



Geweldloze actie en een radicale analyse

Een interview met de beweging Wildgroei

OIKOS: Waar staat de groep Wildgroei voor, wat zijn haar doelstellingen.

Michael Crols: Wildgroei is in de eerste plaats een groep van jongeren, afkomstig uit de JNM die iets aan Doel wilde doen, die wat in Doel gebeurde zo aangrijpend vonden. (In de plaats Doel vlak buiten Antwerpen dreigt een heel Dorp te moeten verdwijnen door uitbreiding van de Antwerpse haven – red.)

Die ook duidelijk de link zagen tussen de groei van de economie en het verdwijnen van dat dorp en op die manier zijn ze gestart als een project; dat ze Wildgroei gedoopt hebben. Daarna werden ook andere mensen buiten de JNM (Jeugdbond voor Natuurstudie en Milieubescherming) uitgenodigd, om aan die acties mee te doen. Wij hebben er ook op ingepikt. Dus uiteindelijk niet meer enkel jongeren, maar iedereen kon aansluiten, die zich kon vinden in deze problematiek. Uiteindelijk voert Wildgroei actie tegen de bouw van grote infrastructuurwerken en de link met de groei van de economie. Wildgroei blijft de noodzakelijkheid in vraag stellen van dergelijke grote structuurwerken die er zijn louter om de groei van de economie. Het is de visie van Dewael (Minister-president van Vlaanderen) die we willen counteren: de overheid moet de weg bereiden, zodat de economie zou kunnen floreren. Door die bouwwerken, door die visie wordt eigenlijk een bepaalde economie bevoordeeld en dat klagen wij dus aan. Bouwwerken zoals Doel, de ontsluiting van de Kleine Ring en de IJzeren Rijn. We richten ons vooral daarop. We maken vooral een analyse van die problematiek en we zijn minder bezig met alternatieven naar voren te schuiven. Tot nu toe is dat een doelbewuste keuze. Om vooral te stellen: 'kijk het gaat hier echt grondig fout en wel daarom, daarom en daarom'. Maar we hebben niet direct een pasklaar antwoord, hoe dat dan wél moet. We vinden wel dat de bouw van nieuwe, grootschalige, infrastructuurwerken in elk geval niet in onze plaatje over de toekomstige samenleving past.

Hans Roels: die fundamentele analyse, waarom wij tegen die grote infrastructuurwerken zijn, is één punt, het tweede punt, dat ook een beetje de eigenheid uitmaakt van Wildgroei, is de nadruk op directe geweldloze acties. Dus niet alleen de petitie organiseren maar ook het belang benadrukken dat mensen zelf in actie kunnen komen tegen zulke wantoestanden.

OIKOS: Jullie werden al wel door staatsveiligheid aan de tand gevoeld, klopt dat? Naar aanleiding van een actie bij het Deurganckdok, waar sabotage zou zijn gepleegd (onklaar maken van graafmachines).

Michael Crols: De staatsveiligheid houdt elke actiegroep in de gaten. Dat is haar taak, maar ik denk dat wij zeker niet staatsgevaarlijk zijn. Maar zij zullen het zekere voor het onzekere nemen. Ik denk dat Agalev-mensen in een niet zo ver verleden ook door deze dienst werden in de gaten gehouden (op een bepaalde lijst gestaan hebben). Dat geldt ook voor Wereldwinkels.

OIKOS: Jullie zijn ook tegen de IJzeren Rijn. De IJzeren Rijn, dat is toch een goede zaak, immers vervoer aanmoedigen via het spoor, dat is toch een betere optie dan vrachtvervoer over de weg? Langs het water is toch een milieu- en energievriendelijker optie?

Hans Roels: Ik denk dat wij in de eerste plaats tegen het tweesporenbeleid zijn, zoals dat nu gevoerd wordt. Dat tweesporenbeleid betekent: enerzijds de auto-industrie en de autobestuurder gunstig stemmen door aanleg van nieuwe wegen en andere maatregelen en anderzijds het openbaar vervoer uitbouwen. Wij denken dat het op lange termijn financieel en ecologisch niet houdbaar is om twee verschillende opties/mogelijkheden tegelijkertijd te blijven subsidiëren. Wij kiezen er in de eerste plaats voor om tot minder verkeer te komen. Dat vinden wij de belangrijkste doelstelling. Een project als de IJzeren Rijn, denken wij, gaat geen vermindering opleveren van het (vracht)verkeer, het gaat in de eerste plaats extra goederenverkeer creëren.

Michael Crols: Je moet eigenlijk gewoon het effect bestuderen van de IJzeren Rijn. Gaat de bouw van de IJzeren Rijn vrachtwagens weghalen van de weg en meer vervoer geven via de sporen? De regering Verhofstadt, zegt: het is een perfecte verzoening tussen groen en blauw, een nieuwe spoorlijn is goed voor de economie, want de haven kan weer nieuw verkeer aantrekken en zo de nieuwe markten in Oost-Europa binnen bereik brengen. De Groenen zeggen, ja, want het is goed voor het milieu, immers spoorverkeer is te verkiezen boven verkeer over de weg. Maar die twee zijn duidelijk niet verzoenbaar, ofwel is het goed voor het milieu, ofwel is het goed voor een bepaald soort economie. Mochten we nu die zekerheid hebben daarover (transfer van vrachtverkeer), dan zouden we het in overweging kunnen nemen. Maar op dit moment is daar hoegenaamd geen sprake van. De BBL (Bond Beter Leefmilieu) heeft niet zo lang geleden in een persbericht naar buiten gebracht dat er geen enkele garantie is dat dit zal gebeuren. Daarom vinden wij de houding van Agalev hierin ook verkeerd.

Agalev is bijvoorbeeld ook voor de ontsluiting van de Kleine Ring, Agalev zegt die ontsluiting mag er komen, maar er moet evenveel geld gaan naar tramsporen (en openbaar vervoer). De globale doelstelling mag niet uit het oog verloren worden: de terugdringing van het broeikas-effect, dat vraagt om een reductie van de CO₂-uitstoot (van 7.5 % in 2010 tegenover cijfers van 1992, dit volgens het Verdrag van Kyoto). We zien het tegendeel gebeuren, het vrachtverkeer en gewoon verkeer neemt toe, een uitbreiding zelfs met 60 % (op twintig jaar tijd tegen 2010 t.o.v. 1990 verwezen wordt naar een MINA-S (voor)rapport). Eigenlijk zorgt deze regering ervoor dat al die prognoses van verkeerstoename überhaupt kunnen uitkomen. Moesten die 'missing links' niet gebouwd worden, de IJzeren Rijn er niet komen, dan zouden de wegen vanzelf dichtslibben. Maar men maakt het mogelijk

dat het verkeer aangroeit omdat men de capaciteit blijft uitbreiden (meer capaciteit spoor, wegen, en meer capaciteit in Zaventem).

OIKOS: Wildgroei is ontstaan in Antwerpen, maar jullie zijn meer dan een Antwerpse organisatie; ondertussen hebben jullie al een bredere inplanting gekregen?

Hans Roels: Wildgroei is zoals al gezegd ontstaan rond problematiek in en rond Antwerpen (zie Doel). Al snel zijn wij ook actief geworden op de problematiek van grote infrastructuurwerken elders, en dan zijn er mensen uit heel Vlaanderen ook toegetreden. Dus het is zeker niet zo dat de meerderheid van de leden uit Antwerpen komt. We hebben er wel voor gekozen om ons min of meer strategisch te beperken tot een paar actie-doelen. Die liggen nu toevallig (tot nu toe) wel in Antwerpen.

OIKOS: Wildgroei volgt Agalev als groene partij in de regering(en) zeer kritisch.

Michael Crols: Ik denk dat Agalev eerlijk moet zijn in wat het doet en bereikt. Het is evident dat, als je in een dergelijke positie zit, je compromissen moet sluiten. Maar Agalev stelt wel een aantal dossiers voor als overwinningen, terwijl dat toch eigenlijk geen overwinningen zijn. Kijk bijvoorbeeld naar Zaventem, dan zegt Agalev: uiteindelijk is dankzij de groenen het dossier (nachtvluchten) toch boven tafel gekomen. Maar in de persberichten vermelden ze niet dat het akkoord over Zaventem in feite de capaciteit van Zaventem op termijn flink uitbreidt.

Hetzelfde met Deurne; Deurne wordt als overwinning voorgesteld voor de bewonersgroepen en actiegroepen in de buurt van Deurne. Maar het is niet een overwinning; de negende niet-verlenging sluit nog altijd niet uit dat, na de ondertunneling (van de Krijgsbaan onder de startbaan), in de toekomst de verlenging er niet alsnog komt.

OIKOS: Jullie willen als actiebeweging wegen op de politiek?

Hans Roels: Ik denk dat op dit moment een politieke partij uitbouwen, bijzaak is in vergelijking met het opbouwen van een radicalere beweging aan de basis. Het is een illusie te denken dat een groene partij of een linkse partij zoveel fundamentele dingen zou kunnen veranderen. Ook al zou Agalev twintig of dertig procent van de stemmen halen, dan denk ik dat het nog altijd niet sterk genoeg zou zijn om tegen de havenlobby en de hele vrijemarktlobby in het algemeen in te gaan en om echt die economische groei in vraag te stellen. Dat kan enkel gebeuren, denk ik, door een ruimere beweging die zou kunnen groeien. Het is ook een stuk de bedoeling van Wildgroei om echt los te staan van alle partijpolitiek en in eerste plaats op te komen voor mensen, mensen te organiseren om op te komen tegen het systeem van (dwang tot) economische groei.

OIKOS: In welke mate kan een kleine beweging zoals Wildgroei, daar waar volgens jullie politieke partijen dat niet kunnen, essentiële dingen veranderen in deze maatschappij. Hoe moet dat dan in zijn werk gaan?

Hans Roels: Belangrijk vinden wij dat Wildgroei als onderdeel van de milieubeweging met een diepgaande en radicale analyse naar buiten komt. We zien de laatste vijftien jaar, dat de nieuwe sociale bewegingen zich steeds meer beperkt hebben tot hun eigen specifieke problematiek en zich vooral toespitsen op technologische oplossingen en veranderingen in de levensstijl van de individuele consument. Wij vinden eigenlijk dat veel meer met een fundamenteelere analyse naar buiten moet gekomen worden en daarom ook dat wij brochures (teksten) maken en overal gaan spreken. Dit is belangrijk ook naar de milieubeweging toe, om hen van hun aversie af te helpen inzake ideologie en het denken over macht en politiek op lange termijn. We treffen dit niet alleen bij milieubewegingen aan, maar ook bij veel nieuwe sociale bewegingen. Ze zijn allergisch geworden voor ideologische analyse en kritiek en durven het woord kapitalisme en economisch systeem enkel nog met het schaamrood op de wangen uitspreken. Wildgroei kan alvast haar steentje bijdragen in het verspreiden van onze afwijkende analyse in een steeds liberaler wordende maatschappij. We hebben ook niet de illusie dat met het beperkt aantal mensen dat wij tellen en met de acties die wij nu doen, wij zoveel kunnen veranderen. Het is meer eigenlijk de hoop dat wij meer mensen kunnen aanzetten om zelf voor verandering op te komen. Het is niet zozeer een kwestie van politici die hun verantwoordelijkheid moeten opnemen, het is eigenlijk veel belangrijker dat gewone mensen hun verantwoordelijkheid opnemen, als ze echt willen dat er iets ten gronde aan onze economie en samenleving verandert.

58

Michael Crols: Wat wij nu merken is dat wij, als Wildgroei, constant gevraagd worden door allerlei bewonersgroepen, jeugdgroepen om actie te komen voeren. Natuurlijk kunnen wij daar niet op ingaan, we zijn daar veel te klein voor. Wij willen hen helpen bij het opzetten van geweldloze acties. Dat gebeurt nu op veel plaatsen. Er is ook zelfs bijna geen politieke oppositie meer (het Vlaams Blok daargelaten, daar spreken we niet over).

OIKOS: Moet je niet uitkijken in de sfeer van de antipolitiek te komen als je teveel de stelling huldigt van: 'politieke partijen, dat haalt niks uit'. Kom je dan niet dicht bij de retoriek van het Blok, 'al de andere partijen zijn corrupt'?

Michaels Crols: ik weet niet of wij daar de nadruk op leggen, wij zijn niet antipolitiek, wij zijn juist heel politiek geëngageerd. We staan buiten de partijpolitiek maar we doen wel constant aan politiek.

Hans Roels: We willen erop wijzen dat politiek niet hetzelfde is als partijpolitiek. Ik denk dat we verder moeten kijken dan die concrete milieuproblemen en inzien dat het kader van een verdere democratisering heel belangrijk is, om juist de vaststelling te maken dat politiek veel meer is dan alleen partijpolitiek. Je zult het altijd zien, dat vanaf het moment dat er bewegingen aan de basis ontstaan, er mensen zijn en gevestigde belangen zullen zijn die beweren dat de macht 'van de straat' gevaarlijk en antipolitiek is. Maar ik denk dat het één van de essenties van de democratie is, dat de mensen zelf macht willen hebben over hun eigen leefwereld. De krachten die tegenover ons staan zijn heel groot; dat zijn industriële lobby's, die negentig procent van de economie beheersen en die met de huidige fun-

damenten van het economisch systeem willen blijven voortdoen. Daar tegenover staat dat de sociale problemen en de milieuproblemen zo groot zijn, dat we echt wel de moed moeten hebben om opnieuw het hele economische systeem in vraag te stellen, ook al is dat allesbehalve modieus. Ik denk dat er ook sprake is van een generatiekloof. Ik merk een groot verschil tussen de jaren-zestig-generatie (veertigers/vijftigers) en onze generatie (twintigers/dertigers). Wij zijn opgegroeid in een klimaat waarin de vrije markt wordt voorgesteld als misschien niet het ideale, maar toch het best mogelijke systeem. Als je dan met kritiek afkomt tegen die vrije markt, wordt dat afgedaan als naïef en onmogelijk, omdat ze terugvallen op ervaringen uit de jaren zestig of zeventig (allemaal dertig jaar geleden).

OIKOS: waar gaan jullie je in de nabije toekomst vooral op richten?

Michael Crols: Actie voeren tegen de wegenwerken, de zogenaamde 'missing links', zoals de ontsluiting van de Kleine Ring in Antwerpen (meest laakbare). Daar actie tegen voeren, of we daar succesvol in gaan zijn, dat is een andere vraag. We zijn in ieder geval bezig met het 'netwerken', momenteel vooral in Antwerpen. Op de achtergrond houden we ons ook bezig met andere grote wegenwerken elders in Vlaanderen, de andere zogezegde 'missing links'. De Kleine Ring is een stuk ring vlakbij Antwerpen – in vogelvlucht twee km van de Grote Markt – dat zou zogezegd een deel van het mobiliteitsprobleem moeten oplossen. Nu, het is al heel lang bewezen, dat elke nieuwe weg die je aanlegt, nieuw verkeer aantrekt. Hier zal ook blijken dat na 8 jaar alles zal vast komen te zitten.

OIKOS: Welke maatregelen vinden jullie noodzakelijk om het verkeer te doen afnemen, want dat is noodzakelijk, daar wijzen jullie toch op?

Michael Crols: Wat betreft alternatieven hebben wij, als Wildgroei, nog geen vastomlijnd standpunt; dit is mijn persoonlijk standpunt. Het tweesporenbeleid: enerzijds de vraag naar mobiliteit verminderen en anderzijds het aanbod van infrastructuur voor mobiliteit wijzigen. Dus de vraag naar mobiliteit verminderen langs verschillende mogelijkheden, ten eerste langs het aanpakken van de groei-economie die constant vraagt naar meer en meer infrastructuur (dat kan niet doorgaan). Dan zijn er mogelijkheden via het instrument ruimtelijke ordening om mobiliteit terug te dringen: door beter inrichten van lokale voorzieningen in Dorpen. De laatste twintig jaar (met de fusies) is heel veel gesnoeid in dergelijke inrichtingen. Langs de aanbodkant moet er grondig gewerkt worden aan een ombouw van wegen: van viervaks naar tweevaks, invoering van vrije busbanen ofwel nieuwe trasporen ofwel luxueuze fietspaden. Dat zou een zeer goede oplossing zijn.

Hans Roels: Er moet durven ingegaan worden tegen heel de auto-industrie en de autolobby, zodat het autoverkeer kan verminderen. De infrastructuur is hierbij van cruciaal belang. De laatste vijftig, zestig jaar werd op systematische wijze de auto-infrastructuur bevoordeeld, daar is heel veel geld naar toe gegaan. Deze infrastructuur voor de auto moet nu minstens bevroren, maar eigenlijk afgebouwd worden. Zoiets is enkel mogelijk als er een sterke milieubeweging is.

Michael Crols: In het kader van Duurzame Ontwikkeling (Federaal Plan) heeft men een voorontwerp plan gemaakt (Interdepartementale Commissie voor Duurzame Ontwikkeling). Wat heel erg opvalt, ook daarin, is dat men niet inziet dat mobiliteit moet teruggedrongen worden. Men spreekt in dat plan over de groei van de mobiliteit die moet afnemen, en niet over het terugdringen van het verkeer, dat is een essentieel verschil, Dat levert geen duurzame ontwikkeling op, wij zeggen de huidige mobiliteit moet verminderd worden.

OIKOS: Er zijn ook Doelbewoners die niet gelukkig waren met jullie acties. Zij zeggen dat de acties van buitenstaanders andere motieven hebben.

Michael Crols: Het bouwen van het Deurganckdok, de uitbreiding van de haven en het verdwijnen van het dorp, gaan meer mensen aan dan enkel zij die wonen in Doel. De uitbouw van de haven zal weer nog meer vrachtverkeer uitlokken ook rond Antwerpen. Er zal snel een bijkomende vraag gesteld worden naar de Grote Ring rond Antwerpen. Ook speelt hier een verdeel-en-heers-politiek, het is helemaal niet zo dat alle bewoners tegen ons zouden zijn! Bij onze acties hebben wij ook heel veel (de grootse groep) steun gehad van bewoners.

Hans Roels: Het is ook zo dat andere drukkingsgroepen, niet alleen de media, maar ook vakbondsgroepen, havenlobby's politieke partijen, voortdurend de (lokale) mensen erop wijzen dat die groei van de haven levensnoodzakelijk en onvermijdelijk is (en daarmee ook het verdwijnen van Doel). Dat zou nodig zijn voor het behoud en groei van de Welvaart en de Tewerkstelling. Wildgroei wil die mythe doorprikken, economische groei betekent zeker niet automatisch meer welzijn voor de mensen.

Natuurlijk worden we in de praktijk geconfronteerd met mensen die zich daar wel bij neerleggen. En die zeggen: ja, dan verhuizen wij maar, want anders kan de economie niet verder draaien en dat is niet goed voor het land.

OIKOS: Bij jullie gaat het dus niet om geen dok in Doel: jullie zeggen daar is helemaal geen nieuw dok nodig!

Hans Roels: Dat klopt, wat ons betreft moet er geen nieuw dok komen. Dat is een enorme toegeving aan de industrielobby. Als we in een straal van honderd kilometer rond Antwerpen kijken, zien we dat er niet alleen in Antwerpen, maar ook in Gent een nieuw dok gegraven wordt. Bovendien hebben de havens van Zeebrugge en Vlissingen ook uitbreidingsplannen. We laten de verdere uitbouw van auto-, spoor- en luchtwegen dan nog buiten beschouwing! Deze eindeloze uitbouw van de infrastructuur is ronduit absurd.

Michael Crols: Binnen of buiten Doel, dat is ook weer een typische discussies. Voor ons hoeft er geen dok bij te komen. Het is hetzelfde als de discussie: gaat die weg er hier of daar bijkomen? Daar zijn de politieke partijen dan ook weer verdeeld over, de ene wil dit traject de andere wil weer een heel ander traject. Wij vinden het heel belangrijk dat er ook een stem is die zegt dat de groei van het verkeer gewoon niet meer mogelijk is, vooral op het milieuvlak maar ook op het sociaal vlak. Daarom wil wij met onze visie ook voortdurend naar buiten komen.

En daarmee ook ingaan tegen die groepen, tegen die media, die zeggen: "je kunt het niet tegenhouden, wees dan toch realistisch en kies dan voor het beste scenario." Nee, zeggen wij, het verkeer dat wij nu al hebben is niet meer houdbaar. Men moest eens beseffen als heel de wereld een autodichtheid zou hebben als wij, als heel de wereld een dergelijke uitbreidingsdrang zou etaleren van havens, industrie, infrastructuur en dergelijke meer en daarmee de fundamentele discussie maar zou blijven uitstellen, wordt het totaal onleefbaar.

Michael Crols: Als Wildgroei, zijn wij de enigen die consequent tegen alle nieuwe wegenwerken zijn. Op Linkeroever zijn twee milieubewegingen actief; de ene beweging is tegen de Grote Ring en wil de ontsluiting van de Kleine Ring, de andere is tegen ontsluiting van de Kleine Ring en is voor de Grote Ring. Dat komt natuurlijk omdat deze bewegingen het niet in hun eigen achtertuin willen hebben. Pas op, NIMBY (not in my back yard) op zich, daar ben ik niet tegen. Het toont een duidelijke betrokkenheid van mensen tot hun eigen leefomgeving. Daar zou meer naar geluisterd moeten worden. Mensen weten best hoe ze hun eigen leefomgeving willen hebben. Maar de problemen enkel willen doorschuiven naar de buurgemeente, daar nemen wij wel afstand van, dat kan het niet zijn.

[Bio]

Michael Crols werkt op Elcker-Ick, is vormingswerker: cursus- en animatiewerk en actiewerk rond milieu.

Hans Roels (28 jaar) is al meer dan 10 jaar actief in allerlei milieubewegingen en sociale organisaties. Beiden zijn actief geweest in de Jeugdbond voor Natuurstudie en Milieubescherming (JNM) en hebben meegewerkt aan campagnes rond verkeer. Ook in het buitenland hebben zij aan acties meegedaan, o.a. acties tegen de aanleg van een snelweg in de Pyreneeën. Zij hebben ook actie gevoerd tegen de Noord – Zuid verbinding in Limburg.

Contactadres Wildgroei

Michael Crols
P/A Breughelstraat 31- 33
2018 Antwerpen
Tel: 03 – 218 65 60
Email: wildgroei55@hotmail.com