

## PLAN UITBREIDING RING

## Meer beton maakt Ring niet filevrij

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.

VAN ONZE REDACTEUR  
**YVES DELEPELEIRE**

**BRUSSEL** | 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 zijn 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 (*DS 23 juli*). Volgens de overheid zijn die 17 rijstroken (mits enkele onderbrekingen) nodig, omdat daar veel op- en afritten kort na elkaar volgen en het verkeer daardoor veel van rijvak moet wisselen – met alle opstoppingen tot gevolg. Om die ‘weefbewegingen’ zo veel mogelijk te beperken, komt er ook een hoofdweg voor het transitverkeer en een parallelweg voor het lokale verkeer. Op die parallelweg zouden de auto's maar 70 km/u 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 milieueffectenrapport ingediend. Die nota ligt nu in openbaar onderzoek tot 18 augustus.

Tien milieuorganisaties die zich in het platform Modal Shift hebben verzameld, trokken gisteren aan de alarmbel. Zij spreken van een megalomaan project en een nieuw ‘Oosterweel-scenario’. Hun voornaamste 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 daarover niet te vinden, al lijken alle verkeersdeskundigen het wel met elkaar eens. Meer wegen lokken meer wagens.

‘Wanneer je de mensen een betere service aanbiedt door vlotter verkeer mogelijk te maken, gaan zelfs veel mensen die nu de wagen niet nemen, denken: als er geen file meer is, dan neem ik ook de wagen en wacht ik niet meer op de trein’, zegt Sven Maerivoet van Transport & Mobility Leuven. ‘Bedrijven die hun vrachtwagens nu niet over de Brusselse Ring sturen omdat ze in de file staan, zullen dat na een uitbreiding waarschijnlijk wel doen.’

‘In de jaren zestig concludeerde en beschreef de Duitse wetenschapper Braess al dat als je een weg bijlegt, het verkeer op termijn nog trager gaat rijden. Op korte termijn biedt een capaciteitsuitbreiding soelaas, maar op

lange termijn werkt het contra-productief’, aldus Maerivoet.

Voorbeelden in het buitenland tonen dat aan, zoals de Ring rond Amsterdam. ‘Toen daar de Zeeburgertunnel werd geopend (*die de Ring in 1990 rondmaakte, red.*), 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? Neen, nuanceert Tampère. ‘De uitbreiding garandeerde 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.’

‘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 te vrijgeleide. Als goede alternatieven niet worden gestimuleerd, gebeurt er niets.’



Na de aanleg van de Zeeburgertunnel in Amsterdam verdwenen de files niet.

### ‘Door alleen beton te gieten, geef je aan automobilisten en transportsector vrijgeleide’

Volgens de overheid zijn die alternatieven er, met name het Gewestelijk Expresnet en het Diabolo-project. Deze duurzame projecten zetten in op meer en vlotter 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.’

In Nederland en Duitsland experimenteren de overheden al langer met rekeningrijden, met succes. Maar in ons land lijkt de tijd voor dat debat nog niet rijp. Verkeersdeskundigen zeggen dat ‘we niet vies moeten zijn van een uitbreiding’, maar waarschuwen de overheid om een geplande uitbreiding te koppelen aan voldoende alternatieven.

Zelfstandigenorganisatie Unizo reageert positief op de plannen van de Vlaamse overheid. Groen! eist dat het openbaar onderzoek met een maand wordt verlengd, tot na de zomervakantie.

**ONLINE**

[www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be)

**Blz. 22 > Opinie.**

## Jongeren kopen condoms liefst op festival

Apothekers verkopen minder condoms. De schroom om een voorraadje in te slaan in de supermarkt verdwijnt.

**BRUSSEL** | Volgens cijfers van de Algemene Pharmaceutische Bond (APB) is de condoomverkoop bij de apotheek gedaald van 475.000 stuks in 2004 tot 400.000 stuks eind 2007. Jongeren zoeken hun heil elders. ‘Vandaag kan je overal een condoom kopen voor erg weinig geld of zelfs gratis. Dat kan gaan van restaurants, over hotels, machines op straat, tot supermarkten’, zegt APB-voorzitter Christian Elsen. Die supermarkten doen het goed. Carole Samamonovicz zegt namens condoomfabrikant Durex dat de verkoop in grootwarenhuizen stijgt, terwijl die in apotheken sterk daalt. ‘De totale markt staat onder druk’, zegt ze. Dat kan erop dui-

den dat jongeren minder condoms gebruiken, maar ook dat ze overstappen naar witte merken.

‘Jongeren hebben geen schroom meer om over condoms te praten’, zegt Arnoud Pieterse van MJA (Maatschappelijke Jongeren Actie). De MJA is aanwezig met condoms op onder andere festivals. ‘Op festivals komen ze naar ons toe met al hun vragen over de verschillende soorten en het gebruik.’

Dat de apotheken minder condoms verkopen, baart hem weinig zorgen. ‘Uit recente studies blijkt dat het in Vlaanderen de toestand toch niet zo alarmerend is wat betreft veilig vrijen. Er zijn veel andere kanalen. Je kunt con-

doms krijgen in de supermarkt en op nog veel meer andere plaatsen. Bij jeugdhuisen is er veel interesse voor het plaatsen van condoomautomaten.’

‘Op de festivals hadden wij vorig jaar een topjaar. Jongeren komen er een hele jaarvoorraad inslaan. Als vzw kunnen wij goedkoop condoms aanbieden. Ook online kunnen jongeren bestellen, maar we willen de betaling nog eenvoudiger maken.’

Volgens Katrien Vermeire van Sensoa moeten we een verschil maken tussen de verkoopcijfers en daadwerkelijk gebruik.

‘Ook warenhuizen en drogisterijen bieden condoms aan. Sommigen vinden het makkelijker om daar te kopen, terwijl anderen juist de rust van de apotheek wel prettig vinden. Online bestellen wordt steeds eenvoudiger en po-



Manix lanceerde een opmerkelijke campagne voor ultradunne condoms. © gia

pulairder. Een winkel binnengaan voor een condoom is voor veel jongeren evident, maar voor

sommigen blijft het toch iets helemaal anders dan een brood kopen.’ (est)

# BRUSSEL

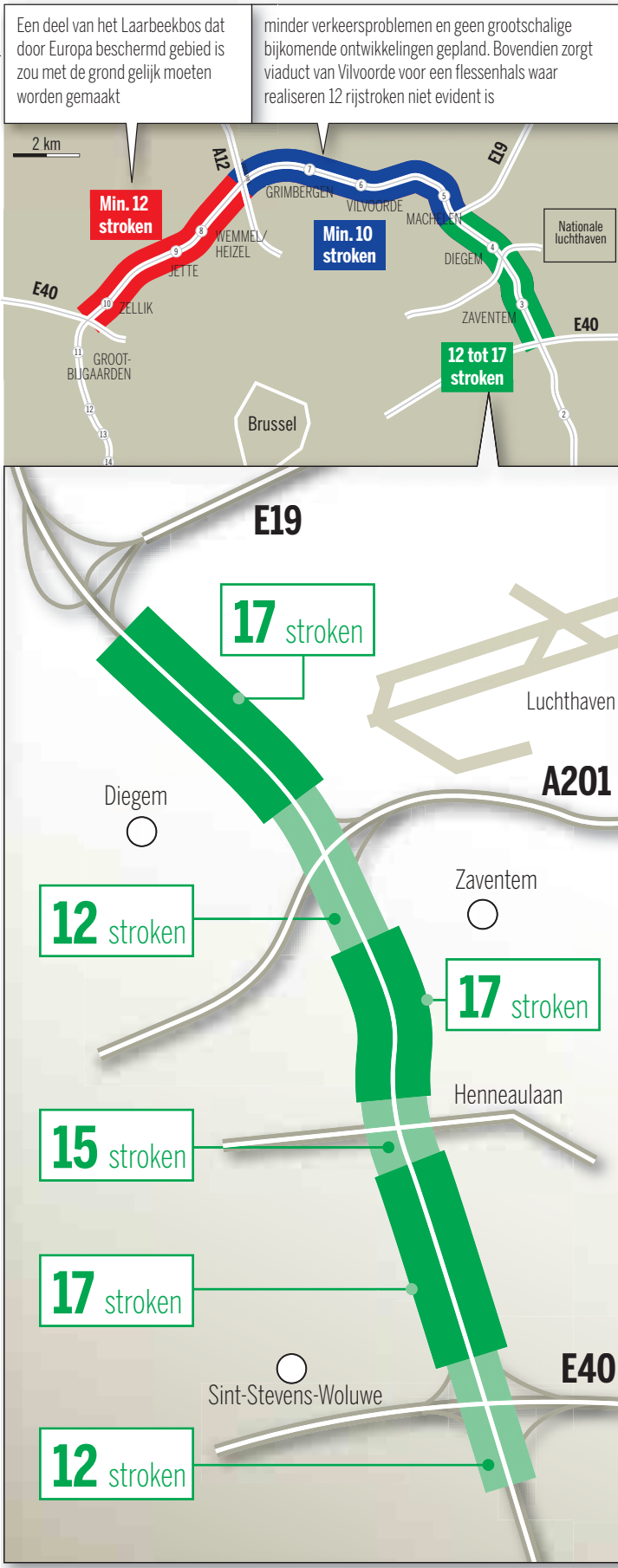


© Bert Verhoeff

## Burgemeesters Zaventem en Machelen voor

**BRUSSEL** | De burgemeesters van Machelen en Zaventem zien het plan van de Vlaamse overheid om de Brusselse Ring te verbreden, zitten. 'De files op de Ring zijn een probleem', zegt de burgemeester van Zaventem, Francis Vermeiren (Open VLD). 'Het maakt de goede werking en de uitbouw van het industrieleven onmogelijk. Meer rijstroken kan dat probleem oplossen, en het kan bovendien het sluipverkeer verminderen. Zo'n uitbreiding is mogelijk ook goed voor het milieu. Want wagens die in de file staan, brengen heel wat stofdeeltjes voort. En laat ons

niet vergeten dat filerijden voor een pak stress zorgt. Of er groen en huizen zullen sneuvelen? Dat is allemaal voorbarig.' Zijn Machelse collega Jean-Pierre De Groef (SP.A) klinkt ook gematigd positief. 'De verbreding heeft als 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 wel alleen achter het idee als de lawaai- en milieuhinder niet toeneemt. Wat de nadelen van het plan zijn? Mogelijk zullen het kerkhof en een aantal woningen verdwijnen.' (ssj)



## Werkzaamheden ten vroegste in 2010

**BRUSSEL** | De werkzaamheden aan het traject tussen de E19 en het knooppunt E40 Brussel/Luik kunnen ten vroegste over twee jaar, in de zomer van 2010, beginnen. Dat kan alleen als de hele procedure nergens vertraging oploopt, en dat lijkt zeer onwaarschijnlijk.

Om een milieuvergunning te krijgen, moet de Vlaamse overheid over een milieueffectenrapport (MER) beschikken. Die procedure neemt al snel twee jaar in beslag. Pas twee weken geleden zette de Vlaamse overheid de eerste stap in wat een lange procedureslag zal worden door beken te maken wat ze in een milieueffectenrapport wil onderzoeken. Het publiek kan daar nu op reageren tot 18 augustus en alternatieven formuleren.

De overheid moet die opmerkingen dan verzamelen en omzetten in aanbevelingen. Dat duurt meestal een jaar. Dan moeten de plannen in detail worden onderzocht en moet een definitief milieueffectenrapport worden gemaakt, wat alweer een jaar in beslag neemt.

Tijdens die procedure kan de overheid al het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) laten aanpassen en beginnen met ontegeningsprocedures. Maar ook deze procedures kunnen langer dan gepland aanslepen.

Projectcoördinator Anne-Severine Paupeleer van het Agentschap Wegen & Verkeer zegt dat er 'nog geen enkel engagement' is om de werkzaamheden uit te voeren. Ze benadrukt wel dat een uitbreiding nodig is. 'We hebben een structureel probleem. Verschillende projectontwikkelingen in de zone Zaventem zullen nog meer verkeer genereren.' Maar de kritiek dat meer wegen meer wagens aanzuigen, ontkent ze. 'Het verkeer zal niet blijven exploderen. Bovendien worden de weefbewegingen, die de grootste oorzaak van opstoppingen zijn, aangepakt door de parallelstructuur.' (yd)

## Het wordt eindelijk zomer maar daar komen ook de files

Volgens de weerman staat de zon vandaag aan een blauwe hemel. Tot het einde van de maand mogen we blijven genieten.

**BRUSSEL** | Temperaturen van 26 graden, bijna geen wind en naar de avond toe ideaal terrasweer: dat is wat een zomer moet zijn. 'We hebben er een beetje op moeten wachten, maar het wordt toch nog goed', zegt VRT-weerman Frank Deboosere. Nog tot het einde van de maand juli blijven de temperaturen schommelen tussen 25 en 30 graden. 'Door die warme dagen gaat deze julimaand de geschiedenis in als een normale juli, wat de temperatuur betreft toch', zegt Deboosere. 'De laatste week is goed voor een inhaalbeweging, maar niet goed genoeg om de sombere weken te compenseren.'

Een hittegolf komt er niet. Daarvoor zijn niet alleen vijf dagen boven 25 graden nodig, maar ook drie boven de 30 graden. 'En die kaap halen we niet.' Stralende zon is de ideale gelegenheid om er een dagje tussen-uit te knijpen naar zee, maar dat veroorzaakt files als er te veel mensen op hetzelfde idee komen. De VAB verwacht vandaag en vooral morgen problemen. De E40 Brussel-Oostende slijt vermoedelijk al dicht vanaf Drogen, met snelheidsbeperkingen en blokrijden tot gevolg. Door de werkzaamheden op de E17 komen bestuurders uit Antwerpen twee keer in een file terecht. (kba)

## 'Rouwenden moeten meer tijd voor verwerking krijgen'

'Niemand krijgt na een overlijden zijn leven in drie dagen weer op de rails. Daarom moet het rouwverlof worden uitgebreid.'

**BRUSSEL** | Wie in zijn directe familie met een overlijden wordt geconfronteerd, krijgt daar in principe drie (privésector) of vier (overheidsdiensten) dagen rouwverlof of *klein verlet* voor. 'Alleen al om de praktische zaken rond een overlijden te regelen, is dat onvoldoende', zegt Erik Goemaere, de secretaris van het Beschermcomité Internationale Dag voor alle Weduwen, Weduwnaars en Wezen. 'De meeste mensen hebben die drie dagen al vóór de begrafenis opgesoupeerd, daarna moeten ze vakantie of onbetaald verlof nemen. Eigenlijk zegt de maatschappij dat rouwenden na drie

dagen de draad weer moeten oppakken, opnieuw gaan werken en liefst doen alsof er niets aan de hand is.' Goemaere vindt tien dagen rouwverlof een menselijker alternatief. 'In 2002 hebben vaders het recht gekregen op tien dagen vaderschapsverlof. De motivatie was dat de geboorte van een kind een ingrijpende gebeurtenis is in het leven van een vader. Is het overlijden van een kind, een ouder of een partner dat dan niet?' Goemaere vindt voor zijn vraag steun bij de CD&V-kamerleden Lieve Van Daele en Stefaan Vercaemer, die een wetsvoorstel hierover hebben ingediend. (dim)

## Brandstichters olifant Afrikamuseum opgepakt

De lokale politie van Tervuren heeft de daders geïdentificeerd die in de nacht van 15 op 16 juli brand hadden gesticht aan een houten olifant van het museum voor Midden-Afrika. Het gaat om vier Britse jongeren, van wie er drie minderjarig zijn. De vier hebben bekend, maar een reden voor hun daden is niet bekend. De leider van het viertal is een zeventienjarige jongeman. Hij is samen met zijn vader voor de parkeetmagistraat gebracht en heeft een waarschuwing gekregen. Hij moet zich samen met de twee andere minderjarigen later ook voor de jeugdrechtverantwoord. De meerderjarige moet voor de correctionele rechtbank komen. De houten olifant is het werk van de Zuid-Afrikaanse kunstenaar Andries Botha. (belga)