

LOUTER LUCHT?

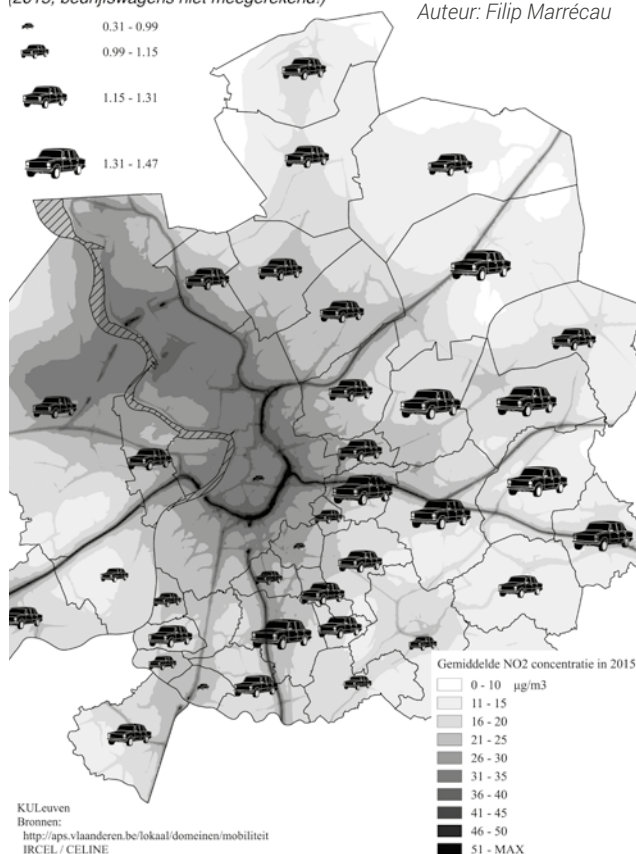
LUCHT, ONGELIJKHEID EN SOCIAAL PROTEST

In dit stuk brengen we de ruimtelijke ongelijkheid van luchtkwaliteit in Antwerpen in beeld. We tonen hoe deze sociale ongelijkheden weerspiegelt en versterkt. We bespreken hoe actiegroepen (de verbeelding van) deze ruimtelijke ongelijkheid al dan niet mobiliseren in hun initiatieven om luchtkwaliteit op de agenda zetten in de stad.

IJle lucht

Lucht is een homogeen mengsel van gassen in de onderste lagen van de aardse atmosfeer. Het is een essentiële component van het menselijk metabolisme en dus een van de meest fundamentele voorwaarden voor menselijk leven. Medische studies benadrukken al decennia de negatieve effecten van luchtvervuiling op de menselijke gezondheid. Maar ruimtelijke en sociale ongelijkheden in luchtkwaliteit krijgen heel wat minder aandacht. Lucht wordt bestudeerd vanuit een fysisch, gezondheids- of technologisch perspectief, maar lijkt geen onderwerp voor sociale of politieke wetenschappers.

Aantal auto's per huishouden (2015, bedrijfswagens niet meegerekend)



Auteur: Filip Marrécau

Lucht(vervuiling) wordt, net als andere 'natuur', sociaal geproduceerd. De kwaliteit ervan wordt beïnvloed door machtsverhoudingen, ongelijkheden en conflicten. Toch is een politieke analyse van lucht(vervuiling) geen evidentie. Andere metabolische processen als water(vervuiling) of voedsel(afval) zijn het object van expliciete politieke, collectieve besluitvorming. Ze vereisen intense planning en coördinatie. Water moet naar consumenten worden geleid via pijpleidingen, riolen voeren het afvalwater af. De distributie van voedsel en voedselafval vereist grote en complexe infrastructuurwerken, van conservenfabrieken over transportroutes tot koelinstallaties. Lucht is echter nooit zelf een object van (ruimtelijke) planning. Luchtvervuiling treedt meestal op als een externaliteit van andere (ruimtelijk geplande) stedelijke metabolische processen zoals wegeninfrastructuur, landbouwbeleid, de planning en regulering van industriezones. Het belang en de effecten van luchtvervuiling wordt pas na de feiten (h) erkend.

Ook het onzichtbare en ontastbare karakter van lucht(vervuiling) maken van lucht een weinig populair politiek thema. De samenstelling van lucht, de pollutanten die het bevat, en hun effecten op de menselijke gezondheid, blijven grotendeels onzichtbaar voor het blote oog. De ongelijke machtsverhoudingen die in de lucht zijn ingeschreven en die de ruimtelijke verdeling van 'goede' en 'slechte' lucht bepalen zijn dan ook moeilijk leesbaar. Om luchtkwaliteit tot een politiek strijdpunt te verheffen is een stevige vertaalslag nodig. Dat maakt de politisering van luchtkwaliteit een interessant onderwerp van onderzoek.

Wij en zij

Zonder passie is er geen beweging. Passie veronderstelt collectieve identificatie. Collectieve identificatie veronderstelt een 'wij' en een 'zij'. Met andere woorden: zonder conflict is er geen beweging.

Zonder 'wij' en 'zij' is er geen politisering. Individuen moeten zichzelf tot een collectieve actor omvormen. Gemeenschappelijke belangen worden gedefinieerd, onderling vertrouwen wordt versterkt. Een collectieve identiteit verbeeldt de belangen die mensen met elkaar delen en die ze via de beweging verdedigen; bij voorkeur mobiliseert deze identiteit ook het onderlinge vertrouwen nodig om zich in te zetten voor en met elkaar. Een beweging die een sterke identiteit weet te vormen, kan haar leden motiveren tot een grote inzet voor het collectief.

Zo'n identiteit is niet kant en klaar voor handen. Ze wordt gecreëerd doorheen de bijeenkomsten, activiteiten en acties van de beweging en is het resultaat van zowel bewuste als onbewuste keuzes en vertaal oefeningen. Tijdens de ontwikkeling van een politiek conflict worden stukjes beelden en verhalen in elkaar gepuzzeld tot een min of meer samenhangend discours. Tegelijk wordt dat discours verspreid binnen de samenleving, in de hoop meer mensen achter zich te krijgen om de beweging te versterken.

Nu is er geen 'wij' zonder een 'zij'. Elke poging om individuen samen te smeden tot een 'wij', veronderstelt de (bewuste of onbewuste) definitie van een 'zij', een tegenstander of doelwit van mobilisatie. Een expliciet benoemde en identificeerbare tegenstander maakt de strijd niet alleen tastbaarder, de strategieën en acties van de tegenstander zijn ook vaak een trigger voor extra bewegingsenergie, ze lokken tegenreacties uit.

Een sterke politisering is cruciaal: voor- en tegenstanders worden gedwongen zich te uiten, hun argumenten aan te scherpen en te delen. Politisering is een uitdaging voor elke sociale beweging. Het strijddoel moet op de politieke agenda worden gezet, het moet het onderwerp worden van publiek debat. Met een ontastbaar en onzichtbaar thema als luchtvervuiling staan bewegingen voor een extra uitdaging. Hoe smeed je een 'wij' en een 'zij' rond iets ontastbaars als luchtvervuiling? Hoe maak je belangen zichtbaar als je onderwerp van strijd zelf onzichtbaar is?

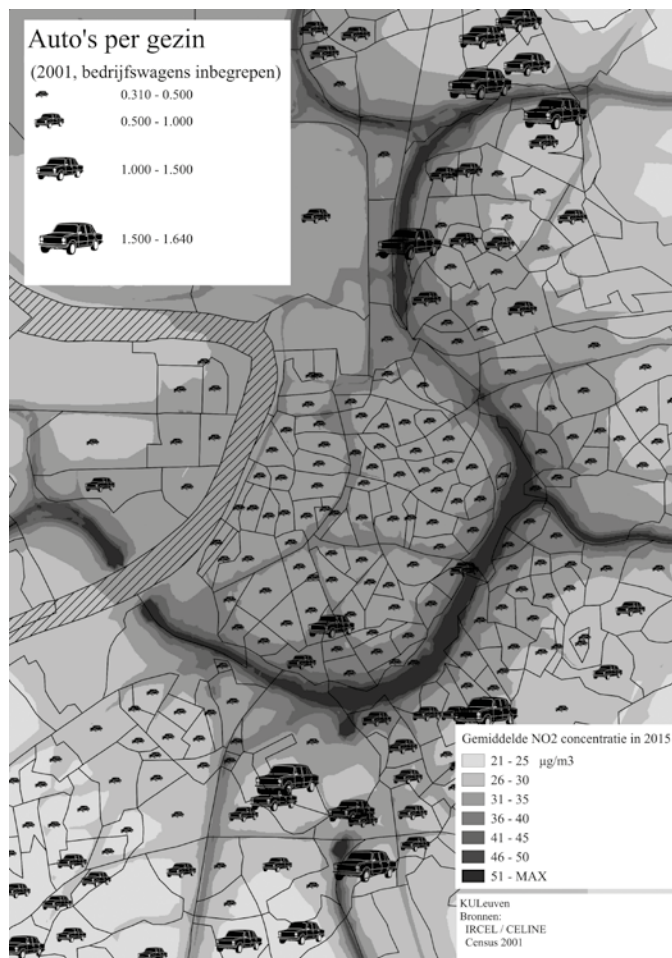
Het onzichtbare en ontastbare karakter van lucht(vervuiling) maken het een weinig populair politiek thema

Ademloos Antwerpen

België is een van Europa's belangrijkste hotspots van luchtvervuiling. De gemiddelde Belg verliest 13,2 maanden van haar leven als gevolg van vervuiling door fijn stof (PM 2,5). Verkeer is de belangrijkste vervuiler in België, met gemiddeld 1/3 van de vervuiling afkomstig uit België zelf. Een gebrek aan ruimtelijke ordening, een fijnmazig wegennet en een hoog aandeel aan (sterk vervuilende, maar fiscaal voordelige) dieselauto's maken van België een belangrijke vervuiler. In stedelijke gebieden is de lokale concentratie aan vervuilende stoffen nog een pak hoger. Antwerpen in het bijzonder is zwaar getroffen: Antwerpenaren leven gemiddeld 3 jaar minder lang ten gevolge van luchtvervuiling. Opnieuw is verkeer, samen met de haven en verwarming, de belangrijkste bron van vervuiling.

Antwerpen als middelgrote stad genereert natuurlijk zelf heel wat verkeer. De helft van de wagens in Antwerpen hebben een lokale bestemming. De historische locatie van de Antwerpse Ring in het hart van de stad stelt een groot deel van de bevolking echter ook bloot aan vervuiling door doorgaand verkeer. Over die Ring rijden dagelijks 300 000 wagens (waarvan 27% vrachtwagens). Meer dan

Auteur: Filip Marrécau



80% ervan is doorgaand verkeer. De hoogste bevolkingsdichtheden vinden we in de buurten nabij de Ring. Daardoor wonen er 350 000 mensen (tweederde van de Antwerpse bevolking) binnen een afstand van 1500 meter van de Ring.

Wij en zij

In Antwerpen is de afgelopen jaren luchtvervuiling uitgegroeid tot een van de belangrijkste politieke thema's. De geplande uitbreiding van de Antwerpse Ring bracht een ongeziene coalitie aan actiegroepen op de been die tienduizenden mensen wist te mobiliseren, in niet geringe mate door de Ring te linken aan luchtvervuiling en de kwalijke gezondheidsgevolgen ervan voor de Antwerpenaar.

Anders dan luchtvervuiling, is de Antwerpse Ring uitermate tastbaar, zichtbaar en hoorbaar. Door luchtvervuiling discursief te koppelen aan de Ring zijn de Antwerpse actiegroepen erin geslaagd om luchtvervuiling zichtbaar te maken, en er een duidelijke 'schuldige' voor aan te duiden. Met kaarten (vooral van het aan dieselmotortoot verbonden NO₂) wordt duidelijk gemaakt dat luchtvervuiling geconcentreerd voorkomt bij grote autowegen, en dat het dus die autowegen en het autoverkeer zijn die verantwoordelijk zijn voor luchtvervuiling. De BAM, de privaat-publieke organisatie die de uitbreiding van de Antwerpse Ring voorbereidt, vormt bovendien een duidelijk aanspreekbare 'actor' op het terrein die verantwoordelijk kan worden gehouden voor de Antwerpse lucht. De Antwerpse actiegroepen tegen de uitbreiding van de Ring plaatsten luchtkwaliteit op de Antwerpse politieke agenda. Hun ruimtelijke discours over verkeersgebonden luchtvervuiling maakte lucht tot een tastbaar onderwerp van debat en contestatie.



Auteur: Filip Marrécau

De luchtvervuiling aan de Ring komt echter minder prominent in beeld wanneer de actiegroepen de Antwerpenaar proberen te mobiliseren en een collectieve identiteit proberen aan te spreken om hun beweging op te bouwen. Om een breed draagvlak te bouwen wordt, wanneer slachtoffers worden aangeduid, de hele Antwerpse bevolking aangeduid. De nadruk ligt op de onrechtvaardigheid die 'de Antwerpenaar' wordt aangedaan. Die Antwerpenaar ademt vervuilde lucht in, afkomstig van doorgaand verkeer. Maar welke Antwerpenaar ademt het meest vervuilde lucht in? En waar komt dat verkeer eigenlijk vandaan? Het antwoord op die vragen wordt strategisch in het midden gelaten.

Milieuonrechtvaardigheid

De Antwerpse actiegroepen zijn een van de eerste bewegingen in België die expliciet milieuonrechtvaardigheid aankaarten. Met aangehouden strijd en een duidelijke communicatiestrategie zijn ze erin geslaagd om mensen bewust te maken van de kwalijke gevolgen van verkeersgebonden luchtvervuiling, en hebben ze ook vormgegeven aan het beeld van een Antwerpen dat verstikt wordt door de automanie van de rest van Vlaanderen. Dit is op zich een unieke verwezenlijking. Maar als we een beetje dieper ingaan op deze problematiek, dan kan de onrechtvaardigheid nog scherper worden gesteld.

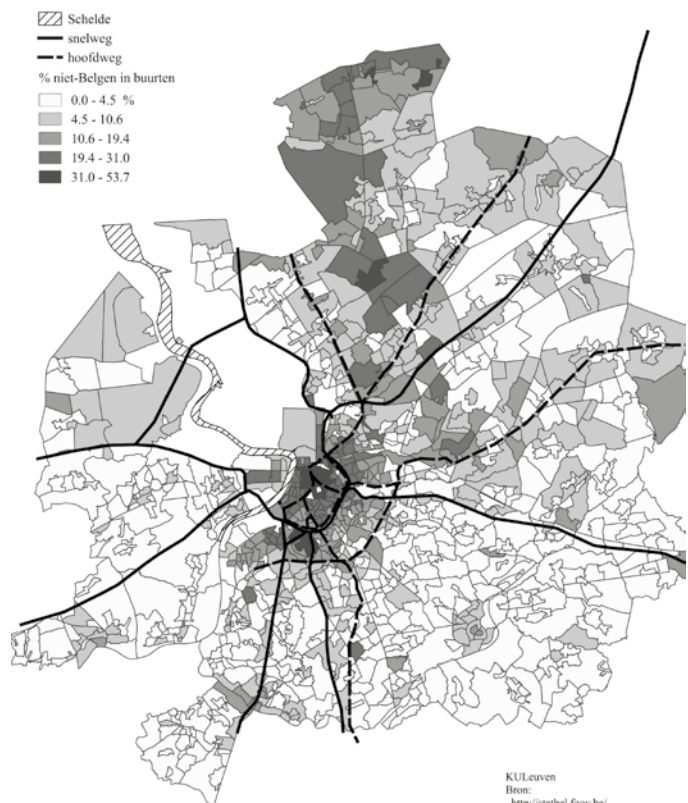
**Anders dan
luchtvervuiling is de
Antwerpse Ring uitermate
tastbaar**

Onderlinge verschillen in kwetsbaarheid en privilege worden strategisch aan de kant geschoven

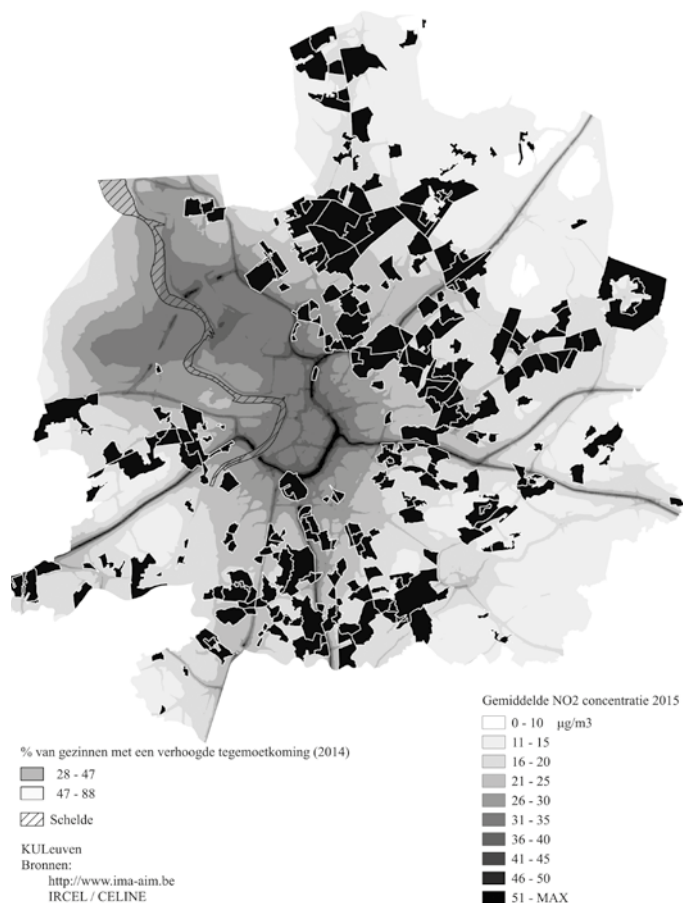
Om te beginnen blijken diegenen die vuile lucht inademen niet persé diegenen te zijn die hem produceren. De stad Antwerpen is in het stadsgewest de gemeente met het kleinste aantal auto's per gezin, maar ook in de wijken rond de Ring is het autobezit doorgaans bijzonder laag. Dat heeft niet alleen te maken met een beter openbaar vervoersaanbod: veel gezinnen in die buurten kunnen zich simpelweg geen auto veroorloven.

De sterk vervuilde zone rond de ring kent niet alleen de hoogste bevolkingsdichtheid; ze huisvest ook de armste bevolking. De Oosterweelverbinding sluit aan bij het noordelijke deel van de Ring en zal daar het verkeer drastisch doen toenemen. Net daar is het aandeel bewoners met een inkomenscompensatie of uitkering het hoogst. Dat vooral de armste bewoners van Antwerpen getroffen worden, zorgt voor een driedubbele onrechtvaardigheid. Enerzijds worden zij als gevolg van luchtvervuiling sterker getroffen door gezondheidsproblemen (van hart- en vaatziekten tot ademhalingsklachten als astma). Anderzijds neemt voor gezinnen met een laag inkomen vaak ook een te grote hap uit het budget. Het feit dat zij verhoudingsgewijs minder bijdragen tot het probleem maakt het verhaal helemaal ironisch.

Aandeel aan niet-Belgen in de buurten



Auteur: Filip Marrécau



verdeling van luchtvervuiling. Bepaalde ongelijkheden worden benadrukt, terwijl andere minder aandacht krijgen. De redenen daarvoor zijn strategisch: men wil een zo groot mogelijke groep mobiliseren. Die mag niet zo groot worden dat de onrechtvaardigheid niet langer tastbaar of zichtbaar kan worden gemaakt. Maar onderlinge verschillen in kwetsbaarheid en privilege, of de intersectionaliteit van luchtvervuilingsproblemen, worden wel strategisch aan de kant geschoven om de eenheid te bewaren. Nu de actiegroepen onderhandelingen zijn gestart met de Vlaamse regering, zal het een uitdaging worden om die onderlinge verschillen in kwetsbaarheid in rekening te brengen, prioriteit te geven aan de minst geprivilegieerde groepen, zonder daarbij in te boeten aan slagkracht.

Literatuurselectie

Buzzelli, M. (2008) A political ecology of scale in urban air pollution monitoring. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 33, nr. 4, pp. 502-517.

Claeys, M. (2013) *Stilstand. Het Oosterweeldossier*. Leuven: Van Halewyck.

Graham, S. (2015) Life support: The political ecology of urban air. *City*, 19, nr. 2-3, pp. 192-215.

Kay, S., Zhao, B., en Sui, D. (2015) Can social media clear the air? A case study of the air pollution problem in Chinese cities. *The Professional Geographer*, 67, nr. 3, pp. 351-363.

Loopmans, M. (2014) David tegen Lange Wapper, AGORA, 2014-3.

Véron, R. (2006) Remaking urban environments: the political ecology of air pollution in Delhi. *Environment and Planning A*, 38, nr. 11, pp. 2093-2109.

Auteur: Filip Marrécau

Dezelfde wijken zijn bovendien ook wijken met het grootste aandeel bewoners uit etnisch-culturele minderheden. Door racisme en discriminatie op de woningmarkt hebben ze vaak minder vrijheid om hun woonplaats te kiezen. Zo komen ze ook in wijken met een slechtere luchtkwaliteit terecht. Bovendien blijkt uit eerdere studies dat etnisch-culturele minderheden ook een hoger risico op armoede lopen. Zo wordt luchtvervuiling een intersectionele kwestie waarbij racisme en sociale uitsluiting hand in hand gaan en het probleem versterken.

Rijken ontsnappen de dans

De sociale onrechtvaardigheid in de ongelijke verdeling van luchtvervuiling wordt nog versterkt wanneer we kijken naar de woonplaats van de meer geprivilegieerde groepen in het Antwerpse stadsgewest. De wijken met het grootste aandeel rijkere bewoners bevinden zich - op enkele uitzonderingen na - allemaal op veilige afstand van de Antwerpse Ring. Deze wijken bevinden zich aan het tracé van de Antwerpse Grote Ring: een al in de jaren 1960 geplande Ring voor doorgaand verkeer, die door hardnekkige protesten vanuit deze wijken nooit werd gerealiseerd. Ook vandaag nog wordt een (gedeeltelijke) Grote Ring door de Antwerpse actiegroepen vaak als alternatief voorgesteld voor de capaciteitsverhoging van de bestaande Antwerpse Ring. Deze alternatieve tracés werden door BAM en de Vlaamse regering echter nooit echt serieus genomen. Vreemd, als we vaststellen dat net in die wijken het autobezit het hoogst is.

Hou het luchtig?

De Antwerpse actiegroepen hebben milieuonrechtvaardigheid op de Belgische politieke agenda gezet. Door een uitgekiend discours slaagden ze erin de Antwerpenaar achter zich te scharen in hun verzet tegen de Ring. Door middel van ruimtelijke beelden en associaties werden een 'wij' (de Antwerpse bevolking) en een 'zij' (de Ring, de BAM, de Vlaamse regering) gedefinieerd om verkeersgebonden luchtvervuiling te politiseren. Daarbij werd selectief gebruik gemaakt van de kennis over de ruimtelijke

Maarten Loopmans (Maarten.Loopmans@kuleuven.be) is hoofddocent Politieke Ecologie en Stadsgeografie aan de KU Leuven en doet onderzoek naar de relatie tussen stadsontwikkeling, sociale ongelijkheid en milieuproblemen.

Filip Marrécau (Filip.marrecau@gmail.com) is onderzoeker aan de afdeling geografie van de KU Leuven en bij Expeditions vzw (www.xpeditions.eu) en doet onderzoek naar luchtvervuiling en plattelandsontwikkeling.

Anneleen Kenis (Anneleen.Kenis@kuleuven.be) is postdoctoraal onderzoeker bij het FWO aan de KU Leuven en gastonderzoeker aan King's College, Londen. Ze doet onderzoek naar de politieke constructie van milieuproblemen.