



PERSBERICHT van BRAL, Fietsersbond en GRACQ

Havenlaan: deur wagenwijd open naar stadsautostrade

Het advies van de overlegcommissie van de Stad Brussel over het ontwerpproject voor de Havenlaan verontrust stadsbeweging BRAL en fietsorganisaties Fietsersbond en GRACQ. De Havenlaan dreigt nog meer dan nu een stadsautostrade te worden. Opnieuw dreigen de fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer in te boeten ten voordele van Koning Auto.

In haar advies van 21 december¹ keurt de Overlegcommissie (OC) de nieuwe plannen van Brussel Mobiliteit voor de Havenlaan goed. Maar tegelijk legt ze een hele rits voorwaarden op die de hele geest van het plan eigenlijk teniet doen. Zo moet de toestand van 2x2 rijstroken voor gemotoriseerd verkeer behouden blijven, plus er komen nog extra stroken om links of rechts af te slaan. Een busbaan kan (enkel) op termijn bestudeerd worden. Parkeren moet maximaal mogelijk blijven. En ja, voor die massale gemotoriseerde ruimte mogen zelfs bestaande fietspaden sneuvelen.

Voor BRAL, Fietsersbond en GRACQ is het onaanvaardbaar dat hier opnieuw een achterhaalde visie van autostad de maat van de dingen is. Roel de Cleen van de Fietsersbond stelt dan ook: "Deze fietspaden schrappen maakt de site van Tour & Taxis voor de fietser onbereikbaar. Dit is een **onbegrijpelijke achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie**". Niet de auto heeft meer plaats nodig, wel de andere verplaatsingsmiddelen."

Welke uitdagingen?

Het hele advies ademt auto-bereikbaarheid uit. Nochtans is (was?) het hele doel van dit plan net om de inrichting van de Havenlaan aan te passen aan haar statuut als 'interwijken'-weg, om dus de verbinding tussen de omliggende wijken te verbeteren. Zo lezen we in het plan dat verblijfskwaliteit en oversteekbaarheid voorop moeten staan en dat er ruimte moet vrijkomen voor de zachte weggebruiker en het openbaar vervoer. Dus maximaal 4 rijstroken, *inclusief* busbanen en voorsorteerstroken, extra bomen, brede stoepen en fietspaden langs beide kanten en géén parkeerstroken..

Des te opmerkelijker is dat de overlegcommissie deze uitgangspunten overneemt. In haar afwegingen bevestigt ze de nood voor een beter openbaar vervoer, en voor adequate fiets- en voetgangersinfrastructuur. Om dan het hele plan te amenderen met één zinnetje: "*Considérant que les enjeux de mobilité du quartier et de ses abords tendent à conclure que le gabarit proposé dans la demande n'est pas optimal*". Hierdoor komt ze tot een inconsequent advies dat net het tegenovergestelde doet: ruimte wegnemen bij zachte weggebruikers en OV te schrijven.

We moeten ons dus de vraag stellen welke mobiliteitsuitdagingen ("*enjeux mobilité*") er bedoeld worden? Voor BRAL, Fietsersbond en GRACQ is het duidelijk: niet de belangen van de wijken ("*le quartier et ses abords*") staan hier voorop, maar wel de bovenlokale belangen en meer specifiek die van Koning Auto. "Dit advies dreigt het transitverkeer aan te zwengelen en maakt van de Havenlaan een nieuwe stadsautostrade," verduidelijkt Tim Cassiers van BRAL

Meer info?

Contact BRAL: Tim Cassiers - 02 217 56 33 | 0476 449 223

Contact Fietsersbond: Roel De Cleen - 0486 306 604

Contact GRACQ: Florine Cuignet - 02 502 61 30

¹ Voor het volledige advies van de Overlegcommissie: zie <http://www.brussel.be/dwnld/28652682/AVG1221.pdf>, vanaf p.7