

STUURFOUTEN IN GENT EN ANTWERPEN

In Gent voelt de automobilist zich de dupe van het stadsbestuur in zijn pogingen om het centrum leefbaarder te maken, in Antwerpen is het vooral de fietser die zich roert. **DIRK LAUWERS** beveelt beide steden aan om beter te communiceren met de doelgroepen die zich geïrriteerd voelen. En vooral: leer van good practices.

Het pijnlijke vervellen van autostad naar fietsstad



DIRK LAUWERS
Verbonden aan UGent
(mobiliteit en ruimtelijke planning)
en UAntwerpen
(stedelijke ontwikkeling).

Als je de media en ook de gesprekken in Antwerpen en Gent volgt, krijg je de indruk dat in beide steden een totaal tegengesteld mobiliteitsbeleid wordt gevoerd. Al hebben ze wel gemeen dat in beide steden het ongenoegen groeit.

IN GENT voelt de automobilist zich het slachtoffer. Door de volgens velen ongecoördineerde en aanslepende wegenwerken – maar ook door de in het mobiliteitsplan genoemde opties om doorgaand autoverkeer te weren – is autorijden er in het centrum niet vanzelfsprekend. Herman Brusselmans geraakt met de auto (waarin hij zich laat rijden) zelfs nog amper bij zijn ex. Stappend naar mijn kantoor in Gent botste ik toevallig op de geplaagde schrijver. Hij werd net aangesproken door een dame die hem feliciteerde met zijn inspanningen ‘voor den auto’. O ironie, de vrouw zat in de zon van een koffie te genieten op een terrasje dat heel recent werd aangelegd op voormalig autodomein.

De fiets wordt in Gent dan weer opgehemeld. De nieuwe campagne van het stadsbestuur ‘Gent, gek op de fiets’ moet iedereen aanzetten om nog meer voor de fiets te kiezen. Fietsen wordt er almaar populairder: tussen 2000 en 2013 steeg het fietsgebruik van 14 naar 22 procent van alle verplaatsingen. Het bestuur wil dat percentage graag opkrikken naar 35 procent in 2030.

IN ANTWERPEN vertegenwoordigt het fietsgebruik ongeveer hetzelfde aandeel in de stedelijke mobiliteit als in Gent, maar toch voelt diezelfde fietser zich daar geïrriteerd. Het bestuur slaat namelijk een heel andere toon aan. Er worden boetes uitgedeeld, maar hoewel de burgemeester stelt dat er ook tegen hinderlijk en gevaarlijke overtredingen door automobilisten wordt opgetreden, voelen fietsers zich het voornaamste doelwit.

In de lokale pers vind je het verhaal van een scholier die zich beklagt dat ze een boete kreeg omdat ze tegen de richting fietste in een eenrichtingsstraat. Dat kostte haar een derde van haar met vakantiewerk verdiende zakgeld. Je kunt je afvragen of niet beter opgetreden wordt tegen levensbedreigende snelheids-overtredingen van automobilisten in de stadsstraten. Daar staan trouwens lagere boetes op – tenzij het erg hard gaat.

Is het gedrag van die scholier trouwens wel zo onveilig? Een grootschalig Duits onderzoek toont aan dat de veiligste manier om door een stad te fietsen niet langs de fietspaden is, maar tegen de richting van het autoverkeer in eenrichtingsstraten. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid beveelt al geruime tijd aan om tegen de richting fietsen systematisch toe te staan in eenrichtingsstraten. Die aanbeveling geldt zeker in een zone 30. Het Antwerps beleid heeft er duidelijk voor gekozen



Een fietser murwt zich in het Antwerpse door het autoverkeer. © Imagedesk / Bas Bogaerts

Wil Antwerpen nog wel een beleid voeren gebaseerd op objectieve informatie of kiest het ervoor (een deel van de) publieke opinie te volgen?

om meer zones 30 in te voeren, maar een consequent beleid rond ‘fietsbaarheid’ blijft uit. Het stadsbestuur zou rechtsaf door het rood rijden voor fietsers kunnen toestaan, zoals in vele andere steden gebeurt – met een positief effect op de verkeersveiligheid. Of overbodige verkeerslichten verwijderen, waarmee het begonnen is. Of als wegnemen niet kan, de maximale wachttijd voor fietsers aan verkeerslichten beperken tot 30 seconden, zoals in Amsterdam de regel is. In een dergelijke context zou optreden tegen fietsers die regels overtreden meer te verantwoorden zijn.

Merkwaardig genoeg wekt het strakke bekeuringenbeleid minder beroering op dan de brede affichecampagne met boodschappen die vooral fietsers en voetgangers moeten aanzetten tot verantwoord verkeersgedrag. Zowel de toon als de focus roept heftige reacties op (*DS 9 september*). Die focus kun je trouwens niet verantwoorden op basis van de door de politie vastgestelde objectieve risico's in het verkeer. Maar wil Antwerpen nog wel een beleid voeren gebaseerd op objectieve informatie of kiest het ervoor (een deel van de) publieke opinie te volgen?

GENT baseert zijn mobiliteitsplanning dan weer op kwantitatieve analyses en daarop gebaseerde verkeersmodelberekeningen. Het autoverkeer neemt er in absolute termen toe, en nagenoeg twee vijfde van het verkeer in het centrum is doorgaand verkeer. Die auto's wil het bestuur uit het straatbeeld, door circulatiemaatregelen wil het die doorgaande beweging onmogelijk maken. Maar dat dreigt ook interne verplaatsingen met de auto in de binnenstad – ook voor wie minder mobiel is – moeilijk tot onmogelijk te maken. Dat is de tenminste de perceptie die bij heel wat Gentenaars leeft. Nochtans bestaan er systemen om gebaseerd op nummerplaat herkenning of doorgangspasjes enkel bewoners en enkele specifieke categorieën toe te laten in het centrum. Die zijn her en der in de voetgangerszone in Gent al ingevoerd, steden als Bologna of Granada passen zulke ‘slimme’ verkeersmaatregelen al jaren met succes toe. Het doorgaand verkeer wordt er geweerd zonder dat er harde barrières nodig zijn die het verkeer doen omrijden.

VOOR GENT EN ANTWERPEN geldt eenzelfde aanbeveling: communiceer beter met uw bewoners – en zeker met diegenen die zich in de hoek gedromd voelen. En raadpleeg voldoende experts en onderzoekers over goede praktijken: er bestaan ook minder fietsonvriendelijke en auto-onvriendelijke strategieën om tot een verkeersveilige, bereikbare en kwaliteitsvolle stadsomgeving te komen. Tot nader order zijn Gent en Antwerpen beide ‘autosteden’ – waar meer dan de helft van de verplaatsingen met de auto gebeurt – al evolueren ze als gevolg van een veranderende mobiliteitscultuur van hun bewoners meer en meer naar fietssteden. Die evolutie is meest uitgesproken in beide stadscentra. Maar dat gebeurt met de nodige groeipijnen.

‘Politici maken net als acteurs gebruik van ambachtelijke technieken als gespeelde verontwaardiging.’

Daarom vindt de Nederlandse politiek verslaggever **FERRY MINGELEN** het niet onlogisch dat hij een toneeljury gaat voorzitten (in de Volkskrant).



© Worry Gonne