

Kir royal

Column

Luckas Vander Taelen

Je moet geen bezoeker of bewoner van Brussel ervan overtuigen dat het mobiliteitsprobleem er steeds groter wordt. En dat dringend een weldoordacht plan uitgevoerd moet worden vanuit een logica die Brussel als één gebied ziet.

Want tot nu waren het de 19 gemeenten die elk bijvoorbeeld het parkeerbeleid bepaalden, met een onoverzichtelijk lappendeken van regels tot gevolg. Aan de Guldenvlieslaan bij het Justitiepaleis let je maar beter op in welke parkeermeter je je geld stopt, want een onzichtbare grenslijn tussen Sint-Gillis en Brussel-Stad snijdt de parking aldaar in twee. Wie de verkeerde gemeente betaalt, krijgt een boete van de andere.

In niet weinig Brusselse straten die op de overgang van de ene gemeente naar een andere liggen, zie je een vreemde opeenvolging van verkeersborden: één bord duidt het einde van de verplichting van betalend parkeren aan, onmiddellijk gevolgd door een tweede bord dat een nieuwe betalende zone aangeeft.

Dat soort verwarrende toestanden moet voorgoed tot het verleden gaan behoren, als het van het Brussels Gewest afhangt. Dat wil al lang een homogeen parkeerbeleid invoeren. In 2013 werd besloten een Mobiliteitsplan uit te voeren, dat nu uitmondt in het zogenaamde Good Move. Hiermee wil het niet altijd even gemakkelijk te verzoenen ambities waarmaken: de stad mobiel én leefbaar houden. Dat is in Brussel nog altijd geen evidentie. Decennia is de stedelijke inrichting op maat van de auto gesneden. Het pijnlijkste voorbeeld zijn de tunnels, die altijd stedelijke autostrades zullen blijven.

Om daarin verandering te brengen, wil het Gewest het openbaar vervoer versterken door een nieuwe metrolijn aan te leggen en door de straten niet langer het exclusieve terrein van auto's te maken. Minder parkeerplaatsen op de openbare weg, en de snelheid moet naar omlaag. Het Gewest zou één zone 30 worden.

Want tot nu waren het de 19 gemeenten die elk bijvoorbeeld het parkeerbeleid bepaalden, met een onoverzichtelijk lappendeken van regels tot gevolg. Aan de Guldenvlieslaan bij het Justitiepaleis let je maar beter op in welke parkeermeter je je geld stopt, want een onzichtbare grenslijn tussen Sint-Gillis en Brussel-Stad snijdt de parking aldaar in twee. Wie de verkeerde gemeente betaalt, krijgt een boete van de andere.

In niet weinig Brusselse straten die op de overgang van de ene gemeente naar een andere liggen, zie je een vreemde opeenvolging van verkeersborden: één bord duidt het einde van de verplichting van betalend parkeren aan, onmiddellijk gevolgd door een tweede bord dat een nieuwe betalende zone aangeeft.

Dat soort verwarrende toestanden moet voorgoed tot het verleden gaan behoren, als het van het Brussels Gewest afhangt. Dat wil al lang een homogeen parkeerbeleid invoeren. In 2013 werd besloten een Mobiliteitsplan uit te voeren, dat nu uitmondt in het zogenaamde Good Move. Hiermee wil het niet altijd even gemakkelijk te verzoenen ambities waarmaken: de stad mobiel én leefbaar houden. Dat is in Brussel nog altijd geen evidentie. Decennia is de stedelijke inrichting op maat van de auto gesneden. Het pijnlijkste voorbeeld zijn de tunnels, die altijd stedelijke autostrades zullen blijven.

Om daarin verandering te brengen, wil het Gewest het openbaar vervoer versterken door een nieuwe metrolijn aan te leggen en door de straten niet langer het exclusieve terrein van auto's te maken. Minder parkeerplaatsen op de openbare weg, en de snelheid moet naar omlaag. Het Gewest zou één zone 30 worden.

Maar niets is eenvoudig in Brussel. Het Gewest kan zijn plan niet opleggen aan de gemeenten. Die hebben de vrijheid het Good Move-plan te volgen, maar niet de verplichting. In naam van de sacrosancte gemeentelijke autonomie kunnen de lokale besturen gewoon blijven doen zoals vroeger.

De kleinste gemeente van het Gewest, Sint-Joost-ten-Node, is dat van plan. Met 27.000 mensen op iets meer dan één vierkante kilometer heeft ze een bevolkingsdichtheid als van het Indiase Mumbai. De plaatselijke burgemeester Emir Kir (PS) is in zijn zevenjarig bestuur uitgegroeid tot een potentaat die zijn gemeente als zijn eigen baronie ziet. Kir lijkt onaantastbaar. Vanuit zijn Turkse origine heeft hij een bijzonder trouwe electorale basis, omdat zeer veel inwoners zijn herkomst delen.

Kir, die ook parlementslid is, heeft een nauwelijks verholen sympathie voor de Turkse president Erdogan en bleef opvallend afwezig toen de Kamer met een minuut stilte de Armeense volkerenmoord herdacht. De PS-partijtop tikte hem daarover op de vingers. Maar Kir weet dat niemand hem wat kan doen in zijn gemeente. Zijn almacht in Sint-Joost is zo groot dat men het wel eens heeft over een Kirtatuur.

Een zekere dubbelzinnige hypocrisie is hem eigen: hij liet zijn gemeente wel het Good Move-plan goedkeuren, maar tegelijk maakte hij duidelijk dat hij geen van de bepalingen ervan zou uitvoeren. Hij wil niet dat parkeerplaatsen verdwijnen en wil ook niet horen van een beperking van de snelheid. Dat zit burgercomités zoals 1210/0 hoog. Die ijveren net zoals in het aangrenzende Schaarbeek voor een harde aanpak van straatracers, die het oversteken van een straat letterlijk levensgevaarlijk maken.

Kir wil vooral zijn kiespubliek te vriend houden. Hij laat wildparkeren toe op de verkeersluwe Leuvenstesteenweg en verzette zich tegen een plan om van de Brabantwijk een voetgangerszone te maken. Vorige maand liet hij zich ook opmerken toen hij een flagrante bouwovertreiding verdedigde van een Turks café in Schaarbeek waar hij vaste klant is.

Emir Kir maakt zijn voornaam waar: hij ziet zichzelf als de emir van Sint-Joost, de levende patroonheilige van alle Brusselse Turken. Als een zelfingenomen baron die met de glimlach zijn middenvinger toont, is Kir de perfecte illustratie van hoe het lokale niveau de ambitie van het Gewest om van Brussel eindelijk een goed bestuurde grootstad te maken saboteert.

Luckas Vander Taelen, Freelancejournalist en regisseur