

Autostad Brussel gee

Brussel doet zijn best om van zijn imago van autostad af te komen en rolt steeds meer fietspaden uit. Maar tegenstanders vrezen dat dit ten koste gaat van de bedrijvigheid in de stad.

Nadine Morel voelt zich 'overrompeld' sinds Cyclo Europe weer open is, nu tweeënhalve week. 'We zitten tot halverwege juli vol met reparaties, werken zeven dagen per week, tot wel tien uur 's avonds.'

Met haar man bestiert ze de fietsenwinkel aan de historische Haachtsesteenweg, een kilometerslange verkeersader die dwars door de Brusselse gemeente Schaarbeek loopt. De voormalige handelsroute die het Vlaamse platteland met de stad verbindt, is een van de talrijke snelwegen, waar de Brusselse automobilist zich zigzaggende door de stad decennialang koning waande. Met de nadruk op waande. Door de coronacrisis is er veel veranderd in autostad Brussel. Het verkeer is sinds de lockdown sterk afgenomen.

Door quarantainemaatregelen blijven wegen leeg. Voetgangers steken nu zorgeloos het zebrapad over zonder risico van de sokken te worden gereden. Een verademing, aldus een Brusselaar. 'Ik zag voorheen om de paar weken ongelukken.'

Waar de auto uit het straatbeeld is geraakt, vallen fietsers, elektrische scooters, deelsteps en andere vervoersmiddelen steeds meer op. De Belgen tonen zich vastberaden dit 'groene' straatbeeld vast te houden. Als onderdeel van de exitstrategie uit de crisis investeert de stad in 40 kilometer nieuwe fietspaden. Met de zomer in aantocht is de hoop dat burgers vaker voor dit alternatieve vervoer kiezen. Al is het maar om overvolle metro's en trams te mijden.

Brussel staat niet op zichzelf. Ook in andere Europese steden maken autoriteiten tientallen miljoenen vrij om in coronatijd de fiets vrij baan te geven. Zo wil Londen een metro-achtig plan ontwikkelen voor fietspaden en rolt Manchester een fietsnetwerk van 240 kilometer uit. In totaal maakt het Verenigd Koninkrijk £2 mrd vrij voor fiets- en wandelpaden.

Ook Berlijn grijpt deze crisis aan om het straatbeeld ingrijpend te veranderen. Zo haalt de stad parkeerplaatsen weg en brengt met geel krijt zogeheten pop-upfietspaden aan. In Parijs wordt er zelfs 630 kilometer fietspad aangelegd.

Beleidsmakers voelen zich gesteund in die plannen door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). 'Indien haalbaar, overweeg de fiets te pakken of ga wandelen', adviseerde de WHO eind april.

STADSBULEVARDS EN WOONERVEN

Het centrum van Brussel Stad is inmiddels voor zeker drie maanden omgeturnd tot 'woonerf'. Voetgangers krijgen er voorrang, fietsen wordt aangemoedigd. Auto's mogen er niet harder dan twintig kilometer per uur.

Brussel is al langer bezig met het 'leefbaarder' maken van de stad, vertelt Bas de Geus, docent aan de Vrije Universiteit Brussel. Hij onderzoekt de rol van de fiets in de stad.

Vorig jaar doopte Brussel al de E40 en A12 om tot 'stadsboulevards': minder rijbanen en een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. Deze beruchte snelwegen, waar voorheen dagelijks 75.000 automobilisten met 120 kilometer per uur voortraasden, behoren tot het verleden.

'Files voortaan buiten onze stadsgrenzen houden, zal niet alleen de levenskwaliteit, maar ook de luchtkwaliteit ten goede komen', zei de Brusselse minister van mobiliteit Pascal Smet van de Socialistische Partij Anders destijds. Smet

noemde de snelwegen 'littekens op Brussel'.

Smet heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het terugdringen van de auto, vindt De Geus. 'Smet dacht tien jaar geleden: ik ben die stinkende auto beu. Hij was een vernieuwer op dit gebied.' Zijn vorig jaar aangetreden opvolger Elke van den Brandt van de partij Groen zet dit beleid voort.

Brussel wil vaart zetten achter zijn ambitieuze fietsplan, onderdeel van het zogeheten meerjarenproject Good Move. Zulke initiatieven nemen normaal jaren in beslag, maar door corona worden ze sneller gerealiseerd, ziet De Geus.

Zo is de stad inmiddels begonnen met het maken van 'fietscorridors' op onder meer de befaamde Wetstraat, waaraan belangrijke Europese instituten huizen, net als de Belgische regering. In andere prominente straten sneuvelen rijstroken en parkeerplaatsen eveneens bij bosjes.

'Die fietscorridors moeten fietspaden op elkaar aansluiten, en zorgen dat pendelaars vanuit Vlaanderen en Wallonië vlot en veilig tot in de binnenstad geraken', verduidelijkte minister Van den Brandt onlangs tegen de Vlaamse pers. 'Radicale beslissingen zijn dan ook nodig, om te zorgen dat iedereen zich in veiligheid en met voldoende afstand kan verplaatsen.'

VERZET VAN ONDERNEMERS

Maar niet iedereen zit te wachten op 'radicale' beslissingen. Zo stuitte in Berlijn de stedelijk staatssecretaris voor verkeer Ingmar Streese op verzet van autoclub Adac toen hij parkeerplaatsen verwijderde ten faveure van de fiets.

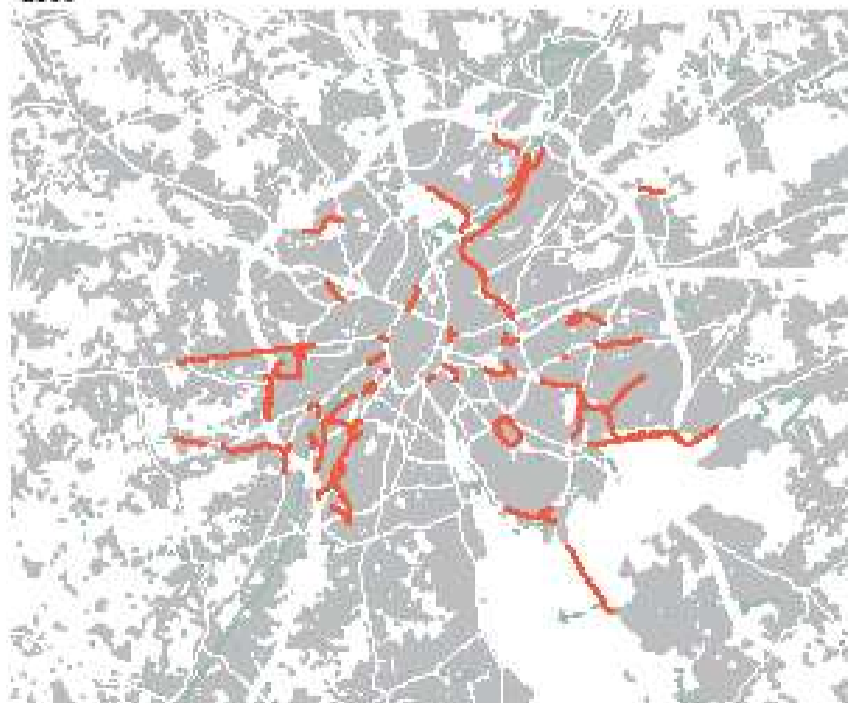
Bovendien rijst de vraag wat er gaat gebeu-

Voetgangers steken nu zorgeloos het zebrapad over zonder risico van de sokken te worden gereden



Ontwikkeling fietspaden in Brussel

2000



2019



In het kort

- Door de lockdown komt het Brusselse fietsplan sneller van de grond.
- Belangrijke toegangswegen voor automobilisten zijn de afgelopen maanden versmald ten faveure van de fietser, elektrische scooter of deelstep.
- De vraag is hoe Brussel omgaat met de toenemende drukte als alle forenzen na de lockdown de stad weer in willen.

eft de fietser ruim baan



Een fietser rijdt over het nieuwe fietspad op de Wetstraat in Brussel, waaraan belangrijke Europese instellingen huizen, net als de Belgische regering. Er moest een rijbaan voor wijken.

FOTO: SANDER DE WILDE/ID PHOTO

ren als de samenleving weer op gang komt. De druk van forenzen neemt dan toe. En daarover maakt de Vlaamse werkgeversorganisatie Voka zich zorgen. 'Brussel kent 350.000 pendelaars, waarvan ruim 60% uit Vlaanderen', zegt Jan van Doren, directeur van Voka Metropolitan. 'Het is van essentieel belang dat die pendelstroom blijft bestaan als Brussel de rol van economisch centrum wil blijven houden.'

Hij voorziet mede door de beperkte capaciteit in het ov, veel fileleed. 'Als we structureel belangrijke toegangswegen blijven vernauwen, komen we in grote problemen wanneer het verkeer weer op gang komt.'

CONFLICTEN

Veel Vlamingen die van heinde en verre komen laten zich niet zomaar uit hun auto jagen. Theo Francken, boegbeeld van de Nieuw-Vlaamse Alliantie, sprak zich onlangs uit tegen het schrappen van de rijbaan in de Wetstraat.

Niet alleen op landelijk niveau liggen partijen met elkaar op ramkoers. Ook binnen de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die elk een eigen burgemeester hebben, heerst onenigheid.

Zo is de liberale burgemeester van Etterbeek, Vincent de Wolf van Mouvement Réformateur, pleitbezorger van een auto voor iedere deur. Lijnrecht tegenover hem staat burgemeester van Vorst, Stéphane Roberti van de partij Ecolo, die meer ruimte wil voor wandelaars en fietsers.

Conflicten liggen op de loer. 'Er is niet altijd een goede *entente* tussen het lokale niveau, de gemeenten, en het bovenlokale niveau, het Gewest, die elk voor hun kiezers opkomen. Verschillende politieke kleuren spelen hier zeker een rol', zegt de Geus.

Kunnen auto, ov en fiets elkaar niet aanvullen? 'In Nederland is de fiets-trein- of auto-trein-combinatie gewoon één vervoersmiddel', zegt Stein van Oosteren, een in Parijs woonachtige diplomaat en tevens woordvoerder van een fietsfederatie. In Parijs, ook een autostad, ziet hij mogelijkheden.

Maar docent de Geus ziet daarvoor talloze hobbels in het regionale ov-netwerk. 'In Brussel rijden veel trein- en tramvervoerders door elkaar heen. Als je van Gent naar Brussel reist, heb je wel drie abonnementen nodig.' Brussel en het Vlaamse Gewest zijn hierover in gesprek. Maar van harte gaat het niet. 'Het trieste verhaal is dat België ook elders verdeeld is.'

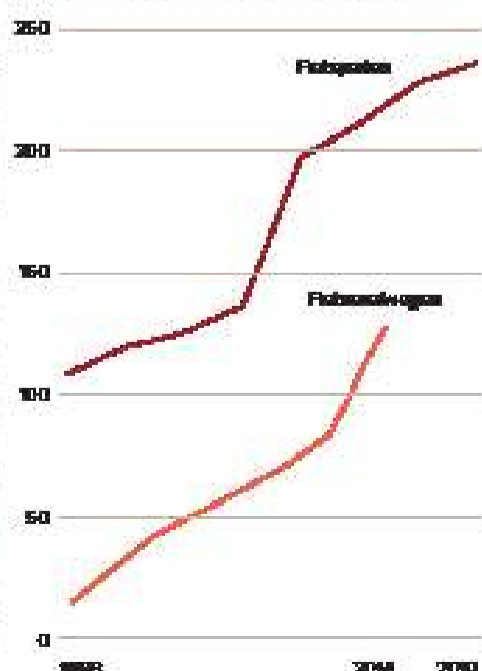
Optimistischer is De Geus over het fietsplan. 'Van den Brandt houdt vast aan de groene koers om fietsen beter te faciliteren.' Maar de minister moet niet doordraven zodat de auto helemaal niet meer welkom is, reageert Jan van Doren van Voka Metropolitan. 'In de jaren zestig en zeventig was er een automanie. Daar zijn we op teruggekomen. Maar de toegangswegen moeten het werkverkeer wel aankunnen.'

Voka is voorstander van minder auto's in de stad, mits er goede alternatieven zijn voor forenzen. Van Doren vindt dat juist nu spijkers met koppen moeten worden geslagen. 'Maak gebruik van het momentum om de geplande publieke investeringen in mobiliteit snel door te voeren. Investeer in de ring en tunnels en in meer overstapparkings bij treinstations.'

Voor Cyclo Europe kan 2020 zomaar het beste jaar in het dertigjarige bestaan van de fietsenzaak worden. 'Raar om te zeggen, maar het gaat te goed eigenlijk', aldus eigenaar Nadine Morel.



Totaal aantal fietspaden en fietsweginen in Brussel



Het Ter Kamerenbos

Het Ter Kamerenbos is misschien wel bij uitstek een voorbeeld van de politieke tegenstellingen in Brussel. Vanaf halverwege maart was het park helemaal autovrij vanwege de coronarestricties. De welgestelde gemeente Ukkel pleitte ervoor dat auto's snel weer werden toegelaten. Maar de ecologen in Brussel waren hier fel op tegen. 'Een brandpunt in de strijd om delen van Brussel autovrij te maken', schreef Het Laatste Nieuws onlangs. Vorige week werd bekend dat het verkeer weer mag terugkeren in het noordelijke deel van het park. Het zuidelijke deel blijft voorlopig voorbehouden aan fietsers en wandelaars. Later dit jaar komt er een definitief bestemmingsplan voor het park. Daarmee mogen de Brusselaars hoop houden op een eigen 'Central Park', naar Amerikaans voorbeeld.