

# Brusselse groene golf dreigt koning auto helemaal te verdrinken



De stormachtige opmars van de groenen zet in Brussel alle machtsverhoudingen op zijn kop. Het is all-in op een leefbare, gezonde stad, waarbij het fileleed helemaal naar het achterplan verschuift. De Vlaamse autopendel dreigt straks nog minder plek te krijgen.

BARBARA MOENS  
EN DRIES BERVOET,  
BRUSSEL

**T**oen ik in 2005 begon, kende ik elke fietser in Brussel bij zijn voornaam. De afgelopen vijf jaar is hun aantal geëxplodeerd.' Hoofdinspecteur

David Stevens, de chef van de Brusselse fietsflikken, is het mediagenieke boegbeeld van een paradigmashift. Met flinke vertraging op de meeste West-Europese hoofdsteden is de auto niet langer keizer in het centrum van Brussel. De grote symbolen voor dat nieuwe beleid zijn de voetgangerszone en de autoluwe grote lanen.

Het is de schuttersput van waaruit de agenten op de fiets Brussel moeten terugwinnen voor de zachte weggebruiker. En Stevens is de man die de boodschap moet verkondigen op de straat en via de sociale media. Hij en 12 collega's op de fiets houden zich alleen bezig met verkeersveiligheid. In de politiezone Brussel Hoofdstad-Elsene rijden 45 'fietszwaantjes' rond. Burgemeester Philippe Close (PS) mikt op honderd agenten op de fiets.

Stevens rijdt op zijn dagelijkse patrouilles 30 tot 50 kilometer door het centrum. 'Onderweg naar hier (het hoofdkantoor aan de Grote Markt, red.) heb ik over het hele traject 13 boetes geschreven. Een paar jaar geleden schreef ik er elke tien minuten 13.'

De fietsagenten in Brussel schreven de voorbije drie jaar 120.000 boetes uit voor dubbelparkeren, rijden of parkeren op buslanen, of rijden door de voetgangerszone. Verkeersveiligheid duikt in alle bevragingen door de politie op als verzuchting nummer één bij de bevolking. Inwoners ergeren zich aan foutparkeerdere, rodeoedrag en overdreven snelheid. Soms met dodelijke gevolgen. Begin april overleed een fietser bij een aanrijding in Koekelberg. Brussel blijft in de perceptie, ondanks lichtpunten, een stad jungle waar niemand veilig is.

'Het toont hoeveel werk er nog is', stelt Stevens. 'Wij hameren daar al jaren op en worden er nu ook in gevolgd. Het is niet genoeg wat witte verf op de weg te kalken en dat een fietspad te noemen. Er is nood aan een nieuwe wegrichting die de fietsers scheidt van de auto's. Het is een nieuwe fase waar werk van wordt gemaakt.'

## Actiecomités

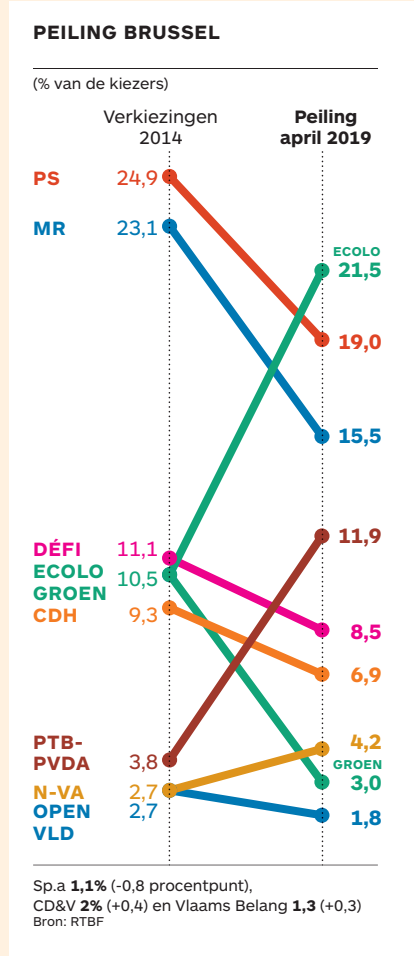
De fietsflikken belichamen die nieuwe fase. Klachten over de verkeersveiligheid waren lang het domein van Nederlandstaligen en expats uit fietsvriendelijke landen. Door hun lage electorale gewicht bleef het thema politiek onderbelicht. Relatief nieuw is dat de Franstalige Brusselaars de fiets hebben ontdekt en dat ze meer aandacht hebben voor leefbaarheid en veilige straten voor zichzelf en hun fietsende kinderen. De voorbije jaren rezen actiecomités voor veilig verkeer en betere luchtkwaliteit als paddenstoelen uit de grond. Die thema's duwden de terreurdreiging en de aanpak van criminaliteit wat naar het achterplan.

Voor Close is het de topprioriteit. Hij doorkruist de stad te voet en neemt de fiets en het openbaar vervoer. De dominantie van de wagen is voor hem verleden tijd. Alain Courtois (MR), in de vorige legislatuur Brussels schepen, voerde in 2017 nog strijd tegen een gescheiden fietspad op een Brusselse laan met het dreigement dat hij nog liever op de baan ging liggen dan toe te geven. Courtois verloor bij de gemeenteraadsverkiezingen na een campagne rond 'law and order'.

Verkeersveiligheid, netheid en luchtkwaliteit: het zijn de thema's waarop Ecolo en Groen in het hele land kapitaliseren. In Brussel heeft het veel weg van een pletwals van Ecolo, dat gepeild wordt als de



Fietszwaantje David Stevens: 'Op mijn hele traject schrijf ik nu 13 boetes. Vroeger schreef ik er elke tien minuten 13.'



grootste partij. Niet toevallig pakken de groenen deze week uit met de resultaten van een eigen meetactie, waarbij de luchtkwaliteit op veel punten ondermaats blijkt. De groene golf, zoals ze het zelf in de markt zetten, haalt de traditionele machtsverhoudingen in Brussel onderuit.

De implicaties voor Vlaanderen zijn niet te onderschatten. Brussel ondernam de voorbije jaren actie om het pendelverkeer vanuit de andere regio's minder vrije baan te geven. De prioriteiten zijn de leefbaarheid van de eigen inwoners en de strijd tegen de stadsvlucht van de middenklasse. Het fileleed voor de pendelaar is amper een Brusselse zorg, met de verwachting dat de coalitie na de verkiezingen het gaspedaal nog meer indrukt om de autopendelaar het leven zuur te maken.

Traditioneel vechten in de hoofdstad de MR en de PS een strijd uit om de grootste te worden. Deze keer liggen de kaarten helemaal anders. De Brusselse PS heeft horrorjaren achter de rug. Het deksel ging van het riool toen burgemeester Yvan Mayeur (PS) en zijn sidekick Pascale Peraïta zich jarenlang verrijkt bleken te hebben op de kap van daklozen. Het schandaal legde pijnlijk bloot hoe de PS zijn macht verankerde via een 'schaduwstaat', een kluwen van vzw's waar politiek benoemde bestuurders royaal vergoedingen opstrekten. Operatie damage control mislukte omdat Mayeur noch Peraïta aan opstappen dacht. Pas onder zware druk gaf Mayeur zijn Brusselse sjerp door aan Philippe Close, die nu zelf stevig de touwtjes van de vzw staat in handen houdt.

De PS leek een vogel voor de kat. Maar bij de gemeenteraadsverkiezingen hield de partij onverwacht stand. Ze gooide haar hele partijapparaat in de campagne om de macht in het kroonjuweel Brussel-stad te behouden. Close bleef burgemeester. In Molenbeek heroverde Catherine Moureaux - dochter van PS-coryfee Philippe Moureaux - zelfs de sjerp van de MR.

De PS verloor kiezers aan Ecolo, maar de Franstalige groenen snoepten vooral kiezers weg bij de MR. In Elsene veroverden ze de sjerp in een gemeente die al sinds mensenheugenis door liberalen wordt bestuurd. Terwijl de Franstalige liberalen bij de verkiezingen van 2014 nog 23 procent van de stemmen haalden, zakte

de MR in de recentste peiling weg tot 15 procent.

'Een deel van de Franstalige bevolking heeft het moeilijk met de federale regeringsdeelname van de MR als enige Franstalige partij', zegt Pascal Delwit, politoloog aan de Université Libre de Bruxelles (ULB). 'Zij beschouwen zichzelf als centrumrechts, maar hebben het moeilijk met de politiek van bijvoorbeeld de N-VA'er Theo Francken. Ten tweede houdt de MR in Brussel vast aan thema's die het zeker bij de jongere Brusselaars minder goed doen, zoals voldoende parkings en voldoende plaats voor de auto in de stad. En de federale lijst wordt door Didier Reyniers getrokken, maar die lonkt naar het voorzitterschap van de Raad van Europa. De Brusselse lijst wordt getrokken door Françoise Schepmans en Vincent De Wolf, een oudere generatie die het bovendien niet goed heeft gedaan bij de gemeenteraadsverkiezingen vorig jaar.'

## Ecolo-PS

Als Ecolo de grootste wordt, lijkt een coalitie met de PS de meest logische keuze. Beide partijen besturen in heel wat Brusselse gemeenten al samen. Dat maakt het eenvoudiger om stappen vooruit te zetten in gevoelige dossiers, luidt het bij de groenen. Zakia Khattabi, de covoorzitter van Ecolo, zou dan minister-president worden. Een allochtone vrouw is meteen een mooi symbool voor de nieuwe wind die de groenen in Brussel willen brengen.

Het is wel maar de vraag of de Franstalige socialisten, ooit oppermachtig in Brussel, in een regering wil stappen waar Ecolo aan het roer zit. Dat ligt bij de PS psychologisch moeilijk. De groenen vrezen daarom dat de klassieke partijen elkaar uiteindelijk toch zullen vinden en Ecolo haar groei niet kan verzilveren. De regeringsonderhandelingen worden weliswaar tot in de puntjes voorbereid, maar de groenen zijn waakzaam om zichzelf rijk te rekenen. Ecolo komt uit een diep dal en is die periode nog niet vergeten.

Ook aan Nederlandstalige kant worden de evidenties overhoop gegoooid. Traditioneel is Open VLD met haar kopstuk Guy Vanhengel de grootste Nederlandstalige partij in de hoofdstad, maar de liberalen voelen de hete adem van Groen in hun nek. Dat was een extra argument voor Vanhengel om zich opnieuw het lijsttrekkerschap toe te eigenen, hoewel de nieuwe garde staat te trappelen. Voormalig Brussels schepen Els Ampe maakte zoveel stampij dat zij uiteindelijk de Vlaamse lijst mocht trekken en niet Vlaams minister Sven Gatz. Die duwt nu de lijst van Vanhengel. De liberalen hopen dat de linkse stemmen verdeeld worden tussen Groen en het project van de sp.a'er Pascal Smet, waardoor Open VLD alsnog de grootste kan blijven.

De opkomst van Groen zet nog een laatste evidentie in Brussel op zijn kop. Traditioneel lopen de regeringsonderhandelingen in de Nederlandse en Franstalige taalgroep apart. Pas als in elke taalgroep een meerderheid is, gaan beide taalgroepen samen aan tafel zitten. Dat verandert mogelijk na 26 mei. Ecolo en Groen verbinden hun lot aan elkaar, wat de onderhandelingen voor de Nederlandstalige partijen dreigt te bemoeilijken. Bovendien ligt besturen met de N-VA in Brussel bijzonder gevoelig voor de Franstaligen. De N-VA heeft bij de gemeenteraadsverkiezingen slechter gescoord dan verwacht, maar als men zowel de stemmen van het Vlaams Belang als de N-VA links laat liggen, moet misschien al de rest mee in bad om aan Nederlandstalige zijde een meerderheid te vinden.

Dit is de tweede aflevering van een driedelige reeks over de verkiezingen in Wallonië, Brussel en Vlaanderen.  
**Morgen: Vlaanderen.**