



Mogen we morgen nog met de auto rijden?

WINNY MATHEEUSSEN

Mobiliteit staat dan misschien niet in de top drie van de bezorgdheden van de kiezer, je wordt er wel dagelijks mee geconfronteerd. Het verkeer stremt steeds meer en het openbaar vervoer presteert ondermaats. De fiets is voor velen geen dagelijkse optie. En mogen we eigenlijk nog met de auto rijden, of worden we stilaan uit onze vierwieler gepest?

Sinds de Vlaamse overheid het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en pas dan Personenwagen) omarmde, komt de auto op de laatste plaats. In het Mobiliteitsdecreet van 2009, onder minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt (Vooruit) geboetseerd, kwam het centraal te staan. Het STOP-principe geeft absolute voorrang aan leefbaarheid en veiligheid, ten nadele van snelheid en doorstroming. En dat heeft zo zijn gevolgen: het is de laatste jaren moeilijker en vooral duurder geworden om je met de auto te verplaatsen en de wagen te parkeren.

In 2019 kreeg het onder toenmalig minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) een ander 'gewicht', al moest het nog steeds 'zo veel als mogelijk' het vertrekpunt zijn bij het uitbouwen van een multimodaal vervoerssysteem. In het laatste Vlaamse regeerakkoord is het STOP-principe opgenomen als 'evident als verkeersveiligheidsprincipe'. De politiek lijkt het wat te willen loslaten, maar bij de administratie van het Agentschap Wegen en Verkeer is het nog steeds een heilige koe. En dat merkt de automobilist aan de verkeersinrichting.

Parkeerplaatsen verdwijnen

Want een aantal veranderingen in de inrichting van de openbare ruimte vallen op. Zo verdwijnt het aantal parkeerplaatsen in de centrumsteden in sneltempo, waarbij Antwerpen, Gent en Brussel de kroon spannen. Daarnaast hanteren die steden ook bijzonder hoge parkeertarieven. In Antwerpen ben je voor de maximale parkeerduur van drie uur 11,40 euro kwijt. In bepaalde delen van de oude binnenstad mag je als niet-bewoner zelfs niet meer parkeren.

Die beslissingen liggen natuurlijk niet bij de Vlaamse overheid. Maar wanneer belangrijke verbindingswegen die onder het Vlaams Gewest vallen, heraangelegd worden, merk je dat ook daar het grootste deel van de parkeergelegenheid sneuvelt. Dit gebeurt ten voordele van betere fiets- en voetgangersinfrastructuur, waarbij een hoognodige inhaalbeweging wordt gemaakt.

Alleen: waar kan je je wagen nog kwijt? Want dankzij de in Vlaanderen zo aanwezige lintbebouwing woont er aardig wat volk langs die gewestwegen. En niet zelden bestaat de bebouwing uit rijhuizen zonder oprit of garage. Waar grotere winkels beschikken over eigen parkeergelegenheid, is dat minder het geval voor de kleine zelfstandige. Die zien dan ook met lede ogen wat er gebeurt: waar vroeger veel klanten even binnensprongen om op weg van of naar het werk snel iets te kopen, rijden ze nu voorbij bij gebrek aan parkeergelegenheid. Met alle gevolgen van dien.

Volgens een medewerker van de dienst Mobiliteit en Wegenwerken die we vorig jaar spraken naar aanleiding van de heraanleg van de N9, deed de gemeente er alles aan om de parkeergelegenheid zoveel mogelijk te vrijwaren, maar was het Agentschap Wegen en Verkeer van mening dat de publieke ruimte niet bedoeld was om plaats te bieden aan wagens in privaat bezit. "Die is van ons en wij beslissen hoe die wordt ingevuld", zo citeerde de man uit een overleg. "Onze inspraak was eigenlijk minimaal, al hebben we getracht zoveel mogelijk parkeerplaatsen voor de bewoners te vrijwaren. Maar uiteindelijk besliste Wegen en Verkeer." Anton De Coster, woordvoerder van het agentschap, betwijfelde of dat in die bewoordingen werd uitgesproken, maar ontkende niet dat Wegen en Verkeer die mening is toegedaan. En bij de heraanleg van de N9 in Asse werd de bevolking niet geconsulteerd. Die werd enkel uitgenodigd voor een infosessie net voor het begin van de werken. Bezwaren en bezorgdheid van bewoners, die zagen wat er te gebeuren stond, werden weggeveegd. Het was toen natuurlijk ook te laat.

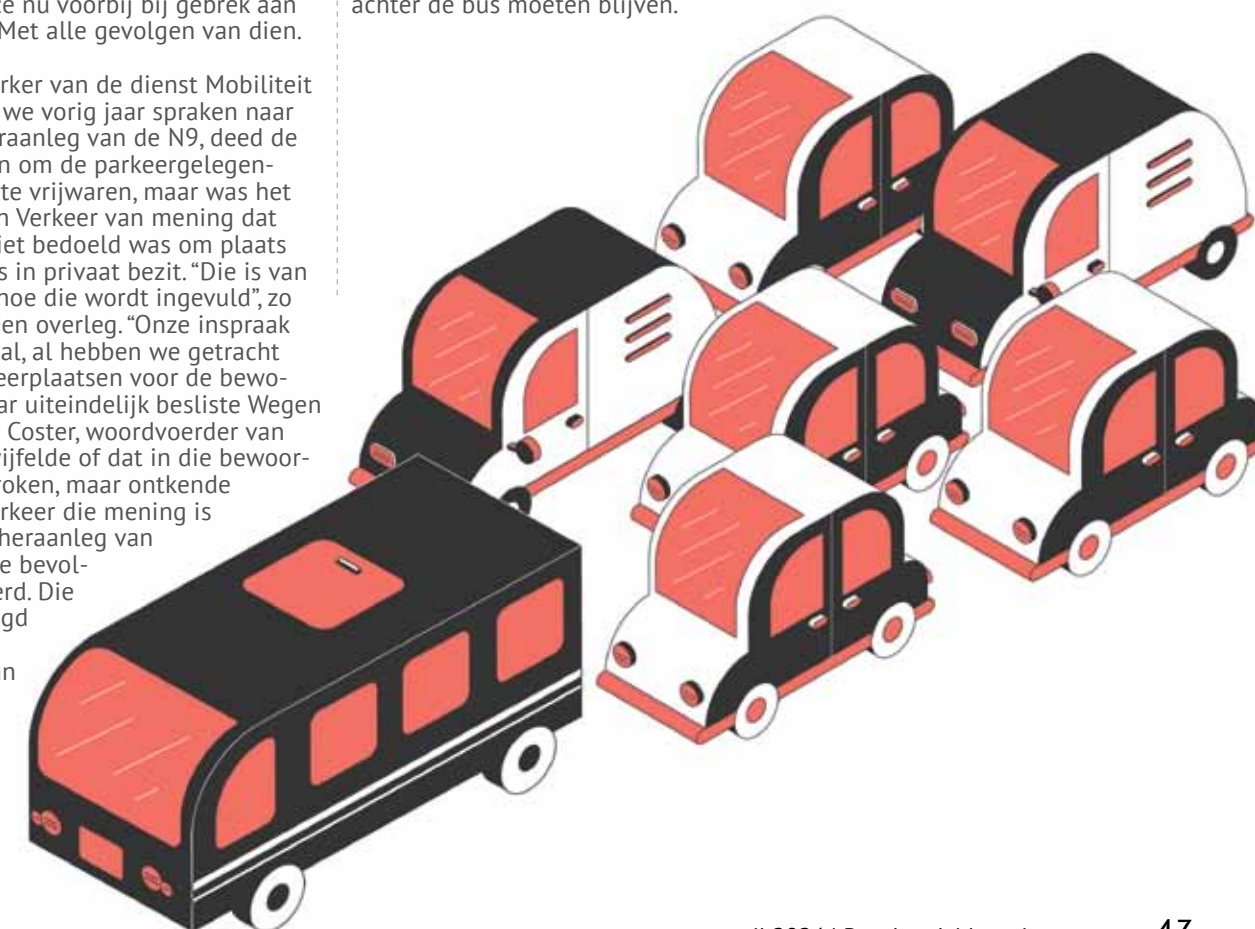
Aidan Reinquin, woordvoerder van Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD), wijst erop dat de heraanleg van de N9 in Asse nog gebeurde volgens een ontwerp van voor het Decreet basismobiliteit van 2019. "Het is inderdaad zo dat de inspraak van de bevolking toen te wensen over liet. Sindsdien is daar verandering in gekomen. Minister Peeters is zelf al jaren burgemeester van een landelijke gemeente en weet goed wat er leeft bij de bevolking. Zij heeft tijdens haar legislatuur herhaaldelijk ingegrepen en de ontwerpers

“ ‘Berlijnse kussens’ zorgen voor geluidsoverlast en trillingen bij de bewoners van de straten waarin ze geplaatst worden ”

van Wegen en Verkeer terug naar de tekentafel gestuurd. Voor haar is inspraak van de lokale besturen en de bevolking heel belangrijk.”

Tuffen achter de bus

Een ander probleem vormen de haltes van de bussen van De Lijn. Het valt op dat ze bij een nieuwe inrichting niet meer beschikken over een halte met een inham, maar midden op de rijweg stoppen om passagiers te laten in- en uitstappen. Dit zorgt zeker tijdens de spits voor lange files die achter de bus moeten blijven.



“We kiezen ervoor om zoveel mogelijk ruimte te geven aan fietsers en voetgangers”, zo stelt Anton De Coster. “Dat betekent inderdaad dat we de bus liever laten ‘halteren’ op de rijweg. Dat is veiliger en beter.” Op de vraag of dat geen doordacht pestbeleid is, antwoordt hij ontkennend. “Een pestbeleid is dit niet, al is dit natuurlijk minder comfortabel voor de automobilist. Die keuze is overigens gemaakt door onze politici. Wij voeren enkel uit.”

Aidan Reinquin nuanceert dit. “We kiezen ervoor om bussen enkel op de rijbaan te laten halteren in zones 30 en 50. Waar de snelheid op 70km/u ligt, opteren we maximaal voor haltes met een inham, net om de doorstroming te verbeteren.”

GAS5 spijst lokale kas

Maar net die zones 30 en 50 schoten de laatste jaren als paddenstoelen uit de grond. Een gevolg van de GAS5-regelgeving, die op 1 februari 2021 onder auspiciën van Vlaams minister voor Justitie Zuhair Demir (N-VA) in voege ging. Daarin wordt aan lokale besturen de mogelijkheid geboden om boetes voor snelheidsovertredingen in zone 30 en 50 zelf te innen via Gemeentelijke Administratieve Sancties (GAS). Een regeling waar volgens ingewijden in de Vlaamse regering vooral toenmalig Vlaams minister van Binnenlands Bestuur Bart Somers (Open VLD) vragende partij voor was. Somers was namelijk ook burgemeester van Mechelen, een stad die onder zijn bewind enorm investeerde en dus ook met een stevige schuldenberg opgezadeld zit. GAS5 biedt de lokale besturen een bijkomende manier om de kas te spekken. Een idee dat andere steden, zoals Gent en Antwerpen, die eveneens steeds op zoek zijn naar bijkomende middelen, evenmin ongenegen was.

GAS5 is verantwoordelijk voor de aanzienlijke toename van zones 30 en 50, ook op de grote verbindingswegen. Ter handhaving van de snelheidsbeperking installeren steeds meer lokale besturen ook trajectcontroles. Niet zelden onder de vorm van een publiek-private samenwerking, meer bepaald met de firma TaaS van Glenn Janssens, de Keizer van de Wegwijzer, die eerder al in opspraak kwam wegens vermeende fraude en omkoping. TaaS incasseert 24 euro per geregistreerde overtreding en zet in de contracten met de betrokken gemeenten ook clausules die de pakkans moeten vergroten. Zo kan de firma eisen dat snelheidsbeperkende infrastructuur op de trajecten verwijderd wordt. Het mag dan ook niet verbazen dat de burger de indruk heeft dat niet zozeer de verkeersveiligheid hier primeert. Het lijkt erop dat vooral de kassa moet rinkelen, zowel bij de overheid als bij TaaS.

Circulatieplannen en plaatselijk verkeer

Maar lokale besturen maken het leven van de automobilist nog op andere manieren zuur. Aan de lage emissiezones (LEZ's) in Antwerpen, Gent en Brussel zijn we ondertussen al gewend. Oudere

auto's met verbrandingsmotor worden uit de stad verbannen, op straffe van hoge boetes. Daarnaast voerden die steden ook circulatieplannen in, in de geest van het STOP-principe: met de nadruk op leefbaarheid en veiligheid, ten nadele van de vlotte doorstroming. Met andere woorden: gericht op het zo oncomfortabel maken van het leven van de automobilist. En andere lokale besturen volgen.



◀ **Anton De Coster**
Woordvoerder verkeersbureau
Agentschap Wegen en Verkeer
Foto © Belga - Ine Gillis

Zo voerde Leuven op haar grondgebied verschillende circulatieplannen in. Een circulatieplan is ongetwijfeld nuttig voor een binnenstad, maar je kan je al meer vragen stellen bij de invoering in randgemeenten van een agglomeratie. In Leuven botste het circulatieplan voor Kessel-Lo op weerstand. Sinds de invoering is de doorstroming van het verkeer op belangrijke invalswegen zoals de Diestse en Tiensesteenweg er enorm op achteruit gegaan. Met een stevige toename van files tot gevolg. En het verkeer zoekt een uitweg via sluipwegen.

Berlijnse kussens

Sluipverkeer wordt tegengegaan door het plaatsen van borden 'uitgezonderd plaatselijk verkeer'. En door de introductie van de zogenaamde 'Berlijnse kussens' – een verkeersremmer die een normale personenwagen enorm doet vertragen om er ongeschonden over te raken, terwijl bussen en vrachtwagens door hun breder wielspoor ongehinderd kunnen doorrijden. Het afremmen van auto's zorgt voor een verhoogde uitstoot van



CO₂, NOX en fijn stof, evenals een verhoogd verbruik, maar dat blijkt minder belangrijk te zijn.

Daarnaast zorgen de Berlijnse kussens voor onvoorziene hinder bij de bewoners van de straten waarin ze geplaatst worden. Ze zorgen voor geluidsoverlast en trillingen, die de mensen uit hun slaap houden. Leuven schepen van Mobiliteit David Dessers (Groen) koos ervoor om massaal Berlijnse kussens te plaatsen op verschillende wegen die druk bereden worden. Zeer tot ongenoegen van de bewoners.

“We kregen al snel meldingen van bewoners die de slaap niet meer konden vatten”, aldus Zeger Debyser, oppositielid en fractievoorzitter van N-VA in de Leuvense gemeenteraad. “De trillingen waren in sommige woningen zo hevig dat het meubilair zichtbaar daverde. Ondertussen zijn een aantal van die verkeerskussens al terug verwijderd, op ons initiatief. Liefst van al zagen we dat dit hele project volledig wordt opgedoekt, maar we hebben toch bekomen dat de kussens verwijderd worden zodra er klachten van bewoners komen. Ook op wegen waar wielervedstrijden passeren, zullen ze niet meer worden geplaatst. Want blijkbaar moeten die daarvoor verwijderd worden. Dat zien de gemeentelijke diensten niet zitten.”

Debyser heeft ook zijn mening over de circulatieplannen. “We kunnen enkel vaststellen dat het circulatieplan in Leuven-centrum een succes is. Maar de invoering in randgemeenten zoals Kessel-Lo is minder geslaagd. Er ontstaat daardoor niet

“ Het mag duidelijk zijn: autorijden zal steeds duurder worden. En oncomfortabeler ”

enkel meer file, ook het sluipverkeer neemt toe, ondanks de maatregelen die daartegen worden genomen. Al wil schepen Dessers dat niet toegeven. Volgens hem is het verkeer in de omliggende straten afgenomen. Hij staaft dat met tellingen die mijns inziens op een onbetrouwbare wijze werden uitgevoerd. Volgens de telsingangen is het verkeer in de woonstraten toegenomen, maar Dessers liet die tellingen aanvullen met zogenaamde raamtellingen, die veel minder betrouwbaar zijn. Wanneer het donker is, missen die een groot deel van het passerende verkeer. Maar de feedback van de bewoners is duidelijk: er is gewoon meer verkeer.”

Slimme kilometerheffing

En dan zijn er nog de plannen voor een slimme kilometerheffing. Bronnen dicht bij de Vlaamse regering laten ons weten dat die er bij de volgende

legislatuur zeker zit aan te komen. Al zwijgen alle politieke partijen daar liever over. Bij het kabinet van minister Peeters geeft Aidan Reinquin meer duidelijkheid. “Een slimme kilometerheffing of een heffing invoeren op het gebruik van de auto in plaats van het bezit, zou sturend kunnen werken maar alleen als men de mensen voldoende keuzevrijheid geeft en als men voldoende alternatieven biedt. Daarom investeert Vlaanderen deze legislatuur volop in deze duurzame alternatieven, onder andere in veilige en comfortabele fietspaden en de verdere uitbouw van fiets-snelwegen en in het openbaar vervoer, om zo de modal shift te realiseren. Een slimme kilometerheffing moet uiteraard een taxshift zijn en moet budgetneutraal zijn en alle huidige verkeersbelastingen vervangen. Een heffing kan alleen als er draagvlak is en moet sturend werken.”

Maar het mag duidelijk zijn: autorijden zal steeds duurder worden. En oncomfortabeler. Reinquin nuanceert: “Open VLD blijft een liberale partij. Daarom moet met de wagen rijden mogelijk blijven. We investeren ook stevig in auto-infrastructuur: de verbreding van de Brusselse Ring, het aanleggen van spitsrijstroken en de Oosterweelverbinding. Dat zouden we niet doen indien we de mensen het autorijden onmogelijk zouden willen maken.”

Maar dat gaat over snelwegen. Daar geraken wordt steeds moeilijker. En waar kan je binnenkort, eenmaal op je bestemming, je wagen nog kwijt? En vooral: het openbaar vervoer volgt niet. De NMBS was nooit zo onbetrouwbaar en De Lijn biedt op dit moment in de landelijke gebieden onvoldoende alternatieven. Het lijkt erop dat de overheid niet enkel meer het geld van de burger, maar ook zijn tijd begint te stelen.

