

Het Belgisch model

Hoe de grond onder het Belgische model wegzakt.



© Photo News In Franstalig België lijkt, net als op de Leuvensesteenweg in het Brusselse Sint-Joost, de bodem verdwenen.

Een gigantisch zinkgat in Brussel dat het treinverkeer in het hart van Europa stillegt. Het lijkt wel een metafoor voor de manier waarop dit land zich politiek vastrijdt.

De half mislukte coup van cdH-voorzitter Benoît Lutgen tegen de PS heeft de bodem weggeslagen onder het Belgische model. De zes regeringen die het land rijk is, zijn nu anders samengesteld. De problemen oplossen wordt nog moeilijker. Voor Bart De Wever en de N-VA is het een cadeau, want meer dan ooit lijkt het zo niet verder te kunnen.

Stel u even voor dat er in Vlaanderen twee Vlaamse regeringen zijn. Een die zich bezighoudt met harde economische

beslissingen en een die er is voor onderwijs en cultuur. En dat die twee coalities verschillend zijn samengesteld: bijvoorbeeld de N-VA en CD&V in de economische regering, de sp.a en CD&V in de onderwijsregering. En dat er dan maar liefst vier ministers zijn die over het onderwijs gaan: twee socialisten en twee christendemocraten. Surrealistisch en ondenkbaar? Toch niet. Het is de politieke realiteit in Franstalig België, na de half mislukte coup van cdH-voorzitter Benoît Lutgen.

De Ardennees besliste voor het zomerreces de door schandalen geteisterde Parti Socialiste uit alle coalities in Franstalig België te duwen. Algauw werd duidelijk hoe onbezonnen hij te werk was gegaan. Zijn tour de force was niet voorbereid, het was voorafgaand niet afgetoetst. Het gevolg was dat er alleen in Wallonië een coalitiewissel kwam: de Franstalige liberalen van de MR namen de plaats in van de Franstalige socialisten. Maar in Brussel en de Franse Gemeenschap (die is omgedoopt tot de Federatie Wallonië – Brussel) hebben het cdH en de MR geen meerderheid en wilde DÉFI (het vroegere FDF, dat tot 2011 een kartel vormde met de MR) niet springen.

In Franstalig België lijkt, net als op de Leuvensesteenweg, de bodem gewoon verdwenen. Er gaapt een gigantisch gat, waarbij het cdH in de Waalse regering met de MR de verandering wil belichamen, maar in Brussel en de Federatie Wallonië-Brussel gewoon verder doet met de PS. Wie begrijpt daar nog iets van? En hoe moet dat werken?

Alleen al de toestand van de infrastructuur in Brussel geeft aan dat er nochtans geen tijd te verliezen is voor de politici in Franstalig België. Nadat de Brusselse tunnels afgesloten moesten worden omdat ze afbrokkelden, is nu de spoortunnel onder het Schumanplein, in het hart van de Europese wijk, afgesloten. Door een zinkgat in de Leuvensesteenweg – een gevolg van een niet-onderhouden riolering – is de spoortunnel onder water gelopen.

En alsof de duivel ermee gemoeid is, komt opnieuw Yvan Mayeur (PS) in beeld. De socialist moest opstappen als burgemeester van Brussel nadat de graaicultuur bij de daklozenorganisatie Samusocial aan het licht kwam. Hij is ook de (goedbetaalde) voorzitter van de raad van bestuur van de intercommunale Vivaqua, die geleid wordt door Laurence Bovy, de gewezen kabinetschef van het Brusselse PS-kopstuk Laurette Onkelinx.

De Franstaligen beseffen dat ze de politieke leiders hebben die ze niet verdienen: nadat eerder de PS in de hoek zat waar de klappen vielen, blijkt uit nieuwe peilingen dat het geïmproviseer van het cdH door de Franstalige kiezer wordt afgestraft. De politieke versnippering in Franstalig België is compleet. Van de zes regeringen die het land rijk is, is geen enkele regering nog hetzelfde samengesteld, waardoor van het Belgische model van samenwerkingsfederalisme in de praktijk weinig overblijft.

Met de zesde staatshervorming is het er ook niet makkelijker op geworden. De deelstaten kregen wel meer fiscale autonomie, maar de bevoegdheden zijn nog meer uit elkaar getrokken. Van zogenaamde homogene bevoegdheidspakketten is nauwelijks iets in huis gekomen. Zo is er nog altijd geen energiepact in dit land, omdat de verschillende regeringen het niet eens raken. En de regionale regeringen zijn bevoegd voor hernieuwbare energie, terwijl kernenergie en offshorewindparken een federale bevoegdheid zijn.

Dat België stilaan wegzakt in zijn eigen institutionele architectuur blijkt ook uit de vele obstakels die het onmogelijk maken om het mobiliteitsvraagstuk op te lossen. De afstemming tussen de vervoersmaatschappijen NMBS en De Lijn bijvoorbeeld is een permanente bron van ergernis voor Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA), die niet altijd kan rekenen op medewerking van zijn federale collega François Bellot (MR). De Vlaamse regering kon ook niet overgaan tot een vergroening van het bedrijfswagenpark, omdat leasingmaatschappijen dan hun maatschappelijke zetel naar

Wallonië zouden verplaatsen, waar de regels minder streng zijn.

Misschien wel het meest schrijnende voorbeeld van het vastlopende Belgische model is de luchthaven van Zaventem, die bedreigd wordt door strenge geluidsnormen die de Brusselse regering heeft uitgevaardigd. Het is een voorbeeld van het politieke vechtfederalisme dat België economisch steeds meer de adem afsnijdt.

In de regering-Michel is Bart De Wever gedwongen een communautaire standstill van vijf jaar te respecteren. Maar door het politieke drijfzand waarin Franstalig België wegzakt, wordt het N-VA-verhaal van confederalisme vanzelf geschreven. De politieke chaos aan Franstalige zijde levert meer dan ooit het bewijs dat het zo niet verder kan.

Overgenomen uit de enige Vlaamse krant die qua politieke commentaren nog waard is om gelezen te worden: **De Tijd**