

**BRUSSEL – De tunnels liggen mee aan de basis van ons fileprobleem. Dus kunnen we ze beter sluiten in plaats van ze te renoveren. Het geld kan dan geïnvesteerd worden in de verbetering van het openbaar vervoer. Dat zegt stedenbouwkundige Pierre Laconte, die vijftig jaar geleden al waarschuwde voor een verkeersinfarct. “Destijds hebben we de verkeerde keuze gemaakt door alles op de auto te zetten.”**

**E**en openbaar vervoersnet dat volledig onafhankelijk is van het wegverkeer is een absolute noodzaak voor de ontwikkeling van de agglomeratie. Dat zei Pierre Laconte in de RTBF-reportage *La déstruction de Bruxelles* uit 1967 (te bekijken via [www.brusselnieuws.be/laconte](http://www.brusselnieuws.be/laconte)). Sindsdien bleef Laconte, verder vooral bekend als een van de planners van Louvain-La-Neuve, een groot pleitbezorger van het openbaar vervoer, eerst als topman van de internationale koepel van vervoersmaatschappijen, en daarna met zijn Foundation for the Urban Environment.

“Al vijftien jaar heb ik geen auto meer en ik ben nog nooit zo mobiel geweest”, vertelt hij. “Ik verplaats mij met het openbaar vervoer en neem één of twee keer per dag een taxi. Dat kost mij maar een fractie van een auto en ik verlies geen tijd met parking zoeken.”

We spreken Laconte terwijl Brussel in de ban is van zijn afbrokkelende tunnels. “We beleven nu de eindfase van het proces dat begonnen is in de jaren 1950,” klinkt het. “Toen hadden we twee mogelijkheden: ofwel snel een metro en GEN bouwen, ofwel alles op de auto zetten. Helaas is toen de verkeerde keuze gemaakt.”

**In de aanloop naar Expo 58 is de basis gelegd voor de filehoofdstad van Europa?**

**Pierre Laconte:** “Absoluut. De tunnels en viaducten zogen steeds meer auto's naar de stad, en hoe meer auto's in de stad, hoe meer mensen naar de buiten trokken. Neem de Leopold II-laan. Dat was een aangename boulevard zoals de Tervurenlaan. Die werd kapotgemaakt door de bouw van de viaduct. Honderden middenklassegezinnen zijn er destijds weggetrokken.”

“De Louizalaan was een chique residentiële buurt, maar met de aanleg van de tunnels zijn de kantoren gaan domineren. Nochtans is de ligging niet ideaal voor kantoren. Met al die stadsautostrades is het pendelprobleem gegroeid en trouwens ook het taalprobleem omdat veel Brusselaars in Vlaams-Brabant gingen wonen.”

**Waarop baseerde men zich toen om te kiezen voor de auto en niet de metro?**

**Laconte:** “Er bestond natuurlijk een hype rond de auto. Maar er was ook invloed van de bouwsector en promotoren. Dezelfde mensen hebben de wet van 29 maart 1962 geïnspireerd. Dankzij die wet kan men bijna overal in de stad kantoren bouwen en de omliggende open ruimte verkavelen. Zo hebben we in België een stadsuitbreiding bevorderd op het Amerikaans model.”

“Ook de importeurs van wagens hebben een rol gespeeld. Die lobby weegt trouwens meer dan ooit. Kijk maar naar de miljoenen die Audi kreeg en nog krijgt om in Vorst te blijven, op een paar honderden meter van het hypercentrum. Assem-

blage van auto's levert nochtans relatief weinig meerwaarde op, en bleek fragiel. Kijk naar het vertrek van Renault Vilvoorde, Ford Genk, enzovoort. Met al dat geld had men

de infrastructuur beter kunnen onderhouden en desnoods vernieuwen, ook de tunnels... Men had ook een nieuwe stadswijk kunnen bouwen voor de Europese instellingen

bij het Noordstation in plaats van de historische Leopoldswijk stelselmatig af te breken en zo nog meer bewoners uit de stad te jagen.”

**Hoe moet de Brusselse regering het tunnelprobleem nu aanpakken?**

**Laconte:** “Niet renoveren! De druk is groot om snel terug te keren naar business as usual, maar dat moeten we net niet doen. We zitten al de-

cennia in een vicieuze cirkel. Want hoe meer auto's in de stad, hoe groter de druk om beslissingen te nemen in functie van de auto. Als we opnieuw investeren in tunnels betekent dat nog minder geld voor openbaar vervoer, maar ook voor ruimtelijke ordening, onderhoud van openbare ruimte, veiligheid en andere dingen die het leven in de stad aantrekkelijker maken. Wat nu aan het gebeuren is, geeft ons een kans om mobiliteit te herdenken.”

**Maar wat dan met het verkeer op de Louizalaan?**

**Laconte:** “De laan is nu een stadsnelweg die massaal veel auto's naar een punt brengt waar iedereen dan plots stilstaat. We kunnen beter extra verkeerslichten plaatsen om de verkeersdrukte te spreiden en te reguleren. In Birmingham heeft men met succes een stadsautostrade omgevormd tot boulevard met extra oversteekplaatsen, bomen en plaats voor voetgangers en fietsers. Ook in Lyon worden stadsautostrades omgevormd tot boulevards. Er zijn dus genoeg voorbeelden die kunnen inspireren tot een heraanleg van de Louizalaan.”

**Dreigen we de verkeersproblemen niet gewoon te verplaatsen als we tunnels afschaffen?**

**Laconte:** “Brits onderzoek heeft aangetoond dat bij het wegnemen van wegcapaciteit ook een deel van

het verkeer verdwijnt of andere wegen kiest. De eerste dagen zijn er altijd problemen, maar daarna past de automobilist zijn gedrag aan. Kijk nog eens naar Louiza. De opstoppingen zijn niet erger dan voor de sluiting van de tunnel. Mensen zijn geen robots. Als een bepaalde keuze problemen geeft, zal men een andere route proberen, of in het beste geval overstappen op het openbaar vervoer. Mensen zullen dat herontdekken.”

**Moet het openbaar vervoer niet flink worden opgewaardeerd?**

**Laconte:** “Er moet absoluut meer geïnvesteerd worden in infrastructuur, ook voor het openbaar vervoer. In metro's waar de vraag groot genoeg is, en elders in trams en bussen in eigen bedding. Maar ons vervoersnet is zeker niet slecht. In elk geval beter dan zijn reputatie.”

**Het veelbesproken GEN laat ondertussen wel op zich wachten?**

**Laconte:** “Ja en nee. Voor een stuk is het al realiteit. In mijn woonplaats Kortenberg heb ik een trein om het halfuur, in de ochtendspits om de twintig minuten. Elders werden de werken vier jaar vertraagd door herhaalde procedures van lokale politici en de budgetten krompen in. Het kan altijd beter, maar het is niet zo slecht als men vaak hoort zeggen.”

**Laurent Vermeersch**

STEDENBOUW > PIERRE LACONTE WAARSCHUWDE 50 JAAR GELEDEN AL VOOR VERKEERSINFARCT

# 'TUNNELS OORZAAK VAN FILES'

## WIE IS PIERRE LACONTE?

- Geboren in 1934 te Etterbeek
- Studeert Rechten en later Economie aan de UCL
- Maakt na splitsing Leuvense universiteit het masterplan voor Louvain-La-Neuve samen met Raymond Lemaire en Jean-Pierre Blondel.
- 1984-1999 secretaris-generaal UITP, de internationale beroepsvereniging voor stedelijk en regionaal vervoer.
- 1999 oprichting Foundation for the Urban Environment. Deze stichting verzorgt debatten, lezingen en publicaties.
- Volgende lunchdebat op 11 maart over winkelcentra en mobiliteit.
- In april verschijnt 'Het spoor, de sleutel van de mobiliteit in Brussel'.

Meer info op [www.ffue.org](http://www.ffue.org)

Stedenbouwkundige Pierre Laconte, hier aan het Rogierplein: “Wat nu gebeurt, geeft ons de kans om de mobiliteit te herdenken.”

© BART DEWAELE

