

De Standaard



OPINIE MOBILITEIT BRUSSEL

Gevraagd: eendracht en visie voor een duurzaam stadsproject

Het debat over de toekomst van de A12 legt volgens organisaties pijnlijk bloot dat Brussel geen eendrachtige visie heeft.

Lieselotte Gevens (Fietsersbond)

Geert van Waeg (johanna.be)

Wim Menten (KleineRing.be)

Florine Cuignet (GRACQ)

Sophie Feyder & Pieter Fannes (Heroes for Zero)

Emilie Herssens

(Het platform walk)

Malte Arhelger (Critical Mass Brussels)

Raf Pauly

(BRAL)

Philippe Serruys

(imagine.brussels)

Donderdag 2 december 2021 om 3.25 uur



<p>Wordt de A12 in Brussel een groene stadsboulevard? Ivan Put</p>

Wordt de A12 in Brussel een groene stadsboulevard? © Ivan Put

De discussie over de toekomst van de A12 dat zich de voorbije dagen in de media ontrolde, toont het gebrek aan verbeeldingskracht als het aankomt op de ontwikkeling van een duurzaam stadsproject voor Brussel (DS 1 december) (https://www.standaard.be/cnt/dmf20211130_98135166). De hervorming van de A12 is nodig, zowel om autoverkeer te verminderen als om deze stadsboulevard te vergroenen. Wat ontbreekt, is een visie over de invulling van de ruimte die vrijkomt.

Dinsdag kondigde de Brusselse minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt (Groen) de plannen aan voor de A12. In plaats van een snelweg die dagelijks duizenden auto's Schaarbeek binnen pompt, komt er een stadsboulevard die ruimte geeft aan voetgangers en fietsers. Een mooie visie die past in de shift naar een duurzaam Brussel. Toch lijkt niet de hele Brusselse regering het daarover eens te zijn. Staatssecretaris Pascal Smet (one.brussels) verklaarde meteen dat hij de vergunning zal weigeren. De officiële reden? Dat er geen overstapparking komt en dat er naar één rijstrook wordt gegaan. Een overstapparking heeft daar weinig zin als de tram er nog niet is, en de tram kan niet aangelegd wor-

den als alle rijstroken behouden moeten blijven. De voorgestelde oplossing om de duizenden bestaande parkeerplekken aan de Heizelvlakte om te vormen tot park-and-ride is een zinnige stap.

Gepolariseerd debat

Dat er maar één rijstrook zou zijn voor autoverkeer richting Brussel klopt evenmin. Aan de twee rijstroken op de Koninklijke Parklaan wordt niet geraakt. Deze toegang tot Brussel over drie rijstroken is vergelijkbaar met wat Smet zelf – volledig terecht – gedaan heeft als minister van Mobiliteit in de vorige regering, bij de omvorming van de E40 als eerste stap naar een stadsboulevard (ook zonder bijkomende overstapparking). Nu dreigt hij vanuit zijn nieuwe bevoegdheid als staatssecretaris voor Stedenbouw een gelijkaardig project tegen te houden.

Wanneer een minister stappen zet voor meer groene ruimte en minder autoverkeer, staat een andere politicus op de rem

Het publieke schouwspel legt pijnlijk bloot hoe de Brusselse regering niet als één equipe werkt aan haar gezamenlijke stadsvisie. De verkokering in bevoegdheden leidt tot een gepolariseerd debat dat naast de kwestie is en dat elke verandering blokkeert. Wanneer een minister dan stappen zet, bijvoorbeeld voor meer actieve mobiliteit, meer groene ruimte en minder autoverkeer, staat een andere politicus op de rem. Nochtans biedt dit voorstel de mogelijkheid om een stedelijk project voor Brussel uit te werken, waarin de auto samen met de andere vervoersmodi verweven zit in het stedelijke weefsel. Een geïntegreerde stadsvisie vraagt om samenwerking. De Brusselse excellenties moeten aan tafel gaan zitten in plaats van elkaar te bestoken in de pers.

Als mobiliteit en stedenbouw samenwerken, kan er door de hervorming van de stadsautosnelweg ruimte vrijkomen die niet alleen voor groen en zachte mobiliteit kan ingezet worden, maar ook voor andere stedelijke functies.

De stad Leuven en Kessel-Lo lijken dat te begrijpen. De heraanleg van de stationsbuurt en de Martelarenlaan in Leuven resulteerde in trager en actiever lokaal verkeer, ruimte voor twee woontorens en veel groene ruimte met gemengde functies.

Ook de Brusselse regering moet streven naar een groener en levendig Brussel met meer ruimte voor zowel de Brusselaars als de bezoekers, zoals ze in de regeerverklaring beloofd heeft. Zo kunnen projecten als de A12 ruimte krijgen om mensen en wijken met elkaar te verbinden.

Verschenen op donderdag 2 december 2021

LEES MEER



VANDAAG | POSTUUM LANGE JOJO (1936-2021)

De hele wereld zingt met hem mee: olé, olé, olé

(https://www.standaard.be/cnt/dmf20211201_98255637)



VANDAAG | MUSEUM

Wijken KMSKB tijdens renovatie uit naar Vanderborght?

(https://www.standaard.be/cnt/dmf20211201_98255735)



VANDAAG | BLIKVANGER JAMAL IKAZBAN (PS)

Spreekbuis van de Brusselse taxisector

(https://www.standaard.be/cnt/dmf20211201_98252236)



VANDAAG | GENT GENT

Maar drie Gentse wijken krijgen nog deze bestuursperiode circulatieplan

(https://www.standaard.be/cnt/dmf20211201_98250050)



GISTEREN | POSTUUM LANGE JOJO (1936-2021)

De hele wereld zingt met hem mee: olé, olé, olé

(https://www.standaard.be/cnt/dmf20211201_95659231)



Lees de volledige
krant

([https://markup.standaard.be/extra/static/checkapp/index.html?
utm_campaign=digitalekrant&utm_source=standaard&utm_medium=brooklyn-artikels](https://markup.standaard.be/extra/static/checkapp/index.html?utm_campaign=digitalekrant&utm_source=standaard&utm_medium=brooklyn-artikels))