

Michel Hubert: 'Tunnels niet meer van deze tijd'

© Brussel Deze Week - door Bettina Hubo - 27/01/2016

“Het is niet omdat de Brusselse regering plots geconfronteerd wordt met een onvoorziene tunnelcrisis dat ze nu gauw-gauw moet beslissen om heel het tunnelnet te renoveren. Dan zijn we weer vertrokken voor dertig jaar tunnels,” waarschuwt mobiliteitsexpert Michel Hubert.

Brussel staat dezer dagen opnieuw in een slecht daglicht. Deze keer betreft het de belabberde staat van de tunnels. Nadat er in november brokstukken naar beneden waren gekomen in de Rogiertunnel, werden eerder deze maand scheurtjes ontdekt in het plafond van de Stefaniatunnel. Afgelopen weekend dan, moest de Leopold II-tunnel enkele uren dicht omdat er brokken beton van het plafond waren gevallen.

Vrijdag kondigde Mobiel Brussel aan dat de Stefaniatunnel een jaar zou dichtblijven voor renovatie. Daarop regende het verontwaardigde reacties, met name van automobiel- en ondernemersorganisaties. Zo schamperde Beci dat de slechte staat van de tunnels al jaren bekend was en dat een sluiting van één jaar dramatisch was voor de Brusselse economie. Oppositiepartijen MR en N-VA eisten meteen een parlementaire commissie, om uit te vlooien wie verantwoordelijk is voor dit debacle. Begin deze week lieten Brussels minister-president Rudi Vervoort (PS) en minister van Mobiliteit en Openbare Werken Pascal Smet (SP.A) weten dat de Stefaniatunnel misschien toch weer voor een tijd open zou kunnen. Als er een veilige koker kan gemaakt worden, zou de tunnel tijdens de studiewerkzaamheden openblijven.

Meteen werd ook toegegeven dat alle Brusselse tunnels – er zijn er 25 – verouderd zijn en in slechte staat. “Ze staan onder voortdurende inspectie,” zei Smet. “Zo houden we het risico beheersbaar.”

De minister heeft geen zin om nu een polemieek te beginnen over wiens schuld het allemaal is. “Ik ben bezig met vandaag en morgen. Ik heb een erfenis gekregen en die moet ik nu oplossen.”

De oplossing is inmiddels bekend. Daar waar een tijd geleden nog her en der voorzichtig geopperd werd – ook binnen de meerderheid - dat misschien niet alle tunnels moeten openblijven, is de regering vandaag duidelijk: alle tunnels zullen worden gerenoveerd. Geschatte kostprijs: 500 miljoen tot één miljard.

Mobiliteitsexpert Michel Hubert, ook hoogleraar aan Saint-Louis, heeft bedenkingen bij deze optie. “Natuurlijk moet er voor de korte termijn een oplossing komen zodat het beeld van Brussel, dat al te lijden had onder de commotie rond de voetgangerszone en de lockdown, niet verder beschadigd wordt.”

Reputatie

Maar Hubert vindt het niet verstandig dat de Brusselse overheid, voor wie de tunnels jarenlang geen prioriteit waren, nu plots snel-snel beslist om alle tunnels te renoveren. “Alleen omdat haar reputatie op het spel staat en ze wil tonen dat ze opgewassen is tegen de situatie.”

Volgens Hubert zijn de overvolle stadstunnels niet meer van deze tijd. “De eerste Brusselse tunnels dateren van net voor Expo ‘58. Dat was de glorieuze tijd dat het allemaal niet op kon. De stad zou zich aanpassen aan de auto. Maar nu zijn het andere tijden, op economisch en op klimaatvlak. Ondergrondse infrastructuur is heel duur in bouw en onderhoud. Dat is niet meer te betalen. We moeten daarom naar een lichtere infrastructuur. Bovendien willen we minder uitlaatgassen en dus minder auto’s in de stad. Dan zullen er tunnels dicht moeten want tunnels zuigen wagens aan.”

Wat Brussel volgens Hubert dringend nodig heeft, is een coherent mobiliteitsplan, een globale visie: wat houden we, wat renoveren we. In dat plan moet de volledige ondergrondse infrastructuur opgenomen zijn. “Ook de Noord-Zuid-verbinding. Want ook die is in slechte staat. Als de junction ooit dicht zou moeten: dat zou pas een regelrechte catastrofe zijn.”

Hubert pleit er dan ook voor dat Brussel deze crisis aangrijpt voor een grondig mobiliteitsoverleg met de federale overheid en de gewesten, over de financiering en over alternatieven. “De tunnels worden veel gebruikt door de pendelaars. Begrijpelijk, want er zijn voor hen niet altijd geschikte alternatieven. Die moeten eerst gerealiseerd worden. Ik heb berekend dat zonder de Brusselse tunnels de capaciteit van de MIVB met tien procent omhoog moet en die van de NMBS met dertig procent. Daarover moet nu gepraat worden.”