



Het leerproces van Oosterweel

Voor het eerst wordt het analysemodel van de Amerikaanse politicoloog J.W. Kingdon toegepast in Vlaanderen, en wel op het merkwaardige besluitvormingsproces rond de Oosterweelverbinding. Wat begon als een geruisloos verhaal, eindigde in een felle maatschappelijke polemiek.

Het onderzoek over de besluitvorming in het dossier van de Antwerpse Oosterweelverbinding hanteert de stromentheorie van de Amerikaanse politicoloog J.W. Kingdon als analysemodel. Volgens Kingdon is het zoeken naar de oorsprong van ideeën weinig relevant. Hij verwerpt de gedachte dat besluitvormingsprocessen rationeel en gefaseerd, stap voor stap, verlopen. Zijn op uitgebreid empirisch onderzoek steunend model maakt het mogelijk om complexe besluitvormingsprocessen te ontleden. Kingdon legt immers niet alleen de structuur, maar ook de voor deze processen kenmerkende onzekerheid en dynamiek bloot.

Kern van het stromenmodel is dat drie stromen – elk volgens een eigen logica in de tijd evoluerend - op een bepaald moment door een pleitbezorger worden gebundeld, waardoor nieuw beleid ontstaat. In het proces van de Oosterweelverbinding was de voormalige gou-

*Sandra Vanveldhoven
Dirk Lauwers en
Marleen Goethals*

*De eng technische en
verkeerstechnische
probleemdefinitie zou
een schaduw over het
verdere procesverloop
blijven werpen.*

verneur van Antwerpen, Camiel Paulus, de pleitbezorger. De drie door Kingdon onderscheiden stromen hebben betrekking op (1) problemen, (2) beleidsalternatieven en (3) politieke en bestuurlijke ontwikkelingen. Het onderzoek naar elk van deze drie stromen in het proces van de besluitvorming over de Antwerpse ringweg, steunt op documentenanalyses en interviews.

PROBLEEMDEFINITIE

De studie toont aan dat de Oosterweelverbinding aanvankelijk louter als een infrastructuurwerk werd opgevat. Het volstond een verkeerskundig en technisch aanvaardbare oplossing uit te werken en het probleem zou van de baan zijn. Met andere probleemdefinities – waaronder een ruimtelijke benadering – werd geen rekening gehouden. Zo voorzag de gewestplanwijziging van 1998 in een reservatiestrook voor een tracé over het Eilandje (een stadswijk in ontwikkeling), maar die reservatiestrook kwam er zonder omgevingsanalyse en zonder dat er maar enig beeld was van hoe die verbinding later vorm zou krijgen.

Deze eng technische en verkeerstechnische probleemdefinitie zou een schaduw over het verdere procesverloop blijven werpen.

Sandra Vanveldhoven behaalde deze zomer haar masterdiploma Stedenbouw en de Ruimtelijke Planning aan de Artesis-hogeschool Antwerpen met een onderzoek over de besluitvorming in het dossier van de sluiting van de Antwerpse ringweg, ook bekend als het Oosterweeldossier. De twee andere auteurs traden op als promotor. Het onderzoek beslaat de periode 1990 – 2005, van het begin van het besluitvormingsproces tot het jaar waarin de Vlaamse Regering het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Oosterweelverbinding voorlopig vaststelde en daarmee de juridische basis legde voor de in mei 2009 ingediende aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.