

## ***De patstelling voorbij? Complexe Infrastructuurprojecten in een Actor-Netwerk perspectief toegepast op het Ringland-initiatief – Suzanne Van Brussel***

Tegenwoordig stranden steeds meer grote infrastructuurprojecten in Vlaanderen. Ze lopen oeverloze vertraging op en riskeren zich een steeds beter georganiseerde oppositie op de hals te halen. Typisch voor deze complexe infrastructuurprojecten is de uitdaging om de diverse ruimteclaims en bijhorende effecten voor het milieu, de gezondheid en de leefbaarheid tot een gedeeld compromis uit te werken. Maar hier loopt het nu net fout bij de huidige planningsprocessen; het aantal betrokken actoren bij het plannen van deze complexe materie ligt op voorhand vast en houdt enkel rekening met de gevestigde infrastructuuractoren. Niche-actoren of bewonersgroepen die bij de transitie naar een duurzame mobiliteit onontbeerlijk zijn, worden buitengesloten en tekenen verzet aan, waardoor de projecten procedureslagen worden. De vraag is hoe het planningsproces eruit moet zien wil het dergelijke calvarietochten overstijgen. De situationele Living Lab (LL) benadering wint in deze planningscontext aan belang. Het daarbij adopteren van een actor-netwerk perspectief geeft inzicht in de opportuniteiten voor een oplossing; het karteren van de belangrijkste actoren, hun waarden en achterban, creëert immers mogelijkheden om te navigeren doorheen de complexiteit en subsystemen (beleidsarena's) te identificeren om een gedeelde visie en project te bereiken. In deze paper doen we de toepassing voor het Ringlandinitiatief, dat kan gezien worden als een LL in de marge van het Oosterweelproject. Deze paper werpt een licht op de actor-netwerk ontwikkeling van Ringland, dat tracht om die patstelling te doorbreken. Waar liggen de opportuniteiten en kansen voor succes en wat kan het gevoerde beleid ervan opsteken?

## **De patstelling voorbij? Complexe Infrastructuurprojecten in een Actor-Netwerk perspectief toegepast op het Ringland-initiatief.**

*Suzanne Van Brussel*

Tegenwoordig stranden steeds meer grote infrastructuurprojecten in Vlaanderen, ze lopen oeverloze vertraging op en veranderen in ware procedureslagen door groeiende tegenkanting van actiegroepen.

De vraag is hoe het planningsproces eruit moet zien wil het dergelijke calvarietochten overstijgen. De situationele Living Lab (LL) benadering wint in deze planningscontext aan belang doordat deze tracht om te gaan met complexiteit van het planningsproces. Het daarbij adopteren van een actor-netwerk perspectief geeft inzicht in de opportuniteiten voor een breder gedragen oplossing.

Universiteit Gent  
Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning  
Vrijdagmarkt 10/301, 9000 Gent  
suzanne.vanbrussel@ugent.be

# **De patstelling voorbij? Complexe Infrastructuurprojecten in een Actor-Netwerk perspectief toegepast op het Ringland-initiatief.**

## ***Inleiding***

In de huidige koers richting een meer efficiënte en duurzame mobiliteit lijken overheden en projectontwikkelaars steeds meer het noorden kwijt te raken. Grote infrastructuurprojecten die de steden congestievrij moeten maken, lopen oeverloze vertraging op en krijgen een steeds beter georganiseerde oppositie tegen zich gekant. Immers, naast het argument van de systematische kostenonderschatting in dergelijke projecten (Flyvbjerg, Garbuio, & Lovallo, 2009; Flyvbjerg & Molloy, 2012), waar in deze paper niet dieper op ingaan wordt, is ook het toenemend aantal actoren een sterk meespelende factor voor vertraging. De complexe projecten lopen vast bij het verenigen van de diverse ruimteclaims en hun invloed op de omgeving. Een gedeeld en ondersteund compromisproject wordt niet gevonden, want binnen de huidige planningsstrategieën is geen ruimte voorzien om tot zo'n compromis te komen. Het transitie-denken leek in theorie een vernieuwend kader dat zocht naar nieuwe evenwichten, dat probeerde om te gaan met complexiteit en onzekerheid, maar bleek in praktijk wat mager uitgevallen. Het heeft teveel weg van een standaardformule of stappenplan waarbij vanuit een lineair denken een wat naïef traject wordt uitgestippeld richting een vooraf vooropgesteld doel (Paredis & Block, 2015). In het mobiliteitsveld ligt het aantal betrokken actoren bij het planningsproces vaak a priori vast en blijft het beperkt tot de gevestigde waarden binnen de infrastructuurplanning: AWV, De Lijn, de NMBS, de gemeenten, de provincies, de Vlaamse Overheid (Van Brussel, Boelens, & Lauwers, 2015). Lokaal verankerde niche-actoren en bewonersgroepen vallen uit de boot, terwijl ze binnen het transitie-denken toch van belang zijn bij het zorgen voor een kantelpunt (Paredis & Block, 2015).

Bovendien wordt met het decreet complexe projecten het aantal inspraakmomenten nog verder gereduceerd. Met dit totaaltraject voor de 'omgeving' krijgt de implementatiesnelheid van een project immers voorrang op het draagvlak ervoor. Leidt dit nu niet precies tot een groeiende weerstand? De vraag die centraal staat is hoe planningsprocessen die wel met complexiteit trachten om te gaan eruit zouden kunnen zien. Of anders gesteld, hoe kan men voorbij de patstelling waarin recente infrastructuurprojecten verzeild raken? De situationele Living Lab (LL) benadering wint in deze planningscontext aan belang. Het daarbij adopteren van een actor-netwerk perspectief geeft inzicht in de opportuniteiten voor een oplossing; het karteren van de belangrijkste actoren, hun waarden en achterban, creëert mogelijkheden om te navigeren doorheen de complexiteit en subsystemen (beleidsarena's) te identificeren om een gedeelde visie en project te bereiken. In deze paper doen we de toepassing voor het Ringlandinitiatief, dat kan gezien worden als een LL in de marge van het Oosterweelproject. Het Ringlandinitiatief is op weg om de patstelling rond het Oosterweeldossier te doorbreken. In de paper wordt onderzocht welke factoren nu precies aan de basis zouden kunnen liggen van dat succes. Hierbij wordt Ringland beschreven als een actor-netwerk dat zich manoeuvreert tussen en over de verschillende mobiliteitsdeelsystemen heen en waarvan het huidige planningsregime heel wat kan opsteken.

## ***Context: Governance van Duurzame Mobiliteit als een Complex Adaptief Systeem (CAS)***

Vandaag de dag bestaat geen duidelijk beeld van de verscheidene mobiliteit-gerelateerde instituties en organisaties en hun onderlinge relaties en associaties. Bovendien zijn er verschillende innovaties ontstaan op vlak van mobiliteit, telecommunicatie en zijn er ook nieuwe burgerinitiatieven die een uitdaging vormen voor de huidige organisatie van onze mobiliteit en in het bijzonder van complexe infrastructuurprojecten. In het verleden werd met die laatste omgegaan vanuit een

technocratisch/ingenieursperspectief of vanuit een participatieve planningsbenadering. Maar geen van beide benaderingen bleef echter overeind, aangezien ze geen soelaas konden bieden bij het omgaan met complexiteit, het groeiend actorenaantal en het behalen van de voorgenomen transitie-agenda (Hertogh & Westerveld, 2010; Boonstra & Boelens, 2011). Bij voorgenoemde planningsstrategieën wordt complexiteit uit de weg gegaan en vervangen door een lineaire probleemaanpak. Aangezien planningsprocessen of innovaties zelden lineair en voorspelbaar verlopen (aantal actoren, timing, oppositie, omgevingsfactoren, omgevingseffecten,...), moet de focus dus verschuiven naar een meer geëngageerde benadering die wel met complexiteit durft werken. In Van Brussel, Boelens, and Lauwers (2016) (in druk) wordt een benadering aangereikt die mobiliteit in al zijn deelaspecten ontrafelt, die het als een systeem van co-evolutionaire deelsystemen of dus als een complex adaptief systeem beschouwt. Een benadering die bovendien op een nog lager schaalniveau, nl. op het niveau van de actoren, binnen elk van die mobiliteitsdeelsystemen oog heeft voor de waarden en ambities van die actoren en hoe zij hun actor-netwerken daartoe ontwikkelen. Hierbij wordt gestreefd naar een evenwichtige verdeling van de overheidsactoren, de economische stakeholders en de betrokken burgers of burgerbewegingen. Het vooropgestelde governance kader uit zich in zeer context-specifieke, op maat gemaakte oplossingen of projecten in de transitie naar een duurzame mobiliteit (specifiek voor tijd en plaats). De eerdergenoemde standaard probleemoplossingsstrategieën volstaan immers niet om met de complexiteit en de veranderingen in tijd en ruimte om te kunnen gaan (Paredis & Block, 2015; Van Brussel, Boelens, & Lauwers, 2016, in druk). Dit noodzaakt de focus opnieuw te leggen richting een meer case specifieke benadering in planning.

### ***Living Lab Approach – Casestudie Oosterweel-Ringland***

Door het toenemende aantal complexe planningsvraagstukken omtrent energie, mobiliteit, huisvesting, milieu, ... verschuift de noodzaak naar co-evolutionaire benaderingen om met innovaties en transities om te kunnen. In die context wint het experimenteren onder de vorm van (urban) living labs steeds meer aan belang. Hoewel Living Labs (LL) initieel gesitueerd waren binnen de eerder technologisch gedreven innovaties, kennen ze tegenwoordig een veel breder bestaan en worden ze o.a. ook opgezet in het kader van mobiliteitstransities. Een Living Lab, zij het in de vorm van een werkelijke geografische entiteit of eerder een virtuele realiteit, kan beschouwd worden als een samenwerking tussen verschillende stakeholders die de publieke, private en economische actoren vertegenwoordigen, waarbij opportuniteiten worden gezocht om verscheidene innovaties te creëren, te testen en te evalueren in een real life context (Westerlund & Leminen, 2011). Een LL wordt dan ook wel beschreven als een netwerk van open innovatie (Schuurman *et al.*, 2012; Nyström *et al.*, 2014).

In het licht van complexe infrastructuurprojecten richting de verduurzaming van de Vlaamse mobiliteit is het project van de Oosterweelverbinding in Antwerpen een interessante casestudie voor mobiliteitsplanners van vandaag. We trachten de relevantie van het vooropgestelde kader te evalueren door een toepassing ervan op het Oosterweel-Ringland verhaal.

### **Situering van Ringland binnen het Oosterweelproject**

Ringland is een burgerinitiatief dat gekaderd moet worden binnen het grotere infrastructuurproject van de Antwerpse Oosterweelverbinding. Met het Ringlandinitiatief werd het debat rond het controversiële project van de Oosterweelverbinding opnieuw op gang getrokken. Dit project kende (en kent tot op vandaag) een lange en controversiële planningshistorie. Om de congestie op en nabij de Antwerpse ring een halt toe te roepen, werd een infrastructuurproject in 1995 opgestart dat de ring van Antwerpen zou vervolledigen. Het planningsproces startte naadloos, maar kreeg doorheen de tijd steeds meer weerstand

tegen zich gekant (Lauwers, 2012). Toentertijd werd het project in eerste instantie opgevat als een architecturaal infrastructuurproject dat de eyecatcher van de hele Antwerpse provincie en ver daarbuiten moest vormen: de Lange Wapper zou er komen, een groot dubbeldek viaduct dat over delen van de stad zou zweven (Van Brussel, Boelens, & Lauwers, 2015, in druk). Maar na een relatief rustig eerste projectdecennium, kwamen actiegroepen stRaten-generaal, Ademloos en Forum 2020 met een alternatief tracé dat het doorgaand verkeer veel verder buiten Antwerpen hield dan het besliste beleid. Ze lieten hiervoor onafhankelijke studies uitvoeren en bouwden een stevige dossierkennis op. De actiegroepen wezen voor het eerst ook op de gezondheidsimpact van zo'n groot infrastructuurproject midden in de stad. Daar was tot voor 2008 nog met geen letter over geroerd; men had het project nooit binnen een breder mobiliteitskader geplaatst, laat staan de omgevings- en gezondheidsimpact in beschouwing genomen. Dankzij de actiegroepen is het project, de projectdefinitie en het hele debat errond doorheen de tijd sterk uitgebreid en verbreed (Van Brussel, Boelens, & Lauwers, 2015, in druk). Toch bleef de Vlaamse Regering steeds bij het initiële tracé. De beleidsvoering was technocratisch sterk afgeschermd door van bij het begin een onafhankelijk orgaan op te richten, de Beheermaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) die het project in goede banen zou leiden en lang niet alle betrokken partijen werden gehoord. Het Ringlandinitiatief, dat de Antwerpse ring wil ontdubbelen in doorgaand en stadsverkeer en het geheel wil overkappen, deed in 2012 weer stof opwaaien rond het Oosterweeldebat. In het najaar van 2014 slaagde de organisatie erin om meer dan 100 000 euro op te halen met een crowdfunding-campagne. Met dat geld kon extra onderzoek uitgevoerd worden om het Ringland-concept verder te verfijnen en uit te zoeken of het plan haalbaar en betaalbaar zou blijken, hoe de stadsontwikkeling er zou uitzien en of het een antwoord zou kunnen bieden op de toekomstige mobiliteit op de Antwerpse Ring (E.D.M., 2015; Van Brussel, Boelens, & Lauwers, 2015, in druk). Maar daar blijft het niet bij, Ringland groeide (en groeit nog steeds) uit van een concept tot een product waarachter een hele organisatie schuilgaat en die verbonden is met een sterke achterban.

### **Ringland als Living Lab?**

Daar waar het Oosterweelproject (BAM-tracé) is gestrand bij het combineren van het leefbaarheids- en mobiliteitsaspect, formuleert het Ringlandinitiatief een antwoord. Ringland spreekt actoren van alle soort aan, alleen zijn het voornamelijk publieke actoren en burgers of burgerbewegingen die zich in het debat mengen. Ondanks recente inspanningen blijven de economische zwaargewichten als Voka, Unizo en de Antwerpse haven eerder marginaal in het verhaal en hebben de huidige politici die met dit dossier 'belast' zijn, een eerder geveinsde dan oprechte interesse.

Wat Ringland onderscheidt van de andere actiegroepen, die het Ringland-idee genegen zijn en het pad gedurende de projectgeschiedenis mee geëffend hebben, is de constructieve en positieve houding die het vooropstelt. Hoewel het overkappingsidee eerder al werd geopperd door stRaten-generaal, werd het concept pas door Ringland volledig uitgewerkt. Ringland stortte zich met een fris plan in het Oosterweeldebat dat toen al meer dan 17 jaar liep, en kan dus gezien worden als een innovatie binnen het vastgelopen project. Bij het ontwikkelen en uitwerken van het Ringlandplan wordt een open en transparante communicatie en samenwerking aangehouden, zowel met de andere burgerbewegingen als met de overheidsorganen. Dit staat in schril contrast met de manier waarop de BAM tewerk gaat; beslissingen werden en worden daar voornamelijk intern overwogen. Maar de innovatie ligt niet alleen op het vlak van communicatie en uitwerking van het concept, maar ook bij de manier waarop ze externen inschakelen om hun expertise te delen, bij de manier waarop ze hun draagvlak steeds verder uitbouwen en hun campagne weten te financieren: ze ontwikkelen een heel netwerk, een netwerk van open innovatie. En dus kunnen we het initiatief als een Living Lab in volle ontwikkeling beschouwen. '*In volle ontwikkeling*' want de rol die Ringland wordt toegekend in het project van de Oosterweelverbinding – het beslist beleid – is nog onzeker, ondanks zijn stabiele en steeds groeiende

maatschappelijke draagvlak. Eén ding lijkt alvast duidelijk bij het uitpluizen van het actor-netwerkverhaal: Ringland heeft zijn draagvlak niet gestolen. Maar wat kan dit nu betekenen voor het huidige planningsregime? In wat volgt overlopen we de verschillende ‘*translation phases*’ die traditioneel bij de Actor Network Theory (ANT) literatuur onderscheiden worden met het oog op het succesvol ontwikkelen van een actor netwerk of dus het socialiseren en het zich organiseren van actoren en organisaties. Deze fasen zijn (a) ‘*problematization*’ of ‘*wonderment*’, (b) ‘*interessement*’ or ‘*consultation*’, (c) ‘*enrollment*’ of ‘*hierarchisation*’ en tot slot (d) ‘*mobilization of allies*’ of ‘*institutionalisation*’ (Callon, 1986; Latour, 2005). De fasen volgen elkaar niet noodzakelijk in bovengenoemde volgorde op, bovendien kunnen ze elkaar overlappen of kunnen sommige fasen (nog) niet voorkomen.

## **Waarom Ringland een goed voorbeeld is – de ontwikkeling en uitbouw van zijn Actor-netwerk**

### *‘Problematization’*

*De actor probeert in deze fase het probleem en de mogelijke oplossingen in de picture te zetten, de aandacht naar zich toetrekken dat is waar het om draait. Het Ringlandconcept ontstond als antwoord op een onderzoek van de Stad antwerpen naar de opportuniteiten van een overkapping (juni 2012). Peter Vermeulen kwam toen met het idee om de Ring van Antwerpen opnieuw in te richten en te overkappen. Dit idee was al eerder geopperd door stRaten-generaal en meegenomen in overkappingsstudies door de Stad Antwerpen, maar die eindigde met de vaststelling dat het concept nagenoeg onmogelijk bleek nabij de op- en afrittencomplexen in de huidige vorm van de ring; een complete reorganisatie zou nodig zijn (Augusteyns S. persoonlijke communicatie, 9 juli 2015). Peter Vermeulen, ingenieur-architect en partner bij Stramien, een ontwerpbureau op het terrein van architectuur, stedenbouw, ruimtelijke planning en ontwerp van publieke ruimte, zag echter geen graten in deze uitdaging en intern kreeg het overkappingsconcept een nieuwe invulling vanuit een ontwerp-perspectief. Met het document “Uit de ban van de Ring” dat eind 2012 verscheen, trad Ringland voor het eerst uit de schaduw en in november 2012 werd het concept voor het eerst publiekelijk gepresenteerd (Ademloos, 2012). Maar de aandacht voor het concept viel tegen en raakte niet verder dan de lokale pers. Toch kwam het idee ook Cathy Berx ter ore, de provinciegouverneur van Antwerpen. Zij stimuleerde dat het Ringlandconcept werd meegenomen in de lopende procedures (plan-MER A102/R11bis) voor Oosterweelproject. Ringland was erin geslaagd het Oosterweelproject opnieuw in vraag te stellen en het debat nieuw leven in te blazen. Op dat ogenblik was Ringland echter nog niet meer dan een concept en een aantal gebundelde ideeën.*

In zijn Valentijn Akkoord 2014 keurde de Vlaamse Regering het Oosterweel tracé finaal goed zoals het door de BAM werd voorgelegd. Op datzelfde moment startte niet toevallig ook officieel de Ringlandcampagne, die moest culmineren in mei, net voor de verkiezingen. Niet alleen de posters en flyers in het straatbeeld, maar ook de transparante website en levendige Facebook- en twitteraccount bezorgden Ringland in een mum van tijd een breed draagvlak, waarvan weldra veel actiegroepen en ondernemingen enkel maar konden dromen. Als klap op de vuurpijl organiseerde Ringland een Vlagplantactie langs de ringweg in de weken voor de verkiezingen, die samen met de Ringlandwave op de viaducten aan de ring, dankzij de dagelijkse congestie veel zichtbaarheid gaf aan het initiatief, zelfs in de media (EVG & RVS, 2014; L.L.O., 2014). Ringland slaagde erin zichzelf op de kaart te zetten en zich nu ook op de politieke agenda te vestigen, met het Ringland memorandum 2014 vroeg Ringland de politieke partijen zelfs openlijk kleur te bekennen: pro of contra Ringland (Moolenaar, 2014; Ringland, 2014).

### *'Interesse-ment'*

*In deze fasen probeert de actor zich te associëren met zoveel mogelijk verschillende andere actoren, hij probeert zichzelf letterlijk tussen de andere actoren in te plaatsen. Aangezien Ringland een niche-innovatie is binnen het grotere 'beslist beleid' van de Oosterweelverbinding en de BAM, is deze fase heel belangrijk voor Ringland en zal men er veel tijd en energie in investeren. Zo werkte het Ringlandteam, initieel enkel bestaande uit Peter Vermeulen en een enthousiaste entourage, intern binnen Stramien het concept verder uit. Dit om op een eerste Ringland colloquium in maart 2014 de eerste studies publiekelijk te laten becommentariëren door externe experts die zich openlijk achter Ringland schaarde: Bruno De Borger (Universiteit Antwerpen), Hans Bruyninckx (European Environmental Agency), Jef Van den Broeck en André Loeckx (beide van Katholieke Universiteit Leuven). Met een eerste crowdfunding-campagne eind 2014 werd het land, dat bovenop de ring zou vrijkomen, symbolisch verkocht om extra studies omtrent mobiliteit, gezondheid, realiseerbaarheid en stadsontwikkeling te kunnen uitvoeren. Hierdoor werd het draagvlak, dat nu bovendien deels financieel was, nog groter. De studies werden uitgevoerd door de onafhankelijke studiebureaus Vectris, OMGEVING, Idea Consult en Vito, die eerst behoorlijk sceptisch stonden t.a.v. de opdracht. Op de Roma-avonden in Borgerhout (voor eigen volk) en later op het experts-colloquium in DeSingel kon Ringland gelukkig uitpakken met gunstige resultaten over de hele lijn, wat ook de pers niet ontging (Huysse, 2015). Enkele maanden later mocht Ringland zijn studies tevens presenteren in het Vlaams Parlement en later die dag op de Antwerpse gemeente- en districtsraad. Ook met het Ringlandfestival is het jaar na jaar raak, een eerste editie in 2014 lokte 15000 bezoekers, een jaar later mocht Ringland er 20 000 op hun conto schrijven en intussen gaat het festival naar zijn derde editie toe (De Morgen, 2015).*

Door een vruchtbare samenwerking met communicatiebureaus, het oprichten van een formele vzw 'Het Ring Genootschap' en het adopteren van een organisatiestructuur met verschillende werkgroepen, kon Ringland anticiperen op de toekomst, een financieel plan ontwikkelen en zijn verdere toekomstplannen en doelgroepenplan uittekenen. Ringland werd een sterk merk, met ondersteunende, op maat gemaakte campagnes. 'Ringland on Tour' (Oktober 2014), een tocht door de districten, bracht 20 000 euro op en de online crowdfunding-campagne leverde nog eens 80.000 euro op waarmee extra studies konden worden uitgevoerd. Later, eind 2015, begin 2016 werd de 'Bouw mee' campagne gelanceerd, waarbij men de focus weer lokaal wou krijgen met 'Ringland at Home': naar het voorbeeld van Tupperware®, liet Ringland zich uitnodigen om bij een kop koffie of thee vrienden, kennissen en familieleden van de concrete inhoud en impact van de Ringlandplannen op de hoogte te brengen. De 'Bouw Mee' campagne bracht overigens ook geld, onder de vorm van permanente overschrijvingen, in het laatje om twee permanente halftijdse werkkrachten in te schakelen om de Ringlandorganisatie verder te coördineren en professionaliseren. Daarnaast werd ook de Ringlandacademie gelanceerd, bestaande uit vier werkgroepen waarin externe experts zich over de plannen buigen om ze te *finetunen* (Brinckman, 2015). Binnen dit kader organiseert en financiert Ringland het CurieuzeNeuzen project (samen met UA en VUB), waarbij 1000 bewoners de luchtkwaliteit zullen meten in hun straat. De bewoners rond de Ring en de academici krijgt Ringland gemakkelijk gemobiliseerd, maar de politici laten zich zo gauw niet bekeren; ook al kan Ringland achter de schermen op veel bijval rekenen, blijkt de wil om openlijk de koerswijziging door te voeren veel kleiner (Ringland, persoonlijke communicatie 6 oktober 2015).

### *'Enrollment – Hierarchisation'*

*In deze fase is het voor de actor van belang zich te positioneren, zijn rol te definiëren en te coördineren t.o.v. de andere actoren in het netwerk, in de vorige fase werden actoren ge-herpositioneerd, vanuit*

(andere) actor-netwerken aangetrokken. Bij deze fase wordt er een nieuwe alliantie gesmeed, een nieuwe structuur gevormd en geconsolideerd (Callon, 1986).

Met het Ringland memorandum in 2014 dwong Ringland de politieke partijen kleur te bekennen, pro of contra Ringland (Moolenaar, 2014; Ringland, 2014). Later, medio 2015, verzamelde Ringland mede door toedoen van de andere actiegroepen en dankzij hun grote achterban genoeg petitie om spreekrecht te verkrijgen in het Vlaams Parlement. Waar de Ringlandstudies gepresenteerd en met veel belangstelling werden gevolgd. Later die dag werd voor de gelegenheid de Antwerpse gemeenteraad en de districtsraad uitzonderlijk gebundeld en kreeg Ringland ook daar de kans om de Stad van haar plannen te overtuigen. Ringland communiceert overigens heel transparant over al deze gelegenheden en opmerkingen die op de presentaties kwamen; alles is op de website terug te vinden. Ook werden de studies wijd verspreid onder de administraties en het kabinet van de minister van mobiliteit. Weinig animo echter van die kant; het “beslist beleid” gaat intussen immers gewoon verder (Moolenaar, 2015a). Op andere commissievergaderingen stuurt het Antwerpse stadsbestuur dan weer zijn kat. Kortom, het Oosterweeldossier zorgt meer dan eens voor spanning (Moolenaar, 2015b). Op voorstel van Ringland werd de functie van de intendant geïntroduceerd om de verschillende plannen en sporen met elkaar te stroomlijnen (Augusteyns, S. persoonlijke communicatie 7 juli 2015). De uiteindelijke, formele opdracht van de intendant, zoals door de Vlaamse Regering en de BAM bekendgemaakt begin juli, is echter heel wat beperkter en beschouwt enkel de overkapping; van het mobiliteitsverhaal is plots geen sprake meer, het vertrekpunt is immers het Oosterweeltracé (BAM-tracé). Toch blijft Ringland voorzichtig hopen op een vruchtbare samenwerking met de intendant, hoewel die nauwelijks van het BAM-pad afwijkt. Hoezeer Ringland zich ook inspant om open en transparant te communiceren, draagvlak te verbreden en constructief mee te denken en te tekenen voor een leefbaarder Antwerpen, toch blijft zijn formele rol binnen het lopende dossier nog steeds vaag en verre van centraal. Wel wordt het Ringlandconcept meegenomen in de lopende procedures: de gescheiden tunnels werden opgenomen in het plan-MER A102/R11bis en de intendant zal het geleverde materiaal van de Ringland Academie kunnen inkijken. Maar ondertussen loopt het spoor van de BAM gewoon verder met de project-MER Oosterweel, waarin Ringland niet aan bod komt, noch de ambities van de intendant wordt afgewacht. Het lijkt de politiek van de voldongen feiten (Ringland, persoonlijke communicatie 10 april 2016). Ringland zit nog volop in deze ‘*enrollment*’ fase, terwijl het ook blijft investeren in de problematiseringsfase en de ‘*interessement*’ fase om het brede draagvlak te blijven ondersteunen en uit te bouwen. Van de vierde translatiefase – ‘*mobilization of allies*’ – is voorlopig voor Ringland nog niet aan de orde, ze zijn er immers voorlopig nog niet in geslaagd politici en sleutelactoren in het Oosterweelproject voor hun kar te spannen.

**Figuur 1** illustreert het actor-netwerk van Ringland van eind 2012 tot eind 2014 waarmee het zijn draagvlak steeds verder wist uit te bouwen. Het diagram is gebaseerd op archiefinformatie en op het volgen van Ringland in zijn dagelijkse werking doorheen de periode van september – december 2015. Voor de gebruikte visualisatiemethoden wordt verwezen naar Van Brussel, Boelens, and Lauwers (2016, in druk). Het totale actor-netwerk telt 307 actoren (knopen), waarvan er 155 met Ringland verbonden zijn. Zoals op de figuur te zien is, komen naast veel politici, academici en burgerbewegingen ook andere protagonisten als de BAM en de ministers in de Ringland actor-netwerkschets voor.



## Conclusies

Vandaag stranden steeds meer grote infrastructuurprojecten in Vlaanderen. Naast economische redenen van kostenonderschatting, ligt ook het groeiend aantal stakeholders en betrokken actoren, die het project en het planningsproces steeds complexer maken, mee aan de basis daarvoor. De verschillende ruimteclaims en bijhorende effecten (gezondheid, leefbaarheid, milieu, etc.) geraken niet verenigd in een gedeelde visie en compromis, omdat hier nergens manoeuvreerruimte voor is gelaten. De huidige planningsinstituten zijn hier de grote schuldige: het aantal betrokken actoren bij het plannen en omgaan met deze complexe materie ligt al op voorhand vast en men houdt enkel rekening met de gevestigde infrastructuuractoren. Lokale actoren en innovatieve initiatieven worden buiten het planningsproces gelaten. Zoals we bij de casestudy van Ringland zagen, komt het beslist beleid (Vlaamse Regering en BAM) dan steeds onder vuur te liggen, maar worden actiegroepen telkens weer afgewimpeld. Immers, het eens gekozen traject moet en zal verdergezet worden, of het nu breed gedragen wordt of helemaal niet.

Ringland slaagt er voor het eerst in om een positief verhaal te voeren vanuit het 'andere' kamp. Met het idee van de reorganisatie van de Ring met gescheiden tunnels, en dit geheel te overkappen en als groene long in te richten, werd al menig bewonershart gestolen. Maar ook hier geen onverdeeld positief verhaal. Hoewel het zijn netwerk volop kan uitbreiden en zijn maatschappelijk draagvlak enkel maar groter wordt, blijft het politiek enthousiasme lauw. Langetermijn termijn plannen vallen immers moeilijk te verenigen met de op veel kortere termijn lopende politieke legislaturen. Bovendien zijn politici niet bereid op gemaakte beslissingen terug te komen.

Een nieuwe, meer situationele planningsbenadering dringt zich op; een benadering die met de complexiteit in tijd en ruimte tracht om te gaan en die dergelijke patstellingen vermijdt door een meer actorgerichte benadering te adopteren. Een benadering die bovendien overheen de verschillende mobiliteitsmarkten gedragen wordt en waarbij alle relevante actoren vertegenwoordigd zijn, zowel de overheidsinstanties, de economische actoren als de burgers. De Living Labs vormen hier een goed uitgangspunt. Vandaar is het spijtig dat initiatieven als Ringland, die veel weg hebben van een spontane LL, op vandaag niet met meer respect en openheid door het planningsregime worden onthaald en uitgenodigd om mee aan de projecttafel te zitten. Want een draagvlak groeit niet vanzelf.

## Referenties

- Ademloos. (2012), Last update 31/10/2012. Uit de ban van de Ring: de overkapping - presentatie van Peter Vermeulen. Available at <http://www.ademloos.be/nieuws/uit-de-ban-van-de-ring-de-overkapping-presentatie-van-peter-vermeulen> (accessed 11/08/2015).
- Boonstra, B., & Boelens, L. (2011) Self-organization in urban development: towards a new perspective on spatial planning, *Urban Research & Practice*, 4(2), pp. 99-122.
- Brinckman, B. (2015). Oosterweel aan de wurgpaal, *De Standaard*, 26/09/2015. Available at [http://www.standaard.be/cnt/dmf20150925\\_01887879?shareid=babcc394c3ff514805b9cbe84470111d2c62f6684a7334dc4a54a20bbb5b25c3704ac4893c6bfea3e09c5e663f171d1](http://www.standaard.be/cnt/dmf20150925_01887879?shareid=babcc394c3ff514805b9cbe84470111d2c62f6684a7334dc4a54a20bbb5b25c3704ac4893c6bfea3e09c5e663f171d1)
- Callon, M. (1986) Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St. Brieuc Bay, *Power, action, and belief: A new sociology of knowledge*, 32, pp. 196-223. doi: 10.1111/j.1467-954X.1984.tb00113.x
- De Morgen. (2015). 20.000 bezoekers voor tweede Ringlandfestival, *De Morgen*, 28/06/2015. Available at <http://www.demorgen.be/binnenland/20-000-bezoekers-voor-tweede-ringlandfestival-a2378778/>
- E.D.M. (2015). Ringland haalt beoogde 100.000 euro op voor studiewerk, *De Standaard*, 25/12/2014. Available at [http://www.standaard.be/cnt/dmf20141225\\_01446374](http://www.standaard.be/cnt/dmf20141225_01446374)
- EVG, & RVS. (2014). Duizenden Antwerpenaren vragen overkapping Ring, *De Standaard*, 05/05/2014. Available at [http://www.standaard.be/cnt/dmf20140504\\_01091285](http://www.standaard.be/cnt/dmf20140504_01091285)
- Flyvbjerg, B., Garbuio, M., & Lovallo, D. (2009) Delusion and deception in large infrastructure projects: two models for explaining and preventing executive disaster, *California management review*, 51(2), pp. 170-193.
- Flyvbjerg, B., & Molloy, E. (2012) Delusion, Deception and Corruption in Major Infrastructure Projects: Causes, Consequences, Cure s, *International Handbook on the Economics of Corruption*, 2, pp. 81-107. doi: 10.4337/9780857936523.00010

- Hertogh, M., & Westerveld, E. (2010) Playing with Complexity. Management and organisation of large infrastructure projects. Doctoral Dissertation, Erasmus University Rotterdam, 2010.
- Huyse, L. (2015). Wat Ringland en Weyts elkaar kunnen leren, *De Morgen*, 13/05/2015. Available at <http://www.demorgen.be/opinie/wat-ringland-en-weyts-elkaar-kunnen-leren-b8d20827/>
- L.L.O. (2014), Last update 03/06/2014. VIDEO. Zo deden de Antwerpenaars de Ringlandwave. Available at [http://www.standaard.be/cnt/dmf20140603\\_017](http://www.standaard.be/cnt/dmf20140603_017) (accessed 11/08/2015).
- Latour, B. (2005) *Reassembling the social-an introduction to actor-network-theory* (Vol. 1). (Oxford: Oxford University Press).
- Lauwers, D. (2012). Decision making process on the Antwerp Oosterweel link: lessons learnt,
- Moolenaar, L. (2014). Onzekerheid over Oosterweel, *Het Nieuwsblad*, 23/07/2014.
- Moolenaar, L. (2015a). Oosterweel: spanning in Vlaamse Regering, *Gazet van Antwerpen*, 10/07/2015. Available at <http://www.ademloos.be/nieuws/politiek-juridisch/oosterweel-spanning-vlaamse-regering>
- Moolenaar, L. (2015b). We gaan voor een volledige overkapping van de Ring, *Het Nieuwsblad*, 10/07/2015. Available at [http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20150710\\_01771028](http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20150710_01771028)
- Nyström, A.-G., Leminen, S., Westerlund, M., & Kortelainen, M. (2014) Actor roles and role patterns influencing innovation in living labs, *Industrial Marketing Management*, 43(3), pp. 483-495. doi: 10.1016/j.indmarman.2013.12.016
- Paredis, E., & Block, T. (2015) Transitiepraktijk van de Vlaamse overheid: meer dan een schijnbeweging?, *VLAAMS TIJDSCHRIFT VOOR OVERHEIDSMANAGEMENT*(1), pp. 11-19.
- Ringland. (2014), Last update 15/05/2014. MEMORANDUM voor de volgende VLAAMSE REGERING. Available at <http://www.ringland.be/memorandum/>.
- Schuurman, D., Lievens, B., De Marez, L., & Ballon, P. (2012). Towards optimal user involvement in innovation processes: a panel-centered living lab-approach,
- Van Brussel, S., Boelens, L., & Lauwers, D. (2015). Evolution of Mobility Governance in Flanders—Opening up for Bottom-up Initiatives or Suffering from Lock-in? Paper presented at the Real Corp 2015, Ghent.
- Van Brussel, S., Boelens, L., & Lauwers, D. (2016) Unravelling the Flemish Mobility Orgware. The Transition Towards a Sustainable Mobility from an Actor-Network Perspective, *European Planning Studies* doi: 10.1080/09654313.2016.1169248
- Westerlund, M., & Leminen, S. (2011) Managing the Challenges of Becoming an Open Innovation Company: Experiences from Living Labs, *Technology Innovation Management Review*, 1(1)