

In de ophef over de Brusselse mobiliteitsplannen staan, ruw geschetst, twee bevolkingsgroepen tegenover elkaar

Van grootstad tot klein dorp: een nieuw mobiliteitsplan gaat altijd gepaard met verzet. In Brussel krijgt het protest een emotionelere en zelfs ronduit agressieve laag. Wat is er aan de hand?

De Morgen – Bart Eeckhout – 27/10/22 - Extraits

<https://www.demorgen.be/nieuws/in-de-ophef-over-de-brusselse-mobiliteitsplannen-staan-ruw-geschetst-twee-bevolkingsgroepen-tegenover-elkaar~b50ba693/?referrer=https%3A%2F%2Fdaardaar.be%2F>

Het is van een uiterst bittere ironie. Uitgerekend in Oud-Schaarbeek, waar het moeizame huwelijk van bevolkingsdichtheid en verkeersdrukke recent nog tot enkele tragische ongelukken heeft geleid, komt het verzet tegen de nieuwe mobiliteitsplannen in Brussel tot een kookpunt. Buurtbewoners rukten verkeerspaaltjes uit, er vielen klappen en een verschrikt gemeentebestuur besloot inmiddels een deel van de plannen minstens uit te stellen. Tot ontzetting van de voorstanders, die er jarenlang voor ijverden om de buurt veiliger en gezonder te krijgen. Nu, net voor de finish, zien ze de plannen alsnog kapseizen.

Het verzet broeit al langer op verschillende plekken in Brussel. Het eiste ook al eerder slachtoffers. In september knalde Groen-volksvertegenwoordiger Juan Benjumea in Anderlecht met de fiets tegen een betonnen verkeersfilter die door tegenstanders van de rijweg naar het fietspad was verslept. En opvallend: in de ene na de andere gemeente wijkt het bestuur voor het straatrumoer. In Molenbeek, Anderlecht, Jette, Vorst en nu dus Schaarbeek worden de plannen teruggeschaald of uitgesteld. Essentiële onderdelen van het ambitieuze en zelfs met een Europese mobiliteitsprijs bekroonde gewestelijke Good Move-plan brokkelen zo stilaan af.

VERZET VOLGENS VAST KADER

In Brussel niet. Dat komt omdat de breuklijnen er anders en complexer liggen. Zeker, ook hier vuren rechts-liberalen mee het verzet aan, met de MR als traditionele woordvoerder. Bij vorige grote verkeersingrepen in de stad, zoals de

inrichting van de voetgangerszone in het centrum of het verkeersluw maken van het chique Terkamerenbos, voerden zij de boventoon.

Maar in het verzet tegen Good Move staan ze lang niet alleen. Ook de radicaal-linkse PTB-PVDA profileert zich tegen de circulatieplannen. Bij het uit de hand gelopen buurtprotest aan de Schaarbeekse 'Berenkuil' stonden MR- en PTB-politici bijna letterlijk schouder aan schouder, *bien étonnés de se retrouver ensemble*.

De PTB claimt de 'gewone man' uit de wijken te vertegenwoordigen, die helemaal niet om de veranderingen gevraagd heeft en geen alternatief heeft voor de wagen. De sterke mobilisatie op links maakt de PS nerveus. Ook die partij pikt aan de lokale basis het emotionele verzet op. Tegelijk is ze in een hevige strijd met de MR verwickeld, met het politieke marktleiderschap in het Hoofdstedelijk Gewest als inzet. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de socialisten in gemeentes als Molenbeek of Anderlecht de kar draaien.

In Schaarbeek, waar de PS in de oppositie zit, claimt de partij zelfs het terugdraaien van de plannen als een overwinning. Een nogal merkwaardige spagaathouding vanwege een partij die de minister-president levert van de Brusselse regering die Good Move lanceerde. MR-voorzitter Georges-Louis Bouchez, die geen rel onbenut laat, was er dan ook als de kippen bij om te eisen dat de PS 'consequent' het hele Good Move-plan zou annuleren.

TWEE GROEPEN

Toch gaat het om veel meer dan om partijpolitiek alleen. Zonder te veralgemenen kun je stellen dat er, zeer ruw geschetst, twee bevolkingsgroepen tegenover elkaar staan. Aan de ene kant een ecologisch bewuste, vaak hoger opgeleide groep geëngageerde stadsbewoners (met relatief veel Nederlandstalige Brusselliefhebbers in hun midden); anderzijds veelal korter opgeleide buurtbewoners die aan de auto vasthouden (met dan weer relatief veel Brusselaars met migratieroots). Zij worden de objectieve bondgenoten van wie sowieso tegen elke verandering in de automobilité is.

Die tegenstelling zag je bijvoorbeeld bij een verkeersexperiment in de Molenbeekse Maritiemwijk. Een buurtcomité kreeg er de toestemming om zelf bij wijze van proef een verkeersfilter in te richten. Het leidde tot een schijnbaar feestelijke stemming in de wijk. Tot het gemeentebestuur het experiment stopzette. Gebleken was dat een andere groep buurtbewoners, in weerwil van de straatfeesten, juist hevig protesteerde tegen het plotseling verkeersarm maken van de straten.

De verknochtheid aan de auto van de verzetsbeweging wordt vaak rationeel verklaard met het argument dat die groep de wagen nu eenmaal minder makkelijk kan missen. In een stad met een behoorlijk ruim aanbod aan openbaar vervoer biedt dat een onvoldoende verklaring. Een ander, gevoeliger argument wordt veronachtzaamd. Velen behoren tot een nog nieuwe, lagere middenklasse. Voor hen is wagenbezit en vrij gebruik van die wagen een statussymbool van sociale vooruitgang. Merk op dat deze groep niet te verwarren is met de laagste inkomensgroepen in dezelfde wijken, die zich niet eens een auto kunnen permitteren.

De mobiliteitskwestie wordt zo een, welja, klassenstrijd. Dat is niet uniek. Bij de invoering van lage-emissiezones (LEZ) in de centrumsteden speelden gelijksoortige emoties op. Niet onterecht. Het verbannen van enkele oudere, vervuilende wagens is in ecologisch opzicht misschien wenselijk (hoewel verre van ideaal), maar vanuit sociaal oogpunt is het een ongelijke maatregel. Hij viseert vooral het autobezit in de lagere inkomensklassen, waar het vermogen ontbreekt om een nieuw, milieuvriendelijker model (of een salariswagen) aan te schaffen. Discussie over de LEZ was een van de discussiepunten waarop het kartel tussen Groen en Vooruit in Gent stukgelopen is.

ONTVLAMBAAR

De sociale conflictstof maakt de mobiliteitskwestie zo ontvlambaar. Sterke, rationele argumenten - minder verkeer is gezonder, veiliger en rustiger, met name voor de gezinnen in de wijk zelf - ketsen af op het gevoel dat er 'vrijheid' moet worden ingeruild. Dat merk je ook op een autoloze zondag in de wijken van de hoofdstad. Nog voor de dag om 19 uur ten einde loopt, zie je chauffeurs al in hun auto ongeduldig zitten wachten om om klokslag zeven de sleutel in het contact te steken. De 'vrijheid' van de ene om rustig in de stad te kunnen leven staat haaks op die van een andere, die met de wagen tot aan de eigen deur wil rijden.

De breuklijn gaat dieper dan voor of tegen de auto. Ze reikt naar de fundamentele vraag: van wie is de stad? De tegenstelling leidt tot een bizarre, bijna komische omkering van identiteiten. Stadsbewoners met (vaak) migratieroots profileren zich juist als de 'autochtonen' die hun wijk willen beschermen tegen de 'inwijking' van nieuwkomers. Dat zijn dan de jonge, hoger opgeleide, veelal witte gezinnen die de oude wijken herontdekken. Pittig detail: zij worden vaak '*flamands*' genoemd, ook al spreken ze niet noodzakelijk Nederlands.

Die '*flamands*' worden gewantrouwd omdat ze ook de gentrificatie voortstuwen, de tendens waarbij inwoners met een lager inkomen uit de woonmarkt worden geduwd in wijken die weer opbloeien. Zou het kunnen dat achter het op het

eerste gezicht soms onbegrijpelijke verzet tegen verandering in de wijk een angst schuilgaat dat die verandering de eigen kansen om in de buurt te blijven wonen dreigt te nekken? In Kuregem, waar de tegenstellingen over Good Move al eerder hoog opliepen, speelde die sociale spanning een belangrijke rol.

BAKFIETSBOBO VS. AUTOJUNKIE

Voorstanders van de verkeersplannen verzetten zich hevig tegen dat beeld. In Brussel verzamelen zij zich nu ook in comités tegen het terugdraaien van de plannen. Verzet staat er nu tegen verzet, hard tegen onzacht, met een regen van kwetsende verwijten over en weer, van 'bakfietsbobo' tot 'autojunkie'. Meer confrontaties zoals in Schaarbeek zijn niet uitgesloten. En nogmaals, louter rationeel bekeken hebben de supporters van Good Move ook de sterkste argumenten: in wijken met minder autoverkeer is het leven gezonder, veiliger, rustiger en aangenamer.

Toch zullen ze niet kunnen ontkennen dat hier ook informatie-ongelijkheid speelt. Gewest en gemeenten in Brussel hebben tijd noch moeite gespaard om buurten te betrekken in overleg. Die participatie is duidelijk niet overal vruchtbaar geweest. Vaak zijn het toch de betrokken, geëngageerde burgers die op zulk overleg afkomen. Hier speelt het mattheuseffect van de participatieve democratie: wie al goed geïnformeerd is, wordt vaker gehoord.

Het idee niet gehoord te worden - terecht of ten onrechte - draagt nog meer bij aan de emotionele spanning over de circulatieplannen. Een politicus die niet wil buigen onder druk van gewelddadig straatprotest, verfijnt dus best vooraf even zijn overlegmodel.