



PERSBERICHT

4 april 2014

“Een voetgangerszone voor automobilisten”

De BRAL-analyse
van de plannen voor de heraanleg centrale lanen Brussel



De afbeeldingen die de Stad Brussel vandaag verspreidt tonen vooral op welke manier de doorstroming van de auto's in het centrum moet verzekerd worden. Ze zijn exemplarisch voor de principes die achter dit plan zitten. (© Stad Brussel).

*4 april 2014 - Bral heeft zich de laatste weken, samen met experts en haar leden, gebogen over het plan voor de centrale lanen en reageert scherp. “Op verschillende vlakken schiet het plan te kort. Het ‘nieuwe hart voor Brussel’ dat het stadsbestuur voor ogen heeft is, kort samengevat, **een voetgangerszone voor automobilisten**. De stad heeft niet de ambitie om de autodruk in het centrum te verminderen”, aldus Bral. “Het bestuur lapt het STOP-principe aan haar laars, stuurt het openbaar vervoer 10 jaar achteruit in de tijd en creëert met de miniring een nieuwe stadssnelweg en een nieuwe barrière tussen wijken.”*

Eind januari 2014 stelde de meerderheid van de Stad Brussel aan de pers de grote lijnen voor van haar plan voor de heraanleg van de centrale lanen in het stadscentrum. Het ging vooral om principes, die werden vastgelegd in een officieel collegebesluit (“Een nieuw hart voor Brussel”). Ondertussen worden die principes steeds concreter gemaakt en worden de bewoners via infomomenten en publieke vergaderingen op de hoogte gebracht. Gisteren/donderdag 3 april nodigde schepen van mobiliteit Els Ampe ook de pers uit op zo'n informatievergadering. En enkele meer gedetailleerde richtlijnen staan sinds kort ook [op de website van de Stad Brussel](#).

De keuze van het stadsbestuur om de heraanleg van de centrale lanen gecoördineerd aan te pakken, over de verschillende beleidsdomeinen heen, is goed. De ambitie om het doorgaand autoverkeer uit de Vijfhoek te weren en een grotere autoluwe zone te creëren, is uitstekend. Maar na een grondige lezing van de officiële collegebeslissing van de Stad Brussel en nu we duidelijke antwoorden kregen op onze vragen, reageert Bral negatief op een deel van de plannen.

Na een uitvoerige analyse van de huidige plannen – cfr. infra - doet BRAL volgende voorstellen aan het stadsbestuur:

- **Herzie de basisprincipes** van het collegebesluit van januari 2014 ('Een nieuw hart voor Brussel'). De doelstelling van dit plan moet expliciet zijn om het aantal auto's in het centrum drastisch te verminderen. Het Iris-II-mobiliteitsplan en de mobiliteitsordonnantie verplichten de Stad daartoe.
- Hanteer het **STOP-principe** en denk eerst na over **fietsassen en busbanen** vooraleer je maatregelen neemt ten voordele van de doorstroming van autoverkeer. Alleen zo creëer je een stad op mensenmaat.
- Neem concrete en bindende engagementen om de situatie voor fietsers ook echt te verbeteren: **schrap parkeerstroken op de belangrijkste fietsassen, zowel noord-zuid, als oost-west.**
- Creëer **extra vrijliggende busbanen** - zodat de bus aantrekkelijker wordt - **in plaats van ze te schrappen.** Zo vermijd je dat bussen zich vastrijden in het verkeer.
- Weer het transitverkeer uit het centrum door een **écht lussensysteem.** Wijs bezoekende auto's de weg naar parkeergarages van op de kleine ring en niet van op een nieuwe miniring (de 'bestemmingslus'). Zo'n ring verhindert automobilisten niet om het centrum door te sluipen.
- Voorzie **geen tweerichtingsbanen in het hypercentrum.** Tweerichtingsbanen zijn onveilig en zijn moeilijk oversteekbaar.
- **Bepaal zelf het aantal parkeerplaatsen** dat de Vijfhoek nodig heeft. Gebruik het parkeerbeleid als een instrument om mensen te stimuleren andere vervoersmodi te gebruiken.
- De publieke ruimte moet ook **levenskwaliteit** brengen voor de bewoners en bezoekers van de stad. Zeker de bewoner van de Vijfhoek of de 19^{de} eeuwse buurten mist daartoe vaak de ruimte thuis. Straten en pleinen in het centrum kunnen en moeten de mens in contact brengen met groen.
- Om de organisatie van **evenementen in de openbare ruimte** in goede banen te leiden zijn er **duidelijke en transparante criteria** nodig op basis waarvan een evenement wel of niet kan plaatsvinden. Ook de bewoners moeten hierover in een beheerscomité kunnen meebeslissen. Er is meer nodig dan alleen de goed- of afkeuring van de brandweer en de politie.
- We vragen een *reality check* voor het plan, door de bevolking toe te staan perverse effecten en alternatieven te identificeren.
- **Communiceer eenduidig en met één stem.** Zorg voor duidelijkheid van bij het begin. Verhinder dat er verkeerde verwachtingen worden geschapen door versnipperde communicatie.

Contact:

tel 02 217 56 33

Joost Vandenbroele gsm 0473 85 35 37

of **Piet Van Meerbeek** gsm 0478 999 707

**De BRAL-analyse van de plannen
voor de
heraanleg van de centrale lanen**
april 2014

Eind januari 2014 stelde de meerderheid van de Stad Brussel aan de pers de grote lijnen voor van haar plan voor de heraanleg van de centrale lanen in het stadscentrum. Het ging vooral om principes, die werden vastgelegd in een officieel collegebesluit (“Een nieuw hart voor Brussel”). Ondertussen worden die principes steeds concreter gemaakt en worden de bewoners via infomomenten en publieke vergaderingen op de hoogte gebracht. Gisteren/donderdag 3 april nodigde schepen van mobiliteit Els Ampe ook de pers uit op zo’n informatievergadering. En enkele meer gedetailleerde richtlijnen staan sinds kort ook [op de website van de Stad Brussel](#).

De keuze van het stadsbestuur om de heraanleg van de centrale lanen gecoördineerd aan te pakken, over de verschillende beleidsdomeinen heen, is goed. De ambitie om het doorgaand autoverkeer uit de Vijfhoek te weren en een grotere autoluwe zone te creëren, is uitstekend. Maar na een grondige lezing van de officiële collegebeslissing van de Stad Brussel en nu we duidelijke antwoorden kregen op onze vragen, reageert Bral negatief op een deel van de plannen.

Mobiliteit: een rode draad voor de auto

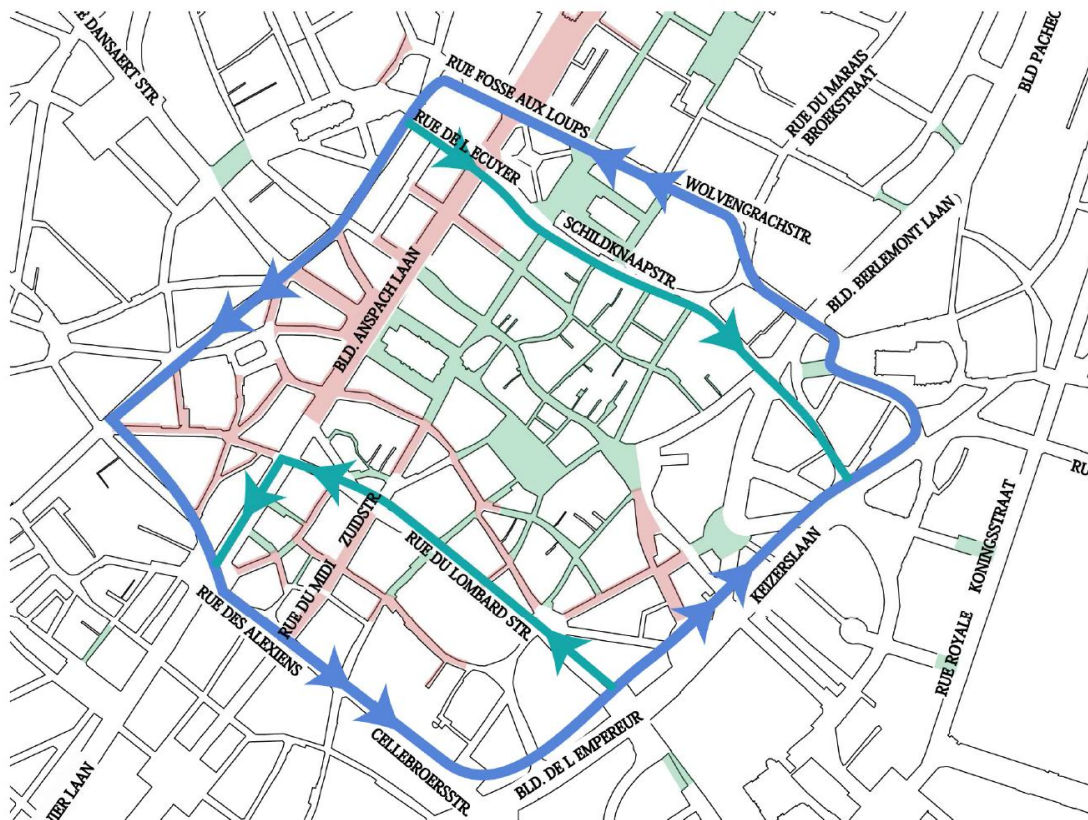
De Stad is niet van plan om het **bestemmingsverkeer** in de Vijfhoek te doen dalen, dus om de onhoudbare autodruk te verminderen. Integendeel, een rode draad doorheen het plan is de **zoektocht naar manieren om het stadscentrum vlotter bereikbaar te maken met de wagen**. De doorstroming van de auto’s blijft een belangrijke, zonet de belangrijkste, doelstelling van het plan.

Nochtans is het belangrijk om ook het bestemmingsverkeer – de automobilist die per se met de auto tot in het centrum van Brussel moet rijden- te verminderen. De Stad lijkt nog altijd te denken dat het een natuurwet is dat mensen zich per auto moeten verplaatsen. Dat is natuurlijk niet zo. Een gemeentebestuur kan wel degelijk ingrijpen op de vraag naar autoverplaatsingen en mensen stimuleren om over te schakelen op andere vervoersmiddelen. Meer zelfs: dat hoort een gemeentebestuur te doen. Volgens de recent goedgekeurde **mobiliteitsordonnantie (26 april 2013)** is een **gemeente verplicht de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan Iris II op te nemen in hun gemeentelijk mobiliteitsplan**. Eén van die doelstellingen is nog altijd het **verminderen van de autodruk met 20% tegen 2018**.

Het baart ons ook zorgen dat de **privésector vrij is om het aantal parkeerplaatsen te bepalen** die ze **ondergronds** wil bijbouwen. De Stad geeft daarmee een van haar belangrijkste beleidsinstrumenten uit handen om de mobiliteitskeuzes van de mensen te sturen.

In de nieuwe voetgangerszone zullen bovengronds parkeerplaatsen verdwijnen. Er is sprake van een **daling van 600 plaatsen**. Maar het stadsbestuur is er als de kippen bij om te zeggen dat die parkeerplaatsen ergens **anders gecompenseerd** worden. Geen vermindering van het aantal parkeerplaatsen dus. Meer zelfs, er wordt onomwonden gezegd dat er extra parkeeraanbod zal gecreëerd worden.

Bral is niet tegen parkeerplaatsen voor de bewoners van het centrum. Wij begrijpen dat veel Brusselaars een auto willen hebben en behouden en natuurlijk moeten die wagens ook ergens kunnen staan. Maar **meer dan de helft van de inwoners van de Vijfhoek bezit geen auto.**

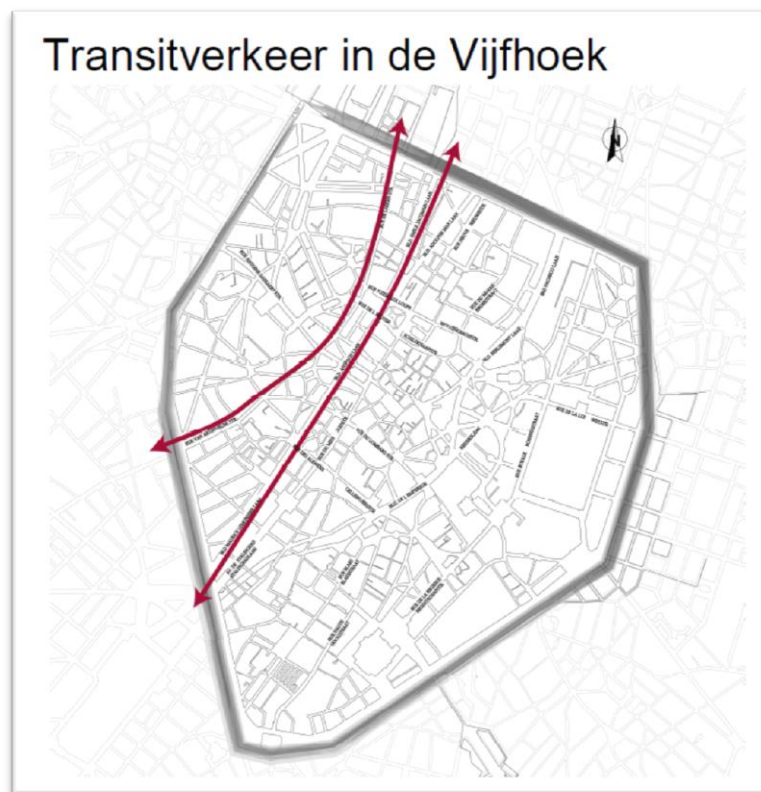


De blauwe lijn toont de minering: een tweebaansvak rond de voetgangerszone, die een nieuwe barrière zal vormen voor de bewoners en bezoekers van het hypercentrum en waarvoor busbanen worden opgegeven. Bral vraagt om het principe van de minering af te schaffen en de bestaande kleine ring te gebruiken om auto's naar publieke parkeerplaatsen te leiden (© Stad Brussel)

Het probleem ligt hem bij de **auto's van bezoekers**. Het hypercentrum van Brussel is beter bereikbaar met het openbaar vervoer dan eender welke plek in België (A-zone). Het leeuwendeel van de bezoekers heeft dus een alternatief. Die mensen een parkeerplaats en een makkelijke doorgang met de auto garanderen tot vlak in het centrum, creëert een **aanzuigefect** en vormt **concurrentie voor het openbaar vervoer**. Moeten dan alle parkeerplaatsen voor bezoekers verdwijnen uit het centrum? Wellicht niet. Maar het is in elk geval **aan de politiek om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen voor bezoekers nodig, haalbaar en wenselijk zijn**. Dat mag je niet overlaten aan vraag en aanbod. Klakkeloos leveren wat mensen vragen, is **politiek uit de 20ste eeuw** die de oververzadiging door auto's van het stadscentrum in stand houdt. Goed bestuur legt het aanbod vast in functie van mobiliteitsdoelstellingen, draagkracht en alternatieven.

Wat het **transitverkeer** betreft: dat wordt gelukkig geweerd op de centrale lanen (met een autovrij Beursplein tot gevolg). Nieuwe telling bevestigen nu cijfermatig wat BRAL al jaren zegt: **50% van het verkeer op de centrale lanen en op de parallelle as Arteveldestraat-Lakensestraat is transitverkeer**, dus verkeer dat de Vijfhoek

doorsteekt om van Noord naar Zuid te rijden (of omgekeerd) om de kleine ring te vermijden. Eindelijk wordt hier dus iets aan gedaan. Alleen is de oplossing volgens BRAL niet de juiste. We zijn bang dat de nieuwe miniring een “lek” zal prikken in het lussenplan, waardoor het mogelijk blijft om de Vijfhoek met de auto te doorkruisen. **Een lussenplan is geen lussenplan als je de lussen met elkaar verbindt door een cirkel**, zelfs als die cirkel maar in één richting loopt. Onze verbazing was dan ook groot toen we merkten dat de Stad geen sluitende oplossing in petto heeft om te beletten dat het doorgaand verkeer via die miniring haar sluiproutes doorheen de Vijfhoek verder zet. **De Vijfhoek met de auto doorsteken zal dus mogelijk blijven.** Het traject zal een klein beetje langer zijn dan vandaag, maar het blijft dus mogelijk om van Noord naar Zuid te rijden (of omgekeerd) om de kleine ring te vermijden. Alleen maar “hopen” dat autobestuurders dit niet zullen doen omdat dit traject door de Vijfhoek langer zal duren dan de kleine ring rond de Vijfhoek te nemen, is **naïef en getuigt van weinig ambitie.**



50 % van de auto's die op de centrale lanen en op de as Artevelde-Lakensestraat rijden doen dit om de Kleine Ring te vermijden. Problematisch is dat de Stad nog altijd geen sluitende oplossing naar voren schuift die moet beletten dat dit doorgaand verkeer via de nieuwe miniring haar sluiproutes doorheen de Vijfhoek verder zet. De Vijfhoek met de auto doorsteken zal mogelijk blijven. Alleen maar hopen dat automobilisten dit niet meer zullen doen, is niet genoeg. (@ Stad Brussel)

De Miniring: een nieuwe autoroute urbaine, een nieuwe barrière

De stad creëert een grote autoluwe zone in het stadscentrum en dat werd hoog tijd. Er is immers jarenlang, mee door BRAL, actie voor gevoerd. Eindelijk zou ook de verschrikkelijke barrière die de centrale lanen vormen doorheen de Vijfhoek opgeheven worden, alleszins in het hypercentrum. Het wordt een stuk makkelijker en aangenamer om je te voet te verplaatsen in deze zone.

Maar we hebben de indruk dat de Vijfhoek opgedeeld wordt in **twee nieuwe zones**: een aantrekkelijk voetgangersgebied in het hypercentrum, met vooral een commerciële en toeristische functie; en een woon- en werkgebied daarbuiten waar autoverkeer wel nog sterk aanwezig zal zijn. En helaas, **deze twee gebieden worden van elkaar gescheiden door een spiksplinternieuwe barrière: de nieuwe miniring**. Hier zou een **dubbel rijvak** komen voor auto's waardoor de snelheid van het autoverkeer zou moeten stijgen. Gevolg zou zijn: minder verkeersveiligheid en minder "oversteekbaarheid" voor voetgangers en fietsers. In de geesten van de mensen zouden de wijken binnen en buiten de miniring zeer snel gaan leven als **afgescheiden stadsdelen**. Bezoekers en winkelklanten zouden zich minder gemakkelijk naar de overkant van deze miniring wagen. En bewoners van de Vijfhoek riskeren zich ook wat meer terug te plooiën op hun eigen leefomgeving.



De as Van Arteveldestraat - Lakensestraat wordt een tweebaansvak in één richting. De bussen krijgen geen aparte busbaan en zullen dus mee vast staan in dit verkeer. Op welke manier er plaats moet komen voor de fietsers is onduidelijk. (© Stad Brussel)

SPOT-principe

Terwijl de **doorstroming van de auto een duidelijke doelstelling** van de Stad blijkt, merken we voorlopig niet dat de Stad zich met dezelfde bekommernis en toewijding ontfermt over de toekomst van de **fietsers**. Aan **fietsparkings** lijkt niet gedacht en van snelle **fietsassen doorheen het centrum** hebben we nog niks vernomen. Fietsen in de voetgangerszone zou mogelijk zijn, maar hoe en waar, daar is nog niet over nagedacht. De enkele assen die zich goed lenen voor doorgaand fietsverkeer, worden omgeturnd in miniring, met dubbel rijvak voor auto's en alle problemen van verkeersveiligheid die daarbij horen. Bovendien is het niet duidelijk of er plaats is voor een **vrijliggend fietspad op deze miniring** (zal er een parkeerstrook verdwijnen?) om de fietsers beter te beschermen tegen die hoge snelheid. Volgens onze info denkt het stadsbestuur aan één enkel fietspad, in één richting. Dat wil zeggen dat fietsers rond moeten rijden langs andere straten als ze enkele honderden meters de andere richting uit willen op de miniring.

Ook de intenties en plannen die de stad heeft met het **openbaar vervoer** zijn voorlopig **vaag en onduidelijk**. In plaats van extra **busbanen** te creëren, zou de Stad er een aantal schrappen! Die vrees werd onlangs bevestigd door de bevoegde schepen tijdens een voorstelling van de plannen tijdens de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (april 2014). **De busbaan in tegenrichting op de Wolvengracht moet verdwijnen ten voordele van een tweevaksbaan voor auto's**. Wat er met de buslijnen moet gebeuren is vandaag nog niet duidelijk.

Algemeen kunnen we stellen dat het **STOP-principe** – bij plannen eerst denken aan Stappers, dan aan Trappers, dan aan Openbaar Vervoer en dan pas aan Privévervoer - kennelijk niet het uitgangspunt is geweest voor deze plannen. Men is kennelijk begonnen met plannen voor een voetgangerszone en met ideeën over bereikbaarheid met de auto. Alles wijst er op dat de Stad pas daarna oplossingen gaat zoeken voor fiets en openbaar vervoer. Het **SPOT-principe** dus.

Gevolg is dat het **openbaar vervoer** een stap achteruit zou zetten en dat ook de toekomst van de fiets op z'n minst onzeker is. Voor ons is dat **onverteerbaar**. Bedenk dat zoveel krachten in onze samenleving zich mordicus kanten tegen elke beleidsmaatregel die automobilisten stimuleert om over te stappen op andere vervoersmodi (stadstol, COBRACE, parkeerbeleid...) met het argument dat de alternatieven eerst beter ontwikkeld moeten worden. Ook vanuit PS, Open VLD en MR horen we dit argument zeer vaak. Dan is het totaal onbegrijpelijk dat men nu maatregelen neemt die de **alternatieven doen afbrokkelen**.

Publieke ruimte

Als je het plan van de Stad Brussel bestudeert, weet je niet meteen welke visie de Stad heeft op de publieke ruimte in de Vijfhoek. Maar **alles wijst erop dat het centrum een consumptieplek wordt, eerder dan een plaats om te wonen of te verblijven**. Het hart van Brussel zal wellicht vooral een plaats worden waar je kunt consumeren en waar

evenementen kunnen plaatsvinden die bezoekers moeten aantrekken en Brussel meer (internationale) uitstraling moeten geven. In het collegebesluit lezen we bijvoorbeeld letterlijk dat op de heraangelegde centrale lanen “*de bomen niet in de weg [mogen] staan voor grote evenementen*”.

Ook datzelfde **collegebesluit** (januari 2014) hieromtrent, blijkt hoezeer de Stad het accent legt op **de economische en toeristische functie van de openbare ruimte**. In het lijstje hieronder staat weliswaar ook ‘ontmoeting’ en ‘gezelligheid’ maar die termen zinken wat weg in een alinea die vooral op uitstraling gericht is:

De pleinen moeten worden herontworpen als plaatsen voor ontmoeting, flaneren, gezelligheid en economische bedrijvigheid.

Stadsevenementen, manifestaties en culturele exposities zullen het centrum aantrekkelijker maken en zal ook de uitstraling van de stad Brussel voor bezoekers van buitenaf ten goede komen. De economische bedrijvigheid van het centrum en de Brusselse handelszaken zullen gebaat zijn bij die nieuwe dynamiek.

Natuurlijk heeft het hypercentrum ook een commerciële functie. En natuurlijk moet er plaats zijn voor de organisatie van evenementen in het centrum. Maar de bewoners van Brussel-centrum vinden dat het **verzadigingspunt al lang overschreden** is. Winterpret stoot voor de bewoners van het centrum op haar grenzen (zowel qua duur als qua omvang). De professionele jury van de ideeënoproep *ParcAnspachPark (2012)* van BRAL was zich ook bewust van de grote hinder die horeca en evenementen stellen en pleitte daarom voor **evenwicht tussen de verschillende functies van de openbare ruimte**. Om toestanden als rond het Sint-Goriksplein te vermijden, moet **horeca gecontroleerd** worden, vond de jury. En verder moet de stad omzichtig omspringen met evenementen. Nieuw ingerichte pleinen dienen niet louter voor een kerstmarkt of private pop-up stores. Het kan immers niet de bedoeling zijn alle omwonenden weg te jagen. **Laat de publieke ruimte publiek zijn**, van iedereen. Ook mensen die niet willen of kunnen consumeren, hebben recht op een plek op straten en pleinen.

Eén van de functies van de openbare ruimte - zeker in het centrum van de stad - is zorgen voor de **levenskwaliteit** van de stadsbewoner. Veel bewoners van de Vijfhoek of de 19^{de} eeuwse buurten missen daartoe de ruimte thuis. En laat dat nu net de buurten zijn waar bijzonder veel kinderen wonen. Deze kinderen en hun ouders hebben geen tuin, wonen zeer klein en komen minder vaak buiten hun eigen wijk. Straten en pleinen in het centrum kunnen en moeten die leemte opvullen. Als je dan weet dat contact met **groen** bijzonder belangrijk is voor het welzijn en de gezondheid, dan ligt de conclusie voor de hand: de straten en pleinen van het centrum moeten veel en veel groener dan vandaag. Al in deze fase van dit belangrijke project hoort de Stad een visie uit te werken op de publieke ruimte waarin de plaats van natuur erkend wordt. Op dit vlak blijven we tot nu toe grotendeels op onze honger. En als we in het Collegebesluit lezen dat bomen “*niet in de weg [mogen] staan voor grote evenementen*” zijn we bijzonder ongerust.

Regierol in dossier?

De regierol in dit grote project is nog altijd niet duidelijk. Hoezeer het stadsbestuur ook **met één stem** probeert te spreken en benadrukt dat het om een project gaat dat door de voltallige meerderheid wordt gesteund, toch kunnen we ons niet van de indruk ontdoen dat er sprake is van **politieke profileringsdrang**. De globale, geïntegreerde aanpak is onzeker. Enerzijds resorteert de heraanleg van de centrale lanen onder de 'Grote dossiers' en dus onder de burgemeester, de nieuwe verkeerscirculatie is dan weer een bevoegdheid van de mobiliteitsschepen. Zij beweert zich niet uit te laten over de manier waarop de centrale lanen zullen worden ingericht, maar drukt fietsers tijdens publieke vergaderingen toch op het hart dat de voetgangerszone makkelijk met de fiets oversteekbaar zal zijn. Ze weet zelfs al welk soort ondergrond de nieuwe verkeersvrije straten zullen krijgen ("*asfalt in het midden van de straat en rode kleitegels aan de kanten*"). De commerciële identiteit van de Vijfhoek valt dan weer onder de bevoegdheid van de schepen van handel en de bewonersinspraak, het patrimonium en het uitzicht van de gevels onder nog enkele andere schepen. Hoe een studie bureau hiermee aan de slag moet en waar Brusselaars naar toe moeten met concrete input, is onduidelijk.

Inspraak en betrokkenheid

De heraanleg van de centrale lanen en het bijhorende lussenplan vormen één van de grootste werven van deze gemeentelegislatuur. Dit gaat het leven van veel mensen grondig veranderen. De Brusselaar heeft dan ook nood aan informatie én aan inspraak. Gelukkig komt de communicatie langzaam op gang en belooft de Stad een participatieproces.

Nu gaat de communicatie gepaard met de **gebruikelijke slordigheden** die we kennen uit andere participatieprocessen in deze stad: allerlei mensen die in de Vijfhoek wonen en die wij er over aangesproken hebben, blijken geen uitnodiging gekregen te hebben voor de infovergaderingen. In de maart-editie van de *Brusseleir*, het maandblad van de Stad Brussel, heeft het ook niet gestaan. Het zijn kleine foutjes die toch niet te onderschatten zijn en die nodig recht getrokken moeten worden bij volgende gelegenheden.

Hoe het participatieproces er zal uitzien, weten we op dit moment nog niet. We horen wel dat het de bedoeling is niet alleen de mening te vragen van de mensen maar ook aan het draagvlak en de betrokkenheid te werken door middel van gemeenschapsinitiatieven. Dat is een goede zaak.

BRAL, Brussel - 4 april 2014