

# opinie & analyse

**ANNEKATRIEN VERDICKT, GIDEON BOIE en JENS AERTS**  
hekelen dat mobiliteit onderbelicht blijft in de exitstrategie.

## Naar de exit zonder auto



Een eenzame passagier in een bus in Waver. 'Stigmatiseer het openbaar vervoer niet.' © pn

De voorbije weken werd duidelijk dat er in dichtbevolkte wijken geen ruimte is om aan physical distancing te doen. Hier en daar kwamen er lokale maatregelen, maar een nationaal ruimtelijk draaiboek blijft uit. Zij die de exitstrategie uittekenen, houden geen rekening met ruimtelijke implicaties, ondanks waarschuwingen voor een mobiliteitsknoop. Premier Sophie Wilmès (MR) riep zelfs op om het openbaar vervoer links te laten liggen en de auto als alternatief te gebruiken. De beperkte aandacht voor de ruimtelijke infrastructuur hoeft niet te verbazen, want in de expertgroepen zitten geen ruimtelijk planologen, stedenbouwkundigen, verkeersdeskundigen of architecten. Ook de ministers van Mobiliteit en Omgeving blijven buiten beeld.

Maar hoe kun je een economische relance uitdokteren zonder het vervoer van personen en goederen in rekening te brengen? De beelden van de verkeerscongestie na de heropstart in Chinese steden tonen wat er gebeurt als we geen doortastende maatregelen treffen om het autogebruik te ontmoedigen.

### Verkeersinfarct dreigt

Mobiliteit is in de eerste plaats een zaak van volksgezondheid. Luchtvervuiling veroorzaakt jaarlijks ongeveer 500.000 vroegtijdige overlijdens in Europa, waarvan 9.300 in België. De advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor fijn stof worden in grote delen van België overschreden. De juridisch afdwingbare Europese grenswaarde voor stikstofdioxide wordt op verkeersdrukke locaties niet gerespecteerd.

Vanwege hun lakse aanpak om de luchtkwaliteit te verbeteren, worden de verschillende overheden in ons land nu al voor de rechter gedaagd. Dat ze deze gezondheidscrisis bestrijden zonder rekening te houden met een ander dodelijk gezondheidsprobleem, is moeilijk te begrijpen. Recente studies geven aan dat luchtvervuiling mogelijk een katalysator is voor de dodelijkheid van het coronavirus. Een onbezonnen doorstart op het vlak van mobiliteit kan grote gevolgen hebben.

Mobiliteit is bovendien onlosmakelijk verbonden met economie. Een efficiënte heropstart van de economie vraagt een vlote

bereikbaarheid van handelszaken, bedrijven en kantoren. In een stad als Brussel zijn er dagelijks gemiddeld 5,4 miljoen verplaatsingen, waarvan 35 procent met het openbaar vervoer. Op een normale werkdag staat het autoverkeer al stil. Als na de exit 1,9 miljoen extra verplaatsingen met de auto gebeuren, dreigt een totaal verkeersinfarct.

Mobiliteit bepaalt ook de leefkwaliteit van de publieke ruimte. De lockdown betekent minder auto's en biedt letterlijk ruimte voor bewoners die thuis zitten met kinderen, in een kleine woning zonder tuin of terras. De wekelange quarantaine vergt van veel stadsbewoners bijzondere inspanningen. Met het oog daarop is het niet wenselijk dat de publieke ruimte weer eenzijdig ingepalmd wordt door de auto.

### Hoe kun je een economische relance uitdokteren zonder het vervoer van personen en goederen in rekening te brengen?

Ten slotte is er het gebrek aan verkeersveiligheid in België. Als de scholen weer opengaan op 18 mei, komen er opnieuw veel kinderen op straat tijdens de spitsuren. Globaal zijn verkeersongevallen de grootste doodsoorzaak bij 4- tot 25-jarigen geworden. De paradox is dat onveilige wegen ouders aanzetten om hun kinderen naar school te brengen met de auto, en dat ze zo bijdragen aan de onveiligheid. Die vicieuze cirkel dreigt een negatieve spiraal te worden als de auto nu ook gepresenteerd wordt als het meest coronaveilige vervoersmiddel.

### Laat de auto staan

De Nationale Veiligheidsraad moet het mobiliteitsvraagstuk ter harte nemen bij het uittekenen van de exitstrategie. Daarbij moet de raad zich laten bijstaan door mobiliteits-experts, planologen, stedenbouwkundigen en architecten. Wij formuleren alvast twee aanbevelingen:

**1.** Stel in de communicatie de actieve

verplaatsingen duidelijk voorop en volg daarmee de WHO-richtlijn op: 'Probeer waar mogelijk te wandelen of te fietsen.' Die maatregel heeft een positieve impact op de gezondheid: hij bevordert lichaamsbeweging en helpt om de verspreiding van het virus in te perken. Stigmatiseer het collectieve vervoer niet, maar roep op om een performant openbaar vervoer op te zetten en ondersteun reizigers om veilig te reizen.

**2.** Schrijf richtlijnen uit om anderhalvemeteren in de publieke ruimte en op het openbaar vervoer mogelijk te maken. Je kunt de capaciteit van veilige fiets- en wandelpaden opdrijven, missie links wegwerken en de fietssnelwegen uitbreiden met veilige, afgescheiden fietsnetwerken binnen woonwijken. Overstapplaatsen aan de rand zijn nodig om het verkeer van buiten de directe periferie op te vangen. Woonerven, autovrije zones en doordachte verkeersfilters kunnen de impact van het pendelverkeer op woonwijken drastisch inperken en de leefkwaliteit sterk verbeteren. Inzetten op buurtvoorzieningen en lokale nabijheid stimuleert mensen om zich te voet of per fiets te verplaatsen. Hou rekening met wachtrijen op de stoep: schrap parkeerplaatsen voor lokale handelszaken en maak winkelstraten autovrij.

Veel beslissingen die deel uitmaken van de exitstrategie hebben een ruimtelijke impact op onze leefomgeving. Covid-19 haalt bestaande evenwichten overhoop, waardoor mensen zich anders gedragen en verplaatsen. Die paradigmashift verdient een snelle en doortastende ruimtelijke regie die chaos vermijdt en een doorstart van de economie en de samenleving alle kansen geeft.

Mee ondertekend door alle huidige en voormalige Vlaamse, Brusselse en Waalse bouwmeesters en door dokters, wetenschappers, academici en organisaties. Volledige lijst: [standaard.be/opinie](http://standaard.be/opinie)

**ANNEKATRIEN VERDICKT**, Mobiliteitspersoonlijkheid 2018, Architectuurplatform, Filter Café Atelier; **GIDEON BOIE**, KU Leuven, Faculteit Architectuur; **JENS AERTS**, Vlaamse vereniging van Ruimte en Planning, Isocarp

### BERICHT UIT GENUA

## Een sanitaire dictatuur

Ik wachtte in de rij voor mijn tabaksboer. Voor mij stond een restauranthouder, die ik kende van gezicht, ook al was het maar voor de helft zichtbaar boven zijn mondkapje. Hij was in gesprek met een forse man die een hoed droeg.

'Ik zal je zeggen wat het is,' zei de restauranthouder. 'Het is collectieve zelfmoord.'

'Het is oorlog,' zei de forse man.

'In tijden van oorlog sturen we sterke, gezonde mannen, die blaken van jeugd en toekomst, naar het front om hun leven te geven voor het gemeenschappelijk belang. Dit is een situatie waarin de ouderen iets terug hadden kunnen doen. Het virus had het op hen voorzien. Dit was hun oorlog. We zijn aangevallen door een virus dat voor jonge, gezonde mensen tamelijk onschadelijk is, maar de ouderen hebben geweigerd zich op te offeren voor het gemeenschappelijk belang en hebben opnieuw van de jeugd geëist dat zij haar toekomst op het spel zet om kwetsbare ouderen te ontzien.'

'Alsof jij zelf zo jong bent,' zei de forse man.

'Precies,' zei de restaurateur. 'Als ik beademd had moeten worden, zou ik hebben geweigerd. Geef mijn plek maar aan een jongere.'

'Dat zeg je nu.'

'Ik meen het. En ik wil niets zeggen, maar jij met je overgewicht -'

'Je hebt gelijk,' zei de forse man. 'Waarschijnlijk zouden ze mij niet eens hebben willen behandelen. En ik heb niets. Nog geen kuchje ont-snapt aan mijn lippen. Maar iedereen kijkt mij vuil aan, omdat ik er uitzie als een wandelende risicogroep en een gevaar vorm voor de gemeenschap. We erkennen nog maar één morele waarde en dat is de volksgezondheid. We leven in een sanitaire dictatuur. Wanneer open jij weer?'

'Heb jij de gezondheidsvoorschriften van de INAIL gezien? Met alle nieuwe regels heeft het geen zin om te openen.'



**ILJA LEONARD PFEIJFFER**  
Nederlandse schrijver. Woont en werkt in Genua.