

**SCHRIFTELIJK ANTWOORD OP MONDELINGE VRAAG 3**

**Gemeenteraad 23 mei 2022**

**Indiener:** F. Creyelman

Indiener : M. Hendrickx + Fracties oppositie (VB, CD&V, Vooruit, PVDA)

**Agendapunt: Herinrichting Vesten en voorafgaande M.E.R.**

Coördinator: Directie Integraal Stedelijk Beleid (Projecten & Planning)

**Antwoord college**

Uitsluitend focussen op het aantal voertuigkilometers is een zeer éézijdige benadering om tot een keuze te komen voor de inrichting van de publieke ruimte, voor de toekomst van onze vesten voor de volgende 100 jaar. Verblijfskwaliteit, verkeersveiligheid en leefkwaliteit zijn in een 21<sup>ste</sup>-eeuwse benadering van stedenbouw en mobiliteit minstens even belangrijk.

De rapportages uit de verkeersmodellen zijn er op gericht om in grootteorde zicht te krijgen op het gebruik van het wegennet in Mechelen en omgeving (de zone tot waar de effecten op de verkeersafwikkeling het grootst zijn), én om te bekijken of de bestudeerde varianten wel kunnen werken (bv. dimensionering en lichtenregeling van de kruispunten.)

De gerapporteerde kilometers zijn dus steeds in hun context te lezen.

De volledige passage op blz. 120 m.b.t. het zuivere enkelrichtingsscenario luidt als volgt:

*Ten opzichte van het referentiescenario is een verschuiving van doorgaand verkeer van de Vesten naar de R6 op te merken, wat een gunstig gevolg is van het invoeren van eenrichtingsverkeer. De verschillenplots tonen echter ook dat er parallelle (sluip)routes ontstaan van verkeer dat alsnog zijn weg in wijzerzin zoekt. Deze routes ontstaan voornamelijk in het woongebied tussen de Vesten en de R6 (wijk Pennepoel en Nekkerspoel) maar ook doorheen het centrum (o.m. Keizerstraat, Veemarkt, Jodenstraat). We kunnen het gebruik van het hoger wegennet in scenario 1 dus als 'goed' beoordelen en het gebruik van het lager wegennet als 'slecht'.*

De volledige passage op blz. 150 (het voorkeurscenario) luidt als volgt:

*Van alle doorgerekende scenario's is dit het scenario (voorkeurscenario) met het minst aantal kilometers intra muros. De verschillende circulatiemaatregelen zorgen er dus voor dat het verkeer*

*zolang mogelijk op de Vesten blijft alvorens het centrum in te rijden en daar een bestemming te zoeken. Ten opzichte van het éénrichtingsscenario zakt het aantal kilometers extra muros (voornamelijk te zoeken in de sluiproutes door de noordelijke wijken) en zien we een beperkte stijging van het gebruik van de Vesten (te relateren aan het verdwijnen van de sluiproutes door het centrum en de noordelijke wijken). We zien tot slot ook het hoogst aantal kilometers op de R6 van alle doorgerekende scenario's.*

De kwaliteitswinst in het centrum en op de vesten wordt dus door het studie bureau gemeld en positief geëvalueerd, alsook het (extra) gebruik van de tangent en de R6. Wegen die hiervoor aangelegd zijn. We zien in de avondspits inderdaad een toename met 760 km extra (van 231.520 naar 232.280). Op de vesten + parallelweg zien we in diezelfde avondspits een daling van het aantal kilometers met 1840, van 9380 naar 7540 km. Ook intramuros zien we een substantiële daling van 2680 naar 1840 km.

### **Berekening voertuigkilometers op jaarbasis**

Zoals hierboven reeds gesteld, de rapportage in de startnota bekijkt alleen de kilometers in en nabij de stad, inclusief de R6 en de tangent, en alleen in de spitsuren. Deze cijfers zomaar extrapoleren houdt een risico in omdat effecten op grotere afstanden en op andere tijdstippen hier niet in vervat zitten. Bovendien vormt het sturen op voertuiggebruik en mobiliteitsgedrag (in concreto, het actief aansturen op modal shift) het onderwerp van een ruimer mobiliteitsbeleid dat nog onvoldoende in de verkeersmodellen vervat zit. De resultaten van het model zijn wat dat betreft vermoedelijk een onderschatting.

Toch vonden we de vraag relevant in de ruimere context, buiten de startnota. Daarom vroegen we de cijfers op bij het studie bureau dat de Vlaamse Verkeersmodellen beheert en de modelleringen voor de Nieuwe Vesten uitvoerde. De rapportering op jaarbasis was niet mogelijk voor de uitsnede van het centrum, de vesten of de onmiddellijke omgeving zoals opgenomen in de startnota. Dergelijke cijfers zijn wel mogelijk op schaal van de vervoerregio. We vroegen de voertuigkilometers op voor het referentiescenario (m.a.w. indien we niet zouden ingrijpen op de vesten) ten opzichte van het voorkeurscenario (de enkelrichting met flankerende maatregelen, zoals omschreven in de startnota op blz. 143 e.v.) Deze rapportage levert volgende cijfers op:

<b>Afgewikkelde prestaties (in voertuigkilometers) voor het studiegebied Mechelen (jaartotalen)</b>				
<b>Aantal km</b>	<b>Referentie</b>	<b>Voorkeur</b>	<b>Vershil Voorkeur-Referentie</b>	
Personenwagens	2322255000	2.308.832.500	-13.422.500	-0,6%
Vrachtwagens	171468200	171.913.000	444.800	0,3%

Op jaarbasis zien we dus dat het invoeren van de enkelrichting een afname van het aantal kilometers met +- 0.5% zal bewerkstelligen (auto's en vrachtwagens)

opgeteld.) ofwel een afname van **13 miljoen voertuigkilometers** op een totaal van bijna 2,5 miljard.

De verklaring zit in de uitsnede die in de startnota gehanteerd werd: de R6 en de tangent trekken veel verkeer aan dat ook van buiten Mechelen komt. In de beperkte uitsnede die gehanteerd werd in de startnota telt ook dat verkeer mee door. Er speelt echter ook een andere factor mee: een modal shift. In het geheel van de vervoerregio zorgt het project van de vesten ervoor dat meer mensen het openbaar vervoer, de trein of de fiets gaan gebruiken.

Conclusie:

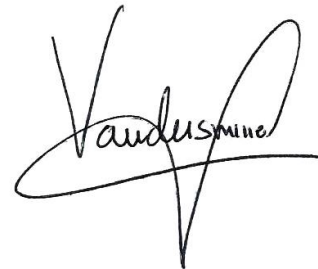
We zien een afname van het verkeer in het centrum en op de vesten, een toename op de R6 en de tangent, maar in totaal een afname in heel de regio. Dit betekent dus lokaal een verbetering van de leefkwaliteit in de dichtstbevolkte delen van onze stad, een beter gebruik van de nieuwe weginfrastructuur en globaal een positief effect voor het klimaat.

Wat betreft het MER volgen we de voorziene procedure die werd afgetoetst bij de dienst MER. In het kader van de omgevingsvergunning voor de definitieve heraanleg zullen we een MER opmaken conform de richtlijnen van de dienst MER. Gezien de positieve resultaten van zowel de startnota als nu de ruimere doorrekening in de vervoersregio is er absoluut geen reden om aan te nemen dat er zich een probleem stelt.

Mechelen, 24 mei 2022



M. Colle  
Algemeen directeur wd.



A. Vandersmissen  
Burgemeester wd.