

Met dossier
Vlaams Congres
Verkeersveiligheid
2015



Slimme Mobiliteitsschakels: onmisbaar in voetgangers- en fietsnetwerken

Trajectcontrole op E40 zorgt voor stabielere verkeersstroom
Verkeersveiligheid en de zesde staatshervorming
Van bedrijfswagens naar mobiliteitsoplossingen

vakblad voor
mobiliteitsprofessionals

verkeersspecialist

214



Cathy Macharis

Brussel: stad van morgen?

In Brussel komt er een grote voetgangerszone. Of nee, niet zo maar een grote voetgangerszone, de grootste in Europa! Hoewel, wie even op het wereldwijde web surft, stelt al snel vast dat er wel meer "grootste" voetgangerszones in Europese steden te vinden zijn. Misschien moeten we het toch gewoon bij een "grote" voetgangerszone houden.

Maar het mag gezegd, het plan is ambitieus en verreikend. Heel de Anspachwijk van Anneessens tot het De Brouckèreplein wordt een autovrije zone. Het gebied in de Brusselse binnenstad waar voetgangers en fietsers de baas zijn, zou naar verluidt verdubbelen.

Een omwenteling die stof tot discussie geeft. Veel discussie. Er wordt getwijfeld aan de gevolgen van de zone. Zullen die wel zo positief zijn? Actiegroepen die mee aan de wieg stonden van Picnic the streets (een initiatief waarbij honderden mensen gedurende enkele uren de Anspachlaan inpalmden om meer ruimte te vragen voor voetgangers in het centrum van Brussel) vrezden voor een 'gentrificatie-effect'. De heraanleg zal het gebied opwaarderen, wat de armere bevolkingsgroepen uit het centrum zal wegduwen. Wat is echter het alternatief? Het winkelende publiek massaal laten wegtrekken naar toekomstige shoppingcentra als Uplace, Just Under the Sky en Neo, en het mistroostige centrum gewoon laten vertoederen?

De geplande, bijkomende parkings in de buurt van de nieuwe voetgangerszone zorgden voor een storm van protest. En dan vooral die onder het Vossenplein, de bekende rommelmarkt waar je elke dag van de week op schattenjacht kunt gaan. Absoluut terechte kritiek. Vooral omdat meer parkings meer wagens aantrekken. In alle bevragingen over modale keuzes komt het duidelijk naar voren: het aanbod van parkeerplaatsen dichtbij de bestemming is een erg doorslaggevende factor in de keuze om al dan niet de wagen te nemen. Het zou een gemiste kans zijn als de overgang naar een grotere voetgangerszone niet gepaard gaat met een resolute keuze om mensen met het openbaar vervoer naar het centrum van Brussel te krijgen. Zowel vanuit Vlaanderen, mogelijk via transitparkings, als van iets korter bij. Een verdere uitbreiding van de openbaarvervoerdiensten zit er echter niet meteen in. Enkele van de bestaande buslijnen worden nu zelfs ingekort tot aan het centraal station.

En dan hebben we het nog niet gehad over het misschien wel grootste discussiepunt: het nieuwe circulatieplan. Rondom de voetgangerszone komt een soort mini-ring, met twee rijstroken voor wagens in dezelfde richting. Levensgevaarlijk natuurlijk. Na wat ontspannen rondwandelen binnen de voetgangerszone wacht de helse opdracht om heelhuids de mini-ring over te geraken. Als daar geen snelheidsremmende infrastructuur of oversteekplaatsen met verkeerslichten voorzien worden, krijg je gegarandeerd slachtoffers. En als die aanpassingen er komen, hinder je de vlotte doorstroming van het autoverkeer. Pijnpunt is bovendien dat de bestaande busbanen mee zullen opgaan in de twee rijstroken. De kans lijkt dus groot dat het centrum veel autoverkeer zal (blijven) aantrekken, dat zich er vervolgens elke dag vastrijdt. Niet aangenaam voor de autobestuurders, evenmin voor de voetgangers en fietsers.

Waarom gaan we niet meteen all the way? Het is een fantastisch idee om een reuzegrote voetgangerszone te creëren. Maar laten we er ineens de stad van morgen mee maken. Een stad waar het fijn vertoeven is, waar je met plezier kan rondwandelen, waar je op ontelbare terrasjes lekker kunt eten en drinken, waar je mensen ontmoet en geïnspireerd geraakt. Waar je niet continu uitlaatgassen van aanschuivende auto's inademt of motoren hoort ronken. Waar de spullen die je aankoopt maar niet meteen mee kunt nemen op het openbaar vervoer, later bij je thuis geleverd kunnen worden. Waar alle leveringen in de voetgangerszone met elektrische wagens en fietsen gebeuren vanuit het stadsdistributiecentrum. Waar alle informatie over hoe je naar het centrum kan komen en wat er te beleven valt, te vinden is in één app op je smartphone. Waar je na een aangenaam verblijf de trein neemt naar een GEN-station in of rond Brussel en waar je vervolgens in de wagen van je buurman stapt die je deelt met de rest van de straat.

Cathy Macharis,

Professor duurzame mobiliteit en logistiek
aan de VUB, Onderzoeksgroep MOBI

Deze column wordt afwisselend geschreven door Bart Desmedt (expert mobiliteitsmanagement), Werner De Dobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Cathy Macharis (Onderzoeksgroep MOBI, Vrije Universiteit Brussel), Kris Peeters (auteur van o.a. Weg van mobiliteit) en Jans Willems (afdeling Verkeerskunde, HSV, Diepenbeek).