

Standpunt BDW: Reuzenstap

door Danny Vileyn © Brussel Deze Week - 22/04/2015

Brussel doet vandaag wat andere steden al lang begrepen hebben. Een hoofdstad die naam waardig verdient een verkeersvrij centrum dat groter is dan een zakdoek.

De verkeersvrije zone rond de Grote Markt vergroot per 29 juni van 35 naar 50 hectare. Vijftien jaar geleden waren de plannen revolutionair geweest, vandaag zijn ze een reuzenstap. Brussel telt nog altijd mannen (en vrouwen) met aanzien die hun auto willen nemen om tweehonderd meter verderop naar de strijkwinkel of de stomerij te gaan. Voor hen is dit plan wel een kleine revolutie. Ze zullen er moeten aan wennen.

De verkeersvrije zone en het bijhorende circulatieplan zijn een persoonlijke overwinning voor burgemeester Yvan Mayeur (PS). Mayeur is erin geslaagd om in dit dossier water en vuur te verzoenen, rood en blauw, SP.A en Open VLD. Mayeur deed wat een burgemeester hoort te doen: trancheren.

Daarmee geeft hij de oppositie, die op vinkenslag lag, het nakijken. Die kon niet veel meer dan kritiek geven op technische knelpunten.

Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Pascal Smet (SP.A) – die ook gemeenteraadslid is in Brussel-Stad – heeft in de marge van de persconferentie aangekondigd dat er aan de rand van het gewest overstapparkings aankomen met een capaciteit van tienduizend auto's. Die zijn een noodzakelijke aanvulling op het verkeersvrije centrum. Cynici zullen opmerken dat hij in 2004 er ook al zesduizend heeft aangekondigd. Die zijn er niet gekomen. Meer zelfs, er zijn sinds 2008 parkeerplaatsen verdwenen. De Brusselse regering kan zich zulks niet meer permitteren.

De autolobby Touring en de werkgeversorganisatie Beci voorspellen in een persbericht dat per 29 juni de chaos eraan komt. Dat is niet ondenkbaar in de beginfase. Beci vindt ook dat er te weinig alternatieven zijn voor de auto. Wat de alternatieven betreft heeft Beci zeker een punt, maar dat is geen reden om de plannen nog maar eens uit te stellen.

Even terug in de tijd: tijdens de eerste legislatuur van de Brusselse regering (1989-1995) heeft het kabinet van toenmalig minister-president Charles Picqué (PS) al plannen uitgetekend om het Beursplein verkeersvrij te maken. Wachten kan echt niet langer.

Het welslagen van het plan hangt eerst en vooral van de Stad Brussel af, maar ook van de NMBS (GEN) en de Brusselse regering. Met een verkeersvrije zone mag u nooit langer dan tien minuten wachten op een metro, tram of bus die het centrum aandoet. Ook 's avonds niet. Pascal Smet heeft evenveel werk voor de boeg als Mobiliteitsschepen Els Ampe (Open VLD).

Uitgelicht: rijstroken op parkeerlus waren twistpunt

door Steven Van Garsse © Brussel Deze Week - 22/04/2015

Nog voor de zomervakantie krijgt de Vijfhoek er een flinke autovrije zone bij. Over het aantal rijstroken op de omliggende parkeerlus is lang gebakkeleid. Uiteindelijk wordt het meestal één brede rijstrook, die in de praktijk wel plaats biedt aan twee auto's naast elkaar.

Even terug in de tijd. In mei 2012 roept filosoof Philippe Van Parijs op tot de bezetting van het Beursplein, om het overwicht van de auto aan te klagen in het hart van de stad. Pic Nic the Streets is geboren. Na de verkiezingen beloofde de nieuwe meerderheid van PS en MR een kentering. Het meerderheidsakkoord voorziet een autovrije binnenstad tussen De Brouckère en Anneessens, maar tevens vier ondergrondse parkings, en een parkeerlus rond het autovrije gebied.

Op 29 juni is het zover. Dan zal de Stad Brussel overgaan tot de voorlopige inrichting van het hypercentrum. Het belooft een ingrijpende verandering te worden. Niet alleen worden de Hausmannsiaanse centrale lanen autovrij, de rijrichting van de omliggende straten wordt helemaal omgegooid.

Concreet komt er één autolus rond het autovrije gebied in tegenwijzerzin, met invalswegen vanuit de verschillende windrichtingen (Koloniënstraat, Pachecolaan, Jacqmainlaan, Dansaertstraat, Stalingradlaan, Hoogstraat).

Over het wegprofiel van de autolus is bijna een jaar gebakkeleid tussen MR/Open VLD en PS/SP.A. Liberalen ijverden voor een parkeerlus op twee rijvakken. Een studie van Technum moest aantonen dat dit een haalbare kaart was. SP.A wou dan weer zoveel mogelijk fietspaden. Een en ander was niet compatibel.

Voor de paasvakantie is een compromis bereikt. Alleen de Keizerslaan en Wolvengracht komen op twee rijvakken. De rest van de parkeerlus wordt op één rijvak gebracht. Daarmee hoopt het stadsbestuur het transitverkeer te ontmoedigen. Zo was het ook afgesproken in het meerderheidsakkoord.

Sceptisch

Er komen fietspaden in tegenrichting en fietssuggestiestroken in de richting van het autoverkeer (behalve aan de Wolvengracht) “Ik begrijp de vrees die er was. Maar nu moet niet langer over een miniring worden gesproken,” aldus Brussels minister van Mobiliteit Pascal Smet (SP.A). Eerdere tweets van burgemeester Mayeur gingen in dezelfde richting.

Toch zit er een angel aan het akkoord. Schepen van Mobiliteit Els Ampe (Open VLD) verklaarde op de persconferentie in het stadshuis eensgezind dat het om een parkeerlus gaat op één rijvak. Maar in de wandelgangen spreekt ze van anderhalf rijvak, waarbij “op drukke momenten” toch twee auto’s naast elkaar kunnen rijden. Technisch gezien klopt dat ook. De auto krijgt 4,73 meter toebedeeld. Dat is voldoende om twee auto’s naast elkaar te laten rijden. Die rijden dan wel op de fietssuggestiestrook.

De voorlopige inrichting zal na acht maanden getest worden. Dan zal duidelijk worden hoe het verkeer zich aanpast aan de nieuwe situatie, of er nog transitverkeer door de Vijfhoek rijdt, en of vlot verkeer mogelijk blijft.

Over dat laatste is oppositiepartij N-VA alvast erg sceptisch. Gemeenteraadslid Johan Vanden Driessche voorspelt chaos. “Het stadsbestuur meent wellicht dat de huidige verkeersstromen er vanzelf gekomen zijn, maar daarom zullen ze niet vanzelf verdwijnen,” zo zegt hij. Werkgeversfederatie Beci en autolobby Touring zitten op dezelfde lijn.

Parking

Met deze voorlopige inrichting verdwijnen ruim honderd parkeerplaatsen (Dansaertstraat,

Zespenningenstraat, Keizerslaan, enzovoort). De Stad Brussel wil bovengronds parkeren ontmoedigen en heeft een openbare aanbesteding uitgeschreven voor de bouw van vier ondergrondse parkings. Daarover zou voor augustus duidelijkheid moeten zijn.

Met de MIVB tot slot is een akkoord bereikt over de bushaltes. Een aantal eindhaltes worden uit het autovrije gebied gehaald (29, 38, 46, 47, 63 en 88) maar zullen niet naar de Ninoofsepoort verhuizen, zoals eerder gezegd, en blijven binnen de Vijfhoek. Er komt ook een lusbus (bus 86).

Over het elektrisch toeristentreintje dat aan het Beursplein zou rijden, was burgemeester Mayeur laconiek. “Daar is niets van aan. Het was een grap.