

Hetrapport:
Zes jaar Bart De Wever in Antwerpen

Beieren aan de Schelde

**Naar het voorbeeld van Franz Josef Strauss
probeert Bart De Wever het speelveld op
rechts zo breed mogelijk te bezetten.**

Door **PETER CASTEELS** en **JEROEN DE PRETER**

In 2012 voerde de N-VA voor het eerst campagne met 'de kracht van verandering'. Nergens kon ze haar voornemens beter in de praktijk brengen dan in Antwerpen. Maar wat heeft dat 't stad opgebracht? Knack vroeg het aan de experts.

Was het een mars op het stadhuis, of een zegetocht van de Zuiderkroon naar de Grote Markt? Zelfs daarover raakten de Antwerpenaren het op de verkiezingsavond van 14 oktober 2012 niet eens. Maar dat de uitslag 'historisch' was, dat betwijfelde niemand. De N-VA werd afgetekend de grootste partij in Antwerpen en zou daarmee voor het eerst in 88 jaar de socialisten uit het stadsbestuur houden. 'Antwerpen is van iedereen, maar vanavond toch vooral van ons', zei Bart De Wever in zijn overwinningsspeech.

Links heeft in Antwerpen het burgemeesterschap van Bart De Wever nooit aanvaard. Hem werd verweten dat hij geen verbindende figuur was. De burgervader deed niet echt zijn best om dat beeld te ontcrachten. 't Stad is van A' verdween meteen als slogan. De Wevers uitspraken over de problemen met Berbers zorgden voor een wekenlange polemiek in de media. En ook onlangs nog wist hij zijn tegenstanders weer

tegen zich in het harnas te jagen met het welgemikte citaat, zoals wel vaker in *De Zondag*, dat Joden meer conflictmijdend zijn dan moslims.

Maar één niet onbelangrijke bevolkingsgroep heeft Bart De Wever nooit uit het oog verloren: de rechtse kiezers. Die focus zorgt ervoor dat Filip Dewinter van Vlaams Belang weinig kans maakt om nog een rol van betekenis te spelen. Vooral daarom hoeft De Wever zich geen zorgen te maken dat hij straks zijn burgemeesterssjerp verliest. Zelfs vanuit het bestuur weet hij de ooit buitenspel geplaatste kiezers van eeuwige opposant Dewinter aan te spreken.

Het zou zomaar kunnen dat hij daar zijn inspiratie voor haalt bij Franz Josef Strauss, een populaire Beierse CSU-politicus van de vorige eeuw die zijn naam gaf aan een heuse politieke doctrine. En kijk: de kern van die doctrine werd mooi samengevat in een column over Strauss in *De Morgen*, geschreven door De Wevers rechterhand Joachim Pohlmann. Die stelde vorig jaar dat het Strauss' grootste bekommernis was om het speelveld op rechts zo breed mogelijk te bezetten. 'Strauss ging soms zeer rechts leunen om zijn corpulente schaduw af te werpen, wat hem voor de linkerzijde onaanvaardbaar maakte. Maar het werkte: extreemrechts

bleef in Duitsland partijpolitiek marginaal.'

Heeft De Wever vooral bestuurd met die Straussdoctrine in het achterhoofd? Wie het beleid van de afgelopen jaren onder de loep neemt, kan zich moeilijk van die indruk ontdoen. Vanuit dat oogpunt mag het niet verbazen dat een gespierd veiligheidsbeleid al van bij de aanvang een van de speerpunten was van dit regnum.

Militarisering

Toen Patrick Janssens de burgemeesterssjerp aan De Wever moest afgeven, leidde dat tot een zucht van opluchting bij de Antwerpse korpschef Serge Muylers. 'De politie mag weer politie zijn', zo liet Muylers optekenen.

Criminologe Sofie De Kimpe (VUB) vindt de uitspraak van Muylers tekenend voor de nieuwe veiligheidskoers die sinds de machtswissel wordt gevaren. 'De nadruk ligt sindsdien meer dan ooit op *crime fighting*', zegt De Kimpe. 'We hebben een duidelijke militarisering van de politie gezien, figuurlijk maar ook letterlijk. Die militarisering zie je ook in de manier waarop het politiebestedel wordt aangestuurd. Verschillende commissariaten werden afgebouwd, en zo veel mogelijk samengebracht in één commissariaat, waardoor de man aan de top de teugels veel steviger in handen kreeg.' Of die militarisering en die sterkere nadruk op *crime fighting* ook geresulteerd hebben in een daling van de criminaliteitscijfers? 'Dat valt niet met zekerheid te zeggen', oordeelt De Kimpe. 'Anders dan vroeger wordt er nauwelijks gemonitord. De enige cijfers die er zijn, zijn de cijfers die de politie zelf aanlevert. Dat vind ik problematisch.'

Volgens De Kimpe is de ontwikkeling naar een meer militaire politie om meer dan één reden zorgwekkend. 'De basisidee achter die ontwikkeling is dat een meer gespierde politie leidt tot meer discipline op straat', vertelt De Kimpe. 'Dat idee sluit goed aan bij het buikgevoel van de middenklasse, maar is al herhaaldelijk weerlegd door onderzoek. In werkelijkheid zie je dat zo'n aanpak - de 'overpolicing' - vooral felle tegenreacties en polarisering uitlokt. In het slechtste geval krijg je dan toestanden zoals in de VS, met escalerende conflicten tussen politie en minderheidsgroepen.'

Sofie De Kimpe zag de afgelopen jaren ook evoluties die haar wél bevallen. 'Antwerpen speelt vandaag een voortrekkersrol als het gaat over diversiteit bij de politie. Het onder deze legislatuur getekende diversiteitscharter mikt heel duidelijk op lokale rekrutering, en dat zal ongetwijfeld zijn vruchten afwerpen. Die pluim mogen Muylers en De Wever absoluut op hun hoed steken. Al zouden ze in mijn ogen nog een stap verder moeten zetten. Als je echt wilt dat dit vooruit gaat, moet je quota hanteren. Ik weet dat zulke maatregelen niet populair zijn, maar quota hebben gewerkt voor vrouwen, dus waarom zouden ze niet werken voor minderheden?'

Alle inspanningen op het vlak van diversiteit ten spijt, lijkt het Antwerpse korps toch nog altijd te worstelen met een racismeprobleem. Zo lekte vorig jaar uit dat agenten van de politiedienst GEOV, verantwoordelijk voor het transport van gevangenen, zich binnen een WhatsApp-groep te buiten gingen aan soms bijzonder gore praatjes. 'Je hoort wel eens dat die racistische praatjes komen van enkele "rotte appels", maar die verklaring is te makkelijk', stelt De

BART DE WEVER

Zelfs vanuit het bestuur weet hij de ooit buitenspel geplaatste kiezers van eeuwig opposant Filip Dewinter aan te spreken.



'De militarisering van de politie leidt in het slechtste geval tot toestanden zoals in de VS, met escalerende conflicten tussen politie en minderheidsgroepen.' Criminologe Sofie De Kimpe

'Als er gekozen moet worden tussen de auto en andere vervoersnormen, is het de auto die altijd wint.' **mobilitatexpert Dirk Lauwers**

Kimpe. 'Onderzoek leert dat racisme structureel ingebakken zit in alle politieorganisaties. Dat hoeft niet noodzakelijk te leiden tot problematisch gedrag. Het is niet omdat je stigmatiserende ideeën hebt dat je die ook laat gelden in je professionele omgeving.' Precies daarom schuilt er volgens De Kimpe in het gespierde taalgebruik van de heersende politieke klasse een gevaar. 'De kans dat die racistische sentimenten ook omgezet worden in de praktijk wordt er zeker niet kleiner op als politici mee een klimaat scheppen waarin stigmatisering geen probleem is.'

'De auto wint'

Legt De Wever de rechtse kiezer ook in de watten als het gaat over mobiliteit? In de beeldvorming werd Gent de afgelopen jaren een paradijs voor de 'linkse bakfiets', terwijl in Antwerpen koning auto weer op de troon werd gezet. Maar is dat wel zo correct? 'De stad heeft ook heel wat voor de fietsers gedaan', zegt mobiliteitsexpert Dirk Lauwers van de UGent daarover. 'Het operaplein aan de Leien wordt ook een voetgangerszone, en er is geïnvesteerd in nieuwe bussen en trams. Antwerpen denkt echt wel multimodaal.'

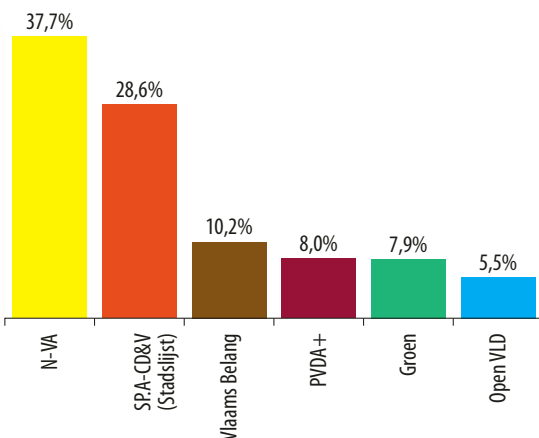
Daar horen weliswaar enkele serieuze kanttekeningen bij. Lauwers, die zelf meeschreef aan een Mobiliteitspact voor de stad, begrijpt niet dat dit stadsbestuur een taboe heeft gelegd op het verminderen van parkeerplaatsen. 'De stilstaande auto is voor dit stadsbestuur een heilige koe', zegt hij. 'Terwijl in de meeste andere Europese grote steden het aantal parkeerplaatsen afneemt, is het in Antwerpen eerder aan het stijgen. Gevolg? In Antwerpen is het aandeel van de auto's in de dagelijkse mobiliteit dubbel zo groot als in Amsterdam en Kopenhagen. Het adagio van het stadsbestuur op vlak van mobiliteit is het en-enbeleid,

GEPEILD



Resultaten Ipsos-peiling 20-27/9/2017 in opdracht van *Gazet van Antwerpen*.

SCORE 2012



maar als er gekozen moet worden tussen de auto en andere vervoersnormen is het de auto die altijd wint. Er wordt in infrastructuur voor zwakke weggebruikers zoals fietssnelwegen en fietsbruggen geïnvesteerd, zolang automobilisten daar geen hinder van ondervinden. Nooit wordt getornd aan de vlotte doorstroming van het autoverkeer. Ook niet als het over verkeersveiligheid gaat: het kruispunt aan de Plantin en Moretuslei en de Simonsstraat, waar vorig najaar een fietsster stierf in een dodehoekongeval, wordt heringericht maar niet conflictvrij gemaakt. Het gevaar blijft dus bestaan. Ook het sluipverkeer dat in woonwijken voor fietsongevallen zorgt, wordt niet aangepakt.'

Geldt voor het openbaar vervoer hetzelfde? 'Uit de cijfers van de stadsmonitor blijkt dat het gebruik van het openbaar vervoer al jaren significant afneemt', zegt Lauwers. 'Dat is ook logisch: de snelheid en de kwaliteit ervan is abominabel. Het gaat twee tot drie keer sneller om van Hoboken in het centrum te raken met de wagen dan met de tram. De gebrekkige informatie die reizigers krijgen is gênant voor een

moderne grootstad. Maar het exploitatiebudget van De Lijn is dan ook verminderd. Misschien moet de schepen dat eens aan kaarten bij de bevriende minister van Mobiliteit.'

'Geen inspraak'

Een nieuwe, rechtse wind moest er ook waaien door het sociale beleid. Al in de eerste maanden van de bestuursperiode liet Liesbeth Homans zich ontvallen dat sociale organisaties die betoogden tegen haar beleid hun subsidies dreigden te verliezen. Een uitspraak die toonaangevend was voor wat er de jaren erna – en ook onder Homans' opvolger Fons Duchateau – zou volgen. 'Dit stadsbestuur duldt amper of geen inspraak van middenveldorganisaties. Dat is ook een belangrijke wijziging in vergelijking met het vorige bestuur', zegt Peter Raeymaeckers. Vanuit het studiecentrum OASes van de Universiteit Antwerpen volgt hij het lokale beleid in de stad. 'Het stadsbestuur komt met beslist beleid naar buiten, en middenveldorganisaties mogen niet veel meer doen dan dat uitvoeren. De uitdagingen in Antwerpen zijn evenwel zo immens dat je hun expertise niet links kunt laten liggen.'

Het meest ophefmakende voorbeeld was het voornemen van dit stadsbestuur om opdrachten die jarenlang werden doorgegeven aan dezelfde middenveldorganisaties, uit te schrijven voor alle organisaties en bedrijven die aan de eisen voldeden. Zo zag het er even naar uit dat De Vaart, het Antwerpse inloopcentrum voor daklozen, zou worden overgenomen door de multinational G4S. Maar die afspraak sprong op het laatste moment af. 'Uiteindelijk is dezelfde uitbater gebleven, alleen de beheersovereenkomst is veranderd', zegt Raeymaeckers daarover. 'Ook voor de andere ►►

‘De uitdagingen in Antwerpen zijn zo immens dat je de expertise van de middenveldorganisaties niet links kunt laten liggen.’ **Docent Peter Raeymaeckers (UAntwerpen)**

projecten waar de stad zo’n tender voor uitschreef, is dezelfde uitbater gebleven. Dit is een goed bewijs dat het lastig is om beleid te voeren zonder de medewerking van het middenveld.’ Maar is het niet problematisch dat een stadsbestuur met een heel andere visie op sociaal beleid dan het middenveld toch gedwongen wordt om met datzelfde middenveld samen te werken? Raeymaeckers: ‘Het stadsbestuur mag een andere visie hebben: daarop werden de burgemeester en de schepenen verkozen. Maar lokale politici hebben ook na verkiezingen een opdracht: ze moeten de doelgroep en de experts consulteren.’

Zelfs een stad als Antwerpen kan op haar eentje niet zo heel veel doen aan armoedebestrijding. De hoogte van de uitkeringen wordt door de federale regering bepaald, en het woonbeleid wordt door de Vlaamse regering gevoerd. Niettemin legt elke stad andere nadrukken. ‘Het stadsbestuur maakte een prioriteit van de strijd tegen kinderarmoede, en het begeleiden van steuntrekkers naar werk’, vertelt Raeymaeckers. ‘Die strijd beperkt zich helaas vooral tot

opvoedingsondersteuning, terwijl kinderarmoede meestal gewoon gezinsarmoede is en er veel meer moet gebeuren om dat op te lossen. Inzetten op kwaliteitsvolle sociale huisvesting is daarbij cruciaal. De nadruk op werk is ook logisch: een baan beschermt tegen armoede.

Maar zijn de jobs die mensen moeten aannemen wel duurzaam? De stad schiet daarin tekort.’ ●



REACTIE KOEN KENNIS: ‘95 PROCENT VAN DE STRATEN ZONE 30’

‘Wij proberen als stadsbestuur burgers te verleiden om slimme mobiliteitskeuzes te maken, maar uiteindelijk nemen zij hun eigen beslissingen’, zegt schepen van Mobiliteit Koen Kennis (N-VA). ‘We hebben heel veel voor de zwakke weggebruikers gedaan. Tegen eind 2018 zal 95% van onze straten zone 30 zijn. Dat verhoogt de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. We hebben ook meer dan honderd onveilige schakels weggewerkt in het fietspadennetwerk. Het openbaar vervoer versnellen we door op de stadswegen doorstromingsprojecten uit te werken voor de trams. Daarnaast laten we de tramlijnen vanuit Deurne-Zuid en Deurne-Noord door de premetrokker rijden, waardoor je vanuit Deurne in een kwartier in het stadscentrum bent. We hebben

De Lijn ook gevraagd om de komende zes jaar te zorgen dat ook de andere stations onder de Turnhousebaan geopend worden. Ten slotte zetten we ook heel sterk in op deelmobiliteit: met initiatieven zoals onze eigen Vélo, Scooty, Poppy, Cloudbike en Swapfiets wordt het alleen maar makkelijker gemaakt om zonder wagen in de stad te rijden.’

Burgemeester Bart De Wever en schepen Fons Duchateau wensten niet te reageren. De Wever werd initieel gevraagd om een interview, maar wees dat aanbod van de hand. Gevraagd om een reactie op het rapport, antwoordde zijn woordvoerder dat men niet wilde reageren op een rapport ‘waarbij de beleidsmakers initieel niet werden betrokken.’