

Minder file door meer Ring?

DESKUNDIGEN WAARSCHUWEN: EXTRA RIJSTROKEN ZUIGEN MEER AUTO'S AAN



Als de plannen voor de Brusselse Ring realiteit worden, gaat hij wellicht lijken op deze snelweg in de Amerikaanse stad Los Angeles. © eja

• dossier •

Elke dag stelt Het Nieuwsblad/De Gentenaar een consumentendossier op. Vandaag bekijken we de plannen van de Vlaamse overheid om de Brusselse Ring uit te breiden tot 12, of zelfs 17 rijvakken. Samenstelling: Yves Delepeleire

Loopt de Vlaamse overheid in dezelfde val als Nederland? De ontsluiting van de Ring rond Amsterdam deed de files niet verdwijnen, integendeel. Deskundigen waarschuwen: meer rijstroken op de Brusselse Ring zullen een aanzuigeffect creëren, waardoor we binnen de kortste keren weer stilstaan. Dat er iets moet gebeuren met de Brusselse Ring, daarover lijkt iedereen het eens. In de spitsuren staan we nu al stil. Hoe moet dat over enkele jaren als we niet ingrijpen? Maar de oplossing waarmee de Vlaamse overheid komt aanzetten – beton, beton en nog eens beton – leidt tot meer onenigheid.

Concreet denkt de Vlaamse overheid voor de hele noordelijke lus aan een uitbreiding van zes naar

tien tot twaalf rijstroken. Op het traject tussen de E19 en het verkeersknooppunt E40 Brussel/Luik zou het zelfs gaan om 17 rijstroken (*Het Nieuwsblad* 23 juli). Volgens de deskundigen waarschuwen: meer rijstroken op de Brusselse Ring zullen een aanzuigeffect creëren, waardoor we binnen de kortste keren weer stilstaan. Dat er iets moet gebeuren met de Brusselse Ring, daarover lijkt iedereen het eens. In de spitsuren staan we nu al stil. Hoe moet dat over enkele jaren als we niet ingrijpen? Maar de oplossing waarmee de Vlaamse overheid komt aanzetten – beton, beton en nog eens beton – leidt tot meer onenigheid.

lieueffectenrapport ingediend. Die nota ligt nu in openbaar onderzoek tot 18 augustus. Voor de duidelijkheid: de werken kunnen zeker niet voor 2010 starten, en zelfs die datum is weinig waarschijnlijk. Tien milieuoorganisaties die zich in het platform Modal Shift hebben verzameld, trokken gisteren aan de alarmbel. Zij spreken van een megalomaan project en een nieuw 'Oosterweescenario'. Hun voorname kritiek is dat de overheid met deze plannen het onvermijdelijke uitstelt: 'Binnen enkele jaren staan alle wagens door het aanzuigeffect weer stil. Meer beton genereert meer verkeer, en dat betekent files.'

Maar klopt het verhaal van het aanzuigeffect? Grondige wetenschappelijke studies zijn daarvoor niet te vinden, al lijken alle verkeersdeskundigen het wel met elkaar eens. Meer wegen lokken meer wagens – met alle opstoppingen tot gevolg. Om die 'weefbewegingen' zo veel mogelijk te beperken, komt er ook een hoofdweg voor het transitieverkeer en een parallelweg voor de lokale verkeer. Op die parallelweg zouden de auto's maar 70 km per uur mogen rijden. Alleen de plannen voor het traject tussen de E19 en het knooppunt E40 Brussel/Luik zijn concreet. De overheid heeft een voorstel tot mi-

'Je moet de automobilist ontmoedigen om de wagen te nemen. En dat doe je het best door rekeningrijden'

Sven Maerivoet
Transport & Mobility Leuven

breiding waarschijnlijk wel doen.' Voorbeelden in het buitenland tonen dat aan, zoals de Ring rond Amsterdam. Toen daar de Zeeburgertunnel werd geopend (*die de Ring in 1990 rondmaakte, nvdr*), stelde men vast dat de files niet verdwenen', zegt Chris Tampère, verkeersdeskundige van de KU Leuven. 'Mensen die vroeger niet op de drukste momenten de wagen namen, deden dat nu wel. Na enkele jaren waren de files weer even lang. Dat heet het *back to the peak-syndroom*.'

Biedt een uitbreiding dan helemaal geen soelaas? 'De uitbreiding garandeert Amsterdam minstens enkele jaren een goede bereikbaarheid. Bovendien konden meer mensen zich met hetzelfde fileleed verplaatsen. Ik denk niet dat Amsterdam daarvan spijt heeft. Een

scenario waarbij je niets doet, is veel slechter', aldus Tampère. 'Het verkeer zal altijd aangroeien, met 1 tot 2 procent per jaar. De Ring rond Brussel kan de toestroom nu al niet meer verwerken. Alleen al daarom mag er capaciteitsuitbreiding zijn', zegt Maerivoet. 'Maar als we het congestieprobleem willen oplossen, zullen we meer dan één maatregel moeten nemen. Als je alleen beton giet, geef je aan koning auto een vrijgeleide. Als goede alternatieven niet worden gestimuleerd, gebeurt er niets.' Volgens de overheid zijn die alternatieven er, met name het Gewestelijke Expressnet en het Dialholoproject. Deze duurzame projecten zetten in op meer en vlotteler openbaar vervoer rond en naar de hoofdstad. Maar volgens Maerivoet is dat niet genoeg. 'Zelfs niet als je het openbaar vervoer gratis maakt', zegt hij. 'Je moet de automobilist in de eerste plaats ontmoedigen om de wagen te nemen. En dat doe je het best door het concept van rekeningrijden.'

Lezersservice

1 Het volledige plan-milieueffectenrapport voor de uitbreiding van het traject E19-E40 Brussel/Luik kunt u raadplegen op: www.merviaanderen.be

2 Is verbod van de Brusselse Ring een goed idee? Geef uw mening op www.nieuwsblad.be/forum of www.gentenaar.be/forum

Burgemeesters gematigd pro

De burgemeesters van Machelen en Vilvoorde zien het plan om de Brusselse Ring te verbreden, wel zitten. 'Het kan het fileprobleem oplossen', klinkt het. 'De files op de Ring maken de goede werking en de uitbouw van het industrieleven onmogelijk', zegt de Zaventense burgemeester Francis Vermeiren (Open VLD). 'Meer rijstroken kan dat probleem oplossen, en het sluipverkeer verminderen. Zo'n uitbreiding is mogelijk ook goed voor het milieu. Want wagens die in de file staan, brengen heel wat stofdofteeltes voort. En laat ons niet vergeten dat filerijden voor een pak stress zorgt.'

Zijn Machelse collega Jean-Pierre De Groef (SPA) klinkt ook gematigd positief. 'De verbreding van de Ring heeft voor ons al voordeel dat automobilisten bij problemen op de Brusselse Ring minder geneigd zullen zijn om door het centrum van de gemeente te rijden. Maar ik schaar me alleen achter het idee als de lawaai- en milieuhinder niet toeneemt. Wellicht zullen het kerkhof en een aantal woningen moeten verdwijnen.' (ssj)

Een deel van het Laarbeekbos dat door Europa beschermd gebied is zou met de grond gelijk moeten worden gemaakt

Minder verkeersproblemen en geen grootschalige bijkomende ontwikkelingen gepland. Bovendien zorgt viaduct van Vilvoorde voor een flessenhals waar realiseren 12 rijstroken niet evident is

