



Stedelijke bewegingen, het stedelijk
vraagstuk, en de democratische stad:

het Oosterweeldossier

Stedelijke bewegingen, het stedelijk vraagstuk, en de democratische stad: het Oosterweeldossier

Marie Mistiaen

Promotoren: prof. Michiel Dehaene, David Peleman

Masterproef ingediend tot het behalen van de academische graad van
Master of Science in de stedenbouw en de ruimtelijke planning

Vakgroep Architectuur en Stedenbouw
Voorzitter: prof. dr. ir. Arnold Janssens
Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur
Academiejaar 2015-2016



Voorwoord

Deze thesis vertelt het verhaal van stRaten-generaal als stedelijke beweging dat geënt is op een hedendaags vraagstuk. Door middel van een analyse van de ankermomenten worden het unieke karakter van de vereniging en haar strijd weergegeven.

Het oorspronkelijke idee was te schrijven over Ringland, maar mijn mening is veranderd tijdens het inlezen in het Oosterweeldossier. Hoewel het waar is dat Ringland in de media veel meer aanwezig is dan stRaten-generaal is het mijn mening dat het deze laatst genoemde is die de ruggengraat vormt van de Antwerpse actiecomités.

Met mijn vooropleiding in sociologie heb ik voornamelijk een sociologische invalshoek gehouden voor dit onderzoek. Stedelijke bewegingen worden dan ook aanschouwd als een sociaal fenomeen dat wijst op de breuklijnen in onze samenleving. Ze worden geplaatst binnen het theoretisch kader van het participatie en het stedelijk beleid in België, dat enkel complexer is geworden dankzij de invloed van neoliberalisme.

Mijn speciale dank gaat uit naar Laurent, die de tijd heeft genomen om alles na te lezen, en Stephan, die me altijd bijstond met raad over de structuur en de manier van aanpakken. Verder heb ik ook veel bijgeleerd tijdens de regelmatige bijeenkomsten met mijn promotoren Michiel Dehaene en David Peleman, waarop ook medestudenten Koenraad Daneels en Ide Hiergens stevast aanwezig waren.

Toelating tot bruikleen

De auteur geeft de toelating deze masterproef voor consultatie beschikbaar te stellen en delen van de masterproef te kopiëren voor persoonlijk gebruik. Elk ander gebruik valt onder de bepalingen van het auteursrecht, in het bijzonder met betrekking tot de verplichting de bron uitdrukkelijk te vermelden bij het aanhalen van resultaten uit deze masterproef.

Abstract

De stad is een complex geheel waarbij beslissingen niet juist of fout, maar enkel goed of slecht kunnen zijn. Steden zijn bovendien onder invloed van neoliberalisme zich steeds meer autonoom gaan gedragen ('glokaliseren'), waardoor beslissingen over meerdere beleidsniveaus een conflictueus proces kunnen zijn. Verschillende auteurs hebben er echter al op gewezen dat de expertise van lokale personen kan helpen een goede beslissing te maken. In de praktijk blijkt echter dat participatie bij grote projecten grotendeels achterwege wordt gelaten. Dit blijkt ook het geval in 'de grootste werf' van Vlaanderen, het Oosterweeldossier. Het miskennen van de complexiteit en het niet serieus nemen van de protesten van de burgers heeft geleid tot een impasse die ondertussen al meer dan 10 jaar aansleept. De recente doorbraak van de overkappingsintendant is dan wel een mooie mijlpaal, het echte debacle – het noordelijk deel van de ring – ligt nog steeds op tafel met de actoren lijnrecht tegenover elkaar. Deze thesis geeft inzicht in het stedelijk vraagstuk van Antwerpen dat duidelijk wordt uit de Oosterweelproblematie, en neemt stRaten-generaal als voorbeeld van een stedelijke beweging die zich daarop geënt heeft. De les die uit het Oosterweeldossier kan worden gehaald is dat 'schaal' meer dan ooit ter discussie staat en dat de overheid stedelijke bewegingen beter als vriend dan als vijand beschouwt.

Kernwoorden

Stedelijke beweging; stedelijk vraagstuk; democratie; neoliberalisme; vraagstuk van schaal; stRaten-generaal; Oosterweel

Inhoudstabel

1.	INTRODUCTIE	1
1.1.	Stedelijkheid op het snijvlak van debat, ontwerp en uitvoering	4
1.2.	Het gevaar van goede intenties.....	11
1.3.	Het Belgisch stedelijk beleid.....	18
1.4.	Onderzoeksopzet	22
2.	URBAN MOVEMENTS NA CASTELLS	25
2.1.	Neoliberalisme en het flexibele stedelijk vraagstuk	27
2.2.	Urban movements in de hedendaagse context	33
2.3.	Vriend of vijand van de staat	40
3.	CASESTUDY: STRATEN-GENERAAL	45
3.1.	Het Oosterweeldossier.....	46
3.1.1.	Prelude: de les die niet geleerd werd	46
3.1.2.	Wie, wat, wanneer?	49
3.1.3.	Situering Oosterweeldossier	58
3.1.4.	Enter stRaten-generaal	62
3.2.	De maatschappelijke veldslag van StRaten-generaal	65
3.2.1.	Ankermomenten.....	67
3.2.2.	Tussentijdse analyse	84
3.3.	Technieken	90
3.3.1.	Van de overheid.....	90
3.3.2.	Van de actiescomités	94
3.4.	stRaten-generaal als stedelijke beweging	97
3.5.	Het stedelijk vraagstuk in Antwerpen.....	101
3.6.	Finale: De klok tikt	104
4.	CONCLUSIE.....	107
5.	BIBLIOGRAFIE.....	111
5.1.	Literatuur.....	111

5.2.	Media	114
5.3.	Andere	115
3.	ANNEXEN	116
	Annex 1: Essenties burgerparticipatie België.....	116
	Annex 2: Volledige tijdslijn	124

Stedelijke bewegingen, het stedelijk vraagstuk en de democratische stad: het Oosterweeldossier

1. INTRODUCTIE

Het besturen van een stad is geen gemakkelijke zaak. Een stad is complex, en bestaat zoals Alexander (1965) bemerkte, uit verschillende lagen die door en over elkaar lopen. Beslissingen maken die door alle actoren, zowel binnen de stad als daarbuiten, goedgekeurd worden is daardoor een bijzonder uitdagende opgave. In vroegere tijden gebeurde het vaker dat beslissingen boven het hoofd van de bevolking om werden genomen, met weinig tegenkanting uit de massa die door de beslissing werd beïnvloedt, maar zo gaat het niet langer. Tegenwoordig moeten de regerende autoriteiten rekening houden met een steeds mondiger wordende burger. “De burger eist voornamelijk inspraak, binnen nieuwe organisatievormen van overleg en debat” (Claeys, 2013). Ze verlangen dat hun klachten, opmerkingen en zorgen serieus genomen worden door hen die zij zelf hebben verkozen. In het Westen is representatie door middel van verkiezingen voorlopig de manier waarop democratie wordt geïnterpreteerd, maar volgens sommigen is besluitvorming op deze manier niet echt democratisch te noemen (Purcell, 2008). Binnen de democratie speelt de burgers immers altijd een dubbele rol. Enerzijds bepaalt hij via stemrecht de bestaande machtsverhoudingen maar anderzijds wordt hij ook in een passieve rol gedruwt doordat hij buiten het stembok weinig te zeggen heeft. Het is echter niet zo dat de burger tussen twee verkiezingen volledig verdwijnt. De burger hoeft niet te aanvaarden dat zijn enige rol op het politieke toneel een jurerende rol is, die eens in de 4 jaar de actoren kan vervangen door andere, gelijkaardige

actoren. De burger komt steeds vaker ook zelf op als een actor op dit toneel, vaak niet in de vorm van een individu maar als een georganiseerde groepering die zich keer en keer opnieuw de wapens van het bestuur eigen maakt: kennis en expertise.

Want het is nog steeds kennis waaruit macht vloeit, zo blijkt uit de keren dat burgers probeerden een overheidsbeslissing aan te vechten. Door zich wegwijs te maken in het doolhof van gerechtelijke procedures, achterpoortjes en beleidsreglementen kan de burger zichzelf sterk maken in een milieu waarin burgerparticipatie, wanneer puntje bij paaltje komt, niet echt wordt geapprecieerd. De hulp van verenigingen die zich in dit kluwen verdiepen en die als een soort moderne Robin Hood de burgers bijstaan is hierbij meestal meer dan welkom.

Het is over een vereniging die zo'n rol uitoefent dat deze thesis zal handelen. Dit soort vereniging kan vergeleken worden met wat Castells 30 jaar geleden 'social urban movements' noemde, maar de tijden zijn sindsdien uiteraard veranderd en zo ook de definitie van de sociale stedelijke bewegingen. In België is men nog niet zo ervaren in de omgang met zulke bewegingen, waardoor het interessant is te onderzoeken hoe er op wordt gereageerd en welke positie ertegenover wordt aangenomen. Indien de beweging succesvol is kan ze zelfs tot op de nationale politieke agenda doordringen om haar stempel op sommige projecten te drukken. Het grootste en bekendste voorbeeld hiervan is de rol die stRaten-Generaal en aanverwante burgerverenigingen speelden – en nog steeds spelen – in het Oosterweeldossier. Door middel van steeds consequent te zijn in hun plan, doorzettingsvermogen te tonen en een uitstekende communicatiemanagement uit te voeren, zijn ze er in geslaagd om eerst Antwerpen en daarna heel België te boeien voor een project dat anders zonder slag of stoot van start had kunnen gaan. In naam van de leefbaarheid, de gezondheid en de toekomst van een achteruitgeschoven stadsdeel gingen ze in

2005 de strijd – die meer een uitputtingslag zou zijn, zo bleek al snel – met de Vlaamse regering. Nu, 2016, is er nog steeds geen uitsluitsel over het project dat in die tijd op papier zo goed als verwezenlijkt was. Het zou een strijd worden met veel frustraties van beide kanten, vele momenten van ontmoediging voor de aanvechters van het plan en vooral veel misleiding, gevoel, desillusionering, onderschatting en koppigheid.

Het gaat echter over meer dan enkel de overheid versus de burgerverenigingen. Welke les kan men leren uit de verdeeldheid tussen burger en overheid die aan de oorsprong ligt van deze tweespalt? Met deze thesis hoop ik op die vraag een antwoord te kunnen geven, om zo een les te halen uit de mentale en financiële kater die beide kanten ongetwijfeld na afloop zullen voelen. In deze introductie zal ik eerst verder uitbreiden over de uitdaging van een stedelijk bestuur. Deze uitdaging is gedurende de jaren veranderd en enkel hachelijker geworden. Het is daarom belangrijk goed te verstaan waarover het precies gaat wanneer een beslissing ‘stedelijk’ wordt genoemd en wat de stand van zaken is van het stedelijk beleid in België. Hierin wordt ook duidelijk gemaakt dat stedelijke sociale bewegingen al lang in ontwikkeling zijn en waarom hun bijdrage aan stadsontwikkeling nuttig kan zijn. Hierna ga ik verder in op het begrip stedelijke bewegingen, hoe ze zijn veranderd door de tijd, welke vormen er bestaan, op welke manier ze zich ontpoppen en hoe ze de stedenbouw trachten te beïnvloeden. Tenslotte voer ik een casestudy uit over het proces dat het Oosterweeldossier tot nu toe al is doorgegaan. Hierbij wordt er speciale nadruk gelegd op de rol die stRaten-generaal als stedelijke beweging heeft gespeeld binnen dit proces en welke lessen er kunnen worden geleerd op sociaalmaatschappelijk vlak.

1.1. Stedelijkheid op het snijvlak van debat, ontwerp en uitvoering

Stedelijkheid is een concept dat zich niet louter beperkt tot de fysieke grenzen van de stad – tot zover die nog bestaan in Vlaanderen. Stedelijkheid betreft een specifieke manier van omgaan met sociale relaties die ontwikkeld zijn door de transformatie van het economische systeem naar een globaal geheel en de ontluiking van moderniteit (Boudreau, 2010). Boudreau omschrijft stedelijkheid als *a historically situated and geographically unevenly distributed condition, characterised by interdependencies, unpredictability, mobility, differences, speed, and intense affects that are shaping sociopolitical relations and everyday life*¹. In deze definitie fungeert het concept ‘stedelijkheid’ als een overkoepelende term voor een erg complexe realiteit, net als de concepten ‘moderniteit’ of ‘globalisatie’. Het gevolg van zulk een brede definitie is dat het een onderwerp is waar bijna elke sociale wetenschapper zich voelt door aangesproken: van het vormen van sociale relaties tot de ontwikkeling van een identiteit, van economische procedures tot machtsrelaties, van geografische ongelijkheid tot de regularisering van emoties.

Ondanks de reële complexiteit van de stedelijke omgeving moeten er toch beslissingen worden genomen over wat er in deze omgeving moet gebeuren. Urban governance, of stedelijk beleid, werd de laatste decennia echter geconfronteerd met een aantal uitdagende ontwikkelingen die het uittekenen van een goed beleid er niet gemakkelijker op hebben gemaakt. Waar men vroeger sprak over het ‘management’ van een stad, moet men nu eerder spreken over de ‘governance’ van een stad. Governance is in deze context bedoeld als een meer gedecentraliseerde, horizontaal georganiseerde variant van de sterke verticale top-down benadering waarmee management meestal

¹ Voor een uitgebreide uitleg over de tot standkoming van deze definitie zie Boudreau (2010)

gepaard gaat. Jessop definieerde in 1997 reeds wat er precies bedoeld wordt met governance en waarom het een betere aanpak is dan het klassieke top-down bestuur van een stad: *Governance [can be seen] as the complex art of steering multiple agencies, institutions and systems that are both operationally autonomous from one another and structurally coupled through various forms of reciprocal interdependence. The result would be a heterarchic rather than anarchic or hierarchic system of coordinated decision-making and policy implementation, i.e., a system based neither on the incremental logic of market forces nor on long-range top-down planning but on interactive learning among a plurality of operationally autonomous but interdependent agencies.*" (Jessop, 1997).

De belangrijkste verandering binnen de context van de stad die voor deze noodzaak in afwisseling van beleidsstijl heeft gezorgd, is de economische globalisatie die zich overal ter wereld heeft voorgedaan. De opkomst van wereldwijde economische sectoren, internationale instituties en globaal mobiele investeringen heeft ervoor gezorgd dat de controle van de staat over stedelijke economieën gedeeltelijk is verloren. In een steeds competitievere globale economie ontpoppen steden zich steeds vaker als 'entrepreneurial', in een poging zichzelf te verkopen ten gunste van het grote kapitaal en de toeristische sector. In deze competitieve strijd wordt ook cultuur uitgespeeld als een koopwaar, als trekpleister voor toerisme en ondernemingsinvesteringen. Steden proberen zich eveneens steeds meer en meer los te koppelen van hun nationale overheid, aangezien deze niet langer worden vertrouwd met de zorgen voor de eigen stedelijke welvaart (Lever, 1997).

Terwijl globalisatie steeds dieper in onze samenleving doordringt, doen er zich nog een aantal andere ontwikkelingen voor die het bestuur van een stad enkel complexer maakten. De universalistische welvaartsstaat wordt steeds verder uitgehold door neoliberale hervormingen zodanig dat de voordelen en diensten die vroeger werden aangeboden door de staat, nu voor een deel teruggefallen

zijn op de individuele verantwoordelijkheid. Politieke decentralisatie wordt tegenwoordig geprefereerd aangezien men steeds specifiekere antwoorden dient te geven aan lokale noden, alhoewel men in veel gevallen nog vaak prioriteit geeft aan de private sector alvorens men overgaat tot het raadplegen van de vrijwillige en gemeenschapsgebaseerde sectoren (Kearns & Paddison, 2000).

Het bestuur van steden werd eveneens moeilijker gemaakt door de groeiende complexiteit van het sociale leven. De connectie tussen mensen en plaatsen is meer diffuus geworden, zodanig dat de stad kan gezien worden als *'a locus of overlapping webs of relations on diverse spatial scales'* (Healey, Cameron, Davoudi, et al., 1998). Er is tegenwoordige meer sociale differentiatie in de stad dan ooit, waarbij levensstijlen kris kras door elkaar lopen, constant opnieuw worden overgenomen en uitgetoet. Het besturen van de gedeelde ruimte waarin deze ontmoetingen tussen levensstijlen plaatsvinden, en waar oude gewoontes en zekerheden zijn wegge gevallen, kan op zijn minst uitdagend worden genoemd (Kearns & Paddison, 2000).



"The advantages of a hierarchical coordination are lost in a world that is characterized by increasingly dense, extended and rapidly changing patterns of reciprocal interdependence, and by increasingly frequent, but ephemeral interactions across all types of pre-established boundaries, intra- and inter-organizational, intra- and inter-sectorial, intra- and international" (Scharpf, 1994, p. 37).

Maar deze groeiende complexiteit maakt de stedelijke context en een stedelijk perspectief relevanter dan ooit. De stad is bij uitstek de context waarin processen van mondialisering lokaal hanteerbaar worden gemaakt en zo het voorwerp vormen van maatschappelijk debat. Het beleid van een complex

ruimtelijk geheel zoals een stad blijft dus een uitdaging. De European Commission Green Paper over Urban Environment (1990) vormde echter een mijlpaal in de publicaties rond stadsplanning. Het presenteert een breuk met de orthodoxe manier van plannen en stelt een nieuwe 'holistische' manier voor om stedelijke planning, ontwikkeling en management uit te voeren. Het bouwt verder op de strategieën van duurzame en economische ontwikkeling maar voegt er aan toe dat men steeds moet letten op de manier waarop plaatsen gegenereerd en beschermd kunnen worden. Het beklemtoont eveneens dat in een diverse multifunctionele stad 'levenskwaliteit' niet langer als een luxe moet beschouwd worden maar een essentie waar eenieder recht op heeft. De significantie van dit document ligt in het feit dat het afwijkt van het oude principes van zoneringen en de opsplitsing van landgebruik die gedurende het grootste deel van de 20^{ste} eeuw werden gehandhaafd (Montgomery, 1998).

"The problems of the cities are an early warning signal of a more deep-seated crisis which will force us to rethink current models of organisation and urban development", zo staat in de introductie van deze paper. "What is needed is a critical analysis of urban structures, their functioning and mode of development: it is here that the remedies to improve the urban environment need to be sought", gaat de paper verder. "Mere zoning must be replaced by developing the city as a project which assures a new quality of social and economic life". De stedelijke problemen die in bijna elke Europese stad te vinden zijn zoals vastlopend verkeer, luchtvervuiling, geluidsoverlast, een aftakelend centrum en een onstopbare verkavelingsdrift in de periferie, zijn bijna allen te herleiden naar het functioneren van de stedelijke structuur en de manier waarop deze ontwikkeld is. Wanneer men deze problemen op een succesvolle manier wilt aanpakken, moet men er zich steeds bewust van zijn dat een holistische aanpak noodzakelijk is. Het sectoraal behandelen van één probleem zal zich namelijk enkel wreken in de achterwege gelaten andere

sectoren. De effecten van deze paper laten zich ook voelen in België. Het beleid inzake ruimtelijke ordening, milieu, en mobiliteit veranderde tussen de jaren 1995-2005 substantieel en dit heeft ook zijn navolging in de besluitvorming van die periode. De verplichte opmaak van een MER deed zijn intrede, men zocht voor een meer gezamenlijke aanpak van de verschillende actoren van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid, en de structuurplannen in Vlaanderen worden gekenmerkt door een streven om ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur geïntegreerd te benaderen (Vanveldhoven & Lauwers, 2010).

De motor van stedelijke ontwikkeling in deze post-industriële samenleving ligt volgens dezelfde paper van de Europese Unie in de wetenschappelijke, organisatorische en intellectuele creativiteit die spontaan volgt uit de dagdagelijkse interacties van de stad. In een poging goed bestuur te leveren moet het stedelijk beleid steeds nieuwe manieren zoeken om creatief te zijn, om pluspunten uit te bouwen en om nieuwe rijkdommen te ontdekken en te exploiteren bij de beleidsvorming. Vooral op het niveau van de wijk, de gemeente of het district kunnen de sterkste pogingen worden ondernomen om lokale expertise in te zetten en sociaal kapitaal te ontwikkelen. Hierdoor kunnen lokale problemen op een duurzame manier worden opgelost, met minimale interventie door de staat. Een open en veelvoudige stad kan op die manier meer kansen creëren voor creatieve ondernemingen, gebaseerd op culturele communicatie en interactie, ondersteund door families, de gemeenschap en heterarchische middelen (Amin & Graham, 1997).

Communicatie met de bevolking, hetzij via georganiseerde groeperingen hetzij met individuen, levert stadsontwikkeling dus de nodige gespecialiseerde en lokale kennis op om problemen op een aangepaste en doeltreffende manier op te lossen. Men vergeet echter vaak na te gaan of de voorwaardelijke condities voor zulke communicatieve ontwikkelingen aanwezig zijn en of de burgers wel tevreden zijn met wat hun wordt aangeboden (of opgedrongen) door de staat.

Als het klopt dat de essentie van stedelijkheid ligt in de combinatie van intense persoonlijke interacties en gemedieerde stromen van communicatie naar hogere bestuursniveaus (Healey, Cameron, Davoudi, et al., 1998), dan is het probleem in veel steden dat voorzieningen voor geen van beiden voldoende aanwezig zijn (Kearns & Paddison, 2000).

Debat is dus een noodzakelijke voorwaarde voor een goed aangepast en geïntegreerd stedelijk beleid. Uit debat zouden twee andere belangrijke zaken moeten voortvloeien: ontwerp en uitvoering. De meest voorkomende procedure is dat een groep van experts allereerst de hoofden bij elkaar steekt om een gepast ontwerp voor een plan op te stellen. Pas daarna wordt dit vrijgegeven aan het publiek waarna een open debat kan beginnen². De wet op Openbaarheid van Bestuur opgesteld in 1993³ moet dit debat vergemakkelijken doordat elke burger door een simpele schriftelijke aanvraag (hetzij via brief, mail of fax) nagenoeg elk voltooid document kan opvragen. Voltooide studies in opdracht van een openbaar bestuur kunnen zo worden opgevraagd van zodra de resultaten aan dat bestuur zijn geleverd. De beslissingsprocedure van het openbaar bestuur dat volgt na de studie heeft geen invloed op het openbaar karakter van dat voltooide document. Op die manier kan er een transparant en eerlijk debat plaatsvinden tussen overheid en burgers – in theorie. In praktijk ligt het echter gevoeliger en kan de overheid na teveel vragen de uitzonderingsregel ‘kennelijke onredelijkheid’ invoeren, waardoor de vragensteller buitenspel wordt gezet (Knack, 25 jan. 2012).

De uitvoering is een ander heikel punt waar vaak overheen gekeken wordt. Er komt immers meer bij kijken dan enkel de verwezelijking van een taak. Er moet

² Het kan echter ook anders gebeuren, waarbij eerst een discussie wordt opgestart met degenen die door het project zullen worden beïnvloed alvorens met overgaan naar de ontwerpfase.

³ Grondwet, artikel 32. Opvallend is trouwens dat deze wet in Nederland al sinds 1980 van kracht is.

gedacht worden aan de overlast die de uitvoering zal veroorzaken, wie verantwoordelijk is, hoe snel er wordt gewerkt en welk materiaal er wordt gebruikt, en wie de uiteindelijke uitvoering zal leiden. Ook hierbij moeten debat en discussie een belangrijke rol spelen. Het gevaar schuilt namelijk om de hoek dat het project wordt herleid tot een samenwerking tussen de ontwerpers en de uitvoerders, waarbij het debat aspect achterwege wordt gelaten.

Stedelijkheid is een complex geheel waarover al veel inkt is gevloeid. Het maken van beslissingen over projecten binnen dit geheel is nog veel moeilijker. Een combinatie van diepgaand en efficiënt debat, met een ontwerp dat rekening houdt met de verschillende lagen en belangen die soms dwars door elkaar lopen, en een weloverdachte uitvoering, kunnen de kansen op een succesvol project in ieder geval verhogen. De manier waarop men deze voorwaarden organiseert kan echter verschillen van land tot land, van niveau tot niveau, van stad tot stad en zelfs van wijk tot wijk.

1.2. Het gevaar van goede intenties

In de tijden van modernistische principes dachten de beleidsmakers en machtshebbers dat ze door middel van expertise en kennis het best konden achterhalen wat de beste oplossing was voor de uitdagingen die een stedelijke omgeving stelt. Ondanks de goede bedoelingen, bleken de plannen vaak minder goed af te lopen dan voorzien was. Grote bouwcomplexen raakten al snel in verval of werden broednesten van criminaliteit. Het meest iconisch gefaald modernistisch construct uit de 20^{ste} eeuw is Pruitt-Igoe, een imposant huisvestingscomplex afgewerkt in 1956 maar reeds halverwege de jaren '70 afgebroken. De slechte levensomstandigheden hadden voor een internationale reputatie van armoede, criminaliteit en segregatie gezorgd en hoewel de overheid had gezocht naar andere invullingen bleek vernietiging de enige optie te zijn.

De afbraak van het Pruitt-Igoe schokte wereldwijd en werd door sommige (postmoderne) architecten omschreven als 'the day Modern architecture died' (the Guardian, 22 april 2015). Ook in België begon men de principes van het modernisme te herdenken en in de jaren '80 werden de eerste pogingen genomen om burgers actiever te betrekken in het planningsproces van projecten die een invloed kunnen uitoefenen op hun levenskwaliteit. De periode werd eveneens getekend door de opkomst van allerlei stedelijke groeperingen die niet langer toestonden dat er boven hun hoofd beslissingen werden gemaakt. De soevereiniteit van de staat werd in vraag gesteld op allerlei vlakken, van nationale infrastructuur tot het behoud van individuele levenskwaliteit.

Om de legitimiteit van de staat te herstellen werden er mechanismes ingebouwd om de bevolking een kans op inspraak te gunnen. Participatieve beleidsvorming maakte sinds de jaren '80 zijn opgang en evolueerde gedurende 20 jaar van de zijlijn naar de heersende stroom in stadsplanning. Het doel van

de participatie was het opbouwen van consensus tussen de verschillende betrokken partijen, inclusief planners, beslissingsmakers, burgergroeperingen, en voorspraakgroepen buiten de traditionele setup. Participatieve planning is dus bedoeld als een gemeenschapsactie die het geïnstitutionaliseerde democratische proces moet aanvullen en verbeteren. Volgens sceptici is de onderliggende bedoeling van participatieve planning echter enkel het maskeren van de rol van de staat als Hobbes' Leviathan (Kaza, 2006).

Een belangrijke reden voor het implementeren van participatieve planning was in eerste instantie de vermeende dynamische en flexibele manier van informatie verzamelen bij de lokale bevolking over hun gewoontes in, en verwachtingen over, de publieke ruimte. In de eerste jaren van participatieve planning lag de focus dan ook voornamelijk op de 'snelheid' waarmee op die manier accurate en gedetailleerde informatie kon worden verzameld met het doel een 'evaluatie' of 'diagnose' van de lokale problematiek te bekomen. De analyses en initiatieven waren in deze eerste fases dan ook voornamelijk onder de controle van de onderzoekers of ontwikkelingsagentschappen.

Naargelang men meer ervaring en inzicht verkreeg werd het duidelijk dat de lokale bevolking, die tot dan toe voornamelijk werd bekeken als passieve subjecten, cliënten of 'begunstigden', meer dan gedacht konden bijdragen aan het onderzoeks- en ontwikkelingsproces. Naarmate de methode van participatie werd gewijzigd volgens de voorstschrijdende inzichten, werd de diepgang en het nut van kennis van de lokale ervaringen duidelijk. Zodoende, tegen de late jaren '80, was de aandacht verschoven van 'snel' naar 'participatie' onderzoek en ontwikkeling. Het proces van informatie verzamelen en de informatie op zichzelf waren katalysators voor meer directe betrokkenheid van de gemeenschap in het ontwikkelingsproces (Mitlin & Thomas, 1995).

Naarmate de praktijk van participatieve planning verder in de maatschappelijke regulatiemechanismes doordrong, steeg ook de hoeveelheid kritiek op de methode. Twee gevaren van participatie worden vaak aangehaald: het risico op manipulatie van de deelnemers van de participatie en de illusie van consensus. Aan de wortel van deze twee problematieken ligt de doorgedreven focus van participatie op het bereiken van een consensus tussen de verschillende deelnemende groepen. *"The dead speak to us through our fading memories but the unborn are yet to have a voice. How do we elicit consent from these*



Een poster van mei '68 klaagt de procedure van participatieve besluitvorming aan

excluded individuals and groups and to what extent are their interests represented and who represents them? What are the groups' claims to legitimacy in such representations?" (Kaza, 2006). Bovendien beseft men snel dat het bereiken van een consensus tussen alle deelnemers geen sinecure, was maar een ingewikkeld en tijdrovend proces waarbij een goede mediator aan te pas moest komen.

De frustraties over de moeilijkheid van het bereiken van een consensus worden echter nog groter wanneer het een grootschalig project betreft. De afgelopen vijftien jaar beroepen lokale en nationale overheden

zich steeds meer op de bouw van grootschalige ontwikkelingsprojecten in een poging een voordelige competitieve positie te houden in een context van snel veranderende lokale, nationale en globale competitieve condities. Museums, impressionante waterkanten, tentoonstellingshallen, parken, businesscenters, en internationale landmarks moeten deze positie vergroten of bestendigen.

Vaak gebeurt dit met de steun van de meerderheid van de lokale inwoners, of tenminste met een stille meerderheid. Soms komt het echter voor dat 'bijzondere' maatregelen worden genomen bij het initiëren van deze plannen, die de wettelijke verplichte regularisaties naast zich neerleggen. Het gaat om maatregelen zoals het bevriezen van conventionele planningsmanieren, het omzeilen van bepaalde verplichtingen en verantwoordingen bij institutionele instanties, de creatie van projectagentschappen met uitzonderlijke of speciale machtsmiddelen van interventie en beslissingsmaking, of een verandering doorvoeren in de nationale of regionale wetgeving teneinde het vooropgezette project toch te kunnen verwezenlijken. In sommige gevallen is de nationale overheid de hoofdprojectontwikkelaar, waardoor lokale autoriteiten en groeperingen sneller geneigd zijn onder invloed van politieke druk hun wil ondergeschikt te maken (Swyngedouw, Moulaert & Rodriguez, 2002).

De hedendaagse regimes van stedelijke revitalisatie houden in dat de formele bestuurlijke structuren ondergeschikt worden gesteld aan nieuwe instituties en agentschappen, vaak gepaard gaande met een significante herverdeling van beleidsmakende kracht, competenties, en verantwoordelijkheid. In de naam van meer flexibiliteit en efficiëntie, concurreren deze nieuwgevormde quasi-private en erg autonome organisaties met lokale en regionale autoriteiten voor de rol van protagonist en manager van stadsvernieuwing. Deze fragmentatie van agentschappen en veelheid van instituties wordt vaak voorgesteld als een positief element: het suggereert een hoge mate van institutionele gebondenheid, een aanzienlijke graad van lokale inbedding, en significante opbouw van sociale capaciteit. Daarenboven wordt benadrukt dat deze institutionele en regulariserende instituties het epitoom zijn van een nieuwe vorm van stedelijk bestuur, ervoor zorgend dat er een optimale interactie is tussen overheid en civiele samenleving.

En toch verraadt de actuele configuratie van zulke project-gebaseerde instituties een buitengewoon niveau van selectiviteit. Hoewel een gevarieerde samenstelling van de staat, de private sector en niet-gouvernementele organisaties veelal aanwezig is, toont deze vorm van stedelijke beleid aan significant deficit op het vlak van controleerbaarheid, representatie, en de uitvoering van formele regels in verband met inclusie en participatie. De kanalen waarlangs de instituties kunnen gecontroleerd worden, zijn vaak onduidelijk, niet formeel, weinig transparant, en omzeilen dikwijls de klassieke manieren. Zelden zijn er geformaliseerde mechanismes van representatie wat het moeilijk maakt de 'wie, wat of hoe' van het project te achterhalen. Participatie, tenslotte, is zelden statutair maar is enkel afhankelijk van coöptatie of uitnodiging. Dit laat zijn nadruk op het planningsproces: de interventies, de omgeving, en de verbeelding liggen allen in de lijn van wat betrokkenen op voorhand hadden gepland. Degenen die niet werden uitgenodigd blijven systematisch afwezig en worden zo in de onmogelijkheid gesteld hun zorgen en meningen uit te spreken.

Volgens auteurs Swyngedouw, Moulaert en Rodriquez (2002), die onderzoek voerden in het kader van een *Targeted Socioeconomic Research Action* (Framework IV programma van de Europese Unie) "Urban Restructuring and Social Polarization in the City", is deze procedure de dominante werkwijze geworden bij het plannen van grootschalige stadsprojecten. Deze manier van werken suggereert een shift van het systeem van representatief stedelijk beleid naar een 'stakeholder' stedelijk beleid, dat zich centreert rond de nieuw ontwikkelde institutionele arrangementen.

Het verschijnen van een meer gefragmenteerde en pluralistische manier van stedelijk beleid heeft ook bijgedragen aan de herdefiniëring van de rol van het lokale bestuur: de neiging om proactief te werk te gaan is versterkt. De nieuwe beleidsstructuren zijn symbolisch voor de continuerende onderhandelingen

tussen de verschillende bestuursniveaus – lokaal, regionaal, en nationaal – op het vlak van competenties en macht in wat betreft het management van de stedelijke vernieuwing. De privaat-publieke instituties weren zich dikwijls tegen de inmenging vanuit het volk en tegen de beïnvloeding door lokale bevolkingsgroepen. Op die manier kunnen grootschalige stedelijke ontwikkelingen beschouwd worden als *'elite playing fields'*, waarvan de inzet het vormgeven van een stedelijke toekomst is, in lijn met de verwachtingen van het meest machtige segment spelers.

In sommige van de cases die Swyngedouw, Moulaert en Rodriquez onderzochten – waaronder de Leopoldwijk in Brussel – trof men een uitzonderlijk hoge mate aan autonomie en ondoordringbaarheid bij de leidende organisaties aan. Deze condities versterken de neiging om politiek en sociaal debat over alternatieve paden en strategieën te vermijden, wat suggereert dat naarmate de instantie meer autonomie en beslissingskracht bezit, de tendens om padafhankelijk te denken versterkt wordt.

Een belangrijke opmerking die de auteurs bij hun studie naar grootschalige stedelijke projecten maken is dat veel van hun casestudies (onder andere in Lissabon, Dublin, Napels, Brussel, Lille, Birmingham, ...) een weinige hoeveelheid protest veroorzaakten. Dit is vreemd aangezien het ging om projecten die op rechtsreekse of onrechtsreekse wijze het leven van de omwonenden sterk zou beïnvloeden. Voor de reden hiervoor halen de auteurs de werkwijze van de meeste projecten aan: vaak gaan zulke grootschalige projecten gepaard met een sluier van geheimzinnigheid die discussie en kritiek smoort, en wordt op gepaste momenten erg selectieve informatie gelect die de zorgen rond technische onpartijdigheid en commerciële vertrouwelijkheid moet sussen. *'In this sense,'* zo schrijven ze, *'the role of local growth coalitions is critical in framing a discourse of renewal, innovation, achievement, and success'*.

Doorheen de geschiedenis hebben al verschillende hervormingen op het vlak van stedelijk beleid plaatsgevonden, van modernistische principes naar participatieve maatregelen naar privaat-publieke samenwerkingen om de efficiëntie te verhogen. Bij iedere verandering was het doel een meer aangepast en succesvol beleid te bekomen, maar de zoektocht naar een goede manier om met stedelijkheid om te gaan is nog niet ten einde. Ondanks al deze goede intenties blijft er immers een bepaald stedelijk fenomeen zich voordoen, namelijk de ontwikkeling en aanwezigheid van stedelijke bewegingen. De aanwezigheid van stedelijke bewegingen wijst op een sluimerende ontevredenheid bij de mensen voor wie beslissingen worden gemaakt. Deze bevinding suggereert dat stedelijke bewegingen op de voorgrond treden wanneer de conventionele manier van participatie niet tegemoet komt aan de eisen en verwachtingen. Degenen die de ongelijke verdeling van de kosten weigeren te aanvaarden zullen zich groeperen en protesteren tegen zo'n soort beleid. Stedelijke groeperingen ontstaan dus wanneer belanghebbende en mondige burgers niet worden uitgenodigd aan de selectieve ronde tafel van grootschalige stedelijke ontwikkelingsprojecten⁴.

⁴ Er bestaan ook andere vormen van stedelijke bewegingen, maar hier wordt bedoeld op de stedelijke bewegingen die zich inzetten tegen de inpalming van gemeenschappelijke stedelijke ruimte door projecten met een neoliberale impulsie.

1.3. Het Belgisch stedelijk beleid

De Belgische overheid heeft, net als het merendeel van de westerse overheden, goed begrepen waar de voordelen liggen van een doordacht stedelijk beleid. Na de rumoerige jaren '60 werden heel wat adviesraden geïnstalleerd waardoor de civiele samenleving zijn steentje zou kunnen bijdragen (Claeys, 2013). Op die manier werd verhoopt een betere balans tussen debat, ontwerp en uitvoering te verkrijgen. De meerwaarde van burgerparticipatie werd duidelijk in het verkrijgen van een publiek draagvlak, het verhogen van de kwaliteit en de stimulatie van de legitimiteit van het overheidsbeleid.

Vanaf de jaren '90 werden echter de hoeveelheid, de timing, en de manier waarop burgerparticipatie plaatsvond stiltejes teruggeschroefd. "Participatie moet, maar de vraag blijft: waar en hoe? Al te vaak luidt hier het automatische antwoord: altijd en overal. Niet alleen om praktische redenen, zou ik willen pleiten voor: gericht en specifiek" zo werd geschreven in Ter Zake, een praktijkblad over lokaal beleid, inspraak en samenlevingsopbouw (Goris, 2004). Het zou namelijk nefast zijn een participatief beleid te voeren zonder oog te hebben voor een aantal onontbeerlijke principes, volgens K. Loyens en S. Van de Walle (2006). Zij stelden op basis van tientallen bronnen een lijst op met essentiële factoren voor succesvolle participatie⁵. Hieronder staan enkele van de meest pertinente, opvallende of uitzonderlijke essenties opgesomd.

- Burgerparticipatie is enkel interessant als vaststaat dat het een meerwaarde kan opleveren voor het beleid. Kan men met andere woorden van participanten verwachten dat ze nieuwe kennis of praktijkervaring kunnen bieden aan beleidsmakers en/of zorgt de participatie voor een verhoogd draagvlak?

⁵ Voor een volledig overzicht zie annex 1

- Het is belangrijk om een relatie van wederzijds vertrouwen op te bouwen met de burger. Mogelijke maatregelen om het vertrouwen van de burger in de (overheids)organisatie te vergroten zijn: burgerparticipatie in een vroeg stadium van de beleidsontwikkeling, transparante informatieverstrekking, feedback en verantwoording van de uiteindelijke beleidsbeslissing.

- Indien men ervoor opteert om de burger te laten participeren aan het beleid, moet er uiteraard enige ruimte zijn voor beleidsbeïnvloeding. Zonder deze openheid heeft de inbreng van de burger weinig zin en is burgerparticipatie louter tijdverlies. Men moet bij het bepalen van de beleidsruimte rekening houden met politieke, juridische, en maatschappelijke factoren (Baeten, 2003).

- Duidelijkheid en transparantie zijn essentiële voorwaarden voor succes. Het moet voor alle partijen (bv. initiatiefnemers, deelnemers, politici, brede publiek, enz.) duidelijk zijn wat de opzet en doelstellingen van het participatieproces zijn en hoever de invloed van de burger reikt. Als bij de uiteindelijke beslissing geen rekening wordt gehouden met bepaalde aanbevelingen van burgers, moet bovendien duidelijk beargumenteerd worden waarom.

- Om geloofwaardig over te komen bij de bevolking, moeten de initiatiefnemers duidelijk toewijding of 'commitment' tonen door voldoende hulpmiddelen beschikbaar te stellen, feedback te geven, de inbreng van de bevolking ernstig te nemen, informatie te geven over de consequenties van het (niet) nemen van een bepaalde maatregel, tonen hoe men kan participeren aan het beleid, gelijke toegang van informatie voorzien in de samenleving, enz.

- De communicatie naar de deelnemers en brede samenleving moet eerlijk, betrouwbaar, 'to-the-point', relevant en tijdig zijn.

Hoewel deze zaken in eerste oogopslag vanzelfsprekend zijn, zijn er bij sommige punten enkele kritieken te leveren. Het eerste punt is bijvoorbeeld gebaseerd op de subjectieve mening of de burger iets constructiefs zou kunnen bijdragen aan het beleid. Maar hoe kan dit correct worden ingeschat wanneer er nog geen gesprek over is gevoerd? De andere punten betreffen de houding van initiatiefnemers naar de burgers toe. Voor het organiseren van een succesvol participatief beleid moet er uiteraard ook ruimte zijn voor verandering, moet er een vertrouwensband worden opgebouwd en moet er rekening gehouden worden met degelijke inbreng. Deze principes betreffen dus de houding van de initiatiefnemer ten opzichte van de burger. Het is helaas in de houding dat de meeste problemen zich schijnen voor te doen, zo werd duidelijk in het vorige hoofdstuk. Bovendien is de huidige wetgeving voornamelijk gericht op het betrekken van individuele participanten en is er nog maar weinig ervaring met gegroepeerde participatie waarbij de motivatie niet het eigen belang is, maar in het algemeen belang.

Toch duiden deze aandachtspunten op het feit dat het overheidsbestuur in België zich momenteel in volle evolutie bevindt (Bourgon, 2007). Het overheidsbestuur zit in transitie van een klassiek model, wat nog steeds gebaseerd is op controle, ordening en bureaucratie, naar een nieuw, nog ongespecificeerd model. Dit is wel noodzakelijk aangezien het klassieke model op een heel aantal punten niet meer voldoet aan de praktijk. Er is namelijk steeds meer behoefte aan flexibiliteit, en er is nood aan nieuwe vormen van aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid. Het huidig participatief beleid van België is immers te gericht op het idee dat de burger enkel opkomt wanneer het in zijn eigen belang is. Wanneer hij iets aanvecht in naam van het algemeen belang, kan zijn aanklacht afgewezen worden omdat hij niet rechtevreeks

getroffen wordt. Het feit dat inspraak enkel gewenst is wanneer het over een rechtsreeks belang gaat, zegt iets over de manier waarop burgerschap in België wordt bekeken. De notie burgerschap wordt op die manier eigenlijk herleidt tot een erg eenzijdig en nauw concept. Wanneer bijvoorbeeld wordt gekeken naar wat burgerschap betekende in de Griekse polissen kan een heel ander beeld gemaakt worden. Kortom, België snakt naar een nieuwe, integrerende beleidsoplossing waarin er onder andere een andere inkleuring gegeven moet worden aan de notie burgerschap en de notie 'algemeen belang'.

Om de complexiteit van toekomstige bouwprojecten dus correct in te schatten zal het Belgisch participatief beleid moeten evolueren van een beleid dat gericht is op het verwoorden van individueel eigenbelang naar een beleid dat open genoeg is om democratisch burgerschap en inmenging te faciliteren. Met andere woorden, het beleid zal mee moeten evolueren van 'management' naar 'governance' indien het mee wilt blijven met de eisen en verwachtingen vanuit de civiele samenleving (Lancsweerd, 2009).

1.4.Onderzoeksopzet

“27 oktober 1998, vijf uur ’s ochtends: onder politiebegeleiding worden de Japanse kerselaars in de tuin voor het Antwerpse Museum voor Schone Kunsten met bulldozers omgeduwd. De overheid beweerde dat de bomen ziek waren, in de plaats moest een stenen plein komen. Omwonenden betwijfelden dat echter. Ze hadden een bomenexpert onder de arm genomen en de bomen bleken gezond. Die 27^{ste} oktober zou de rechtbank van eerste aanleg in kortgeding een uitspraak doen over het lot van de kerselaars. Maar toen de zaak voorkwam, was de kaalslag een feit. *Case closed.*”

Deze gebeurtenis vormde de aanleiding tot het vormen van de groepering stRaten-generaal, een staten-generaal georganiseerd vanonderuit. Het in 1999 opgestarte burgeroffensief zet zich sindsdien in voor meer burgerinspraak en betere participatieprocedures bij politieke besluitvorming over bouwprojecten. Ze ijveren voor meer transparantie, efficiëntie, ruimte voor debat over alternatieven, aandacht voor de impact van ruimtelijke ordening op maatschappelijke ontwikkelingen en vice versa. Enkele dossiers die behandeld zijn door stRaten-generaal zijn uiteindelijk uitgegroeid tot Antwerpse symbooldossiers. De Antwerpse Kievietwijk is daar een goed voorbeeld van, maar het bekendste en meest langdurige voorbeeld is haar rol in het Oosterweeldossier⁶. Dankzij haar succesvolle beïnvloeding op het project dat de Vlaamse regering ‘de werf van de eeuw’ noemt hebben ze nationale bekendheid geoogst. Het dossier betreft de sluiting van de ring rond Antwerpen, iets waarvoor de grote vakorganisaties van de transportsector, de

⁶ In deze wijk was in 2004 een groot bouwproject gepland maar de bewoners vreesden dat het project zich niet goed zou verhouden tot zijn omgeving. Wegens de omvang van het complex (tienduizenden vierkante meter) en de beperkte mix van functies (voornamelijk kantoren) dreigde het project de buurt, die tot dan toe zelfs nog geen naam had, te isoleren. De bewoners voerde het debat met zoveel geestdrift dat na enkele maanden de hele stad de zaak via de media aan het meevolgen was.

koepelvereniging van de havenbedrijven, het loodswezen, individuele bedrijfsleiders en de Kamer van de Koophandel al lang vragende partij waren.

Ondanks dat het bewustzijn van het voordeel en belang van burgerparticipatie leeft bij de Belgische overheid zijn er nog tal van voorbeelden waarbij de burgerlijke inspraak flagrant aan de laars wordt gelapt. stRaten-generaal, als verdediger van de burger in zulke gevallen, is een uniek fenomeen dat zich hiertegen verzet. Haar uitputtingslag ten opzichte van de overheid is een opeenvolging van brutaal tegen brutaler, waarbij geen van beide partijen ervan terugdeinsde slinkse methoden toe te passen teneinde de tegenstander te ontmoedigen.

Dat maakt het vanuit onderzoekswetenschappelijk standpunt een uitdagende en erg interessante case om te bestuderen. Welke technieken hanteert stRaten-generaal om te pareren tegen een door en door ervaren tegenstander zoals de overheid? Hoe zorgt men ervoor dat er voldoende maatschappelijk debat blijft bestaan voor een project dat de overheid eigenlijk liefst zo snel mogelijk erdoor had gekregen? En vooral: wat kunnen we leren over onze eigen maatschappij als we stedelijke bewegingen beschouwen als een symptoom van wat er mis gaat? Met wat hebben we hier te maken als besluitvoering vernauwt naar 'de strijd van de overheid tegen de burger', zoals stRaten-generaal het stelt?

Op deze vragen hoop ik een antwoord te formuleren in dit werk, in de hoop een sociaalmaatschappelijke les te leren uit wat waarschijnlijk een wrange ervaring is voor alle betrokkenen. Maar de analyse van het Oosterweeldossier als de arena van de strijd tussen stedelijke bewegingen en de overheid kan nog relevanter gemaakt worden door het fenomeen 'stedelijke beweging' op zichzelf nader te gaan bekijken. Wat is een stedelijke beweging precies en wat kunnen ze ons leren? Hoe zijn ze geëvolueerd in een samenleving die de laatste 30 jaar ingrijpende veranderingen ondergaan heeft onder de invloed van

neoliberalisme? Welke breuklijnen worden blootgelegd door de aanleidingen van het conflict te bestuderen?

In het eerste deel van de thesis wordt eerst gekeken naar de manier waarop het beleid probeert om te gaan met stedelijke bewegingen. Ondanks de vele mechanismen die in de loop van de jaren '80 in plaats zijn gesteld om te verzekeren dat de burger inspraak had in beslissingsprocessen, blijven stedelijke bewegingen opduiken in protest tegen het ondemocratisch beleid. Uit de continuerende aanwezigheid van zulke groeperingen blijkt dat participatie toch niet zo'n eenduidig begrip is en dat er nog veel mankementen aan het legale participatiesysteem bestaan. De invloed van neoliberalisme op het stedelijk vraagstuk, en bij gevolg ook op stedelijke bewegingen, wordt eveneens genoteerd. De vraag of stedelijke bewegingen als vriend of vijand van de staat kunnen worden beschouwd dringt zich op.

Tenslotte in het laatste deel ga ik verder met het uitwerken van een van de bekendste voorbeelden van een succesvolle stedelijke beweging in België: de actiegroepen – en in het bijzonder stRaten-generaal – die zich gevestigd hebben in het debat rond de Oosterweelverbinding. Wat kan de praktijk van stedelijke bewegingen het stedelijk participatief beleid in België leren?

2. URBAN MOVEMENTS NA CASTELLS

De definitie van 'urban movements' of stedelijke bewegingen is, net zoals vele andere types van sociale beweging, zwaar gecontesteerd. De meest algemene definitie die kan worden gegeven is dat stedelijke bewegingen sociale bewegingen zijn, gevormd door burgers in een poging enige controle te verwerven over hun stedelijke omgeving (Pruijt, 2007). De stedelijke omgeving houdt niet alleen het gebouwde in, maar ook het sociale weefsel en de lokale politieke processen.

De sociologische bestudering van stedelijke bewegingen kwam op in de nasleep van mei '68. Voor die datum focuste de stedelijke sociologie voornamelijk op de gemeenschap en sociale integratie, op die manier voorbijgaand aan de politieke economie van stedelijke ontwikkeling en conflict. In 'The Urban Question' vestigde Manuel Castells voor het eerst de aandacht op deze theoretische lacune. Hij presenteerde een model van dynamiek in het stedelijke systeem dat volledig gestoeld was op één enkel mechanisme van structurele verandering. Hij noemde dat mechanisme 'urban social movements'⁷. In latere teksten nuanceerde Castells de belangrijke rol die hij had weggelegd voor stedelijke bewegingen maar bleef niettemin overtuigd van hun rol als katalysator.

Het concrete doel van stedelijke beweging is meestal vrij eenduidig afgebakend. Het gaat om het voorkomen dat een bepaalde transformatie in de gebouwde omgeving plaatsvindt, het aanzetten tot repareren van bepaalde gebouwen in plaats van de afbraak ervan, het implementeren van mobiliteitsremmende middelen zoals leef- of speelstraten, het verlagen van de huur, het voorkomen van uitzetting, ...

⁷ In 2003 suggereerde Pickvance het gebruik van de term 'urban movement' in plaats van 'social urban movement' omdat dit onomwonden is, analoog met 'milieu-bewegingen' in plaats van 'sociale milieu-bewegingen' (Pickvance, 2003)

Meer in het algemeen enten stedelijke bewegingen zich op breuklijnen in de samenleving. Dit kan het vraagstuk van de collectieve consumptie zijn zoals Castells ze oorspronkelijk oriënteerde maar dat kan ook een andere issue zijn. Op die manier zijn ze symptomatisch voor wat er misgaat in de stedelijke omgeving. Vaak staan ze in het teken van wat Castells 'the urban question' noemde, of anders gezegd het stedelijk vraagstuk. Ze zijn met andere woorden reactief op de problematiek en ongelijkheid die wordt geproduceerd in wat de het stedelijk vraagstuk in vraag stelt. Door het aandacht bestuderen van stedelijke bewegingen kan men iets meer leren over waar de breuklijnen, en dus ook het stedelijk vraagstuk, zich bevinden in de samenleving.

De volgende punten bekijken hoe de samenleving is geëvolueerd nadat Manuel Castells als eerste grote aandacht vestigde op het fenomeen van urban movements. Daarna wordt gekeken hoe het originele stedelijk vraagstuk is meeveranderd met deze veranderende omgeving en hoe dit ook invloed heeft op de stedelijke bewegingen van nu. In het derde puntje wordt dieper ingegaan op de verscheidene stedelijke bewegingen die hedendaagse auteurs distilleren en tenslotte wordt gekeken hoe stedelijke bewegingen passen in het politieke landschap van België.

2.1. Neoliberalisme en het flexibele stedelijk vraagstuk

De voorbije 30 jaar is de globale economie, en in bijzonder die van de steden, erg 'geneoliberaliseerd'. Het effect daarvan op de ontwikkeling en samenstelling van een stad zijn al uitvoerig gedocumenteerd. De herschaling en de globalisering van de economie hebben ervoor gezorgd dat het bestuur van een stad plaatsvindt in een andere context dan voordien. Waar vroeger voornamelijk nationale politieke elites invloed uitoefenden op de investeringsbeslissingen van economische actoren, is dit verbreed naar een steeds meer supranationaal niveau. Dit is uiteraard niet zonders consequenties voor de verhouding tussen nationale en lokale overheden. De neoliberale staat garandeert niet langer de regularisatie van de nationale winstcreatie en heeft de bonussen en subsidies voor lokale overheden geschrapt, waardoor ze nu zelf moeten instaan voor de redistributie door middel van collectieve consumptie (Loopmans & Dirckx, 2012).

Ook het sociale leven komt steeds meer onder de logica van het neoliberalisme, gekenmerkt door de vrije markt, competitieve relaties en een steeds verminderende tussenkomst van de staat. Prominente en sterke leiders zoals Reagan en Thatcher zorgden ervoor in de jaren '70 dat het neoliberal gedachtengoed allom werd verspreid door het in te zetten in de strijd tegen de Soviet Unie. Deze transitie in de richting van de consensus over neoliberalisme wordt door sommige academici als de wortel van 'financialisering'⁸ gezien, als het prille begin dat uiteindelijk zou leiden tot de financiële crisis in 2007-2008.

Purcell (2008) schrijft over de ingrijpende manier waarop deze herstructurering van kapitaal ons raakt in een van de basiswaarden van de Westerse

⁸ "Financialisering is een proces waarbij de invloed van financiële markten, financiële instellingen en financiële elites op het economische beleid en de economische resultaten groeit. Door financialisering verandert een economisch systeem en groeit het belang van de financiële economie ten opzichte van de reële economie." - Wikipedia

samenleving: de democratie. In zijn boek 'Recapturing Democracy' beschrijft hij hoe overheden steeds meer ten dienste staan van privaat kapitaal en op hetzelfde moment zich steeds verder weg bewegen van hun sociale verantwoordelijkheden ten opzicht van hun burgers. In deze context wordt het democratisch beslissingsproces vaak aanzien als een slordige, lompe en onoverzichtelijke bezigheid. De tijd en energie die er in sluipt is voor steden onder constante competitiedrang een luxe die ze zich niet kunnen veroorloven. Op die manier wordt economische groei de meest dominante motivatie in het opstellen van stedelijk beleid en plannen.

Schrijvers zoals Merrifield, Brenner, Pickvance and Jessop bemerkten eveneens dat er zich een verandering heeft voorgedaan in de werking van de stad en de maatschappij onder invloed van het herstructureren van kapitalisme. Dit heeft tot gevolg dat ook de 'urban question' zoals geformuleerd door Castells niet langer relevant is. 'The Urban Question', geschreven in 1977, beschrijft in sociale, economische en symbolische termen hoe de stad een functie uitoefent in het structureren van ruimte, omgeving en levensstijl. Brenner contrasteert echter deze definitie van 'the urban question' en beweert dat er zich een betekenisverschuiving heeft voorgedaan in de kern het concept. Deze betekenisverschuiving is niet eenmalig maar is een constante doorheen de geschiedenis en coevolueert met de processen van globale kapitalistische herstructurering. Met de woorden van Scott en Moulaert (1997): *"Each generation, it seems, defines the urban question after its own fashion, as an articulation of social challenges, political predicaments and theoretical issues reflecting the current conjuncture of urban society ... [T]he dynamics shaping contemporary cities (and, as a corollary, the nature of urban problems) have shifted significantly since the 1970's, calling for new conceptual tools and new forms of political mobilization."*

Brenner (2000) onderscheidt drie varianten van het stedelijk vraagstuk sinds die voor het eerst werd geformuleerd. De eerste versie is de oorspronkelijke versie,

hierin definieert Castells the urban question als 'concerned not merely the geographical setting or territorial scope of social processes, but their functional role or 'social content''. De analytische kern van het stedelijk vraagstuk ligt in de functionele eenheid van het stedelijk proces, namelijk de reproductie van de klassenverhoudingen door middel van collectieve consumptie. De geografische schaal van een stad moet dus begrepen worden als de ruimtelijke uitdrukking van die sociale processen. Castells werd in de discussie rond het stedelijk vraagstuk fel gecontesteerd door Saunders, die stelde dat de ruimtelijke planning van een stad enkel een 'toevallig' gevolg was van de sociale processen die er zich in afspelen. Met andere woorden, de sociale processen vormen een empirisch zwakke basis om de urban question op te baseren. Hoewel beide mannen met elkaar in een intens debat verstrikt waren, steunden ze toch allebei op dezelfde twee basis aannames. Ten eerste, omdat ze beide de stedelijke dimensie als een gegeven empirisch feit beschouwden, en enkel begaan waren met het functionele aspect van de stad, gingen ze voorbij aan de schaal van de stad als een theoretisch probleem op zichzelf. Op die manier laten ze de kans achterwege te analyseren hoe de stedelijke schaal sociaal wordt gevormd, waar de grenzen zijn en hoe deze doorheen de tijd zijn veranderd.

In de jaren '80 kwam een andere definitie van het stedelijk vraagstuk naar voor. In plaats van Castells en Saunders functionele specificiteit, werd de stad nu gedefinieerd door schaal specificiteit. Hiermee wordt bedoeld dat men de rol van de schaal van de stad als '*a complex geographical materialization of capitalist social relations*' (Bremmer, 2000) gaat onderzoeken. Dit betekent een omkering van de definitie zoals Castells hem had gesteld: in plaats van dat de ruimtelijke ordening zal bepaald worden door de sociale processen, zullen nu de sociale processen bepaald worden door de ruimtelijke ordening. De rol van supraurbane instanties wordt hierdoor ook in beeld gebracht. Regionale arbeidsverdeling, nationale politiek-institutionele constellaties, supranationale

regimes van accumulatie en de voorwaarden van de wereldmarkt worden nu erkend als factoren van invloed op het stedelijk vraagstuk. Deze evolutie is eveneens het gevolg van neoliberalisering die de steden verplicht hun competitiviteit maximaal uit te spelen, zo stelt Corijn (Corijn en Saey, 2014). “Om de concurrentiecapaciteit te vergroten wordt het bereik van de solidariteit ingeperkt. Overal duiken regionalistische identiteiten op die de nationale eenheid dreigen te breken, die nieuwe nationaliteiten ontwikkelen” legt hij verder uit. Dit proces wordt soms ‘glokalisering’ genoemd, een samenraapsel van globalisatie en lokaliteit. Glokalisering is in principe een dubbele beweging, waarbij er naast de steeds verdere globalisatie ook een tendens gezien wordt die kan omschreven worden als het steeds verder specificeren van kleine eenheden.

Het gevaar dat hierbij komt kijken is dat de stedelijke ruimte gereduceerd wordt naar een subtopic, enkel onderhevig aan de processen die zich op een hoger niveau afspelen. Dit klopt echter niet. De schaal van een eenheid ‘*is viewed increasingly as material crystallizations of multiple overlapping political-economic processes*’ (Bremmer, 2000). Een andere valkuil in deze visie is dat, ondanks de methodologisch brede visie op het concept ‘schaal’, de historiciteit van schalen wordt miskend. Het was duidelijk dat, in haar zoektocht naar surplus, kapitaal constant verspringt van schaal – van stedelijk, naar regionaal, nationaal of globaal – maar de transformatie van de schalen zelf werd niet onderzocht.

Het was pas in de jaren ‘90, toen het onderzoek naar de impact van globalisatie op steden goed op gang kwam, dat men de historiciteit van ‘schalen’ verder ging onderzoeken. Stedelijke onderzoekers werden geconfronteerd met grote transformaties die zich voltrokken in de institutionele en geografische organisatie van niet alleen steden, maar ook van de supraurbane context van die steden en de netwerken daartussen.

Elke geografische schaal functioneert op hetzelfde moment als een presuppositie, een medium en een uitkomst van sociale relaties. De stedelijke schaal is dus niet iets dat gegeven is, maar is het product van een sociaal geconstrueerde, politieke gecontesteerde en historisch variabele dimensie waarin die sociale relaties plaatsvinden.



"Geographical scale is traditionally treated as a neutral metric of physical space: specific scales of social activity are assumed to be largely given as in the distinction between urban, regional, national and global events and processes. There is now, however, a considerable literature arguing that the geographical scales of human activity are not neutral 'givens', not fixed universals of social experience, nor are they an arbitrary methodological or conceptual choice ... Geographical scale is socially produced as simultaneously a platform and container of certain kinds of social activity. Far from neutral and fixed, therefore, geographical scales are the product of economic, political and social activities and relationships; as such they are as changeable as those relationships themselves. .. Scale is the geographical organizer and expression of collective social action". (Smidt, 1995)

Bremmer (2000) erkent dat de geografisch schaal altijd al een het onderwerp en gevolg van sociopolitieke contestatie was. Hij voegt er echter aan toe dat het item nu steeds meer naar voor komt omdat de schaal de manifestatie is van sociopolitieke krachten die de terroterialisatie van kapitalisme constant beïnvloeden. Bremmer (2000) verwijst hierbij naar Lefebvre's '*multiscalar approach to sociospatial theory*'. De sociale productie van geografische schaal is sinds lang 'a highly charged and political process', maar de intensiteit en de

inzet liggen vandaag significant veel hoger ten gevolge van de globaliserende context (Bremmer, 2000).

Het stedelijk vraagstuk van vandaag is dus een vraagstuk over schaal. Het onderzoeken wordt echter extra bemoeilijkt dankzij de bestaande woordenschat over schalen. Men spreekt over de lokale, stedelijke, regionale, nationale, enz. schaal alsof het geïsoleerde eilanden zijn van sociale relaties. Het gebruik van deze termen maskeert de overlapping van de schalen en het dichte netwerk tussen de verschillende schalen onderling. Het vinden van de juiste woordenschat en methodologie die de complexiteit van schalen niet miskend vormt dus een uitdaging van hedendaagse onderzoekers op zoek naar het stedelijk vraagstuk.

Dat het stedelijk vraagstuk is geëvolueerd naar een vraagstuk van schaal betekent niet dat analyse op het niveau van de stad niet meer relevant is. De multiscaleaire aanpak is echter essentieel om de fundamentele rol van de stad steden als preconditionie, arena en uitkomst van globale kapitalistische herstructurering te begrijpen. Conflict op het level van de stad kan dus beter begrepen worden indien de context van de sociopolitieke productie van schaal niet uit het oog wordt verloren.

2.2. Urban movements in de hedendaagse context

Met de verandering van de context van de stad en het stedelijk vraagstuk, zijn ook de stedelijke bewegingen die zich op dit vraagstuk enten mee veranderd. Hoewel Castells al in 1983 zijn boek *The City and the Grassroots* schreef over 'social urban movements', lijkt het topic de laatste jaren aan belang te winnen. Lefebvre's slogan 'the right to the city' behoort niet langer toe aan enkel het Europees-Amerikaanse urbane spanningsveld maar is verspreid over de hele wereld onder de invloed van globalisatie. In Latijns-Amerika bijvoorbeeld zijn talloze sociale stedelijke groeperingen actief in favela activisme, de sem-teto movement⁹, en burgerbegrotingen¹⁰. De manieren waarop civil society kan ingrijpen in de structurering van de stad zijn divers en niet langer beperkt tot NIMBY motieven. Ondanks – of dankzij – de confrontatie met een uitdagende neoliberale omgeving vertonen stedelijke bewegingen steeds meer energie, verspreidheid en creativiteit.

De term stedelijke bewegingen kent men het best dankzij twee auteurs uit de jaren '60 en '70, Lefebvre en Castells. Deze twee marxistisch geïnspireerde schrijvers zagen stedelijke ontwikkeling als een socio-economisch proces verbonden aan de strijd over het hebben van controle en het bepalen van richtlijnen voor de (post)industriële stad. Hun interpretaties van deze strijd waren echter onderling enigermate verschillende. Lefebvre introduceerde het concept '*the right to the city*' terwijl Castells zich vooral richtte op de strijd rond collectieve consumptie. Beide visies worden hieronder kort toegelicht.

⁹ In het Engels heet de Sem-Teto movement The Homeless Workers Movement (Portugees: Movimento dos Trabalhadores Sem Teto. MTST). De Sem Teto Movement is een stedelijke samenwerking van daklozen die streven voor betaalbaar wonen.

¹⁰ Bij een burgerbegroting, wat een directe vorm van democratie is, mogen de burgers zelf beslissen hoe een gemeentelijk of overheidsbudget wordt gespendeerd. Achteraf kan dan beslist worden of deze begroting wordt uitgevoerd of niet.

Voor Lefebvre verwijst '*the right to the city*' naar de dominantie van use value over exchange value in de productie van de gebouwde omgeving. Door stedelijke ruimte over te laten aan de grillen van kapitalisme wordt de gebruikswaarde van deze ruimte gereduceerd tot een monetaire waarde, met andere woorden wordt de ruimte herleid tot een koopwaar. Op deze manier worden de mensen die in deze ruimte leven, spelen en werken vervreemd van hun omgeving, net zoals volgens Marx de arbeider vervreemd wordt van zijn product door industriële productie. De stad is volgens Lefebvre gecontesteerd terrein, het is een plaats waar verscheidenheid gedijt en de nodige vrijheid en keuzemogelijkheden oplevert, maar ook het bijhorend conflict dat als natuurlijk moet beschouwd worden. De stad verenigt een grote diversiteit aan mensen, met elk hun eigen levensstijl, projecten en ambities, en vormt dus een plaats waarin men onvermijdbaar met elkaar in contact en conflict zal komen. De strijd die hieruit voortvloeit zal niet alleen vorm geven aan de stad maar bepaalt ook de toegankelijkheid van de stad en de voorwaarden voor ontmoeting en zelfontplooiing. Het is dan ook niet voor niets dat Lefebvre een stad een *oeuvre* noemt, als een collectief project dat verrijst uit de woeligheid van dagelijkse interacties (Mitchell, 2003).

De stad is dus een gezamenlijk project volgens Lefebvre, maar als ontwerpers van dit oeuvre worden stadsbewoners langzaam onteigend door de steeds doordrijvendere dominantie van kapitalisme. De ruimtes van de stad worden in steeds grotere mate bepaald *voor* de inwoners in plaats van *door* de inwoners. Het uiteindelijke doel van kapitalistische urbanisatie kan dus omschreven worden als een verlenging van kapitalistische controle in het alledaagse leven, voorbij de grenzen van de werkplaats. Voor Lefebvre stuwt de kolonisatie van stedelijke ruimte door kapitaal de strijd en het verzet van het proletariaat enkel nog meer. De focus van de kapitaal-arbeid strijd wordt terug naar de stad gebracht en het resultaat van deze strijd is de terugvordering van '*the right to*

the city', of met andere woorden het recht op stedelijk leven. Het recht waarover Lefebvre het heeft betreft dus in principe een praktijkgerichte materialistische realisatie van stedelijke ruimte en het voorgaan van de gebruikswaarde over de geldwaarde daarin (Mitchell, 2003). Het is dit recht dat het onderwerp vormt van de stedelijke bewegingen volgens Lefebvre.

Castells interpreteerde de stedelijke strijd aanvankelijk op een minder humanistische manier dan Lefebvre en stelt een veel stricter materialistische benadering voor. Voor Castells gaat de stedelijke strijd om de diensten die de staat verleent die het alledaagse leven leefbaarder moeten maken, zoals scholen, huisvesting en gezondheidszorg. De collectieve consumptie wordt op deze manier gereproduceerd in het stedelijke systeem. De stedelijke strijd is dus de strijd om de controle over de redistributieve functies van de staat op het niveau van de stad. Net zoals bij Lefebvre fungeert de stad dus als een systeem van productie, reproductie en consumptie waarbij het alledaagse leven de tweede linie is van de strijd tussen arbeid en kapitaal. Castells kadert collectieve consumptie dus in termen van zijn functie binnen het kapitalistisch systeem, en niet zoals de meeste anderen in termen van de inherente aard van de diensten zelf (Pinch, 1985). De functionalistische benadering van het stedelijk vraagstuk bezorgde hem heel wat kritiek omdat hij op deze manier vermijdt te spreken over stedelijke processen (zoals stadsplanning en stedelijke bewegingen) als het gevolg van de beredeneerde en bewuste beslissingen van individuele actoren (McKeown, 1987).

In zijn later werk keert Castells terug van zijn functionalistische instelling en geeft in zijn analyse van stedelijke bewegingen ook een plaats aan culturele identiteit en politieke economie als belangrijke motiverende factoren (1983). In zijn boek 'The City and the Grassroots' gaat Castells verder over de specifieke rol van stedelijke bewegingen in dit geheel. Voor Castells slaan stedelijke bewegingen de brug tussen de verschillende klassen aangezien veel van de

gebruikswaarde van een ruimte onderhouden wordt door een gemeenschappelijke (lokale) overheid. Dit gemeenschappelijk aspect zorgt ervoor dat mobilisaties kunnen ontstaan wanneer het nodig is, over de klassengrenzen heen. De vorming van een lokale cultuur en identiteit is de reactie tegen een steeds verder uitdijende culturele globalisatie en homogenisatie, waarin massamigratie en de media een rol spelen. Gebaseerd op nieuwe communicatiesystemen en nieuwe technieken om informatie te delen evolueren we langzaamaan naar een werkelijk globaal netwerk, waarvan het gevolg volgens Castells zal zijn *'the formation of a new historical relationship between space and society'* (Castells, 1983). In deze nieuwe global network economy zal onvermijdelijk ook de vraag voor democratisch lokale politieke autonomie stijgen volgens Castells, aangezien dat het enige antwoord is op de neiging van de staat om steeds meer gecentraliseerd en technocratisch te werk te gaan (Loopmans & Dirckx, 2012). Deze vraag wordt opgevangen door het ontwikkelen van stedelijke bewegingen die in naam van de burgers hun belangen gaan verdedigen. Castells beschrijft stedelijke bewegingen als reactieve utopias, *'they are not agents of structural social change but symptoms of resistance to social domination even if, in their efforts to resist, they do have major effects on cities and societies'* (Castells, 1983). Het cruciale punt dat Castells probeert te maken is dat de collectivisering van consumptiegoederen door de staat - noodzakelijk voor de goede werking van het kapitalistisch systeem -, gevolgd door de slechte opvolging ervan, zal leiden tot een verhoogde aanwezigheid van stedelijke bewegingen. Dit is maar een van de vele contradicties en spanningen binnen het kapitalistisch systeem (Pinch, 1985).

Alhoewel de tijden zijn veranderd sinds Castells befaamde boek *The City and The Grassroots*, blijft zijn analyse relevant. Door de tegenstellingen collectief versus private consumptie en plaatsgebaseerde zelforganisatie versus gecentraliseerde macht te maken, verschaft hij een significant inzicht in de tot

nu toe weinig begrepen politiek van neoliberalisme, inclusief de sociale bewegingen die neoliberalisme op hetzelfde moment promoten en aanvechten (Miller, 2006).

Niet enkel de tijden, maar ook het stedelijk vraagstuk is veranderd (zie vorig hoofdstuk) en daarmee ook de stedelijke bewegingen die hierop geënt zijn. De transformaties in de aard van stedelijke bewegingen zijn niet enkel gekenmerkt door processen van repressie door de staat en integratie van nieuwe culturen (Loopmans & Dirckx, 2012), maar houden ook de ontdekking van nieuwe onderwerpen van contestatie in, zoals de basis van onze parlementaire democratie zelf. De verandering in de rolverdeling tussen burger en overheid ten gevolge van een steeds verder doordringende marktlogica heeft namelijk een negatief gevolg voor de democratie (Lotens, 2014). Socioloog Luc Huyse stelt dat de honderdjarige stutbalken van de parlementaire democratie, namelijk de natiestaat, de ruil tussen kiezers en politici, het pact tussen staat en markt, zodanig gecorrodeerd zijn dat de democratie zwaar moet inleveren op efficiëntie en legitimiteit. Het huidige participatiebeleid van veel landen is echter niet voldoende om de driehoeksverhouding tussen 'economie', 'bevolking' en 'staat' weer vlotter te laten lopen. Het participatiebeleid is een pleistertje voor het bloeden maar is niet voldoende voor een gezonde democratie. Een belangrijke rol legt Huyse daarvoor weg voor het middenveld, zij moeten volgens hen niet alleen optreden als schakel tussen burger en overheid, maar ook als drukmiddel. Hij onderscheidt drie groeperingen: het klassieke verzuilde verenigingsleven, de 'nieuwe sociale bewegingen' (gecentreerd rond thema's zoals mensenrechten, feminisme, milieu, ...) en de derde groep die steeds sterker wordt, de bonte wereld van de kleinschalige comités in buurten, wijken en straten. De derde groep is uniek, aangezien ze zich niet verbinden op basis van overtuiging of geloof, maar op basis van een gemeenschappelijke stedelijke context. Ze zorgen voor inburgering en

agendasetting, wat uiteindelijk zal leiden tot meer politieke betrokkenheid. “De verdediging van de belangen van de burger is uitermate zwak als zij vanuit de positie van louter individu of passieve consument wordt opgezet.”, stelt Huyse., daarom kunnen hun belangen het best verdedigd worden via de derde groep uit het middenveld. Doordat groeperingen van de derde soort bestaan kunnen putten uit de juridische, planologische, mediatechnische, sociologische en politicologische deskundigheid van de leden, kunnen ze een verrijking vormen voor de democratie. Als mooiste voorbeeld van zo’n stedelijke beweging vernoemt de socioloog het werk van Ademloos en stRaten-generaal in het Oosterweeldossier.

Sociale en politieke veranderingen in de samenleving hebben geresulteerd in een uitbreiding en differentiatie van stedelijke bewegingen in vele nieuwe richtingen. Hierop verdergaand identificeerde Mayer (2006) vijf types van stedelijke mobilisatie. Ten eerste zijn er de NIMBY groepen, zij richten zich op de verdediging van kleine kwesties die te maken hebben met de individuele consumptie. Ten tweede zijn er de bewegingen die zich kanten tegen nieuwe neoliberale stedelijke ontwikkelingsprojecten. Ze protesteren tegen investeringen voor grootschalige evenementen, stedelijke vernieuwingsprojecten, ingrijpende infrastructurele projecten, ... waarvan de sociale voordelen onduidelijk of afwezig zijn. De derde groepering bestaat uit bewegingen die ingelijfd zijn in de derde dienstverlenende sector van alternatieve voorziening van collectieve consumptie, en door deze inlijving ook ondergeschikt gemaakt. Daar tegenover staat de vierde groep, deze autonome en radicale bewegingen weigeren geïnstitutionaliseerd te worden en houden hun afstand van de staat. Conflict met dit type stedelijke beweging heeft de neiging snel te escaleren aangezien ze de incompatibiliteit van sommige stedelijke ontwikkelingsdoelen met de belangen van sommige inwonersgroepen sterk benadrukken.

De analyses van Huyse en Mayer verduidelijken dat er tegenwoordig niet alleen een uitgebreide waaier aan soorten stedelijke bewegingen bestaat, maar ook dat de rolverdeling tussen burger en overheid drastisch is veranderd door de komst van neoliberalisme en dat dit negatieve gevolgen zal hebben voor onze klassieke parlementaire democratie.

2.3.Vriend of vijand van de staat

In vorige hoofdstukken werd dieper ingegaan op de manier waarop de staat omgaat met participatieve planning. De goede intenties zijn aanwezig en men is bekend met het potentieel van inbreng vanuit de civiele samenleving, maar toch is de algemene opinie in de literatuur dat échte participatie moeilijk blijft aangezien manipulatie en tirannie om de hoek schuilen. Participatie via geïnstitutionaliseerde kanalen zoals inspraakprocedures blijkt toch nog iets anders te zijn dan stedelijke bewegingen die ontstaan in het middenveld. De eerder gegeven definitie van stedelijke bewegingen¹¹ blijft erg op de oppervlakte, maar het formuleren van een meer specifieke definitie is niet gemakkelijk.

Stedelijke bewegingen gaan namelijk niet zomaar over mobiliteit, over luchtkwaliteit, infrastructuur, etc. Wat stedelijke bewegingen 'stedelijk' maakt is de specifieke solidariteit die ze nastreven. Erkenning van de lotsverbondenheid en wederzijdse afhankelijkheid van mensen die samen in een stedelijke context moeten functioneren is hierbij essentieel. Stedelijke bewegingen bestaan uit mensen die de noodzaak of de roeping voelden zich in te zetten voor hun eigen stedelijke omgeving omdat – naar hun mening – de overheid niet genoeg doet om de leefbaarheid van de stad te garanderen. Het gaat dus om het voeren van een harde campagne tegenover de overheid die in een context van suburbanisatie de nodige investeringen in de infrastructuur van collectieve consumptie stelselmatig achterwege heeft gelaten.

Het antwoord van de staat op de vorming van stedelijke beweging is geëvolueerd doorheen de tijd. Drie verschillende types van antwoord kunnen worden geïdentificeerd sinds de jaren '60. Het eerste antwoord betreft een

¹¹ 'De meest algemene definitie die kan worden gegeven is dat stedelijke bewegingen sociale bewegingen zijn, gevormd door burgers in een poging enige controle te verwerven over hun stedelijke omgeving' p. 26 van dit document

cliëntelistisch antwoord en is geconcentreerd rond de collectieve consumptie. Dit soort stedelijk beleid was van kracht in de meeste Europese landen in de nasleep van Wereld Oorlog II. Het stedelijk beleid dat hierop volgde kan omschreven worden als het 'nieuw-ondernemerschap' antwoord, het vormde een eerste aanpassing op het eerste type antwoord. Het derde type is dan weer een aanpassing van het tweede, en wordt omschreven als het 'nieuw-autoritaire' antwoord. Aangezien deze categorieën artificieel zijn, zullen er uiteraard uitzonderingen of overlappen bestaan in de werkelijke wereld. Niettemin geeft het hanteren van een typologie overzicht in de verschillende strategieën die de staat kan toepassen ten opzichte van stedelijke bewegingen die ijveren voor hun 'right to the city' (Eraydin & Taşan-Kok, 2013).

Bij de opkomst van stedelijke bewegingen in de nasleep van mei '68, was de reactie van de regerende machtsinstanties veelal niet positief. Men vreesde dat de opstandige burgers een smet op het blazoen van de stad zouden betekenen aangezien hun opstand getuigde van ontevredenheid van het bestuur. De eisen van de protesteersders waren doorgaans verregaander dan hetgeen tegenwoordig wordt gevraagd van de staat. Onder invloed van communisme vroegen activisten radicale veranderingen, bijvoorbeeld het herorganiseren van de stad volgens gebruikswaarde in plaats van monetaire waarde. Ze verzetten zich ook tegen de culturele normen van overheidsinstituten en pleiten voor collectieve consumptiegoederen – zoals huiving, scholen, gezondheidszorg, ... – voor iedereen. Zulke diepgaande hervormingen waren echter onmogelijk, mede dankzij de recessie in de jaren '70 die een einde bracht aan de na-oorlogse economische boom. In plaats daarvan reageerde de overheid door cliëntelistische mechanismen te verwerken in het beleid en de praktijk die de vraag voor stedelijke diensten en collectieve consumptie moesten opvangen (Eraydin & Taşan-Kok, 2013).

De cliëntelistische aanpak kostte de overheid echter handenvol geld. In de loop van de jaren wendde de overheid een nieuwe techniek aan en werden stedelijke bewegingen meer en meer opgenomen in de officiële rangen van overheidsinstituties. Dit is de periode van het neoliberalisme en het nieuw-ondernemerschap van de staat. Stedelijke bewegingen werden macht en verantwoordelijkheid toebedeeld waardoor velen hun oorspronkelijke eisen vervuld zagen. Maar, de integratie in het stedelijke systeem was volgens sceptici enkel een techniek om de bewegingen zoet te houden (Mayer, 2007). Repressieve tolerantie, een term die Marcuse in eerste instantie introduceerde om de media te omschrijven (Marcuse, 1965), is een techniek die door heersende machten wordt gebruikt waarbij ideeën of organisaties, die ongewenst zijn of een verstoring in het status quo veroorzaken, net een plaats toebedeeld krijgen in de machtsstructuur. Op die manier wordt maatschappelijk verzet geïnstitutionaliseerd en op hetzelfde moment uitgehold. In 1965 zei Marcuse over tolerantie het volgende: *“With the actual decline of dissenting forces in the society, the opposition is insulated in small and frequently antagonistic groups who, even where tolerated within the narrow limits set by the hierarchical structure of society, are powerless while they keep within these limits. But the tolerance shown to them is deceptive and promotes coordination. And on the firm foundations of a coordinated society all but closed against qualitative change, tolerance itself serves to contain such change rather than to promote it.”*

Hoewel de opmerking moet gemaakt worden dat drie jaar na deze quote mei '68 plaatsvond in Frankrijk met naweeën over de hele wereld, wordt de techniek van repressieve tolerantie nog vaak toegepast. Op die manier moeten stedelijke bewegingen nu zelf de verantwoordelijkheid dragen om de excessen van neoliberalisme te temperen, terwijl hun oorspronkelijk verzet op hetzelfde moment geneutraliseerd worden binnen de structuur.



“De kern van het probleem zit hem bij de zogenoemde ‘verplaatsing van de politiek’. Beslissingen worden steeds meer onttrokken aan rechtstreeks verkozen organen, waarbij de belangen van onder meer projectontwikkelaars via moeilijk te achterhalen netwerken van contacten worden verdedigd. En projectontwikkelaars weten verdomd goed waar Abraham de mosterd haalt. Of ze nu hun slag binnenhalen via hun contacten met de burgemeesters of schepen in steden en gemeenten, met gedeputeerden of op Vlaams niveau, dat maakt in wezen niets uit. Dat er in het bewuste dossier van het Diamant-kantoorgebouw in Gent mogelijk gelobby bij te pas is gekomen, is evident. Maar het voorstellen alsof dit niet gebeurt bij steden en gemeenten, is de kop in het zand steken. Democratische processen negeren, het gebeurt ook in gemeenten, steden of zelfs de Vlaamse overheid (Oosterweel, iemand?)” DS 18/05/2013

Een derde type aanpak deed zijn intrede toen bleek dat participatie niet altijd voor de beste resultaten zorgde en bovendien erg tijdrovend was. Dit derde type is de afgelopen 10 jaar langzaam steeds couranter geworden en heeft het stedelijk beleid op een geringe maar zeer invloedrijke manier veranderd. De

inzet is nog steeds het bewaren van de rust terwijl neoliberale mechanismes verder het beleid bepalen, maar de beslissingsverantwoordelijkheid over stedelijke plannen is doorgegeven aan privaat-publieke samenwerkingen.

Deze ‘verplaatsing’ van de politiek houden een nieuw-autoritaire aanpak van de staat in aangezien top-down interventies nu gebeuren door overheidsopgerichte agentschappen die een veel grotere mate van vrijheid hebben om te bepalen wie mag participeren en wie niet. Op die manier worden stedelijke regulaties en de beslissingen van de staatsagentschappen werktuigen om ontevredenheid te onderdrukken (Eraydin & Taşan-Kok, 2013). Door de strenge selectie in participanten en een gecompliceerde administratieve manier waarop protest legaal moet gebeuren, wordt een ontmoedigingpolitiek uitgespeeld tegen al degenen die zich nog steeds verzetten.

Deze aanpak werkt echter niet met iedere stedelijke beweging. Wanneer stedelijke bewegingen weigeren geïntegreerd te worden in de bestaande structuren, of wanneer hun doel ligt in de verwezelijking van één specifieke eis, dan zijn repressieve tolerantie of staatsagentschappen niet voldoende. Dan pas begint de moeilijkheid voor de overheid: wordt de stedelijke beweging aanzien als een verstoorder van de rust, als een dwarsligger in de plannen van de overheid die anders rustig en efficiënt konden verlopen? Of wordt de stedelijke beweging aanzien als een nuttige bijdrage vanuit de civiele samenleving, waaruit kennis kan verhaald worden over de lacunes die participatieve planning overlaat? Luisteren naar wat stedelijke bewegingen hebben te zeggen kan inderdaad zorgen voor vertraging op het oorspronkelijke plan¹², maar het zou bijdragen tot een meer democratische en structureel duurzame planning aangezien het een nauwere betrokkenheid van de burgers met de overheid insinueert.

¹² Dit kan echter worden opgelost als de tijd om de civiele samenleving te betrekken wordt ingerekend in het tijdschema van het project.

3. CASESTUDY: STRATEN-GENERAAL

Stedelijke bewegingen zijn niet meer wat ze waren in '68. Er worden geen radicale veranderingen gevraagd op het niveau van de maatschappij en de eisen met betrekking tot inclusie van gemarginaliseerde groepen zijn bijna allen ingecorporeerd in het institutioneel stramien van de overheid. De laatste tien jaar werd de Belgische overheid echter opgeschrikt door een burgerbeweging die zich niet het zwijgen liet opleggen. In Antwerpen, in de context van de Oosterweelverbinding, maakt stRaten-generaal zich sinds 2005 sterk in de strijd tegen de mobiliteitsplannen van de overheid voor het noorden van de stad. De strijd die de beweging hiervoor moest – en nog steeds moet – voeren is aanslepend en vermoeiend. Ondanks dat heeft stRaten-generaal haar tanden zo diep in het dossier geslagen dat nu loslaten geen optie meer is. Wat de uiteindelijke uitkomst ook zal zijn, de geschiedenis van het dossier is voor eeuwig getekend door de invloed van stRaten-generaal.

In deze casestudie wordt uit de doeken gedaan waarom stRaten-generaal zo uniek is als burgerbeweging. Het volledige proces wordt geïllustreerd door middel van ankermomenten die gebaseerd zijn op het werk van een van de oprichters van stRaten-generaal: het boek 'Stilstand. Over machtspolitiek, betweterbestuur en achterkamerdemocratie' van Manu Claeys. Een close-reading van dit lijvig boek geeft inzicht in de verschillende technieken die de overheid hanteert om de beweging te sussen, en verhaalt ook het doorzettingsvermogen dat nodig was deze pogingen te weerstaan. Door aandachtig te analyseren wat er allemaal misloopt in het dossier kunnen de hiaten in onze representatieve democratie worden blootgelegd en de basis voor hedendaagse stedelijke bewegingen in België worden geconcretiseerd.

3.1.Het Oosterweeldossier

Het Oosterweeldossier is ontegensprekelijk een van de meest omstreden dossiers van de afgelopen decennia. Het sluiten van de Antwerpse ring ter hoogte van het reeds vergane polderdorpje Oosterweel is een van de grootste en meest complexe infrastructuurwerken die België ooit gekend heeft. Het bouwen van de verbinding is over de loop van de tijd geëvolueerd van een dossier dat weinig wind ving naar een dossier met ongekende politieke en publieke controverse (Lauwers & Vanveldhoven, 2010). Aan de basis van die controverse kunnen twee zaken worden gelegd: de manier waarop het proces opgezet werd en het onafatend aanvechten van het geplande tracé door actiegroep stRaten-generaal, bijgestaan door Ademloos en Ringland.

Het Oosterweeldossier staat symbool staat voor hoe de Belgische besluitvorming met betrekking tot complexe dossier nog altijd gestoeld is op de oude manieren van sectorale behandeling van problemen. Het sluiten van de ring was bedoeld om Europees en lokaal verkeer gemakkelijker te laten doorstromen aangezien de files op de ring nog jaarlijks groeien, maar men had daarbij te weinig stil gestaan op wat de gevolgen voor de omgeving zouden zijn. Het is op deze niche in het plan dat stRaten-generaal zich vestigde en zich doorheen de tijd ontpopte als geduchte tegenstander van de overheid.

3.1.1. Prelude: de les die niet geleerd werd

De bouw van een snelweg door het noordelijke stadsdeel van Antwerpen zal nefast zijn voor een heel aantal aspecten, zo meenden de tegenstanders. De lasten en baten van het sluiten van de ring zijn niet eerlijk verdeeld aangezien de Antwerpenaren aan levenskwaliteit zullen moeten inboeten ten voordele van Vlaanderen, België en alle Europeanen die wensen België te doorkruisen. In

het BAM-tracé blijft intens verkeer gebonden aan de stad, waarbij de vervollediging van de ring de Antwerpse suburbia dwars doorheen kruist.

Het debat komt uiteindelijk neer op de discussie rond de aanwezigheid van een grote verkeersader in de buurt van het stadscentrum. Deze kwestie is echter geen nieuw fenomeen in België. Zo blijkt dat amper 50 jaar geleden een gelijkaardige situatie zich voordeed in België, met gelijkaardige tegenstanders en argumenten.

De '7 vette jaren' (1965 – 1973) van de autosnelwegen waren net begonnen toen minister De Saeger¹³ voorstelde een nieuwe techniek toe te passen in de snelwegenbouw. Met het doel een vlottere mobiliteit te creëren tussen de verschillende stedelijke centra van Vlaanderen, moesten er diepgaande verbindingen worden gebouwd van centra naar centra, de zogenaamde '*autoroutes urbaines*' of '*autoroutes de pénétration*' (Van de Wall, 2007). Deze snelwegen zouden het mogelijk maken tot diep in de agglomeratie binnen te dringen en zo de rijtijd verkorten. Men merkte namelijk toen al op de het binnenrijden van die centra steeds langer duurde door continu groeiend verkeer. De snelwegen tot in het hart waren volgens minister De Saeger dus noodzakelijk omdat "...het weinig zinvol [blijkt te zijn] de [rij]afstand tussen twee centra te verkorten door het aanleggen van een snelweg, indien het steeds moeilijker en tijdrovender wordt om in en uit deze centra te geraken." (Van de Wall, 2007)

Twee steden werden getrakteerd op deze luxe: Antwerpen en Gent (indien men de kleine ring en de autosnelweg tot aan Zuidpark meerekent). Eerder was in Antwerpen reeds de oude Brialmontomwalling vervangen door wat nu de Antwerpse ring en de Singel is. In die jaren waren snelwegen, viaducten, op-en

¹³ Minister van openbare werken van 1965 tot 1973. Hij gaf een grote impuls aan de wegenbouw en stimuleerde de uitgroei van de havens van Antwerpen, Gent, en vooral Zeebrugge.

afritten, enzovoort het toppunt van schoonheid en modernisme. Ook Brussel, Luik en Charleroi zouden een '*autoroute de pénétration*' toebedeeld krijgen, en in het geval van Luik en Charleroi is dat ook gedeeltelijk gebeurd. Toen de minister echter wou doorgaan met het aanleggen van een snelweg tot in het hart van Brussel, stuitte hij op tegenstand. De bewoners verweten de minister her en der snelwegen aan te leggen zonder het goedkeuren van de bewoners. Ze maakten zich zorgen dat de vervuiling en de geluidshinder die gepaard zou gaan met de komst van de snelweg schadelijk zouden zijn voor de leefbaarheid van het gebied.

Gelukkig voor Brussel heeft de groeiende tegenkanting van zowel de bevolking als de Brusselse autoriteiten toen kunnen voorkomen dat een dergelijke infrastructuur in het hart van de stad zou worden geïnstalleerd. De sterke houding tegen snelwegen was de voorbode van een gehele mentaliteitswisseling die zich een paar jaar later zou voordoen. In 1975 waren de '*autoroutes urbaines*' zelfs niet meer bespreekbaar. De minister van Openbare Werken Defraigne (PLPW, 1974-1976) was geheel duidelijk toen hij in 1975 stelde: "*Ik herhaal dat het uitgesloten is, in deze dichtbevolkte agglomeratie autosnelwegen aan te leggen.*" (Vragen en Antwoorden, 1975)

Hoewel er voor 1975 al van enkele hoeken kritiek kwam op de aanleg van snelwegen door natuurgebieden, tuinen of wijken, oversteeg dit zelden het particuliere geval. Na het begraven van de plannen rond Brussel, werd de publieke opinie steeds scherper en werd er steeds frequenter de noodzakelijkheid van zoveel snelwegen in vraag gesteld. Actiecomités zagen vanaf 1974 overal in Vlaanderen het levenslicht¹⁴, waarbij het Anti-Autosnelwegenfront zichzelf tot doel stelde de acties van de verschillende groeperingen te coördineren (Heyligen, 1985).

¹⁴ Aktiecomitee A24 in Limburg, het Westhoek Autosnelwegencomitee in West-Vlaanderen, de Omer Watzestichting in de Vlaamse Ardennen

Ondanks dat er destijds een les werd geleerd over grote wegen aanleggen in dichtbevolkte gebieden, lijkt het er op dat men nu op het punt staat dezelfde fout opnieuw te maken. Terwijl Antwerpen voor het binnenstedelijk verkeer blijft hameren op de ‘verfietsing’ en de ‘vertramming’ van de stad, geldt datzelfde beleid niet voor de voorsteden. De voorsteden worden nog dagelijks geconfronteerd met de ring die hen doorkruist en afsnijdt van de fusiestad. Het BAM-tracé zal deze gang van zaken enkel verder doortrekken, en dus de kans om het anders te doen in het noorden van de stad naast zich neerleggen.

Het is waar dat geen enkel tracé een definitieve oplossing biedt voor het fileprobleem in Antwerpen, en enkel een *modal shift* een echte, structurele verbetering kan bieden. Het is duidelijk dat het Belgisch stedelijk beleid niet alleen op vlak van participatie maar ook op vlak van mobiliteit, en vooral de mentaliteit daarrond, nog enkele stappen in te halen heeft, aangezien de auto nog steeds als koning wordt aanschouwd. In afwachting daarvan en met het oog op de toekomst is het echter wel mogelijk de auto zoveel mogelijk te weren in en rond de stad. Een snelweg die dus ten gunste van het autoverkeer is, en in zulke mate in het nadeel speelt van de leefomgeving zoals de Oosterweelverbinding dat doet, geeft blijk van een compleet achterhaald beeld van de rol van de auto in de hedendaagse – en toekomstige – samenleving. Een voorlopige pleister tegen het bloeden zou tenminste zijn de auto zo ver mogelijk van de stad weg houden, wat meteen ook de hoofdmissie is van de stedelijke beweging stRaten-generaal.

3.1.2. Wie, wat, wanneer?

In deze thesis argumenteer ik dat stRaten-generaal een type stedelijke beweging is die uniek is in België. Nog nooit kwam de overheid met zo’n goed georganiseerde en onplooibare burgervereniging in aanvaring. Er zijn echter nog andere belangerijke spelers in de Oosterweelsaga. stRaten-generaal werd in

haar strijd trouw bijgestaan door eerst Ademloos en later Ringland. Het koppig verzet van de regering te luisteren naar wat elke vereniging te zeggen had, dreef de drie in elkaars armen. Het aantrekken van nieuwe strijdvaardige en mondige groeperingen vormde een belangrijker reden voor het succes van de beweging, maar daarover later meer. Eerst is het relevant te kijken wie de personen zijn achter de organisaties, met andere woorden: wie zijn degenen die (bloed,) zweet en tranen vergieten, en bovendien al hun vrije tijd spenderen, om hun doel te bereiken, namelijk de afschaffing van een vervollediging van de ring door het noordelijke stadsdeel. Daarenboven is het belangrijk te kijken naar wie er zich in het tegenovergestelde kamp bevindt. Wie zijn de hardste voorvechters van dit befaamde tracé en uit welke achtergrond komen ze? Kennis van deze zaken kan mede het succes of het falen van het gehele project helpen begrijpen.

De hoofdrollen in de saga worden weggekaapt door enerzijds, in het actievoerende kamp, stRaten-generaal, Ademloos en Ringland. Langs de andere kant, in het verdedigende kamp bevindt zich voornamelijk BAM, het Antwerpse stadsbestuur en de Vlaamse Overheid. In mindere mate hebben ook forum2020, projectontwikkelaar Noriant, studieconsortium ARUP/SUM, de Raad van State en de Europese Unie een rol gespeeld, dus ze worden eveneens kort toegelicht.

3.1.2.1. stRaten-generaal

stRaten-generaal is een groepering die volledig op vrijwilligerswerk is gebaseerd. Het werd opgericht in 1999 door een kleine groep mondige burgers naar aanleiding van het kappen van een aantal gezonde bomen die moesten wijken voor een gebetonneerd plein.



stRaten-generaal bestaat uit een open werkgroep, wat betekent dat naargelang de probleemstelling nieuwe leden kunnen worden aangebracht die het team

met hun expertise kunnen versterken. De kern komt op regelmatige basis samen om te vergaderen, vaak in de woonkamer van een van de leden, voor of na de 'dagtaak' en op basis van eigen middelen. Om haar medeburgers en belangstellende overheden te bereiken, organiseert stRaten-generaal geregeld doordenkdagen, publieke 'stRaten-generaals' en Ronde Tafel-conferenties. Wanneer men het grote publiek wil bereiken maakt de vereniging gebruik van grotere openbare locaties zoals de Singel of de Roma. Aangezien de competenties van stRaten-generaal steeds meer groeiden werd voor formele aangelegenheden een vzw aangemaakt (vzw Straatego), met een maatschappelijke zetel in Antwerpen. Alvorens hun eerste succes met betrekking tot het aanvechten van de afbraak van een klooster en het optrekken van een kantoorcomplex in de Kievitwijk in 2005, hadden ze reeds een eerste actie ondernomen in 2001. Bij het heraanleg van de Leien in Antwerpen stapten ze naar de Raad van State wegens een flagrant gebrek aan inspraak van de bewoners. Ze hadden bovendien zware bedenkingen over de oversteken in het ontwerp. Deze eerste gezamenlijke actie was evenwel tevergeefs, aangezien het actiecomité haar belang in het dossier niet voor de Raad van State kon aantonen. De twee opvolgende pogingen in de Kievitwijk en in het Oosterweelproject waren echter wel succesvol.

De trekkers van de groep zijn Peter Verhaeghe (ondervoorzitter) en Manu Claeys (voorzitter). Peter is een bescheiden en intelligente man met een opleiding als ingenieur-architect. Hij is afkomstig van Diest en is ambtenaar bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Manu Claeys heeft zijn roots dan weer liggen in West-Vlaanderen en vormt als voorzitter meer het 'gezicht' van stRaten-generaal. "Ik ben de derde uit een gezin met zes kinderen in Knokke. Mijn grootvader en mijn vader zijn daar allebei gemeentesecretaris geweest. Onze familie telde veel ambtenaren en ik denk dat dat mij wel heeft getekend. Dienstbaar willen zijn voor de gemeenschap, zonder partijpolitiek actief te

zijn”, vertelt hij openhartelijk in een interview met de Gazet van Antwerpen (Ademloos, 2013). Hij heeft een diploma in Germaanse Filosofie en Antropologie aan de universiteit van Kortrijk en Leuven. Daarna kreeg hij een beurs om Amerikaanse Literatuur te studeren aan de University of Minnesota in de VS. Na zijn studies keerde hij terug met zijn vrouw – hij was inmiddels getrouwd met schrijfster Anne Provoost – om zich te vestigen in de Nederlandstalige stad voor schrijvers bij uitstek: Antwerpen. Sinds jaar en dag woont het koppel met hun kinderen in Borgerhout, waar ze erg graag leven. Eerst geëngageerd in BorgerhouDt van Mensen, werd Claeys pas echt actief betrokken met stRaten-generaal in het Oosterweeldossier nadat het MER hun tracé op een ‘werkelijk karikaturale (sic)’ manier afwees (zie verder). De kneepjes van het actievoeren leerde hij al tijdens eerdere acties van stRaten-generaal, waar hij dankzij Groen-lid Johan Bijttebier veel bijleerde over bezwaarschriften indienen, mobiliseren van politici en pers, en het functioneren van de overheid.

Ten opzichte van de andere actiecomités die betrokken zijn bij het Oosterweeldossier, houdt stRaten-generaal zich eerder op de achtergrond. Publiciteit en media zijn niet haar expertise. In plaats daarvan focust de vrijwilligersvereniging zich voornamelijk op het juridisch aspect van de zaak, zoals de bezwaarschriften, de klachten bij de Vlaamse Ombudsdienst en de technische nota’s. In 2010 kreeg stRaten-generaal, samen met Ademloos de Prijs voor de Democratie die jaarlijk wordt uitgereikt door vzw Trefpunt. De prijs is voorbehouden voor personen of verenigingen die een fundamentele bijdrage leveren aan de verdediging van de democratische waarden. Hoewel in de media vooral Ademloos en Ringland in beeld komen, is stRaten-generaal de ruggengraat van het protest tegen het tracé van de overheid.

3.1.2.2. Ademloos

Ademloos is opgericht in 2008 en kan beschouwd worden als het kleine broertje van stRaten-generaal. Zich entend op de gezondheidsproblematiek die een snelweg door de stad met zich meebrengt, neemt Ademloos vooral de publicitaire rol op zich. De vrijwilligersvereniging wordt ondersteund door drie trekkers: voorzitter en woordvoerder Wim van Hees, secretaris dokter Guido Verbeke en penningmeester Marcel Peeters. Wim van Hees, een 74-jaar jonge ex-reclame maker, werd geboren in Nederland en werkte zich zonder opleiding op in de reclame industrie. In 1972 richtte hij samen met een collega een eigen bedrijfje op in het Antwerpse, en in 1997 na 40 jaar werken gaf hij de fakkel door aan Patrick Janssens, die reeds enkele jaren in zijn bedrijf was tewerkgesteld. In 2007 begon Van Hees zich te interesseren in het Oosterweeldossier, aanvankelijk uit eigenbelang omdat hij op Linkeroever vlakbij het Sint-Annabos woont, dat zal moeten wijken voor het tracé van de overheid. Samen met enkele andere gepensioneerden, waaronder dokter Guido Verbeke, stampte hij Ademloos uit de grond met als basisargument de gezondheid van de Antwerpenaren. “Als ervaren reclameman begreep Van Hees onmiddellijk dat hij daarmee een veel sterker verhaal had dan wanneer hij zou wijzen op de negatieve gevolgen op het milieu of de mobiliteit. En dus realiseerde hij wat andere actievoerders, zoals de al langer bestaande StRaten-generaal van Manu Claeys nooit echt gekund hadden: een brede beweging op gang brengen”, zo schreef de Standaard (DS, 20 okt. 2015) over Van Hees naar aanleiding van de Lifetime Achievement Award toegewezen door de Stichting Marketing die hij ontving in 2010. Van Hees heeft een erg relevante bijdrage kunnen leveren aan zowel Ademloos als stRaten-generaal door zijn ervaring in de reclamewereld. Guido Verbeke, de dokter die Van Hees inspireerde, is oud-gyneacoloog in het ziekenhuis van Zwijndrecht. Verbeke sprak tijdens een infomoment over de Oosterweelverbinding de wijze woorden die Van Hees



inspireerden: “Zwijgen is geen optie voor een medicus”. Met deze woorden was de basis voor Ademloos gelegd. Marcel Peeters, de penningmeester, vervolledigt het team met zijn expertise die hij opdeed in het verleden als een van de grootste publieke aannemers in het Antwerpse.

3.1.2.3. Ringland

Ringland is, net zoals Ademloos en stRaten-generaal, een burgerbeweging die in principe politiek ongebonden is. Ze pleiten voor de volledige overkapping van de ring, wat volgens hen onmogelijk is wanneer het BAM-tracé wordt gebouwd. Op die manier scharen ze zich achter de voorstellen van Ademloos en stRaten-generaal om de ring buiten de stad te sluiten. De vzw Ringgenootschap is opgericht eind 2012 en de belangrijkste trekker van dit initiatief is Peter Vermeulen. Vermeulen is een architect-planoloog bij het ontwerpbureau Stramien, dat de verschillende studies van Ringland nu coördineert. Ringland geniet van een erg brede maatschappelijk steun dat ze vooral te danken hebben aan hun uitstekende mediacampagnes en inspirerende beelden van groene weelde in Antwerpen. Ook hebben ze erg aan naamsbekendheid gewonnen door het componeren van een speciaal ‘Ringlandlied’ en het organiseren van een Ringlandfestival dat dit jaar voor een derde keer zal doorgaan. Door hun steun aan het traject van stRaten-generaal, kreeg de beweging nieuw leven ingeblazen op het moment dat ze in een dieptepunt zat (zie verder).



3.1.2.4. BAM

BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) is een naamloze vennootschap opgericht in 2003 door de Vlaamse overheid. BAM is verantwoordelijk voor de realisatie van Antwerpen Masterplan, hierbij coördineert ze de projecten en zorgt ze voor de financiëring en communicatie van de werking. BAM zag het



levenslicht omdat de Vlaamse overheid het Masterplan op een vlotte en efficiënte manier verwezenlijkt wou zien, aangezien de verwachtingen waren dat dit plan (waarvan het sluiten van de Antwerpse Ring een belangrijk onderdeel vormde) een flexibele instantie vereiste wegens de ingrijpende veranderingen die voorgesteld waren. De BAM ontwikkelde het BAM-tracé, vaak ook het Oosterweeltracé of de Oosterweelverbinding genoemd, dat de ring sluit in het noordelijke deel van de stad. Dit plan wordt de afgelopen jaren al constant bekritiseerd, tevergeefs. De rol van BAM heeft al verschillende keren gefluctueerd, waarbij soms verantwoordelijkheden werden afgenomen en soms werden bijgeschreven. Ook is het bestuur in het 13-jarig bestaan al reeds verschillende keren afgewisseld. Sinds 2013 is Rudi Thomaes voorzitter van BAM, hij verdiende eerder zijn strepen bij onder meer Bekaert, Union Minière, de NMBS en Umicore. De reden voor het wankelende pad van het overheidsagentschap is dat de complexiteit van het Oosterweeldossier van in het begin af aan werd onderschat. De combinatie met het te weinig opbouwen van een draagvlak, ontransparante communicatie en een negatieve attitude ten opzicht van de actievoerders leidde ertoe dat de BAM nog maar weinig van haar doelstellingen met betrekking tot het Oosterweeldossier heeft kunnen waar maken.

3.1.2.5. Vlaamse Overheid en het Antwerps stadsbestuur

De Vlaamse overheid stond in eerste instantie unaniem achter het BAM-tracé, maar enkele politieke figuren nuanceerden of pasten hun overtuiging de laatste tijd aan nadat ze werden geconfronteerd met de argumenten van de tegenstanders. Het Antwerps stadsbestuur ging een

bijna omgekeerde evolutie door. In het begin was het stadsbestuur erg geschrokken van de visuele impact die het viaduct de Lange Wapper in het BAM-tracé zou hebben, maar na de verkiezingen schaarde ze zich toch achter



de Vlaamse Overheid. De luidste stemmen van de Vlaamse regeringen komen op dit moment van minister-president Geert Bourgeois (“Stop obstructie te voeren tegen Oosterweel”, DS, 23 mei 2016), minister van Mobiliteit Ben Weyts (“Verzet tegen Oosterweel schaadt mens, milieu en economie”, DS, 20 maart 2016) (beiden N-VA), en ex-groen voorzitter Wouter van Besien (“Oosterweel komt er niet”, DS, 22 mei 2016). Door middel van een politiek van voldongen feiten te voeren en te hameren op welke moeite al is gestoken in het Oosterweeldossier proberen ze de tegenstanders van het BAM-tracé het zwijgen op te leggen.

3.1.2.6. Andere actoren

- Noriant

Noriant is het bouwbedrijf waarmee al afspraken waren gemaakt voor het sluiten van de ring via het BAM-tracé op de helling werd gezet door stRaten-generaal. Momenteel is er geen overeenkomst meer tussen BAM en Noriant maar er werd jarenlang gevreesd dat een gigantische som schadevergoeding ging moeten worden betaald indien het project substantieel werd gewijzigd. Uiteindelijk werd beslist dat enkel een schadevergoeding van 37,19 miljoen euro betaald moest worden, en daarbovenop nogmaals 5,10 miljoen euro voor de ontwerpen.

- De Europese Unie

De reden dat de deal met Noriant afsprong was omdat, door het vervangen van een viaduct door een tunnel, de Europese Unie had beslist dat een nieuwe aanbesteding noodzakelijk was. Bovendien heeft ze ook gesteld dat de Oosterweelverbinding moet worden opgenomen in de Vlaamse begroting, waardoor die diep in het rood zal gaan.

- ARUP/SUM

ARUP/SUM is het onafhankelijk studiebureau dat werd aangesteld om het alternatief van stRaten-generaal en het BAM-tracé met elkaar te vergelijken. De beslissing die de overheid op basis van hun rapport maakte was de aanleiding tot een referendum.

- **Forum2020**

Forum2020 is een collectief van academici en bedrijfsleider die na het referendum stRaten-generaal hebben benaderd omdat ze zich zorgen maakten over de toekomst van het dossier. Uit hun samenwerking kwam het Meccano-tracé tot leven.

- **Raad van State**

De Raad van State is het laatste juridisch orgaan waar stRaten-generaal naartoe kan stappen om de uitvoering van een project te verhinderen. Een eerste keer deden ze dat al bij hun tweede actie als stedelijke beweging, namelijk het aanvechten van het plan voor de Antwerpse Leien. Deze aanvechting mislukte. Een tweede keer diende stRaten-generaal een klacht in bij de Raad van State na het goedkeuren van de bouwvergunning van het BAM-tracé in 2015. Op dat antwoord wordt nog steeds gewacht.

3.1.3. Situering Oosterweeldossier

Op 4 oktober 1996 presenteerde provinciegouverneur Camille Paulus, de geestelijke vader van de Oosterweelverbinding, een multimodaal verkeersmodel op een jaarlijkse rede voor de Antwerpse provincieraad. Dit model zou de mobiliteit op spectaculaire wijze verbeteren en de files op de ring zo goed als voorkomen. Paulus benadrukte de noodzaak van een ingreep in Antwerpens mobiliteitsprobleem door te wijzen op de Antwerpse economie die sinds 1990 aan het stagneren was. De Tijd (DT, 5 okt. 1996) schrijft over deze periode: "Sinds 1990 scoorde de provincie Antwerpen met een groei van 1,1 procent per jaar ronduit slecht. Vlaanderen komt in dezelfde periode aan 1,5 procent. Duitsland en Nederland halen respectievelijk 2,8 procent en 2,3 procent. In 1990 werd nog voor 200 miljard frank geïnvesteerd in de provincie. In 1995 was dat 23 miljard frank minder. De daling in de rest van Vlaanderen was geringer. Het werkloosheidspercentage ligt in Antwerpen met 13,8 procent (cijfer voor augustus) duidelijk boven het Vlaamse gemiddelde. Uit een enquête van de GOM-Antwerpen blijkt dat de bedrijven voor het komende jaar een stijging van omzet, export en investeringen verwachten, maar niet echt denken aan nieuwe aanwervingen."

De oplossing voor deze impasse in de economie was dus de impasse op de ring verbeteren en zo de toevoer van materiaal en personen naar en uit Antwerpen verbeteren. Het was duidelijk dat vraagsturende maatregelen zoals tolheffing en optimalisering van openbaar vervoer niet voldoende zouden zijn om dit probleem op te lossen. Enkel het sluiten van de ring in het noorden van de stad zou verdere verkeerschaos kunnen voorkomen. Eddy Peetermans (ingenieur bij het Vlaams Verkeerscentrum) werd aangesteld om dit model meer praktisch uit te werken. In de eerste plaats stelde de ingenieur een ondergronds tracé van 5 kilometer of meer aan te leggen.

Hoewel er unanimititeit bestond over de noodzakelijkheid van een ingreep, was er nog veel onduidelijkheid over de aard van de ingreep. Pas op 10 juni 1999 werd een officieel onderzoek naar de verschillende mogelijke tracés gestart. De Vlaamse Overheid nam hiervoor studie bureau ABM (Atenco, Belgroma en Maunsell) onder de arm. Zes tracés kwamen hieruit, waarvan één de Schelde kruiste met een brug en de vijf anderen de ring vervolledigden via afgezonken of volledige overdekte tunnels.

Al snel bleek dat de optie van een brug over de Schelde de grootste voorkeur genoot omdat het Antwerpen op hetzelfde moment van een landmark zou voorzien. De bedoeling was een brug te creëren die meer was dan enkel een stuk infrastructuur, maar ook kunst op zichzelf, zo bleek uit de afscheidsbrief van de minister van financiën Wivina Demeester aan de eerste bouwmeester Bob van Reeth in 2000 (Demeester, 2000):

“Ik droom van kunstwerken en ik droom van een brug over de Schelde om de Antwerpse ring te sluiten. Daarenboven wil ik een brug die een ‘kunstwerk’ is, zowel technisch als architecturaal en daarom had Vlaanderen een Bouwmeester nodig. Het zal je niet verwonderen dat ik echt kan genieten van ‘kunstwerken’; ze stralen kracht en schoonheid uit en zijn een uitdrukking van het menselijk kunnen.”



Het gecontesteerde BAM-tracé dat het noorden van de stad doorkruist

Het Masterplan Mobiliteit Antwerpen werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 15 december 2000. Hierin stonden onder andere de plannen om tolheffingen uit te voeren om de financiering van de Oosterweelverbinding rond te laten komen. Om een vlotte realisatie van dit plan te bekrachtigen, werd op hetzelfde moment ook een publieke naamloze vennootschap opgericht: de BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel). Dit publiekrechtelijk instrument stelt de overheid in staat flexibel en gespecialiseerd personeel aan te trekken aan marktconforme voorwaarden, hetgeen moeilijker haalbaar is binnen het Vlaams personeelsstatuut.

Een tweede, tijdelijke vereniging werd opgestart in september 2001 om de opmaak van de bestekken en de projectbegeleiding van de Oosterweelverbinding en andere masterplannen in goede banen te leiden. De vereniging kreeg de naam SAM (Studiegroep Antwerpen Mobiel) en kreeg voor de gehele duur van de uitvoering van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen deze taken toegewezen. De kostprijs werd door het bestek op 0,59 miljard euro geraamd, hetgeen werd bijgesteld in 2004 naar 0,95 miljard euro. In 2000 werd de volledige realisatietermijn geschat op 6 jaar, maar in oktober meldde SAM dat de werken ten vroegste in 2005 zouden kunnen aanvangen, dit vanwege procedures en verplichte inspraakmomenten.

Op 18 juni 2004 besliste de raad van bestuur van BAM terug te komen op haar eerdere beslissing dat elk bouwonderdeel als afzonderlijk lot kon toegewezen aan een verschillende aannemer. In plaats daarvoor stelde ze dat de aanbesteding in één geheel aan één consortium moest worden gegeven. Zodoende werden er eind december 2004 vier consortia (de THV's Bouygues, LORO, Antwerpse Bouwwerken en Noriant) geselecteerd voor verdere onderhandelingsprocedure. De start van de werken werd toen nog steeds voorzien voor het eerste kwartaal van 2006. De brug die inbegrepen zat in het

BAM-tracé kreeg de naam 'de Lange Wapper', naar de mythologische kwelgeest die Antwerpen teisterde in de 16^{de} eeuw.



Visualisatie van de Lange Wapper in het BAM-tracé

Het was pas in februari 2005 dat de stad Antwerpen als eersten de maquette van de Oosterweelverbinding met de brugvariant onder ogen kregen. Het Antwerpse schepencollege reageerde geschrokken toen het vaststelde dat de brug toch een grote visuele impact zou hebben op het Eilandje, waar prille stadsontwikkeling zich net begon voor te doen. Zonder lang te aarzelen bestelde het stadsbestuur een studie bij het Rotterdams adviesbureau Horvat & Partners om te onderzoeken wat de technische en financiële haalbaarheid was van een tunnelalternatief (het Horvathtracé). De BAM verklaarde echter dat een aanpassing van het project in die fundamentele aard niet mogelijk was aangezien de prijs dan met 850 miljoen euro zou stijgen en er onvoldoende financieringsruimte was voor een dergelijke verhoging. Bovendien zou een projectwijziging kunnen leiden tot schadevergoedingen vanuit de consortia, met name het consortiumbedrijf Noriant, dat reeds was geselecteerd voor de onderhandelingsprocedure.

Velen die betrokken waren in de uitbesteding, het beslissingproces en het opmaken van de bestekken dat allemaal in besloten kringen was gebeurd, begrepen niet waarom alles nu nog opnieuw ter discussie werd gesteld. Voor

hen was het viaduct (zoals de brug door de Vlaamse Bouwmeester wordt genoemd) zo goed als gebouwd. De beslissing van de Vlaamse regering was gepland voor ergens in april en de druk om nu eindelijk te beginnen bouwen was duidelijk voelbaar vanuit het havenbedrijf, de ondernemersorganisatie VOKA Antwerpen-Waasland, Noriant en de BAM. Velen merkten (terecht) op dat de presentatie voor het stadsbestuur en de volkvertegenwoordigers voornamelijk een rondje schijninspraak betrof aangezien echte verandering niet meer werd toegestaan. Het publiekelijk tonen van het viaduct moest zelfs afgedwongen worden.

3.1.4. Enter stRaten-generaal

De politieke manier van werken in het Oosterweeldossier vertoonde opvallend veel gelijkaardigheden met een andere sterk gecontesteerd dossier: die van het Kievitplein. Ook hier werd eerst een ingrijpend Masterplan goedgekeurd zonder publieke debat waardoor de bevolking amper op de hoogte werd gesteld. Vervolgens werd ook in het geval van het Kievitplein een werkgroep opgericht om de concrete realisatie van het project op te volgen. Binnen deze werkgroep werd echter eenieder die zich te kritisch opstelde al snel op een zijspoor gezet. In het geval van het Kievitplein werd het team dat moest instaan voor de kwaliteit zelfs opgedoekt wegens te grote weerbarstigheid. Wanneer stedelijke politici protesteerden tegen de ingrijpingen van een van beide dossiers, kregen zij te horen dat ze beter niet naar de pers stapten indien ze niet een moeilijk verkregen compromis in gevaar wouden brengen.

Die gelijkaardigheden waren niet iedereen ontgaan. stRaten-generaal had in het Kievietsdossier een belangrijke rol op zich genomen als katalysator van publiek debat en nam in het Oostweeldossier al snel opnieuw die rol op zich. De vereniging is samengesteld uit vrijwilligers en zet zich in voor eerlijkere besluitvorming bij bouwprojecten met een grote impact op de levenskwaliteit.

Door middel van kritische opiniestukken (Manu Claeys), interviews (De Morgen), een website en een mediakit voor journalisten trachten ze de bewoners te wijzen op hun recht tot inspraak en op het gevaar van ondemocratische grote infrastructurele werken zoals De Lange Wapper op hun leefwereld.

Ondertussen had de Europese Investeringsbank reeds de lening van 700 miljoen euro goedgekeurd voor de bouw van het Oosterweelproject, wat de Vlaamse regering ertoe aanspoorde om op 10 juni 2005 de beslissing te maken het Masterplan Mobiliteit Antwerpen (inclusief tolheffing op de Oosterweelverbinding) intergraal uit te voeren. Naar aanleiding van de presentatie aan het stadsbestuur en de volksvertegenwoordigers werden twee zaken aangepast: een mooiere afwerking van de brug en een betere aansluiting op de R1. Deze twee wensen verhoogden de totale kostprijs naar 1,345 miljard euro. De eerste spadesteek werd op dit moment verwacht in 2008, het openen van de gehele verbinding ten vroegste in 2010.

Helaas voor degenen die zeker waren van de uitvoering van de Lange Wapper ging stRaten-generaal niet zo gemakkelijk opgeven. Op 6 september 2005 gaf de vereniging haar eerste persconferentie vlakbij de locatie van het toekomstig viaduct. Op deze conferentie wouden ze uitleggen waarom volgens hun De Lange Wapper nefast zou zijn voor de mobiliteit, de verkeersveiligheid, de stadsontwikkeling, de woonkwaliteit, het milieu en de portemonnee. Dit illustreerden ze door middel van kaarten en een powerpointpresentatie. Maar ze gingen nog verder dan enkel het contesteren van het geplande tracé. Omdat enkel tegen iets zijn niet volstaat, presenteerden ze ook een eigen alternatief. Dit alternatief vervolledigt de ring via een iets noordelijker gelegen tunnel, onder de havendokken door. Door ook de geplande tolheffing op de Kennedytunnel te annuleren wordt zo een groot deel van het vrachtverkeer buiten het centrum

gehouden terwijl de prille stadontwikkeling ter hoogte van de stadsdelen Eilandje, Merksem en Deurne niet gehypothekeerd wordt.



Alternatief van stRaten-generaal zoals voorgesteld op 6 september 2005

De intense communicatie van stRaten-generaal met de inwoners van Antwerpen via de pers en de website wierp zijn vruchten af. Het actiecomité zelf was verbaasd door de hoge opkomst op hun persconferentie. Bijna elke krant was aanwezig en schreef er een artikel over, het regende enthousiaste reacties van de aanwezigen en zelfs gezaghebbende medestanders boden zich aan. Nu bevestigd was dat er een groot maatschappelijk draagvlak bestaat voor een alternatief tracé, voelde stRaten-generaal zich gesterkt in haar missie. Daags na de succesvolle conferentie stuurde de vereniging een e-mail naar de minister-president Kris Peeters, zijn bevoegde ministers, de burgemeester van Antwerpen en zijn schepenen met daarin hun klacht tegen het huidige geplande tracé en de officiële voorstelling van een nieuw. De bal was aan het rollen gebracht.

3.2. De maatschappelijke veldslag van StRaten-generaal

De bal was aan het rollen gebracht, en daarmee was meteen ook de aanslepende veldslag die stRaten-generaal zou moeten voeren van start gegaan. Ondanks alle moeite van de overheid om de contestatie van stRaten-generaal te laten wegzinken in het collectief geheugen, bleef het een veelbesproken topic voor niet alleen de Antwerpenaren maar zelfs het gehele land. Tot nu is nog steeds onduidelijk welk tracé nu precies gebouwd zal worden en de datum van de eerste spadesteek is al meerdere keren verlegd¹⁵. Deze succesvolle aanvechting van een tamelijk ondemocratische beleidsvoering is weliswaar opgestart en voor een groot deel gedragen door stRaten-generaal, maar het was niet gelukt zonder de hulp van zowel Ademloos en Ringland. Elk van deze verenigingen voerde actie uit op een andere manier. De combinatie van afwisselende technieken kan bijna vergeleken worden met een ‘guerilla van kennisaanvallen’ op de plannen van de overheid.

“De jongens van stRaten-generaal hebben het verstand, wij leveren de megafoon: da’s onze dubbeldekse brug” vertelde Wim van Hees, woordvoerder van Ademloos. Terwijl Ademloos zich focust op het verspreiden van de boodschap in verband met gezondheidsproblematiek tengevolge van het BAM-tracé, bleef stRaten-generaal zich verdiepen in de mogelijke legale stappen die ze konden ondernemen. De komst van Ringland onder leiding van Peter Vermeulen was dan weer erg relevant voor de re-mobilisatie van de Antwerpenaren na een tegenslag voor het alternatieve tracé.

De weg die stRaten-generaal reeds heeft afgelegd is bijzonder kronkelig en veelzijdig. Keer op keer offerden de actievoerders – die actie voeren niet uit eigenbelang maar voor het algemeen welzijn – hun vrije tijd op om het hoofd te bieden aan de uitdagingen die hen werden gesteld. De weigering van de

¹⁵ Tegenwoordig wordt gesproken over 2017 als startdatum voor de werken aan het tracé dat door BAM werd voorgesteld

overheid om haar plannen aan te passen ondanks de enorme contestatie vanuit Antwerpen en daarbuiten, was enkel olie op het vuur van de tegenstanders. Door hun volhardendheid, sympathieke positie als 'underdog', succesvolle mediacampagnes en face-to-face interacties met de Antwerpenaren zijn ze geslaagd in wat de overheid niet gelukt is: de creatie van een breed maatschappelijk draagvlak voor hun eigen tracé. Maar er is nog een andere zaak dat stRaten-generaal uniek maakt. Ze is er namelijk in geslaagd, met de hulp van Ademloos en Ringland, een werkelijk 'stedelijke' beweging te worden, die mensen met elkaar verbindt met als basisbeginsel enkel het gemeenschappelijk stedelijk lot. stRaten-generaal als stedelijke beweging is gelijkaardig met de stedelijke bewegingen van mei '68 in de zin dat ze een brug slaat over klassengrenzen en districten heen, en alle mensen verenigt op basis van hun stedelijk bestaan. De voorspelling van Castells, dat er steeds meer democratisch lokale politieke autonomie zal geëist worden om de gecentraliseerde en technocratische staat tegen te gaan is met deze ontwikkeling deels uit gekomen, hoewel het in eerste instantie bij stRaten-generaal niet om de politiek te doen is. Castells omschreef stedelijke bewegingen als 'reactieve utopias' en dat is ook exact wat stRaten-generaal voor staat. stRaten-generaal is niet de brenger van structurele sociale verandering maar is een symptoom van het verzet tegen sociale overheersing door een afgelegen overheid. Ze kan wel, in haar verzet, een grote mentaliteitsverandering veroorzaken bij steden en samenlevingen.

Maar ook Lefebvre's 'right to the city' wordt weerspiegeld in het bestaan van stRaten-generaal en consorten. Waar de strijd tussen de actiecomités en de overheid in feite over gaat, komt neer op de onteigening van het 'oeuvre' dat Antwerpen is ten gunste van de snelweg, en dus ten gunste van het Trans-Europees Netwerk waarin Antwerpen een functie als knooppunt uitoefent. De onteigening gebeurt niet in de naam van het kapitaal zoals in de tijd van

Lefebvre, maar komt voort uit de competitie tussen twee geografische schalen: het Europees/nationaal niveau en het stedelijk niveau. Hierin is een verklaring te vinden waarom het voor de Vlaamse Overheid zo moeilijk is om hun oorspronkelijk plan te laten varen, aangezien hun prioriteiten bij het eerst genoemde niveau liggen. Het conflict is dus te herleiden naar een territoriaal conflict, met als inzet de controle over en het bepalen van de richtlijnen voor Antwerpen als post-industriële stad. Het is nu geen strijd meer van strict monetaire waarde tegenover gebruikswaarde, maar van gebruikswaarde van de ene schaal tegenover gebruikswaarde van de andere schaal. Dit territoriaal conflict ligt in de lijn van het huidig stedelijk vraagstuk, dat onder invloed van globalisatie geëvolueerd is naar een 'vraagstuk van schaal'.

3.2.1. Ankermomenten

Om volledig de rol van stRaten-generaal als stedelijke beweging – bijgestaan door Ademloos en Ringland – te begrijpen, moet een overzicht gemaakt worden over de acties en wendingen die het actiecomité heeft gemaakt. Het is namelijk door het constant blijven doordrukken van haar eigen idee, het volledige bewustzijn bij de oprichters van hun rechten als burger (in het bijzonder met betrekking tot artikel 32 in de grondwet, zie eerder) en goed getimede veranderingen in de agendapunten, dat stRaten-generaal er in geslaagd is zich steeds aan te passen aan penibele situaties en zo kon blijven een doorn in het oog van de overheid vormen. De volledige tijdslijn is aangesloten in Annex 2 (hierin zijn de hoofdacties van de belangerijke actoren vervat en het geeft een goed overzicht van het gehele dossier), maar hieronder worden enkele ankermomenten voor stRaten-generaal verder toegelicht. Het is een selectie van de meest ingrijpende en verregaande beslissingen of veranderingen die stRaten-generaal en sympatiserende organisaties zijn doorgegaan en vormen daarom de ruggengraat van het succes van de

beweging. De selectie is gebeurd na een close-reading van het boek van de voorzitter van stRaten-generaal Manu Claeys, 'Stilstand, over machtpolitiek, betwetersbestuur en achterkamerdemocratie'. Het lijvige boek vertelt het volledige verhaal van stRaten-generaal door middel van opiniestukken, e-mails, uittreksels uit bezwaarschriften, essays en onderzoeksjournalistieke analyses die hij zelf persoonlijk schreef. Het boek eindigt in december 2012, maar de belangrijkste gebeurtenissen erna zijn ook nog toegevoegd aan de tijdslijn. De volgende momenten werden geselecteerd, en hun relevantie voor stRaten-generaal wordt hieronder toegelicht:

1) De eerste persconferentie

06.09.2005

7 maand nadat BAM haar tracé voor de eerste maal aan het Antwerps stadsbestuur had voorgelegd, gaf stRaten-generaal haar eerste persconferentie. Op 6 september 2005 geven ze hun eerste persconferentie waarin niet alleen het bestaande tracé wordt aangevochten maar ook een nieuw wordt voorgesteld waarbij de viaduct is geschrapt en de ring overkapt wordt. Door middel van visueel materiaal, een website, een powerpoint en een mediakit voor journalisten onderbouwen ze hun voorstel.

De eerste belangrijke beslissing die stRaten-generaal als stedelijke beweging heeft genomen is haar strijd te starten met het geven van een persconferentie in plaats van meteen naar de juridische middelen te grijpen. Hiermee was de aandacht van het groot publiek gewekt, niet alleen voor het eigen tracé maar ook voor de levenskwaliteit van veel Antwerpenaren die gehypothekeerd werd door de Lange Wapper in het BAM-tracé. Het was namelijk in eerste instantie vooral het viaduct over het noordelijke deel van de stad die de grootste onrust wekte bij zowel stRaten-generaal als bij de inwoners. Dat stRaten-generaal van start ging met een persconferentie was een goede beslissing van trekkers Claeys en Verhaeghe. Uit vorige ervaringen hadden ze immers geleerd dat men snel aan de kant wordt gezet indien er weinig aandacht voor de zaak is. Het

oproepen van publieke aandacht, door middel van mediakits en dergelijke, verhoogt de kans dat men serieus zal genomen worden door de instantie(s) die men aanvecht. Doorheen het verder verloop van de strijd zou stRaten-generaal nog geregeld persconferenties, infodagen, lezingen, presentaties, etc. geven zodat eenieder die geïnteresseerd is kan blijven volgen waar het actiecomité mee bezig is.

2) Het eerste bezwaarschrift

19.12.2005

In de periode van het wettelijk voorgeschreven openbaar onderzoek over het RUP van de Oosterweelverbinding dient stRaten-generaal een bezwaarschrift in van 44 pagina's. Het bevat niet alleen een uitgebreide kritiek op het BAM-tracé maar ook een beargumenteerde uitleg van hun alternatief.

Bij het indienen van haar eerste bezwaarschrift, niet lang na de persconferentie, was de toon gezet voor de Vlaamse overheid. Zij interpreteerden – en doen dat nog steeds – het indienen van klachten, bezwaarschriften, etc. als een onbereidheid tot communicatie en namen dat de vereniging kwalijk. Volgens de Vlaamse overheid had het voordeliger geweest voor beide tegenstanders eerst een gezamenlijk overleg te voeren alvorens juridische middelen in te zetten. Het feit dat niet eerst zo'n overleg is gebeurd, is iets dat de overheid stRaten-generaal nog steeds verwijt. Hoewel een bezwaarschrift een normale procedure is, en compleet kon verwacht worden gezien de omvang van het project, wordt het toch niet al te serieus genomen door de overheid, zo blijkt.

3) Verbetenheid, na afwijzing door project-MER

12.03.07

Na meer dan een jaar wachten op antwoord op hun bezwaarschrift (zie 19 december 2005) schrijft stRaten-generaal het parlement aan. Pas anderhalve maand later wordt het project-MER van het Oosterweeldossier vrijgegeven. Aangesloten zit ook het

studierapport van het alternatieve tracé. Men verneemt dat het rapport al reeds tien maand eerder was afgewerkt.

De beoordeling van het alternatief tracé is negatief, maar na grondige analyse blijkt dat er verschillende oncorrecte aannames zijn gebeurd, verkeerde gegevens zijn gebruikt en vooral: dat er sprake is van belangenvermenging.

Onder het motto 'opgeven is schuldig verzuim', dient stRaten-generaal na een aantal weken werken een technische nota in bij minister Leefmilieu en Openbare Werken Hilde Crevits waarin het studierapport binnenstebuiten wordt gekeerd. Ze vragen daarin expliciet om een tweede, onafhankelijke studie van het alternatief.

De Vlaamse overheid nam het stRaten-generaal niet in dank af hun tracé onmiddellijk juridisch aan te vallen maar nam het eerste bezwaarschrift nog niet al te serieus, zo doet het project-MER uitschijnen. Men wou zich er gemakkelijk vanaf maken door het alternatieve tracé af te schrijven als mankerende op allerlei vlakken. Nooit had de overheid verwacht dat het niet serieus nemen van een burgervereniging zo'n grote gevolgen zou hebben voor het verder verloop van de bouw van hun tracé, waar ze op dat moment zo goed als zeker over zijn. De technische nota waarin stRaten-generaal een tweede, onafhankelijke studie eiste, werd eveneens niet serieus genomen en verdween snel in de administratieve rompslomp van de overheid, zonder dat iemand hem ooit las. De verwachtingen waren dat, indien met het akkefietje negeerde, de rust al snel zou terug keren. De overheid ging er van uit dat geen enkele burger naast zijn 'dagdagelijkse taak' de tijd zou willen nemen alle mogelijke stappen van protest uit te dokteren.

4) Verbetenheid, na uitblijven antwoord van de minister 22.11.2007

Het antwoord van minister Crevits blijft uit. Deze keer wacht stRaten-generaal minder lang minder lang om actie te ondernemen en eind november dienen ze een klacht in bij

de Vlaamse Ombudsdienst. Daarin staat het volledige proces tot dan toe beschreven, inclusief het uitblijven van een antwoord van de minister en de belangenvermenging in het studierapport. De regering moet uiteindelijk plooien voor de maatschappelijke druk en een terechtwijzing door de Ombudsman, en communiceert op 27 juni 2008 dat er een onafhankelijke studie van beide tracés komt.

Maar de aanname van de overheid dat stRaten-generaal ontmoedigd zou worden klopte niet. Met het indienen van een klacht bij de Vlaamse Ombudsdienst toont stRaten-generaal dat het menens is. stRaten-generaal bewijst meteen ook haar bekwaamheid in het omgaan met officiële documenten en haar kennis van de werking van de overheid als juridisch instituut. Dit heeft het actiecomité te danken aan de lessen die oprichter Claeys had geleerd tijdens hun tweede, onsuccesvolle actie met betrekking tot het aanvechten van het plan voor de Leien in Antwerpen (zie eerder). Het feit dat stRaten-generaal opnieuw van juridische middelen gebruikt maakt om haar antwoord te krijgen, zet kwaad bloed bij de overheid. Hoewel stRaten-generaal nog steeds open kaart speelt over haar motieven en argumenten door middel van persconferenties etc., lijkt de overheid van mening dat het aanvechten van haar plan enkel voortkomt uit een overdreven sterke bemoeizucht of eigenbelang.

5) Nieuw Bloed I: Ademloos

29.11.2007

Tijdens een Oosterweellezing in de Kleine Zaal van de Antwerpse Singel zien verschillende nieuwe actiegroepen het levenslicht: lokale bewonerscomités in Merksem, Deurne, Borgerhout en op Linkeroever. Er vormt zich ook een grote nieuwe speler: Ademloos. Begin maart gaat deze actiegroep officieel van start.

Het constant open kaart spelen, de heldere communicatie, en het uitdragen van het verhaal van een onverdraagzame overheid werpt zijn vruchten af voor stRaten-generaal. De nieuwe speler, Ademloos, is getrokken door ex-reclame man Wim van Hees wat haar een waardevolle medestrijdster maakt bij de

mobilisatie van de bevolking. Gezondheid is immers een thema waar iedereen zich achter kan scharen. Het gebruik van foto's van kinderen met mondmaskertjes die ongerust in de camera kijken is een gewiekste strategie die bij niemand de gemoederen onbedaard laat. Tot nu toe is de samenwerking tussen stRaten-generaal en Ademloos bijzonder hecht. Beide pleiten voor een tracé dat de auto's buiten de stad houdt, waarbij stRaten-generaal zich toespitst op de leefbaarheid en Ademloos op de gezondheid. Hoewel ze zich op verschillende thema's focussen is hun gezamenlijke werk des te moeilijker voor de overheid om te negeren.



**EEN GEZOND
LEEFMILIEU
IS EEN RECHT**

**ook in
Antwerpen!**

(art. 23 van grondwet)



6) Verbetenheid, na bouwvraag BAM-tracé

04.03.2009

Na 4 maand worden de resultaten van het onafhankelijk studieconsortium ARUP/SUM toegelicht voor de Vlaamse regering. Het alternatief van stRaten-generaal blijkt - in tegenstelling tot wat BAM al jaren beweerde - technisch haalbaar. Het scoort bovendien beter op de duurzaamheidsindicatoren (mobiliteit en verkeersveiligheid, mens en leefomgeving, milieu) dan het BAM-tracé. De zege is groot voor stRaten-generaal die al

jarenlang intensief aan het werk is. Ondanks het bemoedigende studierapport van ARUP/SUM dient de Vlaamse regering op 28 maart een bouwaanvraag in voor de Lange Wapper. Een tweetal maand later wordt ook een bouwaanvraag in voor het gehele BAM-tracé ingediend. Het feit dat er belangenvermenging is opgetreden bij het goedkeuren van het MER wordt genegeerd, net als het feit dat het alternatief beter voor het algemeen belang zou zijn. Bouwtechnisch laat deze bouwvraag het eveneens te wensen over aangezien het vol zit met slordigheden en onduidelijkheden. De echte reden voor het vroegtijdig indienen van de aanvraag is waarschijnlijk te vinden in het licht van de aankomende regionale verkiezingen van 7 juni. Men wil de schijn van een daadkrachtig en efficiënt beleid op houden. Op 26 mei startte het openbaar onderzoek voor de bouwvraag van de Oosterweelverbinding die op 4 mei was ingediend. StRaten-generaal had 20 werkdagen om een bezwaarschrift te formuleren op basis van de 450 plannen die waren aangesloten. Na intensief doorwerken konden ze op 24 juni een bezwaarschrift van 34 pagina's indienen, net voor de deadline. Op 1 juli komt eveneens het door de stad aangevraagd studierapport van het alternatieve traject vrij. Het stRaten-generaaltracé zonder Oosterweelknooppunt blijkt technisch en financieel haalbaar, het scoort ook uitstekend op vlak van stadsontwikkeling.

Een volgend dieptepunt voor stRaten-generaal was toen hun tracé, ondanks de positieve beoordeling door ARUP/SUM, toch opnieuw werd afgewezen. Ook Ademloos is diep ontgoocheld. Het indienen van een bouwvraag voor het BAM-tracé kan enkel geïnterpreteerd worden als een totale ontkenning van waar de steun van het volk ligt, volgens de actiescomités. De overheid ziet geen graten in haar bouwvraag aangezien de studie ook voor het BAM-tracé positieve woorden had. De klachten worden bijna achteloos aan de kant gezet. Nog steeds, na bijna 4 jaar, worden de actievoerders miskend en onderschat. De verklaring hiervoor komt voort uit een compleet onbegrip van de overheid tegenover de actievoerders. Nog steeds gelooft de overheid dat het enkel maar een tijds opstandige fase is die wel snel weer zal gaan liggen.

Toch geeft stRaten-generaal niet op en schraapt weer nieuwe moed tesamen om nogmaals een bezwaarschrift op te stellen, in de hoop dat ze deze keer wel zullen worden gehoord. Koppigheid wordt aan beide kanten onthaald met koppigheid. En beiden vragen zich af hoe lang de tegenpartij nog zal volhouden.

7) Referendum (I)

18.10.2009

Op 18 oktober organiseerde de stad Antwerpen op aanvraag van Ademloos een volksraadpleging met de vraag: "Moet de stad Antwerpen een gunstig advies geven voor een stedenbouwkundige vergunning van de Oosterweelverbinding op het huidige voorziene tracé tussen Zwijndrecht/Linkeroever en Merksem/Deurne? Ja/Nee". Het werd een overwinning voor de de nee-stemmers. Ongeveer 35% van Antwerpen kwam stemmen, 60% stemde daarbij nee en 40% stemde ja. In navolging van de stemming richt de Vlaamse regering een nieuwe stuurgroep op (DAM, Duurzame Antwerpse Mobiliteit) met 7 werkgroepen die hieraan moeten rapporteren.

De campagne van Ademloos raakt zijn doel, Van Hees slaagt er in voldoende handtekeningen (ongeveer 50.000) te verzamelen om een referendum te organiseren. België heeft een sterke anti-referendumtraditie, met enkel Groen, PVDA, LDD en het Vlaams Belang die uitgesproken voorstanders zijn van het model. De prestatie van Ademloos is dus wel bijzonder. Bovendien vergroot het het maatschappelijk engagement, aangezien beide tracés in de voorafgaande maanden extra veel hun best moeten doen om stemmen te ronselen, waardoor er meer dan ooit werd discussie werd gevoerd over de kwestie. Een referendum is echter in de eerste plaats een politieke *tool*, en geen bindend middel. De interpretatie van de resultaten staat vrij, wat het enorm gemakkelijk maakt om er misbruik van te maken. In de nasleep van het referendum bleek al snel dat de interpretatie van het resultaat verschilde bij

beide tegenstanders, waarbij de overheid besloot dat enkel de Lange Wapper was weggestemd terwijl de andere kant het interpreteerde als het wegstemmen van het gehele tracé. Het was dan ook uiteindelijk enkel het plan voor Lange Wapper dat van tafel verdween, terwijl het bestaande tracé weerhouden bleef. Het viaduct zal worden vervangen door een (deels overdekte) tunnel die zich onder en door het noordelijke stadsdeel een weg zal banen.

Al bij al kan men stellen dat kiezen voor een referendum op lange termijn geen goede zaak was. Het referendum was op korte termijn wel goed voor stRaten-generaal omdat hun alternatief tracé aan zichtbaarheid won, op lange termijn heeft het toch enkel grond van onder hun voeten gehaald aangezien mensen zich begonnen af te vragen waarom ze niet stopten nu de Lange Wapper van tafel was. Ook bij de burgers begonnen enkelen zich af te vragen waarom het zo lang duurde voordat er iets concreet werd verwezenlijkt. Het referendum vormde op die manier een tweesnijdend zwaard voor stRaten-generaal.

8) Nieuw Bloed II: FORUM2020

28.1.2009

Een collectief van bedrijfsleiders, transporteconomen en academici maken zich zorgen dat het Oosterweeldebat opnieuw zal verzinken in een rompslomp van administratieve organen. Verenigd onder de noemer Forum2020 spreken ze stRaten-generaal aan. Ze vragen om hen een stand van zaken te geven zodat ze een publiek standpunt kunnen innemen. Vier mogelijke oplossingen komen voort uit de samenwerking van stRaten-generaal en forum2020, deze worden op 24 februari voorgesteld op een persconferentie georganiseerd door Forum2020. Het Meccano-tracé draagt de voorkeur van beide groeperingen aangezien het het verkeer ver uit de stad houdt. Er is grote publieke belangstelling voor te vinden.



Een ander, overduidelijk positief, gevolg van het referendum is de opkomst van een nieuwe, machtige, alliantie: forum2020. Voor het eerst sinds het begin van het conflict tussen 'burgers' en 'overheid', laat nu ook de zakelijke sector van zich horen. Dit is een belangrijke gebeurtenis aangezien het voornamelijk op vraag was van deze sector dat de overheid haar plannen voor het sluiten van de ring was beginnen uittekenen. De samenwerking tussen stRaten-generaal, Ademloos en forum2020 garandeert een maatschappelijk draagvlak op bijna alle niveaus, met uitzondering van het politieke. Bovendien groeit de discussie buiten de Antwerpse contreien, nu academici en zakenlui van heel Vlaanderen zich beginnen mengen in het debat. De verwachting bij zowel stRaten-generaal, als Ademloos en forum2020 is dat met zo'n breed ondersteund voorstel de overheid hen niet langer kan negeren.

9) **Verbetenheid**, na inplanting gevangenis van Beveren **19.05.2011**

De Vlaamse regering dient een bouw aanvraag in voor de geplande gevangenis van Beveren. De locatie van de gevangenis wordt vastgelegd pal op de westtangent van het

Meccano-tracé. De vraag om het project een tiental meter te verschuiven - wat gemakkelijk zou kunnen aangezien het zich op landbouwgrond bevindt - wordt genegeerd, aangezien het Meccano-tracé officieel nog niet bestaat. Er wordt geen MER-screening of MER-rapport toegevoegd aan de indiening. StRaten-generaal dient een bezwaarschrift in tegen de concrete inplanting van de gevangenis wegens het ontbreken van een project-MER. Er wordt ook een klacht ingediend bij de Vlaamse Ombudsdienst waarbij onder andere wordt gewezen op 'onbehoorlijk bestuur door de Vlaamse regering, het niet respecteren van het voorzichtigheidsprincipe en het mogelijkwijs creëren van een voldongen feit in de aanloop naar het inmiddels opgestarte MER-onderzoek over de Oosterweelverbinding.

De overheid gaat door met haar plannen alsof er niets gebeurd is. Er worden in stilte steeds meer voorbereidingen getroffen voor de bouw van het BAM-tracé. De toegeving dat de Lange Wapper geschrapt werd was, voor de overheid, meer dan genoeg, dus enige andere wijziging wordt niet geduld. Voor een derde keer grijpt stRaten-generaal naar de juridische middelen, ze hebben het gevoel dat op een andere manier hun stem niet wordt gehoord. Mogelijks zijn er op dit moment al informele contacten geweest tussen de actievoerders en de overheid om een compromis te bereiken, maar het was duidelijk niet voldoende. stRaten-generaal en partners gaan voor een alles-of-niets-scenario, het belang en de gezondheid van de burgers moet primeren op nationale en internationale verwachtingen. Hun volgelingen moeten weten dat ze kunnen rekenen op stRaten-generaal als verdediger van hun belangen. Deze houding levert hen veel sympathie op maar ook veel kritiek; volgens sommigen moeten overheid en actievoerders elkaar in het midden treffen.

10) Verbetenheid, na groen licht voor BAM-tracé

08.11.2013

Na twee jaar is het plan-MER dat onder andere het Meccano-tracé en het BAM-tracé moet vergelijken vrijgegeven. Hierin staat dat het BAM-tracé weliswaar lichtjes beter

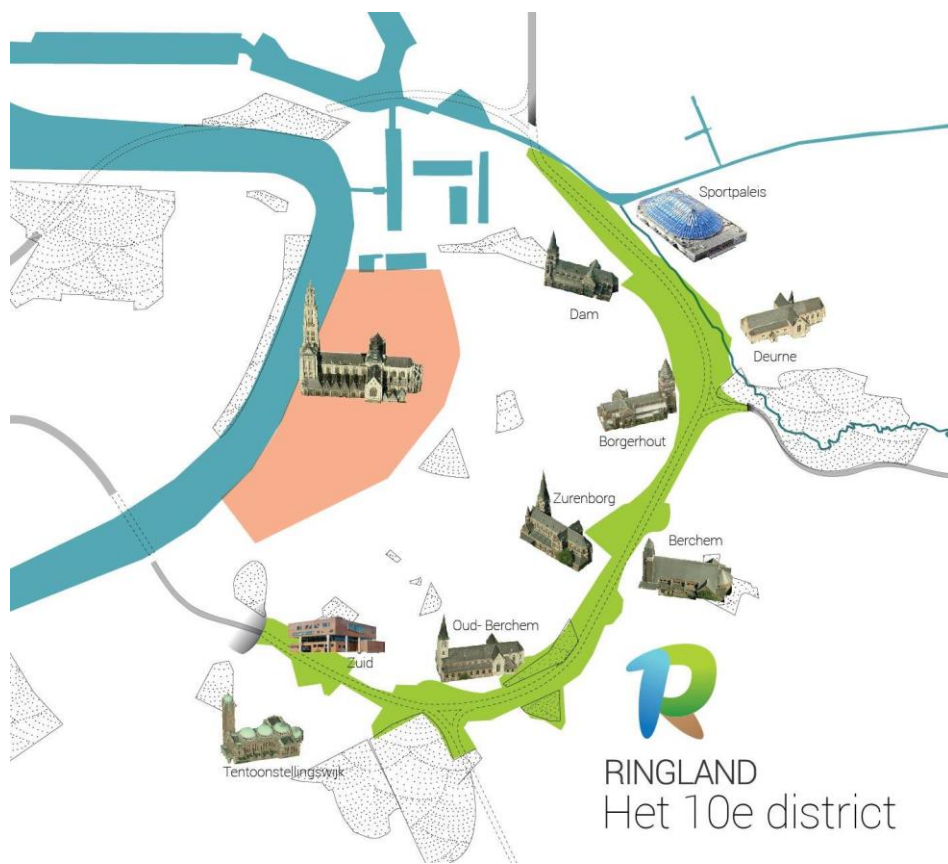
scoort op mobiliteit, maar dat de score voor 'mens en samenleving' beduidend lager ligt. Zich baseren op het plan-MER beslist de Vlaamse Overheid op 14 februari dat het licht op groen wordt gezet voor het BAM-tracé. De actiecomités stRaten-generaal en Ademloos waarschuwen dat ze het hierbij niet zullen laten en roepen al hun sympathisanten op mee te doen aan de volgende procedures.

Opnieuw een slag in het gezicht als de overheid het BAM-tracé verkiest boven het Meccano-tracé. Dit komt bij de actiecomités over als een compleet gebrek aan respect, voor zowel henzelf als voor de burgers die het BAM-tracé twee jaar eerder hebben weggestemd. De actievoerders beloven consequenties, maar het is vooral uit een nieuwe, onverwachte hoek dat plotseling hulp komt.

11) Nieuw Bloed: Ringland

20.03.2014

Gebaseerd op een eerder concept 'Uit de ban van de Ring' van 2012, willen de initiatiefnemers van Ringland de mobiliteitsprobleem nu aanpakken waar die zich het sterkst stelt: op de ring zelf. Een volledige overkapping van de ring zou het capaciteitsprobleem oplossen, de leefbaarheid verhogen en stadsontwikkeling vergemakkelijken. 800 voetbalvelden aan ruimte zouden zo vrijkomen. Ringland geniet van een groot draagvlak bij vrijwel alle partijen.



Het idee van Ringland kan veel mensen bekoren

Ringland blaast nieuw leven in de missie van stRaten-generaal, na de klap die ze kregen toen de overheid het Meccano-tracé niet koos. Ringland spreekt een groot publiek aan dankzij haar mooie beloften, gestijlde beelden, festivals, en catchy pop-nummer. In de eerste plaats fungeerde Ringland vooral als graan voor de molen die de discussie moest laten opflakkeren. De dood van de discussie, en dus het verdwijnen van de interesse van de bevolking is namelijk de doodsteek voor stedelijke bewegingen zoals stRaten-generaal. Hun hele bestaan is gebaseerd op het verdedigen van het gemeenschappelijke belang van de burgers, maar als de interesse weg zakt is het spel voorbij. Tegenwoordig is Ringland geëvolueerd voorbij de conceptuele fase en is het idee uitgegroeid tot een volwaardig plan. Hoewel Ringland in principe los staat van stRaten-generaal en Ademloos, ondersteunt ze hen toch op indirecte wijze. Het argument van Ringland is samen te vatten als volgt: wat primeert bij Ringland

is een volledige overkapping, geen gedeeltelijke. Een volledige overkapping is enkel mogelijk wanneer de ring zich buiten de stad bevindt, dus Ringland is onmogelijk te combineren met het BAM-tracé, maar is wel mogelijk met het Meccano-tracé. Door deze redenering te gebruiken kan de schare volgers van Ringland aangesloten worden bij die van Ademloos, stRaten-generaal en forum2020, om zo een gigantisch draagvlak te vormen. De gecombineerde samenwerking, waarbij elke groep de andere versterkt, maakt dat hun stemmen steeds luider klinken waardoor het enkel moeilijker wordt hen te negeren.

12) Gezamenlijke klacht

13.07.2015

stRaten-generaal en Ademloos dienen gezamenlijk een klacht in tegen de Oosterweelverbinding. Ze vragen om het GRUP dat op 20 maart was goedgekeurd te vernietigen. Volgens de actiegroepen heeft de regering vele malen haar eigen regels geschonden in de procedure van de Oosterweelverbinding. Alternatieven zouden niet correct zijn onderzocht, en deskundigen van BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) zouden tegelijk rechter en betrokken partij zijn geweest. Volgens Claeys hebben ze een ijzersterke case. Indien de Raad van State de MER-vergunning vernietigt, kan de overheid helemaal opnieuw beginnen.

Het indienen van een klacht bij de Raad van State is nog een stap verder dan het indienen van een bezwaarschrift. Bij heel wat politieke figuren was met deze actie echt het geduld op. 'Ik heb begrepen dat jullie zeggen: 'see you in court'. Maar wilt u nu dat ik die bezwaren hier weerleg?' zei Vlaams Parlemntenslid Annick De Ridder (N-VA). 'Er is een studie gebeurd door een onafhankelijke MER-cel. Als u de resultaten daarvan betwist en naar de Raad van State wil stappen, doe dat dan vooral', klonk het. 'Er zijn twee manieren om met elkaar om te gaan. Je kan kiezen voor het gevecht, zoals jullie willen, of je kan elkaar de hand reiken zoals de regering wil doen'. Vreemd genoeg is dit net hetzelfde argument dat stRaten-generaal en Ademloos ook tegen de

tegenstanders gebruiken. ‘Wij willen helemaal geen dwarsliggers zijn. Wij geloven heel sterk in procedures. Maar we staan niet toe dat de politiek een loopje neemt met de wet. De Vlaamse regering creëert niet alleen het kader, ze neemt ook steeds een kleine voorsprong’, sprak Claey's (Brinckman in DS, 26 sept, 2015).

13) Overkappingsintendant

05.12.2015

De Vlaamse overheid stelt een overkappingintendant aan die de haalbaarheid van de overkapping van de ring moet nagaan. op basis van een grondige analyse en een uitgebreid participatieproces met alle stakeholders, moet de intendant een ambitienota opmaken waarop nieuwe masterplannen zullen worden gebaseerd. Stedenbouwkundige professor Alexander d’Hooghe werd geselecteerd voor de taak en kan in januari 2016 beginnen. Hij krijgt twee jaar de tijd en een budget van 2,3 miljoen euro. Hoewel de overheid benadrukt te ijveren voor een volledige overkapping blijft het BAM-tracé weerhouden.

De overkappingsintendant kon aanvankelijk bij de actiegroepen rekenen op veel scepticisme. Niet verwonderlijk, aangezien naïviteit hen al verschillende keren is afgestraft (bij het wachten op het antwoord van de minister bijvoorbeeld). Dat scepticisme lijkt misplaatst: “d’Hooghe kan ‘de historische opportuniteit niet genoeg benadrukken’. Een overkapping van de Ring doet de ‘achterkant van de stad’ evolueren naar een ‘voorkant’. D’Hooghe ziet ruimte voor een groot stadsregionaal park – van 10 kilometer lang – op de kap van de Ring”, zo verhaalt de Standaard (DS, 22 april 2016). De intendant, die hoogleraar is aan de Massachusetts Institute of Technology met ervaring in het complexe bouwprojecten, is van plan ‘zeer transparant’ te communiceren. Hij gaat op zoek naar gedeelde waarden en wil zo van een conflictmodel evolueren naar een samenwerkingsmodel.

14) Eindelijk beweging

02.06.2016

Voor het eerst zitten de Vlaamse regering, het Antwerpse stadsbestuur en de actiegroepen op eenzelfde lijn, namelijk de overkapping van de zuidelijke helft van de ring. "Voor het eerst in 20 jaar de start van een echte dialoog", zei Peter Vermeulen van Ringland, wat te danken is aan de moeite van de overkappingsintendant. Het zuidelijke deel is het gemakkelijkst te overkappen want het zit reeds ingebed. Er is ook een akkoord om de Hollandse Knoop, het breedste punt van de snelweg, en de scheiding van lokaal en doorgaand verkeer te onderzoeken. Het onderzoek zou 6 maand duren.

Dat de tegenstanders eindelijk een gezamenlijk bericht naarbuiten kunnen brengen is een grote doorbraak in het dossier. Er mag echter niet te snel gejuicht worden aangezien het grootste debacle nog steeds ter discussie is, namelijk waar de sluiting in het noordelijke deel zich zal bevinden. Wat dat betreft staan de actiegroepen en de Vlaamse regering nog lijnrecht tegenover elkaar. "Als we op een redelijke termijn een oplossing voor de mobiliteit willen, zal het Oosterweel zijn. Van dat inzicht gaan we bij leven en welzijn niet afwijken", zegt De Wever. "De Vlaamse regering blijft overtuigd dat zij het juiste tracé heeft gekozen", aldus De Wever. Bij de symphtisanten van de actiecomtés klinkt echter een gelijkaardige boodschap. Vooral Groen-kopstuk Van Besien laat van zich horen: 'We hebben een overwinning geboekt op enkele fronten, maar nu moeten ook de hekken rond het Oosterweeltracé tegen de grond', vindt hij (DS, 2 juni, 2016). Ook Yasmine Kherbache (sp.a) ziet in de opening van het Antwerpse stadsbestuur en de Vlaamse regering naar de actiegroepen in het Oosterweeldossier een bijzonder hoopvol signaal. 'De actiegroepen worden nu als partners gezien en niet langer als tegenstanders, dat is nieuw', zegt Kherbache (DS, 2 juni, 2016).

15) Wat nu?

Op 24.05.16 werd een tweede referendum aangevraagd door stRaten-generaal en Ademloos. Het is nog niet zeker over wat die zal gaan of die gaat doorgaan na het nieuws van 2 juni. Bovendien wordt er nog gewacht op het antwoord van de Raad van State in verband met het vernietigen van de vergunning. De strijdbijl is nog lang niet begraven.

3.2.2. Tussentijdse analyse

Het succes van stRaten-generaal is in de eerste plaats te danken aan haar onverzettbare wil af te werken waar ze aan begonnen zijn. Steeds opnieuw, ontgoocheling na ontgoocheling, zetten de trekkers zichzelf en hun sympathisanten opnieuw aan het werk voor een volgend bezwaarschrift, technische nota, poster, ... Ze sturen op die manier een duidelijke boodschap naar de overheid: wij laten ons niet doen. Maar om de mensen op een dergelijke manier gemotiveerd te houden moet er af en toe nieuw bloed toegevoegd worden. De aansluiting van Ademloos en forum2020 was dan ook cruciaal voor het succes van stRaten-generaal. Wanneer er gesproken wordt over het succes van stRaten-generaal, wordt succes echter niet beschouwd als het halen van haar missie. 'Succes' moet hier begrepen worden als het overleven van een beweging die niet gestoeld is op identiteit, cultuur, of hobby, maar die enkel voortkomt uit de bekommernis om de stedelijke omgeving. Het meer dan 10 jaar volhouden met zo'n weinig persoonlijke 'verbindingslijm' kan gerust een succes genoemd worden.

Ondanks de moeite van de overheid zijn de actiecomités er in geslaagd te voorkomen dat het gesprek dood viel, waarbij vooral Ademloos en Ringland belangrijk zijn geweest. Door op het juiste moment nieuwe partners aan te trekken, bleef de modale burger geïnteresseerd in de problematiek en werd het imago van de actievoerders weer sympathiek gemaakt. Zonder de inbreng van Ademloos en Ringland, is de kans groot dat stRaten-generaal een stille dood als 'lastpak' in de publieke opinie had gestorven.

Doorheen de ankermomenten kan gezien worden dat stRaten-generaal verschillende veranderingen ondergaat waardoor ze niet meer hetzelfde is als in het begin. Al lerende en zich aanpassende aan de omstandigheden heeft de stedelijke beweging een aantal evoluties in agendapunten doorgaan. Deze

flexibiliteit is haar grote troef ten opzichte van haar logge tegenstander de overheid, die het afwijken van een plan bijna als ‘verraad’ beschouwt. Drie grote evoluties kunnen aangegrepen worden.

Fase 1. Technische discussie

Doel: De Lange Wapper aanvechten + pleiten voor eigen tracé

In eerste instantie maakte stRaten-generaal zich vooral zorgen over de impact van het viaduct De Lange Wapper boven het noordelijke gedeelte van de stad. Niet alleen wordt zo de stadsontwikkeling gehypothekeerd, ook de levenskwaliteit zal drastisch dalen. Op hetzelfde moment, omdat enkel tegen iets zijn niet genoeg is, duwt stRaten-generaal haar eigen ontwerp naar voor. De discussie was op dat moment dan ook vooral technisch, over de kwaliteiten van een tunnel ten opzichte van een brug. De komst van Ademloos zorgde ervoor dat men overging naar een tweede face.

Fase 2. Gezonde lucht

Doel: Aanvechten BAM-tracé + pleiten voor Meccano

Dankzij Ademloos werd het technische achterwege gelaten en met hulp van Ademloos werd tenminste één van hun strijdpunten ingelost. Het referendum zorgde ervoor dat de Lange Wapper van tafel was, maar het BAM-tracé bleef behouden. stRaten-generaal kon echter geen vrede nemen met het feit dat het BAM-tracé bleef bestaan. Het eigen geformuleerde voorstel was echter onvoldoende uitgewerkt waardoor ze geen goede hefboom hadden om de discussie te laten voortduren. Dankzij de samenwerking van forum2020 werd een beter uitgedacht alternatief tracé geformuleerd, dat bovendien van een groot maatschappelijk draagvlak genoot. Toen echter de Vlaamse overheid via de gevangenis van Beveren de politiek van het voldongen feit hanteerde, zag

stRaten-generaal de publieke steun verminderen. Er moest iets gedaan worden indien de discussie niet zou doodvallen.

Fase 3. Leefbare stad

Doel: Aanvechten BAM- tracé + pleiten voor volledige overkapping

Peter Vermeulen, bedenker van Ringland, kwam als een godsgeschenk voor stRaten-generaal. Via een uitstekende mediacampagne was de publieke interesse voor de problematiek van de ring weer aangewakkerd tot ongekende hoogte. Naast het aanvechten van het BAM-tracé, pleitte stRaten-generaal nu, bijgestaan door Ademloos en Ringland voor een volledige overdekking.

Fase 4. ?

Doel: Aanvechten BAM- tracé + ?

Nu afgelopen week het bericht naar buiten kwam dat het zuidelijke deel alvast overkapt kan worden terwijl de discussie over het noordelijke deel verder gaat, is er eindelijk vooruitgang gekomen in de impasse. Of dit nu een nieuwe wending in het programma van stRaten-generaal betekent is niet duidelijk. Er moet eveneens rekening gehouden worden met het tweede referendum dat recent is aangevraagd. Waarschijnlijk gaat dit over de vraag wat er met het noordelijke deel van de stad moet gebeuren. Mijn eigen mening daarover is dat een referendum op lange termijn geen goed middel is om een argument te maken, aangezien het zo gemakkelijk interpreteerbaar is en aangezien het merendeel van de bevolking nog amper weet waar het nu precies over gaat. Op die manier loopt het referendum uit op een 'popularity vote', en hoewel het duidelijk is dat stRaten-generaal en compagnons die stem gemakkelijk kunnen winnen, zou er een les geleerd moeten worden uit het vorige referendum. Die les is dat bij het bepalen van de interpretatie van het resultaat de actiegroepen waarschijnlijk aan het kortste eind gaan trekken, en de interpretatie van de

overheid zal primeren. De uitslag van het referendum en de manier waarop die zal worden geïnterpreteerd zal de nieuwe wending van stRaten-generaal bepalen.

Niet alleen in de innerlijke werking en strategie van stRaten-generaal hebben zich belangrijke wendingen voorgedaan, ook de maatschappelijke en politieke context is veranderd. Twee zaken worden aangehaald: de verandering in de politieke sfeer en de tactiek die de overheid gebruikt, en de verandering in de publieke opinie en de manier waarop stRaten-generaal wordt aanzien.

Ten eerste heeft er zich gedurende het meer dan 20 jaar durende politieke proces langzaam maar zeker een politieke polarisatie voorgedaan. In eerste instantie, toen stRaten-generaal net aan haar offensief was begonnen, stond de overheid en het Vlaams parlement als één blok achter het BAM- tracé. Het was de eerste keer dat de overheid geconfronteerd wordt met stedelijke bewegingen die op zo'n georganiseerde en juridische manier te werk gaan. De reactie van de overheid kan echter omschreven worden als een non-reactie. Ze negeerde zoveel mogelijk wat er ze juridisch verplicht was of voerde dit maar slecht of ten dele uit. Ze negeerde het protest of schildert de protestvoerders af als 'dwarsliggers'. Het is niet duidelijk of dit een bewuste tactiek was of gewoon voortkomt uit onbegrip, het niet kunnen omgaan met de confrontatie of desinteresse in wat de burger wil. 'Niets doen' is in ieder geval een net zo efficiënte manier van omgaan met protest als 'iets doen', of het nu bedoeld is of niet. Het demotiveert de tegenstander die zich gedwongen zal voelen een veelerlei van tactieken uit te proberen om toch maar een reactie te ontlokken.

De laatste paar jaar, voornamelijk sinds het ontstaan en de campagne van Ringland, zijn er enkele politici toch geïnteresseerd geraakt in de hele kwestie. Waar in het begin enkel Groen en PvdA volluit kozen voor het alternatief tracé, sloten meer partijen zich aan na het idee van de overkapping. Ringland kon

genieten van zowel media-aandacht als politieke aandacht en initiatiefnemer Peter Vermeulen's deur werd dan ook platgetrapt door mandarissen in de loop van 2015. Maar, benadrukt hij, 'Ik heb nog geen enkele politicus ontmoet die het dossier echt in de vingers heeft' (Brinckman in DS, 26 sept. 2015). Ringland, maar ook stRaten-generaal, zijn uiteraard verleidelijk om te gebruiken als politieke tool, zeker nadat duidelijk was hoeveel aanhangers ze hadden. Zo spreken de sp.a en Open VLD zich sinds recent ook positief uit over het tracé dat het verkeer buiten de stad leidt. Willem-Frederik Schiltz, Vlaams parlementlid van de Open VLD uitte in 2015 nog voorzichtig dat er wel wat rek zat op de besluitvorming rond het Oosterweeldossier. Dit werd hem onmiddellijk afgestraft door de schepen van Mobiliteit Koen Kennis (N-VA): 'Het is niet slim van Schiltz zich in dit dossier te profileren. We hebben een glashelder regeerakkoord' (Brinckman in DS, 26 sept. 2015). Schiltz laat zich echter niet opjatten door die kritiek. In samenwerking met Annemie Turtelboom is hij bezig met de wedergeboorte van Open VLD in Antwerpen, waar ze in de verkiezingen van 2012 maar 5,5% haalden (Agentschap voor Binnenlands Bestuur, 2006).

CD&V en N-VA zijn voorlopig de enigen die nog het been stijf houden met betrekking tot het Oosterweeldossier. Schepen Kennis vertelt waarom: 'Dit verhaal heeft een grote potentie. Zowel de actiegroepen als de politiek kunnen dromen van een volledige overkapping. Maar we doen de al gemaakte oefening niet op de schop. Dit gaat over de welvaart in onze regio. Voor mij blijft Ringland een soort van utopie. De concrete haalbaarheid kunnen ze zelf niet eens inschatten.' CD&V haalt zelfs trotsheid uit het feit dat ze niet toegeven aan de actiegroepen. Vlaams parlamentslid Caroline Bastiaens: 'Wij zijn de enige partij die in het Oosterweeldossier nooit een bocht heeft gemaakt. Een compromis tussen Ringland en Oosterweel (*hiermee wordt het BAM-tracé bedoeld*) is misschien niet de ideale oplossing. Maar we moeten een synthese maken.' Er

doet zich dus duidelijk een evolutie voor in de opinie van de Vlaamse politiekers, maar er zijn er nog steeds die vinden dat afwijken van het oorspronkelijke plan *not done* is.

Maar ook de publieke opinie is geen statisch concept. Voor stRaten-generaal is de publieke opinie erg belangrijk, want zonder hen heeft hun hele strijd geen been om op te staan meer. Toen stRaten-generaal haar eerste conferentie organiseerde was die voornamelijk gericht op journalisten of andere media-gerelateerde actoren. Het maakte deel uit van hun tactiek om niet zomaar aan de kant te kunnen worden gezet, zoals eerder was gebeurd toen ze naar de Raad van State trokken voor het plan van de Antwerpse Leien. Pas enkele maanden later beginnen de eerste bescheiden pogingen ook het breder publiek warm te maken voor hun actie. Zoals eerder gezegd was het echter vooral Ademloos, en in een latere fase Ringland, die de harten van de Antwerpenaren kon bekoren. Mensen die de moeite namen om het proces te blijven volgen, konden niet anders dan zich positief uitspreken over de actiegroepen. stRaten-generaal, met Ademloos aan haar zijde, kan rekenen op een erg trouwe groep believers die hen zullen steunen wanneer het ook nodig is. Het blijft echter een erg ingewikkeld dossier, en zij die het niet volgen en zich dus enkel beroepen op de uitspraken van bepaalde politiekers, zien in de actievoerders dan weer de reden van de file. Zo lijkt het erop dat 'onbegrip' de sterkste vijand vormt van stRaten-generaal, dat geldt zowel voor hun politieke tegenstanders en de Antwerpse bevolking voor wie ze strijdt.

3.3. Technieken

Het boek van Manu Claeys verhaalt niet alleen de maatschappelijke en politieke evolutie van stRaten-generaal, maar kan de lezer ook iets bijleren over de technieken die de overheid gebruikt tegenover zij die zich kritisch willen opstellen en wat de vallen zijn voor een stedelijke beweging die succesvol wil zijn. Claeys formuleert echter ook een aantal technieken die burgerbewegingen kunnen hanteren indien ze succesvol willen zijn. Op basis van observatie kunnen uit de tactiek van Ademloos en Ringland ook een aantal technieken worden ontluikt. Hoewel er veel commentaar te leveren valt op de technieken die de overheid hanteert, valt er ook wat kritiek te leveren op de manier waarop de actiecomité het aanpakken.

3.3.1. Van de overheid

In 'Stilstand' (2013) beschrijft Manu Claeys drie technieken die de overheid hanteert om grote projecten door te drukken zonder te veel weerstand te krijgen. In de eerste stap wordt er een grootste stilte over het project gehandhaafd in de hoop dat de point of no-return wordt behaald. Indien er toch bezwaar komt, gaat men verder door de moeilijkheid en gezamenlijkheid van de beslissingen met betrekking tot het project te benadrukken. Twijfel wordt dan gelijkgesteld aan zwakte en het aanpassen van het project wordt gezien als een gebrek aan loyaliteit in plaats van het gevolg van voortschrijdend inzicht. Indien deze mentale druk niet voldoende is om de critici stil te houden wordt verder gegaan met meer praktische argumenten. Vaak begint de overheid al rekening te houden met deze stap van de tegenstanders door alternatieven te elimineren door ze praktisch moeilijker realiseerbaar te maken. Zo kan 'gebrek aan alternatieven' als argument worden gebruikt. Verder worden er nog vaak extra 'neutrale' studies erbij gehaald of gebruikt men het

argument dat de tegenstander niet voldoende kennis heeft over de zaak om er terechte kritieken op te maken.

Claeys constateerde na een bijeenkomst tussen verschillende bewonersgroepen actiecomites van verschillende grote Vlaamse steden dat de klachten vanuit de bewoners een rode draad vertoonden. De getuigenissen toonden aan dat bewoners steevast te weinig of te laat in het beslissingsproces worden geconsulteerd, de overheid ontransparant en niet communicatief te werk gaat, de bestaande inspraakprocedures inefficiënt zijn en dat er een blijvend en fundamenteel wantrouwen bestaat bij politici en projectontwikkelaars tegenover buurt- en milieuverenigingen. Bovendien kloegen de meesten dat grootschalige bouwprojecten te zelden op een ernstige manier het onderwerp zijn van publiek debat. De krachtlijnen ervan worden zelden of nooit aangepast na consultatie met een bevolkingsgroep, maar worden integendeel vastgelegd door een kleine kring van investeerders en kabinetsmedewerkers.

Leuvense socioloog Luc Huyse (Lotens, 2014) stelt dat de samenleving altijd uit een soort van driehoek bestaat, waarvan de drie zijdes staan voor 'politiek', 'bevolking', en 'economie'. In al haar gedaantes zal een samenleving altijd neerkomen op een unieke mix van die drie basisingrediënten. "Staat, markt en bevolking zijn geen aparte eilandjes. Zonder dwarsverbindingen lukt samenleven niet. Een belangrijke bemiddelende rol wordt gespeeld door de civiele samenleving", gaat de socioloog verder. Zowel de slagkracht en de geloofwaardigheid van een parlementaire democratie worden bepaald door de onderlinge afstemming van de drie hoeken. De civiele samenleving wordt echter amper betrokken bij het beslissingsproces dat zich voornamelijk tussen de staat en de markt afspeelt, terwijl in een gezonde democratie het net de cement voor een succesvol 'ménage à trois' zou moeten leveren. Dit soort bestuur, afgekeerd van de buitenwereld en bang voor andersdenkenden schaadt de legitimiteit van een democratie. Intelligente inspraak door burgers zou de basis

moeten zijn van de democratie, in plaats daarvan is het de politieke logica, gestoeld op machtsbejag en een flinke portie wantrouwen, dat de besluitvorming stuurt (Claeys, 2013, p12). “De machtsafwegingen worden versterkt door een mentaliteit die vooral bij ouderwetse, bevoogdende politici fel leeft: het betweterschap. Wij zijn de verkozenen, klinkt het, en we hoeven niet er se rekening te houden met de opmerkingen die voor de buitenwereld logisch lijken, of te luisteren naar vragen die redelijk klinken. We moeten daarover zelfs geen inhoudelijke verantwoording af te leggen, nadat we beslist hebben. Aan burgers, onderzoekers, adviesraden en anderen die vervolgens kritiek uiten op die beslissingen, zeggen deze politici: als u het allemaal zelf dan zo goed weet, stel u dan verkiesbaar”, zo hekelt Manu Claeys na meer dan 10 jaar actievoering.

Maar de vraag blijft wat een democratisch plan dan wel precies is. Drie zaken zijn volgens Claeys kenmerkend voor een plan dat zowel duurzaam als democratisch is. Ten eerste moet er gelet worden op een gelijkwaardige verdeling van de lasten en schulden, de beschikbaarheid van publieke functies en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Voorts is een democratisch plan in principe ook ‘open’, in alle mogelijke zinnen van het woord. Dit wil zeggen rekening houden met ecologische aspecten zoals de doorwaadbaarheid van de grond, maar ook tolerant en ontvankelijk voor een mix van levensstijlen en activiteiten. Tenslotte moeten communicatieve openheid en inspraakverlening het democratisch element voltooien. Enkel door participatie en dialoog kan in complexe bouwprojecten een democratische oplossing uit de bus komen (Claeys, 2013, p59).

Uit ervaring waarschuwt Claeys ook degenen die van plan zijn zich kritisch te uiten tegenover een overheidsproject op hun hoede te zijn voor de vele dooddoeners die gehanteerd worden. Dooddoeners zijn nietszeggende argumenten die worden ingezet op het debat op een vals spoor te zetten of om

er zich gemakkelijk vanaf te maken. De gedachtewisseling wordt afgesneden, de discussie valt dood. “Dooddoeners zijn herkenbaar voor nogal wat actiegroepen en bewonersverenigingen die hun engagement, energie en enthousiasme zien afketsen op politici die hen op een beleefde manier de rug willen toekeren” (Claeys, 2013, p188). Enkele van de meest gehoorde zijn:

- Daar is het nog veel te vroeg voor.
- We kunnen niet eeuwig discussiëren.
- Wie gaat dat betalen?
- Als je dat niet begrijpt, heeft verder discussiëren geen zin.

Dat zijn maar vier voorbeelden maar de lijst van mogelijkheden is schier oneindig. Een van de meest gebruikte argumenten die stRaten-Generaal in het Oosterweeldossier al heeft moeten aanhoren is ‘u beschikt niet over alle kennis’. Dat is een klassieker en tot voor kort werkte het meestal aangezien men inderdaad niet over alle kennis beschikte. Het is een mooie illustratie van hoe in de praktijk kennis wordt uitgespeeld als een machtsinstrument. Een ander recent voorbeeld daarvan in de pers is de polemiek tussen komiek Wouter Deprez en minister van Omgeving, Natuur en Landbouw Joke Schauvlieghe. Ook in deze zaak wordt de aanvechter van een overheidsplan verweten niet over voldoende kennis te bezitten. Net als in het Oosterweeldossier gebruikt men ook het argument dat er ‘al veel tijd in het dossier is gekropen’ om te voorkomen dat het wordt aangevochten. Met het onder de hand nemen van experts, deskundigen en academici heeft stRaten-Generaal echter zo goed mogelijk geprobeerd deze beruchte dooddoener over het gebrek aan kennis te tackelen. De kennisvoorsprong die politiek personeel en ambtenaren zo lang tegenover dwarsliggers hadden wordt zo langzaam maar zeker verkleind.

3.3.2. Van de actiecomités

Naast de eerder besproken fases waar stRaten-generaal is doorheen gegaan, kan er ook een analyse worden gedaan van de technieken van stRaten-generaal, Ademloos en Ringland als burgerbewegingen. Door een beter begrip te ontwikkelen over welke methodes moet aangegrepen worden om druk uit te oefenen op de agenda van een overheidsinstantie, kunnen toekomstige burgerbewegingen ook geholpen worden.

Op basis van zijn ervaringen in zowel het Oosterweeldossier, als in de Kievitwijk en in het dossier rond de Antwerpse Leien, formuleert Claeys de tien geboden van de succesvolle bewonersgroep (Claeys, 2013, p56):

1. Weet waarover je spreekt
2. Trek externe experts aan
3. Wees realistisch
4. Maak geen vijanden
5. Vrees de ambtenaar niet
6. Communiceer duidelijk
7. Vermijd het NIMBY syndroom
8. Formuleer alternatieven
9. Laat je niet doen
10. Zorg voor interne cohesie

In de geboden zijn 5 hoofdtechnieken te onderscheiden. Die technieken kunnen ook teruggevonden worden wanneer men het verloop van stRaten-generaal bekijkt, dus de werking ervan is reeds bewezen. De eerste techniek (1-3) gaat over het zich eigen maken van het verdedigingsmechanisme van de overheid: kennis. De basis van een succesvolle stedelijke beweging is kennis van zowel het project, de overheid, de burgerrechten als de realistische doelen. Uit het

proces dat stRaten-generaal is doorgegaan is duidelijk hoe belangrijk kennis van de mogelijke procedures, reactietijden, en juridische stappen is om succes te boeken. Indien stRaten-generaal haar burgerrechten niet ten volle had uitgespeeld, was ze waarschijnlijk niet zo ver geraakt. De volgende techniek gaat over de communicatie (4-6). Ondanks de manier waarop de overheid stRaten-generaal en Ademloos afschilderde in de media, is het belangrijk dat de men als bewonersgroep het hoofd koel houdt en niet in de tegenaanval gaat. De overheid is niet een uniform geheel, vertelt stRaten-generaal, en er zijn altijd wel ergens sympathisanten die je een stapje op weg willen zetten. Daarom is het belangrijk iedereen te vriend te houden en zo ondubbelzinnig mogelijk te communiceren, zowel naar de politiciers als naar de burgers. Gebod 7 en 8 duiden op het belang dat de stedelijke beweging een doel moet nastreven dat niet gebaseerd is op NIMBY motieven, anders heeft men geen sterk argument. Het is immers te gemakkelijk om een groepering aan de kant te schuiven indien zijn argumenten louter gebaseerd zijn op NIMBY. Gebod 9 spreekt voor zichzelf maar is misschien het moeilijkst te verwezenlijken. Zoals eerder gezegd gebruikt de overheid tal van technieken de protesteerders te sussen of dood te zwijgen. Doorzetten op de lastigste momenten is wat een stedelijke beweging maakt of breekt. stRaten-generaal heeft dat zeer duidelijk bewezen, net als Ademloos en Ringland. De recente doorbraak is hier het mooiste bewijs van. Tenslotte, gebod 10 is een weinig besproken item. Men gaat er vaak te snel vanuit dat interne cohesie vanzelf volgt, maar dat klopt niet altijd. Naarmate de beweging verschillende perikelen moet doorstaan gaat de interne cohesie erg op de proef gesteld worden. In dat geval is het belangrijk niet uit het oog te verliezen of iedereen nog steeds op dezelfde lijn zit. In het geval van stRaten-generaal, waar een nauwe samenwerking met zowel Ademloos als Ringland moet onderhouden worden, is dat geen *sinecure*.

Op basis van deze tien geboden kan men stellen dat degenen die zich willen verenigen en zich willen inzetten voor de verbetering van het algemeen stedelijk lot, maar beter goed beseft wat voor lange en moeilijke weg hij zal moeten betreden. Dat inspraak van het volk op zo'n manier moet afgedwongen worden, geeft blijk van hoezeer echte participatie gemijd wordt wanneer het om grootschalige projecten gaat.

Maar behalve deze geboden zijn er nog andere technieken te bespeuren. Zoals eerder vermeld is het succes van de actiecomités in het Oosterweeldossier vooral te denken aan de complementaire werking van de stRaten-generaal, Ademloos en Ringland. Hoewel voorgaande geboden voor elk van de comités toepasselijk zijn, is onderling een duidelijke rolverdeling te maken. stRaten-generaal hield zich vooral aan de technische aspecten van het actievoeren, en behield daarbij een *low-profile*. Ademloos en Ringland hadden echter een veel meer openbare tactiek. Zij gingen volluit voor – wat sommigen zouden noemen – een populistische aanpak. Door middel van emotionele of ontroerende beelden werden zoveel mogelijk mensen warm gemaakt voor de discussie, met als hoogtepunt voor Ademloos in de aanloop van het referendum, en voor Ringland bij de lancering van hun idee. Deze manier van werken stuitte uiteraard veel politieke figuren voor de borst en vormt meteen ook de zwaarste kritiek aan het adres van de actiecomités. Niettemin bleek het wel uitermate efficiënt als overlevingsstrategie voor een discussie die anders misschien weinig geïnteresseerden had gelokt.

Net zoals de overheid, zijn er dus ook bij de actiecomités veel verschillende technieken mogelijk. Een combinatie van vele, zoals gebeurde in het Oosterweeldossier, blijkt een grotere kans op succes te garanderen.

3.4. stRaten-generaal als stedelijke beweging

Eerder werd beweerd dat stRaten-generaal kan beschouwd worden als een stedelijke beweging omdat ze mensen tesamen brengt op basis van hun gemeenschappelijk stedelijk lot. De verschillende fases waarin stRaten-generaal evolueerde en de technieken die gehanteerd werden door zowel overheid en actiecomités werden eveneens reeds besproken. Wat nog ontbreekt om een volledig beeld te krijgen op stRaten-generaal als stedelijke beweging is een analyse van de beweging als een project op zichzelf. Met andere woorden, wat zijn de sterktes, de zwaktes, de kansen en de bedreigingen van de beweging. Zowel interne als externe factoren van belang worden in de hoofdstuk besproken.

De sterkte van stRaten-generaal ligt duidelijk, zoals de analyse van de ankermomenten aantoonde, in de flexibiliteit en de weerbarstigheid van de beweging. De flexibiliteit zorgt voor goed getimede veranderingen en evoluties in de agendapunten. Langs de andere kant is de beweging zodanig gefixeerd op het doel dat er geen centimeter speling werd gegund. Een ander sterk punt is te vinden in de interne organisatie is de bonte mix van ervaringsdeskundigen. Deze bron van expertise en ervaring is een uiterst waardevol gegeven in het behalen van hun doel.

Er zijn echter ook enkele zwaktes te vinden in de interne werking van de beweging. Zo wordt de werking vooral gedragen door vrijwilligers, wat in principe een erg volatiele basis kan zijn. Vrijwilligers moet ook vaker gemotiveerd worden dan bijvoorbeeld werknemers, waardoor er een groter risico is dat men na een tijd moe is van het protesteren. Ook de twee trekkers van stRaten-generaal, Manu Claeys en Peter Verhaeghe, beheren stRaten-generaal naast hun dagelijks werk. De afhankelijkheid van de hele beweging aan twee personen en de hoeveelheid werk die ze moeten verrichten kan erg slopend zijn en het risico op een burn-out bij een van de twee is dan ook reëel.

Gelukkig voor hen is er de recente doorbraak (de overeenkomst over het zuidelijke deel van de ring) zodat er eindelijk een beloning komt voor hun harde werk. Indien een of beide van de trekkers zou wegvallen, is het niet zeker of stRaten-generaal nog verder zou kunnen worden beheerd. De grote afhankelijkheid van de twee trekkers is ook iets wat als zwaktepunt aan de beweging kan worden beschouwd.

Naast de interne kenmerken die de sterktes en de zwaktes bepalen, zijn er ook enkele externe kenmerken die vertaald kunnen worden in opportuniteiten of bedreigingen voor het actiecomité. De opportuniteiten liggen duidelijk in het brede maatschappelijk draagvlak dat gedeeld wordt door alle drie de actiegroepen. Vanuit dat draagvlak kunnen ze een enorme druk zetten op het stadsbestuur, bijvoorbeeld door middel van referenda (al lopen ze hierbij het risico dat het niet op hun manier geïnterpreteerd wordt). Een tweede oppportuniteit ligt in het feit dat binnen de overheid steeds meer stemmen weerklinken die in hun voordeel spreken. De evolutie in steun van politieke partijen werd al eerder besproken. Hoe meer machtige stemmen zich bij hen scharen, hoe meer hoopvol het is dat ze hun doel bereiken. Een ander voordeel halen ze het feit dat er met de hulp van de overkappingsintendant.recent een eerste stap richting een akkoord is bereikt. Dit geeft de sceptici lik op stuk en geeft nieuwe moed aan alle sympathisanten en vrijwilligers.

Een grote dreiging voor hun doel is echter dat stRaten-generaal, Ademloos en Ringland zich in een vragende positie bevinden. De vragende positie is steeds de zwakste positie, waardoor de overheid het gemakkelijker heeft om gewoon door te gaan met de plannen die ze had. Hun positie als *underdog* zorgt er misschien wel voor dat ze meer sympathie opwekken bij de bevolking, uiteindelijk zijn ze toch nog altijd ondergeschikt aan de overheid wanneer het om het nemen van beslissingen gaat. Het feit dat niet allee de overheid maar ook het stadsbestuur zo'n starre houding met betrekking tot het

Oosterweeltracé opneemt vormt dus uiteindelijk wel de grootste dreiging voor de verwezenlijking van de plannen van stRaten-generaal. Tenslotte is er ook nog een risico te zien in het feit dat de publieke opinie – en de vrijwilligers die de beweging opmaken – gemakkelijk de interesse kunnen verliezen indien er te lang geen schot in de zaak komt.

stRaten-generaal heeft dus een grote potentie als project, vooral door haar flexibele en weerbarstigheid die kunnen vergeleken worden met de manier waarop een rivier altijd haar bedding zal aanpassen indien er obstakels zijn. Ook de inbedding van stRaten-generaal in de maatschappelijke context biedt tal van voordelen, waarvan de belangrijkste het grote draagvlak. Er zijn echter een aantal risico-factoren, sommige waaraan gewerkt kan worden en andere niet. Of de sterktes en opportuniteiten sterk genoeg zullen zijn om de zwaktes en bedreiging te overwinnen is nog niet te weten voor binnenkort. Beide kanten zijn in ieder geval nog steeds ervan overtuigd dat hun tracé de uiteindelijke winnaar zal zijn.

Het is in ieder geval belangrijk om te erkennen dat stedelijke bewegingen zoals stRaten-generaal vaak gekenmerkt worden door eenzelfde soort levensloop (Pruijt, 2007). Met 'levensloop' wordt bedoeld dat ze na verloop van tijd dikwijls worden herleid naar een vereniging met een stabiel patroon en geformaliseerde regels en wetten. Die levensloop eindigt dus met de institutionalisering van de beweging en cooptatie met de overheid. Het blijft echter een open vraag of die institutionalisering moet beschouwd worden als de 'dood' van de beweging, aangezien conventionele interacties zoals consultatie of negotiatie niet per se impliceren dat de interveniërende tactiek van de beweging wordt begraven. Vooral wanneer de beweging zich specialiseert in interventies, zoals stRaten-generaal tussen de overheid en de uitvoering van haar plan is gekomen, worden de scherpe kantjes na institutionalisering minder vaak verloren. Samenwerking en institutionalisering

zou mogelijks de impuls naar verandering kunnen doen slinken, het vergroot langs de andere kan wel de kans op succes. Een samenwerking tussen stRaten-generaal en de overheid zou dus niet alleen positiek zijn voor de democratische besluitvorming, het zou ook voor stRaten-generaal als stedelijke beweging een positief gegeven kunnen zijn.

3.5. Het stedelijk vraagstuk in Antwerpen

De theorie toont aan dat stedelijke bewegingen zich centreren rond een stedelijk vraagstuk. Ten tijde van Castells en Lefebvre ging dat vooral om collectieve consumptie en 'the right to the city'. Maar wat kunnen we leren over het hedendaagse stedelijk vraagstuk uit het Oosterweeldossier? Als we stRaten-generaal als een hedendaags stedelijke beweging beschouwen, vloeit daar uit voort dat ook zij voortkomen uit wat het stedelijk vraagstuk in vraag stelt. Wat het stedelijk vraagstuk van Antwerpen precies is, kan dus achterhaald worden door naar de wortels van het conflict te kijken in het Oosterweeldossier.

De wortels van het conflict zijn te vinden in het beslissingproces van het Oosterweeldossier. Daarbij moet niet de vraag gesteld worden hoe het gebeurd is, maar waarom het gebeurd is zoals het gebeurd is. *Cui bono?* Twee zaken moeten daarbij in het achterhoofd gehouden worden. Ten eerste is het belangrijk te onthouden dat Antwerpen een belangrijke draaischijf in het Trans-Europees Netwerk vormt. Ten tweede moet gekeken worden naar het Antwerps stadsbestuur, dat vrij zwak stond na de grote winst voor extreemrechts in 2006. Antwerpen staat bovendien bij de Vlaamse overheid bekend als de stad bij uitstek waar beslissing maar moeizaam worden gemaakt (Claeys, 2013). Deze twee zaken in het achterhoofd houdende, kan de aanvankelijk vlotte voortgang van het Oostweeldossier beter worden begrepen.

Wanneer de details van het Oosterweeldossier nader worden bekeken kan de conclusie worden gemaakt dat de sluiting van de ring zoals voorgesteld door BAM geen beslissing is in het voordeel van de bewoners van Antwerpen. Uiteraard wordt het fileprobleem op de ring van Antwerpen aangegrepen als dé hoofdreden voor het herwerken van de ring, maar het sluitstuk door de stadswijken laten lopen is duidelijk een beslissing die enkel voordelig is voor degenen die niet in de stad wonen. Met andere woorden, het is een beslissing in het voordeel van het niveau boven de stad, het nationaal niveau of het

Europees niveau. Kortom, het BAM-tracé is voornamelijk voordelig voor het doorgaand verkeer dat dan minder lang in de file moet staan, niet voor de Antwerpenaren die een deel van hun stad afgesneden zien.

Het hele conflict dat er uit volgde komt dus neer op een conflict tussen Vlaamse prioriteiten en stedelijke belangen. De Vlaamse prioriteiten lagen duidelijk bij het voorzien van betere doorstroom van Europees en economisch-gerelateerd verkeer op de ring, en niet bij het behouden of verbeteren van de levenskwaliteit van de Antwerpenaren. De stedelijke belangen zouden in dat geval verdedigd moeten worden door het stadsbestuur, maar dat had het gevoel dat het zich moest bewijzen ten opzicht van Brussel en stond bovendien niet echt sterk. Het enige wat nog tussen de overheid en de verwezenlijking van het plan stond, waren de inwoners van Antwerpen, die – zoals ondertussen duidelijk is – daarbij zwaar onderschat werden. Wanneer het conflict echter gereduceerd wordt naar zijn essentie is duidelijk dat het gaat om het botsen van twee verschillende schalen: de stedelijke schaal ten opzichte van de Vlaamse schaal. Hierin is het stedelijk vraagstuk te herkennen zoals het werd geformuleerd door Bremmer: het stedelijk vraagstuk als een vraagstuk van schaal.

De inzet van het stedelijk vraagstuk is deze keer niet de controle over de collectieve consumptie maar de controle over de ruimte. In die zin wordt het territorium van Antwerpen de stad dan ontfrutseld in ingelijfd in de schaal van het nationale. Het introduceren van een snelweg door of in de buurt van binnenstedelijk gebied voelt namelijk aan als infiltratie omdat een snelweg geen stedelijk product is. Snelwegen zijn producten van de nationale of zelfs internationale schaal, waardoor de aanwezigheid ervan kan aangevoeld worden als een bezetting, of zelfs als overheersing van ruimte die oorspronkelijk aan de stad toebehoorde. Op die manier kan de Oosterweelverbinding beschouwd worden als een territoriale strijd, waarbij

verschillende schalen – het lokale versus het stedelijke niveau, het stedelijke versus het nationale niveau, en zelfs het nationale versus het Europese niveau – tegen elkaar botsen. Dit is het strijdveld van het nieuwe stedelijk vraagstuk.

Het is uit die botsing dat stRaten-generaal zijn bestaansreden haalt. Het conflict is langs het Antwerps stadsbestuur geglipt, dat normaal gezien de belangen van haar burgers moet verdedigen, maar gelukkig voor Antwerpen waren wakkere burgers Claeys en Verhaeghe alert genoeg om de bal op te vangen. De externaliteit van het stedelijk vraagstuk wordt dus belichaamd in een gigaproject als het Oosterweeldossier.

Het feit dat een stedelijke beweging het debat moet voeren en niet het stadsbestuur dat ervoor bevoegd en er in ervaren is, toont ook aan waar de breuklijnen lopen in Antwerpen. Het is waar dat het bestuur zwak stond ten tijde van de eerste publieke vertoningen van het BAM-tracé, maar ondertussen is er al veel tijd voorbij gegaan waarin het stadsbestuur had kunnen tonen toch het beste te wensen voor haar bewoners. Het is enkel dankzij de afgedwongen participatie van de actiecomités dat het noordelijke stadsdeel nu nog niet doorkruist wordt door een snelweg.

3.6.Finale: De klok tikt

Het Oosterweeldossier sleept ondertussen al meer dan 10 jaar aan en gedurende die tijd heeft stRaten-generaal hard gestreden om haar voorstel waar te maken. De reden waarom ze zo hard strijden ligt in het feit dat stRaten-generaal werkelijk het beste wilt voor Antwerpen en haar burgers. De twee trekkers Verhaeghe en Claeys en de honderden vrijwilligers geloven in een ideaal, en dat drijft hen om door te gaan ondanks alle tegenslagen.

Maar ondanks alls moeite is er nog maar weinig verwezenlijkt en velen zijn de discussie moe aan het worden. Hoewel de meesten in eerste instantie te vinden waren voor het alternatief traject dat het noordelijke stadsdeel vrijwaart, zeker toen Ringland daar de idyllische beelden van de overkapping aan koppelde, duurt het voor velen nu allemaal wel wat te lang. Ondertussen worden de files op de ring langer en langer, gaat de Antwerpse economie achteruit, en is er al veel geld verspild in onderzoeken, etc. De publieke opinie is stilaan aan het kantelen naar 'het maakt me niet meer uit welk tracé er komt, zolang er maar iets gedaan wordt'. Deze attitude is nefast voor een stedelijke beweging als stRaten-generaal. Als de burgers hen stilaan beginnen beschouwen als wat de overheid hen al jaren noemt – lastig, bemoeizuchtig, dwarsliggers – , ondanks dat stRaten-generaal te werk gaat als verdediger van hun belangen, dan is het einde in zicht. Burgerparticipatie in het algemeen komt zo ook steeds meer in een slecht daglicht te staan doordat het Oosterweeldossier symbolisch is geworden voor de manier waarop inspraak van burgers projecten kan vertragen.

stRaten-generaal en Ademloos worden vaak verweten dat ze 'al te lang scherp [stellen] op hun rechtspositie als burger in plaats van op hun uiteindelijk belang', zo blijkt uit een interview met Karel Joos, partner bij de internationale communicatiegroep Interel (DM, 17 dec. 2015). "Daarbij zijn ze van lieverlede het onderhandelingsprincipe 'zacht op de relatie, hard op het onderwerp'

kwijtgespeeld. Ringland dreigt op die manier Dwingland te worden”, draait Joos de situatie om. Mensen zijn het moe aan het worden dat er al zolang hetzelfde debat wordt gevoerd. Dit is op zich best tragisch: al probeerende het beste te bereiken voor de levenskwaliteit en leefwereld van de mensen, keren die mensen zich langzaam tegen hen. Het is een typisch scenario die ook vaak in superhelden films terug komt. In een poging goed te doen, worden slechte keuzes gemaakt waardoor men uiteindelijk eindigt als de slechterik.

De cynische les die men hieruit kan trekken is dat men als burgerbeweging maar beter snel resultaten boekt aangezien dat je, als het allemaal te lang duurt, toch aan het kortste eind zal trekken. Het is met dit idee in het achterhoofd dat de finale ‘de tijd tikt’ heet.

Met de recentste doorbraak in het dossier is echter opnieuw ademruimte gewonnen voor de actiegroeperingen. Nu eindelijk een akkoord bereikt is tussen de verschillende tegenstanders over de overkapping van de zuidelijke helft van de ring is het debat weer nieuw leven ingeblazen en lijkt het doel van stRaten-generaal, Ademloos en Ringland weer een stapje dichterbij. Degenen die door de lange impasse waren vervallen in scepticisme of ongeloof, beginnen nu weer te geloven in de mogelijkheid. Langs de andere kant hebben degenen die de actiegroepering afschilderden als ‘onbereid tot onderhandeling’ nu ook geen argument meer. Op hetzelfde moment heeft de overheid aan sympathie gewonnen nu ze toch in staat lijken te zijn om compromissen te sluiten. De doorbraak van de stilstand is een win-win voor beide kanten.

De prestatie van de overkappingsintendant de impasse te doorbreken is erg indrukwekkend maar het moeilijkste moet nog komen. De noordelijke helft van de ring, het meest problematische deel, ligt immer nog op tafel. Met beide kanten nog steeds lijnrecht tegenover elkaar wat dit deel van de ring betreft, wordt het aangekondigd referendum wel erg geladen. Een voorspelling van het

verdere verloop van het Oosterweeldossier is echter een quasi onmogelijke taak aangezien de wendingen tot nu toe al iedere keer onverwacht en grillig waren. Er kan alleen gehoopt worden dat er zo snel mogelijk een overeenkomst wordt bereikt, zowel voor de Antwerpenaren die elke dag uren verliezen in de file, als voor de actiecomités en de overheid.

4. CONCLUSIE

Door haar complexe structuur, hoge mate aan verwezenheid van processen en aantal botsende belangen, kan het Oosterweeldossier gerust een ‘wicked problem’ worden genoemd. Wicked problems hebben geen precieze definitie maar wat vast staat is dat er geen juist of fout antwoord is op de vraag. Het antwoord kan enkel goed of slecht zijn. Het goede antwoord vinden op de complexe uitdaging die het sluiten van de ring stelt, is echter alles behalve vanzelfsprekend. Zoals deze thesis heeft aangetoond is het Oosterweeldossier volledig ingekapseld in een klummen van belangen en prioriteiten, elk verschillend naargelang de framing van het dossier.

Hoewel de Belgische overheid een uitgebreide wetgeving heeft met betrekking tot participatie, waaruit duidelijk blijkt dat in theorie de meerwaarde van participatie hoog wordt ingeschat, is de realiteit dat dit zelden grondig gebeurt. Zeker wanneer het grote bouwprojecten betreft, wordt efficiëntie en snelheid meer gewaardeerd dan inbreng vanuit het volk. Dit is niet alleen in België zo maar is een wereldwijde trend. In een poging ook het Oosterweeldossier op een snelle en efficiënte manier aan te pakken heeft de Vlaamse overheid echter een misstap begaan. De complexiteit van het dossier werd miskend, net zoals de mondigheid van de burgers, met alle gevolgen van dien.

De reden voor deze misstap is te vinden in het feit dat de hedendaagse samenleving steeds verder evolueert in een proces van ‘globalisering’. Dit wil zeggen dat er steeds vaker conflicten zullen opduiken wanneer beslissingen zich voltrekken over meerdere beleidsniveaus, die nog steeds klassiek representatief zijn aan de geografische schaal (lokaal – stedelijk – nationaal – internationaal).

De verklaring hiervoor is te vinden in de neoliberalisering van onze samenleving, die regio's en steden door middel van competitie ertoe dwingt om op steeds dichtere schaal te redeneren en haar grenzen steeds kleiner te maken. In die zin kan het Oosterweeldossier geïnterpreteerd worden als een krachtmeting tussen stad en randstad, tussen stad en overheid, en tussen burger en overheid.

Deze bevinding komt overeen met de huidige literatuur rond het stedelijk vraagstuk, dat sinds Manuel Castells is mee veranderd met zijn tijd. Hedendaagse auteurs zoals Bremmer en Corijn stellen namelijk dat het huidige stedelijk vraagstuk een *question d'échelle* is, een vraagstuk van schaal. Hiermee wordt bedoeld dat maatschappelijk conflicten zich voornamelijk zullen enten op die momenten dat verschillende geografische schalen met elkaar botsen. Wanneer de redenering wordt doorgetrokken naar het Oostweeldossier, kan de bevinding gesteld worden dat het huidige stedelijk vraagstuk aan de wortels ligt van het problematische dossier.

De theorie toonde eveneens aan dat het stedelijke vraagstuk vaak de bron is waaruit stedelijke bewegingen ontspruiten. stRaten-generaal, als stedelijke beweging, was een van de eersten die zich geroepen voelde in te springen op de kloof tussen burger en overheid die steeds groter wordt door de miskenning van het Oosterweeldossier. De oorzaak van die miskenning ligt in het feit dat het beleid van de overheid nog niet helemaal aansluit met de hedendaagse veranderingen in de samenleving in wat betreft de schaal. Inderdaad, het feit dat Antwerpen de kosten zou moeten dragen van een nationale snelweg was niet een zorg waar de overheid van wakker lag.

stRaten-generaal is echter het levende bewijs van de veranderde samenleving. De mondigheid en strakke organisatie zijn voor de overheid ongezien, de onderschatting ervan heeft geleid tot de situatie die vandaag nog steeds aan de

gang is. Door haar flexibiliteit en koppigheid vormt ze een geducht tegenstander van de overheid, die tot nu toe moeite heeft om de maatschappelijke betekenis van een stedelijke beweging als stRaten-generaal in te schatten. Het gevolg ervan is een blijvend onbegrip die het hele dossier in een impasse duwt.

Hoewel iedereen niets liever zou hebben dan een efficiënte en snelle uitvoering van een oplossing, kan er namelijk maar geen enigheid bereikt worden over wat de 'goede' oplossing dan is. De overheid wijst hiervoor met de vinger naar de protesterende comités, de comités verdedigen zich met het argument dat ze niet toestaan in te boeten op levenskwaliteit ten voordele van een nationale snelweg. De beslissing van de overheid om prioriteiten te geven aan een kortere ring in plaats van een duurzame ring, lijkt wel geïnspireerd door de idealen van het neoliberalisme, waar de geldwaarde altijd primeert op de gebruikswaarde.

Groeperingen zoals stRaten-generaal kunnen helpen deze door geld geïnspireerde trend vanuit de regering te doorbreken. Stedelijke bewegingen dwingen – zo goed als ze kunnen – de regering de monetaire voordelen van een snelle afwikkeling van een project te laten varen voor een meer lange termijn visie. Lange termijn betekent echter niet dat er daarom geen voordelen aan verbinden zijn. Kwaliteitsvolle stadsontwikkeling in samenspraak met de burgers zorgt voor de creatie van een aangename en gezonde stad, dat na verloop van tijd ook zijn vruchten zal afwerpen voor de staatskas. Het trekt nieuwe investeringen aan vanuit buitenland en binnenland, het creeërt geëngageerde burgers en het stimuleert toerisme¹⁶. Hoewel korte termijn plannen voor de ring onmiddellijke rendement leveren, is het misschien dus toch voordeliger voor de staat om groeperingen zoals stRaten-generaal niet

¹⁶ De M30 rond Madrid is daar een mooi voorbeeld van

langer als de vijand te beschouwen maar als een waardevolle partner bij de ontwikkeling van lucratieve gebieden.

De participatie van stedelijke bewegingen is een goede zaak voor de democratie, maar niemand zit te wachten op een tweede Oosterweel of Uplace. Daarom is het noodzakelijk dat er lessen worden getrokken uit de fouten die gemaakt zijn. Enerzijds zou de overheid moeten inzien dat het opleggen van besluiten die over verschillende bestuurslagen heen gaan, waarschijnlijk enkel moeilijker zullen verlopen wegens de stijgende autonomie van steden en regio's. Door het erkennen van de belangen en idealen van de steden waarvoor de beslissingen worden gemaakt, kan al een deel van het onbegrip worden opgelost. Anderzijds valt ook een les te leren in verband met de bestaande participatiekanalen. Aangezien klassieke participatiekanalen niet voldoende zijn, zullen groeperingen zoals stRaten-generaal zich blijven vormen en blijven actievoeren. De werking van zulke stedelijke bewegingen kunnen echter als een voorbeeld genomen worden van hoe beleidsvoering democratischer zou kunnen verlopen. Indien stRaten-generaal na afloop van het Oosterweeldossier haar rol als brug tussen overheid en burgers zou verderzetten, kan dat het een begin betekenen van een nieuw soort democratie, waarbij burgers op gelijke voet kunnen discussieren met overheid en markt.

5. BIBLIOGRAFIE

5.1.Literatuur

- Alexander, C. (1965). A city is not a tree. *Architectural Form*, 172 (April/May).
Geconsulteerd op 15 april 2016 via
http://www.abc.polimi.it/fileadmin/docenti/TEPAC/2012/FONTANA/A_City_is_not_a_Tree.pdf
- Amin, A. & Graham, S. (1997) The ordinary city. *Transactions of the Institute of British Geographers*, New Series, 22, pp. 411–429.
- Boudreau, J.A. (2010). “Reflections on urbanity as an object of study and a critical epistemology” in Jonathan S. Davies and David L. Imbroscio (eds.) *Critical Urban Studies: New Directions*. New York: SUNY Press.
- Bourgon, J. (2007). Un gouvernement lisible, responsable et respecté. Vers une ‘nouvelle’ théorie de l’administration publique. *Revue Internationale des Sciences Administratives*, 1, Vol. 73.
- Bremmer, N. (2000) The Urban Question as a Scale Question: Reflections on Henri Lefebvre, Urban Theory and the Politics of Scale. *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 24.2. Blackwell Publishers, Oxford.
- Castells, M. (1983). *The City and the Grassroots: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements*. Berkeley and Los Angeles: The University of California Press.
- Corijn, E. & Saey, P. (2014). Wereldvreemd in Vlaanderen, bakens voor een progressieve politiek. EPO, Berchem.
- Eraydin, A., Taşan-Kok, T. (2013). State Response to Contemporary Urban Movements in Turkey: A Critical Overview of State Entrepreneurialism and Authoritarian Interventions. *Antipode* Vol. 46 No. 1. p110–129.
- Goris, J. (2004). Een stem voor iedereen. Interactief beleid met mensen in armoede: Participatie aan het Europese armoedebeleid. *Ter Zake. Praktijkblad over lokaal beleid, inspraak en samenlevingsopbouw*(2): pp. 16-18.
- Healey, P., Cameron, S., Davoudi ET AL. (1995). Introduction: the city—crisis, change and invention, p4. in: P. Healey, S. Cameron, S. Davoudi et al. (Eds) *Managing Cities: The New Urban Context*, pp. 1–20. Chichester: John Wiley and Sons.

Heyligen, L. (1985). De besluitvorming van autosnelwegen in de Belgische provincies. *Onuitgegeven licentiaatsverhandeling*. Katholieke Universiteit Leuven, departement Politieke Wetenschappen, 122.

Jessop, B. (1997) 'The Governance of Complexity and the Complexity of Governance: Preliminary in A. Amin and J. Hausner (eds), *Beyond Markets and Hierarchy: Interactive Governance and Social Complexity*, Cheltenham: Edward Elgar, 111-147.

Kearns, A. & Paddison, R. (2000). New Challenges for Urban Governance. *Urban Studies*, Vol. 37, No.5-6, 845 – 850.

Lanckswaerdt, E., (2009). Handboek burgerparticipatie. Een juridische verkenning toegespitst op het lokalebestuursniveau, met verdere beschouwingen over de ontwikkelingsmogelijkheden van onze democratie. Brugge: Die Keure.

Lever, W. F. (1997) Delinking urban economies: the European experience, *Journal of Urban Affairs*, 19 (2), pp. 227–238.

Lootens, M. & Dirckx, T. (2012). Neoliberal urban movements? a geography of conflict and mobilisation over urban renaissance in Antwerp, Belgium. In *Contradictions of Neoliberal Planning*. Volume 102 of the series GeoJournal Library, pp 99-116.

Lotens, W. (2014). Review van 'de democratie voorbij' van Luc Huyse door Walter Lotens. Geconsulteerd op 30 mei 2016 via <http://www.dewereldmorgen.be/artikel/2014/05/09/de-democratie-voorbij-van-luc-huyse>

Loyens, K. & Van de Walle, S. (2006). Methoden En Technieken Van Burgerparticipatie: Strategieën Voor Betrokkenheid Van Burgers Bij Het Federaal Plan Duurzame Ontwikkeling. *Instituut voor de Overheid*.

Marcuse, H. (1965). Repressive Tolerance. In *A Critique of Pure Tolerance*, Robert Paul Wolff, Barrington Moore Jr., and Herbert Marcuse. Boston: Beacon Press.

Mayer, M. (2006). Manuel Castells' The city and the grassroots. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30, p202–206.

Mayer, M. (2007). Contesting the Neoliberalisation of Urban Governance. In Leitner, H., Peck, J., Sheppard, E. (eds) *Contested Urban Futures: Neoliberalisms and their Discontents*. New York: Guilford Press, p90-115.

McKeown, K. (1987). Marxist Political Economy and Marxist Urban Sociology: A Review and elaboration of recent developments. Palgrave Macmillan: UK.

- Miller, B. (2006). Castells' The city and the grassroots: 1983 and today. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30, p207–211.
- Mitchell, D. (2003). The right to the city: Social justice and the fight for public space. New York & London: Guilford Press.
- Mitlin, D., Thompson, J. (1995) Participatory approaches in urban areas: strengthening civil society or reinforcing the status quo? *Environment and Urbanization*, Vol. 7, No. 1.
- Montgomery, J. (1998) Making a city: Urbanity, vitality and urban design . *Journal of Urban Design*, Volume 3, Issue 1.
- Pickvance, C. (ed.) (2003). Symposium on Urban Movements. *International Journal of Urban and Regional Research*. 27: 102-177.
- Pinch, S. (1985). Cities and Services: The geography of collective consumption. London: Routledge & Kegan Paul. 1985. pp. 213.
- Pruijt, H. (2007). Urban Movements. Published in: Ritzer, George (ed) Blackwell Encyclopedia of Sociology, Malden: Blackwell, 5115-5119.
- Purcell, M. (2008). Recapturing Democracy: Neoliberalization and the Struggle for Alternative Urban Futures, New York, Routledge.
- Scharpf, F.W. (1994). Games real actors could play: positive and negative coordination in embedded negotiations, *Journal of Theoretical Politics*, 6 (1), 27-53.
- Scott, A.J., Moulaert, F. (1997) The Urban Question and the Future of Urban Research p.267, in *Cities, enterprises and society on the eve of the 21st century*. London: Pinter.
- Smith, N. (1995). Remaking scale: competition and cooperation in prenational and postnational Europe. In H. Eskelinen and F. Snickars (eds.), *Competitive European peripheries*. Springer Verlag, Berlin.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F., Rodriguez, A. (2002). Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. Oxford: Blackwell Publishing, 108 Cowley Road.
- Van de Wall, R. (2007). Bouwen voor een onbekende toekomst. De totstandkoming van het Belgische autosnelwegennet (1935-1989). *Licentiaatsverhandeling*. Katholieke Universiteit Leuven, Faculteit Geschiedenis.
- Vanveldhoven S., Lauwers D., (2010). Hoe het Oosterweelproject volledig vastliep. *Verkeersspecialist* (Mechelen), 171, p18-21.

5.2. Media

B.B.R. (2016, 22 april). 'Meer draagvlak, meer overkapping'. *De Standaard*.

Geconsulteerd op 12 mei 2016 via

http://www.standaard.be/cnt/dmf20160421_02251241

Belga (2016, 22 mei). Weyts: "Verzet tegen Oosterweel schaadt mens, milieu en economie". *De Standaard*. Geconsulteerd op 23 mei 2016 via

http://www.standaard.be/cnt/dmf20160320_02192544

Belga (2016, 2 juni). De Wever: 'Afwijken van Oosterweeltracé is uitgesloten'.

De Standaard. Geconsulteerd op 3 juni 2016 via

http://www.standaard.be/cnt/dmf20160602_02319920

Brinckman, B. (2015, 26 september). Oosterweel aan de wurgpaal. *De*

Standaard. Geconsulteerd op 23 mei 2016 via

http://www.standaard.be/cnt/dmf20150925_01887879

B.V.B. (2016, 22 mei). Van Besien: 'Oosterweel komt er niet'. *De Standaard*.

Geconsulteerd op 23 mei 2016 via

http://www.standaard.be/cnt/dmf20160522_02300941

Demeester, W. (2000). Afscheidsbrief aan de Vlaamse Bouwmeester. *A+, tweemaandelijks tijdschrift voor architectuur, stedenbouw, design, beeldende kunst*.

Geconsulteerd op 30 april 2016 via

<http://www.demeester.com/Narchitectuur.htm>

De Ruyter, K. (2010, 20 oktober). In de kijker: Wim van Hees. *De Standaard*.

Geconsulteerd op 12 mei 2016 via <http://www.standaard.be/cnt/bv311g67>

De Tijd. (1996, 5 oktober). Paulus lanceert vijf geboden voor de Antwerpse economie. Geconsulteerd op 13 mei 2016 via

http://www.tijd.be/algemeen/algemeen/Paulus_lanceert_vijf_geboden_voor_de_Antwerpse_economie.5190624-534.art

Joos, K. (2015, 17 december). Hoe lobbyfouten van Ringland 'Dwingland'

dreigen te maken. *De Morgen*. Geconsulteerd op 19 mei 2016 via

<http://www.demorgen.be/opinie/hoe-lobbyfouten-van-ringland-dwingland-dreigen-te-maken-b902e295/>

L.M. (2013, 30 maart). "Als mijn vrouw zegt dat ik moet stoppen, dan doe ik dat". *Gazet van Antwerpen*. Geconsulteerd op 30 april 2016 via

<http://www.ademloos.be/nieuws/de-nachten>

Marshall, M. (2015, 25 april). Pruitt-Igoe: the troubled high-rise that came to define urban America. *The Guardian*. Geconsulteerd op 30 april 2016 via

<https://www.theguardian.com/cities/2015/apr/22/pruitt-igoe-high-rise-urban-america-history-cities>

P.O.J. (2016, 23 mei). Bourgeois: 'Stop met obstructie voeren tegen Oosterweel'. *De Standaard*. Geconsulteerd op 23 mei 2016 via http://www.standaard.be/cnt/dmf20160523_02303512

Tormans, S. (2012, 25 januari). Ik vrees dat ik te dicht bij de waarheid kwam. *Knack*. Geconsulteerd op 20 mei 2016 via <http://archief.ademloos.be/nieuws/ik-vrees-dat-ik-te-dicht-bij-de-waarheid-kwam>

Valcke, T. (2013, 18 mei). De zwartepiet is geen provinciale bevoegdheid. *De Standaard*. Geconsulteerd op 5 mei 2016 via http://www.standaard.be/cnt/dmf20130517_00586953

5.3.Andere

Agentschap voor Binnenlands Bestuur. (2006). Verkiezingsresultaten Antwerpen 2006. Geraadpleegd op 01 juni 2016 via <http://www.vlaanderenkiest.be/verkiezingen2012/#/gemeente/11002/uitslagen>

Belgische Grondwet, Artikel 32. Ieder heeft het recht elk bestuursdocument te raadplegen en er een afschrift van te krijgen, behoudens in de gevallen en onder de voorwaarden bepaald door de wet, het decreet of de regel bedoeld in artikel 134.

Vragen en Antwoorden, Kamer van Volksvertegenwoordigers, zitting 1974-1975, Brussel, 3 juni 1975, 2268

3. ANNEXEN

Annex 1: Essenties burgerparticipatie België

Burgerparticipatie kan een belangrijke meerwaarde bieden. Zowel de kwaliteit, het publiek draagvlak en de legitimiteit van het overheidsbeleid kunnen erdoor gestimuleerd worden. Om initiatieven van participatief beleid zoveel mogelijk kans op slagen te geven is het echter wel belangrijk om rekening te houden met een aantal principes. Het is immers nefast om een participatief beleid te voeren zonder oog te hebben voor deze randvoorwaarden. Hieronder volgt een uitgebreide lijst van de meest essentiële succesfactoren :

- Burgerparticipatie is enkel interessant als vast staat dat het een meerwaarde kan opleveren voor het beleid. Kan men met andere woorden van participanten verwachten dat ze nieuwe kennis of praktijkervaring kunnen bieden aan beleidsmakers en/of zorgt de participatie voor een verhoogd draagvlak?

- Men moet zich op voorhand steeds de vraag stellen of de problematiek geschikt is om de bevolking erbij te betrekken. Dit betekent dat het voldoende belangrijk is, zodat er interesse ontstaat bij de participanten. Daarnaast moet de problematiek hanteerbaar zijn en niet volledig uitgekristalliseerd, omdat burgerparticipatie in dat geval bijna niets meer kan toevoegen.

- Het is belangrijk om een relatie van wederzijds vertrouwen op te bouwen met de burger. Mogelijke maatregelen om het vertrouwen van de burger in de (overheids)organisatie te vergroten zijn: burgerparticipatie in een vroeg stadium van de beleidsontwikkeling, transparante informatieverstrekking, feedback en verantwoording van de uiteindelijke beleidsbeslissing.

- Bij aanvang van een participatie-initiatief moet duidelijk bepaald worden welke prioritaire doelstellingen en doelgroepen men op het oog heeft. Om zo gericht mogelijk te werken, moeten deze concreet en helder geformuleerd worden. Er moet ook worden nagedacht over welke doelstellingen en doelgroepen niet of minder van belang zijn binnen de concrete beleidscontext.

- Burgerparticipatie vereist maatwerk. Dit betekent enerzijds dat de gekozen techniek afgestemd moet zijn op de doelgroep en doelstellingen die men beoogt. Anderzijds verwijst maatwerk ook naar het feit dat de in handleidingen beschreven technieken geen 'recepten' zijn die zonder meer kunnen toegepast worden. "It offers suggestions and ideas rather than specific formula" (Landcom, 2002). Men moet deze dus niet beschouwen als een 'blauwdruk voor participatie', maar eerder als een inspiratiebron en een reeks handvaten voor het betrekken van de burger bij het beleid. "Elke situatie is anders. Inspraak en participatie laten zich niet in vaste modellen gieten" (Goubin, 2005).

- In veel gevallen zal men een mix van participatietechnieken moeten inzetten om het gewenste resultaat te behalen. "No one size fits them all. No single tool or approach will be suitable for every country or each situation, often a mix of tools and approaches will be needed" (OECD, 2001a).

- Indien men ervoor opteert om de burger te laten participeren aan het beleid, moet er uiteraard enige ruimte zijn voor beleidsbeïnvloeding. Zonder deze openheid heeft de inbreng van de burger weinig zin en is burgerparticipatie louter tijdverlies. Men moet bij het bepalen van de beleidsruimte rekening houden met politieke, juridische, en maatschappelijke factoren (Baeten, 2003).

- Bepaal het geschikte moment in de beleidscyclus² om de burger te betrekken. Dit is de taak van beleidsmakers en hangt ondermeer af van doelstelling(en), doelgroep(en), beschikbaar budget, wettelijk kader en de beoogde impact van de resultaten op de eindbeslissing.

- Bepaal zo nauwkeurig mogelijk welke impact de inbreng van de burger zal hebben op de uiteindelijke beleidsbeslissing. Daarnaast moet men zeker ook nadenken over de vraag welke aspecten niet beïnvloed kunnen worden door participanten¹⁷.

- Duidelijkheid en transparantie zijn essentiële voorwaarden voor succes. Het moet voor alle partijen (bv. initiatiefnemers, deelnemers, politici, brede publiek, enz.) duidelijk zijn wat de opzet en doelstellingen van het participatieproces zijn en hoever de invloed van de burger reikt. Als bij de uiteindelijke beslissing geen rekening wordt gehouden met bepaalde aanbevelingen van burgers, moet bovendien duidelijk beargumenteerd worden waarom.

- Creëer realistische verwachtingen bij de deelnemers over waar het participatieproces om draait. Dit kan door heldere communicatie over de ideeën en motieven die aan de grondslag liggen van het participatieproces, zoals doelstelling(en), doelgroep(en), tijdsduur en mate van interactie. Indien hierover duidelijkheid bestaat, krijgt de deelnemer een correct beeld van het initiatief, zodat er minder kans is op teleurstelling.

- Om geloofwaardig over te komen bij de bevolking, moeten de initiatiefnemers duidelijk toewijding of 'commitment' tonen door

¹⁷ Burgerparticipatie is in principe mogelijk in alle fasen van de beleidscyclus: agendavorming, beleidsvoorbereiding, besluitvorming, implementatie en evaluatie.

voldoende hulpmiddelen beschikbaar te stellen, feedback te geven, de inbreng van de bevolking ernstig te nemen, informatie te geven over de consequenties van het (niet) nemen van een bepaalde maatregel, tonen hoe men kan participeren aan het beleid, gelijke toegang van informatie voorzien in de samenleving, enz.

- De communicatie naar de deelnemers en brede samenleving moet eerlijk, betrouwbaar, 'to-the-point', relevant en tijdig zijn.

- Het is belangrijk dat de burger voldoende en verstaanbare informatie (in 'gewone mensentaal') krijgt om op een adequate manier te participeren aan het beleidsproces. Dit kan bijvoorbeeld door de samenwerking met experts of door een overzichtelijke infobrochure.

- Erken dat de tijd, aandacht en ideeën die burgers inbrengen bij een participatieproject kostbaar zijn.

- Burgers zullen meer geneigd zijn te participeren aan het beleid als er een duidelijke vertaalslag gemaakt is naar hun concrete leefwereld. Dan wordt deelname voor hen meer aantrekkelijk, relevant en interessant. Tracht dus steeds te vertrekken vanuit het perspectief van de burger in plaats van enkel uit te gaan van de noden en behoeften van de overheid. Voor het beleidsdomein 'duurzame ontwikkeling' is deze vertaalslag zeker haalbaar, omdat het veel raakvlakken heeft met het dagelijks leven. Thema's als milieu, energie, tewerkstelling, armoede, openbaar vervoer en vergrijzing staan dicht bij de concrete werkelijkheid van de bevolking. Specifiek voor het voorontwerp van Federaal Plan Duurzame Ontwikkeling is het wel een uitdaging om de abstract geformuleerde acties duidelijk te concretiseren.

- De beschikbare financiële en personele capaciteit moet toereikend zijn om alle doelstellingen te realiseren. Doorgaans zijn er voor interactief beleid meer hulpmiddelen nodig dan bij niet-interactief beleid. Indien men niet over het nodige budget beschikt om de ambities waar te maken, stelt men deze bij voorkeur bij zodat het participatieproces wel realistisch en te verwezenlijken is. Het gebrek aan bekwaam personeel om het participatieproces te organiseren, kan gecompenseerd worden door training en opleiding (bv. communicatievaardigheden of technische kennis van beleidsdomein) of door uitbesteding aan / samenwerking met een gespecialiseerd extern bureau.

- Feedback aan de participanten (en bij voorkeur ook aan het brede publiek) tijdens en na afloop van het participatieproces is uitermate belangrijk. Terugkoppeling zorgt er immers voor dat de deelnemende burgers zich erkend voelen, omdat hun inbreng gehoor krijgt. “Burgers die hun tijd en energie steken in deelname aan een (...) beleidsproject hebben recht om te weten hoe de resultaten van ‘hun’ project in beleidsvoorstellen zijn terug te vinden. Ook als er weinig of niets met die resultaten kon worden gedaan, dienen de overwegingen daartoe aan de deelnemers te worden uitgelegd” (Ministerie van VROM, 2002). De wijze waarop feedback wordt gegeven kan erg uiteenlopend zijn¹⁸, maar wordt best afgestemd op de doelgroep die men wil bereiken. Richt men zich op het brede publiek, dan is een mix van communicatiemiddelen de beste optie.

- Plan op voorhand op welke manier, wanneer en volgens welke criteria het participatieproces geëvalueerd zal worden.

¹⁸ Bv. persoonlijke brief, persconferentie, krantje of informatieblad, rapport versturen, website, informele kanalen, krantenartikel meeting, enz.

Burgerparticipatie is immers een continu leerproces. De afweging die men telkens moet maken is of de baten van het participatieproces de kosten overstijgen, zodat het werkelijk een meerwaarde biedt voor het beleid.

- Bepaalde subgroepen in de samenleving zijn niet of nauwelijks betrokken bij beleidsparticipatie. Het betreft hier bijvoorbeeld mensen in armoede, laaggeschoolde langdurig werklozen, kansarmen, ouderen, allochtonen, mensen zonder papieren, thuislozen, sociale huurders, vereenzaamden, (ex-)gedetineerden, minder mobiele personen, enz. Deze groepen noemt men ook wel personen met minder behartigde belangen of MBB's (Keygnaert, 2005a; Keygnaert, 2005b). Indien beleidsmakers hen toch wensen te betrekken bij het beleid, moeten ze wel enkele bijkomende maatregelen nemen:

o Deze doelgroepen moeten vaak nog meer gemotiveerd worden voor beleidsparticipatie. Omdat zij vaak al genoeg problemen aan hun hoofd hebben in het dagelijks leven (bv. armoede, gezondheid, huisvesting, werkloosheid, enz.), zoeken ze immers vlug een excuus om niet te hoeven participeren. Door het initiatief aantrekkelijk te maken, duidelijk aan te geven wat het voordeel voor hen is en te wijzen op het belang van hun inbreng kan men hen toch stimuleren tot deelname.

o Via traditionele communicatie- en informatiekkanalen bereik je weinig groepen met minder behartigde belangen. Daarom is er nood aan een aangepaste wervingsstrategie, bijvoorbeeld via bestaande groepen of organisaties van/voor MBB's of persoonlijk contact (hoewel dit laatste moeilijk is op

federaal niveau). Wil men toch schriftelijke media gebruiken dan zijn folders, affiches, artikels in tijdschriften en spots op TV of radio het meest geschikt, mits deze toegankelijk en aantrekkelijk zijn¹⁹. De individuele burgers uit deze doelgroep – en vooral de meest kwetsbare – zijn erg moeilijk te bereiken. Vaak slaagt men er slechts in om georganiseerde groepen van MBB's te betrekken.

o Veel MBB's hebben – op basis van negatieve ervaringen in het verleden – geleerd dat hun mening er toch niet toe doet. Dit vormt een hoge drempel voor beleidsparticipatie, omdat ze moeilijk kunnen geloven dat ze deze keer wel gehoord worden. Daarom is het de taak van de overheid om duidelijk te maken dat hun inbreng wel waardevol is. Het is hierbij vooral belangrijk om de doelgroep ernstig te nemen.

o Het is bij deze groepen nog belangrijker om participatie te organiseren rond een thema dat aansluit op de concrete leefwereld. Hoewel dit op lokaal vlak gemakkelijker is – aangezien het beleidsdomein dicht bij het dagelijks leven van de bevolking staat – kan het zeker ook op bovenlokaal niveau (bv. federaal, regionaal, supranationaal) mits een goede vertaalslag. Het is belangrijk om hierbij te vertrekken vanuit het referentiekader van het doelpubliek.

o Participatie wordt bij voorkeur georganiseerd in een vertrouwde omgeving en in aanwezigheid van een vertrouwde

¹⁹ Bv. eenvoudige taal, opvallend, zo weinig mogelijk woorden, illustraties die aansluiten bij de leefwereld, enz.

begeleider. Een andere locatie of vreemden kunnen immers bedreigend overkomen.

- o Bij MBB's moet men – in vergelijking met het brede publiek – doorgaans langer op voorhand beginnen met participatie, omdat ze meer tijd nodig hebben om hun inbreng te doen.

- o Houd steeds rekening met intellectuele drempels door de doelgroep niet te laten verdrinken in een 'overload' aan informatie en geen technisch of moeilijk taalgebruik te hanteren. Het aanwenden van 'gewone mensentaal' in plaats van jargon of abstract taalgebruik is bij hen nog belangrijker dan bij andere groepen.

Annex 2: Volledige tijdslijn

2000 // DE KIEM WORDT GEZAAID

Reeds in mei 2000 besliste de Vlaamse Overheid dat de Antwerpse ring volledig rond moest worden gemaakt door middel van een tunnel onder de rivier de Schelde en een viaduct over het noordelijke deel van de stad. De aansluiting zou plaatsvinden ter hoogte van het polderdorpje **Oosterweel**, waardoor het dossier de naam Oosterweelverbinding kreeg. In december 2000 werd daarvoor het **Masterplan Mobiliteit Antwerpen** goedgekeurd zonder veel overleg.

SEPT.03 // OPRICHTING BAM

Omdat de Vlaamse administratie te log werd bevonden om dit complex dossier uit te voeren werd een nv opgericht die het project in goede banen zou leiden: de **Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel**.

FEB.05 // PRESENTATIE MAQUETTE

In het voorjaar van 2005 wordt de maquette van het tracé ontwikkeld door BAM voorgesteld aan het **Antwerpse stadsbestuur**. Zij werden eerder op de hoogte gesteld van de visuele impact van het viaduct maar vershoten toch door de grootte ervan. Op 25 februari besliste het stadsbestuur om alsnog mogelijke alternatieven te onderzoeken (Horvath-tracé).

06. 09.05 // 1^{STE} PERSCONFERENTIE SG

Op 6 september 2005 geven ze hun eerste **persconferentie** waarin niet alleen het bestaande tracé wordt aangevochten maar ook een nieuw wordt voorgesteld waarbij de viaduct is geschrapt en de ring overkapt wordt. Door middel van visueel materiaal, een website, een powerpoint en een mediakit voor journalisten onderbouwen ze hun voorstel.

19.12.05 // BEZWAARSCHRIFT

In de periode van het wettelijk voorgeschreven openbaar onderzoek over het RUP van de Oosterweelverbinding dient stRaten-Generaal een **bezwaarschrift** in van 44 pagina's. Het bevat niet alleen een uitgebreide kritiek op BAM-tracé maar ook een beargumenteerde uitleg van hun alternatief.

19.02.06

// SENSIBILISERING

Onder het motto 'Raken we het Noorden kwijt?' geeft stRaten-Generaal een **sensibiliseringsmiddag** vlakbij het groengebied Noordkasteel dat zal moeten wijken voor de Oosterweelverbinding. Er zijn begeleide wandelingen, een kinderwandelzoektocht, muziekoptredens, een frisbeewedstrijd, een tentoonstelling en voetbalwedstrijden. De opkomst is erg groot en de nationale media is present.

{ 2006 blijft een kalm Oosterweeljaar terwijl men wacht op antwoord van de minister. }

12.03.07

// GEDULD IS OP

Na **meer dan een jaar** wachten op antwoord op hun bezwaarschrift (zie 19 december 2005) schrijft stRaten-generaal het parlement aan.

APR.07

// AFGEKEURD, OF NIET?

Pas anderhalve maand later wordt het project-MER van het Oosterweeldossier vrijgegeven. Aangesloten zit ook het studierapport van het alternatieve tracé. Men verneemt dat het rapport al **reeds tien maand eerder** was afgewerkt.

De beoordeling van het alternatief tracé is negatief, maar na grondige analyse blijkt dat er verschillende oncorrecte aannames zijn gebeurd, verkeerde gegevens zijn gebruikt en vooral: dat er sprake is van **belangenvermenging**.

04.07.07

// OPGEVEN IS SCHULDIG VERZUIM

Na een aantal weken werken dient stRaten-generaal een **technische nota** in bij minister Leefmilieu en Openbare Werken Hilde Crevits waarin het studierapport binnenste buiten wordt gekeerd. Ze vragen daarin expliciet om een tweede, onafhankelijke studie van het alternatief.

27.09.07

// 2^{de} PERSCONFERENTIE

StRaten-Generaal beseft dat ze het antwoord van de minister beter niet geduldig afwachten indien ze voldongen feiten en contractvorming willen verhinderen. Het publieke debat wordt opnieuw aangewakkerd met een **tweede persconferentie** waarop hun alternatief opnieuw en meer in detail uit de doeken gedaan wordt.

22.11.07 // ONTMOEDIGINGSPOLITIEK

Het antwoord van minister Crevits blijft uit. Deze keer wacht stRaten-generaal minder lang minder lang om actie te ondernemen en eind november dienen ze een **klacht** in bij **Vlaamse Ombudsdienst**. Daarin staat het volledige proces tot dan toe beschreven, inclusief het uitblijven van een antwoord van de minister en de belangenvermenging in het studierapport.

29.11.07 // NIEUW BLOED

Tijdens een Oosterweellezing in de Kleine Zaal van de Antwerpse Singel zien verschillende nieuwe actiegroepen het levenslicht: lokale bewonerscomités in Merksem, Deurne, Borgerhout en op Linkeroever. Er vormt zich ook een grote nieuwe speler: **Ademloos**. Begin maart gaat deze actiegroep officieel van start.

JUN.08 // EEN BEWOGEN WEEK

De regering komt onder druk te staan na een week voor Oosterweeldrama. Op 16 juni slaat BAM eem lelijk figuur bij de Antwerpse gemeenteraad nadat bekend wordt dat de factuur kan oplopen tot **2,5 miljard euro**. Op 19 juni raakt eveneens bekend dat een van de steunpilaren op 5m van de speelplaats van een **ziekenhuis voor andersvalide kinderen** komt te staan, waarna een betoging volgt. Het belangrijkste is echter de verklaring van de Vlaamse Ombudsdienst dat de klacht van stRaten-generaal **gegrond en te herstellen** is.

De regering moet uiteindelijk plooiën voor de maatschappelijke druk en communiceert op 27 juni dat er een **onafhankelijke studie** van beide tracés komt.

08.10.08 // TIJD VOOR DUIDELIJKHEID

De opdracht voor de uitvoering van de onafhankelijke studie van beide tracés wordt uitgegeven aan het studieconsortium **ARUP/SUM**. Het is een samenwerking van ARUP, het grootste ingenieursbureau van de wereld, en SumResearch, een Belgisch Ruimtelijke Planningsbureau

met een lange staat van dienst. Er wordt vier maand aan de studie gewerkt.

26.10.08 // BLIJVEN TRAPPELEN

StRaten-generaal beseft opnieuw dat ze moeten blijven bewegen om niet vergeten te worden en ze trekken met een team van het duidingsprogramma Panorama naar **Madrid** waar een overkapping van de ring in 2007 werd voltooid. Heel Vlaanderen kreeg te zien in welke mate het Madrileense verhaal een succes is.

04.03.09 // DE HOOP...

Na 4 maand worden de resultaten van het studieconsortium toegelicht voor de Vlaamse regering. Het alternatief van stRaten-generaal blijkt - in tegenstelling tot wat BAM al jaren beweerde - **technisch haalbaar**. Het scoort bovendien beter op de duurzaamheidsindicatoren (mobiliteit en verkeersveiligheid, mens en leefomgeving, milieu) dan het BAM-tracé. De zege is groot voor stRaten-generaal die al jarenlang intensief aan het werk is.

28.03.09 // ...EN DE ONTGOOCHELING

Ondanks het bemoedigende studierapport van ARUP/SUM dient de Vlaamse regering op 28 maart een **bouwaanvraag** in voor de **Lange Wapper**. De ontgoocheling bij stRaten-generaal is groot.

APR.09 // LAATTIJDIGE POGING

De stad Antwerpen vraagt een vervolgstudie aan over het alternatief dat als beste uit de bus komt vanuit het rapport van ARUP/SUM. Deze studie zal vervolledigd zijn op 1 juli, te laat om nuttig te zijn voor de burger aangezien op 24 juni het openbaar onderzoek beëindigt. Een andere belangrijke gebeurtenis vindt ook plaats: het indienen van een tweede bouwaanvraag.

04.05.09 // DE POLITIEKE GOK

BAM dient nu ook een bouwaanvraag in voor het **gehele BAM-tracé**. Het feit dat er belangenvermenging is opgetreden bij het goedkeuren van het MER wordt genegeerd, net als het feit dat het alternatief beter voor het algemeen belang zou zijn. Bouwtechnisch laat deze bouwaanvraag het eveneens te wensen over aangezien het vol zit met slordigheden en onduidelijkheden. De echte reden voor het vroegtijdig

indienen van de aanvraag is waarschijnlijk te vinden in het licht van de aankomende **regionale verkiezingen** van 7 juni. Men wil de schijn van een **daadkrachtig** en **efficiënt** beleid op houden.

24.06.09 // NIE PLEUJE

Op 26 mei startte het **openbaar onderzoek** voor de bouw aanvraag van de Oosterweelverbinding die op 4 mei was ingediend. StRaten-generaal had **20 werkdagen** om een bezwaarschrift te formuleren op basis van de 450 plannen die waren ingediend. Na intensief doorwerken konden ze op 24 juni een bezwaarschrift van 34 pagina's indienen, net voor de deadline. Op 1 juli komt eveneens het door de stad aangevraagd studierapport van het alternatieve traject vrij. Het stRaten-generaaltracé zonder Oosterweelknooppunt blijkt **technisch** en **financieel haalbaar**, het scoort ook uitstekend op vlak van stadsontwikkeling.

18.10.09 // HET VOLK SPREEKT

Op 18 oktober organiseerde stad Antwerpen een **referendum** met de vraag: "Moet de stad Antwerpen een gunstig advies geven voor een stedenbouwkundige vergunning van de Oosterweelverbinding op het huidige voorziene tracé tussen Zwijndrecht/Linkeroever en Merksem/Deurne? Ja/Nee".

Het werd een **overwinning voor de de nee-stemmers**. Ongeveer 35% van Antwerpen kwam stemmen, 60% stemde daarbij nee en 40% stemde ja.

In navolging van de stemming richt de Vlaamse regering een nieuwe stuurgroep op (**DAM**, Duurzame Mobiliteit Antwerpen) met **7 werkgroepen** die hieraan moeten rapporteren.

28.10.09 // FORUM2020

Een collectief van bedrijfsleiders, transporteconomen en academici maken zich zorgen dat het Oosterweeldebat opnieuw zal verzinken in een rompslomp van administratieve organen. Verenigd onder de noemer **Forum2020** spreken ze stRaten-generaal aan. Ze vragen om hen een stand van zaken te geven zodat ze een **publiek standpunt** kunnen innemen.

24.10.10 // MECCANO-TRACÉ

Vier mogelijke oplossingen komen voort uit de samenwerking van stRaten-generaal en forum2020, deze worden op 24 februari

voorgesteld op een persconferentie georganiseerd door Forum2020. Het **Meccano-tracé** draagt de voorkeur van beide groeperingen. Er is grote publieke belangstelling voor te vinden.

Op het zelfde moment is de DAM groep nog amper verder dan ze vier maand eerder waren, vooral doordat ze verplicht worden binnen dezelfde denkkaders te blijven werken.

MRT.10 // OPNIEUW GENEGEERD

Half maart dient Forum2020 een rapport van 80 bladzijden in bij de regering. Daarin staat het Meccano-tracé in detail uitgelegd: de visie achter de mobiliteit, concrete uitleg over de kostprijs, uitvoeringstermijn, precieze tracé, verkeerscijfers, bouwtechnieken, tolsценario's, aantal omwonenden, enz.

Eind maart beslist de regering alsnog om door te gaan met het BAM-tracé, weliswaar met een (deels overdekte) tunnel in plaats van een viaduct. Deze beslissing wordt herbevestigd in het nieuwe masterplan voor Antwerpen op 24 september.

Tot lente 2011 geeft de regering herhaaldelijk kritiek op het Meccano-tracé. Door een zelf uitgevoerde studie verwijten ze het tracé op allerlei vlakken nadelig of onhaalbaar te zijn.

19.05.11 // BRUTAAL EN BRUTALER

De Vlaamse regering dient een bouwaanvraag in voor de geplande **gevangenis van Beveren**. De locatie van de gevangenis wordt vastgelegd **pal op de westtangent** van het Meccano-tracé. De vraag om het project een tiental meter te verschuiven - wat gemakkelijk zou kunnen aangezien het zich op landbouwgrond bevindt - wordt genegeerd, aangezien het Meccano-tracé officieel nog niet bestaat. Er wordt **geen MER-screening of MER-rapport** toegevoegd aan de indiening.

08.06.11 // VALSE KRITIEK

Na verscheidene keren te horen hebben gekregen dat het Meccano-tracé niet deugt, vraagt stRaten-generaal de studies op van het Vlaams Verkeerscentrum waaruit dit moet blijken. Op dat moment komt men erachter dat een overheidsstudie naar het Meccanotracé **nooit is**

uitgevoerd en dus dat de kritiek van de afgelopen 15 maand nergens op gestoeld was.

04.07.11 // DE ZOVEELSTE KLACHT

StRaten-generaal dient een **bezwaarschrift** in tegen de concrete inplanting van de gevangenis wegens het ontbreken van een project-MER. Er wordt ook een **klacht** ingediend bij de Vlaamse Ombudsdienst waarbij onder andere wordt gewezen op 'onbehoorlijk bestuur door de Vlaamse regering, het niet respecteren van het voorzichtigheidsprincipe en het mogelijkere creëren van een voldongen feit in de aanloop naar het inmiddels opgestarte MER-onderzoek over de Oosterweelverbinding'.

09.08.11 // POLITIEK VAN VOLDONGEN FEITEN

De **bouwaanvraag** voor de gevangenis wordt **verleend**. In de daarop volgende weken dien stRaten-generaal en anderen een **verzoekschrift** in met de vraag de bouwvergunning te schorsen op basis van het ontbreken van een project-MER, wat verplicht is bij stedelijke ontwikkelingsgebouwen zoals gevangenissen.

05.03.12 // ONGEHOORD EN ONGEZIEN

Vlaams minister van leefmilieu Joke Schauvlieghe verleent, ondanks het ontbreken van een MER-screening of een project-MER, een **definitieve milieuvergunning**. Volgens de Vlaamse regering kan de bouw nu beginnen. Enkele dagen lagen organiseren de actiegroepen opnieuw een **persconferentie** waarin ze uitleggen dat ze niets meer vragen dan dat het gevangenisgebouw 48m wordt verschoven.

01.06.12 // BELOFTE GEBROKEN

Ondanks de **belofte** van de bouwheren te wachten tot er duidelijkheid was over de al dan niet vernietiging van de bouwvergunning, vindt de **eerstesteenlegging** plaats. In principe is een schorsing en vernietiging van de bouwvergunning nog mogelijk maar het verdict van de Raad voor Vergunningsbetwistingen moet nog afgewacht worden. Eind juli raakt alvast bekend dat de aanwezigheid van de gevangenis het Meccano-tracé onmogelijk maakt.

17.10.12 // VAN HET KASTJE NAAR DE MUUR

Hoewel de Raad voor Vergunningsbetwistingen stRaten-generaal gelijk geeft in wat betreft de ruimtelijke onverenigbaarheid van het Meccano-

tracé en de gevangenis, wordt de vergunning niet vernietigd. Er wordt gezegd dat men het GRUP Gevangenis Beveren moet aanvechten, niet de bouwvergunning. Dat had stRaten-generaal echter reeds gedaan in februari en had daarbij te horen gekregen dat het de vergunning was die ze moesten aanvechten. Op die manier kan de burger dus bij niemand terecht met zijn aanvechting. Ondertussen gaat de overheid in stilte door met het voorbereiding van de bouw van de Oosterweelverbinding op het BAM-tracé.

01.08.13 // NIEUWE AANBESTEDING

De Europese Commissie bepaalt dat het onnodig is een formele beslissing over de aanbesteding van het Oosterweelproject te doen aangezien de Vlaamse Overheid zich moet houden aan het wettelijk kader. Dat wettelijk kader stelt dat een nieuwe aanbesteding moet gebeuren indien het oorspronkelijk plan substantieel verandert, wat gebeurd is door het schrappen van de Lange Wapper. De 'non-beslissing' wekt veel discussie op.

08.11.13 // PLAN-MER VRIJGEGEVEN

Na twee jaar is het plan-MER dat onder andere het Meccano-tracé en het BAM-tracé moet vergelijken vrijgegeven. Hierin staat dat het BAM-tracé weliswaar lichtjes beter scoort op mobiliteit, maar dat de score voor 'mens en samenleving' beduidend lager ligt.

14.02.14 // KOGEL DOOR DE KERK

Zich baseren op het plan-MER beslist de Vlaamse Overheid op 14 februari dat het ligt op groen wordt gezet voor het BAM-tracé. De actiecomités stRaten-generaal en Ademloos waarschuwen dat ze het hierbij niet zullen laten en roepen al hun sympathisanten op mee te doen aan de volgende procedures.

20.03.14 // RINGLAND

Gebaseerd op een eerder concept 'Uit de ban van de Ring' van 2012, willen de initiatiefnemers van Ringland de mobiliteitsprobleem nu aanpakken waar die zich het sterkst stelt: op de ring zelf. Een volledige overkapping van de ring zou het capaciteitsprobleem oplossen, de leefbaarheid verhogen en stadsontwikkeling vergemakkelijken. 800 voetbalvelden aan ruimte zouden zo vrijkomen. Ringland geniet van een groot draagvlak bij vrijwel alle partijen.

07.08.14 // SAMEN STERK

Hoewel de Vlaamse Overheid (met uitzondering van Groen!) stelt dat Ringland te combineren is met het BAM-tracé, vinden de oprichters van Ringland van niet. Ze geloven niet dat hun doel, een volledige overkapping, haalbaar is met de huidige plannen voor het tracé. Zelf prefereren ze een samenwerking met stRaten-generaal, waardoor het Meccano-tracé een nieuwe duw in de rug krijgt.

02.03.15 // KLEINE DEKSEL TJES

Bart De Wever, burgemeester van Antwerpen, stelt maar op enkele plekken te overkappen. Strategische gekozen overkappingsplekken kunnen al een hele levensverbetering betekenen, volgens De Wever. SP.A en Groen vinden het alvast een slecht idee en Ringland zelf is ook niet voor het plan te vinden. Op 20 maart wordt de bouwvergunning goedgekeurd.

13.07.15 // GEZAMELIJKE KLACHT

stRaten-generaal en Ademloos dienen gezamenlijk een klacht in tegen de Oosterweelverbinding. Ze vragen om het GRUP dat op 20 maart was goedgekeurd te vernietigen. Volgens de actiegroepen heeft de regering vele malen haar eigen regels geschonden in de procedure van de Oosterweelverbinding. Alternatieven zouden niet correct zijn onderzocht, en deskundigen van BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) zouden tegelijk rechter en betrokken partij zijn geweest. Volgens Claeys hebben ze een ijzersterke case. Indien de Raad van State de MER-vergunning vernietigd, kan de overheid helemaal opnieuw beginnen.

05.12.15 // OVERKAPPINGSINTENDANT

De Vlaamse overheid stelt een overkappingintendant aan die de haalbaarheid van de overkapping van de ring moet nagaan. op basis van een grondige analyse en een uitgebreid participatieproces met alle stakeholders, moet de intendant een ambitienota opmaken waarop nieuwe masterplannen zullen worden gebaseerd. Stedenbouwkundige professor Alexander d'Hooghe werd geselecteerd voor de taak en kan in januari 2016 beginnen. Hij krijgt twee jaar de tijd en een budget van 2,3 miljoen euro. Hoewel de overheid benadrukt te ijveren voor een volledige overkapping blijft het BAM-tracé weerhouden.

02.06.16 // EINDELIJK BEWEGING

Voor het eerst zitten de Vlaamse regering, het Antwerpse stadsbestuur en de actiegroepen op eenzelfde lijn, namelijk de overkapping van de

zuidelijke helft van de ring. "Voor het eerst in 20 jaar de start van een echte dialoog", zei Peter Vermeulen van Ringland, wat te danken is aan de moeite van de overkappingsintendant. Het zuidelijke deel is het gemakkelijkst te overkappen want het zit reeds ingebed. Er is ook een akkoord om de Hollandse Knoop, het breedste punt van de snelweg, en de scheiding van lokaal en doorgaand verkeer te onderzoeken. Het onderzoek zou 6 maand duren.

NOG VERWACHT: Op 24.05.16 werd een tweede referendum aangevraagd door stRaten-generaal en Ademloos. Het is nog niet zeker over wat die zal gaan of die gaat doorgaan na het nieuws van 2 juni. Bovendien wordt er nog gewacht op het antwoord van de Raad van State in verband met het vernietigen van de vergunning. De strijdbijl is nog lang niet begraven.