

## KORT & BONDIG

### HET PROBLEEM IS DE AUTO, NIET DE RIJSTROKEN

Het wegnemen van een aantal rijstroken op de E40 tussen Kraainem en de Reyerstunnel is een heel verstandige operatie (*DS 22 november*). Met die nieuwe *urban parkway* wil men een door de stad stromende 'auto-riool' transformeren in een groene boulevard. Mobiliteitsstudies hebben ruimschoots aangetoond dat door de snelheid te verlagen, eerst naar 70 en dan naar 50 kilometer per uur, de capaciteit per rijstrook toeneemt, want trager rijdende auto's rijden dichters tegen elkaar aan.

Om diezelfde reden doet men op de E40 tussen Brussel en Brugge op een aantal plekken via digitale borden de snelheid dalen als er files zijn. De methode van snelheidsverlaging is een bekende klassieker om rijstroken uit te sparen zonder het maximum aantal voertuigen per uur te verminderen. Bovendien bestaat de flessenhals al ter plaatse van de tunnels aan de Reyerslaan. Met die nieuwe *parkway* wordt die gewoon een eindje opgeschoven naar het oosten, weg van de bin-

nenstad en meer naar de rand van de Brusselse agglomeratie.

Maar - los van het voorgaande - moet koning auto op termijn sowieso een toontje lager zingen. Door vooral in verkavelingen te wonen heeft de Belg zich de meest auto-afhankelijke levensstijl aangemeten, inclusief het Europees record 'uren file per werknemer' en het record 'kilometer weg per wooneenheid'. De kosten voor de overheid, voor de burger, voor de economie en voor het milieu hebben ontoelaatbare hoogtes be-

reikt. In ons versnipperd ruimtelijk model is openbaar vervoer vrijwel onbetaalbaar en hebben ook andere vormen van transport steeds meer moeite. De filerijder verliest ook heel wat levenskwaliteit: de werkdag wordt een paar uur langer, er blijft minder tijd over voor het gezin. Burn-out en echtscheidingen nemen toe. Het aantal verkeersdoden is procentueel 4 keer hoger bij verkavelingsbewoners dan bij stedelingen. De Belg betaalt een veel te hoge prijs voor zijn auto-afhankelijk bestaan en kan zeker niet geholpen worden door nog meer wegen.

De Belg zou moeten verhuizen naar steden of landelijke kleine

steden die goed voorzien zijn van openbaar vervoer. Die transitie vergt een nieuwe ruimtelijke visie, nieuwe stedenbouw, nieuwe woonmodellen en multimodale transportconcepten. Dat zal alleen maar lukken als alle gewesten constructief en eensgezind samenwerken aan een mobiliteit die toekomstbestendig is. Privaat autobezit is dat op lange termijn zeker niet.



---

**Leo Van Broeck**  
Vlaams  
Bouwmeester