

Het is 12 mei.

Dit is vandaag de dagelijkse podcast van de standaard.

Ik ben Yves de Lepeleiding.

Minder auto's, files en ongevallen,
meer ruimte voor fietsers en openbaar vervoer
en leefbaardere buurten toecoer.

Dat is wat het Brussel geweest tegen 2030 wil bereiken
met het ambitieuze mobiliteitsplan Good Move.

Maar wij kunnen autoluut maken,
doe je in Brussel niet zonder verzet.

Waarom pikken heel wat Brusselaars die plannen niet
en hoe moeten u verder met al die circulatieplannen?

Hans van de Kandelaren, welkom in onze studio.

Je bent auto- en journalist en Brusselaar.

Of moet ik zeggen flammal,
want dat is hoe de draris in de Brusselse Volkswijken
lepotu-cartier jouw misschien,
maar je bent ook wel de velderste.

Maar je bent ook wel de velderste,
je bent ook wel de velderste.

En je bent ook wel de velderste.

En je bent ook wel de velderste.

Wat is dit voor jouw werk?

Dat is hoe de Drarys en de Brusselse volkswijken Le Potu Cartier jou misschien aanspreken.

Hoe voel jij je als Flamon en Brussel?

Ik als Flamon prima.

Ik word trouwens nooit aangesproken als Flamon.

Dus ik heb nog dan sterk uitgebreide netwerk in alle milieus.

Nu, etniciteit is geen belangrijk kenmerk in mijn identiteit.

In Vlaanderen ga ik mij eigenlijk nooit Vlaming noemen,
wel een Brusselaar in bepaalde contexten.

En in Brussel, als het er toe doet, ga ik mij nooit Vlaming noemen,
wel misschien eerder Nederlandstalige Brusselaar.

Je kent Brussel door en door.

Je hebt al een paar boeken en reeks geschreven over een molenbeek en migratie.

En voor je nieuwe project ben je opnieuw op onderzoek getrokken door de hoofdstad
om te tonen hoe Brusselaars ondanks alle diversiteit samenleven
en wat de stad ondanks al die verschillen verbindt.

Deze keer schreef ik geen boek vol,
wel een website, hyperdiversebrussel.be,
waar je twee jaar veldwerk op kan lezen.

En dat draait allemaal rond het eigenlijke samenleven in hyperdiverse Brussel.

En wat lukt er niet en wat lukt er wel te troeven, de pijnpunten.

En heel concreet ben ik in naar genoeg alle maatschappelijke sectoren gaan enquiteren

met die heel concrete vraag, hoe wij het hyperdiversiteit bij jullie binnen, bij jullie bijvoorbeeld huisarts, en wat vertellen die dan?

En zo heb ik in alle sectoren gekeken, dus onderwijs, jeugdsector, noem het maar.

Huisvesting enzo.

Huisvesting, noem het.

Het onderwerp dat de Brusselse samenleving op dit moment misschien het meeste beroerd, waar die hyperdiversiteit ook goed voelbaar is en waar je ook enkele artikelen aan hebt gewijd, dat is mobiliteit.

Met name Good Move, het Plan Good Move, vertel eens, waarover gaat dat?

Ja, vooral Plan Good Move, mobiliteitsplan, onwaarschijnlijk ambitieus.

Als het lukt om dat tegen 2030 uit te rollen,

dan denk ik dat Brussel kan hopen om aansluiting te vinden

bij honderden steden in Scandinavië, Nederlands, Spanje, Italië.

Dus een plan richting meer autoluïte, betere lucht, meer verkeersveiligheid.

Vooraf duidelijkheid, een plan van het Brusselsgewest.

Brusselsgewest, ja, dus om eventjes historisch te schetsen.

Dus een eerste ontwerp was nog getekend door Pascal Schmidt in de vorige legislatuur.

Dan waren er de verkiezingen uit 2018,

waar al de inmiddels gekozen meerderheidspartijen toch duidelijk,

de principes naar voorschouwen van betere lucht, minder auto's enzovoort.

En dan werd het kind geboren, Good Move,

in een commissie vergadering in het parlement goedgekeurd in 2020.

En vervolgens, en dan mag toch echt wel een wondereten in Brussel,

hebben ook al de 19 schepencolleges het goedgekeurd.

En ik beklem dat, want de tegenstanders hebben neiging

om dat onder de mat te vegen.

Dus het is vergeten dat Good Move getragen wordt

door een democratisch verkozen meerderheid als een belangrijk punt.

En waar gaat dat dan concreet over?

Wat Good Move is, is een totaalpakket van 50 maatregelen.

Dus men werkt op meerdere fronten, denk aan meer fietspaden,

wandelroutes, auto-delen, dat gestimuleerd wordt, etc., etc.

Maar wat de aandacht kaapt, zijn de circulatieplannen.

En dat is slechts één van de 50 maatregelen.

Circulatieplannen op het niveau van wijken.

Op het niveau van wijken.

Dus daar is de doelstelling om tegen 2030 over het gewest

50 autoluwe wijken uit te rollen.

En het principe is simpel.

Bestemmingsverkeer blijft mogelijk,

dus iedereen kan met de wagen nog altijd tot aan zijn voordeur rijden.

Maar men wil vooral transitverkeer weer uit die wijken.

Die circulatieplannen kennen we ook al een tijdje in Gent en in Leuven.

Bijvoorbeeld, daar was ook wel weerstand toen die werden ingevoerd.

Maar niet het soort weerstand dat we hebben gezien.
In bijvoorbeeld Kuurigem en Schaarbeek,
toen de circulatieplannen daar vorig jaar werden ingevoerd.
Laten we eerst even luisteren hoe het er daar aan toeging.
Het is een bewogen week geweest hier in Brussel.
Liberen, landkartier, liberen, landkartier.
We hebben het dan natuurlijk over de circulatieplannen en de protesten daar tegen.
Ik ben niet zo fijn duur,
want ik vind dat het meer en meer moeilijk is om te circuleren in Brussel.
Hey, we, de jonge vrouwen,
die zijn hier vandaag hier,
want we zijn tegen dit plan,
dit plan van Goed Moep.
We willen niet, we willen niet, we willen niet.
Er is geen concertatie tussen de rivieren,
de kruisen, de kartieren
en vooral de commerciën.
Westerend voor science!
De circulatie is videog swarmza Noble mr.
Nog drie kritie van de juego kunnen best,
kans van een extreempower.
Overigens kan het liggen als je het kan maken van de summary.
Het is curigem dat afgelopen zomer het vuur aan de lond stakken, dus het saboteren van
de circulatieplannen, keersborden weghalen, politie die wegkeek en finale burgemeester
kunst die er dan de stekker uitrok en dan vervolgens is het protest overgeslagen naar
jetten en vooral schaarbeken met twee gewone agenten, één gewone brandweerman. En als we
dan de sprong naar vandaag maken dan zie je dat dat protest woede op meerdere niveaus om te
beginnen de gemeente raden, tankt af aan gemeente tot gemeente, dus in jetten en gandhoor gaat
het er
nog wel beschaafd aan toe. In Brussel centrum wordt er sporadisch een keer geroepen maar het zijn
vooral schaarbeken en ander legt die een strijdoneel zijn geworden dus waar een politieke
meerdereheid constant wordt uitgejout, soms bedreigd. Het gaat wel ver he? Het gaat ver maar er is
ook
het online protest en daar is er toch een enorme hitsigheid die heerst dus Goodmove is vandaag
een container begrip geworden, al wat raakt aan parking of mobiliteit ook al heeft het niet
met Goodmove te maken, het werkt als een rode lap op een stier en we zitten denk ik vandaag te
luisteren naar een zeer negatief, intimiderend protest. Al dat verzet bijvoorbeeld in Kuurigem,
ja, het heeft wel effect gehad want daar werd het toch afgevoerd he? Effect, ja en nee inderdaad in
Kuurigem is het helemaal terug naar nul zo menig begrepen te hebben, anderzijds zien we toch wel
dat 2 derde van het circulatieplan in Schaarbeek inmiddels wel gelukt is en ondanks alles en
dan vooral vooral het voornaamsteplant tot nu toe, het grootste voor heel de Vijfhoek dus
Brussel centrum daar is het definitief en er zitten nog een achthal andere dossiers in de
pijplijn dus die zitten ofwel nog in een studie fase of anders in een test fase. Waarom was het
protest in Kuurigem en Schaarbeek zo hevig? Wie waren die mensen die die parkeerborden en zo

saboteerden en wat waren de voornaamste argumenten? Het protest heeft meerdere gezichten, je vindt het

originele lagen van de bevolking ook ukelse bourgeoisie noem maar op, dus ik denk dat er een sterke autolobie actief is in Brussel die gewoon zonder meer het recht op auto gebruik bepleegt, maar interessant wordt het dan als je gaat kijken naar het protest in de Arme Centrumwijk en daar blijft basic de boodschap voor mij eigenlijk dezelfde namelijk mijn auto, mijn vrijheid. Maar de boodschap wordt anders verpakt, er wordt een sociale laag overgesmeerd. Wie zijn daar de trekkers volgens mij? Ik denk vaak al dan niet gekleurde middenklassers en een basislijn is dat zij zich afzetten tegen een elite die goedmoef opdrinkt en waarbij ze opkomen voor het authentieke volk, zo noemen ze dat dan. Het gewone volk, de arme mensen in de kanaal, je krijgt hele redeneringen

over wat betekent die auto nu in de volk zwijken, de auto als collectief goed en dus veel grote gezinnen die de auto delen om boodschappen te doen voor elkaar, om elkaars kinderen naar school te brengen.

Er zijn argumenten die je hoort, van de mensen zelf toch ook. Van de mensen die het verzet trekken vooral, dus zo leest je het op de socials. Met daarbij de boodschap van goedmoef onder mijnt dat sociale weefsel, wil dat sociale weefsel uitroeien of nog een andere heel vaak terugkerende kwot is, dat de mensen opsluiten in hun wijken, dus daar hoor je dan het iskoer van we slagen er niet meer in om onze zieke mama naar het hospitaal te kunnen transporteren

of de zorgverleners geraken niet meer in onze wijken. Omdat het openbaar vervoer voor hen dan ook geen afdoend antwerpje bijvoorbeeld. Ze zeggen vooral door de verkeersfilters, dus complex geworden om in en uit onze wijken te raken. Ook in Brussel stad kwamen gelijkaardig protesten en werden er gelijkaardige argumenten gebruikt. We luisteren even naar sociaal werkers Mustafa Shanouf en Yulis El-Abdi op de gemeenteraad van de stad Brussel eind vorig jaar. We viven in deze quartier depuis een demi-siekeley en franchement we n'avons jamais ruw rencontrer autant de problemen. Avant si on est ruw par ruw, quartier par quartier, nous avons puur écolté des milliers de témoignage, resultat de analys, la population russelloise puur précisément des quartiers populaires souffre de situation générée par le plan goede move. Vous dites que nous devons prendre les transports en commun.

Mais l'offre de la cipe ne répond pas aux besoins des habitants. Et donc, la voiture reste le transport adéquat. Nous n'avons pas l'impression qu'en changant le sens de quelque ruw, cela va païser la crise et la révolte

qui grond dans plusieurs quartiers. Ja Hansen, deze sociale werkers zeggen hier toch ook in de naam van heel wat mensen dat de auto voor hen het enige adicate vervoersmiddel is en dat de mensen in die volkswijken onder het plan goede move leiden, hebben zij niet ook een punt?

We weten allemaal, zodra je een circulatieplan invoert, dat de eerste maanden voor heel veel ongemak zorgen. Maar nadien hebt dat wel weg en komt dat wel in orde. En ja, de mensen moeten vandaag

nog altijd een klein omwegje maken. Maar van daar, wat ik daar net ook zeg, een circulatieplan houdt

wel in, dat bestemmingsverkeer mogelijk blijft. Dus iedereen kan die wijk in en uit blijven rijden. En vooral kijk nu naar het succes van Brussel Vijfhoeken, want Joenis komt vooral op voor de

marollon in het centrum. Ik noemde gewoon uit van trekjes door de marollon met de fietsen. Je zal geen noemenswaardige villes meer vaststellen. Dus naar muur dat er meer transitverkeer verdamt, ontstaat er ook meer plaats voor lokale automobilisten, dat lijkt me nogal de logica zelf. En daarin tegen als je naar de mensen van Kuurgegem luistert. Eigenlijk hebben die vandaag weinig recht van spreken, want men heeft het nooit een kans gegeven. Men heeft er de stekker van meta van uitgetrokken. Nu, ik hoor Joenis nog wel een ander heel klassiek punt vertellen. Heel de claim van openbaar vervoer trekt op niets. En de auto is het enige nuttige instrument dat we hebben. Natuurlijk alles kan beter. Maar om zomaar openbaar vervoer onder de mat te vegen, dat is er toch wel over. Brussel heeft eigenlijk een gedege openbaar vervoer om de 400 meter. Kan je van een openbaar vervoer gebruik maken. Het is een vaak terugkerende claim onder de tegenstanders. Eerst openbaar vervoer en dan raak je aan de auto. Terwijl het grote knelpunt is, er zijn te veel villens en die houden het openbaar vervoer op. Dus net daar aan kunnen circulatieplannen helpen. En dan hoor ik hem nog een laatste punt zeggen in zijn uitspraken. Hij baseert zich op de milieën, de té-magnage. Dat vind je ook heel vaak terug op in online protesten. Dus de tegenstanders hebben toch die neiging om een meerderheid te klemen. Ze komen op zo gezegd voor een meerderheid van de Brusselaars. Je moet daarmee oppassen. Als je die bedies is ontleed, dan zie je vaak handtekeningen van voornamen en voornamen alleen. Of nog een neiging die ze hebben is om een klage auto te bezetten in Brussel ook weer te contesteren. Dat is toch goed gedocumenteerde materie. Een meerderheid van Brusselse huishoudens heeft geen wagen. 53 procent heeft er geen. In Sint-Joste-Node loopt dat op tot 70 procent. Maar zij betwisten dat ook Junes, letterlijk tijdens mijn interview met hem, ze contesteren dat. Want uiteraard vanuit hun perspectief, hoe meer auto-bezitters, hoe meer slachtoffers. Maar als ik jou zo hoor, als ik jou zo hoor, gaat het dan om een luideminderheid? Dat weet ik niet. Ik ga ervan uit dat er nog altijd wel een grote zwijgende meerderheid is in Brussel. Maar toch, het verzet, het ondegenoegeen. Toen het toch niet aan dat de politiek het sentiment bij de bevolking of bij toch bij grote delen van de bevolking toch niet heeft onderschat. Want mensen in die armere volkswijk die het al niet zo breed hebben. Ja, ik kan goed begrijpen dat die wakker liggen van andere prioriteiten, betaalbare huisvesting of betaalbare zorg. Dat heeft een jonge VUW-student, recent blootgelegd in een mooi werk. Hij heeft stevige botines aangetrokken en op handel gegaan door Schaarbeek, 180 deur aan deur enquêtes en zijn bevindingen zijn toch wel knap. En kian die greven eten en kian spreekt van een mogelijke stedelijke breuklijn. Dus hoe hoger gescholt, hoe meer Brusselaars open staan voor abstracte principes, beginselen zoals duurzaamheid, een meergeleefbare stad, daarin tegen als hij enquêteert in de Beringkuilwijk, dus met veel armoeden, dan spreekt het toch over mensen met grote noden, materiele noden en die andere prioriteiten hebben en niet zo wakker liggen van betere lucht en meer groen en meer en mooie

republieke ruimte. De vraag is voor mij, vooral hebben overreden genoeg gedaan. Om te beginnen moeten we de analyse nog maken, dus laat ons afwachten tot dan. Maar grosso modo denk ik wel dat in

termen van informatiecampagnes er gigantisch veel gebeurd is. Waar het mogelijk vringt is zijn de participatieve traject geweest. Dus echt aan de tafel zitten met al de steekouders, de burgers en zevoort. Sommige overreden beseffen dat ook, herkennen ook wel fouten. Anderzijds, participatie is natuurlijk wel knap, maar wat doe je dus met burgers die het uitgangspunt aan zich verwerpen? Wat ben je dan met participatie? Open vraag, het is een bedenking. En toch ook, ja, wat mij betreft ook het vermoeden dat we in Brussel met bubbel zitten, dus significante groepen, burgers die ook wel niet mee zijn. Elke van de brand, minister van Mobiliteit, zei het denk ik in jullie krant, onlangs tijdens een interview, iets heel pertinente, ze zei van kijk naar het VRT-journaal of het VTM-journaal en je hebt 80% van uw bevolking bereikt. Maar wat met Brussel met 150 verschillende talen met

een heel versnipperd media gebrengt? Ze zei letterlijk denk ik dat het heel moeilijk is connectie te maken

met de Brusselse bevolking. Ja, precies, precies. En in andere teksten op mijn website over andere thema's haal ik het eigenlijk ook wel al aan. We weten bijvoorbeeld dat veel mensen in armoede in de kanaalzonen niet mee zijn met de preventieve gezondheidszorg. De gratis test voor borstkankeronderzoek,

men is niet mee of hebben we het gezien met met de vaccinatiecampagne tegen covid. Het was geen bijsterend succes in de kanaalzonen. Maar wel uiteraard de eindverantwoordelijkheid ligt wel bij de overheid. Het is aan overheden om dan de vraag te stellen van oké, hoe kunnen we die mens bereiken?

Nu, Hans Volgens, sommige die je hebt gesproken, gaat Goodmove ook over, ja, nog iets heel anders. Een

plan van ingewikke vlamingen, een witte, ecologische elite om hele wijken te gentrificeren. Is daar iets van aan?

Ja, te delen. Ik vermoed wel dat dat een eerder extreem vleugel is onder de tegenstanders. Maar de kopstuk daar is een UCL-doktorandus en activiste, Martijn van der Elst, die heel polariserend uithaalt. Ja, en een verhaal op hangt van ingewikke vlamingen, groene bobos, die dan de wijken wilt gentrificeren. Dus de redenering is dan als volgt. Dus die grote gezinnen met hun wagen, al collectief goed, weet je wel, die ingwijklingen willen dat weefsel onder mijnen en de auto ontmoedigen.

Zodanig dat de locals, de authentieke bewoners, ook ontmoedigd raken, de wijk verlaten en dan zo kom je uit bij gentrificatie. Dus een bevolkingswissel. Ik vind dit heel extreem. Ik denk uiteraard gentrificatie is iets waar je aandacht voor moet hebben. Maar dat bestrijd je wel op een andere manier. Er moet een heel schrijnende huisvestingscrisis in Brussel. Dus het schrijnend, tekortaanbetaalbare, kwalitatieve woningen, maar dat bestrijd je door maatregelen binnen je huisvestingsbeleid. Je doet dat zo en mobiliteit staat daar a priori los van. Ik ben ook wel een believer van een soft vorm van gentrificatie. Dus ik zie er helemaal niks verkeerd in om via je mobiliteitsbeleid te komen tot een betere aangename publieke ruimte. Dat komt gewoon de mentale

gezondheid van iedereen te goede. Dus in die zin vind ik het eigenlijk van de pot gerukt. Het verzet legt, zoals je zei, wel een steelijke breuklijnblote. Maar ik noem het eerder een

mogelijk mentaliteitsverscheel. Want die van de Reels taalt misschien wel een punt aan. Als je kijkt naar wie de petitie van de voorstander signeert, dan zie je toch wel vaak ook Nederlandstalige burgers of expats daarin tegen kijken naar de petitie van de tegenstanders. Dat zijn dan vaak namen mensen met een migratie achtergrond of veel Franstalig een toekoer. Dus ja, misschien legt dat

een mentaliteitsverscheel bloot in die zin dat Nederlandstalige en expats een grotere fietscultuur mee brengen naar Brussel. Dat vind ik wel een interessant gegeven. In Wallonië is men veel minder vertrouwd met autolubesteden zoals Gent en Mechelen. Hoe moet je nu verder met al die andere plannen? Want je zei in het begin al, er moeten een totaal 50-talscirculatieplannen worden ingevoerd tegen 2030. En bij de eerste, ja, zat het spel al op de wagen en werden plannen afgevoerd. Gaan die nu nog allemaal uitgerold worden? Vinden ze in de Brusselse regering Goedmove nog altijd een goed idee? Ja, vooral in eerste instantie de verkiezingen 2024 staan bijna voor de deur. Je hebt de evidente oppositiepartij op ETV en NMR die toch wel om de hoek loren. Heel interessant is om uit te kijken hoe de PS zich vanaf nu zich zal verder blijven positioneren. De PS die voor alle duidelijkheid Goedmove mee heeft gestemd, maar toch wel barstend vertoont met aarzelende, afhakende burgemeesters Catrine Moreau, Philippe Kums. En ja, waar gaat de impact zijn op eco groen, die vandaag op de socials van dat tegenstanders massaal wordt gediaboliseerd? Ja, weg met de groene dictatuur. Weg met de groene dictatuur, dat soort van quote. Ik denk, global, waar een circulatieplan werkt, dat het protest na verloop van tijd ook verdamt. Wat dat betreft, vraag ik mij af, hoe gaat de verdere uitstraling zijn van vooral Brussel Vijfhoek, want het is echt wel een succes. Een sneller openbaar vervoer, zei ik u al, maar ook de handel die je het zeer goed doet in de Brusselse Vijfhoek. Voila, hoe gaat dat beïnvloeden? Burgers gaan misschien op de duur echt wel content zijn of worden. En we zitten ook met een segment van leren de politici, dus ik sprak met iemand, een kabinetsmedewerker van elke van de brand, en die zegt van, kijk, we hebben geleerd uit Fouten. We gaan het nog rustiger aan doen, om nog meer burgers en politici mee te krijgen. We gaan nog meer financiële middelerbeschikking stellen. Nog meer overleg. Ja, vooral om nog meer participatie te kunnen organiseren en financieren. En dan vooral een betere storytelling gaan doen. Dus minder het accent leggen op het negatieve tussen aanhalingstekens en van, ja, we moeten minder verkeer krijgen, maar het gewoon omdraaien. Dus vertellen wat autofrije wijken allemaal al als voordeel kunnen hebben. Dus speelstraat, groene ruimtes, sparkjes, etc. Maar het valt dan toch nog af te wachten over na de verkiezingen van 24, nog altijd een politieke meerderheid is om door te gaan met Goodmove tegen 2030. Absoluut, absoluut. Het is een heel boeiend verhaal om te komen dan er half jaar naar uit te kijken. Oké, Hans van de Kandelaren, bedankt. Graag gedaan. Dit was vandaag de dagelijkse podcast van de standaard. Bedankt voor het luisteren. Volg ons op Spotify, Apple Podcast of Eenderwijk, ander podcast platform. In onze gratis FDS podcast kan je niet alleen ons werk beluisteren, maar ook de beste podcasttips terugvinden. Alle credits van de podcast die je net hoorde, vind je op standaard.be, schijnenstreep podcast. Reageren kan via podcast
adstandaard.be.