

**STILSTAND**



**STIL** Manu  
Claeys  
**STAND**

OVER MACHTSPOLITIEK,  
BETWETERBESTUUR EN  
ACHTERKAMERDEMOCRATIE

H E T O O S T E R W E E L D O S S I E R

UITGEVERIJ VAN HALEWYCK

*Voor Peter, Anne, Wim  
en alle vrijwilligers van de actiegroepen.  
Blijven bewegen!*



© 2013 - Manu Claeys & Uitgeverij Van Halewyck  
Diestsesteenweg 71a - 3010 Leuven  
[www.vanhalewyck.be](http://www.vanhalewyck.be)

Cover: Peer De Maeyer  
Foto voorplat: © Luc Janssens  
Auteursportret: © Martha Claeys  
Overzichtskaart: © Peter Verhaeghe  
Opmaak: [www.intertext.be](http://www.intertext.be)  
Druk: Wilco, Amersfoort

NUR 740  
ISBN 978-94-6131-148-1  
D/2013/7104/20

# Inhoud

## **Proloog**

Het begon met een maquette 11

## **Inleiding**

Hoe een overheid haar eigen protest creëerde 25

### **1 De opmaat 41**

*Een brug te ver* 41

*Het debat dat er geen was* 44

*De flater van het decennium* 48

### **2 Het alternatief 55**

*Tien ingrediënten voor een succesvolle bewonersgroep* 56

*Een driehoek van kansen* 58

*Waarom de Oosterweelverbinding haaks staat*

*op wat Antwerpen zichzelf toewent* 60

*Geachte minister-president, geachte burgemeester* 62

*Beste gemeenteraadslid* 64

### **3 Het bezwaarschrift 67**

*Kerf van de eeuw* 68

*Adverteren in plaats van informeren* 71

*Bezwaarschrift 355* 74

*Alternatief tracé wordt eindelijk bestudeerd!*

*Maar hoe ernstig?* 93

### **4 De tussentijd 101**

*Een geslaagde stad is een gelaagde stad* 101

*Stadsgewest goed voor iedereen* 106

*Belangrijke steun voor kritiek op de Oosterweelverbinding* 108

*Macht, kennis en stedenbouw* 110

*Ondoordachte stadsontwikkeling creëert conflicten* 112

- 5 De ontnuchtering 117**  
*Over politiek autisme en tunnelvisies 118*  
*Geacht parlementslid 120*  
*Operatie oogverblindings 121*  
*Studierapport over alternatief blijkt verplicht nummer 123*  
*Geachte minister 127*  
*Nota stRaten-generaal over het studierapport 128*
- 6 Het Plan B 135**  
*Een Plan B voor de Oosterweelverbinding 136*  
*Het zwartste verkeersknooppunt van Vlaanderen 137*  
*Geachte parlementsleden 140*  
*Pleisters op een houten been 141*  
*Het grote verschil tussen twee scenario's 143*  
*Kritiek BAM op tracé stRaten-generaal raakt kant noch wal 146*
- 7 De klacht 149**  
*Geachte heer ombudsman 150*  
*Bedrog bij opmaak milieueffectenrapport 172*  
*Geacht parlementslid 177*  
*Discussie gesloten? Niets van 180*  
*Vlaamse Ombudsdienst vraagt ministerieel uitsluitel 184*
- 8 Het draagvlak 187**  
*A!A – Antwerpen in Actie 189*  
*De dwazen van de Lange Wapper 192*  
*BAM weigert openbaarmaking sleuteldocument 194*  
*Brug zonder draagvlak 198*  
*Herkansen is niet mogelijk 206*  
*De Oosterweelvis 209*  
*Politici spelen dubbel spel in Oosterweelsaga 210*
- 9 Het onderzoek 213**  
*Bij de aankondiging van een onafhankelijk onderzoek 214*  
*Wordt het onderzoek dan toch een maat voor niets? 219*  
*Stadsviaduct of haventunnel? 221*  
*Bouwen architecten dan geen tunnels? 226*

<i>De echte kostprijs van de Oosterweelverbinding</i>	228
<i>De Oosterweelverbinding en het verhaal van Madrid</i>	232
<i>Bedrog, Amateurisme en Manipulatie in Oosterweelcommunicatie</i>	240
<i>Not in my backyard?</i>	242
<i>Drijfzand en luchtkastelen</i>	245
<i>stRaten-generaal feliciteert Ademloos</i>	248
<i>De gekaapte volksraadpleging</i>	250
<i>De eindjump van een zenuwachtige BAM?</i>	253

## **10 De onmacht 257**

<i>Tijd voor een trendbreuk</i>	258
<i>Grote werken, kleine bestuurder</i>	259
<i>Commentaren bij een evaluatiestudie</i>	261
<i>Economisch populisme teistert Oosterweeldebat</i>	265
<i>Twijfel over Oosterweel is goed</i>	268
<i>Vlaamse regering neemt vlucht vooruit</i>	271
<i>Over een ontsporing in de omgang met opiniepeilingen</i>	273
<i>Waarom de regering in allerijl de bouwaanvraag laat indienen</i>	274
<i>De onmacht van de burger</i>	277

## **11 De bouwaanvraag 281**

<i>Geen molensteen om de nek van Antwerpen</i>	282
<i>Bezwaarschrift</i>	284
<i>De dwang tot zwijgen</i>	292
<i>Nemo iudex in causa sua</i>	299
<i>Het mysterie van de schadeclaims</i>	301
<i>Vier jaar tijdverlies. Nu vooruit met het alternatief!</i>	304
<i>De 'scheve architecten' zijn helemaal terug</i>	306

## **12 De volksraadpleging 309**

<i>Opperste verwarring over BAM-tracé</i>	311
<i>Tweede vraag bij volksraadpleging de evidentie zelfe</i>	313
<i>Politiek elimineert onafhankelijk onderzoek</i>	
<i>Oosterweelverbinding</i>	315
<i>Antwerpen moet slikken en zwijgen</i>	317

*Het ware Oosterweelgeheim van de Vlaamse regering* 318  
*stRaten-generaal eist intrekken reclamespots BAM* 323  
*Antwerpen bezette stad* 325  
*Tuikabelbrug type Lange Wapper*  
*nergens in de wereld gebouwd* 327  
*Historische farce?* 328  
*Kortste persbericht ooit* 329  
*Tunnelveiligheidsexpert* 330  
*Heeft de BAM dan toch gewonnen?* 331

### **13 De Meccano 335**

*Meccano en de toekomst van Antwerpen* 338  
*Waarom wij ons zorgen maken* 339  
*Waarom genoeg nemen met half werk?* 342  
*stRaten-generaal vraagt onafhankelijk onderzoek*  
*Meccanoplan* 344  
*Doorgestoken kaart in Oosterweeldossier* 346  
*Meccanoplan nooit onderzocht door Vlaams*  
*Verkeerscentrum* 355  
*Over de impact van het BAM-tracé op de Antwerpse ring* 361  
*Van knelpunten naar knooppunten* 363  
*Meccano zal blijven opduiken,*  
*ondanks 'definitieve' regeringsbeslissing* 366  
*Oosterweel kun je niet half oplossen* 367  
*'BAM-tracé Stem Nee' bis* 369  
*Een historische fout wordt herhaald* 371  
*Eén jaar na de volksraadpleging* 374

### **14 De mythes 381**

*Oosterweelmythologie* 382  
*Mythe 1: het BAM-tracé werkt* 383  
*Mythe 2: Het Masterplan 2020 is een*  
*samenhangend geheel van ingrepen* 386  
*Mythe 3: De Oosterweelverbinding wordt*  
*gefinancierd door middel van tolheffing* 391  
*Met en is weten* 394  
*Nieuwe verkeersmodelleringen bevestigen:*



*BAM-tracé deel van het probleem* 397  
*Masterplan 2020 peperdure maat voor niets* 398

## **15 De sabotage 403**

*Bezwaarschrift ter vrijwaring van het Meccanotracé* 405  
*Waar is de mysterieuze studie?* 406  
*Hoogmoed voor de val* 409  
*Beroepsinstantie dwingt minister tot toegeven van gepleegd bedrog* 410  
*Bezwaarschrift twee ter vrijwaring van het Meccanotracé* 413  
*Re: Vierledige klacht tegen de minister* 417  
*Bouwcontracten gunnen belangrijker dan inspraakprocedures respecteren* 433  
*Spijbalresolutie parlement teken van politieke zenuwachtigheid* 434  
*Vlaamse regering voert actief obstructie tegen Meccano* 436  
*Eindconclusie Vlaamse ombudsman: Meccano kreeg geen eerlijke kans* 439

## **16 De politiek 443**

*Alle macht in der daad aan het volk!* 444

## **17 Het milieueffectenrapport 455**

*Meccano belangrijkste alternatief in MER-procedure Oosterweel* 455  
*Opmerkingen en aanvullingen bij kennisgeving plan-MER Oosterweel* 457  
*Meccano officieel voorgelegd als alternatief tracé* 461  
*Wensen voor een Meccanojaar* 463  
*Wie ring wil overkappen, moet Oosterweel schrappen* 464  
*Beslissingen van beton* 468  
*Sommige politici gaan creatief om met realiteit* 470  
*Sluitstuk Meccanocampagne kan worden opgestart* 471  
*Bij de bekendmaking van de definitieve richtlijnen* 473

## **18 Het voldongen feit 475**

*Klacht bij Europa tegen Vlaamse regering* 477

*De parallel tussen Uplace en de Beverse gevangenis* 478  
*Onaangepast politiek gedrag* 480  
*Vorbij de file* 481  
*Europese Commissie start inbreukprocedure  
tegen Vlaamse regering* 484  
*Aanvullende richtlijnen staven belang  
opschuiven Beverse gevangenis* 486  
*Herwonnen stad: over de toekomst van de Antwerpse ring* 490  
*Kroniek van een aangekondigd bouwmisdrijf* 495  
*Bouw Oosterweelverbinding wordt in stilte voorbereid* 504  
*Oosterweeloppositie komt versterkt uit de verkiezingen* 506

### **Slot**

Het zwarte gat van de Oosterweel 511

### **Epiloog**

De negende macht 543

**Ten uitgeleide** 549

## Proloog

### Het begon met een maquette

Het begon met een maquette die plots boven water kwam. De Vlaamse Regering plande een nieuwe autosnelweg dwars door de stad Antwerpen, de zogenaamde Oosterweelverbinding. Van die autosnelweg bestond er een bouwkundig model van vijf vierkante meter die – zo meldde de *Gazet van Antwerpen* op 17 februari 2005 – aan politici was getoond maar voor de buitenwereld onzichtbaar moest blijven. De krant snapte waarom het publiek het model niet mocht zien: door de komst van het geplande viaduct kon de stadsontwikkeling immers ‘een flinke dreun’ krijgen. ‘En zo dreigt in dit dossier een conflict tussen Vlaamse prioriteiten en stedelijke belangen’, concludeerde de journalist. Dat conflict kwam er inderdaad, jaren later en in volle hevigheid. Het bereikte een hoogtepunt in het jaar 2009 en sluimert voort tot vandaag.

Begin februari 2005 kreeg het Antwerpse stadsbestuur voor het eerst de bewuste maquette te zien. De burgemeester en zijn schepenen schrokken van de impact van het geplande project op hun stad. Wellicht daarom gaf het kabinet van de Vlaamse minister van Openbare Werken Kris Peeters de opdracht om het schaalmodel voorlopig binnenshuis te houden. Aan de pers legde het communicatiebureau uit dat het nog niet was afgewerkt, dat er nog foto’s gemaakt moesten worden, dat de weigering tot publiek-making om technische redenen gebeurde. En dat er slecht gecommuniceerd was.

Een week na het bericht in de krant kondigde de minister aan dat het nieuwe viaduct zou luisteren naar de naam Lange Wapper. Foto’s van de maquette werden vrijgegeven. ‘Het wordt een brug die de hele Antwerpse bevolking zal verbinden’, zei zijn woordvoerder. Het tegendeel bleek waar. Zelden raakte Antwerpen en bij uitbreiding Vlaanderen zo verdeeld als over dit bouwproject. Als mythologische kwelgeest maakte de Lange Wapper zijn naam helemaal waar. Zonder dat ooit één steen is gelegd, groeide

het project uit tot een ‘haast emotionele splijtzwam’ (*De Morgen*, 27 februari 2010) voor bewoners, besturen en bouwgroepen.

De volgende dag schreef de krant *De Morgen*: ‘Met de publicatie van de spectaculaire eerste foto’s van de maquette van de Lange Wapperbrug is de discussie over de Oosterweelverbinding in de fase van het openbare debat gekomen. De voorbereiding in besloten kringen van ingenieurs en beleidsmakers is evenwel al bijna tien jaar aan de gang.’ De krant legde meteen de vinger op de wonde: de voorbereiding in besloten kringen. Jarenlang was in studiebureaus, op kabinetten en binnen administraties gesleuteld aan het plan. Er was overlegd, becijferd en begroot. Dikke rapporten waren geschreven. De politieke afspraken waren rond, de openbare aanbestedingen reeds gepubliceerd. In de hoofden van de politieke initiatiefnemers lag de Oosterweelverbinding er eigenlijk al. En dan ineens rees kritiek die alle voorbereidende werk op de helling dreigde te zetten. Plots vroeg een lokaal bestuur of er misschien toch geen andere manieren waren om de mobiliteitsknoop te ontwarren. Voor het eerst was er dat openbare debat.

De minister van Openbare Werken zei niet te geloven in een alternatief voor het viaduct, want daarover nadenken betekende tijdverlies. Geen debat voor hem dus. Later, als minister-president, zou hij die lijn blijven aanhouden: het moet vooruit, er is nu lang genoeg gestudeerd, we hebben beslist. Hoe fermer hij dat allemaal herhaalde, hoe steviger het dossier echter vastliep. Tijdwinst boeken heeft de regering zeer zeker níét gedaan. Het dossier nadert stilaan zijn twintigste verjaardag.

Op 3 maart 2005 zou de maquette uiteindelijk aan het Vlaams Parlement worden getoond. Daags voordien schreef ik mijn eerste opiniestuk over de kwestie. Ik had het over intelligente inspraak als wezen van de democratie, en over het tegendeel daarvan, waarbij burgers worden herleid tot consumenten. Korte tijd later volgde een tweede opinie, daarna nog een derde waarin ik vier alternatieve scenario’s voor de Oosterweelverbinding oplistte: een nulscenario (geen nieuwe infrastructuur, wel rekeningrijden), een ingetunnelde versie van de Oosterweelverbinding en twee noordelijke bypasses – het stRaten-generaaltracé en het Meccanotracé (de namen kwamen pas later) – die doorgaand verkeer voortaan rond de stad zouden leiden. De vier scenario’s worden vandaag onderzocht in een milieueffectenrapport, acht jaar later.

Stadsontwikkeling heeft me altijd gefascineerd, meer in het bijzonder hoe mensen zich bewegen in een stad, en hoe die mobiliteit zich verhoudt tot verblijfsfuncties als wonen, werken of spelen. Ik kijk me suf op stadsplannen en vervoersnetten. Waar liggen de logische verbindingen? Hoe functioneren die? Zou het er aangenaam en efficiënt zijn om zich te verplaatsen, of net niet? Waar liggen de pleinen en de gezellige assen? Zijn er

voldoende? Waar conflicteren de verschillende *movers* in het publieke domein, waar heerst het vanzelfsprekende samengaan? Hoe hebben de bouwers van weleer dat aangepakt? Op welke manier bepaalde het mobiliteitsnet de vorm van de stad? Hoe 'plakken' omliggende stadsdelen aan het historische centrum, en hoe de buitenwijken aan de kern? Raak je vlot ter bestemming, of is het een gedoe? Waar overheerst de wandelafstand, in welke wijken de tramafstand, en waar domineert de auto? Zitten de zware verkeersassen goed ingepast in het stedelijk weefsel, of leggen ze veeleer een hypotheek op hun omgeving? Wat is de rol van de waterlopen? Is het openbaar vervoersnet verstandig uitgebouwd? Waar zitten de lacunes? Wat kan de toekomst brengen?

Meer dan vele andere factoren bepaalt de mobiliteitskwaliteit binnen een stad de leefkwaliteit. Ruimtelijke planners weten dat en de jaarlijkse lijstjes van 'meest leefbare steden' tonen het aan: een goede stadsontwikkeling wordt geschraagd door slimme mobiliteit. Slimme mobiliteit gaat dan weer zorgzaam om met wie in de omgeving van wegen, paden of spoorbeddingen woont, werkt, zich ontspant, sport beoefent, naar school gaat. Met ons allemaal dus.

Ongeveer een jaar eerder, op 20 februari 2004, had ik het volgende in *De Tijd* geschreven:

'Op vele plaatsen in Vlaanderen worden pogingen ondernomen om de kwalijke erfenis van het naoorlogse ruimtelijke vooruitgangdenken weg te werken. Men moet daarbij creatief durven te zijn. Voor Borgerhout bijvoorbeeld breekt het moment aan om je fundamenteel af te vragen hoe je in het begin van de 21ste eeuw omspringt met een breed autosnelweggebied dat dwars door dichtbevolkte woonwijken loopt. Hoe maak je van een versnipperde, luidruchtige, vervuilende en vijandige barrière een bereikbare en aangename stedelijke plek?'

Hoe doe je dat? vroegen we ons toen af binnen de bewonersgroep BorgerhouDt van Mensen. Het Antwerpse district Borgerhout is een fijne plek om te wonen, maar als meest versteende en dichtstbevolkte stadsdeel van Vlaanderen heeft het nood aan open en groene ruimte, oordeelden we. Met de komst van de ringweg was vanaf 1964 dat soort ruimte helemaal verdwenen. In de plaats kwam lawaai en uitstoot. In het krantenstuk gaf ik de statistieken mee: binnen oud-Borgerhout, vlak naast de autosnelweg, wonen 15.000 mensen per vierkante kilometer met voor elke inwoner gemiddeld amper 2 vierkante meter groen, in 2000 haalde het district het hoogste jaargemiddelde voor benzeenuitstoot in Vlaanderen ( $1,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), de mediaanwaarde voor stikstofdioxides wordt er elk jaar overschreden, nergens in Vlaanderen krijgt een autosnelwegdeel meer voertuigen per dag te verwerken.

Het evenwicht tussen de bovenlokale mobiliteit en de lokale verblijfsfuncties zat goed scheef in Borgerhout. Grote middelen drongen zich op. We suggereerden om de ring te overkappen. In het artikel had ik het over een speerpunt van stadsvernieuwing, een ecologische correctie, een statement van hoe we vandaag leven. Voor de sceptici was er ook een paragraaf: ‘Te mooi om waar te zijn? Het hangt er maar van af. Op 30 september 2003 presenteerde de Vlaamse minister van Mobiliteit, Gilbert Bossuyt, in het Vlaams Parlement een ‘geïntegreerd perspectief op de Antwerpse ringzone’. We citeren: ‘Op bepaalde plaatsen kan de ring zelfs overdekt worden en komt er net zoals boven de Craeybeckx-tunnel plaats voor mooie parken en andere invullingen.’

Een geïntegreerd perspectief: dat is inderdaad wat nodig is, wil je mobiliteit en leefkwaliteit met elkaar verzoenen. Maar hoe viel zo’n perspectief te rijmen met een Oosterweelverbinding enkele kilometers verderop? Hoe motiveerde de regering dat nieuwe litteken in de stad?

En waarom verliep bij grote bouwdoossiers de besluitvorming stevast in de grootste stilte, tot een verhoopt point of no return was bereikt en het blijkbaar ‘te laat’ was voor een gesprek over alternatieven? In mijn woonbuurt vlak bij het Kievitplein voerden we in het najaar van 2004 strijd tegen een dergelijk dossier. In de krant *De Morgen* (9 december 2004) stond ik toen stil bij de systematiek achter wat ons overkwam:

‘Een week geleden zaten bewonersgroepen en actiecomités van verschillende grote Vlaamse steden samen op een bijeenkomst georganiseerd door de Bond Beter Leefmilieu. Ze wisselden ervaringen uit om het intussen tot symbool verheven Kievit-dossier in een breder kader te plaatsen. Aan rode draden door de getuigenissen geen gebrek: bewoners worden stevast te weinig en te laat in het beslissingsproces geconsulteerd, de overheid gaat transparant noch communicatief te werk, de bestaande inspraakprocedures blijken inefficiënt, politici en projectontwikkelaars koesteren een fundamenteel wantrouwen tegenover buurt- en milieuverenigingen, grootschalige bouwprojecten vormen te zelden het onderwerp van ernstige publieke discussies en bijna nooit van een politiek debat, de krachtlijnen van dergelijke projecten worden daarentegen door een kleine kring van investeerders en kabinetsmedewerkers vastgelegd, wanneer die met het onderhandelde resultaat naar buiten komen is er geen ruimte meer voor wezenlijke veranderingen, enzovoort. De civiele samenleving (zowel individuele bewoners als Vlaamse ngo’s) ziet zichzelf bij grote bouw- en wegenprojecten voortdurend achter de feiten aanhollen.’

Daags na die bijeenkomst hekelde Natuurpunt in de media dat bewonersgroepen en milieubewegingen enkel het hoofdrapport van een studie over

de Oosterweelverbinding hadden ontvangen om advies te geven, terwijl de stedelijke overheden ook de duizend bladzijden technische deelrapporten mochten inkijken. Vanwaar die geheimdoenerij, die merkwaardige invulling van inspraakprocedures, dat krampachtige omgaan met wat relevante burgerparticipatie zou kunnen zijn? Waarom pantsersen overheden zich zo verwoed tegen mogelijke kritiek bij grote bouwplannen?

### Stilstand

Na dat eerste stuk over de Oosterweel schreef ik nog meer dan tweehonderd opinies, essays, persberichten, bezwaarschriften, studierapporten, ombudsklachten en onderzoeksjournalistieke analyses over de kwestie, alles bij elkaar ruim achttienhonderd bladzijden. Als woordvoerder van de actiegroep stRaten-generaal had ik het daarin niet enkel over stadsontwikkeling, mobiliteit of het belang van een gezonde leefomgeving. Al in de allereerste stukken ging het ook over het wanbeheer waaronder de besluitvorming over de Oosterweelverbinding gebukt ging, over manke inspraakprocedures, politieke obstructie en een gebrek aan transparantie.

De maquette van de verbinding dook op in het voorjaar van 2005, maar het dossier had toen al een lange politieke weg afgelegd. Elke politieke partij had bijgevolg ooit wel ergens mee beslissingen goedgekeurd. Wie nu plots voorbehoud aantekende, werd zonder veel omhaal beschuldigd van het maken van een bocht, en dat doe je niet in de politiek. Zeker niet binnen coalitieregeringen en nog minder wanneer het werken van groot economisch belang betreft. Twijfel wordt dan beschouwd als zwakte, voortschrijdend inzicht als een gebrek aan loyaliteit. Elke politieke gedachtewisseling verzandde op die manier in een krachtmeting, waarbij kritische bedenkingen werden ervaren als een aanval, ja zelfs als verraad.

In de ogen van de politieke pleitbezorgers van de Oosterweelverbinding ontstonden er twee categorieën van bestuurders. Zelf namen ze 'hun verantwoordelijkheid' door 'krachtdadig' vast te houden aan wat ze 'beslist beleid' noemden – in een televisiestudio vertelde een minister me ooit dat hij liever een slecht project dan geen project bouwde. De andere politici 'maakten een knieval' voor het rumoer op straat, 'surften mee' op de golven van de publieke opinie. Beschuldigingen van partijprofilering, 'politieke spelletjes' en electoraal populisme gingen over en weer. In een dergelijke sfeer is er maar weinig ruimte voor inhoudelijke debatten over alternatieven, en des te meer ruimte voor 'het jaar na jaar verder betonnen' van het overheidsproject, zoals een krant dat begin 2010 noemde: 'De uitwijkmogelijkheden werden een na een geëlimineerd. Die strategie van de verschroeiende aarde, die politiek van de voldongen feiten zorgde ervoor dat de hele Oosterweelverbinding nu terug bij af staat' (*De Morgen*, 25 februari 2010).

Kritiek op het overheidsproject werd stelselmatig weggeredeneerd binnen de Vlaamse regering. Maar het project zelf werd daardoor natuurlijk niet beter, en het bleek ook niet de juiste strategie om vooruitgang te boeken bij het vinden van een breed gedragen, toekomstgerichte oplossing. Integendeel, stelde stRaten-generaal eind 2011 vast in een persbericht: ‘Een regering die op dergelijke wijze de kar voor het paard spant, veroorzaakt uiteindelijk vooral stilstand, zo blijkt nu. Niet alleen op de Antwerpse ring, maar ook in de besluitvorming.’

Stilstaan in een mobiliteitsdossier, het is niet om te lachen. Maar wran-ger nog is de reden ervan: stilstand in de democratie, voortvloeiend uit het onvermogen van verkozenen om zich aan te passen aan een maatschappij die de ‘voorbereiding in besloten kringen’ niet langer aanvaardt en daarentegen medezeggenschap verlangt, ook tussen twee verkiezingsdagen in. Een week voor de volksraadpleging over de Oosterweelverbinding schreef bestuurswetenschapper Filip De Rynck daarover het volgende in een opiniebijdrage voor *De Standaard* (9 oktober 2009): ‘Er is nooit aandacht geweest voor *social engineering*, voor de participatieve aanpak van dit groot-schalige project, er is nooit aandacht geweest om daar een wervend stads-project van te maken. Er is onwaarschijnlijk veel geld naar studies gevloeid, er is nauwelijks geld geweest voor een professioneel participatief manage-ment van dit project en van het proces.’

Zijn woorden zijn nog steeds van toepassing. Na de volksraadpleging van 18 oktober 2009 – waarbij het regeringsplan werd weggestemd – her-werkte de regering het plan van de Oosterweelverbinding. Sindsdien werd niet één hoorzitting of informatieavond georganiseerd in de wijken waar de verbinding zal komen. Een plan met een overgedimensioneerde ver-keerswisselaar pal in het hart van de stad kun je niet meteen een ‘wervend stadsproject’ noemen. Wellicht daarom verkiest de regering om haar be-slissing niet op het terrein te gaan uitleggen.

### **Motief, mentaliteit, middel**

Een bestuur dat met de rug naar de buitenwereld staat, teruggetrokken in de eigen biotoop, bang voor het out-of-the-box-denken en voor wie alter-natieve denkpistes formuleert, het is het tegenovergestelde van *social en-gineering*. Het is de democratie die stilstaat. Terwijl ik dit schrijf, valt de nieuwsbrief van MoneyTalk in mijn mailbox. De titel van het hoofdartikel luidt: ‘Burgers wereldwijd worden overheden spuugzat’. In veel landen vra-gen steeds meer mensen zich af of ze wel *op de juiste manier worden* be-stuurd, lees ik, waardoor ze ook de legitimiteit van hun regeringen in vraag gaan stellen.

Misschien waren het wel eerst de besturen die de burgers spuugzat wa-