor van de stad. Kunstenaars en andere creatievelingen werden de avant-garde van de globale marketing in een 'Stylish Post-Political'²⁶⁶ stedelijk tijdperk. Deze evolutie schiep de context voor stedelijke sociale bewegingen. In verschillende steden ontstonden niches voor artiesten, creatievelingen en alternatieve activisten die een belangrijke rol spelen in de vernieuwing van grauwe stadswijken naar levendige trekplijsters.

Kunnen we spreken van een tweestrijd tussen multinationals en vermarkte creatievelingen? Misschien moeten we een onderscheid maken tussen de stadsactivist als politiek activist en de stadsactivist als vermarkte creatieveling. Is het niet zo dat die laatste vaak een nuttige idioot is van de gentrificatie?²⁶⁷ De 'activist' of het activist zijn is weer in de mode, legt Miguel Robles-Durán uit: "young practitioners from all creative fields seem to be turning against the establishment of their own discipline. Without any political or critical position, the use of words like bottom-up, community, sustainability and activism seem to be again the trend for emerging creative practices, as well as for some of the old ones that fight daily to remain at the forefront."²⁶⁸ Het adopteren van deze begrippen maakt de 'nieuwe activist' opnieuw zeer begeerd. Overheden zetten hem maar al te graag in om maatschappelijk draagvlak te creëren, zonder dat ze daarbij al te ver hoeven af te wijken van de consensuele participatiebenaderingen.

We kunnen duidelijk stellen dat de Antwerpse actiegroep stRaten-generaal niet tot deze garde van nieuwe creatievelingen behoort. Hun strijd richt zich op gebrekkige besluitvormingsprocedures en het organiseren van betere openbare vervoersvoorzieningen voor de hele regio. Hun protest heeft dus overduidelijke politieke wortels. Hun alternatieve tracéoplossingen hebben geen rechtstreekse gentrificatie van de Oosterweelregio tot gevolg. Het realiseren van Ringland zal ongetwijfeld wel gepaard gaan met een *upgrade* van de Antwerpse ringomgeving. Aan het verhaal van Ringland zitten twee kanten. Aan de ene kant zal een volledige ringoverkapping de levensverwachting van duizenden Antwerpenaren met verschillende jaren verhogen. We zouden gezonde lucht kunnen zien als een basisrecht van elke mens. Het opwaarderen van de levenskwaliteit op dit niveau is niet wat er werkelijk bedoeld wordt met gentrificatie. Ringland impliceert aan de andere kant dat er temidden van dichtbebouwd stedelijk gebied uit het niets grote park- en ontwikkelingszones ontstaan. Het lijkt onvermijdelijk dat mensen uit de kansarmoede die in de omgeving van de ring wonen andere oorden zullen moeten opzoeken. Is dat een argument om een argwanende houding aan te nemen tegenover het Ringlandproject? Ringland heeft misschien wel het potentieel heel wat meer te zijn dan het indrukwekkende stedenbouwkundig project dat het nu is. Ademloos heeft op dat vlak een andere insteek. Het actiecomité pleit voor een betere luchtkwaliteit voor elke Antwerpenaar, zonder daar ambitieuze stedenbouwkundige ontwikkelingsprojecten aan te koppelen.

²⁶⁶ Geib, John. (2013). The challenges of urban activism in the new neoliberal context.

Chalmers University of Technology. Department of Architecture. Göteborg, Zweden. pps 490-504.

²⁶⁷ De Cauter, Lieven in een mail naar Vansteenkiste, M. (19 november 2016)

²⁶⁸ Robles-Durán, Miguel. *The Rise of Instant Activism, and how it's Transforming Architecture, Urbanism and the way our cities are built*. In De Cauter, L., De Roo, R., en Vanhaesebrouck, K. (2011). *Art and activism in the age of globalization*. Nai Publishers. Reflect #8. Rotterdam. 334pp.

In Antwerpen werden langs de andere kant wel de beste architecten en ingenieurs ingeschakeld voor de uitwerking van het Masterplan. Waar het vroeger deontologisch niet verantwoord was voor architecten om kritiek te uiten op hun opdrachtgever, zien we dit vandaag meer en meer gebeuren. Een heleboel ingenieurs en architecten sloten zich aan bij de acties in hun strijd tegen het regeringstracés. De assimilatie van architecten als Paul Robbrecht en Laurent Ney is niet langer een garantie voor het uitblijven van protest uit professionele kringen. De overheid kan de experts niet langer uit de discussie rond het Oosterweeltracé houden. In het Oosterweeldebat werd hier echter wel nog een achterpoortje voor gevonden. Architecten Laurent Ney, Paul Robbrecht, Chris Poulissen en Marleen Goethals engageerden zich binnen het aannemersconsortium Noriant om de Lange Wapper te ontwerpen, maar konden zich niet mengen in het actuele debat over het Oosterweeltracé zelf; De architecten waren gebonden aan een escalatieprocedure.²⁶⁹ Dit hield in dat de architecten pas na verschillende overlegondes de kans kregen om via een vertegenwoordiger te praten met de bouwheer BAM. Bovendien hadden ze niet de mogelijkheid om vrij te spreken. BAVO vestigde de aandacht op deze communicatiebeperking.

De competitieve stad

De creatieve stad, kind van het neoliberalisme, is ook een competitieve stad. Bijproducten van het competitief maken van onze steden zijn een groeiende sociale fragmentatie en de erosie van de publieke ruimte.²⁷⁰ Dit laatste is vandaag het voorwerp van verschillende acties van actiegroepen als stRaten-generaal. Hoe moet onze stad eruit zien? Hoe vermijden we een volledige capitulatie voor de logica van de infrastructuurbouwers en de economen? Wat is de vox populi?

De financiële crisis van 2007-2008 heeft veel van de trends van de neoliberalisering getriggerd. Besparingen versterken deze trends. De destructieve neigingen van het neoliberale groeimodel zijn voor meer en meer groepen duidelijker geworden. Demonstraties vonden plaats onder het motto '*wij zullen niet betalen voor jullie crisis*'. Dan denken we aan de 15 mei-beweging van de Indignados in Zuid-Europa,²⁷¹ protesten en stakingen in Griekenland, meer en meer rellen en nieuwe actoren in Uncut en Occupy movements.

Hoe het neoliberale kader stadsbewegingen affecteert

Voor het eerst wordt er in sommige landen met veel aandacht geluisterd naar activisten en wordt er handig gebruik gemaakt van hun ideeën en hun expertise. Een voorwaarde is wel dat ze zich goed kunnen organiseren en een uitgebouwd verhaal brengen. De activisten kunnen zich met andere woorden makkelijker laten gelden wanneer ze een doorgedreven professionalisering ondergaan. Zo ontstaat een pluralistische, apolitieke stroming binnen het stadsactivisme. Wat is dan nog de rol van het 'meer traditionele' politieke activisme? Met het stedelijk protest als belangrijk instrument. Verdwijnen deze

²⁶⁹ Architectura.be. (13 oktober 2009). Bavo misnoegd over onwettige escalatieprocedure Oosterweelverbinding. <http://www.architectura.be/nl/nieuws/370/bavo-misnoegd-over-onwettige-escalatieprocedure-oosterweelverbinding> (november 2016)

²⁷⁰ Mayer, Margit. (18 juni 2012). *Urban activism today*. Keynote, 22nd International Network for Urban Research and Action, Tallinn, Estonia. https://inura2012tallinn.files.wordpress.com/2011/04/mayer2012_tallinn-talk_urban-activism-today_fin.pdf (september, 2016)

²⁷¹ De 15-mei beweging of Movimiento 15-M van de Indignados ('verontwaardigden') was een spontane internationale protest- en actiebeweging tegen het kapitalisme, de economische situatie en de inheligheid van banken en beleggers. De beweging ontstond in Spanje in 2011 en week al snel uit naar andere Europese landen. Bron: https://nl.wikipedia.org/wiki/15_mei-beweging (december 2016)

activisten naar de achtergrond? Wat is hun plaats in de besluitvormingsprocessen? Er zijn dus wel een aantal problemen vandaag. Bijvoorbeeld het conflict tussen geprivilegieerde stedelingen enerzijds en een groeiende *advanced marginality* anderzijds.²⁷² Er zullen bruggen gebouwd moeten worden naar de groepen die uitgesloten worden van het model van de neoliberale stad. Het politieke activisme kan misschien zijn herintrede doen met serieuze protesten tegen de neoliberale stad? Het protest van milieuactivisten en dat van de activisten voor radicale gelijkheid van Movement X bijvoorbeeld zijn goeie voorbeelden van bewegingen die de problematische politieke aanpak van bepaalde thema's aanklaarten.

Ook in Oosterweel merken we een professionalisering en institutionalisering van burgerbewegingen. Burgerideeën hebben het potentieel en de ambitie om uit te groeien tot volwaardige beleidsplannen. De overheid speelt als het ware meer coördinator dan bedenker. In kader hiervan kunnen we spreken over *overheidsparticipatie*. De overheid neemt wel nog altijd de beslissingen. Of enkel nog de verantwoordelijkheid voor de beslissingen? Participatie en zelfmanagement zijn in ieder geval essentiële ingrediënten geworden van sub-lokale regeneratieprojecten, maar dus ook in het publieke discours. De opdracht van de overheid zouden we dus ook kunnen omschrijven als het hijacken van burgerpraktijken. Een voorbeeld van het hijacken van bewegingspraktijken vinden we terug in sommige Zweedse steden: "Stockholm has incorporated City Soil into a best practice project of sustainable lifestyles, environmental housing and ecological food-growing/buying residents,"²⁷³ vertelt Mayer. City Soil is een Canadese organisatie die stedelijke landbouwprojecten cultiveert en ondersteunt, van buurttuinen tot commerciële boerderijen.²⁷⁴ Stockholm werkt samen met City Soil voor de vermarkting van gentrificatieprojecten met betrekking tot duurzame stadsontwikkeling en het rekent daarvoor op de burger als initiatiefnemer. Inwoners van de stad adopteren de groene trend in hun manier van leven: "The kid that grew up in the greenest capital in Europe has turned into a neo-hippy, and the eco-hipster is thriving in small guerilla gardens and colony plots dotting Södermalm and beyond. Stockholmers have gotten tired of waiting in line for their allotment gardens and have decided to take matters into their own green-fingered hands,"²⁷⁵ getuigt de Zweed Benjamin Anselmo. Dit gebeurde allemaal in het licht van een milieuprogramma dat de stad uitschreef uit voor de periode 2012-2015. Belangrijke doelen waren ondermeer energie-efficiënt transport, duurzame energie, duurzaam land- en watergebruik, afvalverwerking met minimale milieu-impact enzoverder. Het *Green Cities* programma²⁷⁶ analyseert hoe groene stedelijke groei en milieubeleid economische performantie en milieukwaliteit kunnen verbeteren. Via het schetsen van een kader met doelstellingen en het stimuleren van burgerinitiatieven geeft Stockholm een goed voorbeeld van duurzame overheidsparticipatie.

²⁷² Mayer, Margit. (18 juni 2012). *Urban activism today*. Keynote, 22nd International Network for Urban Research and Action. Tallinn, Estonia.

https://inura2012tallinn.files.wordpress.com/2011/04/mayer2012_tallinn-talk_urban-activism-today_fin.pdf (september, 2016)

²⁷³ Mayer, Margit. (10 oktober 2013). *Whose City? Contradictions and Challenges in Neoliberal Urbanism*. Presentation. City University of Hong Kong.

²⁷⁴ CitySoil. Urban agriculture is rooted in City Soil. <http://citysoil.org/> (december 2016)

²⁷⁵ Anselmo, Benjamin. Op [Totallystockholm.be](http://totallystockholm.be). (29 januari 2014). *Urban Farming*. <http://totallystockholm.se/arts-culture/arts-culture-features/urban-farming/> (december 2016)

²⁷⁶ City of Stockholm. *Sustainable efforts*. <http://international.stockholm.se/city-development/sustainable-efforts/> (december 2016)

“The marginal efficacy of urban activism is a structural condition and should not distract from the much greater threat of depoliticization.”²⁷⁷

De uitdagingen van het Stadsactivisme in de nieuwe neoliberale context (Geib, Jon)

De Westerse context bij de millenniumovergang was typisch gekenmerkt door een uitbreidende post-politieke, post-kritische atmosfeer van consensus. Het neoliberale dictaat van de omni-economisering kent weinig plaats voor grillen in het politieke landschap. Politiek is nochtans gebaseerd op debat, meningsverschil en tegengestelde denkwijzen²⁷⁸. De afwezigheid van werkelijke politiek in het komen tot een consensus maakt dus dat er gesproken kan worden van een post-politieke of post-democratische stedelijke realiteit. Mouffe maakt een onderscheid met politiek als agonistische strijd tussen vijanden zoals in de extreme Schmittiaanse politiek.²⁷⁹ In deze laatste ontbreekt de consensus, die een algemeen akkoord inhoudt over ‘de regels van het spel’²⁸⁰ en wederzijds respect. Je zou je kunnen afvragen of de Occupybeweging, de Indignados, de vele vakbondsacties en daartegenover het gewapend bestuur sinds de aanslagen in Brussel (waarop in de grote steden overal militairen in het straatbeeld verschenen), deze vijandige politiek niet tot een overstatement maken.²⁸¹

Fukuyama zag de universalisering van de Westerse liberale democratie als de finale vorm van menselijk bestuur en dus het einde van de ideologische evolutie van de mensheid. Het einde van de geschiedenis als dusdanig.²⁸² Recente ontwikkelingen wijzen er echter sterk op dat Fukuyama fout was. Het (neo)liberale systeem houdt geen stand in de huidige maatschappelijke context. Twee fenomenen zorgen voor een groeiende polarisatie binnen de wereldbevolking. Aan de ene kant zijn er de aanhangers van een verdere globalisering en een eenmaking van de wereld. Deze groep beseft dat we als mensheid voor een aantal uitdagingen staan die we het best samen kunnen oplossen. Onze meningsverschillen en nationale politieke context zijn daarbij van ondergeschikt belang. Aan de andere kant stellen we een groeiend scepticisme vast ten opzichte van de globalisering. Burgers zien de afstand tussen de gemeenschap en de bestuurders vergroten en zijn bang voor een politieke vervreemding. Overal in het Westen is het nationalisme opnieuw aan een opmars bezig. De nieuwe president van de Verenigde Staten, leider van de vrije wereld, werd in november verkozen dankzij zijn nationalistische, protectionistisch en xenosceptisch gedachtegoed. Neoconservatisme kan beschouwd worden als de gewapende vleugel van het neoliberalisme.²⁸³ Aanmaningen voor consensus en stabiliteit kenmerken de atmosfeer van het neoconservatisme, waarin angst en beveiliging de maatschappij doordringen. De ‘war on terror’ gaat gepaard met een ‘war on difference’²⁸⁴. Er is een groeiende intolerantie en zelfs criminalisatie van activisme en protest.

²⁷⁷ Geib, Jon. (2013). *The challenges of urban activism in the new neoliberal context*.

Chalmers University of Technology. Department of Architecture. Göteborg, Zweden. pps 490-504.

²⁷⁸ Swyngedouw, Erik. (2007). *The post-Political City*. In BAVO (eds.). *Urban Politics now! Re-Imagining Democracy in the Neoliberal City*. Reflect #6, NAi Publishers, Rotterdam. 59pp.

²⁷⁹ “In *Der Begriff des Politischen*, vertaald als *Het begrip politiek*, definieert Carl Schmitt het politieke als de beslissing over het onderscheid tussen vriend en vijand. [...] De strijd, de oorlog of de burgeroorlog, met als inzet doden of gedood worden, vormt de existentiële basis van de politiek.” De Cauter, Lieven. (2015). *Metamoderniteit voor beginners. Filosofische memo's voor het nieuwe millennium*. Uitgeverij Vantilt. Nijmegen. p.116

²⁸⁰ Mouffe, Chantal. *The Return of the Political*. Verso, London and New York, 1993, 94

²⁸¹ De Cauter, Lieven in een mail naar Vansteenkiste, M. (19 november 2016).

²⁸² Fukuyama, Francis. (1993). *The end of history and the last man*. The Free Press, New York. 320.

²⁸³ De Cauter, Lieven. (september-oktober 2011). *Van Ground Zero tot Tabrir Square. Aantekeningen van een activist (voor Stephan Galon)* <http://www.rektoverso.be/artikel/van-ground-zero-tot-tahrir-square-aantekeningen-van-een-activist-voor-stephan-galon> (november 2016)

²⁸⁴ Gómez-Peña, Guillermo en Tim Miller. *After 9/11: Two Veteran Performance Artists Swap Stories on Flying in*

In Antwerpen werden de beste architecten en ingenieurs ingeschakeld voor de uitwerking van het Masterplan. Waar het vroeger deontologisch niet verantwoord was voor architecten om kritiek te uiten op hun opdrachtgever, zien we dit vandaag meer en meer gebeuren. Een heleboel ingenieurs en architecten sloten zich aan bij de actiecomités in hun strijd tegen het regeringstracés. De assimilatie van architecten als Paul Robbrecht en Laurent Ney is niet langer een garantie voor het uitblijven van protest uit professionele kringen. De overheid kan de experts niet langer uit de discussie rond het Oosterweeltracé houden. In het Oosterweeldebat werd hier echter wel nog een achterpoortje voor gevonden. Architecten Laurent Ney, Paul Robbrecht, Chris Poulissen en Marleen Goethals engageerden zich binnen het aannemersconsortium Noriant om de Lange Wapper te ontwerpen, maar konden zich niet mengen in het actuele debat over het Oosterweeltracé zelf; De architecten waren gebonden aan een escalatieprocedure.²⁸⁵ Dit hield in dat de architecten pas na verschillende overlegondes de kans kregen om via een vertegenwoordiger te praten met de bouwheer BAM. Bovendien hadden ze niet de mogelijkheid om vrij te spreken. BAVO wilde de aandacht vestigen op deze communicatiebeperking.

Politieke architectuur

Het eerste motief van de moderne beweging was het tackelen van sociale problemen door het architecturale productieproces te veranderen. Daarin ligt het politieke potentieel van de architectuur, wat uniek is onder de kunsten. Het bouwen van een collectieve identiteit met het oog op sociale verbetering is een uitgesproken politieke strategie om de maatschappij te veranderen. Politieke controle over het architecturale woordenboek, en over de kunst in het algemeen, is gevaarlijk. Het is niet aan de politiek om een maatschappelijke identiteit op te leggen aan de gemeenschap. Architectuur kan geen wapen zijn in een ideologische strijd van bepaalde politici. Van Toorn argumenteert hierover dat utopische dromen referentiekaders voor politieke actie kunnen voorzien.²⁸⁶ De politieke actie van het bouwen voor het oplossen van sociale problemen, moet met de nodige aandacht gebeuren. De gemeenschap moet hierbij betrokken worden.

Times of War. In De Caeter, Lieven et al. (2011). *Art and activism in the age of globalization*. 334pp.

²⁸⁵ Architectura.be. (13 oktober 2009). Bavo misnoegd over onwettige escalatieprocedure Oosterweelverbinding. <http://www.architectura.be/nl/nieuws/370/bavo-misnoegd-over-onwettige-escalatieprocedure-oosterweelverbinding> (november 2016)

²⁸⁶ Swyngedouw, Erik. (2009). *The post-Political City*. In BAVO (eds.). *Urban Politics now! Re-Imagining Democracy in the Neoliberal City*. Reflect #6, NAI Publishers, Rotterdam. 59pp.

Over Burgerparticipatie

“Participatie vertrekt van het idee dat iederéén een klein beetje expertise heeft of een ervaring die kan bijdragen aan het succes. Dat vind ik een heel mooie gedachte, die ik heel diep in mijn hart en verankerd in mijn politieke overtuiging draag. Dat elke mens iets waardevol heeft dat kan bijdragen.”²⁸⁷

Burgerparticipatie – Quid?

In het Oosterweeldossier was er ook 10 jaar geleden al sprake van participatie. Het betreft hier echter traditionele en indirecte participatie via verkiezingen, referenda en instrumenten van preventieve rechtsbescherming (bezwaarschriften, openbare onderzoeken...)²⁸⁸ De besluitvorming zelf gebeurde eenzijdig vanuit de overheid, in samenspraak met bedrijfsleiders. Wanneer een burger het oneens is met een procedure kan hij of zij een klacht indienen bij de Raad van State of handtekeningen verzamelen voor een volksraadpleging. “Door de band genomen volgt nieuwe participatie meer een gemeenschapsvormende logica, waar preventieve rechtsbescherming meer uit een machtslogica lijkt voort te vloeien,”²⁸⁹ legt Van Dooren uit. Nieuwere participatievormen laten een meer actieve en directe participatie toe. Participatie met co-creatie als doel, waarin burgers helpen bij het uitbouwen van een beleid. De burger krijgt verantwoordelijkheid en werkt mee aan het beleid via workshops, online inspraakttools...

Nieuwe participatievormen (geïnitieerd door de overheid) vertrekken met een positieve en constructieve houding ten opzichte van burgerinspraak. Traditionele participatievormen zijn vaak anti-campagnes en polariseren de maatschappij. Ze hebben enkel de mogelijkheid regeringsbeslissingen te verwerpen of te corrigeren. Nieuwe participatieprocessen mikken op het ontwikkelen van gedeelde inzichten en een gemeenschappelijke visie, en zijn dus ook meer beheersbaar. Burgers en burgerorganisaties zijn niet langer adviesorganen maar hebben een eigen inbreng in beleidsprocessen. Dit interactieve karakter is wat de nieuwe participatievormen misschien wel het meeste kenmerkt. Lanckswert verwijst naar de verschillende generaties van burgerparticipatie; reactief, interactief door de overheid geïnitieerd, en interactief door burgers.²⁹⁰ In de laatste generatie zouden we kunnen spreken van overheidsparticipatie. De rollen worden omgedraaid en de overheid stuurt enkel nog het proces en neemt aan het einde een beslissing. Wouter Van Dooren gaat nog verder: “De hoogste en meest wenselijke vorm van participatie laat burgers beslissen en maakt de overheid eigenlijk overbodig.”²⁹¹ De politiek blijft wel aanwezig als controlemechanisme. Ze hakt nog steeds de knopen door, maar maakt zelf het beleid niet. Deze ‘scheiding der machten’ maakt een beslissingsproces wellicht zuiverder. Een belangrijke vraag is hoe deze nieuwe participatieprocessen geconsolideerd en geïnstitutionaliseerd kunnen worden. We kunnen dan spreken over professionele participatieprocessen.²⁹² In Oosterweel en het overkappingsproject is een aanzienlijk deel van de beschikbare informatie afkomstig van de burgercollectieven. Hun expertise afkomstig uit studiereizen, terreinonderzoek... zijn een sterk wapen in de debatten. Het professionaliseren van burgerbewegingen is een recente evolutie en bereikt ongekende hoogtes in het Oosterweeldossier.

²⁸⁷ Schiltz, Willem-Frederik. Interview 4/10/2016, Vlaams Parlement.

²⁸⁸ Van Dooren, Wouter. *Na Oosterweel: participatie onder hoogspanning*, Sampol, maart 2010, p29-37.

²⁸⁹ Ibidem.

²⁹⁰ Lanckswert, Eric. (2009). *Handboek burgerparticipatie*. Brugge: Die Keure.

²⁹¹ Van Dooren, Wouter. *Na Oosterweel: participatie onder hoogspanning*, Sampol, maart 2010, p29-37.

²⁹² De Rynck, Filip, et al. (2009). *Burgerparticipatie in Vlaamse Steden; Naar een innoverend participatiebeleid*. Brussel: Vlaamse Overheid.

Na Oosterweel: Participatie onder hoogspanning (Wouter Van Dooren)

In 2001 publiceerde de OESO een studie waarin ze stelt dat participatie een element is van goed bestuur.²⁹³ Deze stelling wordt gestaafd met cases uit zowat al haar lidstaten. De onderliggende boodschap van het onderzoek lijkt te zijn dat de overheid na jaren van vermarkting, privatisering en verzakelijking het contact met haar burgers is verloren. Het gevolg was een participatiebeleid. Concreet spreken we sindsdien van participatiedecreten, participatieprojecten en participatie-ambtenaren. In een artikel in Sampol bespreekt Wouter Van Dooren, professor aan de Universiteit Antwerpen, de plaats van participatie in het besluitvormingsproces. Het artikel argumenteert onder andere hoe het kortwieken van participatie de besluitvorming verarmt. De argumentatielijn doorheen de tekst vat hij samen in zes stellingen.²⁹⁴ We bekijken in het onderstaande deze zes stellingen in het licht van de Oosterweel-saga.

STELLING 1: Het algemeen belang is een kernbegrip in het debat. Het is echter ook een inhoudsloos begrip dat maar invulling krijgt door maatschappelijk debat.

Het algemeen belang is een vaag begrip waar regelmatig misbruik van gemaakt wordt bij het verdedigen van een beslissing. We stellen simpelweg dat het algemeen belang een synthese is van individuele belangen van alle stakeholders. Mensen participeren in een besluitvormingsproces met individuele preferenties als vertrekpunt. Preferenties zijn een noodzakelijke voorwaarde voor participatie. De bedoeling van het participatieproces is dat belangengroepen vanuit de eigen preferenties naar elkaar toe te groeien, met een compromis als ultieme doel. Belangeloos deelnemen aan een participatieproces is zinloos. “Het uitgangspunt is dat het algemeen belang niet bestaat; het moet worden geconstrueerd,”²⁹⁵ legt Van Dooren uit. Op het moment dat we aanvaarden dat iedereen met bepaalde preferenties rond tafel komt zitten, valt ook het NIMBY argument weg. In het Oosterweeldebat ging het argument van het NIMBY syndroom hoegenaamd niet op voor de wijken die het dichtst langs het geplande tracé zouden liggen. De huizen hebben daar namelijk geen achtertuin. De actiegroepen zijn ook niet ontstaan uit mensen die in de omgeving van het tracé wonen. De participatie-elite groeide in andere delen van de stad, en hebben heel andere motieven dan het beschermen van hun achtertuin.

Het algemeen belang, in het Latijn *bonum commune*, is een gemeenschappelijk belang, een belang van de gemeenschap. Alles wat voor een het welzijn van een gemeenschap nuttig, wenselijk of noodzakelijk is, valt binnen het algemeen belang. In het kader van een goed participatieproces is het cruciaal dat alle belangengroepen de kans krijgen om deel te nemen,²⁹⁶ hetzij op een rechtstreekse manier of via vertegenwoordigers. Men zou wel telkens de denkoefening kunnen maken over wat de werkelijke belangen zijn van participanten. En hoe deze belangen evolueren tijdens een proces. In het Oosterweeldebat wordt vastgesteld dat de participatie-elite niet de mensen zijn die het zwaarst getroffen worden door de komst van het BAM-tracé. Dit wil natuurlijk niet zeggen dat ze de belangen van deze mensen niet kunnen verdedigen. Wat is de motivatie van de actiegroepen? Vechten ze voor een betere wereld? Is er sprake van geldingsdrang? Feit is dat voor veel mensen die naast de Antwerpse ring wonen de problematiek rond luchtvervuiling en leefbaarheid geen prioriteit is. Zij kennen problemen van een heel

²⁹³ OECD. (2001). *Citizens as partners – OECD handbook on information, consultation and public participation in policymaking*. 113pp.

²⁹⁴ Van Dooren, Wouter. *Na Oosterweel: participatie onder hoogspanning*, Sampol, maart 2010, p29-37.

²⁹⁵ Ibidem.

²⁹⁶ Rogiers, Hella. Interview 13/12/2016. Antwerpen.

andere orde. We moeten ons ook afvragen in hoeverre we bepaalde problematieken mogen opdringen aan mensen.²⁹⁷

STELLING 2. Maatschappelijk debat is maar mogelijk als er verschillen zijn. Verschillende belangen en conflictrijke dossiers zijn geen vloek, maar een zegen voor succesvolle participatie.

Conflictrijke dossiers als Oosterweel vragen dikwijls oplossingen waarbij verschillende stakeholders uit hun eigen grote gelijk moeten treden. Een zegen voor het oplossen van technische vraagstukken kun je conflictrijke dossiers moeilijk noemen. Deze dossiers kunnen wel het platform zijn voor intense en uitdagende participatie. Zonder inhoudelijke conflicten lijkt een maatschappelijk debat natuurlijk van weinig belang. Maar misschien is participatie ook wel gewoon de zoektocht naar (mogelijke) conflicten. Het anticiperen op en ontmijnen van toekomstige problemen zijn niet de enige gunstige effecten van participatie. Een grote inspraakronde kan ook gewoon iedereen het gevoel geven bij het beleid betrokken te zijn, ook al weegt hun inbreng niet door in de besluitvorming: “In zekere zin heeft het ook gewoon nut dat mensen hun zeg kunnen doen over een project. Dat ze dat ook wel effectief doorvertaald zien worden in de projecten. Of dat nu voortkomt uit hun idee of uit een inzicht dat er al is, doet er eigenlijk niet zoveel toe. Gewoon het feit dat je het doet, dat je mensen betreft bij het proces, is op zich al waardevol,”²⁹⁸ vertelt overkappingssecondant Matthias Blondia. Van Dooren verwoordt het als volgt: “De betekenis van de mening van een burger voor het beleid is dat het een andere type informatie betreft, en dat ze ook zo moeten worden gebruikt.”²⁹⁹ Participatie beperkt zich niet tot het verdedigen van zijn eigen belangen, maar is ook deel van het komen tot een gedeeld inzicht en het samenwerken aan een oplossing. Burgerparticipatie is een instrument voor het aandragen van nieuwe informatie, inzichten, strategieën... Deze hoeven niet de facto voorwerp van conflicten te vormen. In een volgende fase maken weliswaar enkel meningsverschillen een maatschappelijke discussie mogelijk en interessant. Participatieprocessen moeten verder ook gezien worden binnen verschillende conflicten. Van Dooren spreekt van inhoudelijke conflicten in dossiers, conflicten tussen participanten en conflicten tussen participatievormen. Een zuiver besluitvormingsproces zou vooral over de inhoudelijke conflicten moeten gaan. In Oosterweel wordt het inhoudelijke conflict tot vandaag niet aangepakt: “Het conflict escaleert van een inhoudsconflict naar een procesconflict, en vaak ook een persoonlijk conflict. [...] Het gaat in grote mate over persoonlijke belangen en individuen die geen gezichtsverlies willen lijden. Dat is een van de redenen dat het proces nog steeds gaande is. Persoonlijke sferen. Het komen tot een compromis wordt onmogelijk gemaakt als er geen plaats is voor een inhoudelijke discussie.

STELLING 3. Participatie hoeft niet representatief te zijn. Andere processen van beleidsbeïnvloeding; journalisten, belangengroepen, studiediensten, politieke partijen... zijn dat ook niet.

In het zoeken naar een draagvlak zijn burgerbewegingen er natuurlijk wel bij gebaat dat ze een groep van de bevolking vertegenwoordigen. Participatie moet de kans geven aan elk individu op een actieve, rechtstreekse en concrete manier inspraak te hebben in beleidsprocessen. Een probleem van een representatieve democratie is dat de weg tussen het uitbrengen van zijn stem en de besluitvorming rond bijvoorbeeld een bepaald project veel te lang is. Veel mensen zullen zich in het Oosterweelproject veel minder

²⁹⁷ Schiltz, Willem-Frederik. Interview 4/10/2016. Vlaams Parlement, Brussel.

²⁹⁸ Blondia, Matthias. Interview 3/10/2016. Antwerpen.

²⁹⁹ Van Dooren, Wouter. (maart 2010). *Na Oosterweel: participatie onder hoogspanning*, Sampol. pps.29-37

vertegenwoordigd voelen door een politieke partij dan door zichzelf, wanneer ze zelf inspraak zouden hebben in het debat. Vaak zullen ze ook meer aansluiting vinden bij individuen of niet-politieke organisaties die ook een uitgesproken mening hebben in het dossier. Het argument dat actievoerders of burgers met een mening dan maar zelf in de politiek moeten gaan is flauw. Dat is het verenigen van burgerschap naar kiezerschap.³⁰⁰ De inbreng van onafhankelijke burgers is een waardevolle aanvulling op het representatieve stelsel. De burgergemeenschap hoeft geen kleur te bekennen of rekening te houden met partijprogramma's en –agenda's, waardoor hun standpunten vaak eigenlijk zuiverder zijn. Actievoerders vertegenwoordigen hun achterban vaak ook op een meer rechtstreekse manier. “Misschien geven participanten als opinion leaders relatief accuraat weer wat binnen hun leefomgeving (gezin, vriendenkring, buurt) speelt?,”³⁰¹ schrijft Van Dooren. Participatie biedt trouwens ook kansen voor een representatie die verder gaat. Participatie laat bijvoorbeeld toe niet-stemgerechtigden (kinderen, allochtonen...) te betrekken bij het beleid. Wie de burgercollectieven een gebrek aan representativiteit verwijt begrijpt niet dat zij enkel de representativiteit verhogen, zonder te beweren in naam van alle Antwerpenaren te spreken.

Het probleem dat sommige bevolkingsgroepen hun weg naar participatie minder goed vinden is natuurlijk wel reëel. Het is de taak van de politiek deze mensen in de mate van het mogelijke toch te betrekken bij beleidsprocessen. Schiltz stelt dat je aan aantal dingen kan doen om de toegankelijkheid tot de participatieprocessen zo groot mogelijk te maken. Met name via het organiseren van startmomenten waarop thema's bepaald worden, op verschillende plaatsen in verschillende wijken. In plaats van de burger uit te nodigen voor een inspraakronde, breng je de inspraakronde als het ware naar de burger. Maar we kunnen er niet omheen dat participatie een engagement vraagt van de burger, vertelt Schiltz nog.³⁰²

STELLING 4. Participatie ontslaat politiek verkozen bestuurders niet van hun verantwoordelijkheid om te besturen. Politici moeten een beleid maken van een zo rijk mogelijk informatiepalet. Ook na participatieprocessen moeten er beslissingen genomen worden.

Van Dooren omschrijft participatie als een waardevolle bron van beleidsinformatie. Ook al komt deze informatie niet vanuit het algemene belang, maar vanuit eigen belangenoverwegingen van verschillende stakeholders. Dat wil natuurlijk helemaal niet zeggen dat de informatie niet waardevol is, en al zeker niet ongeldig: “We leggen aan participatie een representativiteitsvereiste op die we van andere beleidsinformatie niet verwachten, en dreigen zo een belangrijke informatiebron voor het beleid af te snijden.”³⁰³ We kunnen ons nu afvragen hoe er dan zo snel mogelijk een informatiepalet wordt verzameld? En wanneer is het informatiepalet voldoende volledig? Nieuwe inzichten zullen er altijd komen. Deze inzichten halen vandaag vaak de procedures van de besluitvorming in, waardoor visies waarop projectplannen gebaseerd zijn soms al verouderd zijn op het moment dat het project wordt uitgevoerd. Waar moet er dan een lijn getrokken worden? En wie mag beslissen wanneer deze lijn getrokken wordt? Belangrijk is dat het gegeven van een veranderende maatschappij meegenomen wordt in beleidsprocessen. De maatschappij is onder impuls van het internet en andere nieuwe technologieën veel meer aan verandering onderhevig dan vijftig jaar geleden. We kunnen

³⁰⁰ Mo.be. (4 december 2016). Dossier RIP Liberale Wereldorde? <http://www.mo.be/analyse/het-verenigen-van-burgerschap-tot-kiezerschap-funest-voor-de-democratie> (december 2016)

³⁰¹ Van Dooren, Wouter. (maart 2010). *Na Oosterweel: participatie onder hoogspanning*, Sampol. pps. 29-37.

³⁰² Schiltz, Willem-Frederik. Interview 4/10/2016. Vlaams Parlement, Brussel.

³⁰³ Van Dooren, Wouter. (maart 2010). *Na Oosterweel: participatie onder hoogspanning*, Sampol. p29-37.

ons dus zeker ook afvragen of bepaalde processen wel snel genoeg gaan vandaag. Ik denk daarbij aan procedures bij de Raad van State die consequent voor periodes van stilstand zorgen in het Oosterweeldossier. Wanneer procedures niet aan een zelfde tempo verlopen lopen ze het risico uit hun tijd te vallen. Vastklikmomenten en de timing ervan zijn cruciaal. Toch kunnen we niet ontkennen dat het vasthouden aan beslist beleid in sommige gevallen onaanvaardbaar is. Soms kan men niet anders dan op een beslissing terug te komen. Opnieuw stelt zich de vraag waar grens getrokken moet worden. Wanneer kan men op een beslissing terugkomen en wanneer niet? Hoe moet deze afweging gemaakt worden en door wie? “Het conflict tussen efficiëntiewaarden en democratische waarden is in de bestuurswetenschap het laatste decennium trouwens een actueel onderwerp.”³⁰⁴

STELLING 5. Participatie levert intuïtieve kennis op die complementair kan zijn aan meer technocratische kennis.

Burgers kijken vaak vanuit een andere invalshoek naar een project. Een goed participatieproces laat verschillende stakeholders gezamenlijk kijken naar welke invalshoeken primieren ten opzichte van andere en weegt mogelijke oplossingen volgens een hiërarchie van prioriteiten rond een bepaald project. Het debat gaat dus eigenlijk over de prioriteiten. Waar willen we naartoe? Welke kennis is belangrijk en welke in mindere mate? Er is nood aan krijtlijnen die de maatschappelijke ontwikkeling voor de volgende decennia uitschrijven. Beslissingen moeten gekaderd kunnen worden in gemeenschappelijke toekomstvisie. Mensen nemen in hun leven beslissingen in functie van waar ze binnen 5, 10, 50 jaar willen staan, of wie ze dan willen zijn. Als maatschappij lijkt dit veel moeilijker te zijn.

STELLING 6. Participatie kan niet los gezien worden van de bestuurlijke organisatie van de overheid zelf; sterke participatie vergt een sterke overheid.

Wat gebeurt er wanneer een burgerplatform veel sterker wordt dan de overheid? Deze situatie lijkt een gelegenheid tot het overnemen van de bestuurlijke macht, of het plegen van een staatsgreep. Mensen kiezen via verkiezingen voor een overheid, maar ze doen dat lang niet altijd even overtuigd. In de Amerikaanse Presidentsverkiezingen zal een stem voor Barack Obama in 2008 in veel gevallen met meer overtuiging uitgebracht zijn dan een stem voor Hillary Clinton in 2016. Als die overtuiging volledig weg is, bij iedereen, wat is dan nog de waarde van de verkiezing? Het representatief stelsel komt bij een gebrek aan bekwame politici serieus onder druk te staan. Een sterke overheid is dus misschien wel nodig zodat participatie geen anarchie wordt.

Daarnaast is natuurlijk ook economische macht belangrijk. We zouden ons een vooralsnog utopisch scenario kunnen inbeelden waarin actiegroepen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland erin slagen vijf miljard euro te verzamelen. In theorie zouden ze dan vandaag waarschijnlijk kunnen beginnen met de bouw van het meccano-tracé en het realiseren van Ringland. Als we spreken over Oosterweel is deze denkoefening voor alle duidelijkheid onzin. De economische machtsverhoudingen tussen de overheid en andere stakeholders zijn in het geval van Oosterweel heel duidelijk. Desalniettemin slaagde Ringland erin via crowdfunding meerdere onafhankelijke studie bureaus in te schakelen. Dit toont toch op een kleine schaal wat eventueel op grotere schaal ook ooit mogelijk is.

³⁰⁴ Van Dooren, Wouter. (maart 2010). *Na Oosterweel: participatie onder hoogspanning*, Sampol. pps.29-37.

De Antwerpse Volksraadpleging

“Een referendum wordt pas participatie wanneer het een sluitstuk is van een breed maatschappelijk debat waar iedereen aan deelneemt en zijn mening kwijt kan. Ik zie momenteel de rol van een referendum als mogelijkheid om over een aantal onderwerpen participatie af te dwingen.”³⁰⁵

“Waarom het in Zwitserland wel werkt is ten eerste omdat er een sterke politieke cultuur is van decentrale autonomie, kleine gemeenschappen die al van in den beginne een sterke participatieve cultuur hebben.”³⁰⁶

In België zijn volksraadplegingen enkel mogelijk op gemeentelijk of provinciaal niveau. Het referendum omtrent de Koningskwesitie was het enige en laatste nationale referendum in ons land en gebeurde buiten de Grondwet om. De uitslag van een referendum is in België niet bindend. Niet bindende referenda hebben naar de volksvertegenwoordigers toe een adviserende functie. De geschiedenis leert ons dat referenda in Vlaanderen meestal handelen over grote bouw- en infrastructuurprojecten. We moeten een onderscheid maken tussen referenda die vanuit de overheid zelf georganiseerd worden en referenda die afgedwongen worden door *grassroots*-campagnes van burgerplatformen. In het eerste geval worden burgers uitgenodigd en zelfs aangespoord om hun stem uit te brengen binnen een concrete vraagstelling. Het feit dat de overheid het initiatief neemt tot inwinnen van advies van de burger, is een positieve benadering van het referendum als participatietool. In het geval van Oosterweel werd een referendum afgedwongen door middel van campagnes van actiegroepen Ademloos en stRaten-generaal. Een sterke polarisatie binnen zowel de politiek als onder de Antwerpenaren zelf kenmerkt de negatieve sfeer rond deze volksraadpleging. De volksraadpleging over de Oosterweelverbinding heeft het debat echter onder hoogspanning gezet. Het moet van de koningskwesitie dateren dat participatie een dermate conflictrijk en *belangrijk* dossier betrof.³⁰⁷

Op 18 oktober 2009 vond in Antwerpen de beruchte volksraadpleging plaats. Het Antwerpse gemeentebestuur besloot op advies van de Vlaamse Regering slechts één vraag te stellen, terwijl de actiegroepen pleitten voor een tweede vraag over een alternatief tracé. Er was tevens veel discussie of het al dan niet stellen van die tweede vraag juridisch mogelijk was. De uiteindelijke vraag luidde: “*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?*”³⁰⁸ 133.288 of ruim 34% van de kiesgerechtigde Antwerpenaren bracht een geldige stem uit. 59,24% van de Antwerpenaren stemde neen, 41,76% stemde ja. Daaruit werden door verschillende partijen uiteenlopende conclusies getrokken. Wat vast stond is dat ongeveer 20% van de stemgerechtigde Antwerpenaren tegen de voorziene Oosterweelverbinding stemde, ongeveer 14% stemde voor. Het referendum maakte een einde aan het verhaal van de Lange Wapper, maar niet aan het BAM-tracé. De formulering van de vraag liet namelijk toe dat mits een aantal aanpassingen het voorziene tracé behouden kon blijven.

Het grote probleem met deze volksraadpleging was dat de waarde ervan niet werd erkend. Journalist Verwaest formuleert het als volgt: “Het resultaat was dat Antwerpen na duurbetaalde studies haar inwoners een kromme vraag stelde, waarbij het gezegde

³⁰⁵ Schiltz, Willem-Frederik. Interview 4/10/2016. Vlaams Parlement, Brussel.

³⁰⁶ Schiltz, Willem-Frederik. Interview 4/10/2016. Vlaams Parlement, Brussel.

³⁰⁷ Van Dooren, Wouter. (maart 2010). *Na Oosterweel: participatie onder hoogspanning*, Sampol. pps.29-37.

³⁰⁸ De Standaard. (18 oktober 2009). Antwerpen zegt ‘neen’ tegen Lange Wapper. http://www.standaard.be/cnt/dmf20091018_016 (december 2016).

‘inspraak zonder inzicht leidt tot uitspraak zonder uitzicht’ voluit speelde.”³⁰⁹ Op voorhand werden geen uitspraken gedaan over welke conclusies moesten getrokken worden uit mogelijke resultaten. Uiteraard zou de perceptie-oorlog die het Oosterweeldossier zo kenmerkt gewoon verdergezet kunnen worden. Volksraadplegingen kunnen op een aantal manieren wel heel nuttig zijn. Om te beginnen zien burgers hun mening rechtstreeks vertegenwoordigd in een bepaald dossier. Bij verkiezingen kiezen ze voor iemand die hen vertegenwoordigt in de debatten, en daarbij nog vele anderen. Verkiezingsbeloftes worden bovendien zeker niet altijd nagekomen, mensen sluiten zich ook niet altijd aan bij alle partijstandpunten. Referenda laten met andere woorden een veel directere manier van democratische besluitvorming toe.

“Een vaak gehoord tegenargument tegen volksraadplegingen (en andere vormen van participatie) is dat bepaalde dossiers te complex zijn voor participatie. Een Zwitserse collega was vooral verbaasd dat men dit argument in Vlaanderen durfde te gebruiken. De partij die dat doet in Zwitserland, verliest volgens haar geheid het referendum.”³¹⁰ De zaak zou dus te ingewikkeld zijn voor de burger. Ze weten niet waar het over gaat en dus kunnen ze zich beter niet moeien in het beslechten van de discussie. In een democratie is dit natuurlijk een gevaarlijke uitgangsspositie. Waarom werd er nooit geprobeerd de burger grondig te informeren? De maquette van de Lange Wapper wordt voor het eerst aan de media en het grote publiek getoond in maart 2005. Het Masterplan Mobiliteit Antwerpen werd al goedgekeurd op 15 december in het jaar 2000. Het informeren van de burger is een eerste belangrijke randvoorwaarde in het inzetten van referenda als waardevolle inspraakinstrumenten. Een ander belangrijk aandachtspunt is de timing van een volksraadpleging. Referenda zouden kunnen gezien worden als de oorsprong of het sluitstuk van een groot maatschappelijk debat. Referenda kunnen leren of een bepaalde problematiek echt leeft bij de bevolking en zo een grote discussie opstarten. In de eindfase van een grote discussie, wanneer iedereen weet waar het over gaat, kan een stemming een duidelijke doorslag geven in de besluitvorming.

³⁰⁹ Verwaest, Jean-Charles. (2009). *Bang voor de brug – Verder kijken dan de Wapper lang is*. 189pp.

³¹⁰ Van Dooren, Wouter. (maart 2010). *Na Oosterweel: participatie onder hoogspanning*, Sampol. pps.29-37.

Burgerparticipatie – Waarom?

“Participatie zweeft de hele tijd tussen links en rechts, tussen socialistisch en liberaal, tussen ultra socialistisch of communistisch waarbij iedereen gelijk is, ofwel ultraliberaal waarbij de overheid zich niet hoeft en de burgers het zelf beslissen. Dat is heel bizar hoe extreem libertair en extreem communistisch zich in participatie toch kunnen vinden. Op zich is het daar al heel interessant voor, omdat je extreme tegenstellingen toch kunt laten verzoenen in een bepaald thema.”³¹¹

We kunnen ons afvragen wat de meerwaarde is van participatie. Grootschalige burgerparticipatie deed zijn intrede op een moment dat er bij het grote publiek onvrede was over het beleid van de overheid, terwijl het politieke model ook protest toeliet van de bevolking. De opkomst van het begrip burgerparticipatie lijkt een logische stap in een democratiseringsproces. De representatieve democratie zoals wij die kennen heeft zijn beperkingen. Er is weinig plaats voor concrete inspraak van burgers of actiegroepen. Zolang deze roepers aan de zijlijn waren heeft de overheid zich hier geen zorgen om moeten maken. Het Oosterweeldossier heeft ons echter geleerd dat maatschappelijk draagvlak misschien wel een nieuw evaluatiecriterium moet worden bij grote infrastructuurprojecten. Het draagvlak dat de actiegroepen creëerden zorgde er, in combinatie met hun expertise, voor dat zij een serieuze speler zijn geworden. Inmiddels dwongen ze zelfs een plaats af aan tafel bij overkappingsintendant Alexander D’Hooghe. De samenwerkingsvorm die de overkappingsintendant hier hanteert is een unicum in de Belgische geschiedenis, wanneer we spreken over grote infrastructuurprojecten. Burgerparticipatie helpt dus enerzijds in het verwezenlijken van een maatschappelijk draagvlak. Dit draagvlak moet dan weer resulteren in een betere en democratischere besluitvorming. Zo kan een maatschappelijk draagvlak onvoorziene vertragingen (ten gevolge van bezwaarschriften, burgerverzet...) wellicht in veel gevallen vermijden.

Het beleid van een regering vertrekt vanuit een top-down benadering van vraagstukken. Het protest van de actiegroepen vertrekt van wat er leeft in de in de gemeenschap. Actiegroepen zorgen voor meer nuance in de probleembenadering. De technische kennis van de administraties is nodig, maar kan enkel zijn weg vinden in een lokale geografische context door ook sociale kennis van inwoners te gebruiken. De samenleving met haar complexe procedures en regelgeving zorgt ook voor onrechtvaardigheden die vaak aan de overheid voorbijgaan, wat overigens heel begrijpelijk is. Om die gaten of pijnpunten bloot te leggen is er burgeroverleg, protest en activisme nodig. Om de steken op te vangen die de overheid onvermijdelijk laat vallen. Het volgen van een samenwerkingslogica kan een machtslogica uitsluiten. Dan is er nog de vraag wat het verantwoordelijk bestuur moet doen met de verschillende stemmen in het debat. Het is belangrijk dat participatie goed gestuurd wordt en juist gebruikt wordt als instrument in besluitvormingsproces. Ook belangrijk is dat de informatie die overgehouden wordt op een juiste manier geïnterpreteerd wordt. Op het einde moet het bestuur een beslissing nemen op basis van het informatiepalet. De burgermaatschappij is een orgaan dat permanent feedback kan geven op de overheid. In een ideale wereld maakt elke burger er deel van uit en is het een platform waarbinnen elk individu zijn of haar belangen kan laten gelden. Een meer directe democratie heeft dus nood aan een directe en permanente evaluatie. Hoe korter je op de bal speelt hoe efficiënter je problemen kan aanpakken. De maatschappij evolueert voortdurend en razendsnel en vraagt dus flexibiliteit van de gemeenschap die de maatschappij uitmaakt.

³¹¹ Schiltz, Willem-Frederik. Interview 4/10/2016. Vlaams Parlement, Brussel.

Naar een nieuwe rol voor de burgergemeenschap

“De overheid dient te investeren in de organisatiecapaciteit van bewoners in plaats van ze proberen te onderdrukken. Deze investering kan de kwaliteit van het debat en de argumentatie bij ruimtelijke strategische projecten verbeteren. Dat kritische debat komt vervolgens de kwaliteit van het project ten goede.”³¹² Er zijn in ons land een aantal voorbeelden waar de overheid burgerinspraak financieel steunt. Door de subsidiëring van de stem van sociale bewegingen verhoogt een overheid zijn eigen geloofwaardigheid en bewijst het dat het zichzelf serieus wilt nemen als vertegenwoordiger van een democratische en solidaire samenleving. Het Minderhedenforum is zo’n voorbeeld. Sinds 2000 vertegenwoordigt het Minderhedenforum de etnisch-culturele verenigingen in Vlaanderen en Brussel en geeft mensen met een migratie-achtergrond een stem³¹³. Het netwerk ontstond door mensen, organisaties en gemeenschappen samen te brengen en te activeren. Op een participatieve en dialoogerende wijze, gericht op de erkenning en versterking van identiteiten vormt het Minderhedenforum een informeel orgaan voor de beleidsmakers op verschillende niveaus. Op deze manier hebben zij de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op het beleid. Het investeren in stemmen die tegengewicht bieden aan het beleid zorgt voor meer nuance in inhoudelijke discussies en weerhoudt de overheid ervan zich vast te rijden in bepaalde gedachtepatronen; het gevaar van een neiging tot groepsdenken³¹⁴ in kleine groepen, waarbij premissen niet meer in vraag worden gesteld wordt zo in de kiem gesmoord.

Het subsidiëren van de organisatiecapaciteit van bewoners en organisaties heeft ook een aantal zwakke plekken. De organisaties vertegenwoordigen vaak belangen van minderheden, maar zijn wel financieel afhankelijk van de overheid (de meerderheid). Er zijn dus grenzen aan de ideeën die ze kunnen bekendmaken. Wanneer ze te ver gaan, dreigen ze hun subsidies te verliezen. De vraag is natuurlijk waar die grenzen liggen. Vlaams Minister van Gelijke Kansen Liesbeth Homans verkondigde op 14 november 2016 dat het Minderhedenforum geen subsidies meer zou krijgen voor hun Zwarte Piet-onzin.³¹⁵ Aanleiding voor de uitspraak was de weigering van het Minderhedenforum om het Pietenpact te ondertekenen omdat het niet ver genoeg zou gaan. Directeur Wouter Van Bellingen wil Zwarte Piet op termijn helemaal zien verdwijnen, omdat hij met zijn huidskleur, zijn knechtenrol en zijn kledij zou verwijzen naar de slavernij.³¹⁶ Dit zou niet de mening zijn van de achterban van het Minderhedenforum, vertelt Homans aan De Standaard: “Ik ben lang niet de enige minister die het Minderhedenforum subsidieert, en het verdient ook steun op voorwaarde dat het als middenveldorganisatie de belangen verdedigt van een welbepaalde minderheid. Als het dat niet doet, hebben we een probleem.”³¹⁷ Dat het Minderhedenforum de discussie levendig wil houden, is geen reden tot het afnemen van de subsidies; het feit dat het debat zo leeft is trouwens een bewijs dat de Publieke Opinie verdeeld is. Dat de minister het forum de mond wil snoeren door de geldkraan dicht te draaien, is een gevaarlijk signaal.

³¹² Coppens, Tom. *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. (2011). KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatsschool. Heverlee, België. p.8

³¹³ Minderhedenforum. *Wie zijn wij*. <http://www.minderhedenforum.be/wie-zijn-wij>

³¹⁴ Groepsdynamiek.nl *Acht symptomen van groepsdenken* <http://www.groepsdynamiek.nl/groepsdenken.html> (november 2016)

³¹⁵ De Redactie. (14 november 2016). Minderhedenforum krijgt geen subsidies voor Zwarte Piet-onzin.’ <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/politiek/1.2819015>

³¹⁶ De Standaard. (14 november 2016). ‘Homans: ‘Minderhedenforum krijgt geen subsidies om Zwarte Piet-onzin uit te kramen.’ http://www.standaard.be/cnt/dmf20161113_02569753 (december 2016).

³¹⁷ Ibidem.

Had de Overheid in het Oosterweeldebat de ‘anti-stem’ een duw in de rug moeten geven? Wellicht wel. De anti-stem is trouwens enkel een anti-stem geworden omdat de actiegroepen de kans niet kregen hun mening te geven in de beginfase van de projectplanning. De Vlaamse Regering nam een beslissing en weigert nu al jarenlang er een inhoudelijke discussie over te voeren met de Antwerpenaar. Eenzijdige interpretaties van MER-rapporten en onafhankelijke onderzoeken (Arup/Sum) zorgden er in feite voor dat deze onderzoeken pseudo-evaluaties werden van het project. De onderzoeken fungeerden als boodschapper tussen de actiegroepen en de overheid, die niet samen aan tafel gaan zitten. Deze lange-afstandsrelatie tussen overheid en burgerbewegingen kan dus deels opgelost worden met organisaties als het Minderhedenforum.

Tot slot moeten we nog een complicatie vermelden in verband met participatie. Het staatsapparaat versnipperd meer en meer. De vraag is of de overheid niet te veel van haar sturingspotentieel uit handen geeft in onder meer publiek private samenwerking. We kunnen ons dezelfde vraag stellen over het samenzitten met tal van stakeholders. Het modieuze woord *governance* vervangt meer en meer het woord *government*. Milward en Provan gebruiken de metafoor van de holle straat om aan te duiden dat het centrale staatsgezag met zijn traditionele instituties is uitgehold.³¹⁸ Als de instituties te zwak worden, verdwijnt het cement tussen participatieve processen en beleidsprocessen. Sterke participatie heeft dus nood aan een sterke overheid. Dit lijkt dus tot een paradoxale situatie te leiden: burgeres willen meer invloed op de besluitvorming en afbouw van het ‘beslissingsmonopolie’ van de regering. Daarvoor heeft het echter een sterkere regering nodig, met meer sturingspotentieel.

³¹⁸ Milward, H.B., and K.G. Provan. (2000). Governing the hollow state. *Journal of Public Administration Research and Theory* 10 (2): pp.359-380.

Conclusies & Discussie

Het Oosterweelproject is een complex strategisch project met een grote maatschappelijke invloed. De invloedssfeer van het dossier reikt tot ver buiten de stadsgrenzen en verschillende belangengroepen zijn betrokken bij het project. Voor het verwezenlijken van zo'n project is er nood aan een breed maatschappelijk draagvlak. Dit houdt in dat de maatschappij betrokken moet worden bij het project, zeker als ze dat zelf wilt. Een maatschappelijke discussie is bovendien slechts relevant als ze voorafgaat aan het komen tot een besluit. Er is dan ook een wezenlijk verschil tussen conflict voor de besluitvorming en conflict erna. Het conflictmodel voorafgaand aan het vastleggen van de contouren van een project integreert sociale complexiteit. Dit moet leiden tot een genuanceerd debat, en uiteindelijk tot een compromis. Deze vorm van conflict wordt bij voorkeur geïnitieerd door de overheid zelf. Op deze manier houdt ze er de controle over, en kan ze bijsturen waar nodig. Het conflict wordt behandeld in een vriendschappelijke sfeer, waarin alle actoren samen op zoek moeten naar een oplossing. De problemen waarmee men geconfronteerd wordt zijn problemen voor iedereen. Conflict als gevolg van protest na de besluitvorming daarentegen legt druk op het resultaat van de beslissing, maar ook op de manier waarop deze tot stand is gekomen.

Het doel van deze thesis is het belichten van het Oosterweelconflict in zijn verschillende facetten. Wat in essentie een stedenbouwkundig vraagstuk was, groeide uit tot een grootschalig sociaal-politiek conflict. De complexe Antwerpse ruimtelijke context was de uitnodiging voor een groot maatschappelijk debat. Dat debat kwam er nooit. Na twintig jaar Oosterweel lijkt de kans reëel dat Antwerpen met lege handen zal achterblijven. Althans wat mobiliteitsinfrastructuur betreft. Op andere gebieden zal het dossier ongetwijfeld wel zijn sporen nalaten, en dat doet het nu al. Aan de hand van drie vaststellingen proberen we het conflict vatbaar te maken, en een bijdrage te leveren aan de inzichten in het Oosterweeldossier.

1. Het Oosterweelproject was en is geen goed project. De ruimtelijke en maatschappelijke impact werden vooraf veel te weinig in kaart gebracht en van een multidisciplinaire benadering van het probleem was nauwelijks sprake. Dit is de essentie van het conflict en hier zou het maatschappelijk debat over moeten gaan. Dit maatschappelijk debat, dat per definitie conflict inhoudt, wordt al jaren vermeden. Het negeren van de essentie van het project is schuldig verzuim.

2. Oosterweel is een communicatiedossier geworden, terwijl het eigenlijk een overlegdossier had moeten zijn. We kunnen zelfs spreken van een communicatieoorlog. Overheid en actiegroepen zetten in op tegenstellingen en groeien zo steeds verder uit elkaar, met een maatschappelijke polarisering als gevolg.

3. Burgers werden experts en experts werden burgers. Een kleine beweging groeide uit tot een grootschalig burgerplatform, met een volwaardige plaats aan de onderhandelingstafel. Burgers hebben de tijd, de kennis, de wil, de kans en het vermogen zich goed te organiseren. Verschillende experts sluiten zich aan bij de actiegroepen, met een professionalisering van het stadsactivisme als gevolg.

Het Oosterweeldossier ging slecht van start. De milieueffecten, maar ook de sociaal-maatschappelijke effecten werden onvoldoende in kaart gebracht. Op het eerste zicht nochtans logische eerste stappen in het komen tot een draagkrachtige besluitvorming. Tot 2015 wilde de overheid bovendien niet over de gebreken van de Oosterweelplannen praten, en tot vandaag wil ze ook de bestaansredenen ervan niet in twijfel trekken. De bevindingen van deze thesis wijzen erop dat het gebruikmaken van lokale sociale kennis sterk aangewezen is in het komen tot een oplossing. De technische uitwerking van projecten in het algemeen kan benaderd worden als een participatief leerproces. Het maatschappelijk debat moet daarbij eigenlijk de rode draad zijn doorheen de verschillende procedures. Iedereen moet zoveel mogelijk de kans krijgen een bijdrage te leveren. Een uiteenzetting van de verschillende problematieken en het inschakelen van alle mogelijke informatiebronnen zijn wellicht de ideale manier om een project aan te vatten. We willen ook stellen dat er in het kader daarvan nood is aan een langere termijnagenda. De houdbaarheid van de politici is zelden langer dan de looptijd van dossiers als Oosterweel, en de oorspronkelijke beslissers kunnen het project dus niet dragen door de verschillende fases heen. Dat kan de maatschappij wel. Politici komen en gaan, de burgers zullen er altijd zijn. Een lange termijnvisie kan een samenleving bovendien beter voorbereiden op grote veranderingen, en zo anticiperen op potentiële toekomstige conflicten. Zo lijkt het onbegrijpelijk dat luchtverontreiniging, geluidsoverlast en leefbaarheid zo laat in het verhaal opdoken. Net zoals vandaag iedereen opschrikt van de aangekondigde betonstop, terwijl voor wetenschappers al decennia lang duidelijk is dat deze er op een dag zou komen.

“Versterk dus de stedelijke cultuur, zorg voor openheid en transparantie. Investeer, faciliteer en experimenteer. En schakel iedereen in, inclusief de koning en de premier, zodat het een collectieve opgave wordt.”³¹⁹

Deze thesis wijst ook op het belang en de noodzaak van actiegroepen en burgerbewegingen. De overheid investeert bij voorkeur zelfs in deze ‘tegenstemmen’, in plaats van ze proberen te onderdrukken. Deze investering kan de kwaliteit van het debat en alleen maar ten goede komen. Participatieve institutionele kanalen bij projecten lijken dus beter verbreed te worden eerder dan versmald. Nieuwe en aangepaste participatie-instrumenten moeten het mogelijk maken om met conflict te kunnen omgaan. De maatschappelijke context maakt ook via Oosterweel duidelijk dat conflicten nood hebben aan flexibele procedures. In onze samenleving, die in zekere zin dynamischer is dan ooit moeten projecten zich kunnen aanpassen aan maatschappelijke ontwikkelingen. Op basis hiervan moeten we stellen dat de negatieve perceptie rond politici die van gedacht veranderen in veel gevallen onterecht is, en nefast voor een samenwerkingsproces. Ook in het tijdschema moet er flexibiliteit kunnen worden ingebouwd. Strakke deadlines mogen niet leiden tot overhaaste of verkeerde beslissingen. Het primaat van de politiek tot slot, met de politici als ‘intellectuele elite’, raakt ook eens te meer achterhaald. De maatschappij wordt slimmer, getuige daarvan het leger hoogopgeleiden dat zijn tanden vastbeet in het Oosterweeldossier. De samenleving is daarnaast ook meer en meer verbonden met elkaar. De multidisciplinaire netwerkstructuur die zo ontstaat lijkt de aangewezen drager van toekomstige stedenbouwkundige projecten. Dit netwerk stimuleert sociaal criticisme en sociale betrokkenheid. Het intensief betrekken van de burger kan mogelijk ook een gedeeltelijk antwoord bieden op de angst voor de globalisering, en daarbij het verliezen van zijn identiteit, een fenomeen dat de robuustheid van onze democratie vandaag zwaar op de proef stelt.

³¹⁹ Maas, Winy. *Stad moet zich minder autistisch opstellen*. In Leysen, Christian. (2003). *Antwerpen – onvoltooide stad*. Lannoo nv, Tielt, België. pp.178-179

Deze thesis probeerde vanuit verschillende invalshoeken te formuleren hoe stadsactivisme en burgerparticipatie een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan een democratische besluitvorming bij infrastructuurprojecten. In een politiek landschap dat voortdurend aan verandering onderhevig is zijn de burgers de vaste onderstroom. Om af te sluiten doen we een poging in tien korte punten samen te vatten wat de meerwaarde is van de burgerbewegingen in het Oosterweelproject, waarbij gezegd moet dat we zonder twijfel dingen over het hoofd zien.

1. Bottom-up burgerbewegingen leggen de link met de lokale gemeenschap.

De afstand tussen de burger en de politiek lijkt groter en groter te worden, ondermeer onder impuls van de globalisering en een politieke decentralisering (denk aan de uitbouw van de Europese Unie). Burgerplatformen kunnen fungeren als tolk tussen de politiek en de man in de straat. Deze kunnen er hopelijk toe bijdragen dat toekomstige Brexitscenario's vermeden worden. Burgerbewegingen vertrekken vanuit een lokale context (in tegenstelling tot de onvermijdelijke politieke top-down benadering) en verhogen zo de sociale betrokkenheid.

2. Burgers beschikken over waardevolle, lokale sociale kennis en expertise.

Mensen kennen de omgeving waarin ze zelf wonen beter dan welke politicus ook, op verschillende vlakken althans. In principe is elke informatie relevante informatie die kan bijdragen aan het realiseren en optimaliseren van een project. De mogelijke impact op het ontwerpproces van kennis over lokale sociale dynamieken mag niet onderschat worden.

3. Activisten en burgerbewegingen stimuleren het maatschappelijk debat.

Activisten en burgerbewegingen kaarten thema's en problematieken aan waar de overheid of het bestuur in hun ogen te weinig aandacht aan besteden. Burgers kunnen de focus van een project sturen, naargelang wat er leeft onder de bevolking. Zo maakte Ademloos van het fijnstof een hot topic, Ringland volgde met plannen voor een volledige ringoverkapping. De bezorgdheden en ideeën van burgers voeden het maatschappelijk debat en houden het up to date.

4. Burgers als controlemechanisme voor democratische besluitvorming.

De overheid heeft nog altijd de touwtjes in handen en hakt de knopen door. Daarvoor zijn ze ook aangeduid door de burgers. Dat wil niet zeggen dat ze een vrijgeleide moeten krijgen in het nemen van beslissingen. Burgerbewegingen maken gebruik van participatie-instrumenten om te controleren of alles verloopt volgens de regels van het spel. Zonder deze feedbackmogelijkheden zou onze samenleving veel weg hebben van een parlementaire dictatuur. Dat er door de burgerbewegingen maximaal gebruik gemaakt wordt voor de beschikbare instrumenten kan een democratie in principe alleen maar toejuichen. Als dit als storend wordt ervaren is dit niet de schuld van de burgers zelf.

5. Burgerbewegingen verhogen de representativiteit.

Burgerbewegingen vertegenwoordigen een bepaald deel van de gemeenschap. Dat kan gaan over mensen die om geografische redenen een gemeenschap vormen, maar ook om mensen met eenzelfde visie, gemeenschappelijke doelen, enzoverder. De burgerbewegingen vertegenwoordigen de belangen van deze gemeenschap. Hoe meer belangen er vertegenwoordigd worden in het maatschappelijk debat, hoe representatiever het debat is. In een ideale wereld wordt iedereen betrokken en zijn alle belangen vertegenwoordigd. Het is dan enkel nog de taak van de overheid de debatten te leiden en ervoor te zorgen dat niet enkel de luidste roepers aan het woord komen.

6. Burgerbewegingen zijn niet politiek gebonden.

Burgers zijn niet gebonden aan partijprogramma's of politieke afspraken. In die zin kunnen zij projecten op een meer zuivere en onafhankelijke manier benaderen. Burgerbewegingen worden opgebouwd rond een bepaald project of thema, en niet rond mensen met eenzelfde politieke overtuiging. Zo werken en denken mensen samen die in andere gevallen niet zouden kunnen samenwerken. Deze thematische benadering moet geen rekening houden met partijgrenzen of met de verzuiling bijvoorbeeld. Burgers moeten bovendien niet verkozen worden. Hun betrokkenheid bij projecten is in theorie geheel vrijwillig, waar dat bij politici zeker niet altijd het geval is. Wanneer politici uit de regering vallen verdwijnen zij doorgaans naar de achtergrond. Burgerbewegingen blijven zolang ze willen. Maatschappelijk engagement staat dus zeker niet gelijk aan het in de politiek stappen, wat van sommige actievoerders verwacht wordt.

7. Burgers ontwikkelen eigen projecten met alternatieve procedures.

Burgerbewegingen ontwikkelen vanuit een soort minidemocratie eigen ideeën en projectvoorstellen. Een overheid zou daar eigenlijk achter moeten staan, en het zelfs aanmoedigen. Dat de alternatieve voorstellen niet met open armen ontvangen worden wanneer er al een politiek akkoord is, is begrijpelijk natuurlijk. De burgerbewegingen moeten dan ook de kans krijgen in een vroege fase van het proces met hun ideeën naar voren te treden. Een gratis externe denktank kan alleen maar de kwaliteit van projecten ten goede komen.

8. Burgerbewegingen kunnen zich focussen op één project of één thema.

Burgerbewegingen kunnen zich focussen op een welbepaald project of thema, zonder uitspraken te moeten doen over andere maatschappelijk kwesties. Dit kunnen natuurlijk ook meerdere projecten zijn, of een bepaald beleidsdomein. Maar opnieuw, ze zijn niet gebonden aan partijstandpunten of politieke codes. Ook deze focus op één bepaald project, zonder beïnvloed te worden door andere of voorgaande projecten, lijkt tot een meer zuivere benadering van het project te zorgen. Het concentreren op één enkel thema laat bovendien toe op een zeer gerichte manier expertise en kennis op te bouwen.

9. Burgerbewegingen ontwikkelen duurzame samenwerkingsverbanden.

In Antwerpen slaagden de burgerbewegingen ergens in waar de overheid niet in slaagde, namelijk het creëren van vruchtbare en duurzame samenwerkingsverbanden. De actiegroepen konden nooit tegen elkaar uitgespeeld worden. Binnen de politieke wereld was er daarentegen veel meer interne verdeeldheid. Dit is wellicht een deel van de verklaring voor het falen van het overheidsproject, en het succes van de actiegroepen. Bovendien overstijgen deze samenwerkingsverbanden opnieuw de legislaturen waaraan politici gebonden zijn, en kunnen dus stap per stap sterker worden, zonder dat er abrupt een einde aan komt.

10. De burgerbewegingen hebben een eigen (lange termijn)agenda.

Tot slot hebben de burgerbewegingen geen politieke agenda, en zijn ze niet gebonden aan strakke deadlines. Het tijdsaspect heeft bij de actievoerders in veel mindere mate impact op de uitwerking van een project. stRaten-generaal houdt zich naast Oosterweel ook bezig met hoe de stad er moet uitzien binnen pakweg vijftig jaar. Het ontbreken van een uitgebouwde lange termijnagenda lijkt één van de grootste zwakke plekken van onze politiek. De maatschappij beheert de lange termijnagenda. De maatschappelijke onderwaa of undertone is veel sterker dan de politieke stroming die boven de golven maakt, om het met de woorden van Manu Claeys te zeggen.

Nawoord

In de komende periode zal duidelijk worden of Antwerpen definitief met lege handen achterblijft. Dat zou niet enkel een kaakslag voor de politieke elite en de neoliberale consensuspolitiek betekenen, maar ook voor alle Antwerpenaren. De vraag wat Oosterweel betekent en zal betekenen voor onze democratie dringt zich op. Een debat dat eigenlijk over de Antwerpse mobiliteit moest gaan, mocht daar nooit echt over gaan. Het aanhoudend ontwijken van een maatschappelijk debat toont dat de afstand tussen burger en overheid verontrustend groot is. Nochtans lijken recente evoluties de ideale omstandigheden te scheppen voor een omgekeerde beweging: De samenleving werd afgelopen decennia intelligenter en de opkomst van het internet en sociale netwerken maakten het mogelijk mensen dichter bij elkaar te brengen dan ooit tevoren. Niet alleen dichter bij elkaar, maar ook dichter bij de bestuurders van hun dorp, stad, land en wereld. In de Oosterweel-discussie werd ten alle tijden het inhoudelijke debat en conflict vermeden. Volgens de huidige procedures is inspraak tegenspraak.³²⁰ Burgers kunnen maar moeilijk op een constructieve manier een mening of idee ventileren. Vanuit verschillende hoeken wordt er gewezen op het belang van het toelaten van conflict tijdens besluitvormingsprocedures. Enkel zo kan vermeden worden dat de essentie uit het oog verloren wordt, en allerlei afgeleide conflicten de koers van een project verder bepalen. Wie vandaag nog beweert dat een maatschappelijke discussie voor tijdverlies zorgt, kan moeilijk nog serieus genomen worden. Het uit de weg gaan van confrontatie is een van de belangrijkste van het aanslepende Oosterweelconflict. De arrogantie van een 'bij momenten onbekwame' politieke elite leidt tot ergere conflicten. Mensen hebben vandaag vaak het gevoel dat ze het beter weten, en dikwijls is dat ook het geval. Een gebrek aan respect voor en het ondermijnen van burgers brengt onze democratie, die soms veel weg heeft van een eenrichtingsdemocratie, in gevaarlijke wateren.

Rancières inzicht in de democratie kan misschien helpen het conflictmodel uit te leggen. Rancière schrijft dat democratie in zijn fundamenteen een paradoxale politiek is: "On the one hand, democracy names democratic government. It is good government, or a legitimate order, a form of governmental order that is legitimate and just because it is founded upon democratic principles of equality and self-government. On the other hand, democracy means freedom, the rejection of rule by others, and the demand for the rule of the people by the people."³²¹ De democratische paradox houdt in dat democratie in de betekenis van vrijheid en de *rule by people* ('volksheerschappij', oorspronkelijke betekenis van democratie) steeds dreigt de democratische regering te destabiliseren en te revolutionaliseren. Het democratisch regeren heeft op zijn beurt als opdracht revolutionaire overmaat van het democratisch individualisme en de claim op de *popular vote* binnen de perken te houden. Zo ontstaat een spanningsveld tussen regering en individu, waarin het individu zijn stem mag en in principe zelfs moet laten gelden (via verkiezingen), maar hij of zij mag daar ook niet in overdrijven. Het conflictmodel laat zoveel mogelijk de individuele stemmen van het volk toe. Bovendien dwingt het de regering zichzelf voortdurend heruit te vinden en aan te passen aan een veranderende samenleving. Een pleidooi voor het opnemen van sociale complexiteit en maatschappelijk draagvlak lijkt sterk aangewezen met het oog op een succesvol project.

³²⁰ Blondia, Matthias. Interview 3/10/2016. Antwerpen.

³²¹ Rancière, Jacques. Zoals geciteerd door Berkowitz, Roger. (9 maart 2012). *Jacques Rancière and Hannah Arendt on Democratic Politics*. <http://www.hannaharendtcenter.org/jacques-ranciere-and-hannah-arendt-on-democratic-politics/> (januari 2016)

We maken ons dan ook sterk dat zo'n projecten het resultaat zijn van een maatschappelijk akkoord, en niet van een politiek akkoord. Rancière argumenteert dat ware democratische politiek terug te vinden is aan de rommelige, individualistische en ontwrichtende kant van het democratische spectrum. Hij staat erop dat democratie een praktijk van dissensus impliceert (als antithese van de neoliberale consensuspolitiek): "democracy implies a practice of dissensus, one that it keeps re-opening and that the practice of ruling relentlessly plugs."³²² Roger Berkowitz, professor Politieke Studies en Mensenrechten aan Bard College in New York, merkt op dat democratie met andere woorden de praktijk is van het ontwrichten van alle staatsstructuren, zelfs de democratische structuren. De democratie is als dusdanig een anarchistisch principe dat zich per definitie verzet tegen de zelf-aarding van de politiek. Politiek, democratische politiek, moderne politiek, is onvermijdelijk open en anarchistisch.³²³ Is anarchie (van het Griekse *anarchos*: 'geen heerser') niet een beetje hetzelfde als democratie in de originele betekenis van het woord? Als we er even van uitgaan dat iedereen tot het volk behoort, dan is in een volksheerschappij iedereen heerser, en dus ook niemand. We zullen er hier niet dieper op ingaan. Daarvoor is dit niet de juiste plaats.

Oosterweel heeft er wel op gewezen dat het politiek systeem zoals we dat vandaag kennen verzwakt is. Het heeft zijn geloofwaardigheid en respect in grote mate verloren. Het werkt niet meer. Een maatschappij die elke dag ingewikkelder wordt heeft nood aan meer bestuurders. Of op z'n minst bestuurders die de stem van de burger op een juiste manier inzetten. Willem-Frederik Schiltz stelt dat de politicus veel meer de coach van een participatieproces zou moeten zijn, dan de grote ideologische voorhoede.³²⁴ Manu Claeys opperde ook al dat het de onderliggende stroom is van burgers die bepaalt hoe de maatschappij evolueert, en de politici die het tempo bepalen. Een meer bescheiden politiek, als kapitein van onze grote denktank, de burgermaatschappij, *civil society*, lijkt de richting te zijn die we uit moeten. De representatieve democratie op zich hoeft niet per se in vraag gesteld te worden, wel in hoeverre deze nog representatief is. Het is bedroevend dat de directe invloed van de burger op het beleid zich vandaag beperkt tot het inkleuren van een bolletje om de vijf jaar. David Van Reybroeck, cultuurhistoricus en schrijver, die in 2011 mee verantwoordelijk was voor de G1000 (vergadering van 1000 burgers in Brussel), stelt de Senaat voor jaarlijks een toevalssteekproef van honderd burgers in overleg te laten treden met vijftig volksvertegenwoordigers.³²⁵ Deze gemengde groep zou een aantal aanbevelingen kunnen formuleren voor de politieke bestuurders. In een eerste experimentele fase kunnen deze puur consultatief gehouden worden, om in een latere fase misschien meer gewicht te krijgen. "Maak van die Senaat nu écht eens een praatbarak: een plek waar in alle rust gesproken kan worden tussen de burgers van het land, ver weg van het theatrale geruzie voor de hijgerige camera's van het halfroond. Laat verkozen en uitgelote burgers als volwassenen met elkaar overleggen over de grote uitdagingen van de toekomst. En laat het een barak zijn, want democratie is altijd een bouwverf,"³²⁶ concludeert een strijdvaardige Van Reybroeck. De Antwerpse mobiliteit was ooit één van die grote uitdagingen van de toekomst.

³²² Rancière, Jacques. Zoals geciteerd door Berkowitz, Roger. (9 maart 2012). *Jacques Rancière and Hannah Arendt on Democratic Politics*. <http://www.hannaharendtcenter.org/jacques-ranciere-and-hannah-arendt-on-democratic-politics/> (januari 2016)

³²³ Berkowitz, Roger. (9 maart 2012). *Jacques Rancière and Hannah Arendt on Democratic Politics*. <http://www.hannaharendtcenter.org/jacques-ranciere-and-hannah-arendt-on-democratic-politics/> (januari 2016)

³²⁴ Schiltz, Willem-Frederik. Interview 4/10/2016

³²⁵ De Standaard. Van Reybroeck, David. (14 november 2015). *Hoe België de spannendste democratie ter wereld kan worden*.

³²⁶ Ibidem.

Referenties

Boeken

- Boudry, L., Loeckx, A., Van den Broeck, J., Coppens, T., Patteeuw, V., and Schreurs, J. (2006). *Inzet/opzet/voorzet: stadsprojecten in Vlaanderen*. Garant. Antwerpen.
- Castells, M. (1996). *The information age: Economy, society and culture*. Volume 1: The rise of the network society. Blackwell Publishers. Oxford.
- Claeys, Manu. (2013). *Stilstand. Over Machtspolitiek, Betweterbestuur en Achterkamerdemocratie*. Van Halewyck. Leuven. E-book.
- De Caeter, Lieven. (2015). *Metamoderniteit voor beginners. Filosofische memo's voor het nieuwe millennium*. Uitgeverij Vantilt. Nijmegen. 256pp. p175.
- De Caeter, L., De Roo, R., en Vanhaesebrouck, K. (2011). *Art and activism in the age of globalization*. Nai Publishers. Reflect #8. Rotterdam. 334pp.
- Elchardus, M., Huyse, L. en Hooghe, M. (2000). *Het maatschappelijk middenveld in Vlaanderen*. VUBpress. Brussel. 253pp.
- Fukuyama, Francis. (1992). *The end of history and the last man*. The Free Press. New York. 320pp.
- Gómez-Peña, Guillermo en Tim Miller. After 9/11: Two Veteran Performance Artists Swap Stories on Flying in Times of War. In De Caeter, Lieven et al. (2011). *Art and activism in the age of globalization*. 334pp.
- Heynen, Hilde. *Intervention in the relations of productions, or sublimation of contradictions? On commitment then and now*. In *New Commitment: In Architecture, Art and Design*. Lanckswaerd, Eric. (2009). *Handboek burgerparticipatie*. Brugge: Die Keure.
- Leysen, Christian. (2003). *Antwerpen – onvoltooide stad*. Lannoo nv. Tielt, België. 207pp.
- Meadows Dennis L. et al. (1972). *The limits to growth. A report for The Club of Rome's project on the Predicament of Mankind*. Potomac Associates. New York. 205pp.
- Medina, Cuauhtémoc. (2008). *'the 21st century has just begun'...beyond the poetic and political divide*. In Debbaut, Jan et al. (eds.). *Out of the studio! Z33*. 198pp.
- Just, R. E., Hueth, D. L., and Schmitz, A. (2004). *The welfare economics of public policy: a practical approach to project and policy evaluation*. Edward Elgar Publishing. Chalmers. 712pp.
- Mouffe, Chantal. (1993). *The Return of the Political*. Verso. London and New York. 94pp.
- Schram, Anne et al. (2015). *Stadsperspectieven – Europese tradities in de stedenbouw*. Vantilt. Nijmegen. 318pp.

Susskind, L. and Field, P. (1996). *Dealing with an angry public: the mutual gains approach to resolving disputes*. Free Press. New York.

Swyngedouw, Erik. (2007). *The post-Political City*. In BAVO (eds.). *Urban Politics now! Re-Imagining Democracy in the Neoliberal City*. Reflect #6. NAi Publishers. Rotterdam. 240pp.

Verwaest, Jean-Charles. (2009). *Bang voor de brug – Verder kijken dan de Wapper lang is*. Uitgeverij Lannoo. Tielt, België. 189pp.

Viganó, Paola. Les territoires de l'urbanisme. (2012). *Le projet comme producteur de connaissances*. Metis Presses. Genève. Zoals geciteerd door Dehaene, Michiel in *Stedenbouw als verstedelijkingskunde in Stadsperspectieven – Europese tradities in de stedenbouw*. Vantilt. (2015). 309pp.

Artikels & Wetenschappelijk Onderzoek

Aerts, Ben. (2014). *Dromen van een groene gordel – De invloed van Stad aan de Stroom op de latere ontwikkelingen van het Antwerpse ringgebied*. Masterthesis. Universiteit Antwerpen. Faculteit Ontwerpwetenschappen, departement Architectuurwetenschappen. 84pp.

Arnstein, S.R. (1969). *A Ladder Of Citizen Participation*. Journal of the American Planning Association 35 (4): pp.216-224.

Bekaert, Geert. (2009). *Stad aan de Stroom*, in: Dewitteraaf, Nergens blijven. (2009). *Verzamelde opstellen Deel 6*, Gent. WZW Editions & Productions.

Candry, Elise. (2014). *Episodes of Urban Activism in Brussels. From civil disobedience to architectural practice. Brussels citizens challenging the conventional urban space*. Masterproef KU Leuven. 214pp.

Claeys, Manu en Verhaeghe, Peter. (juni 2010). *Van knelpunten naar knooppunten – Over mobiliteit en stadsontwikkeling in Antwerpen – Een toekomstvisie*. Studieopdracht Forum 2020. 137pp.

Coppens, Tom. (2011). *Conflict and conflict management in strategic urban projects*. KU Leuven, Groep Wetenschap & Technologie, Arenberg doctoraatsschool. Heverlee, België. 336pp.

De Cauter, Lieven. (2015). *Kunst en activisme*. Dossier Verzetje hoger. in Rekto Verso, tijdschrift voor cultuur en kritiek. Nr.67.

De Rynck, Filip, et al. (2009). *Burgerparticipatie in Vlaamse Steden; Naar een innoverend participatiebeleid*. Brussel: Vlaamse Overheid.

De Ceulaer, Joël. (21 oktober 2009). *Het parlement speelt de rol van notaris*. Gesprekken over de democratie (aflevering 4/5). Knack.

Downton, Paul. 'Ecocities for a Greenhouse World'. www.urbanecology.org.au/articles/citiesforgreenhouse/index.html (november 2016)

Engels, Dirk en Corthout, Ruben. (1 september 2016). *PlanMER A102-R11bis*. Rapport voor: Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen. Antwerpen. 331pp.

Geib, Jon. (2013). *The challenges of urban activism in the new neoliberal context*. Chalmers University of Technology. Department of Architecture. Göteborg, Zweden. pps 490-504.

Mayer, Margit. (maart 2003). *The Onward Sweep of Social Capital: Causes and Consequences for Understanding Cities, Communities and Urban Movements*. International Journal of Urban and Regional Research. Volume 27.1. Joint Editors and Blackwell Publishing Ltd. Oxford, UK. pps.110-132.

Neutelings, Willem Jan. (1988). *De Ringcultuur – een studie naar het Ringmechanisme*. Vlees en Beton, nr. 10. pp. 5-24. Gent. Laat-XXe-eeuwse genootschap voor architectuur en stedenbouw vzw.

Milward, H.B., and K.G. Provan. (2000). *Governing the hollow state*. Journal of Public Administration Research and Theory 10 (2): pp.359-380.

OECD. (2001). *Citizens as partners – OECD handbook on information, consultation and public participation in policymaking*. 113pp.

Tops, P. (2006). *Stedelijk activisme in Vlaanderen en Nederland. Drie opgaven om de stad van iedereen te maken*. In de reeks 'De Gentse lezingen – The Ghent Lectures'. 22pp.

Van Dooren, Wouter. (maart 2010). *Na Oosterweel: participatie onder hoogspanning*, Sampol. pps29-37.

Vermeulen, Peter. (februari 2009). *Oh, Duurzaam Antwerpen - Naar een Strategisch Masterplan Duurzame Mobiliteit en Dynamische Stadsontwikkeling voor de regio Antwerpen*. CityLabo. Antwerpen. 91pp.

Interviews

Blondia, Matthias. Interview 3/10/2016. Antwerpen. (Bijlage)

Claeys, Manu. Interview 10/10/2016. Antwerpen. (Bijlage)

Rogiers, Hella. Interview 13/12/2016. Antwerpen. (Bijlage)

Schiltz, Willem-Frederik. Interview 4/10/2016. Vlaams Parlement, Brussel. (Bijlage)

Van Dooren, Wouter & Wolf, Eva. Interview 09/11/2016. Antwerpen.

Van Rensbergen, Jan. Interview 5/10/2016. Antwerpen.

Vermeulen, Peter. Interview 19/10/2016. Antwerpen. (Bijlage)

Lezingen & Conferenties

Cultureel Ontmoetingscentrum Sint-Andries. *Antwerpse legendes*. Brochure Tentoonstelling van 14 tot 30 november 2005. p.32

Mayer, Margit. (18 juni 2012). *Urban activism today*. Keynote. 22nd International Network for Urban Research and Action. Tallinn, Estonia.
https://inura2012tallinn.files.wordpress.com/2011/04/mayer2012_tallinn-talk_urban-activism-today_fin.pdf (september 2016)

Mayer, Margit. (10 oktober 2013). *Whose City? Contradictions and Challenges in Neoliberal Urbanism*. Presentation. City University of Hong Kong.

Kranten & Tijdschriften

DEMORGEN. (3 oktober 2013). *Europa bekijkt Oosterweel ten laatste in november*.
<http://www.gva.be/cnt/aid1464631/europa-bekijkt-oosterweel-ten-laatste-in-november>
(december 2016)

DE NIEUWE GAZET. (1 september 2009). *Actiecomité Ademloos stelt campagne voor referendum voor*. <http://www.ademloos.be/nieuws/videoclip-tegen-lange-wapper>
(december 2016)

DE NIEUWE GAZET. (8 september 2009). *Cartoons hakken in op Lange Wapper*.
<http://www.ademloos.be/nieuws/cartoons-hakken-op-lange-wapper> (december 2016)

DE STANDAARD. (27 juni 2009). *Natuurlijk zal nooit iemand onder die brug wonen*.
<http://www.ademloos.be/nieuws/natuurlijk-zal-nooit-iemand-onder-die-brug-wonen>
(december 2016)

DE STANDAARD. (27 juni 2009). *De Lange Wapper: De architecten spreken*.
<http://www.standaard.be/cnt/c72c1u2j> (november 2016)

DE STANDAARD. Moenaert, Patrick. (6 juli 2009). *Bouwen op een tijdbom*.
<http://www.ademloos.be/nieuws/bouwen-op-een-tijdbom> (december 2016)

DE STANDAARD. Vandermeersch, Peter. (9 juli 2009).
<http://www.ademloos.be/nieuws/when-will-we-walk> (december 2016)

DE STANDAARD. (10 juli 2009). *Nimby*. p.23 <http://www.standaard.be/cnt/5s2cguul>
(december 2016)

DE STANDAARD. Slangen, Noël. (21 oktober 2009). *Groep C*.
<http://www.ademloos.be/nieuws/groep-c> (december 2016)

DE STANDAARD. (28 oktober 2009). *Antwerpen zegt 'neen' tegen Lange Wapper*.
http://www.standaard.be/cnt/dmf20091018_016 (december 2016)

DE STANDAARD. Woussen, Wouter. (14 mei 2014). *Bedoelt u baanvakken of rijstroken?* <http://www.ademloos.be/nieuws/algemeen/bedoelt-u-baanvakken-rijstroken> (oktober 2016)

DE STANDAARD. (24 mei 2014). *Ringland doet wave in Antwerpen*, <http://www.ademloos.be/nieuws/ringland-doet-wave-antwerpen> (december 2016)

DE STANDAARD. (26 september 2015). *Oosterweel aan de wurgpaal. Van geruisloos infrastructuurproject naar politieke thriller*. <http://www.standaard.be/> (december 2016)

DE STANDAARD. Van Reybroeck, David. (14 november 2015). *Hoe België de spannendste democratie ter wereld kan worden*.

DE STANDAARD. (5 november 2016). *Bijen lusten geen Château Keizersberg*. p.39

DE TIJD. Janssens, Patrick. Interview. (25 september 2010). <http://archieff.ademloos.be/nieuws/jammer-dat-men-elkaar-het-licht-de-ogen-niet-gunt> (november 2016)

GAZETVANANTWERPEN. Claeys, Manu. (10 mei 2007). Interview. *In gesprek met bewonersgroepen De Ploeg, De Bilzen en 't Schijntje*. <http://www.gva.be/cnt/aid569513/ingesprek-met-bewonersgroepen-de-ploeg-de-bilzen-en-t-schijntje> (november 2016)

GAZETVANANTWERPEN. Van Peel, Marc. (7 oktober 2010). Chatsessie Gazet Van Antwerpen. <http://www.gva.be/cnt/aid867066/chat-op-maandag-5-10-met-marc-van-peel-cd-v> (november 2016)

GAZETVANANTWERPEN. (23 juni 2011). *Gevangenis Beveren zou pal op Meccanotracé komen*. <http://www.gva.be/cnt/aid1058458/gevangenis-beveren-zou-pal-op-meccanotrace-komen-2> (januari 2016)

GAZET VAN ANTWERPEN. Vanheusden Karin in Cita – Bijlage bij Gazet van Antwerpen. (7 maart 2015). p.22-26. *Noordkasteel in het vizier – eerste fotoboek over natuurgebied dat bedreigd wordt door Oosterweelverbinding*. <http://www.ademloos.be/nieuws/gezondheid-milieu/noordkasteel-het-vizier-eerste-fotoboek-over-natuurgebied-dat-bedreigd> (november 2016)

GAZET VAN ANTWERPEN. Vanheusden, Karin. (8 augustus 2015). *Ringland zit in het collectief geheugen van Antwerpen*. p.20-21 <http://www.ademloos.be/nieuws/milieu/ringland-zit-het-collectief-geheugen-van-antwerpen> (december 2016)

GAZETVANANTWERPEN. (7 juni 2016). *Actiegroepen kondigen nieuw referendum over Oosterweel aan*. http://www.gva.be/cnt/dmf20160607_02327574/actiegroepen-kondigen-nieuw-referendum-over-oosterweel-aan (oktober 2016)

GAZET VAN ANTWERPEN. (28 september 2016). *Sint-Annabos is gered*. p.8. <http://www.ademloos.be/nieuws/sint-annabos-gered> (december 2016)

HET NIEUWSBLAD. (26 juni 2009). *Ruim 17.000 bezwaarschriften tegen Oosterweelverbinding*. <http://www.ademloos.be/nieuws/ruim-17000-bezwaarschriften-tegen-oosterweelverbinding> (december 2016)

HLN. (20 juni 2008). *Leerlingen Sint-Jozef protesteren tegen komst Lange Wapper*.
<http://www.hln.be/hln/nl/957/Binnenland/article/detail/320799/2008/06/20/Leerlingen-Sint-Jozef-protesteren-tegen-komst-Lange-Wapper.dhtml> (december 2016)

HLN. (24 mei 2014). *Ringland organiseert vandaag grote wave op 10 bruggen over de ring*.
<http://www.hln.be/regio/nieuws-uit-antwerpen/ringland-organiseert-vandaag-grote-wave-op-10-bruggen-over-ring-a1896868/> (december 2016)

HLN. (12 maart 2015). *Fotoboek over Noordkasteel*.
<http://www.ademloos.be/nieuws/gezondheid-milieu/fotoboek-over-noordkasteel>
(december 2016)

HLN. (4 juni 2016). Vermeulen, Peter in een interview met Het Laatste Nieuws.
<http://www.ademloos.be/nieuws/mobiliteit/als-mensen-iets-beweging-zetten-niks-onmogelijk> (november 2016)

HLN. (12 oktober 2016). Lizen, Dieter. *Red graansilo's van de sloop*.
<http://www.hln.be/regio/nieuws-uit-antwerpen/-red-graansilo-s-van-de-sloop-a2915798/> (december 2016)

HUMO. Peeters, Kris. Interview in Humo 3735. (24 april 2012). p.20.
<http://www.ademloos.be/nieuws/kris-peeters-1> (december 2016)

KNACK. (25 januari 2012). *Ik vrees dat ik te dicht bij de waarheid kwam*. Tormans, Stijn. Interview met Peter Verhaeghe. <http://www.ademloos.be/nieuws/ik-vrees-dat-ik-te-dicht-bij-de-waarheid-kwam> (oktober 2016)

KNACK. Beyers, Jean-Christophe. (8 september 2014). *Het 'decreet complexe projecten': te ingewikkelde wetgeving schiet doel voorbij*. Knack. <http://ikgabouwen.knack.be/bouwen-renovatie/nieuws/het-decreet-complexe-projecten-te-ingewikkelde-wetgeving-schiet-doel-voorbij/article-normal-443295.html> (december 2016)

MO. (4 december 2016). Dossier RIP Liberale Wereldorde?
<http://www.mo.be/analyse/het-verengen-van-burgerschap-tot-kiezerschap-funest-voor-de-democratie> (december 2016)

Websites

AARDRIJKSKUNDE DBZ. *Antwerpen: ontwikkeling van stad en haven.*
http://aardrijkskunde.dbz.be/graad3/ruimtelijke_ordering/antwerpen_westerschelde.htm (oktober 2016)

ADEMLOOS. ATV. (11 juli 2011). <http://www.ademloos.be/nieuws/big-jump-noordkasteel> (december 2016)

ADEMLOOS. (31 juli 2016). *Vlagplanting voor de Ringlandoverkapping.* (december 2016).
<http://www.ademloos.be/evenementen/vlagplanting-voor-de-ringland-overkapping-31-juli-2016>

ADEMLOOS. *Ademloos.* <http://www.ademloos.be/gezonde-stad/ademloos> (november 2016)

ADEMLOOS. Persbericht stRaten-generaal. (29 januari 2013). *De Groene Wapper aka 't Groen Verdiep.* <http://www.ademloos.be/persberichten/de-groene-wapper-aka-t-groen-verdiep> (december 2016)

ADEMLOOS. *20^{ste} HORTA infoavond* <http://www.ademloos.be/evenementen/20ste-horta-infoavond> (december 2016)

ADEMLOOS. Persbericht stRaten-generaal. (1 juli 2009). *stRaten-generaal vraagt intrekken van bouwaanvraag voor Lange Wapper.* <http://www.ademloos.be/persberichten/straten-generaal-vraagt-intrekken-van-bouwaanvraag-voor-lange-wapper> (november 2016)

ARCHITECTURA. (13 oktober 2009). Bavo misnoegd over onwettige escalatieprocedure Oosterweelverbinding. <http://www.architectura.be/nl/nieuws/370/bavo-misnoegd-over-onwettige-escalatieprocedure-oosterweelverbinding> (november 2016)

BAM. *Dading tussen BAM en Noriant treedt in werking.* <http://www.bamnv.be/?p=1422> (oktober 2016)

BAVO. (28 september 2009). *De Lange Wapper: een aannemersbrug.*
<http://www.bavo.biz/texts/view/239?CAKEPHP=b3c0b6f8ccd6e0f97dbd90ccc1e94cff> (september 2016)

BBDO. (20 oktober 20120). *Wim Van Hees krijgt Lifetime Achievement Award van Stichting Marketing.* <https://press.bbdo.be/wim-van-hees-krijgt-lifetime-achievement-award-van-stichting-marketing> (november 2016)

BELGISCH STAATSBLAD. Belgische Staatsblad. (26 augustus 2003). *Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv.* Publieke oprichting. <http://www.afibelbvba.be/Staatsblad.html> (september 2016)

BRUZZ. (7 januari 2015). *Stadsactivist Gwenaël Brees: 'Liever libertair dan anarchist.'*
<http://www.bruzz.be/nl/nieuws/stadsactivist-gwenael-brees-liever-libertair-dan-anarchist> (december 2016)

- BRUZZ. (13 september 2016). Raad van State verwerpt protest van omwonenden Uplace. <http://www.bruzz.be/nl/actua/raad-van-state-verwerpt-protest-van-omwonenden-uplace> (december 2016)
- CITYSOIL. *Urban agriculture is rooted in City Soil*. <http://citysoil.org/> (december 2016)
- CODEX VLAANDEREN. *Decreet betreffende complexe projecten*. (01/03/2015). Hoofdstuk 1, Artikel 2, tweede lid. <https://codex.vlaanderen.be/Portals/Codex/documenten/1024468.html#H1066898>
- DEARCHITECT. (24 mei 2011). *Madrid Rio door West 8*. <http://www.dearchitect.nl/nieuws/2011/05/24/madrid-rio.html> (november 2016)
- DEREDACTIE. De Roy, Luc. (24 april 2014). *Oosterveelverbinding kost 1,7 miljard euro meer*. <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/regio/antwerpen/2.31834> (september 2016)
- DEREDACTIE. (6 oktober 2016). *'Studie vernietigend voor Ringland: meer files en sluipverkeer.'* <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/regio/antwerpen/2.31834> (november 2016)
- DEREDACTIE. (29 augustus 2013). *Brussel en Antwerpen wereldkampioen filerijden*. <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/binnenland/1.1715712> (december 2016)
- DEREDACTIE. (14 mei 2014). *BAM: "Maximaal 18 rijstroken op breedste punt ring"*. <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/regio/antwerpen/1.1966584> (december 2016)
- DEREDACTIE. (1 juni 2016). *Stappen Chinezen in energienetwerkbeheerder Eandis?* <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/politiek/2.46902> (december 2016)
- DEWERELDMORGEN. Interview Van Hees, Wim en Claeys, Manu. *De Grote Lange Wapper Mystificatie*. <http://www.dewereldmorgen.be/artikels/2010/07/22/de-grote-lange-wapper-mystificatie> (november 2016)
- DEWERELDMORGEN. DeWereldMorgen. (11 juni 2012). *Actiegroepen laken bouw gevangenis op Meccano-tracé*. <http://www.dewereldmorgen.be/foto/2012/06/11/actiegroepen-laken-bouw-gevangenis-op-meccano-trace> (januari 2016)
- DEWERELDMORGEN. (27 mei 2008). *Open brief: School in het verweer tegen "brug der schande"* <http://www.dewereldmorgen.be/artikels/2008/05/27/open-brief-school-in-het-verweer-tegen-brug-der-schande> (december 2016)
- DEWERELDMORGEN. Andree, Norman. Op De Wereld Morgen. (7 juni 2013). *Wat is er werkelijk aan de hand in Turkije? Het verhaal achter de rellen van Gezi-park*. <http://www.dewereldmorgen.be/artikels/2013/06/07/wat-er-werkelijk-aan-de-hand-in-turkije-het-verhaal-achter-de-rellen-van-gezi-pa> (december 2016)
- DEWITTERAAF. (maart-april 2009). *De stad is dood. Antwerpen en de vzw Stad aan de Stroom*. <http://www.dewitteraaf.be/artikel/detail/nl/3398> (november 2016)

DUURZAMEHAVENVANANTWERPEN. *Totale tewerkstelling*. <http://www.duurzamehavenvanantwerpen.be/nl/content/tewerkstelling/totale-tewerkstelling> (november 2016)

EJUSTICE. http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=1994041151&table_name=wet (december 2016)

ELCKER-IK. *Over ons*. http://www.elcker-ik.be/InformCMS/preview/index.php?sit_id=17 (december 2016)

EUROPA NU. Europa-nu.nl. *Klimaatconferentie Parijs 2015 (COP21)*. https://www.europa-nu.nl/id/vjmhg41ub7pp/klimaatconferentie_parijs_2015_cop21 (oktober 2016)

FACEBOOK. BorgerhouDt van Mensen. *Story*. <https://www.facebook.com/BorgerhouDt-van-Mensen-962310427136790/about/> (november 2016)

GOODREADS. Keynes, M.J. https://www.goodreads.com/author/quotes/159357.John_Maynard_Keynes (december 2016)

GROEN. (17 november 2016). *Tien maatregelen om fossiele brandstoffen naar het verleden te bannen*. <https://www.groen.be/nieuws/tien-maatregelen-om-fossiele-energie-naar-het-verleden-te-bannen> (november 2016)

GROEN. (20 mei 2016). *Bewijs geleverd: volledige overkapping én Ringland zijn niet combineerbaar met Oosterweel*. http://groenantwerpen.be/bewijs_geleverd_volledige_overkapping_%C3%A9n_ringland_zijn_niet_combineerbaar_met_oosterweel (december 2016)

GROEPSDYNAMIEK. *Acht symptomen van groepsdenken*. <http://www.groepsdynamiek.nl/groepsdenken.html> (november 2016)

GUERILLAGARDENING. <http://www.guerrillagardening.be/> (december 2016)

HANNAHARENDTCENTER. Berkowitz, Roger. (9 maart 2012). *Jacques Rancière and Hannah Arendt on Democratic Politics*. <http://www.hannaharendtcenter.org/jacques-ranciere-and-hannah-arendt-on-democratic-politics/> (januari 2016)

HGBTF. <http://www.hgbtf.net/viewtopic.php?t=5709&start=75> (december 2016)

ILOVEFLANDERS. *Slag bij Oosterweel (1567)*. <http://iloveflanders.com/site/slag-bij-oosterweel-1567/> (oktober 2016)

INVENTARISONROERENDERFGOED. *Antwerpen – Stadsuitbreiding tot aan de 16^{de} - eeuwse Spaanse Vesten*. Inventaris bouwkundig erfgoed. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/122213> (oktober 2016)

KIEVITSNEST WORDPRESS. Goderis, Patsy. *Kroniek van Dominicanenkerk en klooster: tweede reanimatie van het hart van de Kievitwijk*. <https://kievitsnest.wordpress.com/red-het->

[kievitsnest/kroniek-van-dominicanenkerk-en-klooster-tweede-reanimatie-van-het-hart-van-de-kievitwijk/](#) (november 2016)

LIBERALES. (6 februari 2004). *Antwerpen, onvoltooide stad*.
<http://www.liberales.be/boeken/leysen> (december 2016)

MANU CLAEYS. *Biografie*. <http://www.manuclaeys.be/index.php/Biografie/Biografie>
(november 2016)

MIJNWOORDENBOEK. <http://mijnwoordenboek.info/conflictmodel> (december 2016)

MINDERHEDENFORUM. *Wie zijn wij*. <http://www.minderhedenforum.be/wie-zijn-wij> (november 2016)

MOVEMENT X. *Actions and activities*. <http://www.movementx.org/actions-and-activities.html> (december 2016)

OPENBAARHEIDVANBESTUUR WORDPRESS. *Openbaarheidvanbestuur – lijst met openbare besturen*, <https://openbaarheidvanbestuur.wordpress.com/hoe-wobben/lijt-met-openbare-besturen/> (december 2016)

OVERDERING. *Ambitienota*. <http://www.overdering.be/ambitienota/> (december 2016)

PARLIAMENT UK. Churchill, Winston zoals geciteerd door parliament.uk. *Churchill and the Commons Chamber*. following the destruction of the Commons Chamber by incendiary bombs during the Blitz. (Oktober 1943).
<http://www.parliament.uk/about/living-heritage/building/palace/architecture/palacestructure/churchill/> (november 2016)

PORTOFROTTERDAM. Port of Rotterdam. (2015). *Top 20 Havens van Europa*.
<https://www.portofrotterdam.com/nl/de-haven/haven-feiten-en-cijfers/andere-havens>
(oktober 2016)

PROJECTGRENZELOOSGROEP18 WORDPRESS. *Transgressie en regressie. Duinkerke-transgressies*. <https://projectgrenzeloosgroep18.wordpress.com/duinkerke-transgressies/> (november 2016)

RINGLAND. *Van bierkaartje naar burgerbeweging*. <http://ringland.be/over-ringland/van-bierkaartje-naar-burgerbeweging/> (november 2016)

RINGLAND. *CurieuzeNeuzen*. <http://ringland.be/academie/curieuzeneuzen/overzicht/>
(december 2016)

RINGPARK DE KNOOP. Claeys, Manu. *Herwonnen stad – Over het project 'Ringpark De Knoop' in Borgerhout*. 5 februari 2014. <http://www.ringparkdeknoop.be/herwonnen-stad>
(november 2016)

SENATE. *De Belgische Grondwet*. Artikel 32. http://www.senate.be/doc/const_nl.html
(december 2016)

STADSDICHTER JOKE VAN LEEUWEN. (2009). *Na het Arup-rapport. &*
<http://www.stadsdichterjokevanleeuwen.be/> (december 2016)

STADSDICHTER JOKE VAN LEEUWEN. *Hier.*
<http://www.stadsdichterjokevanleeuwen.be/> (december 2016)

STADSDICHTER JOKE VAN LEEUWEN. (2009). *Elfhonderd meter gedicht.*
<http://www.stadsdichterjokevanleeuwen.be/> (december 2016).

STAMPMEDIA. (3 juli 2008). *55 scholen in gevaar door Oosterweelverbinding.*
<http://www.stampmedia.be/2008/07/55-scholen-in-gevaar-door-oosterweelverbinding/>
(december 2016)

STOCKHOLM SE. *Sustainable efforts.* <http://international.stockholm.se/city-development/sustainable-efforts/> (december 2016)

STRATEN-GENERAAL. *stRaten-generaal: een hefboom.* <http://www.stratengeneraal.be/>
(november 2016)

STRATEN-GENERAAL. *Congres democratie vandaag.*
<https://stratengeneraal.wordpress.com/activiteiten-en-projecten/congres-democratie-vandaag/> (december 2016)

STUDIEDIENST VLAAMSE REGERING. Studiedienst Vlaamse Regering.
Statistieken. *filezwaarte op het snelwegennet, in kilometeruren.* 2015.
<http://www4dar.vlaanderen.be/sites/svr/Cijfers/Pages/Excel.aspx> (november 2016)

TELENET. Verhulst, Adriaan in *De Stad Antwerpen van de romeinse tijd tot de 17^{de} eeuw, Topografische studie rond het plan van Vergilius Bononiensis 1565 v*
<http://users.telenet.be/historysite/antwerp1.html> (december 2016)

VOLKSRAADPLEGING BAMTRACÉ. *Teken mee voor Ringland en haventracé.*
<http://www.volksraadpleging-bamtrace.be/> (oktober 2016)

WIKIPEDIA. *Oosterweel - Demografische ontwikkeling.* Bron: NIS.
<https://nl.wikipedia.org/wiki/Oosterweel> (september 2016)

WIKIPEDIA. *Oosterweelverbinding.* <https://nl.wikipedia.org/wiki/Oosterweelverbinding>
(september 2016)

WIKIPEDIA. *E-routenetwerk.* <https://nl.wikipedia.org/wiki/E-routenetwerk> (november 2016)

WIKIPEDIA. *Internetzeepbel.* <https://nl.wikipedia.org/wiki/Internetzeepbel> (december 2016)

YOUTUBE. (3 juni 2014). *Ringland Wave Film.*
https://www.youtube.com/watch?v=UGSH_e71j1s (december 2016)

Afbeeldingen

Afbeelding 1 <https://www.antwerpen.be/nl/overzicht/cultuur-1/nieuws-81/nieuwe-stadswandeling-in-de-antwerp-museum-app-kunst-in-de-stad>

Afbeelding 2 <http://www.geheugenvannederland.nl/nl/geheugen/view?coll=ngvn&identificer=RIJK04%3ARP-P-OB-78.951>

Afbeelding 3-4 MV (Mattias Vansteenkiste)

Afbeelding 5 http://groenantwerpen.be/stop_de_dwaze_plannen_ontwar_de_hollandse_knoop

Afbeelding 6 <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=417897&page=3>

Afbeelding 7-14 MV

Afbeelding 15 <http://www.visitflanders.com/nl/plan-je-trip/kies-je-verblijf/accommodations/hotels/radisson-blu-astrid-hotel-211132.jsp>

Afbeelding 16 <http://www.madeinantwerpen.be/nieuws/wie-wint-de-eerste-sustainability-award-van-de-antwerpse-haven/>

Afbeelding 17-18 MV

Afbeelding 19 Kroniek van België. (1987). Standaard Uitgeverij. http://www.napolun.com/mirror/napoleonistyka.atspace.com/Belgians_in_French_Army.htm

Afbeelding 20 Tijs, R. (2001). *Antwerpen – Historisch portret van een stad*. Tielt. p. 155 http://www.ethesis.net/antwerpen_linkeroever/ant_link_bijlagen.htm

Afbeelding 21 De Bruyn, Joeri en Van Acker, Maarten. (2009). *Groene Singel. Geschiedenis van de Antwerpse ringruimte*. http://www.slideshare.net/221816_222623/14-congres-inframaartenvanacker

Afbeelding 22 Leysen, Christian. (2003). *Antwerpen onvoltooide stad*. Ontwikkeling tussen droom en daad. p.131 in Schoofs, Dirk. *Licht, Lucht en Ruimte*. http://www.ethesis.net/antwerpen_linkeroever/ant_link_bijlagen.htm

Afbeelding 23 <http://postzegels-van-belgie.skynetblogs.be/archive/2010/04/02/1993.html>

Afbeelding 24 <http://oma.eu/projects/stad-aan-de-stroom>

Afbeelding 25 Gazet Van Antwerpen. (16 november 2016). http://www.gva.be/cnt/blmwo_02575346/ondanks-buurtprotest-rooit-district-nu-al-alle-japanse-kerselaars

Afbeelding 26 BorgerhouDt van Mensen. *Voor en door burgers (tijdlijn van activiteiten)*. <http://ringparkdeknoop.be/historiek/activiteiten>

Afbeelding 27 Kenniscentrum Vlaamse Steden.
<http://www.herbestemmingkerken.be/voorbeelden/Paginas/KIEVITSNEST.aspx>

Afbeelding 28 ONO Architectuur. *Dominicanenklooster Antwerpen*.
<http://archipelvzw.be/nl/gallery/136/ono-architectuur>

Afbeelding 29 MBG. *Kievitplein Antwerpen*. <http://www.mbg.be/nl/realisaties/kantoren-shoppingcentra/robelco-kievitplein-antwerpen.aspx>

Afbeelding 30 <http://www.restaurantrecensiesvancarla.com/blog/details/2014/06/15/the-jane-antwerpen.html>

Afbeelding 31-42 MV

Afbeelding 43 De Oosterweelverbinding.
<https://www.oosterweelverbinding.be/algemeen/linkeroever>

Afbeelding 44 Semo. Vlaanderen & Mobiliteit? *Bomen en groen in Antwerpen? Mobiliteit en natuur?* http://semo-antwerpen.blogspot.be/2013_09_01_archive.html

Afbeelding 45 <http://mapio.net/pic/p-51588663/.jpg>

Afbeelding 46 Inventaris Onroerend Erfgoed. *Graanmagazijnen aan Amerikadok*.
<https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoed/node/?typologie=silo%27s>

Afbeelding 47 Antwerpen.be. (20 maart 2015). *GRUP Oosterweelverbinding – wijziging toelichtingsnota*. http://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/Bestemmingsplannen/RUP_02000_212_00378_00001/RUP_02000_212_00378_00001_0033Bestaandefeitelitn.html

Afbeelding 48 Sportpaleis Group. © 2007-2017 Antwerps Sportpaleis nv.
<http://www.sportpaleisgroep.be/nl/sportpaleis-group-telt-18-procent-meer-activiteiten-en-15-procent-meer-bezoekers>

Afbeelding 49-53 MV

Afbeelding 54 <https://pbs.twimg.com/media/CkdDPglW0AADfT-.jpg>

Afbeelding 55 Zeronaut. De Permentier, Zoë. (8 mei 2014). *Bruisend Ringland in De Roma*. <http://www.zeronaut.be/blog/bruisend-ringland-roma>

Afbeelding 56 Luchtbehandeling in tunnels. (2011).
<http://www.tunnelvariant.nu/hubertustunnel.html>

Afbeelding 57 <http://en.rubioarquitectura.com/portfolio/item/madrid-rio-2/?ss=true>

Afbeelding 58 Bergen Guide. (10 februari 2015). *Have you ever seen a roundabout inside a tunnel?* <http://www.bergen-guide.com/2495.htm>

Afbeelding 59 © Ramon Vilalta. <http://ramonvilalta.com/portfolio/aeri/air/>

Afbeelding 60 Claeys, Manu. (2013). *Stilstand*. E-book. Screenshot.

Afbeelding 61 stRaten-generaal. (30 september 2014). Primeur – eerste bewaarboek van Vlaanderen (190 blz.) <https://stratengeneraal.wordpress.com/2014/09/30/primeur-eerste-bezwaarboek-van-vlaanderen-190-blz/>

Afbeelding 62 Vermeulen, Peter. (februari 2009). *Ob, duurzaam Antwerpen*. PDF. Screenshot. http://www.ademloos.be/sites/default/files/meccano_docs/folder-090212.pdf

Afbeelding 63 Terryn, Chris & Provoost, Anne. (2016). *Het Noordkasteel*. <http://www.ademloos.be/nieuws/milieu/het-noordkasteel-bedreigd-groen-antwerpen>

Afbeelding 64 Terryn, Chris & Provoost, Anne. (2016). *Het Sint-Annabos*. <http://www.ademloos.be/nieuws/het-sint-annabos-bedreigd-groen-antwerpen>

Afbeelding 65 Stadsdichter Joke Van Leeuwen. (2009). Elfhonderd meter gedicht. <http://www.flickr.com/photos/46786930@N06/4293195016/>

Afbeelding 66 Antwerpen Boekenstad. *Hier*. <http://www.antwerpenboekenstad.be/stadsdichters/2/joke-van-leeuwen/gedichten/57/2-hier>

Afbeelding 67-68 VII. Ademloos Cartoons. <http://www.ademloos.be/cartoons>

Afbeelding 69-72 gie. Ademloos Cartoons. <http://www.ademloos.be/cartoons>

Afbeelding 73 © Fotogordon. (23 september 2009). *Mooie viaducten?* <https://fotogordon.wordpress.com/2009/09/23/mooie-viaducten/>

Afbeelding 74 Belga. Op Deredactie.be. (4 november 2013). <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/regio/antwerpen/1.1770813>

Afbeelding 75 © hock. . Mio gps. Singapore. <https://www.behance.net/hockstuff>

Afbeelding 76 ORG² Urbanism. (11 november 2016). *Ambitienota*. PDF. Screenshot. http://www.overdering.be/wp-content/uploads/2016/ambitienota/161114_Ambitienota-Web-tweede-druk.pdf

Afbeelding 77 Ringland.be. *Luchtfoto*. Screenshot. <http://ringland.be/>

Afbeelding 78 Ringland.be. *Visualisatie Ringland*. Screenshot. <http://ringland.be/>

Afbeelding 79 © van der Teen, Rob. *De Rotterdam, Erasmusbrug in de avond*. <http://www.werkaandemuur.nl/nl/werk/De-Rotterdam-Erasmusbrug-in-de-avond/66504>

Afbeelding 80 Halterman, David. (2 juli 2013). *Sell, tips for Sellers*. <http://www.davidhalterman.com/blog/three-ways-to-avoid-moving-twice/>

Afbeelding 81 Archiefoto Ademloos.be. (17 juni 2014). *Residentie Noordkasteel (17)*. <http://www.ademloos.be/nieuws/brieven/residentie-noordkasteel-17>

Afbeelding 82 Open Antwerpen. md. (11 oktober 2016).
<http://openantwerpen.be/tag/oosterweel/>

Afbeelding 83 HLN. (23 september 2010). *Hoe zal de cut & cover-tunnel er nu precies uitzien?*
<http://www.hln.be/hln/nl/957/Binnenland/article/detail/1161257/2010/09/23/Hoe-zal-de-cut-cover-tunnel-er-nu-precies-uitzien.dhtml>

Afbeelding 84 © Ad Meskens. (3 april 2016). Bijgeknippte afbeelding.
[https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Exterior_of_Onze-Lieve-Vrouwekathedraal_\(Antwerp\)#/media/File:Antwerpen_olv-kathedraal2.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Exterior_of_Onze-Lieve-Vrouwekathedraal_(Antwerp)#/media/File:Antwerpen_olv-kathedraal2.jpg)

Afbeelding 85 © Fotogordon. (20 mei 2014). *R11-mis en Drum battle voor Ringland.*
<http://www.ademloos.be/nieuws/r11-mis-en-drum-battle-voor-ringland>

Afbeelding 86 VRT. (24 mei 2014). <http://archieff.ademloos.be/nieuws/ringland-houdt-een-wave-voor-de-overkapping-van-de-ring>

Afbeelding 87 HGBTF. (1 april 2009). *Oosterweelverbinding: ja/nee?*
<http://www.hgbtf.net/viewtopic.php?t=5709&start=75>

Afbeelding 88 Indymedia. (15 september 2009).
<http://www.indymedia.be/index.html%3Fq=node%252F34753.html>

Afbeelding 89 Ringland. Topdata vergaard door burgers. Meetresultaten Borgerhout. PDF. Screenshot. <http://ringland.be/wp-content/uploads/2016/11/districtskaart-CurieuzeNeuzen-NO2-mei-2016-Borgerhout.pdf>

Afbeelding 90 Stichting voor toekomstige generaties.
<http://www.foundationfuturegenerations.org/nl/province/antwerpen>

Afbeelding 91 Ringland downloads. *Affiche Teken mee voor Ringland en Haventracé.* Screenshot. <http://ringland.be/downloads/>

Afbeelding 92 Ringland downloads. *Ringland krant 2016: Ringland in zicht?*
<http://ringland.be/downloads/>

Afbeelding 93 © Fotogordon. (21 maart 2012). *Ludiek protest tegen GAS.*
<https://fotogordon.wordpress.com/2012/03/21/ludiek-protest-geeft-tegengas/>

Afbeelding 94 Ademloos. md. (10 mei 2016). *Het BAM-Tracé? Zeg nog eens nee! Teken de petitie.* <https://stratengeneraal.wordpress.com/2016/05/10/het-bam-trace-zeg-nog-eens-nee-teken-de-petitie/>

Afbeelding 95 Ringland downloads. *Petitieformulier volksraadpleging 2016.*
<http://ringland.be/downloads/>

Afbeelding 96 Gazet van Antwerpen. (19 mei 2016). *Schilderij Paul Van Hoeydonck.*
<http://www.ademloos.be/nieuws/we-kunnen-onze-stad-niet-laten-stikken>

Afbeelding 97 © Karina Brys. DeWereldMorgen. (18 oktober 2014). <http://www.dewereldmorgen.be/artikel/2014/10/18/burgers-staan-op-voor-het-recht-op-gezondheid>

Afbeelding 98 © Fotogordon. (april 2009). *Ademloos op Antwerp 10 miles*. <http://https://fotogordon.files.wordpress.com/2009/04/igp5753.jpg?w=500.jpg>

Afbeelding 99 Ademloze Nieuws Verzameling. (2011). Activisten zwemmen en bezetten BASF. <http://archieff.ademloos.be/nieuws/activisten-zwemmen-en-bezetten-basf>

Afbeelding 100 Vivocyclo magazine. (7 juli 2016). *Ringland voor fietsers: Antwerpen rond in 27 minuten*. <http://vivocyclo.be/2016/07/07/ringland-voor-fietsers-antwerpen-rond-in-27-minuten/>

Afbeelding 101 GVA. (30 mei 2016). Herlees de gemeenteraad over politiegebouw en Oosterweel. http://www.gva.be/cnt/dmf20160530_02314721/volg-vanavond-de-gemeenteraad-over-het-politiegebouw-en-oosterweel

Afbeelding 102 Frankie Schram. Users Telenet. <http://users.telenet.be/frankie.schram/tijd/feit/afbtxt/18/6/1/d.html>

Afbeelding 103 Skynet. (13 mei 2015). Krantenkoppen. Screenshot. <http://www.skynet.be/nieuws-sport/dossier/1539469/krantenkoppen-van-13-05-2015-update-van-16-06/1539474/gazet-van-antwerpen-van-woensdag-13-05-2015>

Afbeelding 104 MediaDesign Thomas + Caspar Armster. ATV studio. <http://www.armster.de/de/category/tvstudios/page/15/>

Afbeelding 105 MV

Afbeelding 106 © 2016 Google Earth. Screenshot.

Afbeelding 107 Tecton.be. Ontwerp Wilkinson Eyre architecten. (30 september 2009). Lange Wapper, Antwerp. <http://www.tecton.be/?p=195>

Afbeelding 108 Skyscrapercity. Ontwerp Norman Foster. (juni 2007). <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=518058&page=173>

Afbeelding 109 Algemeen Dagblad. (2 mei 2015). Ontwerp Laurent Ney. *Ingenieurs steken zich in wespennest*. <http://www.ademloos.be/nieuws/ingenieursbureaus-steken-zich-wespennest>

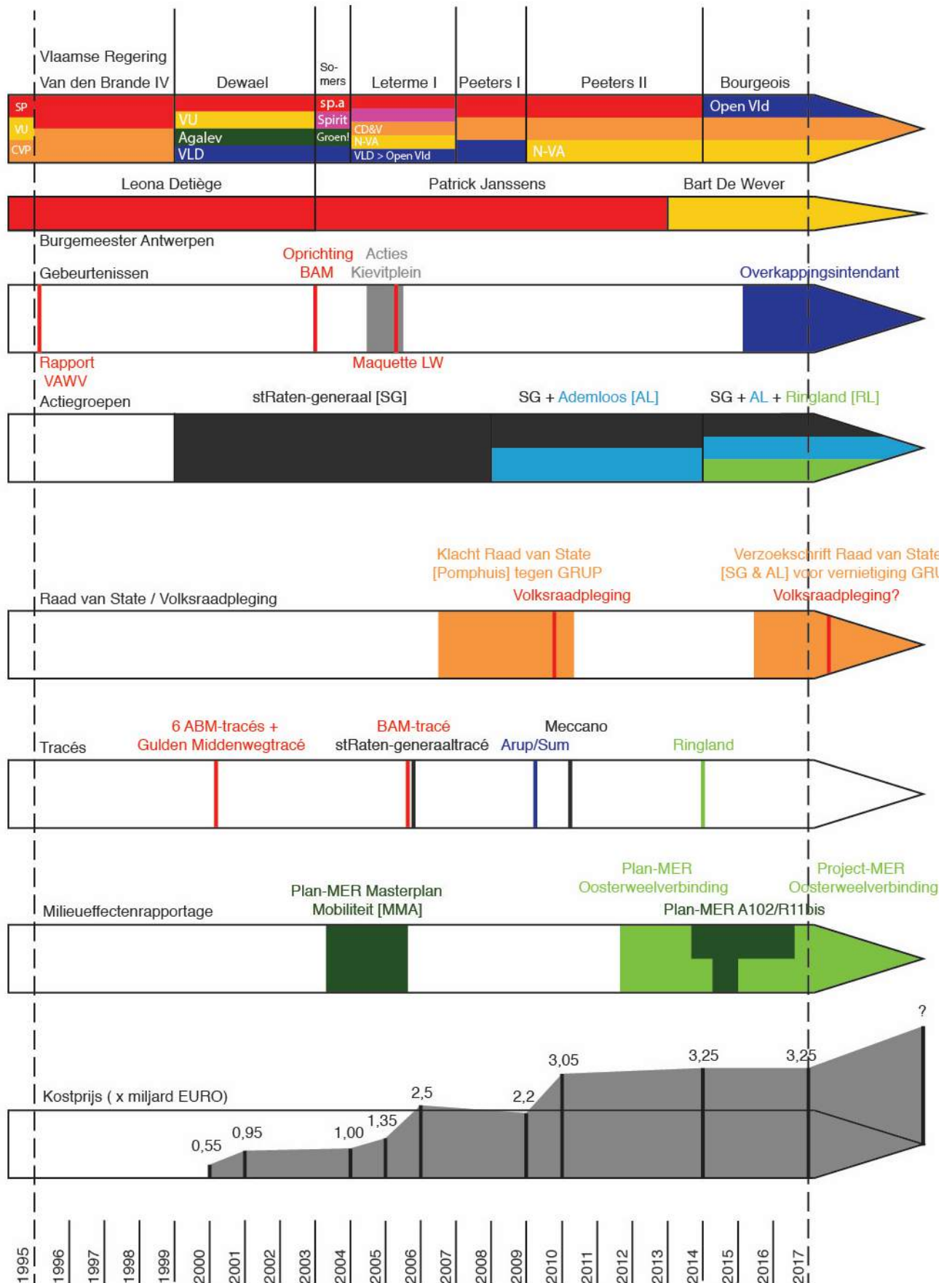
Afbeelding 110 Skyscrapercity. (3 september 2009). Belga. *Slechts één vraag over de Lange Wapper*. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=518058&page=102>

Afbeelding 111 © Wwuyts. (21 juni 2008). *Maquette Lange Wapperbrug*. Bewerkt. https://nl.wikipedia.org/wiki/Lange_Wapperbrug#/media/File:LangeWapper05.jpg

Afbeelding 112 Ney + Partners. *Projects/Brug en viaduct Oosterweelverbinding*. <http://www.ney.be/nl/project/bridge-and-viaduc-oosterweel-connection-ring-antwerp.html>

Bijlagen

Het Oosterweeldossier - Chronologisch overzicht



1898

Onteigening polders Oosterweel, Wilmarsdok en Oorderen.

1933

10/09/1933: Opening Waaslandtunnel. Konijnenpijp raakt al snel verzadigd.

1969

31/05/1969: Opening Kennedytunnel.

1995

De Vlaamse Administratie Wegen en Verkeer (VAWV) schrijft in een rapport dat het rondmaken van de Antwerpse ring een topprioriteit is om een toekomstig verkeersinfarct te vermijden.

1996

4/10/1996: Provinciegouverneur Camille Paulus vestigt de aandacht op het multimodaal verkeersmodel, een computermodel dat ontwikkeld werd om de mobiliteit in Antwerpen te bestuderen en te formuleren hoe de congestieproblemen het best opgelost worden.

1997

Camille Paulus en Leona Detiège vergaderen over de krijtlijnen van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen (MMA). Het plan wordt opgemaakt door de Administratie Wegen en Verkeer in overleg met andere vervoersaanbieders en –gebruikers: NMBS, De Lijn, Bestuur der Waterwegen, de Stad Antwerpen en het havenbestuur Antwerpen.

1998

09/1998: VAWV heeft startnota klaar. Het sluiten van de R1 kleine ring om Antwerpen via de Oosterweelverbinding.

1999

01/01/1999: Bob Van Reeth wordt eerste Vlaams Bouwmeester.

13/06/1999: Verkiezingen.

2000

04/2000: zes ABM-tracés (Atenco, Belgroma, Maunsell). Op de valreep nog een zevende tracé: het Geoptimaliseerde Middentracé.

05/2000: VAWV, de stad Antwerpen, de Antwerpse provincie, De Lijn en het Havenbedrijf kiezen voor het geoptimaliseerde Middentracé (Later BAM-traject).

15/12/2000: VR keurt Masterplan Mobiliteit Antwerpen goed. Plan kost naar schatting 1,5 miljard euro.

2001

09/2001: Oprichting TV SAM. Moeten plannen voor het MMA voorbereiden.

10/2001: Antwerpse gouverneur Camille Paulus hoopt op een inhuldiging van de Oosterweelverbinding in 2005. Staten-Generaal met meer dan honderd prominenten keurt het Masterplan Mobiliteit goed.

2002

12/2002: VR keurt ontwerpdecreet goed voor de oprichting van de naamloze vennootschap BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel). De BAM moet het MMA uitvoeren in opdracht van de VR.

2003

14/03/2003: Opening Westerscheldetunnel.

30/06/2003: VR keurt oprichtingsstatuten BAM goed.

26/08/2003: Publicatie Publieke Oprichting BAM in Staatsblad.

2004

9/7/2004: Start van de aanbestedingsprocedure voor de Oosterweelwerken.

12/2004: Vier bouwconsortia worden geselecteerd voor de verdere onderhandelingsprocedure.

najaar 2004: protest met onder andere Manu Claeys op het Kievitplein. Georganiseerd door BBL (Bond Beter Leefmilieu).

2005

17/02/2005: Maquette Lange Wapper wordt aan politici getoond.

24/2/2005: Vlaams Parlement spreekt over de 'Lange Wapper' (Kris Peeters).

03/2005: BAM laat de maquette van de Lange Wapper zien aan de media en het grote publiek.

04/2005: Antwerpse stadsbestuur leest in bestelde alternatievenstudie dat een lange tunnel 600 miljoen euro duurder is dan de LW.

09/2005: Traject Oosterweelverbinding wordt vastgelegd in GRUP. Een tunnel is niet meer mogelijk.

06/09/2005: Burgercollectief stRaten-generaal presenteert op een persconferentie een alternatief voor het Oosterweeltracé (stRaten-generaaltracé). Het tracé is noordelijker gelegen en doorkruist de haven met een tunnel. Vrachtverkeer blijft hier wel toegestaan in de Kennedy-tunnel. Ze protesteren tevens tegen een sluipende besluitvorming. De burger heeft te weinig inspraak.

07/2005: Kostenraming Oosterweel: 1,345 miljard euro. Peeters verwacht eerste spadesteek in 2008 en opening verbinding ten vroegste in 2010.

21/9/2005: Bestekdocumenten geleverd aan geselecteerde aannemers.

2006

10/6/2006: VR beslist op basis van het MER om het Masterplan Mobiliteit uit te voeren, met tolheffing op de Oosterweelverbinding. Het MER verwerpt volgens hen het alternatieve tracé van pressiegroep stRaten-generaal. Een van de opstellers van het MER zou in dienst geweest zijn bij TV SAM.

16/6/2006: GRUP Oosterweelverbinding wordt definitief vastgelegd door VR.

23/6/2006: Aannemers dienen hun offertes in (enkel oplossingen met een viaduct werden geaccepteerd).

29/08/2006: Klacht ingesteld bij de Raad van State vanwege de restauranteigenaar van Het Pomphuis. Hij wenst een nietigverklaring van het GRUP Oosterweelverbinding.

12/2006: Consortium Noriant wint de tweede aanbestedingsronde en mag als enige een BAFO indienen. Kwaliteitskamer sluit laatst overgebleven concurrent Loro uit. Loro stapt naar Raad van State en Europese Commissie maar vangt telkens bot. BAM wilt nog niet communiceren, want het moet nog met Noriant onderhandelen over de kostprijs van het project.

2007

02/2007: VR plafonneert de investeringskosten voor Oosterweel op 1,85 miljard euro.

01/10/2007: Best and Final Offer (BAFO) wordt ingediend door THV Noriant. Enige onderneming die goedgekeurd werd door de Kwaliteitskamer.

2007: MER voltooid en publiek gemaakt.

2008

03/2008: Vzw Ademloos verschijnt op het toneel. Zij uiten hun ongerustheid over de gezondheidsimpact van de Oosterweelverbinding.

2008: Europese Commissie bevestigt visie stRaten-generaal.

06/2008: VR onderwerpt alle trajecten nog een 'laatste keer' aan een onafhankelijk vergelijkend onderzoek. Arup/Sum voert de studie uit. Alles staat plots weer op losse schroeven. Noriant zou in principe in het voorjaar van 2009 een bouwvergunning indienen. Net voor de Vlaamse verkiezingen. Politici beslissen het dossier vooruit te schuiven.

06/2008: Kostenraming Oosterweelverbinding bedraagt ondertussen 2,5 miljard euro.

07/2008: Karel Vinck voorzitter raad van bestuur BAM.

11/2008: Noël Slangen (Groep C) stapt op na aanhoudende kritiek over non-communicatie en de grote bedragen die Groep C factureert.

2009

03/2009: Arup/Sum schuift zelf alternatief naar voren. Er ontstaat ruzie in de Vlaamse regering. VR beslist dat BAM een bouwaanvraag mag indienen voor het traject met de LW. De stad Antwerpen krijgt tijd voor extra studiewerk en de voorbereiding van de volksraadpleging. De beslissing wordt vooruitgeschoven naar de volgende regering. Antwerps burgemeester Patrick Janssens maakt een bocht en is nu tegen de BAM-plannen. In oktober krijgt hij de steun van Ludo Van Campenhout (Open VLD).

17/04/2009: Noriant ondertekent voorakkoord met de BAM.

04/05/2009: Overheid dient bouwaanvraag Oosterweeltracé in.

06/2009: 17.000 bezwaarschriften tegen Oosterweel.

07/06/2009: Kris Peeters wordt na kiezonvrijdag 7 juni opnieuw Vlaams Minister-President. Dirk Van Mechelen, fervent voorstander van de Lange Wapper, verdwijnt uit regering.

19/6/2009: VR keurt GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen definitief goed.

07/2009: Klacht bij Raad van State vanwege Gunther Dieltjens, eigenaar van restaurant Het Pomphuis. Auditeur adviseert om GRUP voor Oosterweelverbinding te schorsen. Het MER zou niet onafhankelijk

zijn opgesteld. Arup-Sum heeft vierde Oosterweeltraject verder uitgewerkt. Ademloos dwingt volksraadpleging af.

18/10/2009 (Referendum). '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?' Het referendum werd afgedwongen door actiegroepen stRaten-generaal en Ademloos. Opkomst: 34,8%. 40,8% ja. 59,2% neen. De LW werd begraven en de VR moest met een nieuw masterplan komen. Kris Peeters geeft ministerieel comité DAM de opdracht een oplossing te vinden voor de mobiliteitsproblemen. Over een tunnelalternatief wordt plots niet meer gesproken.

12/2009: De Raad van State behandelt de zaak van Het Pomphuis tegen de vermeende belangenvermenging bij het GRUP voor het BAM-tracé.

2010

01/2010: stRaten-generaal heeft plannen voor een nieuw tracé. Ze krijgen steun van de Groep van Tien.

10/02/2010: Raad van State verwerpt klacht van Gunther Dieltjens (restaurant Het Pomphuis).

30/03/2010: Actualisatie Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Het heet voortaan Masterplan 2020.

2011

06/2011: VR kondigt aan dat het een nieuwe gevangenis zal bouwen in Beveren. Deze ligt pal op het meccanotracé.

23/09/2011: Noriant krijgt de werken op Linkeroever aan de toltunnel onder de Schelde toegewezen, als de Europese Commissie geen bezwaren heeft. 'EU zal dit nooit goedkeuren en dat weten de politici al jaren' (M. Claeys). Als Europa neen zegt moet alles opnieuw worden aanbesteed. De stad en de haven leggen 352 miljoen euro samen voor de meerkosten van de Oosterweelplannen. 'Dit is de goedkeuring van het BAM-tracé. De regering legt hiermee de uitslag van het referendum naast zich neer en hypothekeert de leefbaarheid van Antwerpen', zo zegt de Antwerpse Groen!-politica Mieke Vogels. Volgens haar stort de Vlaamse regering zich met de beslissing in een 'onbetaalbaar avontuur'. 'Een zwarte dag voor Antwerpen en voor de democratie'. Dit betekent de definitieve verankering van het BAM-tracé.

25/10/2011: (Rapport Vlaams Verkeerscentrum) Reactie stRaten-generaal en Ademloos. De Ring blijft redelijk zwaar belast en de Kennedytunnel overbevoerd. Het Meccano-tracé moet doorgaande verkeer verder om de stad leiden. Indicatieve vergelijking trajectanalyses. Meccano haalt meer verkeer weg bij Kennedytunnel en Sportpaleis. De A102 en de nieuwe Scheldetunnel worden meer gebruikt vergeleken met het Masterplan met de Oosterweelverbinding.

16/11/2011-16/12/2011: Ter inzagelegging kennisgevingsdossier Plan-MER Oosterweelverbinding.

2012

3/05/2012: Rekenhof zegt dat Oosterweel begroting onder grote druk zet.

23/04/2012: stRaten-generaal en Ademloos willen vraag voorleggen aan de kandidaat-burgemeesters.

'Waarom krijgt het Eilandje een tunnel en de achtergestelde buurten een open riool?'

15/11/2012: De BAM stelt derde voortgangsrapport Masterplan 2020 voor in commissie mobiliteit van het Vlaams Parlement. Er komt geen beslissing van de VR voor het najaar van 2013.

2013

12/06/2013: (Deeldossier Vlaams Verkeerscentrum) Oosterweel beste oplossing voor sluiten Antwerpse ring. Maar er is sprake van selectieve communicatie. Studiebureau Antea (MER) komt met andere cijfers. Verkeersmodelleringen gebeuren zonder verkeersturende maatregelen.

13/06/2013: Vlaamse regering is bang van schadeclaims. (De Backer). VR wist dat de Europese Commissie een nieuwe aanbesteding zou willen. Toch hebben ze volhard in hun koppigheid en zo veel kostbare tijd verloren (bijvoorbeeld voor het wegwerken van een aantal missende betonnen). Om blamage te vermijden werd het dossier opnieuw uitgesteld en over de verkiezingen getild. Het contract tussen de BAM en Noriant is de grote boosdoener en belemmert objectiviteit in het dossier. Dit was een fout van de Overheid.

13/06/2013: De Europese Commissie zegt dat Vlaanderen zelf moet beslissen over een eventuele nieuwe aanbesteding (informeel). Peeters wil zeker zijn dat de toewijzing aan Noriant niet kan gezien worden als verboden staatssteun.

19/06/2013: Volgens Open VLD komt er vanuit Europa (Michel Barnier) geen formele beslissing over de aanbesteding.

25/09/2013: N-VA zegt niet in een volgende Vlaamse Regering te zullen stappen als de oplossing voor Oosterweel niet in het regeerakkoord staat.

3/10/2013: Kris Peeters heeft nog altijd niet samengezeten met Michel Barnier. (Standstillovereenkomst met bouwconsortium Noriant wordt met maand verlengd). Er zijn al vijf technische vergaderingen geweest om het gesprek voor te bereiden (Kris Peeters).

6/11/2013: 33 maatregelen om vertraagde Oosterweel op te vangen.

8/11/2013: Ontwerpversie MER-rapport (vijf verschillende tracés). Oosterweel scoort het beste op vlak van mobiliteit. Minder CO₂-uitstoot. 300 miljoen euro goedkoper. Meccano beste op vlak van geluidshinder, gezondheid en voor de fauna en flora. Landschappelijk scoort het iets minder goed wegens de aanleg van tunnels op Linkeroever. De verschillen zijn klein. Meccano loopt door waardevolle ruimte. Weinig verschil qua overkappingsmogelijkheden. Oosterweel scoort relatief goed op leefbaarheid. Ruimtelijke impact ongeveer op gelijke hoogte. Centrale tunnel onder heel Antwerpen scoort het best op vlak van Ruimtelijke Ordening. Vrachtverbod Kennedytunnel en tolheffing Oosterweel hebben een negatief effect. Dit waren nochtans voorwaarden voor de Vlaamse Regering. Het rapport gaat naar 25 adviesorganen.

2014

5/02/2014: Het MER-rapport is klaar en wordt daags nadien ingediend bij de MER-cel. MER-cel moet nagaan of het rapport conform is.

10/2/2014: MER-rapport is klaar en goedgekeurd door Dienst milieueffectenrapportagebeheer van LNE.

14/2/2014: 'Valentijnsakkoord'. VR kiest voor BAM-tracé. 'Walk and don't look back' (N-VA). 'Euforie ongepast' (Open VLD).

14/02/2014: Ringland verschijnt op het toneel.

24/03/2014: Rekenhof heeft vragen bij financiering Oosterweel.

24/04/2014: Volgens de BAM is de prijs van Oosterweel 3,2 miljard euro. Volgens Björn Rszoska (Groen!) 4,91 miljard euro.

14/05/2014: 18 rijstroken versus 29 rijstroken aan het sportpaleis.

14/05/2014: Open VLD vraagt het ontslag van de voorzitter van de BAM. De woordvoerder van de BAM kan niet antwoorden op de vraag hoeveel rijstroken de ring zal tellen ter hoogte van de Hollandse Knoop.

16/06/2014: Oost-Vlaamse deputatie wil negatief advies voor Oosterweelverbinding.

Hij vraagt aan de provincieraad om GRUP ongunstig te adviseren. Reden is het ontbreken van een grondige studie naar verkeersafwikkeling in het Waasland en de Gentse regio. Forum 2020 steunde eerder al Meccano.

17/07/2014: Europa (Eurostat) plaatst vraagtekens bij de financiering van het hele project.

14/09/2014: Extra bezuinigingen nodig om Oosterweel te laten doorgaan (Tommelein).

27/09/2014: Bart Somers (Open VLD) stelt Oosterweel weer ter discussie. Somers pleit ervoor om de zogenoemde bretellen te realiseren. Partijwoordvoester distancieert zich van deze uitspraken. De situatie is gewijzigd. Er komt een gefaseerde aanpak. Eerst twee bretellen rond de stad aanleggen. Overkapbaarheid onderzoeken. Dan eventueel derde Scheldekrusing.

28/09/2014: Er moet een goeie studie komen over Ringland (Turtelboom).

02/10/2014: Oosterweelverbinding wordt aangepast voor overkapping. De voorbereiding kost 29 miljoen euro. Het probleem van de financiering geldt ook voor de alternatieven die de oppositie aandraagt.

21/10/2014: Noriant laat schadeclaims tegen Vlaanderen en BAM vallen. Bij een nee van de Europese Commissie (tegen werken op Linkeroever en Scheldekrusing) krijgt het ongeveer 40 miljoen euro in de vorm van een dading tussen BAM en Noriant zelf.

2015

02/03/2015: Werken voor Oosterweelverbinding starten in 2017 zegt Ben Weyts op een persconferentie. Budget Oosterweel zal opgenomen worden in Vlaamse Begroting. Het zal gebeuren in vijf etappes. Opsplitsing moet concurrentie laten spelen, project sneller laten verlopen en de kosten drukken.

03/2015: Actiegroepen Ademloos en stRaten-generaal stappen naar Vlaamse Ombudsdienst.

20/3/2015: goedkeuring GRUP door Vlaamse Regering.

04/04/2015: Pro-Oosterweelbrief Voka Kempen al 6.600 keer ondertekend.

23/05/2015: Vlaamse ombudsman geeft Oosterweel-actiegroepen gelijk. Alternatieven werden niet op een serieuze manier onderzocht. Het milieuonderzoek was Er waren problemen met de criteria. Spelregels werden gaandeweg tijdens het onderzoek veranderd. Er werden verschillende versies met verschillende criteria gemaakt en dan werd de meest voordelige versie gebruikt. De rest werd weggesmeten. Advies ombudsman versterkt verzoekschrift bij de Raad van State.

13/7/2015: Klacht (Verzoekschrift) bij Raad van State vanwege stRaten-Generaal, Ademloos en drie burgers met de vraag om het GRUP te vernietigen. Tegen Oosterweel.

01/09/2015: Start Project-MER-procedure Oosterweelverbinding.

29/09/2015: Ringlandacademie.

7/12/2015: Rekenhof tikt Vlaamse regering op vingers over Oosterweel. Begroting is in gedrang.

2016

25/05/2016: Actiegroepen Oosterweeldossier stellen regering ultimatum. Dreiging met een nieuw referendum als BAM indiening bouwaanvraag aankondigt. Nog geen uitspraak van de raad van State. Ze

zeggen voor voldongen feiten te zijn gezet. Men zal al vele stappen verder staan in het project op het moment van de uitspraak.

25/05/2016: Ringland vraagt beperkte bijsturing in open brief.

27/05/2016: Zwijndrecht organiseert volksbevraging over Oosterweeltraject.

27/05/2016: Rekenhof tikt Vlaamse regering opnieuw op vingers.

02/06/2016: Politici en actiegroepen op één lijn rond dossier overkapping ring.

22/06/2016: Groen wil onderzoek naar duur betaalde Oosterweelgrond.

06/09/2016: Nieuw plan-MER. 'Kernprincipes Ringland blijven overeind' (Peter Vermeulen)

Bronnen

Claeys, Manu. Interview 10/10/2016. Antwerpen.

De Redactie (DR). Dossier Oosterweel. <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/ regio/antwerpen/2.31834> (oktober 2016)

Jean-Charles Verwaest (JCV). Verwaest, Jean-Charles. 2009. *Bang voor de brug – Verder kijken dan de Wapper lang is*. Lannoo, Tielt. 189pp.

Lijst Afkortingen

ABM: Atenco, Belgroma en Maunsell	LO: Linkeroevere	VAWV: Vlaams Agentschap Wegen & Verkeer
AL: Ademloos	LW: Lange Wapper	VLD: Vlaamse Liberalen en Democraten
AMAI: Alternatieve Mobiliteitsplan voor Antwerpen	MAS: Museum aan de Stroom	VRT: Vlaamse Radio- en Televisieomroep
ATV: Antwerpse Televisie	MB: Matthias Blondia	VU: Volksunie
BAFO: Best And Final Offer	MC: Manu Claeys	VVL/BBDO: (Van Hees, Vlessing, Lagrillière)/(Batten, Barton, Durstine & Osborn)
BAM: Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel	MER: Milieueffectenrapport	(Natuurpunt) WAL: Wase Linker Scheldeoever
BAVO: Bavo Research	MMA: Masterplan Mobiliteit Antwerpen	WFS: Willem-Frederik Schiltz
BPA: Bijzonder Plan van Aanleg	MO: Mondiaal Nieuws	
CEO: Chief Executive Officer	MVRDV: (Winy) Maas, (Jacob) van Rijs en (Nathalie) de Vries	
CIAM: Congrès Internationaux d'Architecture Moderne	NIMBY: Not In My Back Yard (Niet in mijn achtertuin)	
CIB: Centrum voor Industrieel Beleid	OESO: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling	
CVP: Christelijke Volkspartij	OMA: Office for Metropolitan Architecture	
't DAK: Daklozen Actie Comité	ON: Oosterweel Noord	
DBfM: Design, Build, finance, Maintain	PV: Peter Vermeulen	
DR: De Redactie	RITCS: Royal Institute for Theatre, Cinema and Sound	
GRUP: Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan	RL: Ringland	
GVA: Gazet Van Antwerpen	RO: Rechteroever	
HGBTF: Het Groot Belgisch Treinen Forum	SAMGA: Société Anonyme des Magasins à grains d'Anvers	
HLN: Het Laatste Nieuws	SG: stRaten-generaal	
HR: Hella Rogiers	SP: Socialistische Partij	
IMALSO: Intercommunale Maatschappij voor de Linker Schelde Oever	THV: Tijdelijke Handelsvennootschap	
JCV: Jean-Charles Verwaest	TML: Transport & Mobiliteit Leuven	
JEP: Jury voor Ethische Praktijken inzake reclame	UA: Universiteit Antwerpen	
KMO: Kleine of Middelgrote Onderneming	VAGA: Verenigde Actiegroepen Antwerpen	

Interview Matthias Blondia. 03/10/2016. Jordaenskaai, Antwerpen.

Alexander D'Hooghe wordt eind 2015 aangesteld als overkappingsintendant. Hij krijgt als opdracht het onderzoeken van de haalbaarheid van een volledige overkapping van de Antwerpse ring en mag daarvoor een team samenstellen. Het intendantenteam rond Alexander D'Hooghe wordt gevormd door ORG (Organization for permanent modernity) en een aantal experts. Er wordt onder andere samengewerkt met Common Ground (participatie), Arup (tunneltechniek) en Deltares (Kosten-Baten). Het team wordt verder nog aangevuld met senior advisors Marcel Smets, Henk Ovink en Louis Prompers. Vandaag praat ik met de rechterhand van meneer D'Hooghe, secondant Matthias Blondia.

MV: Wat is uw rol in het team? Wat zijn uw specifieke taken?

MB: Alexander is aangesteld als de intendant. Mijn rol is die van secondant. Eigenlijk is dat een deel organisatorisch en een deel strategisch werk. Alexander zit een deel van zijn tijd in Boston. Als hij daar is doe ik hier de eerstelijnsopvolging. Het grootste deel van de communicatie met de stakeholders verloopt dan via mij. Bijvoorbeeld het contact met de opdrachtgever. Wanneer hij in de VS zit beheer ik zijn agenda. Er zit wel een groot deel administratief ondersteunend werk in. Heel wat van de contacten lopen dus via mij en ik ben ook wel Alexanders eerste klankbord voor het uitzetten van strategische lijnen.

MV: Wat waren de belangrijkste inspiraties wat betreft de aanpak van het project?

Ik lees dat u zich vooral inspireerde op het Rebuild by Design project in New York en New Jersey? Naar De Groene Loper in Maastricht wordt ook verwezen.

MB: Maastricht is een goed voorbeeld van een project dat gerealiseerd is kunnen worden, maar het is een stukje beheersbaarder. Het speelt zich af op een andere schaal. Maar het is wel één van de succesvolle projecten in de omgeving. De stad Antwerpen gebruikt ook graag het project van Maastricht als referentie. Maar qua proces is het echt wel Rebuild by Design dat onze inspiratie geweest is. Alexander was in zijn functie als 'MIT-professor' teamleider van één van de teams die de wedstrijd daar gewonnen heeft. Arup zat ook in één van die teams en Deltares zat mee aan de opdrachtgeverszijde om de kosten-batenanalyse te doen. Ons team is wel wat opgebouwd rond Rebuild by Design.

MV: Het pleidooi voor het overkappen van de ring is bijna even oud als het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Vanwaar de timing om eind 2015 een overkappingsintendant aan te stellen, terwijl dat eigenlijk al veel vroeger had moeten gebeuren? (Een soort van Oosterweelintendant) Is deze niet in het leven geroepen om de aandacht af te leiden van het Oosterweelverhaal? De uitgangspositie is dat het Oosterweeltracé er komt.

MB: Oosterweel was inderdaad als randvoorwaarde in onze opdracht geschoven. Onze opdracht gaat wel over leefbaarheidsprojecten voor de volledige ring. Het is ruimer dan de overkapping. Overkapping is wel het primair vehikel. Onze ambitienota gaat over de volledige overkapping van de ring, inclusief Oosterweel en Linkeroever, met de nuance dat we op Linkeroever niet over een volledige overkapping kunnen spreken, omdat alles daar op een talud ligt en dat dus onbegonnen werk is. Het is dus niet zo dat ons werk niet over Oosterweel gaat. We houden wel degelijk de focus op Oosterweel.

Dit is louter mijn inschatting. Politiek is het wel een realiteit dat Oosterweel in zijn finale zit. Ik denk wel dat de politieke motivatie een soort van mea culpa is omdat er niet genoeg op leefbaarheid gewerkt is en een signaal dat het hen ook wel menens is met de leefbaarheid van de stad Antwerpen. Ik denk dat dit eerder de insteek geweest is dan per se het verschuiven van de aandacht.

MV: De pers beschreef de intendant ook als een verzoener tussen de actiegroepen en de regering. Maar uiteindelijk is iedereen het er toch over eens dat het bestuderen van de overkapping een goede zaak is?

MB: Mij is het nooit helemaal duidelijk geweest in hoeverre onze opdrachtgever er zich van meet af aan van bewust was dat onze opdracht ook inclusief Oosterweel en Linkeroever was en wat dat betekende. Ik merkte initieel wel wat koudwatervrees aan de zijde van onze opdrachtgevers om ons ook daar op los te laten. Men heeft dat wel gedaan en daardoor zijn we effectief over Oosterweel beginnen praten. Stel nu nog dat we de overkapping volledig loskoppelen van Oosterweel, het gaat wel over dezelfde stakeholders die al 20 jaar een dovemansgesprek voeren in zekere zin. Enerzijds de actiecomités die aan de zijlijn heel succesvol zijn, maar wel aan de zijlijn blijven staan. Anderzijds de overheid die ploetert in het veld. Wij hebben de dialoog tussen die groepen herstart. Zeker voor het Zuidelijke deel van de ring. We hebben een deel workshops lopen sinds juni. Dat zijn telkens vergaderingen met 40 mensen waaronder vertegenwoordigers van de stad van verschillende diensten, vertegenwoordigers van Vlaanderen van verschillende diensten, BAM en de drie grote actiecomités. Wisselend zitten daar ook andere gasten bij. Afgelopen sessie bijvoorbeeld nog de bedenker van de Ring van A, een alternatief voor Ringland. Die sessies zijn slopende vergaderingen van soms wel vijf uur aan een stuk. Het feit dat er een dialoog opgestart werd, weliswaar niet over Oosterweel, zorgde er wel voor dat we zijn beginnen praten over Oosterweel. Het ging niet om voor of tegen, maar wel om wat de knelpunten zijn in Oosterweel en hoe we die kunnen aanpakken. Kijk bijvoorbeeld naar het verhaal van Sint-Annabos, vorige week in de pers (Een groot deel van het Sint-Annabos werd gered door een oplossing te vinden voor de opslag van de uitgegraven grond, red.). De teneur van de burgerbewegingen was: één van de knelpunten weggewerkt. Nog dit en dat en we hebben onze buit binnengehaald. Het

doen kelderen van het Oosterweelproject voor een ander tracé stond daar niet bij, bij die drie, vier knelpunten.

De actiegroepen, het klinkt ondankbaar om te zeggen, waren roepers aan de zijlijn. De beste stuurlied staan aan wal. Ze hebben het grote gelijk, maar geen impact (in het besluitvormingsproces, red.). Maar op het moment dat ze impact kregen, gaat het zelfs niet over compromissen sluiten, dan gaat het over het komen tot een gedeeld inzicht bij de stakeholders. En dat is aan het ontstaan. Als het over het woord verzoening gaat, gaat dat daarover, en niet over de overkapping als pasmunt voor Oosterweel. Dat is een stuk eerlijker. Maar ik weet niet of het initieel bedacht was dat we daar zo ver in gingen gaan. En dat het zo'n vruchtbare bodem ging zijn. Ik denk ook dat niemand gedacht had dat wij onze opdracht nog gingen hebben, dat we al lang in de prak gingen gereden zijn.

MV: Jullie belangrijkste opdracht gaat over leefbaarheid, projecten die de leefbaarheid verhogen. Hoe wordt er momenteel nagedacht over mobiliteit, meerbepaald op het Zuidelijke deel van de ring. Ik denk daarbij aan Ringland, dat het doorgaande en lokale verkeer wil scheiden.

MB: Initieel was mobiliteit geen deel van onze opdracht. Er waren twee randvoorwaarden. De eerste randvoorwaarde was het Oosterweeltracé. De tweede randvoorwaarde was dat AWV en Bam samen parallel het werk van de intendant een vereenvoudigd systeem voor de zuidelijke ring gingen uittekenen en daar dus een reorganisatie gingen voorstellen. In realiteit zijn wij vanaf dag één ook over Oosterweel bezig geweest. We stelden niet het project in vraag, wel de leefbaarheid ervan.

De eerste randvoorwaarde hebben we dus stukje bij beetje tegengedruwd, de tweede randvoorwaarde hebben we halverwege juli gewoon volledig overboord gegooid, met een beperkte uitbreiding van onze opdracht. We waren tot de vaststelling gekomen dat het spreken over een volledige overkapping van de ring zinloos is als je het verkeerssysteem eronder niet kent. Voor een toekomstige overkapping zal op een bepaald moment het verkeerssysteem moeten wijzigen, want het huidige verkeerssysteem overkappen is vanuit veiligheidsoverwegingen en performantie puur onzin.

(Uiteindelijk kwam er een samenwerkings-overeenkomst. De intendant is samen met de BAM, AWV en de burgerbewegingen rond tafel gaan zitten om de mobiliteitsproblemen op de zuidelijke ring aan te pakken en een plan uit te tekenen.)

Er zijn een aantal pistes die op tafel liggen. We zijn begonnen met een aantal scenario's te definiëren. Er zijn een aantal scenario's die dicht bij Ringland aanleunen. Ringland zelf zit daar niet letterlijk in. Een aantal weken geleden is de Plan-MER A102-R11bis gelekt in de pers. Die waren net ervoor wel al besproken hier rond tafel met de stakeholders. Daaruit bleek dat er toch een aantal problemen waren met Ringland, maar Ringland weerlegt die zelf. Een symptoom van roepers aan de zijlijn, terwijl er wel echt een aantal conceptuele problemen naar boven zijn gekomen. Zeker omdat *Ring van A* er wel goed uitkomt. De plan-MER toonde aan dat een gescheiden systeem goed kan werken, maar de aanpassingen die Ringland daarop doet zijn eerder contraproductief, terwijl de aanpassingen die Ring van A doet (met een zuiver gescheiden systeem), beter werken en een aantal suggesties geven om optimalisaties te doen. Arup bij ons bestudeert ook hoe het gescheiden systeem beter zou kunnen werken. Er liggen dus nog altijd scenario's op

tafel die maar gedeeltelijk gescheiden zijn, met name op de plaatsen met het meeste weefproblemen.

(M. Blondia legt de technische problemen uit met Ringland. Het is niet voldoende een zuiver gescheiden verkeerssysteem. Het blijft echter een soort van wij versus zij. De opdracht voor Ringland is tot iets te komen in overleg met de andere stakeholders. Kunnen ze de kritiek onmiddellijk weerleggen? Willen ze meegaan in ons verhaal? Daar zit voor mij echt de moeilijkheid, meer dan technisch. De vraag of we met iedereen vanuit hun eigen gelijk tot een gedeeld inzicht kunnen komen.)

MV: Wat zijn de moeilijkheden van het samenzitten met alle stakeholders?

MB: Uiteindelijk vertrekken de stakeholders allemaal van goede bedoelingen, dat is overduidelijk. De moeilijkheid is dat het algemeen belang wat uit het oog verloren wordt doordat iedereen in zijn eigen cocon te werkt. Mensen van Ringland hebben letterlijk gezegd al dat ze niet voor minder gaan dan het project van Ringland zelf. Maar het geldt voor de twee kanten. AWV is daar het meest van al schuldig aan. Infrastructuurbouwers die daten van een tijdperk waarin infrastructuur voor alles komt. Er zijn gesprekken met een heel andere dynamiek dan hier aan tafel. Dan luidt het: "Infrastructuur is belangrijk, leefbaarheid is niet onze taak". De luidste roepers zijn hier vaak verrassend stil aan tafel. Terwijl je ze wel wilt proberen mee te krijgen. Volgens de huidige procedures is inspraak per definitie tegenspraak.

MV: Op jullie website verzamelen jullie letterlijk alle ideeën. Hoe filtert u daar de betere ideeën uit?

MB: Op hoofdlijnen bevestigen die ideeën wel het algemeen inzicht. De pijnpunten die Oosterweel betreffen tackelen we sowieso. Het bevestigt wel min of meer wat we weten, daar zijn geen grote verrassingen bij. Daarnaast is er wel een hele waslijst van punctuele voorstellen. Opmerkingen die meer inzoomen, maar dat is pas volgend jaar aan de orde. Dan wordt er meer gewerkt aan deelprojecten.

MV: Wat is dan de grote meerwaarde van de inspraakmomenten en participatietools?

MB: Misschien moet je het niet gewoon beschouwen als wat wij daaruit leren. In zekere zin heeft het ook gewoon nut dat mensen hun zeg daarover kunnen doen. Dat ze dat ook wel effectief doorvertaald zien worden in de projecten. Of dat nu voortkomt uit hun idee of uit een inzicht dat er al is, doet er eigenlijk niet zoveel toe. Gewoon het feit dat je het doet, dat je mensen betreft bij het proces, is op zich al waardevol. Het ene uiterste van participatie is: wij zullen vertellen hoe we het gaan doen en dan heb je de andere kant waarbij je zegt: we luisteren naar iedereen en zullen doen wat ze vragen.

Waar er wel grote verrassingen uitkomen zijn de gesprekken met stakeholders die serieus in de diepte met het project bezig zijn. Van Manu Claeys bijvoorbeeld zijn er echt grote inzichten gekomen, zeker wat het proces betreft. Hoe we dit kunnen voortzetten wanneer onze opdracht gedaan is. Hoe we kunnen consolideren wat we nu in gang hebben gezet en zorgen dat het niet van een samenwerkingsmodel terugglijdt in een dovemansgesprek. Inhoudelijk hebben we uiteraard van Ringland wel wat kennis opgedaan. Er zit wel heel wat kennis bij de stakeholders. Er komt meer inzicht en kennis van hen dan van onszelf. Dat is logisch, zij zijn er al zo lang mee bezig.

MV: De selectie van projecten in een volgende fase gebeurt door een politiek stuurcomité, maken jullie daar deel van uit?

MB: We gaan 5 bureaus selecteren die gedurende 9 maand op een deel van de ring werken en die elk een overkoepelende stedenbouwkundige visie uitwerken voor dat deel van de ring. Daar zoomen we op in. We kijken wat pilootprojecten zijn en hoe die passen in een logische fasering voor het totaal. Dan is het de bedoeling dat ze die pilootprojecten een slag verder uitwerken.

Dat is in geest wat we de wedstrijd genoemd hebben vanaf het begin. Maar procedureel zal het al geen wedstrijd meer zijn. Het zal al de eerste fase van een raamcontract zijn. Op die manier hebben we een procedure waarbinnen vervolgoedragen georganiseerd kunnen worden. Zowel studiewerk als kwaliteitsbewaking, maar ook uitvoeringsstudies voor projecten, het opmaken van RUP, landschapsplannen, noem maar op. Allemaal met de bedoeling dat er nog x aantal jaren projecten kunnen komen uit de vork waar projecten uitkomen. Met een mogelijke uitbreiding van de opdracht zou het over een contract van 8 jaar gaan.

Wat wij gaan doen is op het einde van die 9 maand een evaluatie doen op basis van een aantal criteria. Daarbij zijn stedenbouwkundige en ruimtelijke criteria, maar ook zullen wel ons afvragen wat de ecologische wensen zijn, de maatschappelijke kosten-baten, in hoeverre er aandacht besteed werd aan het creëren van voldoende draagvlak [via samenwerking met de buurtbewoners].

Maar au fond, zodra een project een goed project is, is het niet de bedoeling dat het van tafel wordt geveegd. De vraag is waar de prioriteiten liggen. Wij zullen daar een ranglijst voor maken via een onafhankelijke jury, bestaande uit vertegenwoordigers van de stad en de Vlaamse Overheid en externe expertise. Dit wordt een objectieve evaluatie. Op basis van deze evaluatie zal het politiek stuurcomité beslissingen nemen. Dit is natuurlijk gekoppeld aan de budgettaire marges die er zijn en de prioriteiten van de projecten. Veel is ook afhankelijk van wanneer er bijvoorbeeld budget kan vrijgemaakt worden voor mobiliteit. De effectieve keuze voor waar eerst iets zal gebeuren ligt dus wel bij de politiek. Maar er blijft dus waarschijnlijk wel een venster van 8 jaar om projecten aan te zetten.

MV: Jullie budget is momenteel 250 miljoen euro?

MB: Dit is het budget van de stad. Vlaanderen heeft nog geen uitspraak gedaan daarover.

MV: Projecten die niet binnen deze 250 miljoen euro vallen, vallen uit de boot?

MB: 7 november wordt de ambitienota publiek gemaakt. Wat we daarin beschrijven is de volledige overkapping van de ring in pakweg twee grote fases. Een eerste fase die alle zogezegd rechte stukken overkapt. De stukken tussen de grote knooppunten. Vervolgens een tweede fase waarin de verkeerswisselaars worden overkapt. Waarom? Omdat de overkapping van die knooppunten veel duurder is per vierkante meter. De organisatie van verkeerswisselaars zal in de toekomst ook veel eenvoudiger kunnen [met de technologische ontwikkelingen]. We schuiven de overkapping van de verkeersknopen dus liever nog wat voor ons uit.

Wat wij voorstellen is om alles wat de overkapping van Oosterweel betreft, onmiddellijk mee te nemen. Momenteel wordt Oosterweel overkappingsklaar uitgevoerd. Naar ons aanvoelen is het onzinnig om te zeggen dat we iets overkappingsklaar gaan uitvoeren. We gaan Antwerpen toch niet voor x aantal jaren in een hel van werven smijten om een keer dat alles afgewerkt is te herbeginnen met werken om alles goed te leggen (Het overkappen, red.). Dit pleidooi zal zeker in onze ambitienota staan. Verder: hoe meer, hoe rapper, hoe liever. Veel hangt natuurlijk af van het beschikbare budget. Maar ook: hoeveel kan de aannemersmarkt aan? We moeten ook temporiseren om de markt niet te oververhitten.

De realisatie zal gefaseerd verlopen. We hopen wel dat er nog iets bijkomt, buiten het budget van de stad. We hebben een aantal scenario's uitgewerkt en die gaan van 350 miljoen euro tot pakweg een miljard euro voor de pilootfase. En 5 miljard euro voor een grote eerste fase (los van Oosterweel, red.).

Initieel zijn we aangesteld om de haalbaarheid van een volledige overkapping te onderzoeken. Veel stakeholders dachten: 'laat ze maar doen'. Maar naarmate onze opdracht geconsolideerd was en de stakeholders er aandacht voor begonnen te krijgen [anders zouden ze hier niet telkens met 40 mensen aan tafel zitten], begonnen we serieus genomen te worden. Budgettaire en naar complexiteit is dit nog wel ander bier vergeleken met Oosterweel. Vergeleken hiermee is Oosterweel nog beheersbaar. Ik ben ervan vershoten dat dit vergeleken met Oosterweel nog een veel omvangrijker project is, en zeker een project dat de stad nog veel meer zal veranderen.

MV: Ik hoor tussen de lijnen dat u, uw team en zelfs de actiegroepen zich stilaan neerleggen bij Oosterweel? Mits het oplossen van een aantal knelpunten.

MB: Ik stel vast wat hun communicatie over Oosterweel was en hoe die geëvolueerd is. De procedure bij de Raad van State loopt nog en er worden momenteel ook volop handtekeningen verzameld. Ze kunnen zich ook nog altijd vastketenen aan de beton (burgerverzet). Moest het Sint-Annabos toch gekapt worden kunnen ze nog altijd in de bomen kruipen. Dat zijn de drie grote pistes om Oosterweel nog tegen te houden. Als dat lukt, wat hebben ze dan? Terug naar af? Wat bereiken ze daar zelf mee? Stel nu nog dat ze hun slag thuis halen en het GRUP ongedaan gemaakt wordt, wat hebben ze dan? Dan staan we nog zoveel langer in de file, maar dan wordt er ook niets gedaan aan de leefbaarheid. De overheid is na 20 jaar nog niet aan de slag gegaan met de alternatieven (Dat wil misschien toch ook wel iets zeggen, red.).

Er is denk ik geen goeie oplossing. Antwerpen is een enorm achtergesteld gebied als het op infrastructuur aankomt. Dit is een kleine stadsring waar al het verkeer voor de stadsregio op moet, dat bovendien een belangrijke verbinding is op Europees niveau. Dit is zo'n achtergesteld gebied dat geen enkele oplossing voor een tracé alles doet wat het zou moeten doen. De oplossing is sowieso een genuanceerd verhaal.

MV: En zeker op de tijdschaal? Als er 10 jaar geleden al iets was gebeurd hadden we een niet inhaalbare voorsprong gehad?

MB: In alle eerlijkheid: wijzelf vinden die tracédiscussie eigenlijk een beetje een non-discussie. Alle doorrekeningen tonen aan dat de mobiliteitsoplossende vermogens van tracés niet echt de grote verschillen geven. Ook daar zijn er pro's en contra's op te noemen voor alle mogelijke scenario's.

Mobiliteitsgewijs is er geen ideale oplossing. Wat de leefbaarheid betreft is de mobiliteitsdiscussie eigenlijk ook een beetje een non-discussie. Een discussie waar te veel de aandacht op gevestigd wordt. Er zijn zoveel andere manieren om met die leefbaarheid om te gaan. Leefbaarheid gaat over veel meer dan de tracédiscussie. Ik denk dat het een illusie is om te denken dat er daar nog een mogelijkheid is tot compromis, of dat er een andere oplossing zal komen.

Tegelijkertijd ligt er vandaag heel veel op tafel om wel over te discussiëren. Namelijk het toevoegen van leefbaarheidsprojecten rond Oosterweel, het overkappen van de zuidelijke ring en het oplossen van de mobiliteit op die zuidelijke ring. Ook moeten we bekijken of we op termijn op één of andere manier de samenwerkingsvorm die hier ontstaan is kunnen institutionaliseren en hoe we ervoor zorgen dat we in de toekomst de ontwikkeling van de stadsmobiliteit mee kunnen opvolgen, weliswaar met Oosterweel als randvoorwaarde. Maar in de toekomst moet de inbreng van de burger wel serieus genomen worden. Ik ben er niet van overtuigd dat Manu Claeys pas tevreden gaat zijn als de tracédiscussie beslecht is.

MV: Veel van de frustratie van de burgerbewegingen ligt volgens mij in het vasthouden van de overheid aan hun tracékeuze, niet zozeer omdat het de beste keuze is maar wel omwille van het contract met Noriant dat al getekend was.

MB: Noriant heeft ondertussen een schadeloosstelling van om en bij de 40 miljoen gekregen en is geen aannemer meer. Het vasthouden aan Oosterweel is deels een politieke keuze geweest maar heeft ook wel gewoon te maken met het feit dat BAM blijikbaar wel de overtuigende argumenten had. Het onder de grond stoppen van de brug, het in de frigo stoppen van de scheiding van de verkeersstromen op de zuidelijke ring en het prioriteren van de A102/R11bis was eigenlijk een groot politiek akkoord en een voorbeeld van foute beslissingscultuur.

MV: Laten we nu wat verder vooruit kijken. Hoe zit u de evoluties in het Openbaar Vervoer enerzijds en de impact van het Openbaar Vervoer op de Antwerpse files anderzijds?

MB: Gekoppeld aan de overkapping: volgens ons is de belangrijkste impact van de overkapping heel het discours, heel de discussie die ontstaan is vanuit mobiliteit en gezondheid pakweg. Met Leefbaarheid als synoniem voor gezondheid. Voor ons is de belangrijkste vaststelling dat het een transformatief project is voor de stad. Het feit dat de binnenstad met de buitenstad zal verbonden worden. De mate waarin dat de stad zal transformeren is fenomenaal. Wat het Openbaar Vervoer betreft: het Masterplan 2020 heeft een 50-50 verhouding voor ogen (verhouding gebruikers auto en gebruikers Openbaar Vervoer). De binnenstad haalt dat, de buitenstad absoluut niet. Het stadsregionaal Openbaar Vervoersnetwerk is radiaal georganiseerd. Een stadsregio functioneert meer als een agglomeratie en is helemaal niet zo radiaal georiënteerd, wat in een stad wel werkt. Een stadsregio werkt veel meer in een rasterstructuur. Mensen moeten van overal naar overal. Bijgevolg zou zo'n stadsregio meer gebaat zijn bij een rastervormig Openbaar Vervoersnetwerk. Als je zo'n Rasternetwerk op een radiaal netwerk legt hebt je een soort spinnenwebstructuur (verwijst naar Kopenhagen, red.). De ringzone moet daarbij ook tangentialen voor het Openbaar Vervoer kunnen inzetten (hier wordt ook over nagedacht. Er zijn al plannen voor een eerste tangential langs de kaaien). Op Vlaams niveau krijgt de Lijn echter besparingen doorgedruwd, terwijl op lokaal niveau vanuit de stad meer en meer de vraag komt naar kwalitatief Openbaar Vervoer. Besparingen op het Openbaar vervoer werden in elke provincie doorgevoerd. Waar er lege bussen werden weggehaald in West-Vlaanderen en Limburg moest er ook bespaard worden op goed functionerende lijnen in Antwerpen. Dat is kwalijk genomen. De Lijn heeft gezegd dat ze het zelf maar moeten oplossen. Ondertussen is een oefening aangezet om samen met De Lijn en de stad het Openbaar Vervoersnetwerk uit te tekenen. Wij schuiven mee aan tafel daarvoor. • MV

Interview Willem-Frederik Schiltz 04/10/2016. Vlaams Parlement, Brussel.

Willem-Frederik Schiltz is Vlaams Parlements lid en voormalig Antwerps schepen voor burgerparticipatie. Op zijn website staat te lezen dat hij pleit voor co-creatie door politiek en burger. 'De politiek moet realiseren dat de burger vandaag mondiger, wijzer en actiever is. Ze verdienen de ruimte en respect om hun eigen expertise te gebruiken voor hun straat, wijk, stad en land.'³²⁷ In onderstaand interview wordt het Oosterweelverhaal vanuit een politieke invalshoek bekeken en gaat Schiltz dieper in op zijn visie met betrekking tot burgerinspraak en -participatie.

MV: Mijn eerste vraag gaat over de burgerbegroting in het district Antwerpen. Hoe bent u op het idee voor de burgerbegroting gekomen? En hoe werkt het concreet voor de burger die een idee heeft over de begroting?

WFS: Ik ben op dat idee gekomen tijdens de campagne voor de gemeenteraadsverkiezingen in 2012. Tijdens zo'n campagne loop je rond in de stad, je verkoopt jezelf, je probeert mensen voor je ideeën en je persoon te winnen. En dan merkte ik heel veel frustratie bij mensen die klaagden over het vorige bestuur; dat ze heel vaak kwamen opdraven voor hoorzittingen of wijkvergaderingen, maar dat daar dan toch nooit iets mee gebeurde. Dus een politieke houding van 'het maakt toch niet uit voor wie ik stem, ik heb toch niets te zeggen'. Ik vond het eigenlijk heel choquerend dat mensen zo'n gevoel hadden van machteloosheid, dat ze geen greep hebben op hun wereld. Ik ben daarover beginnen nadenken. Er bestond natuurlijk al heel wat rond burgerparticipatie, dat is bij mij niet zomaar uit de lucht komen vallen. Die beweging was al langzaam op gang aan het komen.

Op het moment dat we samen zaten rond het bestuursakkoord, wou ik daarin aandacht voor burgerparticipatie en viel het woord burgerbegroting. Ik ben daarop gesprongen en heb dat in het bestuursakkoord laten schrijven. Ik werd toen schepen van participatie, ik had dus een boulevard om daarvoor te gaan. Ik had ook het geluk dat in de administratie van het district er wel iemand zat die zeer enthousiast is daarover. Het is een kolossaal project om zoiets op poten te zetten, er komt heel wat bij kijken, niet alleen qua organisatie, maar ook wat betreft het uitdenken van een juist systeem. Dat is dan over de techniek van de participatie, waarbij je natuurlijk moet zorgen dat het echte participatie is; toegankelijkheid, drempels wegwerken, zorgen dat je iedereen kan bereiken, hoe de kritiek te ondervangen die er sowieso zal komen, omdat je weet dat er in het begin niet heel veel volk op af zal komen want het is nieuw. Mensen moeten ook eerst terug wennen aan het feit dat het deze keer menens is en dat gaat niet van vandaag op morgen.

Daar was dus een heel voortraject dat we in turbo-tempo hebben afgewerkt met heel veel inzet. Zoiets moet ook wel juist vallen, je moet ook wel mensen bij elkaar kunnen brengen die er echt in geloven. Dan zijn we er dus aan begonnen en

gelukkig zat de architectuur solide in elkaar, zodat de kritiek erop vrij gemakkelijk te pareren was, en nu zitten we in het derde jaar en wordt het meer en meer. Aanvankelijk was het alleen het toewijzen van geld op bepaalde thema's. Ondertussen worden die toegewezen thema's en budgetten ook ingevuld met projecten die burgers ook zelf mogen aandragen; die ze met elkaar bediscussiëren en waaruit ze mogen kiezen. Het loopt wel goed. Dus hoe een burger een idee gerealiseerd kan krijgen: je kan uiteraard sowieso projecten aanvragen in de reguliere subsidiekanalen; via de burgerbegroting kan ook, dan moet je je inschrijven om mee te komen doen op één van de momenten. Wie zijn stem wil doordrukken zal best ook mobiliseren, zal best medestanders meebrengen. Zo zagen we bijvoorbeeld dat in de eerste jaargang er toch best wel wat middelen gingen naar ouderenzorg, terwijl jongerenthema's veel minder aan bod kwamen. Waarop de jongerenorganisaties dan toch wel in hun wiek geschoten waren en massaal zijn beginnen mobiliseren het volgende jaar, en voor projecten gezorgd hebben en dan zelf ook wel veel hebben binnengehaald. Aanvankelijk hadden we daar ook wel wat schrik voor. Stel nu dat er bijvoorbeeld veel geld ingezet wordt voor meer groen in de straten, onder andere om meer bomen aan te planten in de straten. Misschien heeft niet iedereen dat gewild, misschien verliezen mensen hun parkeerplaats en staat er een boom in de plaats met daarbij de boodschap 'gerealiseerd met de burgerbegroting'. We krijgen dus wel vaker de opmerking dat niet iedereen heeft meebeslist. Dat is waar, maar iedereen heeft wel de kans gehad. Wie niet tevreden is, moet maar zorgen dat hij volgende keer meedoet en met de anderen in discussie gaat.

Het traject is heel zuiver, zonder inmenging van de politiek zelf. Er zijn geen politieke agenda's die in de burgerbegroting binnengesmokkeld worden, daar wordt echt zorgvuldig op toegekeken en de doorlooptijden van beslissingen over de projecten, de budgetten en de realisatie proberen we echt heel kort te houden, maximum twee jaar, zodat mensen echt zien dat iets gerealiseerd is met de burgerbegroting. Zo verschijnen er meer bloembakken in de straat, waar dan op staat dat dit met de burgerbegroting werd gerealiseerd. Zo zijn er extra fietsbeugels bijgeplaatst. Als mensen zien dat hun projecten ook echt gerealiseerd worden, dan helpt dat om het draagvlak te vergroten. Dus je moet je gewoon inschrijven, deelnemen, en een overtuigende case maken, zodat je je medeburgers kan overtuigen om voor uw case mee te gaan. Goede projecten indienen en ook weer mensen overtuigen. Het is eigenlijk een soort mini-democratie, maar dan heel zuiver, omdat er geen partij-agenda's zijn en iedereen van uit zijn eigen persoonlijke overtuiging probeert om een case te maken. Er wordt weliswaar aan elke tafel een moderator bijgezet, met de bedoeling dat die zo weinig mogelijk moet doen, om toch ook in de gaten te houden dat mensen die van nature wat minder verbaal zijn en van nature wat minder innemend zijn, dat die toch ook aan bod komen. Dat het niet alleen de roepers zijn die de agenda van zo'n tafel bepalen, maar dat het een beetje netjes verdeeld is. We doen eerst een kennismakingsronde waarbij iedereen aan bod komt. Als iemand naarmate het debat vordert

³²⁷ <http://wfschiltz.be/> (oktober 2016)

constant spreekt, dan wordt hij even 'on hold' gezet en wordt gevraagd wat de anderen er van denken, zodat het debat ook proper verloopt.

MV: Dat brengt me bij iets wat ik later nog wou vragen. De voorzitters van de actiegroepen, Manu Claes, Wim van Hees, Peter Vermeulen, dat zijn allemaal hoog opgeleide mensen. Wim van Hees is met pensioen, die heeft daar zijn fulltime hobby van gemaakt tijdens zijn pensioen... Als er in de toekomst beslist zou worden om meer burgerparticipatie te hebben in infrastructuurprojecten, in hoeverre zal iedereen daarbij dan ook echt bereikt worden?

WFS: Gezien het thema van uw onderzoek hoofdzakelijk Oosterweel is, wil ik onmiddellijk de sprong maken naar twee elementen die ik in uw vraag zie. Ten eerste, de sprong naar participatie op een hoger niveau, zoals burgerbewegingen en actiegroepen. Hoe zouden we Oosterweel op een participatieve manier kunnen invullen, is dan de vraag. En ten tweede, hoe bereik je ook mensen die geen ingenieur-architect zijn of jurist of marketeerspecialist, en die dus al een zekere kracht van zichzelf hebben, waardoor ze een veel grotere leverage op grotere groepen kunnen uitoefenen; en dan heb je het ook over mensen uit de kansarmoede, mensen met een taalachterstand, nieuwkomers... Dat zijn twee enorme uitdagingen voor participatie. Op die eerste uitdaging kom ik straks terug. Over die tweede uitdaging: ten eerste hebben we er voor gezorgd dat er veel startmomenten waren, dat is het moment waarop die thema's bepaald worden. Op verschillende momenten in de week, een maandag, een dinsdag, een woensdag, telkens in een andere wijk, een keer op de middag, een keer 's avonds, alle mogelijke verschillende uren, zodat het voor iedereen wel ergens mogelijk was om deel te nemen. Dat was allemaal netjes verspreid om de toegankelijkheid wat de beschikbaarheid betreft te vergroten. De mensen moesten ook niet noodzakelijk in hun eigen wijk deelnemen, dat kon ook in een andere wijk, want de burgerbegroting gaat over het hele district. Het eerste jaar, omwille van tijdsgebrek, hebben we niet kolossaal kunnen mobiliseren. Maar gelukkig wel, hebben we een deel van het beschikbare toegewezen gekregen op het thema 'participatie'. Dus begonnen we nog meer met participatie bezig zijn, want het budget om dat proces op te zetten werd groter. Een deel van dat budget hebben we gebruikt om doelgroepen te bereiken en actief in te schakelen; om voorbereidingstrajecten op te zetten voor mensen die moeilijker daaraan deel kunnen nemen. Cato Léonard van Glassroots, die kent u misschien, die heeft een consultancy bedrijf voor participatieprojecten dat ook aan de G-1000 heeft meegewerkt. Dat is een heel verstandige vrouw, die heeft ook meegewerkt, en met haar heb ik enkele keren 'ge-ping-pong'd' om gedachten af te toetsen. Zij legde me uit dat er heel veel energie en tijd in gestoken moet worden om een aantal mensen mee aan boord te krijgen. Ofwel kan je beginnen uitsorteren en er zo voor zorgen dat het evenwicht artificieel in orde komt. Maar zelfs dan nog moet je de mensen haast letterlijk bij de hand nemen en hen aanmoedigen. Mensen in kansarmoede willen wel, maar hebben soms ook erg veel schrik: heb ik wel deftige kleren, moet ik mijn boterhammen meebrengen, zal ik het wel kunnen uitleggen, heb ik wel opvang voor mijn kinderen... Dat zijn heel veel stappen die je met hen moet doorlopen om te zeggen: je kan dat wél. Je moet geen boterhammen meebrengen want we hebben iets voorzien, deze kleren zijn perfect geschikt, daar is een moderator die zal zorgen dat iedereen aan het woord zal komen, je zal niet uitgelachen worden, iedereen die daar zit wil gewoon vooruit,

.. Dat is echt een heel intens begeleidingstraject. Dat hebben we gedaan met kansarme jongeren, bijvoorbeeld, ook met ouderen, met allochtone groeperingen. En je ziet wel dat zoiets ook schoorvoetend succes heeft.

MV: Nu over die problemen rond de Ring van Antwerpen, bijvoorbeeld, waar het erg vervuild is, waar de levensduur met verschillende jaren afneemt door er te wonen. Ik kan me inbeelden dat de participatie voor die mensen vaak niet het echt het prioritaire probleem is.

WFS: Klopt. Maar dat is natuurlijk heel moeilijk. Ik vind dat, wanneer mensen het probleem niet echt ervaren, dan moeten we ook opletten dat we het niet opdringen. Je moet wel goed informeren, want het succes van elk participatietraject is het wegwerken van de informatie-asymmetrie. Als je over een Oosterweel-project in technische termen begint te discussiëren dan ben je al drie kwart van de mensen die mogelijk geïnteresseerd zijn kwijt. Dan voelen die zich dom en denken ze: die mens zal het wel beter weten. Daar moet je sterk tegen in gaan. In de burgerbegroting hebben we dat opgelost door de zaken in voortrajecten nog eenvoudiger uit te leggen, maar ook op de momenten zelf heel aanschouwelijk te maken wat de begroting is, met taartdiagrammen, en in heel eenvoudige toegankelijke taal. Dan zeggen we, bijvoorbeeld, niet 'openbaar domein', maar wel 'aanleg van straten en pleinen', en dat is het stuk waarover we vandaag gaan beslissen. Of, als je kiest voor heraanleg van straten, dan zetten we daar een eenheidsprijs per strekkende meter bij. Of we geven de prijs voor de aanleg van honderd meter fietspad, of van honderd bloembakken, of van een cultuurevenement, enzovoort, zodat mensen ook het relatief gewicht ervan doorhebben en beseffen waarom sommige verhoudingen tussen budgetten zo liggen. Met 2000 euro kan je vijf bloembakken zetten, maar je zal er niet veel straten mee heraanleggen. Op die manier, door de informatie toegankelijk te maken, kunnen mensen op gelijke voet met elkaar discussiëren. In een verhaal als Ringland is dat extreem belangrijk. Ik denk dat een groot deel van hun succes erin ligt dat zij een overkoepelend verhaal hebben gebracht, dat heel visueel is en heel tastbaar, dat je haast niet moet uitleggen. Als je die tekeningen ziet, dan moet je niets meer uitleggen. Je ziet het gewoon. Lelijk agressief, vuil, grijs, versus groen, blauw, mooi, harmonieus. Dat is rechtstreeks in de emotionele lading van een concept tappen, of inpluggen, en dat hebben ze fantastisch gedaan. Je kan dat natuurlijk in twee richtingen gebruiken, en je moet er eigenlijk mee opletten dat dit niet sturend begint te werken. Elke informatie heeft het gevaar om sturend te beginnen zijn, en daar moet je heel erg over waken. Daar kan een administratie die per definitie apolitiek dient te zijn wel bij helpen.

Dan over de opstap naar grote projecten, na de burgerbegroting. Ik heb dat twee jaar gedaan en heb dan de fakkel doorgegeven. Ik ben niet langer schepen in het district. Ik vond het toch een erg goed verhaal waarin mooie dingen gebeurden. Je zag bijvoorbeeld de klassieke blanke boze bomma die in paniek slaat en haar 'sjakosch' vastgrijpt en angstvallig wegduikt op het moment dat er een grote zwarte kerel met een laaghangende broek en zware kettingen binnenkomt, op het einde van zo'n sessie gezamenlijk met die man opkomen voor meer geld voor jongeren en meer geld voor ouderen. Je merkt wel heel snel wanneer je mensen aan zo'n onderhandelingstafel zet en hen een budget geeft waarover ze kunnen beslissen om hun omgeving beter te maken, dat dit een hele sterke verbindende factor is. Ik denk dat het in participatie ook heel belangrijk is om vooral te

focussen op iets positief. Het ging ook over geld extra uitgeven, niet over de vraag waar te besparen. Want dan ben je zaken van de mensen aan het afnemen, dan moeten ze met elkaar vechten en merk je dat mensen heel behoudsgezind worden ("Je gaat daar toch niet aankomen!"). Als je start met een status quo en de vraag stelt waar het meer gaat worden, dan is dat een heel positief verhaal. Wat betreft Ringland geldt eigenlijk hetzelfde. Dat was een anti-verhaal voor het establishment en de politiek, maar naar de burgers toe was dat een heel positief verhaal: dit is wat kan, dit is wat mogelijk is! Ik denk dat dit positivisme enorm belangrijk is. Enfin, je begint dan te dromen, je ziet de politiek worstelen met een aantal legitimiteitsissues – nu, goed, uit een aantal studies blijkt wel dat de democratie in Vlaanderen nog wel redelijk gezond is, maar je merkt wel dat er wat sleet op komt en dat de afstand met de burger groter wordt, wat ik intuïtief voelde tijdens de campagnes. Mensen worden mondiger en hebben heel wat gehoord over wat er gebeurt in het beleid. Je kan als politicus niet meer zomaar een mooi verkooppraatje houden van over hoe fantastisch je bent en dan vijf of zes jaar je goesting doen, en dan kom je opnieuw de mensen verleiden. Mensen beginnen je wel door te hebben, er zijn wel dingen die hen impacteren. Mensen begrijpen het nieuws veel beter, of begrijpen de impact van dat nieuws voor hun eigen leefwereld. Dat is een goede zaak. Er zijn meer mensen die het opleidingsniveau of een begripsniveau bereiken waardoor ze ook dingen gaan contesteren. Alleen is dan de volgende stap om die contestatie of die mening te kunnen ventileren en die opnieuw in te schakelen in de democratie. En het is teveel gevraagd om dat allemaal op te schrijven, te turven, of dat in je hoofd te hebben, om dan de volgende keer alle partijprogramma's te lezen en te zoeken wat past bij de persoonlijke verwachtingen en dan op basis daarvan actief te stemmen. Er zijn weinig mensen die zo actief en beredeneerd gaan stemmen. Mensen stemmen heel vaak impulsief, intuïtief, emotioneel. Ze hebben een heel vaag intuïtief gevoel voor een persoon of een partij en gaan daar dan voor. Dat is een soort democratische valkuil. Waarbij de sterkte van de democratie net is dat meningen die botsen leiden tot een discussie, en daarna een stemming of een compromis. En de beste van die ideeën kan de andere overtuigen. Partijtucht is eigenlijk het omgekeerde van wat een democratie zou moeten zijn. Eigenlijk zouden wij allemaal individuele parlementsleden moeten zijn, die misschien wel losjes kunnen opgedeeld worden in een soort globale voorkeur, die je zou kunnen trekken uit zoveel reeksen stemmingen, maar eigenlijk moeten wij allemaal op het moment dat er een debat is openstaan om overtuigd te worden door het argument van de oppositie. En omgekeerd! Je zou eigenlijk kriskras vlottende meerderheden moeten hebben. Niet een stembord met mooi verdeelde blokjes groen en rood, maar een steeds wisselend patroon waarvan je nooit op voorhand weet wat de uitkomst zal zijn, en dat je zuiver op merites van het voorstel stemt. Dat gebeurt niet vaak, er zijn hele maanden waar zoiets niet gebeurt. Maar alleszins, het feit dat dit niet meer in het parlement gebeurt is deels begrijpelijk, in een complexe samenleving moet je akkoorden sluiten over veel dossiers tegelijkertijd, waardoor je trade-off's krijgt, waardoor er moet gegroepeerd worden om een aantal dingen binnen te halen, dat is ook een dynamiek die niet ziek is, of niet fout is. Als je zo'n ideaal parlement zou lanceren, dan evolueert dat vroeg of laat toch naar zo'n groeperingen, dat is onvermijdelijk. Daarom zoek je hoe het beste van die twee werelden verenigd kunnen worden. Ik ga op zoek naar een tussenweg. Naast de representatieve democratie ook méér participatieve democratie. Dus zoeken hoe we dan ook naar het volgende niveau kunnen. Niet alleen in uw district, maar liefst ook in uw stad, en ook in Vlaanderen. Ik ben aan een conceptnota aan het werken, die

ligt eigenlijk al neer, over een nieuwe democratie, een deliberatieve democratie, met een hele batterij aan voorstellen die dit soort dingen kunnen lanceren.

En dan, heel moeilijk, over Oosterweel. Ik blijf erin geloven, en mijn partijleiding beweegt daar ook naartoe, aangezien de burger mondiger geworden is, minder snel tevreden is en ook veel sneller naar de rechtbank stapt wanneer hij het gevoel heeft dat zijn rechten geschonden zijn...

MV: Maar dat is ook omwille van het gebrek aan participatieve democratie...

WFS: Ja, absoluut! Absoluut. En dat is een heel destructief verhaal, want de overheid bouwt iets op, de administratie bereidt dat voor, veel mankracht, middelen, toewijzing van schaarse goederen wat het belastinggeld is, worden geïnvesteerd, en dan zegt de burger 'njet!'. Alles terug weg! Allemaal verloren tijd, verloren geld, en géén oplossing voor iets dat er wel moet komen. Ik denk dus dat als je participatie daar tussen zet en vraagt: "kijk, we hebben hier een mobiliteitsprobleem, onafhankelijke experts brengen het probleem in kaart, leggen het uit, maken de berekeningen, stellen mogelijke oplossingen voor. En dan moet je de burgers daarbij betrekken. Je moet een probleem zo in kaart brengen en schetsen, je geeft aan wat een maximaal budget is waar absoluut niet kan overgegaan worden, je geeft aan wat de randvoorwaarden zijn (we kunnen die mensen niet onteigenen, we kunnen die bedrijven niet wegtoveren), en je geeft een realisatietermijn. En dan laat je binnen dat kader ruimte voor ideeën. Participatie vertrekt van het idee dat iederéén een klein beetje expertise heeft of een ervaring die kan bijdragen aan het succes. Dat vind ik een heel mooie gedachte, die ik heel diep in mijn hart en verankerend in mijn politieke overtuiging draag. Dat elke mens iets waardevol heeft dat kan bijdragen. Een ingenieur die is heel gericht en die mist soms de creativiteit en het brede denken. Iets zoals Ringland, hoe begint dat? Een paar mensen zetten zich bijeen en die smijten soms op een avond op café op een bierkaartje, vanuit hun frustratie... Dat is heel vaak zo. Vaak beginnen uitvindingen met enkele losse ideeën op een bierkaartje, en zo groeit dat.

MV: Ik wil daar even op inpikken met betrekking tot participatie. Ik ben gisteren bij de 'secondant' langs geweest, dat is de eerste medewerker van de intendant. Mijn vraag betreft de timing van de aanstelling van de intendant. Op basis van het werk waar die mee bezig is, lijkt mij dat het ideaal zou geweest zijn dat hij vóór Oosterweel zou aangesteld geweest zijn.

WFS: Ja, natuurlijk! Die intendant is eigenlijk een heel goede invulling van hoe je zo'n participatietraject zou kunnen laten lopen, een soort bemiddelaar die technisch onderlegd genoeg is, maar die ook genoeg dynamiek geeft om een brede groep aan te trekken en die coach wordt van dat proces. Het is heel jammer dat dit niet vroeger is gebeurd. En waarom is dat niet gebeurd? Omdat de politiek zich daarin aan het vastrijden was. Nu, ik ben wel fier dat het uiteindelijk toch gebeurd is, want ik denk dat mijn partij voor een stuk die pluim wel op haar hoed mag steken. We bouwen, bouwen, bouwen, en schuiven alles aan de kant wat er van protest is... Omdat daar zo'n danige spanning van kwam en omdat de actiegroepen danig succesvol waren, voelden de dominante politieke partijen wel dat het zo niet verder kon en dat je vooral een gigantische clash ging krijgen waarbij iedereen dreigde te verliezen. Het is een beetje een zero-sum-game. Dan is er gezocht naar een uitweg, en dan

is het misschien evident als er gezocht wordt naar een tussenweg tussen twee blokken die vaststaan, om daar een derde tussen te zetten. Omdat het op ramkoers kwam en dat iedereen beseftte dat dit het slechtste voor iedereen was, was het klimaat rijp om zoiets te doen.

MV: De randvoorwaarde die de intendant heeft meegekregen is dat Oosterweel er komt, en hij moet zich dus bezig houden met de overkapping van de Ring. De vraag is of dit niet ook een manier is om de aandacht van Oosterweel af te leiden...

WFS: Ongetwijfeld spelen er ook strategische overwegingen mee en dat kader is natuurlijk ook mee gegeven om het gezicht van de regering te redden, om niet het eerder ingenomen standpunt volledig los te laten. Maar je merkt wel dat het langzaam evolueert, en dat er nu gewoon ruimte komt om te evolueren. De intendant mocht zich eerst alleen bezig houden met een deksel op de ring, en met de leuke dingen die daarop gedaan konden worden. Terwijl hij nu wél met de feiten en de structuur daaronder bezig is, wat uiteraard evident is. Het is ook een beetje de kunst van politiek om niet ineens alles onmiddellijk te willen, maar wel de condities tussen partijen zo te creëren dat er gezamenlijke vooruitgang en evolutie mogelijk is. Misschien dat we dan uiteindelijk niet helemaal uitkomen waar wij het wilden, maar toch een groot stuk in de richting, en zonder dat het op krachtpatserij of een armworsteling moet aankomen. In andere dossiers gebeurt dat soms wel, maar dat was in het Oosterweeldossier onmogelijk geworden. 'The stakes were too high' om daar nog uit te geraken. De aanstelling van de intendant heeft het dossier terug vlot getrokken, terwijl iedereen zijn stoere verklaringen even achterwege kon laten. Dus ja, in het begin was zijn opdracht vrij beperkt, maar gelukkig is de figuur van de intendant ook intelligent en handig genoeg om dat juist in te schatten, en met zijn opdracht in consensus met iedereen stilaan verder gaat. Omdat iedereen veel meer belang heeft bij een goede uitkomst, zal de intendant niet onmiddellijk teruggefloten worden wegens het overschrijden van zijn opdracht. Het besef rijpt ook dat géén oplossing de aller slechtste oplossing is. Als dit proces mislukt, dan is er geen oplossing en dan staat iedereen bij de volgende verkiezing met lege handen en dat kan niemand zich permitteren.

MV: Er komt een nieuw referendum aan, er loopt een klacht bij de Raad van State... Wat zal er gebeuren als die Oosterweel opnieuw verwerpen? Dat zou dan begin 2017 zijn...

WFS: Wat als... Wat als... Natuurlijk wordt er over die hypothesen nagedacht. Stel er komt een referendum, dat wordt afgedwongen en het wordt georganiseerd, en een grote meerderheid stemt dat weg... Dan heb je twee oplossingen. Ofwel zeggen de politieke partijen die in het bestuur in Antwerpen zitten "we nemen daar akte van, de bevolking heeft gesproken" en dan sturen die een negatief advies naar de Vlaamse overheid. Opnieuw. En niets verplicht die Vlaamse overheid om dat advies te volgen. Het wordt natuurlijk precair als de Vlaamse overheid dat gewoon naast zich neerlegt, zeker en vast. Maar dat is koffiedik kijken hoe het op dat moment gespeeld wordt, en hoe op dat moment de stand van zaken is met de intendant en de onderliggende onderhandelingen. Dus dat is moeilijk in te schatten. Ik denk dat het referendum gewoon negeren, dat dat moeilijk zou zijn. De Raad van State dan, gaat denk ik vooral over een deel van het traject, en daar valt ook nog maar te zien als daar een

negatieve uitspraak zou zijn, of die voorwaardelijk is, of dat die uitspraak een aantal elementen aanduidt die de reden zijn van de vernietiging, of dit nog kan gerediceerd worden, of de intendant eventueel een alternatief op tafel kan leggen dat ook nog binnen de timing blijft. Maar het zou natuurlijk ook kunnen dat de Raad van State gewoon alles van tafel veegt en zegt 'njet'. Ja, dan is het natuurlijk terug naar de tekentafel, dan moet er een nieuwe bouwvergunning ingediend worden, die dan hopelijk op basis van het participatietraject veel meer sterkte heeft.

Nu, we zitten nog niet in het ideale participatietraject. Daarmee wil ik zeggen, het voordeel van een participatietraject is dat je iedereen mee in bad trekt, maar dat men nadien ook niet moet komen zeuren. Iedereen kan zeuren of zijn bezwaren laten gelden tijdens het proces. Iedereen krijgt de kans om zijn grieven te laten gelden en de anderen te overtuigen van zijn idee of van het feit dat zijn belangen geschaad worden. Maar op een bepaald moment stopt het ook en moet je gewoon verder kunnen. Het is onmogelijk om unanimitéit tussen elf miljoen mensen te bereiken. Dat is er ook niet in het parlement. Dat is er nooit. Een participatietraject streeft naar zoveel mogelijk unanimitéit, maar er blijft altijd een stemming. Zelfs in onze burgerbegroting. We hadden unanieme tafels, maar elke tafel was maar één stem. We werkten met een soort collectief stemmen, maar je moest wel één tafel overtuigen. Dus... hoe beter het traject met de intendant loopt, hoe meer kans dat je, zelfs in het geval van een negatieve uitspraak van de Raad van State, in snelheid rond het probleem kunt met een nieuw project dat lichtjes of véél afwijkt van wat nu op tafel ligt. Er zijn ook geen duizend en één oplossingen. Ik denk niet dat de Oosterweelverbinding, ik bedoel dan de tunnel onder de Schelde, weggestemd zal worden. Het zal er vooral over gaan of er alternatieven zijn die minder hinder meebrengen en dat dan afgezet tegen kostprijs en zo verder. En dat is ook niet zo evident. Eén keer dat over de Ring in de stad een overkappingsverhaal is, zal het veel moeilijker worden om daar een succesvolle Raad van Staat procedure tegen te voeren.

MV: Laten we even terugkeren naar het begin van het dossier. Hoe komt het dat de BAM zo weinig gecommuniceerd heeft...

WFS: Terwijl er toch veel professionals en communicatiespecialisten inzaten, en daar veel geld voor voorzien was...

MV: Ik lees dat dit te maken heeft met de advocaten die vreesden voor procedurefouten... Maar ze kenden op dat moment ook al de figuur van Manu Claes, veronderstel ik. Hebben ze die dan onderschat?

WFS: Natuurlijk, ja. De BAM als vennootschap, als organisatie, stamt ook nog uit een tijd waarin er een hele andere politieke cultuur in het publieke debat heerste. Politici hadden een goed idee, gingen eens iets 'cool' doen op lange termijn en richtten de BAM op. Die mensen van de BAM hadden het gevoel dat de hele politiek achter hen stond, ik denk dat ook zij pas gaande weg beseft hebben wat de kracht van burgers is. En dat het niet volstaat om alle procedures uit te zweten, om daarna sowieso te bouwen. Ik denk wel dat ze zich daarin vergaloppeert hebben en gewoon veel te laat zijn beginnen doen wat Ringland wél heeft gedaan, namelijk inspelen op verhalen die positief zijn voor iedereen.

MV: Als ik me goed herinner waren er zelfs geen

visualisaties. Het was wachten op de maquette om een idee te krijgen van het hele project. Hoe zou u in hun plaats die communicatie aangepakt hebben?

WFS: Ja... Maar dat dossier is wel al superoud he... Het is nu veel gemakkelijker om een digitale visualisatie te maken. De laatste jaren heeft de BAM daar wel veel tijd ingestoken en ook informatiemomenten georganiseerd. Maar zij hebben veel passiever gecommuniceerd. Zo van: hier is onze maquette, iedereen mag komen kijken. Terwijl Ringland heel actief bezig is, en actief hun verhaal in de markt hebben gezet. Terwijl dat op dat moment ook een conflictmodel was en dat is communicatief altijd interessant, en daarmee krijg je meer persaandacht. Het is ook een beetje onvermijdelijk, denk ik, dat een burgerbeweging die iets nieuws brengt, een nieuwe manier van werken in de markt zet tegenover het oude. Dan zat de BAM meteen, volop in die framing, nieuw versus oud, stug en ambtelijk, te professioneel, versus burgerbeweging, spontaan, creatief, ja zelfs sexy. Dat is helemaal omdat dat dan recht te trekken, tenzij je jas uitgooit en we vinden onszelf helemaal opnieuw uit, we gooien de helft van de Raad van Bestuur buiten en steken er allemaal nieuwe mensen bij... We doen zélf die transformatie, en we worden zélf Ringland. Maar dat ging eigenlijk al lang niet meer, het was al te ver heen. Voor een stuk is het gewoon de rolverdeling en het spel zoals het ontstaan is, voor een stuk is het omdat veel te lang passief gecommuniceerd werd. Onderschat het belang niet om heel actief naar de burgers te stappen en te informeren.

MV: Als we het dan hebben over goede burgerparticipatie en inspiratie uit andere landen, waar kan u dan naar verwijzen? Ik bedoel, wij hebben nu dat referendum gehad en de manier van communiceren van de overheid is nogal negatief onthaald, evenals de manier waarop wij participatie organiseren. Terwijl er bijvoorbeeld in Zwitserland referenda zijn over een hele rits onderwerpen en waarbij van alles zo wordt beslist.

WFS: Ben blij dat u dat voorbeeld aanhaalt. Ik vind referenda een heel beperkt element in participatie. Eigenlijk is een referendum geen participatie, dat is gewoon allemaal gaan stemmen over een voorstel. Het wordt pas participatie wanneer het referendum het sluitstuk is van een breed maatschappelijk debat waar iedereen aan deelneemt en zijn mening kwijt kan. Ik zie momenteel de rol van een referendum als mogelijkheid om over een aantal onderwerpen participatie af te dwingen. Bijvoorbeeld als zoveel duizend mensen zeggen "wij willen over de bouw van Oosterweel of de mobiliteitsproblematiek in Antwerpen een participatietraject hebben". Verzamel uw handtekeningen, lanceer het referendum, met als vraag of we hierover collectief moeten beslissen of moeten we het aan de politiek overlaten. Met andere woorden, gebruik het referendum als start van het participatietraject. Zodat de burger een selectie kan maken van de dossiers waarin hij inspraak wil hebben en mee aan kan beslissen. Je kan immers niet vragen dat burgers constant, zoals beroeps politici, van 's morgens tot 's avonds daarmee bezig zijn.

Waarom het in Zwitserland wel werkt is ten eerste omdat er een sterke politieke cultuur is van decentrale autonomie, kleine gemeenschappen die al van in den beginne een sterke participatieve cultuur hebben. Als je natuurlijk met honderd man in een dorp iets samen moet beslissen, dan is het nog niet zo heel moeilijk om die honderd man samen te brengen en daar een debat in het stadhuis te organiseren, om dat dan met een stemming af te sluiten. Je hebt al veel meer debat daar, omdat het decentraal is en er kleinere gemeenschappen zijn. Eén keer

die cultuur er in zit en mensen de gewoonte hebben om zich te informeren, om hun stem te laten gelden, dan heb je een participatiecultuur. En dan is een referendum minder een probleem. Dan is dat inderdaad het sluitstuk van een debat dat daaraan voorafgaat. En dan is dat ook een goede graadmeter om af en toe eens te peilen hoe de bevolking denkt over bijvoorbeeld het basisinkomen. Op die manier geeft dat politici ook een idee waar het met de maatschappij naar toe moet, of waar mensen over wakker liggen. Maar je kan dat ook anders oplossen. Zo bestaan er kiessystemen waarbij je tijdens de verkiezing als burger ook een aantal thema's kan aanduiden die je belangrijk vindt, waarbij je dus een soort referendum houdt tijdens de verkiezingen. Zodat je niet alleen mensen verkiest, maar meteen ook peilt of er een draagvlak is voor bepaalde thema's of bepaalde oplossingen. Dat is maar een voorbeeld, er zijn verschillende instrumenten. Dus, Zwitserland als voorbeeld is interessant, maar die hebben historisch een sterke participatiecultuur. Referenda naar ons transplanteren als de Heilige Graal van de participatie... Verhofstadt heeft dat indertijd willen invoeren en zag dat als kroonstuk van zijn burgerbeweging. Dat is heel begrijpelijk, maar dat was toen ook een andere tijdsgeest. Ik denk dat we nu twintig jaar verder zijn en ondertussen wel door hebben dat participatie meer is dan referenda. Dan heb je klassieke participatieladder.

De meest intense participatie is co-creatie, mede-eigenaarschap, enzoverder, en referenda staan vrij laag op die ladder. Als je het wil hebben over inspirerende voorbeelden uit het buitenland, dan is natuurlijk het oer-voorbeeld Porto Alegre in Brazilië in de jaren tachtig. Waar de corruptie welig tierde en zelfs basisfuncties van publieke dienstverlening zoals riolering, veiligheid, onderwijs volledig faalden. Waar de bevolking zegde "het is genoeg geweest" en waar een burgerbeweging is opgestaan die zich als partij heeft gelanceerd bij de verkiezingen en een gigantische overwinning behaalde. En dan een heel participatieve politiek is gaan voeren. Dat is voor mij zowat het oer-voorbeeld, dat nog steeds zeer inspirerend is. Er zijn er nog andere. In Nederland zijn er ook een aantal zaken. Al merk je daar dat de regering toch wel iets conservatiever is dan die bij ons en gemakkelijk participatie gebruikt als een goed excuus om te besparen. De burger moet het zelf maar doen. Een soort over-de-haag participatie waarbij de overheid er zich niets meer van aantrekt, want de burger kan het zelf. Ultraliberaal. Toch wel iets om voorzichtig mee te zijn. Participatie zweeft de hele tijd tussen links en rechts, tussen socialistisch en liberaal, tussen ultra socialistisch of communistisch waarbij iedereen gelijk is, ofwel ultraliberaal waarbij de overheid zich niet moeit en de burgers het zelf beslissen. Dat is heel bizar hoe extreem libertair en extreem communistisch zich in participatie toch kunnen vinden. Op zich is het daar al heel interessant voor, omdat je extreme tegenstellingen toch kunt laten verzoenen in zo'n thema. Maar goed, Nederland is dus misschien niet het beste voorbeeld. In New York werkt men op lokale schaal ook met participatief budgetteren. Ik ben dat daar gaan bekijken. De burroughs, een soort districten, hebben ook eigen middelen die ze kunnen besteden en die worden nu ook participatief ingevuld. Zij het dat ze nog niet zover gegaan zijn als bij ons, door effectief het budget te alloceren in thema's en het daar eerder gaat over kiezen tussen projecten. Dat is wel het fijne aan de burgerbegroting, dat we daar echt fundamenteel zijn gegaan, met als start hét budget. Eerst de toewijzing aan thema's en dan pas de selectie tussen projecten. Dat gaat verder dan een budget beschikbaar te stellen en een oproep voor projecten te doen, waarbij dan de best gerangschikte uitgevoerd zullen worden.

MV: Wat ze in New York ook doen, is tijdelijke projecten opzetten, proefprojecten. Times Square hebben ze zes maanden lang gedeeltelijk afgesloten...

WFS: Dat is eigenlijk heel leuk, omdat zoiets heel veel sociale innovatie en dynamiek in de stad kan brengen. Niemand kan tegen een tijdelijk project zijn. Het tijdelijke karakter laat toe om meer te experimenteren. Zo kan je meer creatieve dingen lanceren. Dan krijg je dingen die nooit uit een ambtelijke denkkoker zouden kunnen komen.

MV: Wat is de rol geweest van de Antwerpse politiek in het Oosterweeldebat? Was de Lange Wapper er wel geweest, als Patrick Janssens 'zijn kar niet had gekeerd'? En wat is er veranderd aan de stadsontwikkeling met het wisselen van de burgemeester? Want stadsontwikkeling was toch wel een parapedaardje van het vorig bestuur.

WFS: Ik denk niet dat de Lange Wapper er zou geweest zijn. Ik denk dat de bezwaren en het protest sowieso al zeer groot waren, en dat het inderdaad niet evident is om een brug over een stad te bouwen. Kijk maar naar heel het debat over de brug en de stadsontwikkeling in Brooklyn, New York. Het heeft méér dan honderd jaar geduurd vooraleer dat stadsdeel opgewaarderd werd en begon op te bloeien, maar dat is zelfs nu nog altijd precair. Ik vind stadsontwikkeling enorm fascinerend, maar er zijn nu eenmaal een aantal evidenties, of een aantal wetten, die je moet respecteren. Hoge gebouwen, bijvoorbeeld, moet je compenseren met brede ruimtes. Als je dat niet doet, voelen mensen zich enorm bedrukt. Hoe mensen zich in een ruimte voelen, hoe de verhoudingen zijn dat is belangrijk. Zo'n gigantische brug die over de stad komt te rijzen dat maakt een enorm bedreigende indruk. Als je in een bos loopt met alleen maar hoge bomen en waar het heel donker is, dan heb je ook die bedreigende sfeer. Het klinkt misschien banaal, maar de manier waarop je 's nachts een plein verlicht, zal bepalen of mensen dat een veilig of een onveilig plein vinden. En misschien gebeurt er op dat beter verlicht plein méér criminaliteit dan op het andere, maar toch is het ervaren anders. De ervaring die mensen hebben over de manier waarop ze in hun stad bewegen, is wat ze is. Daarom denk ik dat zo'n brug, hoe fantastisch dat het ontwerp ook was, altijd een probleem zou geweest zijn. Het groeiende besef daarvan zou het plan van de Lange Wapper sowieso ingehaald hebben, denk ik. En het protest van Ademloos toen, en van Straten-Generaal, was al zodanig fors dat het onmogelijk was om het plan door te zetten. En dat Patrick Janssens dus logischerwijs zijn kar heeft gekeerd.

Wat betreft de stadsontwikkeling onder het vorige en het huidige bestuur: Patrick Janssens heeft inderdaad fors geïnvesteerd, vooral in de binnenstad, en dat was ook nodig. Antwerpen was zoals een oude boom aan het worden, helemaal hol van binnen en enkel nog aan de buitenkant aan het groeien. Heel jammer, want het is een fantastisch mooie stad. We hebben toen een goede inhaalbeweging ingezet. Wat is er nu veranderd? Ik denk niet dat de stadsontwikkeling geremd wordt. Ik denk alleen dat de invulling nu soms wat willekeuriger is, dat het ontbreekt aan een mooi verhaal over hoe de stad er zou kunnen uitzien. En het participatieve verhaal ontbreekt nog meer [...] Wat ik wel merk is dat een aantal structuren echt veranderd zijn, in de zin dat onder Janssens het bestuur sterk geprofessionaliseerd en verambtelijkt werd, en dat de uitvoering uit de handen van de politiek werd getild, door de oprichting van autonome stadsbedrijven. Dat was goed, ook

om een aantal projecten meer dynamiek en snelheid te geven, en om voor transparantie te zorgen. Dat was allemaal prima. Natuurlijk, de greep van de politici op het beleid werd daardoor kleiner. Het gevoel leefde dat de politici alles bedisselden. Het was denk ik wel verstandig voor een stad die groter aan het worden was, om dat voor een stuk uit handen te geven, en het beleid meer bedrijfsmatig aan te pakken. Maar je wil een stad uiteraard nog altijd wel besturen. Je wil wel richting kunnen geven. Aan een autonoom stadsbedrijf heb je minder te zeggen, dat loopt als het ware vanzelf, en de politici moeten in de raden van bestuur waakzaam zijn om de dynamiek onder controle te houden. Ze moeten er minstens voor zorgen dat er harmonie is binnen het beleid. Onder het huidige bestuur worden een aantal beleidsdomeinen terug ingekanteld. Het OCMW komt bijvoorbeeld terug in de stad. Daaraan zie je wel dat er een zekere tegenbeweging ingezet is. NV-A zet heel duidelijk de primauteit van de politiek in de markt en blijft een koele minnaar van participatietrajecten. Maar ik zie wel de stadsontwikkeling nog altijd verdergaan. Misschien iets minder fors als beleidsaccent, terwijl nu meer budgettaire orthodoxie naar voor wordt geschoven. Onder Patrick Janssens was dat laatste minder, lag de nadruk meer op het laten groeien van de stad om dan nadien meer opbrengsten te kunnen hebben. Dus de stadsontwikkeling gaat door, maar de investeringen vanuit de stad zelf zijn wat kleiner. Gelukkig zie je ook veel investeringen vanuit de private sector. Ik denk dat het harmonischer zou kunnen, dat er teveel knip- en plakwerk is. Wanneer ergens geïnvesteerd wordt in een mooi nieuw gebouw, is dat eigenlijk ook een kans voor plannen om de hele buurt op te waarderen. Je moet zo'n plan daarom niet meteen uitvoeren, maar je zou moeten weten waar je met een buurt of wijk naartoe wil. Als je een toren bouwt dan moet die al passen in het toekomstplan voor zo'n wijk. Zodat ook de ontwikkelaar een vooruitblik krijgt op wat er verder nog kan komen. Ik pleit voor meer langetermijnvisie. En als je wil dat een langetermijnvisie je politieke loopbaan overstijgt, dan moet je die samen met de bevolking maken. Want de politici komen en gaan, maar de burgers blijven er altijd.

MV: In verband met langetermijnvisie... Nu lijkt het erg moeilijk geworden om een duidelijk plan te maken voor grote infrastructuurprojecten die bestuursperiodes of legislaturen overschrijden, en om aan dat plan vast te houden. Zijn er eigenlijk infrastructuurplannen op een termijn van bijvoorbeeld vijftig jaar?

WFS: De ijzeren Rijn, de spoorverbinding vanuit Vlaanderen met het Ruhrgebied in Duitsland. Dat is er bijvoorbeeld één. Of de Noord-Zuid verbinding in Limburg, die al in stukken gebouwd is, de autosnelweg. Dat is ook zo'n lijdensweg. Er zijn er nog wel een aantal. (Havenuitbreiding Antwerpen, nieuwe dokken en plaatsmaken voor toekomstige dokken...; Bescherming van de kust tegen superstormen?, nvdv.)

MV: In de media horen we dan minister Schauvlieghe een betonstop aankondigen... in 2050! Dat is zelfs nog niet het begin van een idee. Terwijl onder experten uiteraard al lang consensus bestaat dat het moet veranderen, en terwijl daar ook plannen voor bestaan.

WFS: Ik weet het... Maar toch. Het is op zich al niet slecht dat de idee van een betonstop nu al eens geopperd wordt; dat mensen beginnen te beseffen dat de ruimte eindig is en schaars is. Dit is een voorzichtig eerste stapje. Het zou politieke zelfmoord zijn om tegen alle mensen die in een verkaveling wonen, of in de lintbebouwing wonen, te zeggen dat dit zal

moeten ophouden. Dat is voor een Vlaming echt heel moeilijk te aanvaarden. Maar inderdaad, het is duidelijk dat we de ruimte zullen moeten herschikken. Ach man, daar kan ik echt passioneel over worden. Alsjeblieft, laat ons Vlaanderen bekijken vanop een wit blad en ons daar een idee over vormen. Laat ons zien wat er moet veranderen, en dan bij elk stapje zorgen dat er terug open ruimte komt. De gemeente Zelzate, denk ik, doet dat wél succesvol. De bebouwing was daar dramatisch uit elkaar getrokken, en nu wordt er een beleid gevoerd om terug kern te vormen. Zelzate werkt bijvoorbeeld met wisselgronden. Als iemand ergens een stuk grond heeft, of iemand wil die grond aankopen, dan wordt hem een ander stuk grond aangeboden, iets groter maar voor dezelfde prijs, dicht bij het centrum. Zodat er terug een beetje open ruimte komt. Maar dat is een proces van jaren, we moeten daar wel op tijd aan beginnen denken. Wanneer je iets zuiverder de ruimte ordent, dan wordt het overigens gemakkelijker om plekken te hebben waar er ook infrastructuur kan zijn. Bij ons ligt alles door elkaar. Mensen wonen waar er luchthavens zijn, waar de treinen moeten voorbijkomen, waar er een pretpark komt... Enfin, alles door elkaar. Natuurlijk loopt het dan mis. Overal waar je een huis plant, is er iemand die rust in zijn leefomgeving wil hebben. Mensen moeten beseffen dat ze niet in een oase van rust kunnen wonen, én toch een Ikea, een supermarkt, een treinstation en een luchthaven om de hoek hebben. Dat gaat niet. Als iedereen overal woont en overal naar toe moet rijden, dan rijden we ons allemaal vast. Er moet een besef komen bij mensen dat dit voorbij is; dat we in de toekomst toch dicht op elkaar en op minder ruimte zullen wonen, maar dat dit collectievere en meer kwalitatieve, gedeelde ruimtes zullen zijn. Ik ben echt een nieuwe stedeling. Voor mij is de stad de toekomst. Maar dan een andere stad, met veel meer groen, met meer verschillende niveaus, waar mensen op hun maat kunnen leven, wonen en werken. Als je dan infrastructuur- en transportassen hebt, kan je hoogspanningsleidingen bouwen, treinsporen leggen, snelwegen aanleggen, ondergrondse kokers maken... Daar woont dan niemand, dat zijn dan uw infrastructuurassen. We zouden daar met een grote groep mensen over moeten nadenken. We zouden een fantastisch plan kunnen maken. We zouden een Ringland-plan kunnen maken voor heel Vlaanderen. Maar de moeilijkheid is natuurlijk dat het idee van een maakbare samenleving, of de planningsdictatuur, hoe participatief je ze ook maakt, moeilijk werkt. Morgen zijn er alweer een aantal mensen gestorven en alweer nieuwe mensen geboren. De planning wordt dus een constante dynamiek, waarbij je moet opletten om niet een soort dirigistisch model te lanceren waarvan niet meer afgeweken kan worden. Elk plan, en dat is een nieuwe uitdaging, moet ook ruimte voor natuurlijke ontwikkeling bieden. Je kan wel een aantal krijtlijnen trekken, een aantal kaders en principes – waarvan betonstop een heel knullige eerste is... Je kan bijvoorbeeld zeggen: we streven naar meer concentreren van het woongebied en dat af te scheiden van het infrastructuurgebied, we hebben een idee over transportassen, enzoverder. Maar dan moet je binnen dat soort krijtlijnen wel een organische ontwikkeling mogelijk maken. Er zijn nog altijd mensen, en godzijdank Vlamingen, die niet zoals in Nederland of zoals in Londen, in voorgebouwde wijken gaan wonen. Hier en daar wel, maar dat is toch beperkt. Mensen willen toch hun eigen ding doen, en ik vind dat ook prima. Die organische dynamiek moeten we wel kunnen behouden.

MV: Maar het zou toch wel erg nuttig zijn als daar inderdaad mensen mee bezig waren. Het maken van plannen op lange termijn, het vastleggen van scenario's.

En we zouden die krijtlijnen toch ook op papier moeten zetten op een bepaald moment.

WFS: Ja, uiteraard. Elk idee, of elke richtlijn, of elk plan dat je op lange termijn wil maken zal je samen met de bevolking moeten maken. Anders wordt het meteen aan flarden gesproken, en is voor de politicus de electorale druk veel te groot. Tommelein probeert dat nu met energie, bijvoorbeeld. We zitten met dat moeilijke debat over kerncentrales sluiten, hernieuwbare energiebronnen aanboren. Meteen zit je met de vragen waar die molens dan moeten komen, het draagvlak kalft af, er is een financieel probleem... Alles zit meteen helemaal vast. En elke keer is er weer een minister die zegt "als ik zou doen wat ik zou moeten doen, dan ben ik volgende keer niet meer verkozen. En dat is ook heel vaak waar. Soms is het even moeilijker om het nadien beter te hebben, maar dat is voor een politicus zelfmoord en er staan haaien klaar om daarop te kapitaliseren. Niemand wil of kan dat dus doen. Dat kan dus volgens mij alleen lukken als je samen met je bevolking de zaken aanpakt. Willen we hernieuwbare energie voor onze kinderen? Ja! Gaat ons dat geld kosten? Ja, in eerste instantie zeker wel, maar de maatschappelijke meerwaarde op termijn is zo kolossaal dat we het eigenlijk niet kunnen laten liggen. Oké, hoe gaan we dit doen? Hoe gaan we dan, als we bereid zijn om die lasten te nemen, hoe gaan we die dragen? We zullen dan op andere zaken moeten besparen. Als je zo'n plan met de bevolking en met de bedrijven, enzoverder, uitrolt, dan weet iedereen wat de doelstelling is. Dan is er een soort grove faire verdeling van de lasten en de lusten uitgedokterd. Dan kan de volgende minister dat ook daadwerkelijk beginnen uitvoeren. De minister kan zijn eigen accenten dan wel leggen, maar hij zal wel altijd in de richting werken die samen werd beslist. Dat is echt wel de toekomst van de politiek, waarbij we weggaan van het conflictmodel en streven naar zo groot mogelijke consensus. Waarbij de politicus veel meer de coach van het participatieproces is, dan de grote ideologische voorhoede.

MV: Beslissingen worden veel beter begrepen als iedereen samen het verhaal maakt, en als concrete beslissingen genomen worden in functie van dat verhaal. Misschien is het betonstop-verhaal toch niet helemaal onzinnig.

WFS: Ja, ik weet wel. Wij hebben daar ook tegen gefulmineerd. Omdat het niet doordacht was, en omdat er ook niets achter zat. Het was geen gefundeerde oproep om anders om te gaan met schaarse ruimte. Het is ook weer de klassieke fout. Betonstop, dat is negatief. Het is weer geen positief verhaal over een betere invulling van de ruimte, waarin iedereen het vooruitzicht krijgt op een betere wereld. Het is daarentegen het vooruitzicht op inperkingen, op tekort, op schaarste... En dat is dom, hoewel het theoretisch klopt.

MV: Wat mij ook interesseert is hoe enerzijds burgers experts worden, zoals dat kan in dit informatietijdperk, en hoe anderzijds ook, misschien voor het eerst, experts als ingenieurs en architecten ook burgers worden. Hoe het deontologisch ineens verantwoord is om als expert zelf ook activist te zijn, terwijl vroeger die rollen gescheiden bleven.

WFS: Dat is een hele positieve evolutie. Dat moeten we alleen maar aanmoedigen. Op het moment dat iedereen terug burger is, dan heb je de participatie. Dan neemt en draagt iedereen ook mee de verantwoordelijkheid. Passiviteit is de grootste vijand van zowel klassieke politiek als van participatiepolitiek. • MV

Interview Manu Claeys 10/10/2016. Antwerpen.

Manu Claeys is essayist, publicist en burgeractivist van het eerste uur. Als klankbord van stRaten-generaal volgt hij al ruim tien jaar elke ontwikkeling in het Oosterweeldossier op de voet en beschikt over een dossierkennis waar weinigen zich aan kunnen meten. Zij die hem bestempelen als roeper aan de zijlijn weten niet goed waarover ze spreken. Meneer Claeys is een man met een duidelijke mening en ideeën, en verwijst voortdurend naar praktijken uit andere Europese steden om duidelijk te maken welke kant Antwerpen volgens hem op moet. In een gesprek van bijna twee uur gaat hij dieper in op een aantal episodes uit de Oosterweelsaga.

MV: Wanneer is uw frustratie rond Oosterweel precies ontstaan? Was dit voor of na uw acties rond het Kievitplein?

MC: Het dossier van het Kievitplein was in 2004 voornamelijk. Zomer 2004 tot laten we zeggen maart-april 2005 was de periode dat de strijd rond het Kievitplein het heftigst was en de hele Oosterweelcampagne komt daarna. Dus eigenlijk de opbouw van strategieën, technieken, netwerkopbouw, communicatie, welke tools zijn er, welke middelen, wie zijn mogelijke bondgenoten, hoe verzamel je mensen, hoe bouw je dossiers op... dat heb ik eigenlijk in een shortrun op acht maanden tijd helemaal in het Kievitplein opgebouwd, voor mezelf. Ik was dan na verloop van tijd woordvoerder voor De Ploeg. Ik denk dat ik ze ook heb samengebracht. In de zomer van 2004 was het klooster gekraakt door anarchisten. We hebben vanuit de buurt dat klooster ontdekt, want dat was een gesloten klooster. Veel mensen waren enthousiast over de schoonheid van dat klooster, waren verontwaardigd dat het platgesmeten zou worden voor kantoren en parking en dat soort dingen. Dus het element van de verontwaardiging was er bij heel wat mensen. Ik heb dat vanuit de buurt zowat samengebracht. We hebben een aantal wijkcomités, de parochie, Raad en Daad, een soort socialistische vereniging die mensen in nood aan het helpen was, de anarchisten zelf... Heel veel verschillende verenigingen die daarin samengekomen zijn. Daar heb ik eigenlijk voor een stukje geleerd samen met anderen dat soort uiteenlopende profielen te managen, verschillende mensen met een common cause, die was heel duidelijk. Het klooster redden hebben we uitvergroet naar: 'zouden we niet toch nog is onze blik richten op wat daarnaast aan het gebeuren is, op het Kievitplein zelf, die grote constructies waar we ooit op een meer klassieke manier gereageerd hebben op die plannen, namelijk via Openbaar Onderzoek?'. Je dient dan een verzoekschrift in (eigenlijk de voorgerekauwde inspraak met infoavonden en dergelijke), maar er waren er velen in de buurt die het gevoel hadden dat het eigenlijk een maat voor niets was. Wij hebben daar echt wel veel energie in gestoken. We hadden architecten en alternatieve plannen, contact gelegd met de zoo, proberen bondgenootschappen te vinden. Ja, ons best gedaan om daar relatief constructief, niet zozeer het project tegen te houden, maar verwijzen naar een Masterplan dat ooit is opgemaakt, zeggen van: 'kijk, dit masterplan was veel beter dan wat er nu

zit aan te komen'. Een debat proberen te ontlokken binnen de opdrachtgever, de overheid. Dat is niet gelukt, zij zijn gewoon doorgegaan met de plannen. Dan hadden we een beetje de schouders laten hangen rond het Kievitplein, dan is het klooster gekraakt er net naast en vanuit het elan van die kloosterbeweging hebben we ons dan afgevraagd of we niet toch nog eens opnieuw naar dat Kievitplein zouden kijken, want we hebben nu een groepje mensen (onder andere websitebouwers), veel enthousiasme in de buurt. We hebben zelfs een stukje draagkracht in de buurt. Ze beginnen ons te kennen (De Ploeg). Zouden we niet vanuit die nieuwe dynamiek dat proberen te agenderen [Kievitplein, nvdr.]. Stadsbreed. Dat was de agenda, en dat hebben we gedaan. Wat daar ook speciaal aan was, aan die Kievitpleinstrijd, was dat er een soort voorbehoud was in Antwerpen van het niet te lastig maken voor het Schoon verdiep, want alle partijen zaten daarin behalve het Vlaams Blok, dus kritiek op beleid was kritiek op alle partijen. Dat was eigenlijk ingewikkeld. Je had maar één oppositie, dat was het Vlaams Blok. Al de rest zat mee in het bad en er is denk ik een aantal jaren voorbehoud geweest bij veel burgers in Antwerpen om het om die reden niet te moeilijk te maken voor de mensen op het Schoon Verdiep, waardoor veel dingen begonnen te passeren die eigenlijk ook echt niet konden, vonden mensen. Het Kievitplein was daar een voorbeeld van. Een van de redenen dat het Kievitplein is gepasseerd is omdat Vlaanderen dat dossier naar zich toe heeft getrokken, en dat heeft het gemeen met de Oosterweel. Dus Vlaanderen heeft heel dat dossier naar zich toegetrokken, onder leiding van Minister Van Mechelen, dat was toen de Minister van Ruimtelijke Ordening. De stad had weliswaar een heel mooi masterplan gemaakt, maar Vlaanderen was met Alcatel aan het onderhandelen, zoveel volume (kantoorgebouwen, nvdr.) moet er komen, dit en dat, maar we gaan ons niet teveel aantrekken van heel de stad die daarrond ligt. Het is een strategisch project voor Vlaanderen. En dat heeft het eigenlijk gemeen met Oosterweel. Een clash tussen twee overheden en de kleinste overheid die om strategische redenen inbond. Het waren daarom geen slechte mensen. Het was niet per se ideologisch verkeerd, het had te maken met beloftes op een ander niveau, andere dossiers die zouden tegengehouden worden als ze hierover lastig deden en dit en dat. Het imago dat Antwerpen in die tijd had, van rollend over de kasseien, alle partijen die ruzie maakten... Ze wilden in Antwerpen vanuit het Schoon Verdiep ook het signaal sturen van: 'wij kunnen wel samen regeren'. Vlaanderen profiteerde daarvan. Dus dan hebben we alles verzameld en onze energie gericht op dat grote dossier. We zijn erin geslaagd om stadsbreed in de kranten, op atv, op café uiteindelijk, mensen daarover te doen praten. Met de vraag: 'is dit wat wij willen in de 21^{ste} eeuw in een stad? Zo'n soort KMO-zone in het centrum?'

Er is een thesis geschreven over het Kievitplein ook, als ik met niet vergis?

Ja inderdaad. Het is heel jammer, we hadden een hele goeie website daarover, en twee jaar geleden is de websitebeheerder

overleden. Binnen zijn bedrijf hebben ze heel die website en alles wat op de harde schrijf stond, zonder het zelf te beseffen, ge-erased. Heel de website is weg. En dat is heel jammer want dat was echt een 'wealth of information', daar stond eigenlijk alles van die strijd op. We gaan dat natuurlijk niet meer reconstrueren, dat heeft zijn tijd gehad. Maar het was een vrij succesvolle strijd, in die zin dat we erin geslaagd zijn om het weer te agenderen, we praatten erover. Heel veel mensen, ook buiten onze wijk, vonden belangstelling bij onze strijd. Veel mensen zeiden dat het bij hen ook gebeurt, bijvoorbeeld aan het Militair Hospitaal, dat ze op dat moment aan het ontwikkelen waren. Daar waren ook twee actiescomités die alternatieve plannen hadden en wilden praten. De overheid duwde ze de hele tijd weg: 'we hebben al deze en deze vooruitzichten, het moet vooruit. Maar er zullen veel sociale woningen komen enzoverder', probeerden ze dan een beetje te paaien. Naar aanleiding van de strijd van het Kievitplein was het toenmalige stadsbestuur eigenlijk wel embarrassed. Ze zaten verveeld met die zaak. Omdat ze inhoudelijk vonden dat we gelijk hadden. Janssens heeft ook bij zijn afscheid het volgende gezegd [hij had ooit een afscheidinterview gegeven toen hij hier weg was]; Toen ze hem vroegen: 'wat vind je echt beklagenswaardig over je eigen parcours?', zei hij: 'twee dingen: dat er geen voetbalstadion komt, en het Kievitplein'. En dat was een beetje de vertaling van wat leefde in het college, of dat het nu schepen Erwin Perron was, Mieke Vogels, Ludo Van Campenhout, Patrick Janssens... Eigenlijk vonden ze allemaal dat we gelijk hadden, maar men volgde een beetje het discours van 'het is te laat' en 'Vlaanderen dit en dat', de jobs, het moet vooruitgaan, maar ze beseften dus wel dat ze een fout hadden gemaakt en dan hebben ze op een aantal andere plaatsen in Antwerpen een paar jaar een stuk beter gedaan, bij wijze van spreken om het goed te maken. Er zijn bijvoorbeeld charters gekomen met verenigingen; in het college is er een besluitvormingsproces vastgelegd met een soort agenda die moet doorgelopen worden bij inspraak. Dus een soort van: ja we gaan voorbij het formele, niet zomaar een Openbaar Onderzoek waarbij mensen een verzoekschrift mogen indienen, een adviesorgaan het bekijkt het en dan is het voorbij. Echt een soort actievere agenda is dan opgesteld. Dat was toen onder schepen Chantal Pauwels, zij was schepen van inspraak en districten enzoverder. De kleur van al die schepenen doet er voor mij niet toe, die hebben allemaal hun rol. Maar toen hebben ze eigenlijk een aantal jaren een veel betere cultuur ingesteld op het Antwerps niveau, qua vanuit hun bevoegdheid omgaan met bewoners bij de herontwikkeling van plekken.

MV: Dat gaat dan waarschijnlijk over projecten in Antwerpen zelf, waar Oosterweel dan niet onder valt?

MC: Ja. Het militair hospitaal is er een heel goed voorbeeld van. Die twee verenigingen zijn ons dan (De Ploeg) komen bedanken op hun knietjes en zeiden: 'jammer voor jullie, het is bij jullie niet echt gelukt, het was al te laat, maar wij hebben er zeer zwaar van geprofiteerd'. De rode loper werd ontrold en er werd gepraat met de architecten, workshops en vanalles, met als gevolg dat er op het militair hospitaal nu een project is gekomen met heel veel draagvlak. Er stond vanalles op en aan. Er is voldoende groen, er is voldoende gebouwd, er is voldoende oud bewaard maar ook voldoende nieuw gekomen, daar zitten wat lofts in maar ook sociale woningen, er is plaats gemaakt op de plint voor een aantal zaken; er is een bakkerijtje, er is een supermarkt gekomen... Er is een soort mix gekomen daar met behoud van essentiële elementen, er is heel veel overeind gebleven van dat militair hospitaal. (Het was een oud militair hospitaal van honderd jaar oud en ze waren van plan heel veel plat te gooien. Er is uiteindelijk veel meer bewaard

dan de oorspronkelijke plannen voorzagen, en dan hebben ze daartussen veel nieuwe ontwikkelingen gedaan. Ik heb het echt over honderden woningen, het is echt een groot complex.) Dus dat is goed gelopen, in Sint-Andries ook; charters, inspraak in de wijk Sint-Andries, op een aantal plekken. Er is een soort besef gekomen op het Antwerps niveau van: wij moeten anders omgaan met onze bewoners. Op het niveau van: tappen uit hun expertise, hun enthousiasme proberen mee te krijgen, ze hebben vaak interessante ideeën, omdat ze daar nu eenmaal wonen. Ze zitten erop, ze kennen de plek, en dat is vind ik relatief goed gelopen. Maar op Vlaams niveau is er natuurlijk geen verschil geweest. Nu, om Kievitplein nog af te ronden: we zijn er niet in geslaagd om de grote blokken en de footprints anders georganiseerd te krijgen, maar we zijn er wel in geslaagd, nadat we dan naar de rechtbank gestapt waren, om de projectontwikkelaar zover te krijgen dat we dan toch gingen samenzitten. Zij hebben dan aan ons gevraagd: 'hoe zien jullie dat eigenlijk zelf?'. Dan hebben ze een hele uitleg gegeven en 's avonds in Brussel was er een vergadering over de plannen, er waren echte workshops... Er is er een engagement gekomen van hen om te proberen nog een aantal wijzigingen te doen in de gebouwen zelf, hoewel de ruwbouw er al stond. Er is een aantal gebouwen ontkoppeld van mekaar, op de plint is een pain quotdien gekomen, dat was allemaal niet voorzien eerst. De gelijkvloers was allemaal echt KMO-zone en dan hebben ze toch geprobeerd in de plinten levendigheid te krijgen, wat meer groen (wat eigenlijk niet echt goed gelukt is)... Kortom: ze deden nog een aantal ingrepen.

MV: Op dat moment was u nog niet op de hoogte van de Oosterweelplannen dan?

MC: De Oosterweelplannen zijn in het voorjaar van 2005 naar boven gekomen, dus eigenlijk op het moment dat het Kievitplein voorbij zijn hoofddynamiek was van publiek kabaal laten we zeggen. Op een bepaald moment realiseer je je dan dat ze de gebouwen echt wel aan het verder bouwen zijn, weliswaar met een aantal wijzigingen. Maar dan besef je van: 'deze strijd is eigenlijk een stuk gestreden, we hebben eruit gehaald wat we er konden uithalen, voor het publieke debat is het heel goed geweest, het klooster is gered, het is nog altijd gered'. Er zijn een aantal dingen gebeurd. Het Ruimtelijk Uitvoeringsplan Kievitplein bestaat uit twee delen. Deel één daar is de strijd rond gegaan, deel twee heeft de stedelijke overheid terug naar zich toegetrokken en gezegd: 'wij gaan daar een manager op zetten van bij ons, niet van Vlaanderen, en we gaan zorgen dat het Ruimtelijk Uitvoeringsplan er goed uitziet'. En daar zijn wij wel bij betrokken geweest. Dus Kievit fase twee, die ze nu aan het ontwikkelen zijn, ziet er veel beter uit. Er zal een hele grote groene zone zijn, de gebouwen staan wat verder uit mekaar, plinten zijn helemaal bezet met levendige activiteiten... Dat is eigenlijk de erfenis van onze strijd. Fase twee, en niet fase één. Maar dat alles was over zijn hoogtepunt heen in februari-maart-april 2005 en op dat moment kwam Oosterweel naar buiten.

MV: Dan werd ook de maquette gepresenteerd?

MC: Ja. Dat was in dat voorjaar, de periode februari-maart. Die maquette, er werd over geschreven in de kranten... Iedereen wist wel dat ze hier van plan waren om ergens een autostrade te bouwen, maar de juiste contouren, de schaalgrootte, de fysieke impact... waren allemaal nog heel erg onduidelijk. Het ging over milieueffectenrapporten en Ruimtelijke Uitvoeringsplannen. Dat is niet het concrete. Dan is die maquette naar buiten gekomen en heb ik zelf een aantal opiniestukken geschreven. Anderen ook, onder andere Willem Jan Neutelings, architecten, Jo Crepain zei al es (Jo Crepain

zaliger de architect). In het voorjaar 2005 werd daarover gedebatteerd, 'er is een groot project in aantocht', en er was wat consternatie: de viaductpylonen zouden groter zijn dan de kathedraal, het schepencollege was niet helemaal tevreden. Iedereen begon zo te ruiken van: daar zit een stadsbepalend project aan te komen met grote impact.

MV: Op dat moment waren er nog geen inspraakmomenten geweest dan?

MC: Er was een milieueffectenrapport opgemaakt. Maar dat is eigenlijk geen traditioneel inspraakmoment, in die zin dat het niet het Openbaar Onderzoek heet, het is een kennisgeving. Een kennisgeving van oké, we zullen dat milieueffectenrapport maken, zij die vinden dat ze daar iets over te zeggen hebben, zij die suggesties hebben over wat we precies moeten onderzoeken, zeg het maar. Maar je kunt nog niet echt gaan schieten op iets want het is nog onduidelijk wat ze precies gaan onderzoeken. Dat is het oogmerk van het milieueffectenrapport. In de kennisgeving verzamelen van waarover ze zullen studeren, daar is dus wel een soort van inspraakronde geweest. 'We vinden dat jullie aandacht moet hebben voor het groengebied aan het Noordkasteel, bijvoorbeeld voor die silo's, Sint-Annabos', dat is allemaal ingesproken. Dat milieueffectenrapport was dan in opmaak. Je had eigenlijk een spoor van milieueffectenrapport, uitvoeringsplan, bouwaanvraag... en je had een spoor binnen de BAM van aanbesteding, maquette, plannen uittekenen, geld zoeken en doorgaan. En die twee liepen naast mekaar. De laatste dynamiek was van overheidswege het belangrijkste. En de eerste, dat moesten ze doen (MER, inspraak etc.). Het was een soort bezigheidstherapie. Dit mocht niet verstoren wat ze allemaal aan het doen zijn hier. En zij die hier in deze fase iets probeerden te zeggen, die krijgen vanuit deze groep de wind vanvoor; hoe durf je? Dat hebben we dus meegemaakt. We hebben dan in de zomer van 2005, Peter Verhaeghe en ik, naar elkaar gekeken op de vergadering van stRaten-generaal en gezegd van: 'wat is dat hier allemaal met die Oosterweel?' (Zowel Peter Verhaeghe als Manu Claeys waren op dat moment al lid van stRaten-generaal. Ze hadden mekaar twee jaar eerder binnen stRaten-generaal leren kennen). We hebben beiden wat zitten zoeken en er stond ongeveer nergens iets daarover. Via de wet op Openbaarheid van Bestuur hebben we een paar documenten opgevraagd en zo interesse gekregen in het dossier. Een beetje twee dingen ruikend. Enerzijds dat dit inderdaad een stadsbepalend project is en jarenlang een enorm debat gaat zijn, en ten tweede: 'er is nog geen begin van een debat in aantocht daarover' (De overheid wilde geen debat). Wat kunnen wij nu doen? We konden een paar opiniestukken schrijven. Dat is dan ook gebeurd. We hebben een paar opiniestukken geschreven, maar de dag nadien liggen die bij het oud papier. En dan is het eerste Openbaar Onderzoek gekomen. Het Openbaar Onderzoek rond het RUP Oosterweelverbinding, (oktober tot december 2005). Dan hebben we gezegd, Peter en ik, met de steun van mensen uit stRaten-generaal ook, juristen, mensen die een beetje mee nadachten, stuurgroep En zo... 'we gaan binnen dat Openbaar Onderzoek een verzoekschrift indienen'. Dat is ook wat wij met stRaten-generaal altijd doen en ik denk dat dit een beetje de differentiator is van stRaten-generaal ten opzichte van bijvoorbeeld een Ademloos en Ringland. Wij zijn, zou ik zeggen, de juridische poot in zijn breedste zin. Dat is niet alleen als we naar de Rechtbank van Eerste Aanleg moeten of bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen een vergunning gaan betwisten... of we trekken naar de ombudsman, of via de wet op Openbaarheid van Bestuur gaan wij documenten opvragen, of misschien de Raad van State, of we trekken es naar Europa,

dat is allemaal wij. En Ademloos en Ringland doen dan al dan niet mee. Maar dat is eigenlijk wel onze fort: het bestuderen van de documenten, bijvoorbeeld ook binnen Openbare Onderzoeken, als je een verzoekschrift mag indienen. Onze verzoekschriften gaan altijd de grootste en de zwaarste zijn. Ze gaan ook het meest uitgewerkt zijn, vandaar dat wij met stRaten-generaal in heel dat debat denk ik, eigenlijk tot de komst van Ringland in 2014, de eigenaar van de alternatieven waren. Ademloos positioneerde zich op gezondheid, en zei: 'vanuit onze analyse, is het voorstel van stRaten-generaal het beste'. Zo ging dat, en wij zeiden: 'we vinden het verschrikkelijk belangrijk dat zo'n grote groep als Ademloos zich aansluit bij wat wij als alternatief naar voor schuiven'. In die zin kwamen wij altijd dichterbij mekaar toe. We begonnen dan gezamenlijke infoavonden te organiseren, Ademloos sloot zich bij ons aan op het technische vlak. Communicatief is dan weer iets anders, daar kunnen we straks misschien even bij stil staan. Maar dus, we hebben in dat najaar een verzoekschrift ingediend, van 44 pagina's denk ik. Daarin hebben we een aantal dingen gedaan. Eerst en vooral zezen we erop, een beetje zoals bij het Kievitplein, dat er in het verleden een goed beleid was rond een aantal dingen in dit dossier, en dat er nu een concreet project is dat daar haaks op staat. In het geval van Kievit was er een volledig masterplan aangemaakt. Wat we dan zagen in de bouwaanvragen was volledig anders. Wat wil je nu als overheid? Was het masterplan maar om te lachen misschien? We hebben hetzelfde gedaan met Oosterweel. We hebben gezegd dat de stad Antwerpen tegen september 2006 zoals alle 308 andere gemeenten een Ruimtelijk Structuurplan moest maken en afhebben. En dat Ruimtelijk Structuurplan ziet er wat ons betreft vrij goed uit, voor de zones waar die Oosterweel gaat passeren. Dus bijvoorbeeld op het Eilandje de haven en de stad dichterbij mekaar krijgen, voor behoud van het groen, het uitbouwen van grote groenpartijen en het verbinden ervan, het wegwerken van barrières op snelwegniveau [met de groene Singel], het ontwikkelen van een volledig nieuwe woonwijk aan de kop van Merksem... Als je het parcours overloopt van waar Oosterweel gaat komen dan zien wij daar een structuurplan dat zeer sterke dingen naar voor schuift en waar wij het mee eens zijn, want dat is the way to go voor onze stad in de volgende tiental jaren. Maar dan komt er op het Vlaams niveau een groep mensen die daar lekker een viaduct door bouwen, met op sommige plaatsen achttien rijstroken. Dus wij zeiden aan de overheden: het is van de twee één. Een van de twee gaat moeten buigen en barsten, en wij willen dat jullie nu kleur bekennen, anders hebben we hier op het Schoon Verdiep, zoals wij in West-Vlaanderen zeggen, een paar totentrekkers: mensen die eigenlijk hypocrieten zijn en een zeer mooi structuurplan opbouwen maar eigenlijk weten dat voor die zone 'they're going through the motions'... maar eigenlijk zijn ze daar iets aan het maken waarvan ze zelf weten: dit gaat kapotgemaakt worden. Dus wij zeiden eigenlijk dat bij de opmaak van het structuurplan de Oosterweelverbinding niet genegeerd mag worden. 'Jullie moeten die erop tekenen in jullie structuurplan, en dan kijken wat er allemaal gebeurt in jullie stad, want nu maken jullie een structuurplan zonder rekening te houden met een Oosterweelverbinding. Jullie maken abstractie van een plan waarvan jullie weten dat het er zit aan te komen.' Zo kunnen wij dat ook. Aan de Vlaamse Overheid zeiden we dat ze er rekening mee moesten houden dat er op stadsniveau een volledig ander beleidsplan uitgezet werd, namelijk een structuurplan dat jullie, Vlaanderen, in september 2006 gaan goedkeuren. Want het Vlaams niveau moet alle structuurplannen goedkeuren. Dus wij zeiden, opnieuw ook voor Vlaanderen: 'van de twee één, geen hypocrisie'. Wij willen dat één van de twee zegt aan de publieke opinie: wij houden ermee op. Ofwel zeggen jullie: er komt geen Oosterweel; Ofwel

zegt de stad Antwerpen: voor die zones in het structuurplan schrappen we alle plannen die we daar hebben. En dat was heel lastig. Dat was weer een goeie insteek denken we. Een typische insteek van onze kant uit. Proberen hen te confronteren met wat ze aan het doen zijn. 'Denken jullie dat wij onnozelaars zijn?'

MV: Op dat moment had nog niemand Oosterweel losgelaten? Ook niet vanuit de stad?

MC: Niemand nee, niemand was daar eigenlijk ook mee bezig, met dat soort analyses te maken. De mannen van het structuurplan waren content dat ze een structuurplan aan het maken waren en de ingenieurs van de Oosterweel waren content dat ze hun icoon voor de wereld gingen neerzetten. Die twee groepen waren naast mekaar aan het werken, wij zijn daar vollebak tussenin komen zitten. Dus dat hebben we gedaan, een soort hypocrisie van beleidsvoering blootleggen, helderheid eisen... en we hebben ook een alternatief naar voren geschoven, we hebben gezegd van: kijk, vanuit dat structuurplan dat volgens ons goed is, en om dat te beschermen, moeten we een andere kant opgaan. En wij gaan een voorstel naar voor brengen waarvan wij denken dat dit past binnen dat structuurplan. En waarvan wij aannemen, want wij zijn geen verkeersdeskundigen, dat het ook zal werken. En wij vragen dus aan jullie om te onderzoeken of het ook zal werken. Dus dat hebben wij gedaan in het verzoekschrift, ingediend op 19 december 2005.

MV: Het plan voor het alternatieve tracé was een plan dat u en meneer Verhaeghe zelf hebben uitgetekend?

MC: Ja. Wij zijn gewoon met onze fiets naar de haven gefietst en hebben daar onderzocht he, echt een beetje op een boyscoutachtig niveau. En we zijn dan met Christian Lysen gaan praten, die daar aan dat parcours lag van ons. Wij kenden hem via via en vroegen hem dan of we vanuit zijn toren wat foto's maken van dat gebied zodanig dat we daar een streep op kunnen trekken. En we praatten erover met hem: 'zouden we het toch niet beter zo of zo doen?' We hebben dat zelf wel neergezet maar tijdens het ontwikkelen hebben we daar met heel veel mensen over gepraat. [...] De Vlacoro had beslist dat dit gehonoreerd moest worden, dat dit moest onderzocht worden. Dat was hun advies. Vlaanderen kon dus niet anders dan dit binnen het milieueffectenrapport, het Ruimtelijk Uitvoeringsplan, te onderzoeken. Maar omdat het PlanMER al achter de rug was hebben ze beslist om het mee te pakken in het ProjectMER, dat daarop volgt. En wij zeiden oké, we zullen even wachten, ze gaan het bekijken, dat is goed. Meer vroegen we ook niet. Dat is ook iets eigen aan stRaten-generaal, in belangrijke mate. Wij gaan door operaties die door de overheid al vastgelegd zijn, de contouren. Wij doen dus niks revolutionairs. Wanneer zij een Openbaar Onderzoek instellen dienen wij een verzoekschrift in. Iedereen heeft daar recht op. Zij positioneren dat vaak als: ze doen lastig. Maar het enige wat wij doen is eigenlijk binnen de door hen voorgeschreven procedures deelnemen. Wij gaan ook naar infoavonden en stellen dan vragen. Dat mag je ook wel doen, vragen stellen. Wij zijn daar ook allemaal niet door geïntimideerd. Ik denk ook dat wij altijd wellevend zijn. Als wij dan op atv moeten discussiëren met politici, dan willen we dat ook proberen te doen zonder daar ruzies van te maken. Daarbij is de belofte gegeven dat het bekeken ging worden. Het werd bekeken. In juni 2006 waren ze nog niet klaar en dan hebben wij er niks meer over gehoord tot april 2007. Het heeft daar dus acht, negen maanden gelegen. Ze hebben dat niet naar buiten gebracht. Ze hebben in een bundeltje van 30 bladzijden heel

dat alternatief weggeschreven. In 2007 hebben wij dan achterhaald dat dat bundeltje bestond, terwijl we er ondertussen al ik weet niet hoelang op aan het wachten waren. Wij hebben dat mogen bekijken en toen hebben we gezegd dat hier geen woorden voor waren, voor wat ze hier doen: 'ze maken een karikatuur van wat wij voorleggen en schieten het dan af'. Wat zij onderzochten was in wezen niet wat wij hadden voorgelegd. Bovendien was de manier van onderzoeken van een 'prularianiveau' dat het geen naam had. Op 30 bladzijden zo'n groot voorstel afschieten? En daar zat alles in. Er was een paragraaf van archeologie enzovoort. Het was een paper die op een avond was geschreven door een tweedejaars bij wijzen van spreken. Dit kan natuurlijk niet. Wij hebben dan een reactienota geschreven (die twee keer zo lang was), met een heleboel Excel sheets erbij van berekeningen. Bij hen waren er 0 berekeningen, helemaal niets.

MV: Op dat moment was het contract met Noriant al getekend?

MC: Neen, absoluut niet. Dat is pas later getekend. Noriant was verkoren als voorkeursaanbieder. Men ging alleen nog verder met Noriant. De rest was afgefallen. Ze zijn trouwens ook allemaal naar de rechtbank gestapt. Het enige wat er was gebeurd is dat BAM had beslist dat ze enkel nog met Noriant zouden verder praten. Maar die gesprekken begonnen pas. Meer dan dat was er niet, er was nog nergens iets getekend. Het eerste contract is eigenlijk pas in 2009 getekend. In die periode stond er dus nog niks vast. Dan hebben we aan Hilde Crevits, de nieuwe Minister van Mobiliteit, die nota bezorgd. Ze heeft dat genegeerd. Wij hebben dat aan de ombudsman bezorgd en gezegd dat onze reactienota werd genegeerd. En dat van de ProjectMER is flut. Wij pikken dit niet. Dit moet ernstig genomen worden. Vervolgens heeft de ombudsman gedurende negen maanden onze klacht onderzocht en heeft ons over de hele lijn gelijk gegeven, toen zaten we al in voorjaar 2008. Intussen was Ademloos ontstaan. [...] Een aantal verontwaardigde mensen die op onze infoavond waren, waaronder mensen vanop Linkeroever, hebben Ademloos gevormd.

MV: Hier zou ik even op willen ingaan. Er was stRaten-generaal met de dossierkennis en de uitwerking van een alternatief tracé. Hoe verhouden de andere actiegroepen zich tot stRaten-generaal? Zonder stRaten-generaal...

MC: ... Dan lag dat viaduct er nu. Ik ben daar eigenlijk wel tamelijk van overtuigd. Wat er eigenlijk gebeurd is, is dat er iedere keer een soort schaal bijgekomen is; wij zijn het centrum van de ui en daar zijn telkens schellen bijgekomen. Het is dus niet zo denk ik dat je de ene actiegroep hebt en dan de andere ernaast, en dan nog een andere. Ik denk dat je een soort van basis had, het hart, en daar zijn heel de tijd schillen rond gekomen die passen op die ui. Het is meer dan een aantal groepen die naast mekaar een aantal dingen zijn beginnen zeggen. Het is een groei, een soort van jaarringen bijna, een boom zou ik moeten zeggen. Een soort van klein boompje, dat nog kwetsbaar is, en dat nu tot een serieuze eik aan het uitgroeien is. En die wortels gaan dan ook dieper, bij wijze van spreken, naarmate de boom groter wordt. Het is dus veel moeilijker om die omver te krijgen. Het heeft me altijd verbaasd dat de overheid dat zo heeft onderschat. Wat aan het groeien was daar, in het Antwerpse. Het ging om veel meer dan een aantal mensen die een plan hadden. Dat ging echt heel ver. Eind 2007, in november, hebben we dus een infoavond gegeven in de Singel. Daar waren een aantal mensen van de oppositie. Daar was Wim Van Hees, Guido Verbeke, die

hebben dan in maart 2008 formeel Ademloos opgericht. Daar was Peter Vermeulen, die avond, we hadden hem ook uitgenodigd als discussiant. We hadden gezegd dat we een voorstel gingen doen en dat uitleggen. De impact van de Oosterweel gingen we uitleggen en dan wilden we twee mensen (iemand van de vakbond was dat, en Peter Vermeulen) voor eerste reacties. En dan naar de zaal. En we hadden niet echt doorgepraat over wat de reacties zouden of moesten zijn. We wilden dat open houden. We vonden het interessant dat eerst twee mensen die in dat middenveld staan en van wanten weten, reageren, voor we naar de zaal gingen. Peter was dus één van die twee. Er was consternatie die avond (over het aantal rijstroken, verkeerskoppelingen die niet veilig waren, impact op het Noordkasteel...). Dat ging allerlei richtingen uit. Dat is eigenlijk een katalysator geweest. Ik denk dat het een verschrikkelijk belangrijke avond was voor het dossier.

MV: Dat moment was de eerste keer dat de Antwerpenaren, de burgers zelf dan, in contact kwamen met de Oosterweelplannen?

MC: Ik denk dat het een schaalvergroting was van de activistische bodem van heel dat ding. Wij waren in dat onderzoek meegenomen. Er was wel eens een discussie daarover in de kranten. Het was lastig voor de overheden. We hadden een aantal vragen en we kwamen met alternatieven, die ze niet zomaar weg kregen. De Vlacoro gaf ons gelijk, de ombudsman stond aan onze kant... Het was dus niet zo dat wij ongelijk hadden. Ze hadden echter nog geen enkel echelon gevonden waar wij formeel ongelijk kregen, behalve hun eigen nota's waarin ze ons wegschreven. De overheid raakte niet van ons af. Dat kreeg steeds meer publieke aandacht. Die avond ontstond er een kiem van versterking van mensen die ook hun mouwen gingen oprollen, die er zich ook in gingen smijten. En dat is belangrijk. Wij zijn jaren verder kunnen gaan met het uitwerken van alternatieven, het debatteren erover, er waren de Horta-avonden om het uit te leggen en het verhaal te blijven herhalen. Na een tijd kon iedereen heel het verhaal zingen. Wij paktten die taak op ons. Wim Van Hees kwam er bij vanuit gezondheid, samen met een aantal van 'zijn dokters'. Dat ging dan over fijnstof, CO₂ en stikstofdioxide, waar onder andere vergelijkingen werden gemaakt met de Europese norm. Die impact kwam er dus bovenop. Dan zijn we zo naar de volksraadpleging gegaan, met Ademloos en stRaten-generaal. Dat was een zeer sterk team denk ik. Die techniciteit en de meer brede zorg om de luchtkwaliteit kwamen daar de hele tijd samen. Met een intussen goed bevonden alternatief (Arup/Sum-studie, nvdr.). In de zomer van 2008 zat de regering dus vast. Dat was de periode van walk and don't look back van Janssens en de kinderen die hier op de grote markt stonden. [...] We kregen steeds meer aandacht in de pers. Dan was er het Sint-Jozefinstituut. Het stadsniveau begon te beseffen dat ze echt een probleem hadden. Een beetje Kievit weer: 'eigenlijk hebben die mensen gelijk'. Een na een begonnen ze ons vanuit het stadsbestuur te zeggen dat we eigenlijk gelijk hadden. We begonnen bruine enveloppen te krijgen met plannen. [...] We kregen eigenlijk een soort bondgenootschap met mensen van het Schoon Verdiep, van de regering, van de meerderheid, zonder dat zij zich konden outen. Want zij moesten richting Vlaanderen één stem vormen. Hun eigen partij zat in de meerderheid. Dan is de Vlaamse Regering daar proberen uit te raken want de VRT en de VTM waren toen al avonden en avonden aandacht aan het besteden hieraan. De Morgen pagina's groot, de Gazet van Antwerpen katernen en bijlagen... het hield niet meer op in die periode. Daarop heeft de Vlaamse Regering beslist om toch nog eens naar het alternatief te gaan kijken. Twee jaar en half nadat we

het voorstel hadden ingediend. Die 30 bladzijden geklungel waren dus eindelijk weggekregen. En wij kregen de belofte dat er nu eens ernstig naar ons gekeken ging worden. Dat was dus een majeure overwinning. Ik denk dat het eigenlijk een van de beste momenten geweest is in heel dat dossier. Dat wij als indieners van een alternatief de overheid zo ver gekregen hebben dat ze het gingen laten bekijken door externe experts. Niet onze mannen (diensten van de overheid, nvdr.). Dat is een gepasseerd station. Niemand vertrouwt het nog als wij onze experts naar jullie ding laten kijken. Nu moeten we wel naar het buitenland. Dat is eigenlijk du jamais vu hoor, dat ze zo ver zijn gegaan om een soort van nieuw vertrouwen op te bouwen. Dan heeft Arup/Sum dat onderzocht en wij kwamen daar als winnaar, als betere optie uit. [...] Dan was het kot te klein want daar had de overheid niet op gerekend. En dan hebben wij daarvan gebruik gemaakt om naar de volksraadpleging te gaan. We konden aan de mensen zeggen dat het onderzoek door het extern bureau er was geweest en we daar als betere versie uit waren gekomen. Het is beter voor de leefbaarheid en het werkt. Er was dus geen enkele reden om dat gedrocht met 18 rijstroken daar te gaan bouwen. Het was dus een tamelijk simpele boodschap, wij moesten daar niet heel technisch over zijn. En dus heeft het ons ook niet verbaasd dat we die volksraadpleging hebben gewonnen. De andere kant heeft vaak gezegd: 'dat populisme, en fijnstof, de mensen bang maken...'. Maar ik denk toch dat wij daar ver voorbijgegaan zijn. Aan de ene kant hadden wij een soort van geobjectiveerd brevet van 'kijk, wij zijn goed bevonden', ze moeten nu niet meer afkomen dat het niet werkt of niet goed is, en wij leggen al jaren de impact van gezondheid uit. Het was een soort van educatief eindspel, die volksraadpleging. [...] De politici die toen riepen: 'wat populistische frasen', 'zij die ertegen zijn winnen altijd', dit mag je echt niet gaan vergelijken met zo maar *your next* volksraadpleging. Wij waren toen al vier jaar een beweging in het Antwerpse die infoavonden organiseerde waar 500 man op afkwam, wij maakten krantjes, er was een website waar vanalles opstond, de katernen in de kranten zagen er goed uit; de journalisten begonnen het allemaal juist te schrijven, met de juiste data, de juiste breedte van rijstroken, dus ook de journalisten begonnen het dossier in de vingers te krijgen. Dat mag je ook echt niet onderschatten. Dat de berichtgeving daarover verre van populistisch was, dat was zelfs relatief technisch, en zeker op het Antwerps niveau, dus ATV, de lokale televisie, Gazet van Antwerpen en de lokale bladzijden van het nieuwsblad en het laatste nieuws, dat waren onze vier belangrijkste plekken om te communiceren met de Antwerpenaar. We didn't care about de morgen, om het zo te zeggen. De Morgen en De Standaard, oké dan, als zij er iets over schrijven, het zal wel. Maar wie leest dat in Antwerpen? Dat was onze redenering. De Morgen had hier in Antwerpen bij wijze van spreken 25.000 lezers, de Gazet Van Antwerpen 200.000. Iedereen keek naar atv en een verdwaald iemand keek soms een keer naar Terzake. Maar als wij op ATV waren geweest, en we kwamen naar buiten hetzelfde weekend, heel de stad had ons gezien: goed gedaan he! Als wij op Terzake waren geweest in een debat, had geen kat dat gezien. Dus dat wil ik zo scherp stellen: de lokale pers is daarin über geweest. En ik denk dat dat bijvoorbeeld in het Brusselse of in het Gentse niet anders zou zijn. Dus wij hebben ons heel erg gericht op de lokale pers en die brachten het dossier op een vrij technische wijze, terwijl De Morgen en De Standaard vooral aandacht besteedden aan: die doet het met die en die maakt ruzie met die. Dus op het moment dat het gepolitiseerd werd, begonnen zij daarover te schrijven. [...] Wij lagen daar dus niet wakker van. Op het moment dat die volksraadpleging er kwam hadden wij heel het terrein gecoverd. We hadden dat denk ik vrij goed gedaan. Met een goede insteek. We hebben dan ook nog een

campagne gevoerd, Ademloos en stRaten-generaal samen. Een précampagne in 2009. En dan in augustus, september, oktober de echte campagne richting volksraadpleging. Dat was met enorm veel infoavonden, heel veel aandacht in de krant, elke dag, maar weer de lokale kranten, dus als je in Eeklo woonde of in Hasselt, kon je om de tien dagen een keer iets lezen over de volksraadpleging die er zat aan te komen, maar hier was dat elke dag tien bladzijden. Dus dat leefde gigantisch in de stad. Grote bilboards die we dan konden huren...

MV: Nu, voor de komende volksraadpleging, gaan jullie op dezelfde manier tewerk?

MC: Ja. We zijn dus nu een précampagne bezig en de echte campagne zal dan beginnen op het moment dat de handtekeningen ingediend zijn, dat de vraag geformuleerd is, de brochure namens de stad gemaakt... Dan zitten we echt in campagne. Met campagne bedoel ik dat het er dan elke dag op de lokale televisie 's avonds tien minuten over gaat en dat de kranten elke dag over rapporteren.

MV: En de formulering voor de nieuwe vraag, blijft die min of meer dezelfde?

MC: Wij mikken wel op gewoon krak dezelfde vraag, want er is niks veranderd. Omdat het voor ons altijd om het tracé is gegaan, niet om de techniek van wat ze daar gebruiken. Wij hebben die volksraadpleging toen gewonnen, we zijn ook naar de moskeeën getrokken toen, voordien. Daar werden pamfletten verspreid in het Arabisch. Er werd opgeroepen om zeker te gaan stemmen, daar is ook door de imams opgeroepen om te gaan stemmen. Dat is iets dat de BAM en de overheid absoluut niet beseffen: hoe breed het ging en hoeveel moeite wij hebben gedaan om de mensen te bereiken die normaal niet buitenkomen om te gaan stemmen. Wij wisten dat hoe meer mensen we daar kregen hoe groter de kans was dat we gingen winnen, want zij die gaan, zijn gemotiveerd. We wilden dat het aantal mensen dat zou opdagen hoog genoeg was. Tien procent was het minimum. Wij wilden daarover gaan, wij wilden een veelvoud van tien. Wij wilden niet 12 of 16 procent. Wij mikten eigenlijk op wat we gehaald hebben. Een derde is afgekomen, wat in een stedelijke context een zeer hoge opkomst is. Als je volksraadplegingen bestudeert, dat hebben we ook gedaan, politicologen hebben daar ook over geschreven... zie je ook dat dit een zeer hoge opkomst is. In een grootstad heb je namelijk een aantal tientallen procenten die gewoon nooit buitenkomt. Die zijn aan het overleven. Er is elf procent kinderarmoede in Antwerpen. Waarom zouden die mensen gaan stemmen? Die proberen te overleven. Er zijn een hoop vreemdelingen hier die je niet kan bereiken. Die begrijpen zelfs niet dat we onze mond opendoen. Die zijn zich binnen hun eigen kring opnieuw bij mekaar aan het rapen om door te kunnen in het leven. Je hebt in grootsteden dus een aantal tientallen procenten waarvoor je ervan moet uitgaan dat ze niet te mobiliseren zijn. En dat is niet omdat die mensen per se niet geïnteresseerd zijn, maar gewoon omdat ze totaal andere prioriteiten hebben. Dus je mikt dan op laten we zeggen 60-70 procent van de Antwerpenaren in het beste geval. Als daarvan dan de helft opdaagt dan hebben wij major time gewonnen vinden wij. En de uitslag was dan 60 procent nee, 40 procent ja. Dat kwam ook wel overeen denk ik met wat er leefde in de stad. [...] Daarna is er dan een hele nieuwe partij bijgekomen, het Forum2020, met de bedrijfsleiders, dat was dan weer Christian Leysen, die wij al jaren kenden. Na de volksraadpleging stelde hij, samen met zijn vriend Nicolas Saverys van gasmaatschappij Exmar, dat we nu een neen hadden tegen het BAM-tracé, maar er een oplossing moest

komen en zij de overheid daarin niet meer vertrouwen. Dat komt niet goed. Ze vroegen of wij, vanuit al die vrijwilligers enzo, verder nog een keer wilden nadenken over hoe we dat dossier verder vooruit konden krijgen. Toen hebben we de meccano ontwikkeld. Die meccano hebben we ontwikkeld in samenspraak met Ademloos. Peter Verhaeghe en ik hebben onze tanden daarin gezet, Ademloos, Red de Voorkempen, aan die kant van de stad, Abblo, dat is de vereniging van milieuverenigingen in het Waasland, hebben we er allemaal bijgehaald. We probeerden dus zoveel mogelijk het middenveld van zich goed organiserende, grote bewegingen aan tafel te krijgen, want we gingen geen oplossing bedenken die ze dan ergens anders in Antwerpen zouden afschieten. Als grote machine. Als grote burgerbeweging. We hebben ook samengewerkt met de administratie van de stad, de stedelijke planningscel, de stadsbouwmeester erbij gehaald. We kregen een budgetje van die captains of industry om in Dublin en Barcelona examples of good practice te gaan bekijken. We hebben daar vier maanden zeer intensief gewerkt aan dat alternatief oplossingsmodel. We hebben er alles voor laten vallen, vier maanden lang. Dan zijn we met dat eindrapport van de meccano gekomen. Dat werd weer direct afgeschoten door Kris Peeters en co. Niet geïnteresseerd: 'dankuwel maar we hebben intussen een andere oplossing'. We blijven op het BAM-tracé. En zo waren de volgende jaren eigenlijk een copy-paste. De periode 2005-2009 heeft zich weer herhaald tussen 2010 en 2014. Tot er weer een milieueffectenrapport kwam in 2014, waarin het BAM-tracé de beste was op mobiliteit en de meccano het beste op leefbaarheid. [...]

MV: Op dit moment zijn jullie over de Oosterweelknelpunten aan het discussiëren met de intendant?

MC: Nog altijd ja.

MV: Ik heb begrepen uit het gesprek met Matthias Blondia dat hij wel positieve evoluties zag in deze gesprekken? Dan denk ik aan de doorbraak rond het Sint-Annabos. Zou u op dat proces met de intendant even kunnen ingaan?

MC: In januari van dit jaar, toen we de eerste gesprekken hadden met de intendant, heb ik dat onmiddellijk geagendeerd. Kijk, dit is waar we staan. Natuurlijk hebben zij gewonnen met hun verkeersmodellen, als je een gigantisch aantal rijstroken geeft en het kortste punt tussen A en B zonder belemmering, het zal wel zijn dat de auto's dan het best van A naar B rijden, want bij ons moet je omrijden. Dus wij gaan een paar minuten vertraging hebben, het kan niet anders. Ik vergelijk dat met Nederland. In de voorbije twintig jaar hebben ze in veel Nederlandse dorpen rondwegen gemaakt. Zij noemen dat geen ringwegen maar rondwegen. Dat gaat over dorpen van 2.000 of 3.000 inwoners; Aardenburg, Oostburg, Sluis, pietpeuterige kleine dorpen, waar vroeger de steenweg erdoor ging. Zij hebben op een bepaald moment beslist dat dit echt moest ophouden. Ze zouden er niet uit raken want er komen altijd maar meer auto's. Dus gingen ze rondwegen bouwen, ze gingen een stuk onteigenen. In Nederland hadden ze ook het 'geluk' dat ze niet altijd met lintbebouwing verkaveld hebben in alle richtingen, en je dus makkelijker rond de stad kunt, met als gevolg dat bijvoorbeeld in Aardenburg, ik ben daar vorige week nog geweest, ze in 2004 beslist hebben. In 2007 is dat opgeleverd. Dat is een recente ingreep. Maar uiteraard, als je de rondweg neemt rond Aardenburg, ben je twee minuten langer onderweg. Bovendien hebben ze beslist dat je ook daar maar 50 kilometer per uur mag rijden. Je moet je dat voorstellen. Ze

hadden in Aardenburg ook kunnen beslissen om extra capaciteit te bouwen. [...] Wij zijn de meccano rond Aardenburg, en zij (de BAM, nvdr.) verdubbelen de capaciteit door Aardenburg. Ik zou door Aardenburg rijden dan.

MV: Maar wat als we die snelweg door Aardenburg dan gewoon overkappen?

MC: Dan komen we erbij. Voor Aardenburg zou dat opgaan. Heel dat dorp heeft ongeveer een doorsnede van anderhalve kilometer. Je bouwt gewoon een tunnel van 1,8 kilometer. Je komt er aan de ene kant van het dorp in en aan de andere kant weer uit en niemand heeft ooit gezien dat je onder Aardenburg hebt gereden. En wat is een tunnel van 1,8 kilometer? Dat is niks. Relatief. En de uitlaten van de tunnelmonden liggen buiten Aardenburg. Dat is dus prima, behalve dat het veel kost en dat een rondweg veel goedkoper is. Maar hier (in Antwerpen, nvdr.), moeten we het maal tien doen. De doorsnede van Antwerpen is veel groter dan die van Aardenburg, dus ga je als je de Oosterweel bouwt niet rond Antwerpen, maar erdoor. Als je de arm onder de grond steekt dan zie je hem ook niet. Dat gaat bij Oosterweel niet zo goed op als bij Aardenburg omdat je onderweg een aantal verkeerswisselaars hebt waar de Europese wet op alle weefbewegingen de overkapping bemoeilijkt. Ondergronds heb je, doordat je al die op- en afritten hebt, in tegenstelling tot bij Aardenburg, complexiteit in het verkeer in de tunnel zelf. Mensen moet beslissingen nemen. [...] Het is een opeenvolging van verschillende verkeerswisselaars die onder de grond zullen zitten. Dat is één punt van kritiek: het is niet simpel om dat allemaal in orde te krijgen. Ten tweede, al die verkeerswisselaars zitten grotendeels in openlucht, bijvoorbeeld de Hollandse Knoop, die Matthias en Alexander nu de Deurnse tuinen noemen, maar dat is nog altijd een Hollandse knoop, met complexiteit onderaan en grote ruimtelijke impact bovenaan. De verkeersknoop aan het Noordkasteel is een gigantisch kluwen, dat is helemaal in openlucht. En dat ligt aan de overkant van het strand van Sint-Anneke. Het gebrul van die verkeerswisselaar daar gaat naar Linkeroever komen, waar mensen wonen. Dat blijkt ook uit geluidskarten als je die bekijkt. Je zou kunnen zeggen: 'we steken hem onder de grond en we ruiken hem niet meer en zien hem niet meer, so what's the point?' De verkeersveiligheid ondergronds is niet evident, de plekken waar je toch moet wisselen gaan vaak ook connecties hebben met de buitenwereld. Daar heb je dan toch exhaust, geluid en dergelijke. En bovendien (en dat is eigenlijk het grootste punt van kritiek en iets wat zowel Matthias als Alexander blijven negeren en wij niet goed begrijpen waarom dat zo is) is er de vraag waarom je zo'n gigantisch volume van verkeer door die stad zou laten gaan, dat dan ter hoogte van het Sportpaleis een hoop beslissingen moet nemen en gekoppeld worden richting de Kempen, richting afrit Sportpaleis zelf, richting Borgerhout, richting Brussel... Daar zijn dus een heleboel verkeersbewegingen die er volgens ons niet hadden moeten zitten. Als je ze rond de stad brengt, dan blijven zij die naar de Kempen gaan weg van het Sportpaleis, zij die naar Rivierenhof gaan blijven weg van het Sportpaleis, zij die naar de haven gaan blijven weg van het Sportpaleis. Met de Oosterweelverbinding moeten zij eruit aan de Oosterweelknoop en dan hun weg zoeken door het Eilandje en door de haven. Daar is tot op vandaag een discussie tussen Alexander en Matthias enerzijds en anderzijds wij over de druk op het wegennet en het al dan niet vermijden van gigantisch veel verkeer in de binnenstad. Weliswaar ondergronds. [...] De oefening van de zuidelijke ring is hoe we dat kunnen vereenvoudigen en ontvlechten zodat we ze helemaal kunnen overkappen en dan gaat de BAM het aan het Sportpaleis

complexer maken en niet ontvlechten. Want zij moeten net al die stromen bij mekaar krijgen, opdat zij dan kunnen beslissen. [...]

MV: Een argument uit het Oosterweelkamp is dat je met Oosterweel een deel van het stadsverkeer kan weghalen omdat mensen die nu met het alternatieve tracé uit het noorden komen, en als bestemming het zuiden van de stad hebben, vaak binnenwegen gaan zoeken op het lokaal stadsnetwerk. Terwijl het met een ontsluiting van de ring eenvoudiger is om die shortcut te nemen langs de ring zelf.

MC: Ja, ten eerste, ze hebben ons dat nog nooit getoond in cijfers. Ze verwijzen altijd naar het milieueffectenrapport, maar dat is cherry picking, want voor het Eilandje gaat dat bijvoorbeeld niet op, en daar zwijgen ze dan over. [...] Het zal wel zijn dat je op veel plaatsen verkeer weghaalt van het onderliggend wegennet, maar dat is bij ons ook het geval. Het hangt er vanaf welke plekken je bekijkt. Er zijn verschuivingen, al naargelang van waar je de derde Schelde kruising legt, dat is heel logisch, maar ze zijn allemaal op andere plekken. [...] Met de Oosterweel los je de Kennedytunnel ook niet op. Met ons voorstel ook niet. Welke Schelde kruising ook lost de Kennedytunnel niet op. Men maakt daar abstractie van. [...] De angst van Ringland is dat zij hun model van ontvlechten niet verder gaan kunnen toepassen naar het noorden toe. Dat is de agenda van Ringland. De agenda van stRaten-generaal is, los van Ringland, welk model van ontvlechting er ook komt: het is simpelweg geen goed idee om het verkeer dat je rond de stad kan brengen, je dat alternatief niet geeft en hen verplicht om erdoor te gaan. [...] Er is een soort van rationalisering bij Alexander en Matthias, zij moeten binnen een aantal contouren werken, en zij willen daar het beste van maken. Ik vind dat een zeer nobel iets van hen. Zij kunnen niet gaan voor een alternatief, omdat dit gewoon binnen het beslist beleid niet hun opdracht is. Zij zijn ook in die wedstrijd gestapt met als belofte binnen die lijnen te blijven. Het zou dus bijna contractbreuk zijn van hen om nu loud and clear aan jou, aan de pers, aan de opdrachtgever, te gaan verkondigen dat hun hart eigenlijk bij een alternatief model ligt. Zij kunnen ook niet zeggen: 'laten we geen Schelde kruising bouwen'. [...] Zolang de overheid niet zegt dat ze alles loslaten, en dat iedereen een keer kan zeggen wat ze werkelijk vinden, zonder besliste beleidscontouren, gaan wij van Alexander en Matthias nooit een waarheid krijgen. En het zou kunnen zijn dat zij echt honderd procent geloven wat zij zeggen en zoals ze het aan jou formuleren. Maar wij gaan nooit weten of het echt zo is. [...] Er is altijd de beperking van de opdrachtgeving. [...]

MV: Dus in een ideale wereld was er vanaf het begin een soort van Oosterweelintendant geweest?

MC: Dat zou een goede zaak geweest zijn, idealiter had Alexander nu ook de opdracht gekregen om de ring te overkappen en abstractie te maken van de oplossing voor het sluiten van de ring. Dat is ook de kritiek van Ringland en wij. Die milieueffectenrapporten moeten eindelijk een keer samengebracht worden, in plaats van die kiepkap en saucissonering heel de tijd. Het eerste milieueffectenrapport legt de fond voor het volgende. Dwaze keuzes kunnen niet meer ongedaan gemaakt worden want er is al beslist, en wij schuiven dus heel de tijd, al dan niet onverstandige beslissingen mee in volgende dingen. Peter Vermeulen heeft de voorbije weken een aantal keer gevraagd om de drie milieueffectenrapporten nu eindelijk eens te laten samenbrengen, PlanMER Oosterweel, ProjectMER Oosterweel

en PlanMER A102. Laten we dat nu een keer samenbrengen en alle gegevens daarvan op een verstandige manier bekijken, in plaats van het ene tegen het andere uit te spelen en te zeggen dat je het over bepaalde zaken niet meer mag hebben. In de discussie in de workshops met de intendant heet de Oosterweelverbinding de olifant in de kamer. Die komt de hele tijd op tafel. Wij zeggen al heel de tijd dat we beseffen dat het de olifant in de kamer is. De olifant in de kamer is een uitdrukking voor het volgende. Je hebt een vergadering over iets en er is één ding waar je het niet mag over hebben, dat is de olifant in de kamer. We zitten hier aan tafel en achteraan in de ruimte zit er een gigantische olifant, maar we hebben allemaal beslist dat we dat gaan negeren. We weten allemaal dat dit het probleem is maar we hebben beslist dat we het er niet over gaan hebben. Wij hebben het in die workshops dus af en toe over de olifant in de kamer, waar we het niet over mogen hebben, maar we gaan die toch even vermelden. [...]

MV: U bent momenteel dus parallel bezig met enerzijds de strijd voor het alternatieve tracé (via het referendum o.a.), het meccanotraccé, en tegelijkertijd binnen het team van de intendant een optimalisering van het Oosterweeltracé.

MC: Ja, ja, ja. En dat is een spagaat in zekere zin, een moeilijke positie. Maar dat is een positie waar wij bewust voor gekozen hebben omdat wij zeggen: we moeten het beste maken van een mogelijk scenario dat niet het beste is. Wij gaan hier dus niet opzij gaan zitten van die tafel. Als er kansen zijn om het scenario waar wij niet voor gaan beter te maken. En dat vergt veel energie, ook mentaal, omdat we daar eigenlijk niet in geloven, laten we zeggen: omdat we tot vandaag niet overtuigd zijn dat de elementen op tafel liggen die dit aanvaardbaar maken. Het Sint-Annabos is een stap vooruit. En daar heeft Matthias gelijk in, en daar heeft Alexander gelijk in, en iedereen, en vandaar dat wij ook hebben gecommuniceerd. Dit is een belangrijke stap. Het Sint-Annabos is gered. Het is weliswaar niet gered, omdat er toch nog wel wat impact is links en rechts, en de diehards van onze achterban roepen ook ahoe tegen ons, die zeggen ook van: sellout. 12 procent langs daar, slikken en Schorre, zoals we het vandaag kennen het Sint-Annabos, het zal niet meer hetzelfde zijn. Uitverkoop. Dat gebeurt dus ook in de flanken. Bij de drie groepen. Maar wij hebben gezamenlijk beslist om dit als iets positiefs neer te zetten. Het feit dat het slibstort er niet komt, dat is een heel belangrijke stap vooruit. Wij gaan nu niet roepen: niet genoeg! Dat gaan we niet doen. We hebben dus alle drie in een korte vergadering gezegd, waarin we op elkaar afstemden, dit is belangrijk. En ook bij een haventracé zou er een zekere impact op het Sint-Annabos zijn. Dus laten we zeggen aan de publieke opinie: het Sint-Annabos is gered. Dit is van tafel. Wat blijft er dan nog over: het Noordkasteel aan de overkant, waar die gigantische strook komt, en de hele zone aan het Sportpaleis, de zogezegde Deurnese tuinen. Straks is er een workshop waar we onder andere de verkeerswisselaars rond de Deurnese tuinen boven en onder zullen gaan bestuderen. [...] Alexander zal ons moeten overtuigen dat alles veilig is... [...] Op dat moment kunnen wij rond de Deurnese tuinen misschien landen. Dat zou kunnen. [...] We hebben toch het gevoel dat we in die werkgroep mee kunnen wegen op een aantal dingen. We hebben het daar ook over het agenderen van een verdere uitbouw van het Openbaar Vervoer. Dus binnen die workshops van de intendant zijn we begonnen met de vraag hoe we gingen overkappen, dan zijn we verdergegaan met de vraag over de ontvlechting, het wordt steeds breder, zijn pakket.

MV: Matthias Blondia zei ook dat het de bedoeling is dat de opdracht van de intendant verlengd zal worden. En dat hij daarvoor heel wat inzichten bij u had verkregen. Over hoe we dat proces van die burgerparticipatie kunnen consolideren of institutionaliseren.

MC: Dat is denk ik eigenlijk het mooiste dat nu aan het ontstaan is, en dat staat tegelijkertijd onder druk. We hebben een constructieve opstelling binnen heel dat intendantenverhaal, de drie groepen, denk ik toch. Het is verwarrend geweest voor de achterban, want zijn we nu tegen de Oosterweel of niet? We krijgen soms het verwijt dat we meewerken in de zuidelijke groep. 'Julie gaan naar de Raad van State, maar toch zijn jullie rond die Deurnse tuinen aan het werken. Is dat nu niet een soort sellout?' En we gaan een volksraadpleging organiseren, maar tegelijkertijd is het Sint-Annabos toch gered. Het wordt zeer ingewikkeld. Wij zeggen dat wij dat aankunnen. Dat mag ingewikkeld worden. Hier worden dingen op tafel gelegd die misschien op termijn echt wel het verschil zullen maken. We hebben heel lang gepraat, een keer op zijn kantoor, op café, via mailverkeer... over het institutionaliseren van een andere manier van omgaan met deze problemen. En we hebben tegen Alexander gezegd dat als uit deze operatie zou volgen dat we voor de volgende 15 jaar in het Antwerpse met dit soort dossiers op een heel andere manier kunnen omgaan binnen een soort van werkgemeenschap, dan hebben we eigenlijk echt een groot verschil gemaakt. Maar dan moet dat verankerd zijn. We zeggen dat we noch de volksraadpleging, noch de Raad van State kunnen loslaten zolang die dingen niet verankerd zijn. De klok tikt twee keer. En de klok tikt niet omdat wij dat willen, maar omdat de regering het zo ver heeft laten komen. Want we zijn vorig jaar naar de Raad van State gestapt en die volksraadpleging is ook al een tijd geleden aangekondigd. In februari 2014 hebben we gezegd dat we een volksraadpleging gingen organiseren als... Maar je organiseert die maar op het moment dat de bouwvergunning in aantocht is. Dus, we zijn nu een beetje een race aan het voeren tegen onze eigen instrumenten. Als de Raad van State de Oosterweel terugfluit, of toch helemaal, dan is er een soort van wat Alexander 'leverage' noemt, van de overheid weg. Als één van de twee gelijk krijgt, is de andere in de Raad van State uitgespeeld. [...] Dan is er nog de volksraadpleging. Er is nu bij allen, Alexander en Matthias, Peter Vermeulen, Wim en ik, een aantal mensen uit politieke sfeer, waarschijnlijk vooral Bart Van Camp van N-VA, een soort gedeeld besef dat we hier nu een race tegen de klok aan het lopen zijn, tegen de instrumenten die wij volgens ons met recht en rede op tafel hebben gelegd. Hoe slagen we erin om vooraleer die twee finaliseren, een consensus te vinden op papier? Niet alleen rond het concrete project, maar ook het structurele samenwerken, budgetten daarrond... Alexander nodigt ons dus uit voor wat wij het Grote Gesprek noemen, met twee keer grote G. Dat Gesprek hebben we intussen al een paar keer gehad. De contouren worden stilaan duidelijk, van wat er op tafel kan komen, en de moeilijkheid voor hem is om dat nu zo snel mogelijk gedaan te krijgen. [...] We zeggen dat hij de ambitienota moet uitstellen. Je moet eerst de ontvlechting oplossen voor je de overkapping helemaal kan bepalen. [...] Wij zeggen ook dat de BAM die bouwaanvraag voorlopig niet moet indienen. Dan komt er ook geen volksraadpleging. Dat is dan al opgelost. Het is niet logisch om een bouwaanvraag in te dienen over iets waarover aan de publieke opinie gezegd wordt dat we er nog over aan het praten zijn. Dat kan niet. De dag dat de BAM een bouwaanvraag indient is het gedaan, dan zijn we zelfs ook weg van tafel. Aan

het Noordkasteel wil de BAM nu bijvoorbeeld drie grote graansilo's slopen. Zeer grote magazijnen van de negentiende eeuw. Wij hebben gezegd dat dit niet kan. We hebben bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen al een verzoekschrift ingediend op 7 september, om te zeggen dat die niet weg mogen. Die zijn iconisch voor Antwerpen, je moet maar een oplossing vinden. De dag dat ze daar beginnen slopen, zijn we ook weg. Dan is het Grote Gesprek gedaan. [...] Vind dus maar een oplossing, Alexander. Zodat ze die niet slopen. Zijn opdracht wordt natuurlijk groot. We hebben aan hem gezegd dat hij naar de overheid zal moeten gaan om extra tijd te vragen, want heel onze operatie is erop gericht om tot een goede finalisering van dat Grote Gesprek te komen. Terwijl tikken onze klokken en jullie klokken langs alle kanten weg. We moeten ervoor zorgen dat die klokken opgeschoven worden, dan kunnen we op het gemak, zonder dat er druk is van welke groep ook, tot een goed resultaat komen op basis van al onze gesprekken.

MV: U bent er dus wel nog van overtuigd dat dit lukt? Op een bepaald moment moet er natuurlijk beslist worden, je kan niet blijven studeren.

MC: Het gaat hier over zes maanden in plaats van twee maanden, denken we. [...] Alexander stelt de contouren van wat we misschien kunnen vastleggen. Het gaat over het oprichten van een Openbaar Vervoersregio voor Antwerpen. [...] Een vervoersregio voor de stad Antwerpen als een nutsmaatschappij, en alle gemeenten die afhangen van de stad Antwerpen voor hun vervoer laten we zeggen, in grote mate. Dat is waarvoor wij al sinds 2005 naar Barcelona verwijzen en agenderen. We gaan hier nooit uit die verkeersknoop raken als we niet op een volwassen manier, zoals de meeste middelgrote Europese steden, een vervoersregio hebben waar alles in mekaar klikt. Met één ticket, een chipkaart zoals in Amsterdam bij wijze van spreken, waar je makkelijk kan overstappen van het een op het ander, met aansluitingen, bussen die misschien een minuut wachten omdat je in aantocht bent, met duidelijke aanduidingen van hoe lang je nog moet wachten en aftellen... De kwaliteit en het aanbod moeten niet een klein beetje omhoog, maar moet tien keer omhoog, zodanig dat ook de manager met zijn aktetas zich geen loser voelt op die tram. Zoals in Nantes en Bordeaux en anderen. Dat hebben we eigenlijk verworven. Er zit een vervoersregio aan te komen. Die overkapping die moet zo groot mogelijk zijn. Maar daarvoor moet je budgetten hebben. En die budgetten moeten gealloceerd zijn. Maar ik heb Geert Bourgeois daar nog nooit iets over horen zeggen. [...] Alexander moet naar Geert Bourgeois gaan en uitleggen wat de plannen zijn, en zeggen dat die zo vastgelegd moeten worden. [...] Anders kan het volgende bestuur zeggen dat hun voorganger heeft dit beslist maar er eigenlijk echt geen geld is. Dit moet naar het parlement. De consensus van het Grote Gesprek moet naar het parlement en moet een decreet worden. Meerderheid en oppositie moeten het allemaal goedkeuren. Als er één partij is die het niet goedkeurt stappen wij er ook uit. Want als die partij in een volgende regering komt, kan die zeggen dat zij het niet heeft goedgekeurd. Alle partijen, tot en met het Vlaams Blok (Vlaams Belang, nvdr.) moeten dit goedkeuren. [...] Wij gaan dat ook bepleiten, dat alle partijen dat goedkeuren. En zij zullen wel twee keer nadenken. Als de regering en actiegroepen enthousiast zijn over iets, gaan zij zich niet riskeren, daar gaan we van uit. Maar goed, dit moet nog gebeuren en er is nog geen begin van een decreet. Hij (Alexander, nvdr.) denkt dat hij op zes weken een soort papier kan hebben waar wij allemaal onze handtekening onder zetten. Als we de Raad van State intrekken, kunnen we het niet een week nadien opnieuw

indienen. Ingetrokken is ingetrokken. Het heeft lang geduurd voor hij dat besefte. Je kunt de Raad van State ook niet opschorten. [...] Dus die machine rolt, niemand heeft daar nog vat op. Voor hem is het dus ook een leerproces. Wij blijven ervan overtuigd dat het haventracé veel beter is. Wij vragen ook aan de intendant, en via hem aan de overheid, om het haventracé en A102 met Ringland te bestuderen. Om het eens te modelleren. Het is nog nooit gemodelleerd, waarom durven jullie dat niet? [...] Wij willen dat risico van die berekening gerust nemen, we weten dat ons voorstel al veel beter moet zijn dan dat van de overheid om te winnen. Maar we willen duidelijkheid krijgen over de waarde van de twee elementen. Dat is nu dus een derde keer dat we door die beweging gaan. [...] stRaten-generaal tracé, [...] meccanotracé, nu maakt Ringland hetzelfde mee. Zij zijn twee jaar geleden beginnen communiceren, zij praten heel veel over Ringland, maar de overheid heeft het nog nooit meegenomen zoals zij het bedoelen. Wel vermassacreerd in het PlanMER A102/R11bis. Maar tot vandaag moet Ringland zeggen dat de overheid hen nooit bekeken heeft. [...] Om daar uit te raken gaan ze het opnieuw moeten bekijken denk ik. En dan misschien landen. En dat binnen dat Grote Gesprek, waar hij [Alexander, nvdr.] wat meer tijd voor nodig heeft. [...] Terwijl Alexander in Amerika woont en af en toe eens naar België komt gaan er nota's over en weer voor de timing, ambitienota's... het zijn eigenlijk zeer toffe gesprekken. Ik moet het zeggen zoals het is, dat is veelbelovend. In de workshops werken wij bijvoorbeeld rond die modal shift. [...] Het beleid in Vlaanderen is al zestien jaar gericht op een modal split van 50-50. Dit is echter nog nooit meegenomen, in geen enkel milieueffectenrapport. [...] Wij hebben nu afgedwongen in de workshops dat voortaan in heel Vlaanderen, in milieueffectenrapporten, de split 50-50 moet meegenomen worden. Dat gaat deel worden van dat decreet. Dat er nergens nog in Vlaanderen een doorrekening kan gebeuren zonder dat die split gewoon geïnstalleerd is in het programma. Dat is majeur he, die vooruitgang. Dat is heel abstract voor de publieke opinie, maar voor de manier waarop wij omgaan met meer of minder verkeer is dat gewoon essentieel.

MV: Je zou zelfs verder moeten kijken denk ik. Al is het maar puur theoretisch. Gewoon om te zien welke impact het zou hebben.

MC: Natuurlijk. Natuurlijk! Dat is ook wat wij hebben gezegd. In die workshops hebben wij ook gezegd: voor doorgaand verkeer gaan we voor 50-50 modal split, maar voor een aantal stromen bestemmings- en herkomstverkeer, bijvoorbeeld binnen het Antwerpse, moeten we naar 70-30 he (Openbaar Vervoer-Auto)! We zien dit al in andere middelgrote steden in Europa, Amsterdam en Kopenhagen bijvoorbeeld. We verwijzen altijd naar Amsterdam, Kopenhagen, Zürich... en die steden zijn niet groter dan Antwerpen. Kopenhagen is niet zo groot hoor. Omdat het een koninklijke stad is hebben ze een aantal grote avenues, je hebt er ook de meren, grootse gebouwen... maar eigenlijk zijn Antwerpen en Kopenhagen qua aantal inwoners even groot. Dan heb je daar Malmö liggen, bij ons ligt er Brussel. Amsterdam is iets groter, maar niet dubbel. Zürich: niet zoveel groter. We moeten ons niet vergelijken met de werking van Madrid en Sint-Petersburg en Londen enzo. Wij kijken altijd naar de steden die ongeveer de grootte hebben van Antwerpen en waar links of rechts wel een keer een andere grote stad ligt met wie ze een connectie hebben. En dan kom je eigenlijk, zeker in de noordelijke landen, uit op systemen die heel erg inzetten op Openbaar Vervoer. Een stuk op tol ook. Maar dus een kwaliteitsaanbod in het Openbaar Vervoer, maar ook in het parkeerbeleid. Dat

gaan we er dus ook nog induwen hoor, in heel dat Grote Gesprek. Het parkeerbeleid in Antwerpen. De park-and-rides. [...] De Vlaming komt ook wel elders, en ziet wat er overall aan het gebeuren is. Bijvoorbeeld de Umweltzone (Low emission zone) in alle Duitse, Oostenrijkse, Scandinavische steden, waar je met bepaalde types van auto's gewoon niet meer binnen mag. [...] Voor het parkeerbeleid zijn er ook oplossingen. Bijvoorbeeld, het stijgen van de prijzen naarmate je de hotspots nadert. Daar worden de prijzen echt waanzinnig. Het doet echt pijn om daar te gaan staan met je auto. Op bepaalde plekken betaal je dan 6 euro per uur. Ik zeg maar iets he. Dan ga je daar gewoon niet meer gaan staan. [...] Dan komen de progressieven tussen en zeggen dat het alleen nog de richards zullen zijn, de rijke gasten, die zullen parkeren in de stad. Wij zeggen daarop dat er op zoek gegaan moet worden naar mogelijke correcties. Maar als jullie er mee voor zorgen dat het Openbaar Vervoer zo kwaliteitsvol is, is het ook voor 'de arme man' niet meer zo erg om gewoon het Openbaar Vervoer te nemen. En die kan evengoed zoals al de rest met zijn auto naar een park-and-ride rijden. Wij zeggen dat ze eens mee moeten komen naar Montpellier. En op zo'n workshop leggen wij heel het systeem van Montpellier uit. [...] Je hebt een parkeerkaart. Die zet je om in een ticket voor het Openbaar Vervoer. Daar mag je met alle inzittenden van de auto mee naar het centrum, heen en weer, en je betaalt wel degelijk. Je betaalt dus voor je ticket van het Openbaar Vervoer, en je auto mag daar dan gratis staan. Als jij vanuit die park and ride geen ticket neemt voor het Openbaar Vervoer, betaal je voor je parkeerplaats. En die is duurder dan je Openbaar Vervoerticket naar het centrum.

MV: Wat als je dan tevoet zou gaan vanuit de park- and-ride?

MC: Ja, maar het gaat echt over drie, vier kilometer. Je moet ze ver genoeg leggen (De park-and-rides, nvdr.). In Montpellier zijn veel park-and-rides gecombineerd met entertainment of retail centra, daar in de rand. Die parkeerplaatsen zijn nuttig voor wat er daar aan het gebeuren is. Er is een cinéma daar, of een outlet center met veel winkels. Mensen zien dat ook als een bestemming. Zij komen naar die parkeerplaats omdat daar vanalles aanhangt. De mensen van het stadscentrum komen met de tram naar de cinéma en gaan daar dan iets drinken. Voordien hebben ze iets gekocht, ze spreken af... Er zijn ook speelpleinen, er is vanalles. De inwoners van de stad komen naar daar met het Openbaar Vervoer, hebben een avond fun en keren terug. Zij die naar de stad willen zetten hun auto daar en gaan naar de stad. En er is een derde groep die naar de retailcentra gaat, mensen uit het model Shoppingcenter Wijnegem, ik zeg nu maar iets. [...] De Openbaar Vervoersmaatschappij en de exploitant van de parkeerzone verdelen dan de opbrengst. Dat moet dan echt wel een zeer sterke afspraak zijn tussen die twee. Dit vraagt om een vervoersregio. In een vervoersregio zitten alle aanbieders van vervoer, zitten ook zij die grote gebouwen en complexen neerzetten. Deze moeten betrokken worden in een vervoersplan. De vervoersregio zegt dan aan het shoppingcenter van Wijnegem dat ze daar mogen bouwen, maar op een aantal voorwaarden. Voorwaarden op het vlak van ticketing, het maximaal aantal parkeerplaatsen, tarifiering... Je bouwt eigenlijk een soort centrum buiten het centrum dat zich ent op een vervoersplan. Hier [in België] is het omgekeerd. Hier wordt vanalles gebouwd en nadien pas vraagt men zich af hoe we alles in verbinding kunnen brengen met mekaar. Wij gaan heel ver hoor in onze plannen. Dit overstijgt natuurlijk Oosterweel by far. Dat is ook altijd onze agenda geweest. Hoe gaan we om met luchtkwaliteit en mobiliteit in onze stad? We

zitten nu met een bestuur van N-VA, dat eigenlijk nogal autogericht is, en dat maakt het complexer. Maar toch ook zij, of toch elementen binnen die N-VA, beseffen dat dit gewoon anders moet. De tendens in Europa is nu eenmaal niet: meer auto's. Of we nu rechtsconservatief zijn of niet: in tempo zal dat waarschijnlijk een verschil van aanpak geven, maar in richting niet. Dit is mijn adagio wel hoor, ik geloof daar heel sterk ik. Ik gebruik dat ook vaak als slogan: *'het is de georganiseerde burger die de richting aangeeft, de politiek bepaalt het tempo'*. En je merkt in heel veel maatschappelijke discussies dat dit ook zo is. Sommige besturen staan op de rem, anderen duwen op het pedaal. Maar dezen zitten niet aan het stuur. Dat klinkt arrogant, maar het is niet zo bedoeld. Dat gaat ook op voor het armoedebeleid, dat gaat op voor een hoop sociale stelsels, milieubeleid, de omgang met wilde zones in grasbermen, voor een heleboel dingen. Je hebt een bestuur dat links of rechts een soort ideologische richting aangeeft, maar daaronder zit een veel grotere richting die door het middenveld, de bestaande bewegingen en burgers, opiniemakers, experts en administratie wordt geduwd. Het is een soort onderwave, undertone. Het is veel sterker dan de stroming die boven golven maakt. En gelukkig he! [...]

MV: Misschien nog iets anders. We zijn nu al ongeveer 15 jaar bezig, sinds het eerste Masterplan. Wat is nog de relevantie van sommige van de Oosterweelproblemen op deze tijdschaal? Ik denk bijvoorbeeld aan Finland. Daar willen ze in 2025 enkel nog elektrische wagens toelaten en verkopen. Dat zou bijvoorbeeld Ademloos schrappen van het debat denk ik, moest dat hier zo zijn. En 2025 is al binnen minder dan 10 jaar.

MC: Nu, wij hebben daar nooit echt rekening mee gehouden. Finland is natuurlijk Finland, en Vlaanderen is Vlaanderen. Sinds eind jaren 90 is hier al sprake van elektrische auto's, rekeningrijden en tolheffing. En kijk waar we staan. Zelfs Jean-Luc Dehaene was al bezig dat we tolheffing en rekeningrijden gingen moeten invoeren. Het tijdspad is in Vlaanderen nog anders dan in Finland, ik denk niet dat we ons daarin rijk mogen rekenen. Dat wil niet zeggen dat je daar geen rekening mee moet houden. Het komt ook af en toe ter sprake in die workshops. Dan stellen we ons de vraag: 'jongens, waar zijn we mee bezig?'. Dat verdwijnt daarna wel voor een stuk. Die modal split wilt daar uiteindelijk wel aan tegemoetkomen. Het herinvoeren van dat debat rond die modal split is dus belangrijk. Daar is in die workshops eigenlijk een enorm draagvlak voor. De ruimtelijke planningscel zit daar, MOW, Agentschap Wegen en Verkeer, milieueffectendienst... En door het feit dat die actiegroepen in die workshops aan tafel zitten en duwen op die pedalen merken we dat iedereen daar heel makkelijk in meegaat. Iedereen zegt dat het de evidentie zelf is. Toch raakt het maar moeilijk in de hoofden van de verkozenen. Wij maken wel rapporten en beleidsvoorbereidende documenten, maar dat sneuvelt dan altijd weer. Wij willen er nu voor zorgen dat dit niet sneuvelt, anders komt er dus echt wel een volksraadpleging. Een administratie kan niet naar de Raad van State stappen, maar wij kunnen dat wel. Zij trekken zich daar ook voor een stuk aan op. Niet allemaal, maar een hoop mensen uit die administratie zijn eigenlijk content dat wij aan tafel zitten. Omdat we een beetje dezelfde taal spreken wat betreft het verwachtingspatroon, wat we willen met een stad. [...] Wij beheersen samen kaarten enzoverder. Dat is goed, dat dit gebeurt. [...] Ook met elektrische wagens ga je nog een deken van geluid hebben dat op je stad ligt. Je kunt ook nadenken over wat voor soort wegdekken we willen; over hoe je tunnels moet inrichten de dag van vandaag. Laten we een keer naar

Noorwegen gaan kijken, waar ze tunnels hebben van 28 kilometer, door bergen. Daar schilderen ze de plafonds zwart en de buitenkanten wit, zodanig dat je het gevoel hebt dat de baan het heel breed is, en je boven naar de sterrenhemel kijkt. Hier zijn psychologische studies rond gemaakt, rond het ervaren van een lange tunnel. Dan kunnen we naar Finland kijken en zeggen dat wij dat eigenlijk ook willen, die elektrische wagens. We kunnen ook nog naar de vervoersregio Zürich kijken. Wij proberen dus wel om overal naar de examples of best practice te kijken. [...] Maar 300.000 elektrische wagens die in de file staan, staan natuurlijk ook gewoon in de file. [...] Het invoeren van de elektrische wagen alleen zal het niet oplossen. Het volume van het verkeer moet ook naar beneden. [...] Anders blijven die files wegen op economische output. Er komt dus altijd wel veel meer bij kijken dan de toekomstmodellen die links en rechts al bestaan of zich aandienen. Maar we moeten er zeker wel rekening mee houden denk ik, al is het maar als een soort van wortel voor onze ogen. Dat is ook iets waar wij altijd zeer sterk op hebben ingezet trouwens: gewoon een cameraploeg meenemen naar het buitenland. En tonen wat daar (wel) kan. Of studietrips organiseren voor de harde kern van de actiegroep. Wij zijn bijvoorbeeld een keer met z'n allen met een autobus naar Maastricht geweest. Laten we zeggen dat we ons met de harde kernen, plus vrijwilligers, plus journalisten, ons een hele dag hebben laten rondleiden door ingenieurs, die met powerpointpresentaties het plan kwamen uitleggen. Er waren ook wel een paar politici, maar allemaal van de oppositie. Het was een open uitnodiging, maar je kunt niet verwachten dat een Koen Kennis op zo'n dag meegaat op zo'n bus. Wij hebben ook twee congressen georganiseerd rond overkappen. [...] Telkens in het provinciehuis. Daar kwamen elke keer zo'n driehonderd mensen op af, waarvan ongeveer een derde uit de bouwsector. Het ging daar over het overkappen van snelwegen in de stad. State of the art vandaag. En op het congres van 2008 kwam iemand uit Madrid spreken. De overkapping daar (M30, nvd.r.) was net afgeleverd, men reed door de tunnels. Maar op de bovenbouw ging men nog drie jaar werken aan het park. De tunnels waren daar dus wel al operationeel. Peter en ik zijn daar gaan kijken met de cameraploeg van Panorama. [...]. We hebben Pedro, die daar onze gids was, dan ook naar Antwerpen gehaald, met zijn compagnon, en die was zo een beetje de keynote speaker van het congres. We hadden ook de directeur van het Centrum voor Ondergronds Bouwen uit Nederland uitgenodigd. Dat ze dat daar hebben! Een centrum voor ondergronds bouwen. (lacht) In Nederland zeggen ze dat de ondergrond heel valabel is. De ondergrond zit vol met buizen, kanalen, snelwegen, nutsvoorzieningen, supermarkten, disco's... De lijst van ondergrondse benuttingen groeit. In Japan bijvoorbeeld maken ze elk jaar een plan. Een echt plan voor de ondergrond, dat goedgekeurd moet worden. Want in Japan hebben ze dus nog minder plaats. De ondergrond is daar even valabel als de lucht. We hebben dus ook die mannen een exposé laten geven. Daarnaast gaven ook de mannen van West 8 uitleg, zij gingen het park bouwen boven de ring in Madrid. Ook Herrenknecht, de tunnelbouwers uit Duitsland, waren op dat congres. Ook nog Marioff uit Finland was daar, die uitleg kwamen geven over sprinkler systems, want als je brand hebt in een tunnel, slagen watersprinklers er beter in om dat te blussen dan de traditionele manieren.

MV: Die sprinklers hebben ze ook in Nederland in publieke gebouwen.

MC: Ja, intussen wel he! We hebben ze dus naar hier laten komen, maar wel gezegd dat ze het voor niets moesten doen, want wij zijn actiegroepen (lacht). Maar we konden hen wel

zeggen dat het gratis reclame was natuurlijk. En ze er in de kranten zeker over zouden schrijven. En wie weet, als het er ooit komt, zitten zij vooraan in de rij. Uiteindelijk zijn ze allemaal gekomen, voor niks. (lacht) Wij hebben wel hun hotel en de vluchten betaald. Een politica vanuit Open VLD, Marleen Van Ouytsel (die intussen gestorven is), heeft de tickets betaald uit haar eigen zak, terwijl ze in de meerderheid zat. Maar ze vond het geweldig wat we deden. [...] Die zijn hier komen spreken en dan hebben we aan de BAM (Karel Vinck, Jan Van Rensbergen...) gezegd dat we het wel verstaan dat ze niet op de eerste rij van dat congres konden komen zitten. Maar al die kennis is die ene dag verzameld in de stad, wij waren bereid om die mensen de avond voordien allemaal samen te brengen, alle sprekers van die dag, ergens in een kantoor met een powerpoint, en met hen gewoon door heel dat congres te gaan. Er moest zelfs geen debat ontstaan. Wij vonden dat zij de kans moesten krijgen om aan die mensen vragen te stellen. En dat is dus gebeurd, op het kantoor van mijn broer, die ergens een bedrijf heeft. En alle faciliteiten waren aanwezig. Karel Vinck en Jan Van Rensbergen kwamen allemaal ondergronds via de garage binnengereden. Niemand had hen gezien. Vervolgens hebben we heel de avond samengezeten en zijn zij vertrokken. Wij zijn dan met die experts iets gaan eten en de volgende dag was er dan het congres. Wij hebben altijd zeer sterk ingezet op het verspreiden van informatie over examples of good practice. Zelfs buiten het publiek forum om, wanneer het publieke forum niet verdraagt dat het gebeurt. [...] We hadden in 2005 ook een beetje het dilemma (van de elektrische wagens enzoverder). Wij hadden toen ook kunnen zeggen vanuit stRaten-generaal dat we niet pro Oosterweel waren, en dat we dachten dat er gewoon geen derde Scheldekruising moest komen. We hadden dat kunnen proberen en we hadden daar ook kunnen op doorgaan. Maar op die manier hou je een plan van een overheid niet echt tegen omdat je het debat te extreem voert. Als je twee plannen toont, plan A en plan B, kunnen ze er zelfs op café over discussiëren. Maar een debat over 'niet meer met auto rijden is logischer', is na een minuut gedaan. Het is te extreem. Wij hebben dus toen geopteerd voor een alternatieve optie, in plaats van te zeggen dat we echt anders moeten gaan leven bij wijze van spreken. Tot vandaag denken wij dat dit ook wel correct is. Ringland heeft lang op het been gestaan dat we het gewoon anders moesten aanpakken op de ring, dan is er geen derde Scheldekruising nodig. Dit oogt wel cool als je het zo verkoopt, maar tussen Temse en de Noordzee liggen er maar vier tunnels, waarvan één de Waaslandtunnel. Er schieten dus nog drie tunnels over voor grote verkeersstromen. Dat zijn de Westerscheldetunnel, de Liefkenshoekentunnel en de Kennedytunnel. Dat zijn dus zeven rijstroken tussen Temse en de Noordzee om van links naar rechts te rijden (Waaslandtunnel niet meegerekend). [...] Wij vinden het niet wereldschokkend dat je er daar nog twee aan toevoegt. We vinden dat logisch, als ze maar verkeersstromen devieren van huidige stromen waar ze niet horen. Voor ons is dat de inzet van een alternatieve Schelderkruising. Wij kunnen in de spiegel kijken en we staan daar achter. Anders gaan we die Kennedytunnel nooit opgelost krijgen. Je gaat mensen niet uit de Kennedytunnel krijgen door te zeggen dat ze maar langs de Westerscheldetunnel of Temsebrug moeten rijden. Dat gaan ze niet doen. Dan blijven enkel nog de Liefkenshoekentunnel en de Waaslandtunnel over. Maar die kunnen dat niet aan. [...] Wij hebben dus gezegd dat een extra Scheldekruising kan. En eigenlijk hebben de twee andere actiegroepen, Ringland en Ademloos, dat nadien elk op hun manier gevolgd. Wij hebben toen gezegd: 'nu zijn we allemaal samen.' • MV

Interview Peter Vermeulen 19/10/2016. Stramien, Antwerpen.

Peter Vermeulen is Antwerpenaar, ingenieur-architect, ruimtelijk planner en geestelijke vader van Ringland. Als vennoot van het multidisciplinair ontwerp bureau Stramien, dat zicht richt op duurzaam bouwen en duurzame stedenbouw, schreef hij in 2009 *Oh, duurzaam Antwerpen*, een open brief en bijdrage aan het Oosterweeldebate. Daarin schetst hij een toekomstvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van zijn stad. Vanaf 2014 groeide Ringland uit tot een van de grootste burgerbewegingen uit de Vlaamse geschiedenis. In dit interview werpt Vermeulen zijn blik op burgeractivisme, de ruimtelijke ontwikkeling van Antwerpen en zijn maatschappelijk engagement.

MV: Als ingenieur-architect en als Antwerpenaar heeft u een visie ontwikkeld over de stad, dat lijkt me logisch. Maar op welk moment is u zich voor het mobiliteitsdossier ook persoonlijk verantwoordelijk beginnen te voelen, of anders gezegd: wanneer verandert interesse in engagement en is u begonnen met Ringland te creëren en in de publieke discussie te brengen?

PV: Dat engagement is al gegroeid toen ik jouw leeftijd had. Ik ben ook ingenieur-architect en toen ik afstudeerde heb ik me afgevraagd: wat doe ik daar nu mee? Ik kan architect worden, ik kan stadsambtenaar worden, ik kan in de politiek gaan en actie voeren... Eigenlijk ben ik vanzelf een beetje in die laatste optie gerold, simpelweg omdat het mij interesseerde. Een vriend was begonnen met de werkgroep 'verkeer Antwerpen' en kende mijn interesse en vroeg me om mee te doen. Die werkgroep ging toen over de ontwikkeling van de Metro in Antwerpen, dat ging over de dreigende sloop van het Centraal Station, dat ging over de heraanleg van de Kaaieren, dat ging over zone 30 in verschillende buurten... Ik vond, in globale lijnen, dat iemand die de kans gehad heeft om te studeren en over expertise beschikt, ook wel iets moet teruggeven aan de samenleving. Niet alleen werken om de kost te verdienen, maar ook een zeker maatschappelijk engagement is gepast. Dat is voor mij altijd wel een drijfveer geweest. In het begin was dat de werkgroep verkeer Antwerpen, daarna was dat de werkgroep Stadsbelang, daarna was dat de opstart van het globaal structuurplan Antwerpen in 1990, de oprichting van 'Antwerpen Averechts'... Dus eigenlijk ben ik altijd ook op die manier actief geweest, naast het professionele.

MV: Hoe lang bestaat Antwerpen Averechts al?

PV: Ongeveer dertig jaar. Daar was ik ook van bij de start bij. Ik heb niet altijd even actief gegend, maar ik zat al die tijd wel in de stuurgroep. Ik vond dat engagement dus altijd al essentieel en belangrijk. Uiteraard is dus ook het mobiliteitsverhaal en de problematiek van de Antwerpse Ring iets wat ik altijd gevolgd heb. In het globaal structuurplan Antwerpen van 1990, waar ik ook aan meegewerkt heb, werd ook nagedacht over de Ring, bijvoorbeeld over het afschaffen of reorganiseren van een aantal op- en afritten. Maar verder ging dat toen nog niet. Zeer merkwaardig en iets wat ik pas

later ontdekt heb: er was toen ook Stad aan de Stroom, een ideeënwedstrijd rond het Eiland en de Kaaieren enzoverder. Er was toen een Italiaans ontwerper die het principiële idee had gelanceerd om de Ring te overkappen en groen te maken, en die stelde dat de Stad er daardoor heel anders zou uitzien.

Later is uiteindelijk het hele verhaal gestart van de Lange Wapper. Ik zat toen in de Gecoro (Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening) en kwam er zo mee in contact. Ik heb toen regelmatig vragen gesteld naar de stand van het dossier, hoe het zat met het tracé, en dergelijke. Eigenaardig genoeg was er toen nog een duidelijke stellingname dat dit een Vlaams dossier was, waar Antwerpen zich niet mee moest moeien en dus ook niet iets waar de Gecoro zich mee bezig moest houden. Mijn vragen werden afgewimpeld. Ik kende Manu Claeys een beetje omdat onze kinderen op dezelfde lagere school zaten. Hij kwam me helemaal in het begin opzoeken met hun eerste verhaal over tangenten en over de Mecano, met de vraag of hun visie steek hield in de ogen van professionals. Wat wij dan in graag deden. In die periode dacht ik altijd dat ik er zelf méér tijd zou moeten in investeren. Maar ik was bezig met een architectenbureau met 35 man personeel, er was veel werk, en ik was er toen zeker niet zo intensief mee bezig als Manu Claeys en later ook Wim van Hees met Ademloos bezig waren. Op een bepaald moment heb ik dan toch dat boekje 'Oh Duurzaam Antwerpen' geschreven, vanuit de bekommernis dat het niet enkel over mobiliteit en infrastructuur gaat, maar over mobiliteit en infrastructuur in een ruimtelijke context, in een vertaling, op een geïntegreerde manier. Daar kon ik veel in kwijt dat ik al door eerder werk met Stramien had opgebouwd. Zo heb ik bijvoorbeeld een synthese over de Boomse Steenweg opgenomen, uit een studie die we eerder met het bureau hadden gemaakt. Idem dito met een studie die we gemaakt hadden over de Fortengordel. Zo kon ik in 'Oh Duurzaam Antwerpen' toch een aantal interessante zaken samenbrengen die te maken hebben met dat ruimtelijke aspect van de mobiliteitsproblematiek.

MV: In 'Oh Duurzaam Antwerpen' zegt u dat de Vlaamse ruimtelijke structuurplannen en de lokale ruimtelijke structuurplannen niet goed op elkaar afgestemd zijn. In het kader van de ontwikkeling van stadsregio's past het wel om die problematiek te behartigen, denk ik.

PV: Dat is zeker. Die vervoersregelingen zijn zeker een thema dat we nu zelf ook beklemtonen vanuit Ringland, omdat het belangrijk is. Wat Ringland zelf betreft... We zijn nu exact zeven jaar na het referendum. Ik ben toen 's avonds naar het feestje geweest om Manu Claeys en Wim van Hees uitvoerig te bedanken. Ik vond het fantastisch wat ze toen voor elkaar hadden gekregen. In het jaar 2012 heeft de Stad toen een studie gemaakt over een mogelijke overkapping. De korte samenvatting daarvan was dat overkapping een goed idee was, maar niet realiseerbaar indien niet eerst de Ring gereorganiseerd zou worden. Conclusie: verder te onderzoeken. Ik dacht ze dat ook écht moesten doen. Ik wou er zelf aan beginnen, met mijn eigen ideeën over de reorganisatie of afschaffing van op- en

afritten waar ik zelf al vijf jaar mee bezig was. Ik had niet eerder het idee van een overkapping daarin durven opnemen. Ik kan dat ook verklaren. Toen wij in 1999 voor de Stad Antwerpen en het Vlaams Gewest die studie maakten over de Boomse Steenweg, hebben wij na veel discussie het voorstel gedaan om het viaduct van Willebroek weg te halen. Volgens ons moest je heel die baan insleuven, gedeeltelijk toelagen, een paar plateaus maken in Wilrijk, in Aartselaar, in Boom, daar een tram over laten rijden. We stelden dus een hele reorganisatie voor, zoals ik die ook heb opgenomen in mijn rapport 'Oh Duurzaam Antwerpen'. We schreven dat daarin, terwijl we nochtans schroom hadden om zo'n dure conclusie te maken, maar eigenlijk zagen we geen andere mogelijkheid. Ons voorstel werd toen effectief weggelachen, daar was geen geld voor. Maar de idee dat een overkapping wel degelijk mogelijk was, heb ik geleerd van stRaten-generaal, die eerst een stukje wilden in Borgerhout, dan gaven die het voorbeeld van Madrid, en dergelijke. Sinds Ademloos meer uitleg gaf over de impact van nabij verkeer op de volksgezondheid, ben ik er helemaal van overtuigd dat het moet, moet, moét.

MV: Dat staat nog altijd los van het financiële aspect?

PV: Wat ik tien jaar geleden nog niet durfde voorstellen, daarvan ben ik nu overtuigd dat het moét. Als er drie tot vijf miljard kan uitgegeven worden aan een Scheldekruising, dan moet de investering voor een overkapping óók mogelijk zijn. Maar vooral ook, omgekeerd, in functie van volksgezondheid is het zo cruciaal, daar valt maatschappelijk zoveel te winnen (ik weet wel dat het ene federaal is, en het andere Vlaams), dat dit voldoende verantwoording is om dat geld ook effectief uit te geven. Naar aanleiding van die studie van de Stad, met de conclusie dat overkapping pas kan na reorganisatie, ben ik dus begonnen. Ik was me goed bewust van het probleem, namelijk dat de weefbewegingen die er vandaag opzitten uit elkaar gerafeld moeten worden. Dat heb ik opgelost met dat systeem van tunnels. Niet op de klassieke manier, dat wil zeggen doorgaand verkeer in het midden en stedelijk verkeer aan de zijkanalen. Ik heb dat omgedraaid, om het ruimtelijk eenvoudiger te maken. Want dan kan je die buitenste tunnels gemakkelijk rechtsaf laten draaien, [...] terwijl die middelste tunnels op en neer gaan en zo aansluiten op de Singel. Ik neem aan dat je dat ondertussen kent. Voilà, ik dacht: ik heb goed gewerkt, Stad alsjeblieft, hier is het.

MV: Op dat moment was dat een studie op eigen initiatief die u spontaan aan de Stad aanbodt?

PV: Inderdaad. Het was mijn idee dat ik beginnen uitschrijven was, dat ik dan binnen Stramien overlegd heb, en ook afgetoetst met veel collega's en vrienden die daar verstand van hebben. Het resultaat was die publicatie 'Uit de ban van de ring' die ik cadeau gedaan heb aan het beleid en aan de Stad. Er blijft sindsdien een zeer stugge reactie van al wat politiek en ambtenarij is, op alle niveaus. Terwijl dat daarbuiten een onvoorstelbaar toenemend enthousiasme voor bestaat. Dat is wat er gaande is, en dat is heel eigenaardig. Ik heb het gevoel dat het plan binnen de administratie onvoldoende bestudeerd wordt. Daar bestaat er een soort aversie tegen, van in het begin. De politici willen vooruit gaan, en met een extra plan kunnen ze blijkbaar niet omgaan.

MV: Ondertussen is er toch een overkappingsintendant?

PV: Ja... Als je het verhaal van Ringland kort samenvat: er was die studie van 2012. Na een half jaar, in het voorjaar van 2013

zijn we daarvoor met een hele groep gelijkgezinden campagne beginnen voeren, en we zijn daar sindsdien niet meer mee gestopt. In 2014 was Ringland daardoor een belangrijk verkiezingsthema bij de verkiezingen voor het Vlaams Parlement, dat in alle politieke debatten besproken werd. Dat heeft in de Vlaamse regering als reactie gehad dat men die overkappingspiste toch ernstig wou bekijken, dat staat toch zo in het regeerakkoord, maar tegelijkertijd moet het vooruitgaan. De Vlaamse Regering wil absoluut verder met Oosterweel, want dat is beslist. Die spanning blijft voortdurend bestaan, nog steeds. Onze reactie op het regeerakkoord, het voornemen van de Vlaamse regering om Ringland te onderzoeken, was om het opnieuw zelf te doen. We hebben daarvoor geld bijeengehaald om de basisideeën grondiger te kunnen uitwerken. Ik denk dat ik ondertussen wel mag zeggen dat het plan qua proportie, dimensie en scoop toch wel iets apart is. Stad aan de Stroom in 1990 was fantastisch, als initiatief van onderuit. Maar het bleef meer iets van het vakpubliek, en het werd op een bepaald moment uiteindelijk ook door de politiek onderuit gehaald. Daar lag toen niet heel Antwerpen van wakker. En toch waren een aantal van die ideeën zo krachtig dat ze nu toch gerealiseerd worden, zoals het MAS, het Eilandje, de Kaaien, enzoverder. Het gaat weliswaar traag, maar toch. Veel van dat gedachtengoed wordt toch gerealiseerd. Ik had het daar onlangs nog over met Jef Van den Broeck die toen trekker was van het project Stad aan de Stroom. Het verschil met nu is dat de Ring een thema is dat iederéén aanbelangt, of je er nu vlakbij woont en kleine kinderen hebt, of in de file staat, iedereen heeft er wel op een of andere manier mee te maken. Dat maakt het project Ringland nu zo succesrijk, maar natuurlijk ook kwetsbaar in de zin dat het ofwel gerealiseerd wordt ofwel niet. Als het plan nu verworpen wordt, dan zal het niet zoals Stad aan de Stroom stelselmatig toch wel evolueren. Dat gaat niet, het is wél of niét. Wij hebben op een bepaald moment zelf aan de regering gesuggereerd dat ze geen studie moeten doen, er is studiemateriaal genoeg, laten we nu eens eindelijk de plannen naast elkaar leggen, vergelijken en de discussie proberen af te ronden. Wij hebben gesuggereerd dat de Vlaamse regering iemand zou aanstellen om die discussie te sturen. Dat is de intendant geworden.

MV: Van op afstand kan het er op lijken dat de intendant is aangesteld om af te leiden van het Oosterweelverhaal. De voorwaarde was immers dat Oosterweel er moet komen, dat is het uitgangspunt voor de intendant. Daarnaast is iederéén voor de overkapping, daar kan niemand tegen zijn, dus laten we daar een discussietafel rond organiseren. En dan mogen Manu Claeys en de rest mee aan tafel zitten, maar wij gaan wél door met Oosterweel.

PV: Ja. Dat is juist. Anderzijds is er al veel veranderd. Want in het begin moest de intendant zich niet bezig houden met mobiliteit, begrijp wie het kan. Maar na drie maanden valt dan toch de frank dat dat niet anders kan. Dan is dat ook opengetrokken naar samenwerking met de intendant rond de zuidelijke ring. Dat werd voorgesteld op een persconferentie van 2 juni en dat was wel bijzonder. Maar er is nog geen akkoord om samen te werken rond de noordelijke ring. Ik blijf er vandaag op hameren, meer en meer, dat het cruciale punt zal zijn de aansluiting tussen de twee systemen. Wat er ook bedacht wordt voor de zuidelijke ring, het gaat altijd uit van de idee om het verkeer te scheiden in aparte tunnels. Maar je kan niet halverwege zeggen 'hier stopt dat gescheiden verkeer, rij nu maar allemaal terug door elkaar'. Bij de intendant zegt men dat

ze de mogelijkheden aan het onderzoeken zijn en dat er wel een oplossing gevonden zal worden, maar daar geloof ik niets van.

MV: U denkt niet dat er een technische oplossing mogelijk is voor de aansluiting van Oosterweel en Ringland?

PV: Neen. Neen. Ik ben zeker dat het niet kan.

MV: Dus is het werk van de overkappingsintendant redelijk uitzichtloos? Ik bedoel, ik heb uit mijn gesprek met zijn team wel geleerd dat er heel wat interessante projecten zijn, die niet volledig vallen of staan met de aansluiting van Oosterweel op het Ringlandverhaal en de volledige overkapping. Maar als die aansluiting niet werkt, dan is er toch een belangrijk stuk van het verhaal dat helemaal wegvalt?

PV: Ik zal de vraag eens omdraaien. Heb jij het gevoel dat ze dat echt zelf doorhebben, hoe cruciaal die aansluiting is?

MV: Neen. Wat ik begrijp is dat er op de Ring een reeks interessante projecten zijn rond leefbaarheid. En in het beste scenario wordt een zo groot mogelijk deel van die Ring overkapt... Maar er zullen stukken zijn die ze niet onmiddellijk kunnen aanpakken en dat zal op de lange termijn geschoven worden, afhankelijk van het budget.

PV: En dat vind ik dus echt niet goed. Maar... het blijft wel het platform waarop de discussie kan gevoerd worden, zal gevoerd worden, moet gevoerd worden, hard zal gevoerd worden. We zullen ons daar niet iets laten wijs maken. Ondertussen heeft de intendant een ambitienota klaar. Die is wel nog niet definitief...

MV: De bedoeling lijkt te zijn dat die nota op 7 november klaar zou zijn...

PV: Ja. We hebben die nota nu gekregen, we mogen die nu lezen, maar er staan allemaal van die dingen in als "die actiegroepen moeten nu maar eens ophouden met het conflictmodel, en meegaan in...". Ik betreur dat. Dat soort passages moet eruit.

MV: Momenteel zijn jullie bezig met het voorbereiden van een volgende volksraadpleging. Met min of meer dezelfde vraag dan?

PV: Dat is de hele discussie geweest in het voorjaar. Enerzijds willen we wil samenwerken, en we hopen dat die samenwerking tot de beste oplossing leidt. Anderzijds voelden wij bij de tegenpartij een soort van halsstarrigheid om per se verder te doen met Oosterweel. Dus uiteindelijk hebben wij ook geen keuze. We hadden niet kunnen zeggen dat we ons daar verder zouden amuseren met de intendant en de rest laten we schieten. Dat kon onmogelijk, vandaar de noodzaak om klaar te zijn voor een eventuele nieuwe volksraadpleging. Vandaag is de discussie, lijkt mij, komt er een consensus tegen het eind van het jaar, óf doet de Vlaamse regering gewoon verder zonder consensus en dienen zij een nieuwe bouwvraag in. Als ze die aanvraag indienen zonder een vorm van consensus, dan kunnen wij niets anders dan een nieuw volksraadpleging opzetten.

MV: Indien het BAM-tracé opnieuw zou weggestemd worden in een volksraadpleging, wat zijn dan volgens u de volgende stappen? Uiteindelijk is de regering in principe niet gebonden aan het referendum, ze doen nog steeds wat ze willen. Maar ik neem aan dat geen enkele van de actiegroepen zich kan neerleggen bij het verhaal van de BAM?

PV: Neen, inderdaad. Het vervelende is dat de politici zullen zeggen "jullie zijn nog niet content, en jullie zijn echt negatief, en jullie vertragen alles en houden alles tegen". Terwijl het natuurlijk omgekeerd is. Allez, twee weken geleden was er opeens een oplossing voor het Sint-Anna-bos! De mensen vragen dat al tien jaar, terwijl de oplossing blijkbaar poepsimpel is. De actiegroepen kunnen wel voorstellen voor oplossingen aanreiken, maar de politici zijn de enigen die knopen kunnen doorhakken. Ondertussen hebben ze de actiegroepen tien jaar lang uitgemaakt voor het vuil van de straat en uiteindelijk krijgen die actiegroepen dan toch gewoon gelijk. Het belangrijkste punt in dat hele verhaal is dat de samenhang totaal ontbreekt. Iedereen is bezig met zijn eigen projecten: De Lijn wil projecten voor tramlijnen. De provincie legt fietspaden aan. De NMBS is bezig met een tweede spooraansluiting, dat ging erg traag maar uiteindelijk is die spoorwegtunnel dan toch gelukt. De administratie Wegen en Verkeer doen hier en daar een kruispunt, en zullen een knooppunt op twee kruispunten van de A12 ondertunnelen. De BAM is dan bezig met het hele Oosterweeltraject. Dat hangt allemaal met los zand aan elkaar. (lange stilte) Dat werkt niet... Er is niemand die dat trekt en coördineert. Ik had gehoopt dat de intendant daar boven zou staan, dat hij voldoende gezag en voldoende inzicht zou hebben om daar een lijn in te kunnen trekken. Ik heb het al eerder gezegd, ik vind dat de intendant buiten zijn opdracht moet gaan en dat ook van zijn opdrachtgever moet afdwingen. Hij moet aan de Vlaamse Regering durven vragen om zijn opdracht uit te breiden, en bij weigering desnoods zijn opdracht teruggeven.

MV: In een beter scenario was er tien, vijftien jaar geleden al een intendant aangesteld die zich met de hele problematiek kon bezig houden...

PV: Ja. Je kent ook wel het verhaal rond het Vlaamse decreet dat gaat over complexe projecten? Er is ook iemand die daar zijn doctoraat over gemaakt heeft en onder andere het hele proces in het Oosterweeldossier geschetst heeft. In 1998 werd heel het dossier over de Antwerpse mobiliteit beheerd door vier of vijf mensen: de hoofdingenieur, de gouverneur, de minister en nog hooguit enkele anderen. Dat is ondertussen altijd maar complexer geworden. Ook van de kant van de actiegroepen groeide dat geweldig aan. Daar kwam eerst stRaten-generaal en nadien ook Ademloos bij, enzoverder. De Stad Antwerpen zelf is er ondertussen ook bij betrokken, net als nog een aantal andere gemeenten in de ruime omgeving óók. Het kluwen wordt dus steeds ingewikkelder. Twee zaken zijn daarin cruciaal: ten eerste, een goed proces voeren dat al die complexiteit toch probeert te stroomlijnen. En ten tweede, heb je uiteraard zeer goeie projecten en voorstellen nodig om vooruit te raken. Als die, zoals nu, met haken en ogen aaneenhangen, dan leidt dat nooit tot een conclusie. Ik vind dat daar een grote verantwoordelijkheid ligt bij de professionals. Een verantwoordelijkheid die eigenlijk veel te weinig opgenomen werd. Dat heeft te maken met het feit dat de BAM vol zit met ingenieurs, terwijl er geen enkele ontwerper of stedenbouwkundige bij zit. De BAM is dus niet

multidisciplinair genoeg om de complexiteit van het project te kunnen overzien. Zolang iedereen in zijn eigen winkel bezig blijft, komt er natuurlijk niets van. Dat is zéér nefast.

MV: Met Stramien pleit u ook voor een dergelijke integrale aanpak. Kan u eens uitleggen hoe u dat op kleine schaal concreet aanpakt, bijvoorbeeld bij het project van de bouw van een school? U vindt een multidisciplinaire aanpak van groot belang, maar hoe doe je zo iets op een efficiënte manier?

PV: Wat wij steeds nastreven, afhankelijk van de omvang en de aard van het project, is een team samen te stellen waar die verscheidenheid reeds inzit. Zowel architecten als stedenbouwkundigen, ontwerpers publieke ruimte, mensen die het stedenbouwkundige van op grotere schaal bekijken, architecten die bezig zijn met het ontwerp en expertise hebben op het technische vlak... Die interne discussie is cruciaal. We hebben recent de Karel de Grote Hogeschool opgeleverd, dat is een ontwerp van Stramien. De eerste studies gingen over de vraag welke looplijnen er zijn vanuit de wijk naar dat gebouw. Hoe verhoudt zich dat tot de onmiddellijke omgeving, welke routes lopen daarheen, hoe is dat bereikbaar voor de talrijke fietsers? De functie van het binnenplein, de parkeergelegenheid, is er nog ruimte voor groen en bomen, enzoverder. Dat zijn allemaal facetten waar verschillende mensen over nadenken. Er zijn mensen die weten wat er nodig is om een boom te laten groeien, aan mij moet je dat niet vragen. Maar ik weet wel dat ik het aan Steve of Evert kan vragen. En als je die verschillende expertise naar waarde schat, dan kom je tot de beste resultaten. Laat me nog een voorbeeld geven. We zijn nu met een project in Kontich bezig. Eerst maken we een masterplan, dat wil zeggen dat we de omgeving bekijken, de ontsluiting, de grondstructuur, de waterhuishouding, enzovoort. Op basis daarvan gaan we dan stelselmatig stap per stap gedetailleerd aan het werk. Toen ik afstudeerde als ingenieur-architect, ik heb daarna nog een jaar monumentenzorg en stadvernieuwing gestudeerd, was ik er al van overtuigd dat architectuur en stedenbouw eigenlijk precies hetzelfde zijn. Wie alleen met architectuur en niet met stedenbouw bezig is, maakt er een rommeltje van. Dat is eigenlijk een keurslijf dat niet kan werken. Omgekeerd leggen stedenbouwkundigen soms regels op, waarvan je als architect zegt: komaan, dit is getikt, geef me toch marge en ruimte waarmee ik creatief kan omgaan, want dan kan ik tot betere oplossingen komen. Die wisselwerking is belangrijk.

Ik heb daarnaast de afwijking dat ik in iets teveel dingen geïnteresseerd ben, zoals monumentenzorg, mobiliteit, sociaal wonen, co-housing, middenstand en distributie... Dat zijn allemaal zaken die in de stedelijke context samen komen... Vandaag gaat het over de heraanleg van de Abdijstraat, dat is dan weer iets anders dan de bouw van een Hogeschoolcampus, of een wijkparkje, of een binnengebied... Dat vergt telkens een aparte aanpak.

MV: Ik neem aan dat een goed netwerk met externe deskundigen dan ook van groot belang is? Want je hebt zelf natuurlijk niet iedereen fulltime nodig.

PV: Inderdaad. Voor de architectuuropdracht is dat eigenlijk vrij eenvoudig. Er zijn bureaus die zowel het ontwerp als de stabiliteit doen, als de techniek. Er zijn andere bureaus die alleen gespecialiseerd zijn in techniek en stabiliteit. Bij een goede samenwerking hoeft je niet alles in huis te hebben. Maar inderdaad, samenwerking is cruciaal en je moet de ingenieur er van in het begin bijhalen, zodat je het bouwconcept ook vanuit

de structuur méé bedenkt. Je moet niet eerst iets heel ingewikkelds ontwerpen en dan zeggen 'los het nu maar op'. Eigenlijk gaat het vaak over complexe problemen, met heel veel verschillende invalshoeken, waar dus veel mensen voor nodig zijn, en waar toch een lijn in getrokken moet worden. We hadden het even over die procedures... Oosterweel dat begint met een paar man, en dat wordt dan almaar complexer (Plan-MER, project-MER, aanvraag van de GRUP, enzovoort). Het probleem is dat ze daar de eerste tien jaar niemand bij hebben betrokken. Zoals ik al zei, werden mijn vragen in de Antwerpse Gecoro gewoon afgewimpeld... Wat ze nu opleggen met de nieuwe regelgeving, het nieuwe decreet complexe projecten, is dat ze van bij het begin mensen aan tafel gaan zetten met heel uiteenlopende ideeën, voor- en tegenstanders... We zijn in die sfeer nu pas gestart met een project rond het Saeftinghedok, de oude projecten daarrond zijn immers ook gekelderd. De Haven is er echt van overtuigd dat extra capaciteit nodig is, en hoe kan dat opgelost worden? Zijn er andere oplossingen dan Saeftinghe? Iedereen zit nu al rond de tafel, en het begint nog maar. Dat is een totaal andere werkwijze, opstelling, sfeer... Dat is van groot belang.

MV: Dat is veel positiever dan de klassieke werkwijze...

PV: Ja. De actiegroepen worden nogal vaak in een bepaald hoek geduwd, "dat is precies zo iets van de jaren zeventig"... Maar eigenlijk zijn wij niet tegen, maar wij zijn vóór iets. Vóór het behoud van de Entrepot, vóór het behoud van het Tolhuis, vóór het behoud van het Centraal Station... Maar het blijft moeilijk om die negatieve perceptie tegen te gaan.

MV: Je kan altijd blijven studeren, maar het is natuurlijk wel belangrijk dat er op een bepaald moment ook dingen beslist worden. Waar moet die beslissing dan uiteindelijk genomen worden, in het Oosterweel/Ringland-verhaal? Misschien geen gemakkelijke vraag...

PV: Is eigenlijk heel eenvoudig. Nu zijn er drie sporen. Het eerste spoor is doorgaan met Oosterweel: Het GRUP is gemaakt, de plan-MER wordt nu gemaakt... Het GRUP ligt weliswaar bij de Raad van State, maar de voorbereidende werken kunnen al beginnen, de fameuze 'schop in de grond'... Nu is er een MER uitgekomen waarin vastgesteld wordt dat de complementariteit tussen A102 en Oosterweel niet ideaal is. Maar dat zijn voor de overheid aparte dossiers. Terwijl je die dossiers net samen zou moeten bekijken! Oosterweel en wat wij bij de actiegroepen 'het haventracé' noemen, laat die toch op elkaar aansluiten, dat haalt immers een pak doorgaand zwaar verkeer weg van de Ring. Je biedt dat doorgaand verkeer een alternatief, de A102 wordt dan beter gebruikt, de investering wordt rendabeler... Maar als je die twee dossiers niet op elkaar wil afstemmen, dan kán je niet tot die conclusie komen natuurlijk. Ondertussen mag de intendant zich amuseren met de zuidelijke Ring. Daar stelt zich het zelfde probleem, namelijk dat de plannen niet gecoördineerd worden. Leve de zuidelijke Ring! Maar waar komt dan de aansluiting met Oosterweel? Als je dat niet wil bekijken, dan kan het nooit kloppen. Maar in dit geval zal het wel móeten, gezien het akkoord met de intendant. In die aansluiting tussen Oosterweel en Ringland zit dus het zwak punt. Ik zie niet in hoe dat opgelost kan worden, onmogelijk. Dat zal voor het einde van het jaar helemaal duidelijk worden. Voor sommigen is het al langer duidelijk, anderen willen het niet zien. Zolang dat niet opgelost is, kan de schop níét in de grond. Dat hoop ik toch. Een volksraadpleging is dan eventueel een verdragend element, de Raad van State is dan zéker een verdragend element... Daarnaast zijn er in 2018

lokale verkiezingen, waar de actiegroepen ook naartoe kunnen werken. Maar het zou beter zijn mocht nu reeds ingezien worden dat al die dossiers samen behandeld moeten worden.

MV: De Raad van State kan mogelijks het RUP helemaal verwerpen... Dan moet er ook een nieuwe MER komen... Waarin dan wél de combinatie met haventracé, en Ringland onderzocht zou kunnen worden...

PV: Ik heb geen juridische expertise, ook niet inzake milieurecht, maar ik kan me toch niet inbeelden dat als je al zo'n pak studies hebt van die bureaus die MER's maken, dat je dan niet zou kunnen beslissen om een aantal verstandige mensen rond een tafel te zetten om een geïntegreerde conclusie te maken.

MV: Zoals u zelf zegt, is het met zo'n dossiers natuurlijk gemakkelijker om die op verschillende manieren te interpreteren... Een andere vraag nu. Hoe zou u de samenwerken omschrijven met Ademloos en stRaten-generaal? Vormen jullie echt een coalitie, of zijn jullie vooral complementair aan elkaar? Nu is dat niet superduidelijk, vind ik. Op grote lijnen steunen jullie elkaar wel. Al was u er aanvankelijk niet van overtuigd, denk ik, dat er een derde Scheldekrusing moest komen. Ondertussen wel. Hoe versterken jullie elkaar?

PV: Ja... Dat is heel eenvoudig. Ik was aanvankelijk inderdaad niet overtuigd van de noodzaak van een derde Scheldekrusing, vooral omwille van pragmatische en financiële redenen. Ons uitgangspunt was: begin met de overkapping en laat de sluiting van de Ring een sluitstuk zijn. Dan was er een professor die stelde dat die sluiting misschien zelfs niet nodig was. Dat was misschien beter niet gezegd geweest. We hadden bij het oorspronkelijke verhaal moeten blijven: eerst de overkapping en dan als sluitstuk de sluiting van de Ring. Ik weet wel dat het laatste voor sommigen de prioriteit is, maar tegelijkertijd is het voor ons natuurlijk van belang dat niet eerst de Oosterweel gemaakt wordt om dan vast te stellen dat het budget op is. Dan kunnen we op de overkapping nog tien of twintig jaar wachten. Als men dat alles nu in één pakket samen zou kunnen realiseren, mij niet gelaten, ik blijf erbij dat het financieel wel haalbaar moet zijn. Die problematiek heeft inderdaad bepaalde discussies tussen de actiegroepen wel wat vertroebeld, we waren het onderling inderdaad niet altijd eens. Maar, bon, op een bepaald moment was er een compromis binnen de Vlaamse Regering, waarbij zij plots ook de heraanleg van de A102 als een ambitie naar voor schoven. Waarop Manu en stRaten-generaal meteen reageerden en dat ook aan hun plannen toevoegden. Ik heb meteen gezegd aan Manu dat dit geen verstandige strategie was, dat de A102 immers tot niets zou dienen... Daar heb ik dan precies wel gelijk in gekregen, ondertussen is ongeveer iedereen het daar wel over eens. Maar we nemen elkaar die meningsverschillen niet kwalijk... Globaal genomen: stRaten-generaal is als eerste begonnen. Voor hen was het een zegen dat Ademloos ontstond, omdat Ademloos andere thema's in het debat bracht, waardoor veel meer mensen betrokken raakten. Ik denk dat het voor beiden een zegen is dat wij er zijn bijgekomen. Wat een beetje vervelend was, is dat zij op dat moment al echt een slechte naam hadden. Zij werden altijd negatief afgeschilderd. Terwijl wij heel hard ons best gedaan hebben om met mooie plaatjes, mooie dromen, te komen. Dus wij waren de goede, en zij de slechte. Maar dat is het beeld dat de tegenpartij daarvan maakt. Wij moeten ons daardoor niet laten verdelen. Bij strategiediscussies kunnen de meningen wel eens

uiteenlopen. Binnen Ringland zijn er heel wat mensen die schrik hebben om die negatieve perceptie op een bepaald moment ook te krijgen. We zijn daar erg bedacht voor. We willen niet gezien worden als een groep die alles wil vertragen. Dat is een terecht bekommernis. Onze sterkte ligt er uiteraard ook in dat we bij erg veel mensen positief overkomen. Maar vergeet toch niet dat het stRaten-generaal is die met de eerste voorstellen is afgekomen, om die tangenten te maken, het haventracé en de Mecano. Dus zij hebben óók constructieve voorstellen gedaan. En Wim van Hees en Ademloos komen, op basis van studies naar de effecten op de volksgezondheid, tot de conclusie dat het doorgaand verkeer niet door de Stad moet geleid worden, maar verder weg moet liggen. Dat is toch ook een zeer integer en correct standpunt!

MV: Vaak wordt gesuggereerd dat u, of andere mensen in de actiegroepen, dan maar zelf in een ruimer politiek engagement zouden moeten stappen... Terwijl u eigenlijk alleen bezig bent met die discussie over de ruimtelijke ontwikkeling...

PV: (Diepe zucht) Zoals ik al zei, toen ik afstudeerde dacht ik ook aan de mogelijkheid om in de politiek te gaan. Dat is er nooit van gekomen, er heeft me ook nooit iemand gevraagd. Ik ben daar zeker ook niet zélf echt naar op zoek gegaan. En mijn vrouw zei: "dat zou ik nu echt niet graag hebben". Bovendien heb ik altijd gevonden dat ik beter actief kon zijn op de terreinen waar ik meende iets te kunnen bijdragen, zowel professioneel met Stramien, als in mijn engagement daarbuiten. Ik heb vooral nooit het gevoel gehad dat ik niets te doen had... Die vraag blijft nu nog, natuurlijk. Bij de speculaties over de verkiezingen van 2018, vraagt elk krantenartikel zich ook af wat de burgerbeweging gaat doen. Met name vooral over Manu, maar er zullen er ook wel zijn die af en toe eens aan mij denken. Ik denk dat ik voorlopig nu beter in dit dossier, dat toch de partijgrenzen overschrijdt, een belangrijke rol kan spelen.

MV: Als politicus zou je ook met heel andere zaken bezig moeten zijn en daarrond een mening hebben.

PV: Ja. Er is wel een mooi voorbeeld van, met name Eric Antonis. Die was intendant van Antwerpen '93 (Antwerpen culturele hoofdstad van Europa). Hij kwam uit de culturele sector en had daar zijn sporen verdiend. Hij heeft zijn job als intendant fantastisch gedaan. Hij had ook een ruim mandaat gekregen, chapeau daarvoor voor de politiek. Dat zouden ze met intendant Alexander D'Hooghe ook beter doen. Een jaar later hebben ze Antonis gevraagd voor de politiek en is hij schepen van Cultuur geworden. Dat was een zegen, omdat hij werkte op het terrein van zijn expertise, waarin hij gegroeid was en waarin hij een goede basis had gelegd met Antwerpen '93. Dan is dat iets anders. Maar vraag mij niet om morgen schepen van Onderwijs te worden...

MV: Het is misschien ver gezocht, maar in het kader van de 'betonstop' is het ook een uitgangspunt om zo weinig mogelijk te investeren in nieuwe weginfrastructuur, omdat dat toch meer verkeer aantrekt. Is vanuit dat perspectief Oosterweel niet de meest zuinige oplossing wat nieuwe infrastructuur betreft? Zeker als je dat vergelijkt met het Mecano-tracé.

PV: 'Betonstop' is natuurlijk een mooie term, maar dat gaat toch vooral over het stoppen van verdere inname van open ruimte voor woonontwikkeling. Ik vind dat

infrastructuurwerken, of het nu tramlijnen zijn of snelwegen, best zover mogelijk buiten de stad worden gerealiseerd. Of in dit geval, een Ring die slecht functioneert, onveilig is, vervuilend is en allerlei problemen geeft, reorganiseren... daar gaat uiteraard veel beton in. Bij Ringland-Academie werd uitgerekend wat het verschil is in CO2-uitstoot tussen Ringland en door andere maatregelen van de Stad. Blijkt dat Ringland in het klimaatverhaal, met alle neveneffecten die daarbij komen kijken, eigenlijk het meest rendabele project is, ook qua duurzaamheid. Dat vind ik toch ook belangrijk. Ik ben ook de eerste om te zeggen dat we niet méér capaciteit moeten bouwen dan nodig is. Ik weet dat wij in het begin vaak redelijk brede sneden getekend hebben. Omdat we dachten dat we met een té minimale voorstelling, niet ernstig genomen zouden worden en niet in het debat zouden geraken. We vonden dat we minstens die capaciteit moesten kunnen bieden. Indien er nu een ambitie zou ontstaan om meer in te zetten op het openbaar vervoer, enzovoort, dan ben ik de eerste om dat te steunen. Als dan in gezamenlijk overleg beslist wordt om een rijvak minder te bouwen, dan zal ik dat toejuichen. Ik ben er anders wel van overtuigd dat het hele Ringlandverhaal, ook met de A102 daarbij, ondergronds moet gebeuren. Omdat dat ook qua duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkeling toch absoluut beter is dan Oosterweel.

MV: Het valt me op dat u pleit voor een 'Haventracé'. Dat is niet noodzakelijk het Meccano-tracé?

PV: Wij hebben dat nu 'haventracé' genoemd, om aan te geven dat we ons niet over de verschillende varianten willen uitspreken. Je hebt Meccano, je hebt Arup, Oosterweel-noord... Wij zijn het onderling eens dat het in de haven moet aangelegd worden, dan maakt het voor ons niet zoveel uit welke van de varianten het meest opportuun is of op korte termijn kan aangelegd worden. Nu het Sint-Anna-bos gered is, is de kans dat Meccano het haalt kleiner. Ik bedoel, het lijkt iets realistischer dat het een van de twee andere mogelijkheden wordt. Wij kunnen aan de politiek ook zeggen dat ze inderdaad kunnen beginnen, hun schop in de grond steken, op Linkeroever. Omdat het belangrijkste hiaat op Linkeroever eigenlijk wel uitgeklaard is. Daar kan je beginnen, want dan kan je nog altijd Ringland of Oosterweel-noord maken. Als ik tijd had, ik zou me er met plezier in verdiepen om dat te onderzoeken. Dus vandaar dat wij zeggen begin met het 'haventracé', de meest geschikte variant daarvan, omdat daarmee het structurele probleem aan de Hollandse Knoop op Linkeroever opgelost raakt.

[...]

PV: Ik wil zelf nog iets zeggen over activisme... Er was gisteren een avond in de Singel over 'Wij kopen samen de Oudaan'; dat zijn ook een aantal jonge mensen die samenkomen en zeggen dat er andere vormen van immobiëlen en vastgoedontwikkelingen moeten komen. Meer maatschappelijk gericht. En Leo Van Broeck zei daar zoiets. Het nadenken over collectiviteit, of het nu collectief wonen is, of deeleconomie, samen initiatieven nemen om tot een breedgedragen visie te komen zoals Ringland, dat is een stuk van de toekomst. We zijn er lang niet; de Oudaan is verkocht aan een ontwikkelaar die er veel geld mee zal verdienen en er rijke mensen zal laten wonen. Maar maatschappelijk is die tendens toch wel duidelijk bezig en in die zin vind ik het verbreden van dat activisme toch wel heel interessant en fijn om daar deel van te kunnen uitmaken. Je moet Het klein verzet maar eens lezen, boekje van Tine Hens, heel mooi boekje. Dat

gaat over initiatieven in heel Europa: van supermarkten in Griekenland tot windmolenparken in Denemarken... Samenwerking tussen mensen, dat collectief activisme (en dat is bij ons het geval)... Het is ongelooflijk hoeveel mensen zich bij ons komen aanbieden en zeggen dat ze goed zijn in bijvoorbeeld financiën.

MV: Op vrijwillige basis dan?

PV: Ja! Ze vinden het een goed initiatief en willen dat mee ondersteunen. We zijn erin geslaagd om ongelooflijk veel expertise samen te krijgen en dat zorgt er natuurlijk voor dat je met voorstellen kan komen die ergens op slaan.

MV: Er zijn de drie grote spelers: stRaten-generaal, Ademloos en Ringland, en dan zijn er de individuen die zich komen aanbieden. Zijn er ook nog andere actiegroepen waar u mee heeft samengewerkt?

PV: In de rand van Antwerpen heb je Groenrand en de Voorkempem enzoverder. Die zijn met bepaalde thema's bezig. Op Linkeroever heb je ook natuurpunt natuurlijk. Die kom je daarin (in het Oosterweelproject, red.) ook wel tegen. Dan heb je een aantal individuen die zelf tracés hebben voorgesteld, Ring van A bijvoorbeeld. Maar dat is een eenmanszaak. Met alles respect, maar ik denk dat het belang van het creëren en vinden van draagvlak toch ook wel een aspect is van maatschappelijke evolutie en maatschappelijke ontwikkeling.

MV: [...] En wat is de rol van de academische wereld?

[...]

PV: Ik heb geprobeerd, ondertussen meer dan vijf jaar geleden, om ook in academische kringen een aantal mensen mee te krijgen in dit dossier. Ik kreeg vaak te horen dat men het dossier niet kende en men zich daar niet kon over uitspreken omdat het zo'n politiek dossier is. Ze stonden er dus eigenlijk veraf. Ik moet vaststellen, tot mijn grote vreugde, dat dit grondig veranderd is. Wij hebben bijvoorbeeld vlak voor de verkiezingen in 2014 een memorandum geschreven. We hebben aan heel veel mensen gevraagd om dat te ondertekenen. En toen hebben ook heel veel mensen uit de academische wereld, de vakwereld; professoren uit Leuven, Gent, Antwerpen dat wel mee onderschreven. We hebben dat begin dit jaar opnieuw gedaan, met een memorandum rond het haventracé (dit zou de consensus kunnen zijn), en opnieuw kregen we binnen de kortste keren steun vanuit academische kringen. We ondervinden daar dus heel veel steun, sympathie... De betrokkenheid is dus in elk geval veel groter dan tien jaar geleden, of vijf jaar geleden. Ik denk dat we trots mogen zijn dat we ze zover gekregen hebben, om het simpel uit te drukken. [...] Ik was op de opening van het academiejaar aan de Universiteit Antwerpen dit jaar en ik vond dat de nieuwe rector, Herman Van Goethem, daar een ongelooflijk interessante speech gaf over de maatschappelijke betekenis van de universiteit. Toevallig, dat kwam van thuis uit of vanuit de scouts, ik weet niet wat of hoe, heb ik altijd gevonden als ik afstudeerde dat ik de kans gekregen heb om dat allemaal te doen en dat ik daar iets tegenover mocht stellen. Mijn engagement is daar een vertaling van. Maar we zijn in de minderheid op dat vlak he. • MV

Interview Hella Rogiers 13/12/2016. Cogels-Osylei, Berchem, Antwerpen.

Hella Rogiers studeerde af aan de KU Leuven met een Master in de Germaanse filologie. Ze bouwde tijdens haar loopbaan een ruime ervaring op in stakeholdermanagement, procesbegeleiding, gebiedsmarketing en infrastructuurcommunicatie.³²⁸ Vandaag is ze directeur van Common Ground, de vennootschap die ze mee oprichtte en officieel zijn deuren opende in 2012. Common Ground richt zich op projecten in de publieke ruimte. Om deze projecten beter te maken en vlotter te realiseren werkt het bureau strategieën uit waarbij in het bijzonder ruimte wordt gemaakt voor draagvlakcreatie, procesbegeleiding, gebiedsmarketing, commercialisatie en project-communicatie. In dit interview gaat Hella Rogiers dieper in op de sociale complexiteit en de procesvoering rond Oosterweel.

MV: Hoe bent u betrokken geraakt bij het Oosterweeldossier en wat is uw rol precies in de uitwerking van het overkappingsproject?

HR: Ik werk nu vijf, zes jaar bij Common Ground. Daarvoor heb ik ook bij De Lijn gewerkt, hier in Antwerpen. Bij De Lijn heb ik Oosterweel en alle Masterplanprojecten mee opgevolgd. Dat wil zeggen dat ik al van 2003, 2004, toen de BAM werd opgericht, het dossier opvolg. In de periode die daarop volgde was ik vanuit De Lijn aangesteld om de communicatie rond die projecten mee op te volgen. Ik ben dat sindsdien ook altijd blijven volgen. Nu zit Common Ground mee in het team van de Intendant. We zijn een bureau dat kijkt naar de sociale complexiteit van dergelijke projecten. Welke bewegingen zitten daarop, welke partners zitten daarop, intern en extern, wat zijn eigenlijk de struikelblokken, waar zitten de win-wins, en hoe kan je een proces uitzetten waarbij zoveel mogelijk een 'common ground' wordt gecreëerd of waarbij een project zoveel mogelijk medestanders krijgt. Dat is wat wij doen, en wij proberen zo eigenlijk de 'coalition of the willing' op te helpen zetten. Wij kijken daarbij naar wie de actoren zijn en wat hun wensen zijn; wie zijn de actoren die je niet ziet, maar die ook wel een rol spelen en is het zinvol om hen ook mee in het debat te trekken? Wij kijken ook naar het proces zoals het loopt bij interne actoren, wat immers ook niet uit het oog verloren mag worden. Bij een project zoals Oosterweel zijn ook heel veel Vlaamse administraties betrokken, Antwerpse administraties... Die op één lijn krijgen is vaak al moeilijk genoeg. Als je kijkt naar de redenen waarom de burgerbewegingen de kans hebben gehad om hun punten op de agenda te zetten, dan is daar ook bij dat de overheid intern ook niet steeds heel veel draagvlak heeft. De interne partners zijn daardoor ook soms intern tegen elkaar uit te spelen. Wij kijken dus naar het proces tussen al die actoren. Wij kijken naar de opportuniteiten inzake communicatie en participatie. Wij kijken ook naar het project zelf, wat met name de elementen in het project zijn waarrond draagvlak gecreëerd kan worden en wat de elementen zijn waarmee draagvlak verloren wordt. Waar wij

³²⁸ <http://www.common-ground.eu/experten/>

van gruwen is dat je gewoon communicatie en participatie doet, terwijl volledig los daarvan het ontwerpspoor loopt; en dat het dus eigenlijk alleen nog maar gaat over het communiceren daarvan; of waar alleen maar nagedacht wordt over kleine onderdelen, zonder dat er een link is met het project. Terwijl wij vinden dat als je echt draagvlak voor een project zoekt, je ook zal moeten zorgen dat aanpassingen aan het project mogelijk zijn. Zo niet blijft dat éénrichtingverkeer.

MV: Jullie zijn dus meer dan bemiddelaars, jullie willen ook zelf inhoudelijk met het project bezig zijn en daarrond adviseren.

HR: Absoluut. Als wij een aan bepaald project beginnen dan gaan we kijken waar de elementen zitten waar iedereen het over eens is, waar de onenigheden zitten, en waar de mogelijkheden liggen om nog veranderingen in het project aan te brengen. Hoe vroeger je in het project zit - vanaf het moment dat je ongeveer weet wat je wil realiseren, of wanneer de eerste ideeën er zijn - hoe vrijer je bent om naar anderen te luisteren. Want op dat moment zijn de ontwerpkeuzes nog niet gemaakt. Op het moment dat het project vorm heeft gekregen, kan je eigenlijk alleen nog de gemaakte keuzes verdedigen. De dynamiek is dan uiteraard helemaal anders.

MV: Op het moment dat Alexander D'Hooghe werd aangesteld, werd hij in de media aangekondigd als de verzoener die de tegenstellingen in het Antwerpse mobiliteitsdossier gaat oplossen. Maar in mijn ogen gaat het eigenlijk over twee verschillende dingen. Je hebt enerzijds het Oosterweeltracé, waarvoor de actiegroepen alternatieven voorstellen zoals de tangenten of het haventracé. En anderzijds heb je het idee van de overkapping van de Ring. Maar zoals jullie ook beschreven hebben, kan in principe niemand echt tegen de overkapping van de Ring zijn. Het is uiteraard goed dat het gesprek over die overkapping gevoerd wordt, maar de uitgangsvoorwaarde van de Intendant is dat het Oosterweeltracé er wél moet komen...

HR: Ja, dat is waar, maar waar de Intendant toch ook aanpassingen doet aan het Oosterweeltracé...

MV: Terwijl dat toch niet zijn opdracht was...

HR: Ja, maar toch zit daar beweging in! De Intendant heeft een heel duidelijk proces uitgezet. Iedereen zit nu aan tafel en kan op een beschaafde manier het gesprek voeren, wat, denk ik, al winst is in vergelijking met het traject daarvoor. Iedereen zit dus rond de tafel en er wordt al vastgeklikt over de zaken waarover we het met elkaar eens zijn. Kijk naar de communicatie van het afgelopen jaar, dan zie je dat we in juni de samenwerking konden aankondigen rond de mobiliteitswerken op de zuidelijke Ring en de overkapping, maar dat we het heel duidelijk oneens waren over Oosterweel. Dat maakt dat je eigenlijk ruimte creëert om reeds samen aan

een project te bouwen, terwijl we het over Oosterweel nog duidelijk oneens zijn. Maar je ziet ondertussen dat door de samenwerking vertrouwen wordt opgebouwd. In mijn ogen gaat dat verbazingwekkend snel als je weet dat de verschillende spelers jarenlang in de loopgraven zaten en niet met elkaar konden spreken. Nu hebben we na tien maanden al een heel goede samenwerking. De reacties van de betrokkenen in de media laten wel zien dat er over onderdelen onenigheid is, maar dat niemand het werk van de Intendant in vraag stelt. Dat is voor de perceptie erg belangrijk. Eigenlijk blijft iedereen in die externe communicatie zeer loyaal naar de Intendant. Ondanks de geschilpunten blijft de wil om samen te werken bestaan. Dat is hoever we staan na een jaar. Rond Oosterweel zijn nu drie pijnpunten gedefinieerd op het vlak van leefbaarheid: één, de Hollandse knoop, of de Deurnese tuinen; twee, het Noordkasteel, waarrond een ontwerpwedstrijd zou volgen; en, drie, het Sint-Annabos waar nu een oplossing voor gevonden is. Dat is nu de strategie, met name een gezamenlijke zoektocht naar oplossingen voor de pijnpunten van Oosterweel op het vlak van leefbaarheid. Voor mij is het onduidelijk of dit gaat lukken of niet. Ik denk dat je pas op het einde van de rit zal kunnen afklokken en kunnen zeggen of het al dan niet gelukt is. Er zit ondertussen wel al veel meer nuance in de discussie, waarbij wellicht de vraag rijst bij de actiegroepen of ze voor alles moeten gaan of beter kunnen kapitaliseren op wat nu al binnengehaald is.

MV: u bedoelt dat de actiegroepen zelf beginnen te twifelen of ze toch eventueel met Oosterweel vrede zouden kunnen nemen?

HR: Geen idee!

MV: Die indruk heb ik niet gehad, toen ik met hen gesprekken voerde.

HR: Neen... Langs de andere liggen er nu gesprekken op tafel die bij het begin van het project niet bespreekbaar waren. Het is een proces dat zodanig in beweging is, waarvan je de uitkomst niet kan voorspellen. Dat heeft veel met de persoon van Alexander D'Hooghe te maken. Maar wat ook meespeelt is de overweging: stel dat we er nu niet uitraken, wat dan? Wat is de volgende optie?

MV: Manu Claes noemde Oosterweel de 'olifant in de kamer', die er wel is maar waarover niet gesproken mag worden. Dat was op 10 oktober van dit jaar (2016), dus vóór de Startnota van de Intendant. Ook Ringland zegt in zijn reactie op de Startnota dat Oosterweel gewoonweg niet verenigbaar is met Ringland. Volgens hen is er géén goede technische oplossing mogelijk voor de Hollandse knoop. Zoals ik het begrijp zullen de gerechtelijke procedures dus blijven doorgaan en zal er ook een nieuwe volksraadpleging komen. Wat gaat de overheid dan doen? Afhankelijk van het resultaat, de bezwaren gewoon naast zich neerleggen of een Intendant aanstellen die ook over Oosterweel mag onderhandelen?

HR: Dat laatste zal niet gebeuren. Als er nu geen consensus wordt gevonden, dan zal dat nadien ook niet meer gebeuren. Ik denk dat de regering dan Oosterweel zal proberen door te drukken, en dan vermoed ik dat het zonder iets anders erbij zal zijn. De Vlaamse regering heeft beslist om Oosterweel uit te voeren. Als de actiecomités erin slagen dat tegen te houden, dan kom er wellicht niets, of een procedureslag. Als de actiegroepen mislukken in een poging om Oosterweel tegen te houden, dan komt Oosterweel er uiteraard, maar dan misschien

niets meer van de rest van wat nu op tafel ligt. Dat is de situatie zoals ze is denk ik. En aangezien Vlaanderen ook nog andere dure projecten heeft... kunnen de investeringen naar andere zaken gaan. Dat is het grote risico, dat Antwerpen uiteindelijk niets heeft, of alleen een Oosterweelverbinding die niet overkapt is. Tenzij - en dat is oprecht een open vraag voor mij - tenzij er nog een plan B is...

MV: Maar dat is er toch niet. Anders was daar toch al vroeger over gepraat?

HR: Is er een plan B? Ik weet niet wat het plan B is. Tenzij je een politieke coalitie hebt die Ringland wil uitvoeren, dan heb je wél een plan B. Als de actiegroepen hopen om bij de volgende verkiezingen een coalitie te krijgen die hun plannen willen uitvoeren... dat is dan hun plan B. Maar dat zou dan al willen zeggen dat er een andere coalitie moet komen, die hun project wél genegen is en wil uitvoeren. En dan moet dat zowel op stedelijk als op Vlaams niveau gebeuren, want de middelen moeten uit Vlaanderen komen. Daar liggen toch heel wat struikelblokken op die weg... Wij hadden in het bureau een discussie over de vraag of we wel wilden meestappen in het traject van de Intendant, want het is toch maatschappelijk een erg gevoelig dossier. Anderzijds, als iederéén daar zijn handen van aftrekt, wat krijg je dan? We willen toch wel dat er kwaliteit geleverd wordt op die opdracht. En dus probeer je dat van binnenuit goed te doen draaien. Ofwel blijf je aan de zijkant staan. Maar wie gaat het dan wel doen? De burgerbeweging loopt uiteindelijk ook datzelfde risico. Samenwerken betekent toegevingen doen, dat kan niet anders. Ofwel blijf je een actiecomité, maar dan heb je ook geen middelen in handen om zelf iets te realiseren. Een burgerbeweging als Ringland, heeft eigenlijk heel veel draagvlak binnen een deel van de Antwerpse bevolking, maar mist een politiek draagvlak bij de regerende coalities. Bij Oosterweel is het net omgekeerd. Daar is een politiek draagvlak, maar onvoldoende draagvlak bij de Antwerpse bevolking.

MV: Het is opvallend dat er van uit de burgers bijzonder weinig stemmen geweest zijn om het voor Oosterweel op te nemen. Er zijn geen actiegroepen pro Oosterweel, geen mensen die zeggen: "De Lange Wapper is een prachtige brug, die moet er gewoon komen". Zijn er mogelijkheden volgens U, om dat te stimuleren, zo'n burgerbeweging 'pro'?

HR: Misschien zou dat wel kunnen, maar het zal altijd heel moeilijk zijn, omdat mensen zich dan achter een overheid moeten scharen... En dat gebeurt niet zo vaak. Eigenlijk zetten mensen zich meestal af tegen overheden. Wat betreft Oosterweel heb je wél een hele beweging gehad rond de economische spelers, VOKA, de bedrijfswereld, de haven. Die zijn vóór en daar voel je dat wel. Maar niet bij burgers. Men denkt in Antwerpen dat bij de burgers eerder de lasten van de Oosterweelverbinding zitten dan de lusten. Wat je ook hebt, is dat vanuit de randgemeenten, en de Noorder-Kempen, de vraag naar een Oosterweelverbinding wél groot is. Die staan elke dag in de file...

MV: Ook vanuit internationaal opzicht zijn er wellicht nog voorstanders.

HR: Ja. Maar daar hoor ik minder van. Maar dus zeker wel vanuit de economische actoren en vanuit de Noorder-Kempen. In de Noorder-Kempen begint men zelfs te voelen dat mensen daar niet meer willen gaan wonen omwille van de mobiliteitsproblemen. Als je van daaruit in Brussel wil gaan

werken, dan heb je én de Antwerpse én de Brusselse files. De aantrekkelijkheid van die gebieden als woongebied begint te dalen. Kijk, Oosterweel is helemaal vanuit het perspectief van het mobiliteitsvraagstuk vertrokken, en niet vanuit een perspectief van leefbaarheid. De burgerbewegingen hebben, terecht, de leefbaarheid op de agenda gezet. De Intendant moet die twee nu met elkaar proberen te verzoenen.

MV: Manu Claes heeft inderdaad een hele andere agenda dan de politieke agenda. In verschillende opzichten. De politiek probeert binnen de termijn van de verkiezingen een en ander te verwezenlijken. Terwijl Manu Claes zaken op termijn probeert te verankeren.

HR: Dat is zo. Maar momenteel ligt er nog niets van keuzes vast. Er is nu niets, he.

MV: En er zijn weinig financiële middelen.

HR: Ik denk dat er op financieel vlak wel nog iets kan, maar er is nu nog niets. Er is een samenwerking en er liggen heel wat ideeën op tafel, maar er is nog niets verworven. Ofwel wordt dit het zoveelste rapport in de kast, ofwel komt het tot een oplossing en gaan de zaken vooruit. Het scenario is denkbaar dat er uiteindelijk niets zal gebeuren, of alleen maar een Oosterweelverbinding. En als de verzoening niet lukt, dan zal het door rechters in rechtszaken beslist worden. Dat is een beetje een Russische roulette. Dat zou toch bizar zijn, dat uiteindelijk op thema's als mobiliteit en leefbaarheid de beslissingen bij rechters zouden liggen...

MV: Als u destijds door de overheid zou gecontracteerd zijn voor het promoten van het BAM-tracé, hoe had U dat dan anders gedaan? Ik zie dat de overheid, in de periode voorafgaand aan de volksraadpleging in 2009, veel méér middelen geïnvesteerd heeft in promotie van de Oosterweelverbinding dan de burgerbeweging in campagnes tegen Oosterweel. Nochtans vallen de campagnes van de burgerbewegingen in de media veel harder op.

HR: Ik vind dat moeilijk om te beoordelen, omdat ik die overheids campagnes toen niet gedaan heb, en omdat ik het ook niet helemaal gevolgd heb. Ik denk dat je zo'n projecten alleen maar kan winnen eerder op proces, dan op communicatie. Ik denk dat wij communicatie zien als een middel om mee naar buiten te treden, maar dat wij veel eerder zouden proberen in te zetten op het proces. Onze stelling is ook dat dit geen clean project was. In die zin dat te eenzijdig vanuit mobiliteit werd gekeken, terwijl daar ook een leefbaarheidscomponent moest bijkomen. Daar mag je zoveel mediacampagnes opzetten als je wil, als het project niet klopt zal je dat niet halen. Punt. Ten tweede, denk ik ook dat BAM op de duur ook schrik heeft gehad om te communiceren. Terwijl de anderen het veel gemakkelijker hebben om te communiceren, zij hoeven niet de moeite te doen om genuanceerd uit de hoek te komen.

MV: U zegt dat het geen integraal project was, omdat het enkel die mobiliteitscomponent had... Maar Noriant had wél architecten aangesteld, (Chris Poulissen, Paul Robberecht...)

HR: Maar hoe was dat dan georganiseerd? Dat was toch éénrichtingsverkeer? Wij maken een project en we zullen dat communiceren als het afgewerkt is. Cru gesteld, is er aan de buitenwereld niets gevraagd om tot het project te komen. Het is gewoon communiceren wanneer alles al vastligt.

MV: Ik ga akkoord dat het proces zo is verlopen, en slecht is verlopen. Maar dat wil nog niet zeggen dat het technisch (inhoudelijk) een slecht project was. Was er dan toch geen betere manier om dat te kunnen verkopen?

HR: Denk je dat het dan wél gelukt was? Ik denk het niet. Ik denk niet dat het al dan niet slagen van zo'n project op communicatie kan afgeschoven worden. Dat is te simplistisch. Wij werken vaak op ruimtelijke projecten. Ik heb nog nooit een project gezien dat iederéén fantastisch vindt. Ik kan me zelfs voorstellen dat wanneer je Ringland vanuit de overheid zou gepositioneerd hebben, dat er dan minder fans van waren geweest. Tegen iets zijn heeft namelijk ook een eigen aantrekkingskracht. Bovendien is de beeldvorming van Ringland ook heel groen, he? Wie kan daar nu tegen zijn? Terwijl er op dat 'groene' plan óók een grote Singel ligt, terwijl daar óók grote knooppunten en rotondes voor nodig zijn. Ik denk dat wanneer je Ringland zou omzetten naar veel concretere plannen, en het zou vanuit de overheid gebeuren, dat je daar dan ook wel weerstand tegen zou krijgen. Ringland is minder gelimiteerd door nuances en constraints waardoor een overheid wel gelimiteerd wordt. Een overheid kan zich dat gewoonweg niet permitteren. Let op, ik heb weliswaar een paar kanttekeningen bij Ringland, maar verder vind ik dat ze fantastisch werk leveren en ik werk erg graag met hen samen. Ondanks alles heeft de BAM inderdaad ook niet ideaal gecommuniceerd, onder meer omdat de politiek het niet meer durfde. Je kan ook argumenteren dat Oosterweel en verwante projecten, intern draagvlak verloren hebben, binnen de overheid. Op het moment dat de BAM de wind van voren kreeg, hebben een aantal politieke partners het project losgelaten. Als daar iedereen aan hetzelfde zeel had getrokken, dan was het misschien wel een andere kant op gegaan. Maar ik vind het wel goed, dat dit niet is gebeurd, want heel het vraagstuk rond leefbaarheid is zo pertinent dat het echt mee opgenomen moet worden. Het is wél een goede zaak dat de burgerbewegingen de leefbaarheid op de agenda hebben gezet. Er is nog een parallel die ik zou willen trekken, en dat geldt voor Ringland, maar eigenlijk ook voor Straten-Generaal. Het typische aan *Urban Activism* is dat projecten van onderuit gedefinieerd en opgebouwd worden, de bottom-up approach. Dat hebben ze bij BAM te weinig gedaan. Rond die projecten is heel weinig participatie en co-creatie geweest. Maar dat hebben ze bij Ringland eigenlijk ook niet gedaan. Ook zij hebben met experts een project uitgewerkt en voorgesteld (zij hadden natuurlijk ook veel minder middelen). Maar er werd ook geen brede participatie georganiseerd. Hun mobilisatie was gebaseerd rond een eigen idee dat zeer aantrekkelijk was, sympathiek, en dat betrokkenheid creëert. Ze hebben weliswaar veel beter gecommuniceerd dan de BAM. heeft wel met verschillende experts samengezeten, en die hebben hun inzichten uitgewisseld, het ontwerp bijgestuurd, enzovoort. Maar het blijft een project van experts. Op dat vlak zie ik het dus niet zo zwart-wit. Voor mij is Urban Activism toch nog iets anders.

MV: Idealiter zoek je die betrokkenheid van de burgers helemaal in het begin van het proces, zoals u zegt. Eind jaren negentig wordt vastgesteld dat er een mobiliteitsprobleem is en dat er een derde Scheldekrusing nodig zal zijn – daar is iedereen het ondertussen ook over eens. Dat zou dan het moment geweest zijn om de problematiek op tafel te leggen, om de inspraakmomenten te organiseren, om mensen te mobiliseren en te bevragen... Maar ik hoor veel mensen zeggen, dat zoiets het net onmogelijk zou maken om een

politiek akkoord te bereiken. Omdat politici dan op basis van de reactie van hun achterban harde standpunten gaan innemen, en op die manier niet meer tot een akkoord kunnen komen.

HR: Ja. Het blijkt dan meestal erg moeilijk te zijn om een genuanceerd debat tot stand te laten komen. Ik denk dat dit in het verleden heel vaak gebeurd is. Dat heeft ook te maken met de manier waarop je zo'n proces organiseert. Wat er meestal gebeurt is dat je een bepaald moment organiseert, waarbij je mensen uitnodigt voor een debat rond het thema. Met die mensen debatteer je en van hen vraag je input. Maar eigenlijk zijn dan al een aantal keuzes gemaakt, zoals wie daarvoor gevraagd wordt. Daar zit al een selectie in, die op zich al problematisch is. Je kan proberen het anders te doen, door gewoon de projecten te gaan brengen op plekken waar veel mensen zijn. Dat is een andere insteek, waardoor je eigenlijk het publiek niet vooraf selecteert. Er zijn een aantal concrete voorbeelden van zo'n aanpak. [...] bijvoorbeeld, wilden werken rond het thema 'gezin', en die zijn daarvoor naar Sinterklaasactiviteiten gegaan. Toen ze rond 'jeugd' wilden werken, zijn ze naar een fuif gegaan. Maar als je vraagt: kom eens naar de parochiezaal of naar het wijkcentrum om daarover mee na te denken, wie komt er dan? Dan krijg je alleen de mensen die supergemotiveerd zijn.

MV: Ik denk aan het voorbeeld van de (CurieuzeNeuzenactie), waar meetapparatuur werd uitgedeeld voor het meten van de luchtvervuiling.

HR: Inderdaad. Dat is fantastisch. Die organiseren een festival en daar doen ze hun communicatie. Zij stellen zeer legitieme vragen en betrekken via een festival zoveel Antwerpenaren die zich dan achter hun actie scharen. Er is weldegelijk een groentekort in Antwerpen, de luchtvervuiling is hier niet oké. Dat zijn echt wel pertinente vragen. Maar zelfs daar is er een bepaald doelpubliek...

MV: Wat steeds weer blijkt: de activisten zelf zijn doorgaans blanke, hoogopgeleide, oudere mannen. Dat is ergens logisch en hun werk is daarom niet minder relevant...

HR: Uiteraard. Maar waar is dan de representativiteit? Wat je vandaag ziet gebeuren in de samenleving is dat er van alles naar boven komt, en dat je eigenlijk in een omgeving zit waarbij de overheid evolueert van dienstverlener naar facilitator. Waarbij de overheid spontane initiatieven gaat ademruimte geven, en faciliteren, ontwikkelingskansen geven. Maar wanneer de acties van onderuit vooral die ene doelgroep betreffen, dan ben je eigenlijk overheidsmiddelen aan het terugbrengen naar die doelgroep die in de samenleving al behoorlijk goed bedeed is. Waar zit dan de sociale rechtvaardigheid? Hoe zorg je ervoor dat mensen die niet die organisatiekracht hebben, die niet weten hoe je zoiets moet aanpakken, ook nog aan bod komen? Voor ons is dat evident. Wij zien iets in onze straat gebeuren en wij weten wel hoe we daar actie kunnen tegen voeren. We kennen de kanalen, weten wie we moeten aanspreken. Maar er zijn mensen die niet de organisatieskills hebben en die anderzijds vooral bezig zijn met overleven. Mensen die bezig zijn met de vraag of ze volgende maand nog te eten hebben, die zijn er ook in onze stad, en eerlijk gezegd, die liggen niet wakker van al dan niet Oosterweel. Je moet je daar als overheid wel bewust van zijn. Ik wil daarmee geen oordeel vellen over Ringland en Straten-Generaal, maar we moeten wel opletten als het een algemene strategie zou worden om projecten op die overlegmanier aan te pakken... Ik denk dat je mensen moet

betrekken. Ik denk ook dat je mensen in een erg vroeg stadium moet betrekken. En ik denk dat het een illusie is om te denken dat het niet nodig is, want je zal gegarandeerd op een bepaald moment toch tegen de tegenstand aan lopen. En tegelijk moet je als overheid uiteindelijk beslissingen durven nemen. De politieke moed daartoe ontbreekt vandaag soms wel. Bij Leo Van Broeck, met zijn kernversterkend verhaal, daar speelt dezelfde problematiek. Onze ervaring is, dat als je een project gewoon wil doorduwen en dus niet het brede debat aangaat, dat je dan alleen de tegenstanders te horen zal krijgen. Als politicus hoor je dan alleen maar tegenstemmen en wordt het erg moeilijk om die beslissing te nemen. Als je daarentegen zelf naar buiten komt en de dialoog aangaat, dan zal je merken dat 15% negatief is en dat je die nooit zal kunnen overtuigen; dat 60% constructief positief of constructief negatief is, en dat je ook nog 15% uitgesproken voorstanders hebt... Maar dat zorgt ervoor dat een politicus een veel beter zicht heeft op voor- en tegenstanders en niet het gevoel krijgt dat hij voor een project electoraal zal worden afgestraft. Mensen denken ook genuanceerder dan wanneer ze enkel de tegenstelling horen. [...] Maar, ruimtelijke projecten zijn altijd veranderingsprojecten, en mensen hebben moeilijkheden met verandering. Je moet hen ook de tijd geven om aan zo'n project te wennen. We merken dat zelf ook bij de projecten die wij doen. Bij een eerste contactmoment kunnen de gemoederen heel hoog oplopen, bij een volgende moment een jaar later zijn die al een heel stuk gezakt. Dan is het besef al gekomen dat ze er mee zullen leren leven, en dan raken ze geïnteresseerd om mee te werken. Daar zit een evolutie in en zolang je vroeg genoeg begint is er ook ruimte voor die evolutie.

MV: Wachten jullie als Common Ground op projecten of gaan jullie er ook zelf naar op zoek? Om bijvoorbeeld te kunnen anticiperen op mogelijke conflictrijke projecten.

Als wij horen van projecten dan bellen wij wel proactief op ja. Dat doen wij dus wel. Er moeten natuurlijk ook wel budgetten voor zijn natuurlijk, en het moet passen in een traject. [...] Wij proberen vooral ook te kijken naar het proces en ons af te vragen wat een authentiek, eerlijk proces is. Er zijn een aantal vraagstukken die echt niet evident zijn, over representativiteit bijvoorbeeld. Wat ons ook heel erg opvalt is de kloof tussen de burger en de politiek, en ruimtelijke projecten zorgen altijd voor een ontmoeting tussen de twee. Altijd. De vraag voor besturen is hoe ervoor gezorgd kan worden dat dit een waardevolle ontmoeting is. [...]

MV: De overkappingsintendant heeft op zijn website een interactieve tool, waar iedereen input kan geven en bijdragen aan overkappingsprojecten van de Ring. Uiteindelijk blijkt wel dat 98% van die ideeën eigenlijk niet echt verrassende ideeën zijn, of nieuwe inzichten geven. Matthias Blondia legde uit dat het vooral ook belangrijk was om mensen het gevoel te geven dat er naar hen geluisterd wordt, en die ideeën mee te pakken.

HR: Ja, wat er uit zo'n initiatieven vooral ook duidelijk wordt, is waar mensen echt van wakker liggen. En waarvan niet. En dat is niet altijd hetgene waarvan jij denkt dat ze wakker liggen. Als 90% van de reacties bijvoorbeeld over luchtvervuiling zou gaan, en 10% over groen, dan zegt dat veel natuurlijk. En omgekeerd. Als je dat slim inzet, dan kun je daar heel veel uithalen. Wij doen heel veel zo'n projecten. Ik vind het zelf ook heel belangrijk dat ontwerpers voor een stuk verplicht worden om geconfronteerd te worden, of de ontmoeting aan te gaan met de omgeving. Het is heel gemakkelijk om vanuit je eigen wereld een ontwerp te maken, maar de impact die het heeft op

iemand anders is wel net zo belangrijk om te weten. [...] Je merkt wel dat heel wat stedenbouwkundige bureaus nu bezig zijn met die vraagstukken. [...] Je mag ook niet onderschatten wat er van lokale kennis zit bij bewoners. Je kan dingen wel gaan vormgeven vanuit je eigen lezing van de situatie, maar dat is niet voldoende. Wij hebben dat bijvoorbeeld gedaan ook met Brabantnet. Dat waren drie tramlijnen in Noord-Brabant. Na elk infomoment dat we hielden stonden de ontwerpers versteld van wat voor interessante informatie er weer naar boven was gekomen. Informatie die ze gewoon niet hebben. Dat is relevante informatie en die moet je gewoon oppikken. De vraag is hoe je dat doet en hoe daar geen weken werk in kruipt. Maar er zijn wel interessante methodieken om dat te doen. Het gaat dus enerzijds over draagvlak creëren, en anderzijds over die input en het naar boven halen van lokale kennis.

MV: Wat betreft die methodieken. Dat gaat dan over meer dan het organiseren van die infomomenten?

HR: Het gaat over de zoektocht naar je interne partners en het op één lijn komen met hen. En dan extern gaan zoeken naar wie interessant is om aan tafel te hebben. En proactief contacteren, niet gewoon een briefje in de brievenbus steken met de vraag of mensen willen komen. Zeggen ze niet: 'If you want to get something done, ask busy people.' Je kan gaan kijken in een wijk naar wie daar de ondernemers zijn, dan gaat het over mensen die zich organiseren binnen die samenleving (met straatfeesten bijvoorbeeld). Vervolgens ga je hen contacteren, zodat zij hun netwerk kunnen contacteren en zo ontstaan er interessante groepen van mensen die je kan laten nadenken over vraagstukken waar je zelf iets aan hebt, en waar zij iets aan hebben. De vraagstelling hangt dan af van de fase waarin het project zich bevindt, wat de uitdagingen en de problemen daar zijn. [...] De vraag is eigenlijk hoe je naar trajecten kan gaan die de win-win al in zich dragen. Als je op voorhand weet dat er een aantal vraagstukken liggen in een bepaalde buurt, en je kan je projectdefinitie daarmee gaan verruimen, dan moet je dat gewoon doen. [...] Je hebt de (bouw)technische haalbaarheid, de financieel-juridische haalbaarheid, maar wanneer gaan we eens maatschappelijke haalbaarheid in die haalbaarheidsstudies opnemen? Want eigenlijk heeft dat heel vaak een impact, en zelfs geregeld een heel grote impact op een project. En dat zit niet in het vizier.

MV: Omdat het moeilijker te definiëren is.

HR: Ja. Marcel Hertogh zegt: je hebt bouwtechnische complexiteit, financieel-juridische complexiteit en sociale complexiteit. En de sociale complexiteit is hetgene dat het meeste invloed heeft op de uitwerking van een project en het is hetgene dat we het minst vasthebben. Alles wat bouwtechnische en financieel-juridische complexiteit betreft hebben we uitgewerkt in stappen en procedures en dat zit allemaal vast. Maar de sociale complexiteit... Waar krijg je dat in je opleiding? We hebben dat niet vast. Wij proberen dat te vatten en daar bepaalde richtlijnen voor uit te werken. De reden dat de andere aspecten eenvoudiger zijn is dat ze een lineair traject kennen. Ze gaan van procedure naar procedure, van idee naar concept naar ontwerp naar plan naar uitwerking enzovoort. Dat is lineair. Soms moet je wel iets terug omdat je iets tegenkomt *en route*, maar daarna kan je gewoon weer verder. Sociale complexiteit aan de andere kant is eigenlijk niet lineair. Het is iets dat constant bezig is en waar je eigenlijk altijd rekening mee zou moeten kunnen houden. [...] Dat zag je ook bij Oosterweel. Ze zaten al een tijd aan tafel met stRaten-generaal, tot opeens Wim Van Hees er komt tussenfietsen. Er komt een nieuw iemand, en je kan er niet meer rond. In dat

lineaire gegeven gebeuren dat veel minder, dat je terug naar af gaat. In Oosterweel is dat een constante, plots komt Ringland daar ook bij. Dan moet je daar weer rekening mee gaan houden. [...] Die zaken vragen over heel andere competenties en skills dan wat ingenieurs over het algemeen als skills hebben. Je hebt in the box en out of the box, dat zijn eigenlijk twee verschillende dingen. Dat maakt dat we het zo moeilijk hebben om dat vast te hebben. Het zit ook niet in projectstructuren. Heel dat gegeven wordt heel vaak herleid tot communicatie. Als het fout loopt zeggen ze dat ze slecht gecommuniceerd hebben. Nee, misschien zit er iets fout in het project of het proces, dat je met de communicatie niet hebt kunnen rechtekken. [...]

MV: Was het Oosterweelreferendum in uw ogen waardevol?

HR: Het heeft een problematiek op de agenda gezet. Maar is het referendum waardevol of niet? Ik vind dat heel moeilijk. Zijn er al referenda geweest die voor iets zijn?

MV: In Zwitserland worden veel referenda gehouden...

HR: ... In Zwitserland worden inderdaad heel veel referenda georganiseerd. Daar is het nog anders. Dat is een samenleving die heel traag evolueert. Dat heeft ook met de referenda te maken. Er moet draagvlak zijn, anders gebeurt het niet. Dat is een vrij conservatieve samenleving op bepaalde punten. Op andere punten dan weer niet. Maar rond vreemdelingen bijvoorbeeld zijn ze super conservatief. Wat mobiliteit betreft zijn ze wel zeer progressief en goed georganiseerd. Maar als je die referenda rond mobiliteit hier zou houden, kom je zeer conservatief uit. De alternatieven zijn ook gewoon niet goed. [...] Zwitserland heeft fantastisch Openbaar Vervoer. In Zürich heeft maar 50% van de mensen een wagen. [...] In Zweden was er ook een referendum rond rekeningrijden, de zogenaamde slimme kilometerheffing. Zij hebben een referendum gedaan waarin het voorstel weggestemd werd. Vervolgens hebben ze het rekeningrijden gedurende zes maanden toch ingevoerd, in proef. Dan hebben ze het losgelaten, opnieuw een referendum gehouden en het antwoord was opeens ja.

MV: Een slimme manier om met referenda om te gaan...

HR: Ja! Maar dus, een referendum als instrument: interessant of niet? Tja, de ene keer worden daar hele goeie beslissingen door tegengehouden, en de andere keer geeft het je draagvlak om beslissingen te nemen. In Vlaanderen, nogal een conservatieve gemeenschap... Ik weet niet of ik daar alles via referenda zou willen doen, ik betwijfel of dat goed is voor de evolutie. (lacht) Maar dat is een waardeoordeel van mij. [...] Maar je wil niet weten wat voor tegenstand de kernversterkende projecten krijgen waar wij nu aan deelnemen. De Belg is nog niet bereid om uit zijn auto te stappen of de rand groen te laten hoor. 'Helemaal groen, behalve voor mij'. Op dat vlak heeft Leo Van Broeck gelijk, er is nog heel veel werk. [...] Dus referenda, ja... Weet je: alle middelen die burgers ter beschikking hebben om het beleid ter verantwoording te roepen zijn goed eigenlijk. In se is het goed dat het kan. Je moet zo'n controlemechanisme of mechanisme hebben om je democratie gezond te houden. Dat denk ik echt. • MV

