

Leugens, manipulatie en taalverwarring in het vestendossier

Bewezen leugens door de overheid

- 2022: "Tijdelijke enkelrichting dmv bloembakken, belijning en betonblokken"
In werkelijkheid: zware infrastructuurwerken met ontharding en verharding, nieuwe verkeerslichten, signalisatie, nieuwe bushaltes, heraangelegde kruispunten... met een kostprijs van +/- 5 miljoen euro
- 2023: Dixit Burgemeester Vandersmissen in gemeenteraad: "We weten allemaal dat tweerichtingsverkeer op 1+1 rijvak onmogelijk is". In werkelijkheid is dit één van de drie onderzochte opties in de startnota, en komt daar absoluut niet als onmogelijk uit
- 2023: Dixit schepen Rina Rabau Nkandu en de CEO van Profacts in de pers: "De bevraging door Profacts geeft statistisch representatieve resultaten en is uitgevoerd volgens de regels van de kunst: op die manier krijgen we een resultaat dat bijzonder representatief is voor de Mechelse bevolking". In werkelijkheid is de bevraging van ondermaatse kwaliteit, niet representatief, en bevat ze suggestieve vragen. Iedereen kon ze een onbepaald aantal keer invullen, ze meet niet wat ze moet meten (slechte validiteit), en de gebruikte methodologie is niet geschikt voor statistisch onderzoek.

Manipulatie van cijfers door de overheid (met manipulatie wordt hier bedoeld: cijfers die op zich juist zijn, gebruiken om de lezers te misleiden)

- Er wordt aangehaald dat de reistijd van Bonheiden naar de E19 korter geworden is. Dit klopt (door de tangent): men laat echter na te vermelden dat deze route de uitzondering is die inderdaad korter werd, quasi alle andere verplaatsingen duren langer
- Er wordt aangehaald dat de doorlooptijd op de vesten korter geworden is. Ook dit klopt ongetwijfeld: men laat echter na te vermelden dat mensen nu langere afstanden op de vesten moeten rijden dan vroeger. Wat baat het dat je nu x seconden minder lang rijdt om van van Astridlaan naar Antwerpsepoort te rijden via Brusselpoort dan vroeger: vroeger reed niemand die omweg en reed men rechtstreeks over de Olivetenbrug
- De enkelrichting veroorzaakt omwegen, die volgens berekeningen door de actiegroepen oplopen tot minstens 40.000 km per maand. Meermaals werd gevraagd hoeveel km omweg de overheid berekend heeft. Steevast wordt op deze vraag geantwoord dat in de vervoerregio minder km gereden wordt door de modal shift. Dit antwoord is naast de zaak: omwegen veroorzaken meer km, als mensen overstappen van auto naar andere vervoermodi rijden ze minder km. Dit zijn totaal verschillende zaken. Ofwel heeft de overheid de omwegen nooit berekend, ofwel wil men de cijfers niet vrijgeven: beiden zijn even erg.

Het misbruik van het begrip "veiligheid" om enkelrichting te forceren

Kruispunten werden "veiliger" gemaakt. In plaats van twee fases (groen licht voor ene richting en groen voor andere richting) kwamen er vier of vijf fases (groen licht rechtdoor, groen licht om af te slaan, afzonderlijk groen voor voetgangers, enz...). Daardoor moet langer gewacht worden aan de kruispunten en daalt de capaciteit, wat als argument gebruikt wordt om tweerichting als "onmogelijk" te beschouwen. Het nastreven van "totale veiligheid" ten koste van doorstroming is "veiligheid" misbruiken om enkelrichting te forceren. Het is als het verbieden van woningen met een trap omdat een huis met een trap onveiliger is dan een huis zonder. Zoals op alle kruispunten in Vlaanderen moet er een

gezond evenwicht gezocht worden tussen doorstroming en veiligheid, veiligheid mag geen fetish worden.

De uitholling van het begrip "inspraak"

Inspraak na de beslissing geeft een totaal nieuwe betekenis aan het woord "inspraak". Volgens het stadsbestuur werd er reeds veel inspraak gegeven. Hierbij doelt men op infomarkten en allerlei vergaderingen zoals Baanbrekers, die als gemeenschappelijk kenmerk hebben dat ze geen impact hebben op de basisbeslissing om enkelrichting in te voeren. Bij Baanbrekers staat het zelfs expliciet vermeld in het "huishoudelijk reglement" dat enkel mag gedebateerd worden binnen de randvoorwaarden, met name enkelrichting als beslist beleid. In de gemeenteraad van december 2023 werd door Bart Somers het openbaar onderzoek in het kader van de toekomstige vergunning aangehaald als bewijs van inspraak. De actiegroepen staan voor echte inspraak: alle opties goed toelichten aan de burgers, met de voordelen en nadelen van elke optie, dan het professioneel meten van wat de meerderheid van de bevolking wil, en tot slot het loyaal uitvoeren van die keuze.

Taalverwarring

Er is een bewust gecreëerde taalverwarring die tweerichtingsverkeer gelijkstelt met terugkeer naar vroeger. In werkelijkheid kan "tweerichtingsverkeer" evenzeer verwijzen naar de oude vesten op 2+2 rijvakken als naar een compromismodel op 2+1 rijvakken als naar een toekomstgericht model zoals het stadsboulevardmodel op 1+1 rijstrook. Zo werd in de gemeenteraad van dec 23 aan een oppositiepartij verweten dat ze terug wil naar vroeger omdat ze tweerichtingverkeer wil, terwijl deze partij een toekomstgericht tweerichting model verdedigt op 1+1 rijvakken met 2 busstroken.