



De Nieuwe vesten 2022

26/04/2022

Dossier 2: Gevolgen van de begeleidende maatregelen in het gebied van Mechelen Zuid-Coloma

Beste Mechelaar,

Zoals jullie weten is de klankborggroep intussen gestart met het overleg rond de nieuwe inrichting van de vesten, met vertegenwoordigers van het brede middenveld. Ook Verbindend Mechelen maakt hier deel van uit. Vanuit onze missie brengen wij zoveel mogelijk aandachtspunten en bezorgdheden rond dit ingrijpende dossier bij elkaar. We bundelen die tot gedegen en onderbouwde dossiers die we inbrengen bij deze onderhandelingen.

Voor u ligt dossier nummer 2, dat handelt over de gevolgen voor Mechelen Zuid en wijk Coloma. Dit gebied ligt tussen de Leuvensevaart – E 19 tot aan de grens met Hofstade, er wonen meer dan 20.000 inwoners.

Het Mechels stadsbestuur heeft samen met AWV (Agentschap Wegen en Verkeer) gekozen voor de invoering van eenrichtingsverkeer op de vesten in tegenwijzerzin. Voor de wijk Mechelen Zuid betekent dit concreet dat alle autoverkeer ter hoogte van de Brusselpoort zich naar rechts zal moeten begeven. Voor de wijk Coloma moet het verkeer ofwel via de tangent ofwel via de nieuwe ophaalbrug over de Leuvensevaart (de Postzegelbrug wordt binnenkort vervangen door een nieuwe brug die niet meer toegankelijk is voor auto's).

Dit heeft een effect voor de bewoners van Mechelen zuid - Coloma die zich richting Antwerpen of het stadscentrum willen begeven. Op deze manier zullen nieuwe verkeerstromen ontstaan die op zich weer voor bijkomende verkeerslasten zullen zorgen op andere plaatsen.

We vragen ons af wat het nut is van enkelrichtingsverkeer op de vesten als je weet dat deze vesten op sommige plaatsen een breedte hebben van meer dan 50 m en dat men in dit project het verkeer alternatief wil afleiden via de woonlobben naar bvb E 19 of R 6, via woonstaten met een breedte van amper 12 m. Alleen al tijdens de avondspits geeft dit volgens het studiebureau 1000 km meer gereden als omrijfactor. Voor de volledige dag krijgen wij voorlopig geen cijfers van het aantal bijkomend gereden km. Maar je mag deze omrijfactor zeker vermenigvuldigen x 3 wat in 3000 km aan bijkomend verkeer per dag resulteert, of $\pm 1.000.000$ km meer per jaar rekening houdend met weekend, feestdagen, enz..

U begrijpt allicht dat wij vele vraagtekens hebben bij de doelgerichtheid en effectiviteit van deze herinrichting. Hieronder vindt u een vergelijkende tabel met de huidige toestand en de situatie na de invoering. De vergelijkende tabel is opgesteld voor verplaatsingen met de wagen. Voor de fietsers zijn er redelijke alternatieven, maar waar er fietspaden ontbreken zullen zij ook geconfronteerd worden met heel wat bijkomend verkeer.

Uw team van Verbindend Mechelen vanuit Mechelen Zuid.

Vergelijkende tabel voor en na de invoering van het vestenvoorstel

Het gebied ligt aan de zuid-west zijde van de stad en is begrenst door de E 19, het kanaal en wordt doorsneden door de nieuwe tangente. Middenin ligt een industriegebied Mechelen-Zuid met vooral logistiek. Aan het oprittencomplex van de E 19 hebben we Technopolis en binnenkort ook Plops Aqua.

Verkeersbewegingen	Huidige toestand	Enkele richting op vesten
Omgeving Brusselsesteenweg		
Ik kom uit de richting Antwerpen en ga richting Mechelen zuid.	Ik rij langs de vesten, via de Brusselsepoort rij ik naar de wijk. Beperkte verplaatsing van bestemmingsverkeer.	Ik rij langs de vesten via de Brusselsepoort rij ik naar de wijk. Beperkte verplaatsing van bestemmingsverkeer.

Verkeersbewegingen	Huidige toestand	Enkele richting op de vesten
Ik kom vanuit de wijk en rij richting Antwerpen	Ik rij via de Brusselsepoort op de vesten richting Anwerpen, de kortste weg	Ik rij richting Brusselsepoort op de vesten naar rechts en neem de volledige ring tot aan de Guido Gezellelaan, Mechelen Noord. Grote omrijfactor en bijkomend verkeer op dit deel van de vesten.

	<p>Ik rij via de Hombeeksesteenweg naar de Uilmolenweg via het oprittencomplex Mechelen Noord tot aan richting Antwerpsesteenweg, deze omleiding is complex met knelpunten op het kruispunt Hombeeksesteenweg-Uilmolenweg, Uilmolenweg-Battelbrug, Battelsesteenweg-oprittencomplex Mechelen Noord, Kruispunt Antwerpsesteenweg,</p> <p><i>de omrijfactor is groot en de druk op de reeds zwaar belaste Hombeeksesteenweg neemt nog toe.</i></p>	<p>Ik rij via het Plaisanceplein, Stuivenbergvaart-Stuivenbergbaan richting Uilmolenweg via het oprittencomplex Mechelen Noord tot aan richting Antwerpsesteenweg, deze omleiding is complex met knelpunten op het kruispunt Hombeeksesteenweg-Uilmolenweg, Uilmolenweg-Battelbrug, Battelsesteenweg-oprittencomplex Mechelen Noord, Kruispunt Antwerpsesteenweg,</p> <p><i>de omrijfactor is groot en de chaos op het Plaisanceplein, druk op de Stuivenbergvaart-Stuivenbergbaan neemt nog toe. De Stuivenbergbaan, met een wegbreedte van amper 4 m en een rijbaan in zeer slechte staat, een school en zonder enige fietsinfrastructuur, laat dit niet meer toe.</i></p> <p>Ik rij via de Brusselsesteenweg naar het oprittencomplex Mechelen Zuid, via de Europalaan, Jubellaan, kruispunt tangent tot aan rond punt Techopolis en neem de E 19. <i>De oprijfactor is zeer groot en zeker tijdens de spits te mijden omwille van de files.</i></p>
Ik kom vanuit de wijk en rij richting centrum	Ik rij via de Brusselsepoort naar de Hoogstraat richting centrum	Ik rij via de Brusselsepoort naar rechts tot aan de Groenstraat, daar maak ik een U-bocht op de nieuwe parallelweg aan de binnenzijde van de vest in tegenwijzerzin en vervolg mijn weg naar de Hoogstraat en centrum. <i>Door deze nieuwe omleiding kruis ik meerdere malen het fietspad in beide richtingen. Fietsveiliger toch?</i>

Verkeersbewegingen	Huidige toestand	Enkel richting op vesten
Omgeving Colomawijk		
Ik kom vanuit de wijk Coloma en rij richting centrum	Ik rij via de Colomalaan of de zijstraten van de Tervuurstesteeweg richting Jubellaan naar de Postzegellaan en centrum.	Ik rij via de Tervuursesteeweg naar de zijstraten richting Jubellaan en neem daar de afrit naar rechts richting Tangent met afrit Leuvensepoort, of ik rij via de Tervuursesteeweg naar de zijstraten richting Jubellaan -rij op de Postzegellaan naar rechts over de nieuwe ophaalbrug over de vaart om zo de weg te vervolgen via het station, Leopoldstraat, Schuttersvest, enz. of ik rij via de Jubellaan naar de Europalaan om te vervolgen op de Brusselsesteeweg richting centrum. <i>De Colomabrug, de Colomalaan en de Postzegelviaduct worden definitief afgesloten voor autoverkeer. De hinder in de smalle woonstraten zal toenemen, de omrijfactor is groot.</i>
Ik kom vanuit de wijk en rij richting Noord	Ik rij via de Colomalaan of de zijstraten van de Tervuurstesteeweg richting Jubellaan naar de Postzegellaan en vesten.	Ik rij via de Tervuursesteeweg naar de zijstraten richting Jubellaan en neem daar de afrit naar rechts richting Tangent met afrit Nekkerspoel, langs de vesten richting Antwerpsesteeweg, of ik rij via de Jubellaan naar de Tangent en rij naar links richting oprittencomplex E 19 via E 19 of Uilmolenweg naar Mechelen Noord. <i>De Colomabrug, de Colomalaan wordt definitief afgesloten voor autoverkeer. De hinder in de smalle woonstraten zal toenemen, de omrijfactor is zeer groot.</i>

1. Commentaar en aanvullingen bij de voorbeelden

- 1) Vanuit welke richting men ook komt, de omrijfactoren zijn groot. Telkenmale is men verplicht via woonstraten door de woonlobben aan te sluiten op het grotere wegennet. De inzet van de E 19 is geen deugdelijk alternatief want deze is reeds overbelast. Dat geldt evenzo voor de beweging via Rond punt Technopolis, Uilmolenweg naar Mechelen Noord? Deze route is onveilig en moeilijk omwille van de vele kruisingen met drukke wegen en de moeilijke aansluiting in Battel.
- 2) Er wordt geen rekening gehouden met bewoners, gebruikers die geen alternatief hebben. In de een of andere richting zal de omrijfactor altijd groot zijn.
- 3) De fiets wordt voorgesteld als DE oplossing, vele gebruikers hebben dit niet omwille van langere en complexe verplaatsingen, fysiek, gezinssituatie, werk, weersomstandigheden, enz...
- 4) Er gaan sluiproutes ontstaan die men dan op hun beurt gaat moeten aanpakken met flankerende maatregelen. Dit zorgt voor een domino-effect aan maatregelen met onleefbaarheid tot gevolg.
- 5) De GPS in de wagen zal niet meer werken, de studie raadt het gebruik van WAZE aan, niet iedereen kan dit zomaar en op de koop toe zoekt dit systeem steeds naar de kortste weg en gaat het sluijverkeer nog bevorderen.
- 6) De Tangent zal niet optimaal kunnen benut worden omdat het dubbelrichtingsverkeer op de vesten kant Zwartzustervest onderbroken wordt aan de Liersepoort. De verkeerstromen vanuit de richting Noord moeten allemaal richting west naar Zuid. Dit zorgt voor een belangrijke toename van het verkeer op dit deel van de vesten.
- 7) De verkeerslichten op de vesten worden conflictvrij gestuurd. Dit betekent dat iedere rijrichting apart groen krijgt, maar de fietsers rijden in 2 richtingen. Dat verandert bijgevolg weinig aan de bestaande knelpunten. Daarnaast worden de lichten vraag-gestuurd. Dat wil zeggen dat bij grote drukte op de vesten of de aansluitende steenwegen, deze voorrang krijgen. Dit zorgt voor een toename van de files zeker tijdens de spits (volgens voorliggende studie).
- 8) De veiligheid en het comfort voor de fietsers zou verhogen. Dit blijkt niet uit de verkeerssimulaties. Fietsers maken minimum evenveel en op de aansluiting met de binnenring (ventwegen) zelfs meer kruisingen met gemotoriseerd verkeer dan vandaag.
- 9) Men zet vooral in op de fiets maar deze zal veel meer in conflict komen omdat het autoverkeer dezelfde routes dient te volgen naar de ontsluitingen. Op deze routes zijn de fietspaden meestal ondermaats of onbestaand.

2. Conclusie

Dat de vesten worden heraangelegd is een evidentie, dat was DE doelstelling bij de aanleg van de tangent. Dat de fietser hierbij een prominentere rol zou krijgen is logisch. Dat we dit oplossen door enkelrichting op de vesten te voorzien met enkel op die plaats degelijke fietspaden is eigenaardig. Fietsers gebruiken steeds de kortste weg naar hun doel en deze kortste weg is zelden deze langs deze vesten. Voorstellen alsof het op de vesten vanaf dan rustig, leefbaarder zullen zijn is een valse belofte. Het verkeer zal sterk toenemen in de rijrichting, met veelvuldige files tot gevolg, de studies wijzen dit nu al uit. De omrij-kilometers ten gevolge van deze ingreep ($\pm 1.000.000$ km/jaar) zullen de woonlobben, buitenwijken en zelfs de randgemeenten zwaar belasten met bijkomende

milieuoverlast tot gevolg. En laat het daar nu juist over gaan. Een betere leefbare stad voor IEDEREEN.