



## DOSSIER

# Waarom het stadsboulevardmodel duurzamer en toekomstgerichter is dan het enkelrichtingmodel

## DOSSIER

### Waarom het stadsboulevardmodel duurzamer en toekomstgerichter is dan het enkelrichtingmodel

#### **Samenvatting**

De startnota noemt het stadsboulevardmodel minder duurzaam, omdat het minder plaats voorziet voor groen dan het enkelrichtingmodel. Dit is een aantoonbaar foute redenering: minder groen betekent NIET automatisch dat het model minder duurzaam zou zijn (zie toelichting (1) verderop). De verschillen in hoeveelheid ontharding zijn trouwens niet zo groot tussen de verschillende modellen, en ook het stadsboulevardmodel voorziet meer groen en ontharding dan er was op de oude vesten.

Meer zelfs: Voor de zuidelijke vesten is er amper enkele procentpunt (!) verschil in hoeveelheid groen tussen het stadsboulevardmodel en het enkelrichtingmodel (2)

Het stadsboulevardmodel is duurzamer en toekomstgerichter om volgende redenen.

- Het dringt autogebruik minstens even goed, of beter, terug dan het enkelrichtingmodel (3)
- Het vermijdt beter het doorgaand verkeer en hindert minder het lokaal verkeer (4)
- Het geeft minder aanleiding tot nutteloze omwegen (5)
- Het maakt plaats voor een duurzaam alternatief: beter openbaar vervoer (6)

#### **(1) Over de hoeveelheid groen**

De oude vesten hadden 77% verharding en 23% groen (startnota p 106)

Enkelrichting heeft 54% verharding en 46% groen (startnota p 106)

Het hybride scenario heeft 59% verharding en 41 % groen (startnota p 107)

Stadsboulevard heeft 66% verharding en 34% groen (startnota p 107)

Volgens de startnota pagina 107 "is er in het stadsboulevardscenario 30 percent minder groen dan bij de enkelrichting, dit is geen duurzaam scenario" .

Bemerk het gegoochel met percenten: stadsboulevard heeft 34 percent groen, enkelrichting 46 percent: het verschil daartussen is 12 procentpunt (nvdr: verschillen tussen percenten worden om verwarring te vermijden uitgedrukt in procentpunt: zo is 3% inderdaad 50 % meer dan 2%, het verschil is echter slechts 1 procentpunt).

Het is wetenschappelijk fout om het stadsboulevardscenario niet duurzaam te noemen gewoon omdat er 12 procentpunt minder groen aanwezig is: de duurzaamheid van een scenario wordt immers bepaald door het geheel van alle elementen, en niet alleen door de hoeveelheid groen.

Zo is een vervuilende fabriek niet duurzamer dan een propere fabriek omdat er op de binnenkoer van de vervuilende fabriek enkele bomen meer staan. De hoeveelheid groen is slechts een klein deel van het aspect duurzaamheid. Het stadsboulevardscenario scoort beduidend beter inzake openbaar vervoer met twee afzonderlijke busstroken in plaats van één: openbaar vervoer is een belangrijk aspect van duurzaamheid. Ook andere elementen maken dat het stadsboulevardmodel duurzamer is (zie verder op volgende pagina's).

Naast het percentage verharding is ook het aantal bomen een interessante parameter. Bij de tijdelijke inrichting zouden 590 bomen extra geplaatst zijn tov de oude vesten. Er wordt aangenomen dat 102 bomen nodig zijn om de CO2 uitstoot van één benzinewagen die 15.000 km per jaar rijdt, te compenseren. Alleen al om de 40.000 km omweg per maand (480.000 km per jaar, ofwel 32 auto's die elk 15.000 km rijden) die het enkelrichtingmodel genereert, te compenseren, zijn dus 3264 bomen nodig. Het is duidelijk dat het inzake CO2 uitstoot veel interessanter is om het aantal auto's te verminderen, dan om de uitstoot ervan te compenseren. Een extra busstrook en beter openbaar vervoer, dat meer mensen ertoe kan aanzetten om minder de auto te gebruiken, is dan ook een interessanter ruimtegebruik dan een schaamstrook van extra groen.

## **(2) Voor de zuidelijke vesten is er amper enkele procentpunt (!) verschil in hoeveelheid groen tussen het stadsboulevardmodel en het enkelrichtingmodel**

Het enkelrichtingscenario voorziet op de Astridlaan 41 percent groen (startnota p 95 tabel verhardingsverhouding deelgebied 2).

Het stadsboulevardmodel voorziet 39 percent groen op de Astridlaan (startnota p 103 tabel verhardingsverhouding deelgebied 2).

Er is volgens deze doorsnedes amper 2 procentpunt verschil in hoeveelheid groen.

Dit kleine verschil is geheel logisch: enkelrichting voorziet op de zuidelijke vesten 2 rijstroken voor auto's in tegenwijzerzin, één busstrook in wijzerzin, en op de binnenvest een fietsstraat die ook dient als ventweg voor lokaal autoverkeer. Het stadsboulevardmodel voorziet twee rijstroken voor auto's, en twee afzonderlijke busstroken. Dit neemt ongeveer evenveel ruimte in beslag.

De startnota geeft slechts enkele doorsnedes met de verhardingsverhoudingen weer, in deelgebieden 2 (Astridlaan), 5 (Zandpoortvest) en 6 (Zwartzustersvest en Tinellaan).

Bij gebrek aan voldoende gegevens in de startnota nemen we aan dat Schuttersvest en Van Benedenlaan het meest vergelijkbaar zijn met de Astridlaan.

Duidelijker cijfers zijn noodzakelijk: wat zijn de oppervlaktes voorzien voor groen en verharding bij de drie keuzescenario's, per vest, uitgedrukt in vierkante meter en procentueel?

## **(3) Het stadsboulevardmodel dringt autogebruik minstens even goed, of zelfs beter, terug dan het enkelrichtingmodel.**

De modal shift die door de heraanleg van de vesten wordt gerealiseerd, hangt af van het aantal rijvakken EN van de alternatieve vervoerswijzen die aangeboden worden.

Zowel het enkelrichtingmodel als het stadsboulevardmodel brengen het aantal doorgaande rijvakken voor auto's terug van vier (oude vesten) naar twee: twee in dezelfde rijrichting bij het enkelrichtingmodel, twee in tegengestelde rijrichting bij het stadsboulevard model.

Ook de fietspaden bij beide modellen zijn vergelijkbaar. Het grote verschil tussen beide modellen is het openbaar vervoer: het stadsboulevardmodel voorziet twee afzonderlijke busstroken, het enkelrichtingmodel voorziet slechts één afzonderlijke busstrook.

Het stadsboulevardmodel genereert minder omwegen, en dat zien we ook in de cijfers.

Met het stadsboulevardmodel wordt tijdens de ochtendspits 226.820 km gereden in en rond de stad, en tijdens de avondspits 231.400. In het gekozen voorkeurscenario (enkelrichting) is dat in de ochtendspits 227.440 en in de avondspits 232.280. Het stadsboulevardmodel dringt globaal gezien de auto meer terug.

Net zoals voor de berekening van de omwegen moet ook hier AWV meer en beter cijfermateriaal ter beschikking stellen, naast de cijfers van de spitsuren die in de startnota opgenomen zijn: minstens de cijfers per etmaal (24u) zijn noodzakelijk

OSP	Personenwagens		Vrachtwagens	
	Stadsboulevard	Stadsboulevard	Stadsboulevard	Stadsboulevard
Intra Muros	2600		20	
Vesten + parallelwegen	7360		240	
R6	9380		860	
Extra Muros	98480		9700	
Totaal	226820		10820	

  

ASP	Personenwagens		Vrachtwagens	
	Stadsboulevard	Stadsboulevard	Stadsboulevard	Stadsboulevard
Intra Muros	2540		20	
Vesten + parallelwegen	7260		80	
R6	6580		840	
Extra Muros	205020		9400	
Totaal	234000		10440	

OSP	Personenwagens		Vrachtwagens	
	Voorkeursscenario	Voorkeursscenario	Voorkeursscenario	Voorkeursscenario
Intra Muros	1940		20	
Vesten + parallelwegen	7020		180	
R6	18700		900	
Extra Muros	199780		9720	
Totaal	227440		10820	

  

ASP	Personenwagens		Vrachtwagens	
	Voorkeursscenario	Voorkeursscenario	Voorkeursscenario	Voorkeursscenario
Intra Muros	1840		20	
Vesten + parallelwegen	7540		160	
R6	18260		820	
Extra Muros	204640		9280	
Totaal	232280		10280	

#### (4) Het stadsboulevard model vermijdt beter het doorgaand verkeer en hindert minder het lokaal verkeer

Enkelrichting mijdt doorgaand verkeer in vergelijking met de oude vesten, daarover is er geen twijfel: de capaciteit van de vesten is immers gehalveerd.

De vraag is welk model het doorgaand verkeer best vermijdt: het stadsboulevardmodel of het enkelrichtingmodel? Het enkelrichtingmodel maakt een soort mini-autobaan van twee rijvakken door de stad en zorgt voor "betere doorstroming" door vlottere afwikkeling op de kruispunten: dit is gunstiger voor het doorgaand verkeer. Enkelrichting stuurt lokaal verkeer langs delen van de vesten en langs andere straten waar ze niet moeten zijn. Het lokaal verkeer wordt gehinderd door de omwegen en knips, en moet soms zelfs rondrijden langs R6 of E19 om een lokale bestemming te bereiken. Het stadsboulevardmodel vermijdt evenzeer het doorgaand verkeer, door de halvering van het aantal rijstroken. Niemand zal de vesten nemen (langs één rijstrook met snelheidsbeperkingen en met een reeks verkeerslichten) die niet in de wijken in de buurt moet zijn.

Alles lijkt er op te wijzen dat het stadsboulevardmodel doorgaand verkeer meer afschrikt dan het enkelrichtingmodel, en gunstiger is voor lokaal bestemmingsverkeer.

De startnota geeft geen duidelijk antwoord op de vraag welk van beide modellen doorgaand verkeer best weert.

#### (5) Het stadsboulevardmodel geeft minder aanleiding tot nutteloze omwegen

De startnota licht een tipje van de sluier op: daarin staat (op pagina 120 en 150) dat er tijdens de spits alleen al elke dag personenwagens 1200 km extra rijden. Op basis hiervan kan het totaal aantal extra km geraamd worden op 2000 per dag: er wordt immers ook gereden buiten de spitsuren. 2000 km per dag is een zeer voorzichtige, conservatieve raming. De actiegroepen vragen al meer dan een jaar naar een officiële raming van de omwegen door AWV, maar kreeg deze nog steeds niet.

2000 x 20 maakt 40.000 km per maand : in werkelijkheid allicht meer, want er zijn meer dan 20 dagen in een maand: ook in de weekends wordt er gereden.

**40.000 km per maand betekent een auto die de omtrek van de wereldbol rijdt, elke maand opnieuw. Extra, onnodige km die niemand wil.**

Het juiste aantal km omweg wordt door de overheid strikt geheim gehouden, of werd nog niet berekend. Welk van beide is erger? Steeds verwijst men bij kritische vragen hierover naar de modal shift, die een lager aantal km over het geheel van de vervoerregio met zich zou

meebrengen. De modal shift betekent dat heel wat mensen meer gebruik zullen maken van andere vervoersmiddelen dan de auto. Op basis van de modal shift wordt door de overheid vooropgesteld dat in de vervoerregio Mechelen jaarlijks 13 miljoen km minder zal afgelegd worden.

Dit antwoord is naast de zaak: net alsof op een bouwverf van de stad grondwater in de riolering wordt weggepompt, en bij vragen over het aantal verloren liter men antwoordt dat het grondwaterpeil in de provincie stijgt. Het is appels en peren vergelijken.

**De omwegen gecreëerd door de enkelrichting, en de modal shift zijn twee verschillende zaken: het ene veroorzaakt extra km, het andere veroorzaakt minder km.**

**De overheid verstopt de cijfers van de omwegen in de cijfers van de modal shift.**

Als men deze gaat berekenen en vergelijken, moeten de extra km door de omwegen en het minder aantal km door de modal shift berekend worden in dezelfde geografische zone. De omwegen nabij Mechelen (in een zone die net de E19, R6 en tangent omvat) verstopten in de modal shift in de volledige vervoerregio houdt geen steek.

Belangrijk element is ook het feit dat dezelfde, of een grotere, modal shift kan gerealiseerd worden zonder de omwegen, door tweerichtingsverkeer op 2 x 1 rijvak. Dit laatste model laat immers substantieel beter openbaar vervoer toe.

In het verleden is reeds meermaals gebleken dat de verwachte modal shift niet gehaald werd in de praktijk. De werkelijk gerealiseerde modal shift ligt lager. De modal shift wordt in werkelijkheid voornamelijk bepaald door het beleid inzake bedrijfswagens, door de shift van wegvervoer naar vervoer per binnenschip, en door de kwaliteit en beschikbaarheid van het openbaar vervoer, en heel weinig door de enkelrichting op de Mechelse vesten.

De vraag aan AWV staat nog steeds open: hoeveel km omweg wordt gegenereerd door elk van de drie modellen, en welke modal shift genereert elk verkeersmodel?

Duidelijkheid terzake is absoluut nodig.

#### **(6) Het stadsboulevardmodel maakt plaats voor een duurzaam alternatief: beter openbaar vervoer**

Last but not least: het stadsboulevardmodel voorziet op de zuidelijke vesten twee afzonderlijke rijstroken voor bussen, één in elke rijrichting.

Dit is een enorme troef, die het enkelrichtingmodel en het hybride model niet hebben.

Openbaar vervoer komt dan ook beter uit de startnota bij het stadsboulevardmodel.

Helaas geeft de startnota letterlijk en figuurlijk weinig gewicht aan het openbaar vervoer: de score op openbaar vervoer beïnvloedt de eindscore amper.

Vlaanderen -en niet Mechelen- staat in voor het openbaar vervoer, maar als de rijstroken niet voorzien zijn is goed openbaar vervoer onmogelijk. Een bus moet immers niet alleen heen rijden, ze moet ook terug rijden. Als ze op de terugweg in de file staat, verstoort dit het ganse schema. De startnota voorspelt effectief files, meer bepaald tussen Brusselpoort en station. Slechts één afzonderlijke busstrook voorzien, is absurd. Ook het stadboulevardmodel kent files, maar daar staat de bus niet in de file op de zuidelijke vesten vermits er twee afzonderlijke busstroken zijn.

Het ganse mobiliteitsmodel moet uitgebouwd worden vanuit een uitdagend en vernieuwend project voor het openbaar vervoer in en rond de stad. Alleen dat maakt het model, samen met goede fietsinfrastructuur, toekomstgericht. De inrichting van de weg moet daaraan aangepast worden, niet andersom.

## **BESLUIT**

De redenering dat het stadsboulevardmodel minder duurzaam zou zijn omdat het minder groen zou voorzien dan het enkelrichtingmodel, gaat niet op. De verschillen in ontharding zijn trouwens relatief beperkt.

Het stadsboulevardmodel is duurzamer en toekomstgerichter om volgende redenen:

- Het dringt autogebruik minstens even goed, of beter, terug dan het enkelrichtingmodel (3)
- Het vermijdt beter het doorgaand verkeer en hindert minder het lokaal verkeer (4)
- Het geeft minder aanleiding tot nutteloze omwegen (5)
- Het maakt plaats voor een duurzaam alternatief: beter openbaar vervoer (6)

De startnota geeft geen duidelijk onderbouwd antwoord op een aantal in dit dossier vermeldde vragen.

- wat zijn de oppervlaktes voorzien voor groen en verharding bij de drie keuzescenario's, per vest, uitgedrukt in vierkante meter en procentueel?
- hoeveel extra bomen zijn voorzien in elk van de verschillende scenario's, en compenseren deze de omwegen die bij elk scenario passen?
- naast de cijfers van de spitsuren die in de startnota opgenomen zijn: wat zijn de cijfers per etmaal (24u) ?
- hoeveel km omweg wordt gegenereerd door elk van de drie modellen, en welke modal shift genereert elk verkeersmodel?
- welk model dringt het doorgaand verkeer het best terug, en hindert het minste het lokaal bestemmingsverkeer
- op welk vernieuwend project inzake openbaar vervoer wordt de inrichting van de vesten gebaseerd? Op welke basis werd er zo weinig gewicht toegekend aan het openbaar vervoer in de scoretabellen?

Naast de andere reeds gekende gebreken, aannames en ontbrekende context van de startnota, maakt dit dat een beslissing gebaseerd op de startnota, riskeert van haar doel te missen: de mobiliteit in en rond Mechelen op duurzame wijze voorbereiden op de toekomst.