

David tegen Lange Wapper

CASUS Maarten Loopmans

Sinds 2004 is Antwerpen in de ban van de Antwerpse Ring. Omdat een geplande ring voor doorgaand verkeer buiten de stad nooit werd gerealiseerd, gebruiken lokaal en doorgaand verkeer samen de Ring. De Ring is daardoor één van de meest filegevoelige autowegen in Europa. Bovendien werd ze het onderwerp van een epische strijd tussen Antwerpse actiegroepen en de Vlaamse overheid.

De Antwerpse Ring is niet gesloten en dus geen echte ringweg. In mei 2000 werd door de Vlaamse regering echter formeel beslist om de verkeersdoorstroming in Antwerpen te verbeteren door de ring rond te maken. Via een scheldekruising, de zogenaamde Oosterweelverbinding, zouden de E34 en E17 naar het westen met de E19 en A12 naar het noorden worden verbonden. Een nieuw opgericht publiekrechtelijke NV de 'Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel' (BAM), waarvan de Vlaamse regering voor 99% aandeelhouder is, staat in voor de ontwikkeling en legitimatie van het project. Na jaren studiewerk achter gesloten deuren, waarin zelfs het Antwerpse stadsbestuur nauwelijks wat in de pap had te brokken, viel de keuze op een tunnel onder de Schelde en een brug over de oude Antwerpse havendokken. Het resultaat werd op februari 2005 trots voorgesteld. Althans, niet helemaal. De maquette van de brug over de 19de eeuwse Antwerpse havenwijk 'Eilandje' werd toch nog maar even aan het oog van het grote publiek onttrokken.

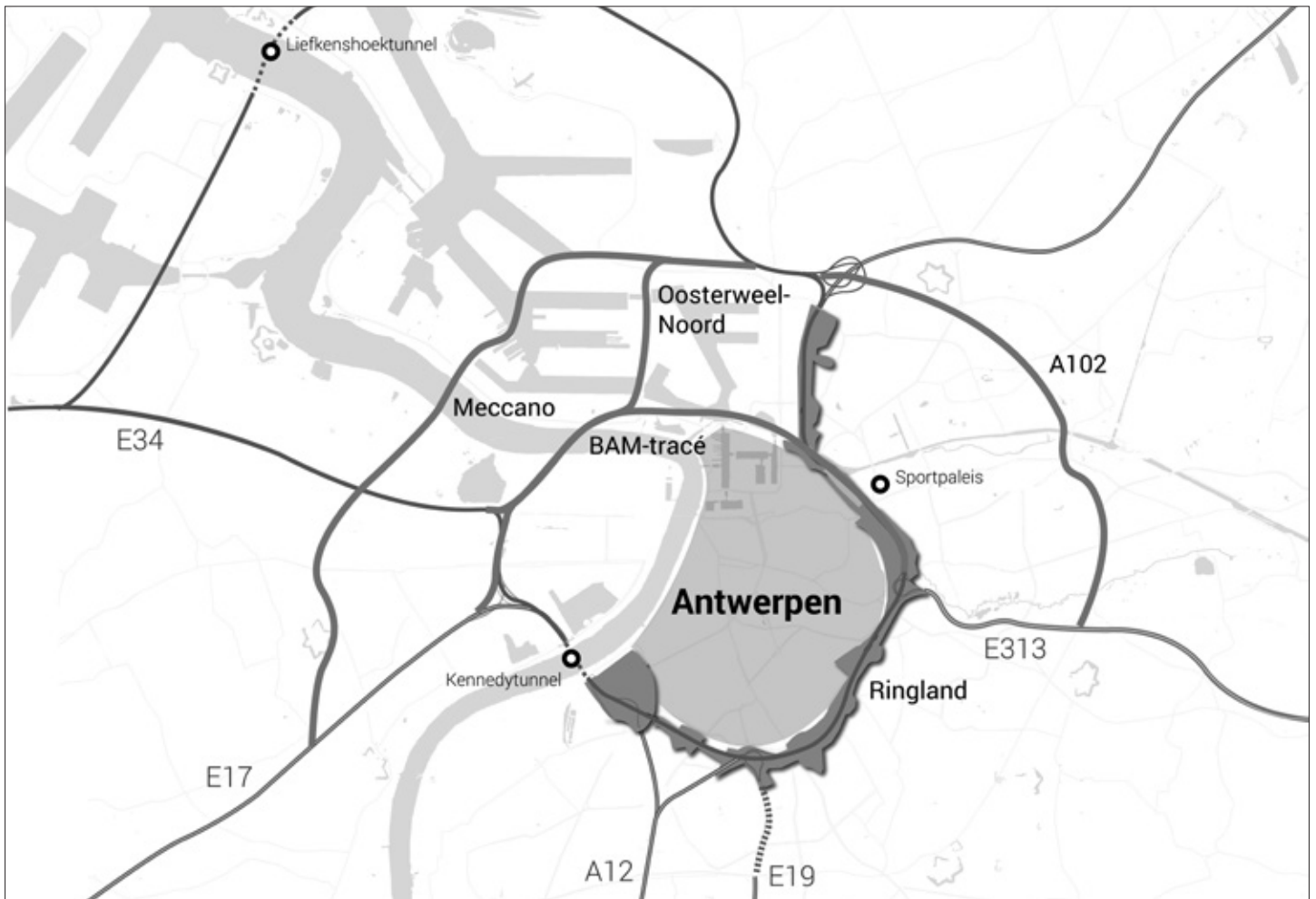
Het Eilandje was immers het speerpunt van de Antwerpse stadsontwikkeling; de stad, de Vlaamse regering en een handvol voorzienige vastgoedspeculanten hadden net tientallen miljoenen euro's in de trendy wijk geïnvesteerd. Bovendien ging de Oosterweelverbinding lijnrecht in tegen het in opmaak zijnde 'Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen'. Het stadsbestuur morde dan ook toen ze de Vlaamse plannen onder ogen kregen, en men vreesde dat de maquette nog meer onrust zou opwekken. De Vlaamse regeringspartijen drukten het weerwerk van hun lokale vertegenwoordigers de kop in, en stedenbouwkundigen en investeer-

ders die protesteerden werden eigenbelang verweten. De geplande brug werd uitdagend 'Lange Wapper' gedoopt, naar een middeleeuwse reus die de Antwerpenaren kwelde. Maar reuzen komen soms hun David tegen...

David

De David van de Vlaamse regering kwam niet uit het geplaagde Eilandje, maar uit het volkse Borgerhout. Borgerhout kent een bruisend middenveld, dat zich al langer ergerde over hoe de Ring dit district in twee deelt. Zo ontstond het idee om de Ring te overkappen met een 'Ringpark'. Een voortrekker van het idee, Manu Claeys, merkte op dat de Oosterweelverbinding niet alleen de ontwikkeling van het Eilandje blokkeert, maar ook dit Ringpark onmogelijk maakt. Hij schrijft in 2005 een nota over de negatieve effecten van de Oosterweelverbinding op de Antwerpse stadsontwikkeling en stuurt deze naar stRaten-generaal, een overkoepelende vereniging die sinds 1999 buurtcomités ondersteunt in hun acties voor een meer leefbare en socialere stad (zie het artikel van Tim Devos elders in deze AGORA). stRaten-generaal is een open netwerk van doorwinterde activisten waar ook Claeys deel van uitmaakt. De leden komen uit diverse hoeken (ruimtelijke planning, sociaal werk, kunstsector, rechten) en bouwden ervaring op in eerdere acties rond stadsontwikkelingsprojecten.

Een van de leden van stRaten-generaal, Peter Verhaeghe, bijt zich mee vast in het dossier, op zoek naar alternatieve scenario's om de Antwerpse mobiliteitsknoop te ontwarren. Na een zomer intensief werken komen de twee met een voorstel op de proppen dat pleit voor de aanleg van een tunnelcomplex, verder weg van het stadscentrum. In de ogen van het brede publiek en veel specialisten lijkt dit alternatieve scenario beter dan het voorstel van de Vlaamse regering en het krijgt veel weerklank in de pers. Het studiewerk mondt uit in een formeel bezwaarschrift tegen het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Oosterweelverbinding en verleidt een tiental andere Antwerpse verenigingen en actiegroepen om mee aan de kar te trekken. In het daaropvolgende jaar leggen ze zich



BAM-tracé, Meccano-tracé en Ringland overkapping-scenario. Bron: Ringland

erop toe om de Antwerpse burgers te informeren over wat hen met de Lange Wapper (letterlijk) boven het hoofd hangt en over alternatieven voor dit project. Iets wat de Vlaamse regering het voorafgaande decennium heeft nagelaten te doen.

De mobilisatie heeft succes: onder druk van de vele ingediende bezwaarschriften, adviescommissies, experts en het lokale bestuur, wordt het voorstel van stRaten-generaal in 2006 mee opgenomen in de milieueffectenrapportage (MER) als alternatief scenario. Tot ontevredenheid van de nv BAM: die verklaart dat de aanbestedingsprocedures niet teveel tijdverlies mogen oplopen en is alvast begonnen met de offertes te versturen. BAM mag zelf het milieueffectenrapport opmaken en beslist het alternatieve tracé 'weg te schrijven': enkel een minder gunstige versie van het alternatief wordt bestudeerd en als 'technisch onhaalbaar' naar de prullenmand verwezen. BAM heeft echter duidelijk het intussen opgebouwde krediet van stRaten-generaal onderschat. Wanneer de MER en het ruimtelijk uitvoeringsplan voor het oorspronkelijke BAM-tracé in 2007 overhaast worden goedgekeurd, en nog sneller een consortium voor de bouw wordt geselecteerd, barst het protest los.

Fijn stof

De openlijke belangenvermenging bij de MER-procedure heeft ook bij anderen een alarmbel doen rinkelen. De ombudsdienst van de Vlaamse Regering stelt, na een klacht van stRaten-generaal, dat de regering hierover uitleg moet verschaffen.

De regering moet bakzeil halen en eind 2008 alsnog een onafhankelijk studie bureau (het consortium ARUP/SUM) aanstellen om de verschillende scenario's te vergelijken. Uit dit onderzoek blijkt het stRaten-generaal tracé beter dan de Lange Wapper, maar ARUP/SUM schuift zelf een nog beter alternatief naar voor. StRaten-generaal heeft daar wel oren naar en besluit hierop verder te werken. De Vlaamse regering niet. Enkele weken na het oordeel van ARUP/SUM dient BAM een bouwvergunning in voor de oorspronkelijke Lange Wapper.

De openlijke belangenvermenging bij de MER-procedure heeft een alarmbel doen rinkelen

Via een lezingenreeks haalt stRaten-generaal intussen de banden aan met internationale tunnelbouw- en mobiliteitsexperts. Onder de sprekers ook artsen en longspecialisten die de problematiek van fijn stof en lawaaihinder onder de aandacht brengen. Een nieuw strijdpunt lijkt geboren: het thema fijn stof zal de komende jaren de publieke agenda steeds meer beheersen. Maar 2008 staat daardoor een nieuwe actiegroep op: vzw 'Ademloos' kiest een andere strategie en tracht een volksraadpleging af te dwingen over de tracékeuze. Op korte tijd slagen ze erin meer dan

10% van de Antwerpenaren te laten tekenen. Zo is het stadsbestuur door Europese wetgeving verplicht een volksraadpleging te organiseren, een primeur in België. Onder druk van de Vlaamse regering wordt de keuze beperkt tot een ja of nee voor het BAM-tracé; 'het volk' mag zich niet uitspreken over alternatieven. Voor het eerst richt BAM zich direct tot dat volk. In de aanloop naar het referendum betaalt de nv meer dan 2 miljoen euro aan reclameboodschappen. De actiegroepen houden het low-profile, maar innovatief. Ze rekenen op de burger zelf om hun boodschap te verspreiden. Sympathisanten hangen 50000 affiches op en delen informatie over sociale media. De resultaten van de volksraadpleging zijn nefast voor BAM: met 35% opkomst stemt 60% tegen het BAM-tracé.

Meccano

Na de volksraadpleging verenigen een groep van havenbazen en academici zich onder de noemer 'Forum 2020' en geven stRaten-generaal een budget om hun alternatief verder uit te werken. Zo krijgt het Meccano-tracé vorm. Dit is niet langer gebaseerd op het rondmaken van de ring maar introduceert, geïnspireerd op het voorstel van ARUP/SUM, tangenten die in het westen en het oosten van de stad de belangrijkste autowegen met elkaar verbinden. Gesteund door het referendum en de verschijning van Forum 2020 doet de Antwerpse burgemeester een oproep om het dossier te 'depolitiseren': in handen te leggen van objectieve experts in plaats van de BAM en de Vlaamse ministers. Het tegen-

deel gebeurt. De Meccanostudie wordt terzijde geschoven: volgens de bevoegde minister is het voorstel bestudeerd door de administratie en onuitvoerbaar bevonden. Een jaar later blijkt dat de minister heeft gelogen en dat het voorstel nooit is bekeken. Ondertussen is beslist om vast te houden aan het BAM-tracé, weliswaar met een tunnel onder de havendokken in plaats van een brug. In het MER voor dit tracé moet echter ook het Meccano-tracé worden onderzocht. Bovendien is door het aanzwellend debat over luchtkwaliteit de overkapping van de ring een strijdpunt geworden bij de Antwerpse gemeenteraadsverkiezingen van 2012. Het BAM-tracé maakt zo'n overkapping moeilijk, zo niet onmogelijk.

stRaten-generaal wordt deze keer nauw bij het overleg over het MER betrokken. Op het einde van het traject loopt het echter mis: enkele maanden voor aflevering van het eindrapport, is stilzwijgend beslist om de meest interessante versie van Meccano niet in de studie op te nemen. Daardoor lijkt het BAM-tracé niet zo heel veel slechter voor de volksgezondheid dan Meccano en lichtjes goedkoper. Op 14 februari 2014 kiest de Vlaamse regering opnieuw voor het BAM-tracé.

Ringland

Weer staat er een nieuwe actor op in de Oosterweelsaga. Studiebureau Stramien nv heeft tijdens het MER-onderzoek uit eigen initiatief en gesteund door externe deskundigen een scenario voor overkapping van de ring uitgewerkt: Ringland. Dit verbetert de luchtkwaliteit en de leef-



Stappen om te overkappen actie. Foto: Tim Devos

baarheid, maar biedt ook een goedkopere en effectievere oplossing voor de mobiliteitsproblemen waar het hele verhaal mee was begonnen. De Vlaamse regering kijkt weer de andere kant op, maar stRaten-generaal en Ademloos springen geïnteresseerd op de kar. Op 4 mei 2014 wandelen en fietsen duizenden burgers naar Park Spoor Noord om Ringland te steunen. Intussen komen er nieuwe leugens aan het licht over het BAM-tracé. Uit geheimgehouden documenten die door parlementslid Björn Rzoska aan het licht worden gebracht blijkt het BAM-tracé 1,7 miljard euro duurder dan in het MER-rapport werd voorgesteld. De geschiedenis herhaalt zich, nu als farce.

Nieuw burgerschap versus vermolmd bestuur

Politieke wetenschapper Luc Huyse heeft er schik in. In zijn nieuwe boek beschrijft hij de strijd van stRaten-generaal en co als de eerste stap naar een nieuwe democratie, waar de burger een steeds belangrijkere rol opneemt in de besluitvorming. Burgers ontwikkelen een collectieve kennis waar als bestuurder steeds moeilijker tegenop te tornen valt. Zo veroveren ze een plaats aan de onderhandelingstafel; soms wordt daarbij de verkozen politicus gewoon overgeslagen.

Het groeiende actienetwerk legt de pijnpunten van de Vlaamse democratie bloot

stRaten-generaal heeft een succesvolle nieuwe manier van mobiliseren aangeboord. Het gaat om een netwerkmobilisatie, waarbij het netwerk steeds maar groeit, zowel in draagvlak als in kennisbasis. Na elke flagrante fout van politici sluiten zich nieuwe verontwaardigde actievoerders en organisaties aan. Die brengen nieuwe kennis en thema's in het netwerk binnen: van mobiliteit naar stadsontwikkeling over leefbaarheid en gezondheid naar kansen voor een nieuw groots park in het centrum van de stad. Het houdt de kennis ook vast: betrokkenen bouwen verder op eerdere ervaringen, leren hieruit en organiseren zich steeds beter. Het netwerk ontwikkelt daardoor steeds betere voorstellen. Op elk voorstel reageert de Vlaamse regering op dezelfde wijze: men klampt zich vast aan het oorspronkelijk tracé, en tracht de nieuwe voorstellen van tafel te vegen met kunstgrepen, in plaats van argumenten. Die kunstgrepen overtuigen echter steeds minder.

Het groeiende actienetwerk legt immers de pijnpunten van de Vlaamse democratie bloot. Het maakt tastbaar wat politieke wetenschappers als Wilfried DeWachter al decennialang aankaarten. Het Vlaamse beleid is sterk gepolitiseerd. De Vlaamse ambtenarij staat erg zwak tegenover verkozen regeringsleden, wiens kabinetten vaak beter geïntformeerd zijn en gerekruteerd worden uit het kruim van het ambtenarenkorps. Daardoor worden bij grote projecten niet zozeer beredeneerde oplossingen gezocht, maar gestreefd naar de grootst mogelijke electorale opbrengst.

Omdat ook electoraal verlies altijd tot de mogelijkheden behoort, worden in Vlaanderen belangrijke beslissingen uit de publieke arena gehouden en bij voorkeur in achterkamers genomen, waar de belangrijk-

ste stakeholders achter gesloten deuren worden samengebracht. Pas wanneer een overeenkomst wordt bereikt tussen deze stakeholders, wordt getracht deze oplossing te 'verkoppen' aan het grote publiek.

Wanneer lokale politici, die dichter bij hun kiezers staan, tegensputteren, worden ze door de partij tot de orde geroepen. Omdat in het Vlaamse kiesstelsel niet de kiezer, maar de partij door middel van de kieslijstvorming bepaalt wie een zitje krijgt in het parlement, kan de wil van de partij niet worden genegeerd. Wilfried DeWachter noemt dit in zijn boek 'de mythe van de parlementaire democratie' een 'participatie'. Dankzij de Antwerpse actiegroepen weten nu ook de Antwerpse burgers wat deze term in de praktijk inhoudt. Het actienetwerk zet de Vlaamse participatie in haar hemd, en toont zo hoe een meer democratische toekomst mogelijk is.

Maarten Loopmans (maarten.loopmans@ees.kuleuven.be) is docent Stadsgeografie aan de KU Leuven en doet onderzoek naar de relatie tussen stadsontwikkeling, ruimtelijke planning en marginalisering. In zijn doctoraat onderzocht hij het verband tussen stadsontwikkeling en stedelijke bewegingen in Antwerpen.

Literatuursuggesties

- Claeys, M. (2013) *Stilstand. Het Oosterweeldossier*. Leuven: Van Halewyck.
- Dewachter, W. (2001) *De mythe van de parlementaire democratie*. Leuven: Acco.
- Huyse, L. (2014) *De democratie voorbij*. Leuven: Van Halewyck.
- Loopmans, M. & Dirckx, T. (2012) *Neoliberal Urban Movements? A Geography of Conflict and Mobilisation over Urban Renaissance in Antwerp, Belgium*. In: *Contradictions of Neoliberal Planning* (pp. 99-116). Springer Netherlands.
- Nicholls, W. (2009) "Place, networks, space: theorising the geographies of social movements." *Transactions of the British Institute of Geographers* 34(1): 78-93.