Contributed by Thierry Pierret
zondag, 21 november 2010 - Last Updated zondag, 21 november 2010

Uiteindelijk verkiest de Vlaamse regering een tunnel in plaats van het absurde Lange-Wapperproject – een brug op 150 meter hoogte die over 3 kilometer over een drukbevolkte wijk zou gaan. De bevolking van Antwerpen had dit project al massaal verworpen in oktober 2009 bij een volksraadpleging.

Het debat over de rondmaken van de ring van Antwerpen woedt hevig sinds 1995. In die tijd bleek uit studies dat de ring totaal zou vastzitten als er niet politiek zou ingegrepen worden. Het vervoer is inderdaad toegenomen met 25% op 15 jaar tijd. Maar die toename is vooral te wijten aan vrachtwagens: een toename van 41%. Het is inderdaad zo dat Antwerpen in het hart ligt van het verkeersknooppunt tussen Nederland, Frankrijk en Duitsland. Dag en nacht is er vrachtwagenverkeer met goederen van en naar de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Daar komt nog eens een regionale vlieghaven bij die in volle expansie zit.

Het feit dat dit verkeer vastzit op de ring van Antwerpen betekent een rem op de ontwikkeling van de haven- en vlieghavenactiviteiten. Het werd hoe langer hoe moeilijker om bedrijven in Antwerpen-centrum te bereiken. Onder druk van de patroons besliste de overheid dan om de ring uit te breiden om het verkeer zo meer vloeiend te maken en haar capaciteit te verhogen. Een deel van de ring zal ook verbreed worden aan de rand van zeer dicht bevolkte wijken, die hiermee in een keurslijf komen te zitten. Het project voorziet eveneens in de verdere uitbouw van tramlijnen naar de buitenwijken, een hervorming van de Singel in een soort groene zone en de modernisering van het Albert-kanaal. Patronaal cynisme

Het patronaat en haar politiek personeel trekken zich niet veel aan hoe de bevolking eraan toe is. Dat komt zeer goed tot uiting in de brief die Ademloos wereldkundig maakte (Ademloos is een vereniging die de verdediging opneemt van bewoners). De beruchte brief is er één van de Antwerpse VOKA (de Vlaamse patroonsorganisatie) aan haar leden. VOKA-Antwerpen feliciteert zichzelf met de succesvolle lobbying van VOKA ten voordele van het rondmaken van de ring en de verhoogde toegang van de vlieghaven. VOKA verzekert haar leden dat ze ertoe zal waken dat de meerkost van de tunnel niet ten laste zal gelegd worden van de bedrijven. VOKA stelt haar leden ook gerust: ze zullen niet moeten betalen voor de bewerking van de Singel in een groene zone, die er hoe dan ook

toch nooit zal komen wegens een te klein budget... De keuze van mobiliteit is niet neutraal

Het rondmaken van de ring van Antwerpen is slechts uitstel van executie. De explosie van het verkeer zal onvermijdelijk leiden tot meer files. Hetzelfde probleem stelt zich rond Brussel waar de Vlaamse regering de ring wil verbreden om de toegang tot Brussel gemakkelijker te maken. Zowat 300.000 pendelaars komen elke dag werken in Brussel.

De Brusselse regering is hier tegen. Haar mobiliteitspolitiek is er eerder op gericht de uitgaande Brusselse pendelaars te begunstigen. Want in de ring van Brussel zijn er veel precaire jobs, slecht betaald, waar niemand staat voor te springen. Het gaat hier in feite om een operatie waarbij een deel van de werkloosheid van Brussel zou worden opgeslorpt door Brusselse laaggeschoolde werklozen om te vormen in slecht betaalde arbeiders of bedienden. Maar deze antisociale politiek heeft ook nefaste neveneffecten op vlak van mobiliteit, openbare gezondheid en levenskwaliteit. Het vervoer met de wagen verhoogt en zo komt er nog meer verkeer op de ring, met meer luchtvervuiling. Dat zal zoals in Antwerpen leiden tot meer doden vanwege de ophoping van fijne stofdeeltjes in de lucht.

Om dit probleem op te lossen zet de regering de Lijn aan het werk opdat ze haar diensten verbetert tussen Brussel-centrum en de buitenwijken. De toegang tot bedrijven van Brussel en haar periferie wordt zo belangrijker dan de levenskwaliteit van de Brusselaars. De Lijn was daarom gekant tegen een voorstel van de Brusselse vice-voorzitter. Die wilde zes nieuwe buslijnen voorzien, met opgeleid personeel, voor het transport van Brusselse leerlingen. Die maatregel zou veel ouders overtuigd kunnen hebben om hun auto thuis te laten en hun kinderen op de bus te zetten. Maar de Lijn had andere prioriteiten...

Het rondmaken of het verbreden van de ring, in Antwerpen of in Brussel, is een gevolg van een kapitalistische of productivistische zienswijze. Deze mobiliteitsmanie is het gevolg van een systeem van de consumenten hoe langer hoe meer verwijderd zijn van de productiecentra. Die productiecentra worden geplaatst daar waar de kost het laagste is. Dat leidt tot een explosie van onnodig, schadelijk en gevaarlijk vervoer. Dit type vervoer verhoogt op een gevaarlijke wijze de uitstootgassen. Een mobiliteitspolitiek, die naam waardig, moet samengaan met een reorganisatie van de productie die rekening houdt met de menselijke behoeften en met het leefmilieu.