

PERSDOSSIER

100 dagen De Wever II: wat leert de start ons over deze coalitie?



Goed begonnen is half gewonnen.

You only have one chance to make a good first impression.

In de eerste 100 dagen van een nieuwe bestuursperiode probeert een nieuwe ploeg altijd de toon te zetten, een visitekaartje af te geven. De eerste dynamiek zegt vaak veel over hoe de rest van de bestuursperiode er zal uit zien.

Om die reden hebben we de moeite gedaan om de (ruim) eerste 100 dagen van de nieuwe coalitie De Wever II onder de loep te nemen.

Dit is dus - voor alle duidelijkheid - geen analyse van het bestuursakkoord, daar hebben we eerder al onze visie op gegeven. Dit is een analyse van de daden van het college in deze eerste periode.

Het bronnenmateriaal bestaat uit:

- beslissingen die door het college en de gemeenteraad zijn genomen
- voorstellen die afgewezen zijn
- beeldbepalende uitspraken die door de burgemeester of een schepen werden gedaan.

Uiteraard is dit op geen enkele manier een definitief of vast beeld van deze coalitie. Er kan nog veel gebeuren. Dit is wel een onderbouwde kijk op hun zelfgekozen start.

Op basis van onze selectie komen we tot zes vaststellingen over de eerste 100 dagen.

1. Er zitten goede beslissingen en plannen tussen: drie punten waar we enthousiast over zijn

Werken Antwerpse ring als tewerkstellingsproject voor Antwerpse jongeren

10 februari - Schepen Marinower geeft aan dat hij de werken aan de ring wil gebruiken om Antwerpse jongeren aan tewerkstelling te helpen. In april wordt dit zowel door Lantis (de vroeger BAM) als de VDAB concreter gemaakt hoe.

Bjorn Cuyt, provinciaal directeur van de VDAB Antwerpen, zegt: "De aanleg van Oosterweel kan een enorme katalysator zijn. Het is een unieke kans om een kwetsbare groep jongeren tien tot vijftien jaar werk te geven in de bouwsector. Dan zijn ze vertrokken. We werken samen met jeugdwerkers. Die gaan van deur tot deur, om de jongeren aan te spreken."

Op die manier kunnen de grote werken een groot en mobiliserend project worden, die ook op sociaal vlak positieve impact op de stad hebben.

Er worden concrete plannen in het vooruitzicht gesteld om warmte uit de Antwerpse haven te recupereren om stadswijken te verwarmen

5 april – In een interview met Gazet van Antwerpen kondigt schepen Tom Meeuws aan dat hij 25 tot 50% van de huizen wil aankoppelen aan warmtenetten. Daarvoor zijn een 'warmtering' rond de stad nodig. Hij voorziet ook recuperatie van de restwarmte van de havenindustrie en een coöperatieve die kan ingezet worden om zonnepanelen in te richten in de haven. Op zich zijn hier nog geen beslissingen rond genomen, maar we appreciëren dat de ambitie is uitgesproken en zullen dit zeker ondersteunen.

De naam Delwaidedok wordt gewijzigd naar Bevrijdingsdok

22 februari – Het schepencollege beslist een naamswijziging te suggereren aan het havenbedrijf. Dit naar aanleiding van de publicatie van het boek '1942' van professor en rector Herman van Goethem. Daarin wordt duidelijk dat Leo Delwaide als oorlogsburgemeester nog meer dan tot dan toe aangenomen, een actieve rol speelde bij joden-razzia's. De naam krijgen van een dok, is uiteraard een grote eer. Het is dan belangrijk, uit respect voor de slachtoffers en uit respect voor de democratie dat we duidelijk maken dat we de heer Delwaide deze eer niet meer kunnen gunnen, met alles wat weten.

Wanneer loopt het goed?

Die laatste beslissing komt er na een suggestie van Groen fractieleider Wouter Van Besien, daarin onmiddellijk gesteund door joods organisaties in Antwerpen en politici vanuit verschillende partijen. En dat is significant. Ook het toekomstverbond, met de overkapping van de ring en de recentere ideeën en plannen rond tewerkstelling van Antwerpse jongeren, kwamen tot stand in een context van openheid en met steun van middenveld en georganiseerde Antwerpenaren.

Als het college zich opengooit, luistert naar alle stemmen en de echte samenwerking zoekt, kunnen er mooie dingen gebeuren. Dat gebeurt jammer genoeg veel te weinig. In het kader

van het toekomstverbond is die samenwerking moeten afgedwongen worden, en loopt ze nu soms nog stroef. Nochtans is dat de weg die moet bewandeld worden.

2. Verontrustend: in het ene na het andere milieudossier wordt de bal misgeslagen

Uitbreiding Lage Emissie Zone - ondanks maatschappelijke winst – van tafel geveegd

15 maart – Het schepencollege beslist om de Lage Emissie Zone niet uit te breiden. Op tafel ligt nochtans een haalbaarheidsstudie die ondubbelzinnig uitwijst dat er grote maatschappelijke winsten te boeken vallen. Het college beslist om die maatschappelijke winsten gewoon te negeren en de boel te laten voor wat het is. Alsof luchtkwaliteit in Antwerpen geen issue meer is.

Rode loper voor de nieuwe Ineos-fabrieken in de Antwerpse haven: horen, zien en zwijgen

15 januari – In het havenhuis wordt een Memorandum of Understanding getekend met het chemiebedrijf INEOS. Zij zullen twee fabrieken bouwen: een propaandehydrogenatiefabriek (PDH) en een ethaankraker. Vanuit milieu-oogpunt zijn er drie belangrijke vraagtekens bij te plaatsen. (1) Ineos gaat er openlijk prat op dat de fabrieken zullen draaien op het zeer milieuonvriendelijke schaliegas, gewonnen door fracking in Pennsylvania. (2) Het is totaal onduidelijk hoe de toekomstige - steeds strengere – CO₂-uitstoot-normen zullen gehaald worden. (3) De fabriek zal een bijdrage leveren tot de toenemende productie van wegwerp-plastics. Dat past niet in de doelstelling om naar een circulaire haven te evolueren.

Dit is allemaal geweten, maar de stad en de Vlaamse overheid kiezen ervoor om daarover te zwijgen, en om niet toe te werken naar voorwaarden voor die drie aspecten. Integendeel, ze wringen zich in alle bochten om INEOS zo veel mogelijk tegemoet te komen in al haar vragen en wensen. Door het tekenen van het MOU legt men een hypotheek op de objectiviteit van het vergunningenproces.

Mobiliteitscijfers bewijzen het belang van een circulatieplan – schepen ontkent het zonlicht

2 april – Schepen Koen Kennis stelt de Antwerpse mobiliteitscijfers 2018 voor. Daaruit blijkt dat sinds de knip in Leien, naar aanleiding van de werken aan de Noorderlijn, gemiddeld 14.000 auto's per dag minder in de binnenstad rondrijden. Dit zijn harde en precieze cijfers, aangezien ze opgemeten zijn door de ANPR-camera's die de Lage Emissie Zone controleren. Dit toont aan wat we al lang weten, zowel uit wetenschappelijk onderzoek als vanuit andere ervaringen in onze stad, namelijk dat maatregelen om circulatie van auto's te sturen, een rechtstreekse impact hebben op modal shift (gebruik van meer duurzame vervoersmiddelen). En die modal shift is nodig voor gezondere lucht, voor meer verkeersveiligheid en voor het creëren van meer kwaliteitsvolle publieke ruimte.

Bizar genoeg wordt dit door de schepen gewoon ontkend. Zowel in de media als nog explicieter in de gemeenteraad, zegt de schepen dat dit verminderd autogebruik niet te maken heeft met de knip aan de leien, maar wel met de campagne 'Slim naar Antwerpen'.

Zonder die knip zou die volgens de schepen dus evenveel effect gehad hebben. Buiten de schepen is er niemand die dat ooit zou durven beweren. Maar alleszins: een circulatieplan is nog eens taboe verklaard.

Antwerpen treedt niet toe tot de statiegeld-alliantie

25 maart – Op de gemeenteraad wordt het voorstel weggestemd van de Groen-fractie om als stad toe te treden tot de statiegeld-alliantie. Heel veel Vlaamse gemeenten zijn daar al lang in gestapt. Het is een drukkingsmiddel om de Vlaamse overheid er toe te brengen om statiegeld op drankverpakkingen (blikjes en plastic flesjes) in te voeren, zodat die niet meer weggeworpen worden. Op dit moment zijn drankverpakkingen een groot aandeel van het zwerfvuil in Antwerpen. Iedereen die minder afval en een properder Antwerpen wil, zou hier enthousiast moeten gaan achterstaan.

3. De verbindende toon is niet gevonden

Het bestuursakkoord kreeg de naam 'De grote verbinding'. Dit refereert naar de overkapping van de ring, maar ook naar de verzoenende en verbindende toon die het bestuur wil hanteren.

In het bestuursakkoord klinkt dat zo:

"De Grote Verbinding zet zich ook verder in de geesten. Onze stadsgemeenschap maken we sterker, veiliger en warmer. Antwerpen is een stad waar mensen zich thuis voelen en waar verbondenheid en wederzijds respect in het DNA zitten."

Er werd dus hoog op ingezet, maar het stadsbestuur is hier in haar eerste 100 dagen absoluut niet in geslaagd.

Tijdelijk opvangcentrum voor asielzoekers met een handicap en hun familie wordt gediaboliseerd

12 april – Fedasil maakt bekend dat er in een voormalig klooster en rusthuis in Deurne tijdelijk een opvangcentrum zal komen voor 120 asielzoekers met een handicap en hun familie. De reactie van het stadsbestuur (de burgemeester zelf en verschillende schepenen) waren beneden alle peil. Het asielcentrum werd voorgesteld als een totale ramp voor de buurt en voor de stad. Eigenlijk werd onmiddellijk alle achterdocht die zo'n beslissing bij een deel van de bevolking oproept, gevoed en aangewakkerd. Er werden bovendien politieke spelletjes gespeeld richting minister De Block, waarbij haar beslissing afgeschilderd werd als een politieke 'wraak' van de regering tegen de N-VA. Partijpolitieke profilering, op kap van mensen die op de vlucht zijn en een handicap hebben. Heel laag.

De motie van de groen-fractie om dit initiatief (een tijdelijke opvang voor asielzoekers met een handicap en hun families) menselijk en positief te benaderen, onze verantwoordelijkheid te nemen, en de buurtbewoners te informeren en te betrekken in plaats van bang te maken en op te hitsen, werd door de meerderheidspartijen weggestemd.

War on drugs: geen empathie maar kinderachtige zoektocht naar zondebokken

19 maart – Na een zoveelste nachtelijk incident met granaten die ontploffen in Antwerpen-noord, begint de burgemeester, na een periode van stilzwijgen over dat thema, eindelijk te praten. Maar het gaat niet over solidariteit met de slachtoffers of empathie met buurtbewoners. Hij gaat vooral op zoek naar wie er de schuldige is van het feit dat de war on drug niet werkt. Het is een lange lijst: justitie, de Nederlanders, de vorige stedelijke coalitie, de sociale en fiscale inspectiediensten. Hij viseert ook bevolkingsgroepen: jongeren (die zich op het slechte pad laten brengen) en de mythische 'Yoga-snuivers', een soort van progressieveling die cocaïne gebruikt.

De enige die niets misgedaan heeft is uiteraard weer de burgemeester zelf. Dit soort zondebok-communicatie was totaal misplaatst en levert ook niets op. Uiteindelijk is er beloofd dat de burgemeester samen met het parket een informatieavond ging organiseren op den Dam. Dat is tot vandaag nog niet gebeurd.

Bestaan van verbod op levensbeschouwelijke tekens in scholen wordt ontkend

29 april – Op de gemeenteraad is er op basis van een motie van de Groen-fractie een debat om de bestaande verboden op de levensbeschouwelijke tekenen in de scholen en aan de loketten af te schaffen. Door de verboden worden mensen kansen ontnomen en mensen voelen zich minder gerespecteerd door de stad.

Schepen Beels antwoordt verassend dat het verbod op levensbeschouwelijke tekens in het onderwijs eigenlijk niet bestaat, dat het juridisch gezien de individuele scholen zijn die het allemaal in hun reglement hebben opgenomen. Iedereen weet dat deze verboden zijn ingeschreven in overleg met de stad en met alle schoolnetten, en dat men doelbewust een verbod (met als voornaamste doelstelling een verbod op hoofddoeken) afgesproken heeft. Jinnih Beels heeft hier ten andere ook zelf campagne tegen gevoerd.

Het bestaan hiervan nu plots ontkennen is heel ongeloofwaardig. Het stadsbestuur verschuilt zich achter procedures. Dat doet het debat geen goed.

Problemen in het woonzorgcentrum Lozanahof: personeel als zondebok

18 maart – Het raakt bekend dat er problemen zijn in het woonzorgcentrum Lozanahof. De zorginspectie botste op problemen, en het woonzorgcentrum kwam onder verhoogd toezicht. De reactie van de directeur van het zorgbedrijf was het de schuld was van het personeel. "Als er onder het personeel de discussie ontstaat over wie centraal staat, de klant of de medewerker, moet je bijsturen." De transparantie over hoe het verder aangepakt wordt en hoe de stad nu echt goede zorg garandeert, bleef uit.

4. Stadsontwikkeling: belangen van ontwikkelaars blijven voorop staan

Slachthuissite: te weinig groen, geen sociale woningen, slechte mobiliteit

8 februari – Het schepencollege keurt het nieuwe Ruimtelijke Uitvoeringsplan voor de slachthuissite goed. Er waren heel wat bezwaren binnengekomen van buurtbewoners en verschillende duidelijk negatieve adviezen van bevoegde diensten en adviesraden (zoals de Gemeentelijk commissie ruimtelijk ordening, de provincie en het district Antwerpen).

De problemen met het plan zijn dat er veel te weinig groen in verhouding tot het aantal woningen. Er zijn geen sociale woningen voorzien en geen garanties voor betaalbaar wonen. Bovendien zijn er geen garanties voor beter openbaar vervoer en de Slachthuislaan blijft een 4-baansvak van 70 km/u. Terwijl die ingrepen net noodzakelijk zijn om te kunnen genieten van een overkapte Ring. Er waren voorstellen en ideeën om het anders aan te pakken, maar die hebben nooit een kans gekregen.

Site pelikaanstraat: te weinig groen, geen sociale woningen, slechte mobiliteit

18 februari – In het kader van het voorontwerp van het Ontwerp Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor de site aan de Pelikaanstraat, wordt de hoogbouwnota vrijgegeven. Samen met het eveneens dit jaar uitgebracht mobiliteitseffectenrapport, wordt zeer duidelijk op welke voorstellen het stadsbestuur aan het werken is. Weerom is het advies van de Gecoro zeer kritisch. Concreet zouden er twee hoogbouwtorens (beiden hoger dan de Boerentoren) op deze site bijkomen. De torens leggen de groene ruimtes, die ook voorzien zijn, letterlijk in de schaduw. Het gaat om een plek vlak bij het centraal station, maar toch voorziet men parking van 1.150 auto's en verwacht men een totaal verkeersinfarct in de buurt (met 3.000 extra autobewegingen per dag). Sociale woningen worden weerom niet voorzien. Het lijkt echt wel of deze stadsplanner nog in de jaren zeventig leven. Dit is een A-locatie, en Antwerpen zou hier echt de stadswijk van de toekomst, groen en inclusief, kunnen bouwen.

5. De ruimte in het bestuursakkoord om de koers te doen wijzigen ten opzichte van vorige bestuur, wordt helemaal niet benut

In onze analyse van het bestuursakkoord stelden we dat het bestuursakkoord van De Wever II zeer sterk in lijn lag met het bestuursakkoord van De Wever I. We merkten op dat er wel enkele mogelijke koerswijzigingen in zaten, maar dat die zeer voorwaardelijk geformuleerd waren ('we onderzoeken', 'we bekijken later', ...).

In deze eerste 100 dagen zijn al wel wat van die voorwaardelijke opties gelicht, maar er zat geen enkele keer een koerswijziging bij.

De Isvag-verbrandingsoven krijgt geen vergunning van Vlaanderen – de stad gaat in beroep

De meningsverschillen binnen de coalitie over de wenselijkheid van de nieuwe verbrandingsoven waren uiteraard bekend. Sp.a heeft samen met Groen sterke actie gevoerd om de nieuwe oven niet te bouwen. We moeten immers – in het kader van de uitbouw van een circulaire economie – minder afval gaan verbranden en niet meer. Bovendien is de

locatie niet goed: vlak bij woonwijken, geen mogelijkheid om afvaltransport per water te doen, genereert files op de A12, ... Alternatief was altijd de haven, waar de hoogwaardige warmte eerst industrieel kon gebruikt worden.

In het bestuursakkoord lezen we: "In het kader van de ISVAG-site wachten we de beslissing van de Vlaamse regering over de omgevingsvergunning af teneinde een beslissing te nemen." Heel veel kon je daar niet uit opmaken, maar je kon er tenminste in lezen dat indien Vlaanderen de aanvraag zou afwijzen, Antwerpen zich daarbij zou neerleggen, en dat dus op die manier het dossier geëvacueerd was.

28 februari – De Vlaamse minister neemt een beslissing. Het project krijgt geen goedkeuring. Dat is het moment voor de stad om een beslissing te nemen, en om – gezien de afkeuring - het geweer van schouder te veranderen. Maar dat doet het stadsbestuur dus niet. Ze blijft bij de verdediging van het project en gaat in beroep tegen de afwijzing door Vlaanderen.

Luchthaven van Deurne: moest zakenluchthaven worden, maar mag nu toch doorgroeien op toerisme

Een gelijkaardig verhaal voor de luchthaven van Deurne. Ook daar zijn de verschillende visies van de coalitiepartners gekend. Het protest tegen de luchthaven gaat hem vooral over het onnuttig gebruik van zo'n grote ruimte in de stad voor het behoud van de luchthaven. Terwijl een combinatie van groen ruimte, wonen en duurzame bedrijvigheid veel grotere meerwaarde zou zijn voor de stad.

In het bestuursakkoord staat: "De luchthaven legt de focus op zakenvluchten, waarbij gebruik gemaakt wordt van narrow body-vliegtuigen. De stad kijkt erop toe dat de exploitatie strikt binnen de huidige milieuvergunningen en in de beste verstandhouding met de omwonenden blijft."

Geen sluiting dus, maar wel duidelijke voorwaarden: zakenvluchten, strikt binnen de milieuvergunning, ervan uitgaande dat als dat niet gerealiseerd wordt, er toch naar alternatieven zal gekeken worden.

Uit passagierscijfers, vrijgegeven op 4 maart, blijkt dat het aantal vliegbewegingen en de vervoerde vracht met iets meer dan 20 procent terugvalt. De reactie van de luchthavenverantwoordelijken is dat ze veel verwachten van de 'familievluchten' naar Marokko, Tunesië en Lublin. Bovendien gaat de frequentie op toeristische oorden in Spanje omhoog. Dit gaat dus de hele andere kant uit dan een zakenvluchten.

25 maart – Op basis van deze evolutie en de bepalingen bestuursakkoord dat de luchthaven een focus moest hebben op zakenvluchten, stelt de Groen-fractie op de gemeenteraad voor om over te gaan naar een plan tot sluiting op termijn van de luchthaven en de opstart van een participatie en ontwerp-project voor de toekomst van de site. Deze motie wordt door de meerderheid weggestemd.

Rechtsaf door rood: terug naar af

Iedereen wil meer fietsers in de stad, en om die reden moeten we hen veel mogelijk comfort en zo weinig mogelijk obstakels bezorgen. Eén element daarvan is om fietsers, op die kruispunten waar dat geen veiligheidsproblemen met zich mee brengt, rechtsaf te laten slaan door het rood. Dat was al mogelijk volgens het verkeersreglement, en de mogelijkheden zijn daar recent nog voor uitgebreid.

In het bestuursakkoord lezen we: "Ook het principe 'rechtsaf voor rood', met inbuigende fietspaden, wordt verder uitgewerkt. We onderzoeken of 'rechtsaf door rood' kan, enkel op plaatsen waar de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt." Rechtsaf voor rood heeft meer infrastructuraanpassing nodig, en zal maar op beperkt aantal kruispunten kunnen, maar kreeg de voorrang. Rechtsaf door rood ging men onderzoeken.

29 april – De groen-fractie doet op de gemeenteraad een concreet voorstel om rechts-door-rood een eerste keer in te voeren op de Mechelsesteenweg. Bijkomende aanleiding is dat sp.a hierrond nog net actiegevoerd had, en omdat het inderdaad een goede plek is. De meerderheidspartijen stemmen het voorstel weg. De schepen voor mobiliteit Kennis zegt dat hierover maar op Vlaams niveau moet gediscussieerd worden, want dat de stad zelf hier geen initiatieven rond gaat nemen.

6. De transparantie is achteruitgegaan

In de vorige legislatuur heeft Groen regelmatig het gebrek aan transparantie aangekaart. In deze bestuursperiode zien we nog een achteruitgang.

In de raad van bestuur van de haven wordt de oppositie buitengezet

28 januari – Op de gemeenteraad wordt de nieuwe raad van bestuur van het Antwerpse havenbedrijf samengesteld. Vorige legislatuur werd er gekozen om af te stappen van de vertegenwoordiging van elke fractie van de gemeenteraad en er slechts nog één zetel aan een oppositiepartij te geven, met name de grootste, toen sp.a. De verantwoording was toen dat op die manier de raad niet te groot was, maar dat de oppositie toch kon meekijken. Deze bestuursperiode doet men ook die deur dicht. De meerderheidspartijen hebben beslist geen enkele oppositiefactie meer toe te laten op de raad van bestuur. Dat getuigt van een zeer benepen kijk op bestuur en openheid. De haven is immers van iedereen. Het zou logisch zijn dat er in alle transparantie kan meegepraat worden over de havendossiers en de strategische beslissingen die daar genomen worden.

De meerderheid doet een poging om – tegen het decreet in – de oppositie weg te houden uit raad van bestuur van ZNA en van het zorgbedrijf

25 februari – Het college agendeert de benoeming van de raden van bestuur van onder meer ZNA (het ziekenhuisnetwerk) en het Zorgbedrijf. Het collegevoorstel voorziet ook hier alleen maar stoelen voor de meerderheidspartijen. Alleen is dit niet volgens de bepalingen van het decreet en kan Groen hier een stokje voor steken. Dat het in de ogen van de meerderheidspartijen weerom normaal bevonden werd dat zulke belangrijke instellingen,

dochters van de gemeente en instrumenten voor een effectief sociaal beleid, zonder betrokkenheid van de oppositie kan worden gerund, is hemeltergend.

Voorstellen om onder meer een lobbyregister te openen worden weggestemd.

In de vorige bestuursperiode, in de nasleep van de discussies rond de contacten tussen het stadsbestuur en Land-Invest, heeft de burgemeester beloofd te onderzoeken of er een lobbyregister zou komen. Na die belofte hebben we er niets meer van gehoord.

25 februari – Groen legt voorstellen neer op de gemeenteraad, onder meer voor een transparant en voor iedereen raadpleegbaar lobby-register, waardoor burgers zicht krijgen op de contacten tussen collegeleden enerzijds en externen die belangen hebben anderzijds. Ook onze voorstellen de meerjarenbegroting voor de nieuwe bestuursperiode participatief op te stellen, om een burgerbegroting op stadsniveau te voorzien en om met burgerpanels te beginnen werken, worden allemaal weggestemd.