

vanonderuit

EXTRA eindejaarsbijlage vanonderuitkrant 31

Red de Open Ruimte!

Er zitten gaten in het Ruimtelijk uitvoeringsplan Spreeuwenhoek ...

Buurtraad De Spreeuw, de bewonersbeweging uit Muizen, heeft vragen bij het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) voor de wijk Spreeuwenhoek-Venne. "Dat er 280 wooneenheden komen in ons gebied en geen 450 of meer, zoals vroeger gepland, stemt ons positief", zeggen ze bij de Spreeuw, maar de beloofde 'Modelwijk' zien de bewoners in het nieuwe plan niet. Er zitten gaten in en ze hopen die met de stad te kunnen dichten. Tijdens de bewonersbegeleidersvergadering heeft De Spreeuw zijn opmerkingen geformuleerd en trekt daarbij volop de kaart van een **dorpsplein** en **buurtbos**. Hier een overzicht van de bemerkingen.

Nog steeds geen woonmonitor

Met het RUP Spreeuwenhoek-Venne pakt de stad Mechelen een van de laatste open gebieden aan. Zeven jaar lang al belooft Mechelen aan De Spreeuw dat ze via een woonmonitor de vraag naar nieuwe woningen in Mechelen in kaart zou brengen. Na al die jaren is die er nog niet. De Spreeuw herinnert de stad aan de belofte om eerst de woonmonitor aan het werk te zetten en de woonbehoefte te bepalen vooraleer een van de laatste open gebieden in Mechelen aan te snijden.

Mobiliteit blijft een probleem

Voor de ontsluiting van de nieuwe buurt voorziet de stad een nieuwe ontsluitingsweg door het bos van Loos. Verkeerslichten moeten ervoor zorgen dat de extra voertuigen makkelijk op de Leuvensesteenweg geraken. "Om daar dan stil te staan?", vraagt De Spreeuw zich af. Vectris heeft in 2006 zelf tellingen gedaan die wijzen op een verzadiging van de Leuvensesteenweg: 1100 voertuigen/uur in de richting van Mechelen tijdens de ochtendspits. Vectris gaat met haar studie uit van tellingen van de Stad Mechelen uit 2004 die wijzen op 665 voertuigen/uur op datzelfde traject. Eigen metingen van De Spreeuw in 2003 tonen dan al een bijna-verzadiging aan met meer dan 1000 bewegingen. Volgens de Spreeuw is er amper restcapaciteit. De nieuwe ontwikkeling zorgt voor 142 extra voertuigen per uur op de spits, goed voor 1 km. file extra per uur. Iedereen die dagelijks langs de Leuvensesteenweg rijdt erkent het probleem.



Te veel decorgroen

De stad gaat er prat op dat 53 % van Spreeuwenhoek-Venne open ruimte blijft. De Spreeuw juicht dit toe, maar wijst erop dat het grootste gedeelte daarvan privaat terrein is en braakliggende grond wordt, dus geldt als decorgroen. De Spreeuw wil **beleefbaar groen** voor iedereen van de buurt en wil het bos Van Loos uitroepen tot buurtbos van aan de Leuvensesteenweg tot aan de Vaart. Op de braakliggende gronden wil ze bomen planten. Op dergelijke oppervlakte moet het mogelijk zijn om langer dan 2 minuten rustig te wandelen in het groen.

Waterhuishouding

De stad gaat ervan uit dat de nieuwe ontwikkeling geen bijkomende belasting veroorzaakt voor de waterhuishouding in het lager gelegen en belendende gebied Venne -Vennecourt. De Spreeuw heeft daar zijn twijfels over en vreest een overbelasting van de Barebeek.

Dorpsplein

Met de nieuwe ontwikkeling probeert de stad de bestaande wijk zoveel mogelijk te sparen. Dat juicht De Spreeuw toe. Maar de stad vergeet dat ze geen nieuwe wijk bouwt, maar **een nieuw dorp**. De Spreeuw vraagt samenlevingsopportuniteiten en geen slaapwijk. Een nieuw dorp vraagt een dorpsplein en voorzieningen om elkaar te ontmoeten. Het nieuwe plan

zorgt veeleer voor een segregatie van de 'oude' en nieuwe buurt, dan dat het kansen biedt tot samenleven. De Spreeuw wil dat veranderd zien.

Modelwijk?

Er is aan De Spreeuw beloofd dat de nieuwe wijk een modelwijk moet worden, ook qua duurzame ontwikkeling. De nieuwe plannen wijzen niet in die richting en dat betreurt de Spreeuw. Vier studenten gaan dit nu als eindwerk voor hun *master Urban Architectural Design* (Sint Lucas) uitwerken. Buurtraad De Spreeuw verwacht hun resultaat tegen eind juni en hoopt dan nog geargumenteerde aanpassingen te kunnen doen.

Welkom in *tramme(n)land* !

Mechelen heeft nood aan een hoogwaardig Openbaar Vervoer. Dat zeggen Vlaams minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt, burgemeester Bart Somers en Schepen van Mobiliteit Karel Geys. Nobel doel: het autoverkeer doen afnemen in functie van duurzame vervoersmiddelen. We zitten immers met een heuse congestie (dichtslippen van het verkeer), en dat kan ten koste gaan van de verdere *dynamisering* van Mechelen en omgeving. Enerzijds wordt gemikt op een **lightrail**-verbinding, een soort snelle tram, die gebruik kan maken van een oude spoorlijn en via Hombeek en Willebroek naar Boom kan rijden.

Anderzijds wordt ook stedelijk de terugkeer van de **tram** bepleit, zij het dan voor een verbinding tussen het centraal station en Mechelen-Noord (industriezone). Vraag is of men met zo'n overhaaste beslissing geen cruciale stappen overslaat: hoe is de ervaring in de andere vlaamse-ruit-steden? Is het bestaande Openbaar Vervoersnet al optimaal uitgebouwd naar bereikbaarheid? Er komen de volgende jaren zes (6!) Mechelse sites in volle ontwikkeling. En, laatst maar niet onbelangrijk: is er een (stedelijk) **debat** aan vooraf gegaan met zoveel mogelijk betrokkenen? Kathleen Van Brempt is nog helemaal niet klaar met het Openbaar Vervoersplan 'Pegasus' (*ofte het 'geveugelde paard' uit de Griekse mythologie*) voor de regio, waarin al sprake is van een lightrailverbinding Antwerpen - Puurs. De overheid lijkt dus de graag geziene ontwikkeling eerder achterna te hollen, terwijl koning auto Vlaanderen verder dichtslibt. Mechelen dreigt hiermee het slachtoffer te worden van zijn eigen evolutie.

De vraag rijst of men de bereikbaarheid nog langer *door de autobril* kan bekijken als men het over duurzaamheid wil hebben. De besturen willen tegelijkertijd duurzaamheid én bereikbaarheid, en dus blijft men de auto aanzuigen tot dicht bij de stations, de bedrijvensites (Mechelen-Noord, ontwikkeling aan de ring R6, Raghenopark, stationsomgeving, ...) én de kernstad. Het resultaat kennen we.



Tram 52 richting Centrum en verder via H.Consciensestraat
anno 1955

Tram of (trolley-)bus?

De evolutie van Mechelen in de twintigste eeuw heeft ervoor gezorgd dat de nieuwe woonlobben nogal nauw aansluiten op de historische binnenstad. Veel ruimte is er dus niet om nieuwe infrastructuur te ontwikkelen om zo een passend antwoord te bieden aan de toene-

mende (im)mobiliteit. Dus moeten we op zoek naar andere oplossingen.

Een belangrijk gegeven in de Mechelse mobiliteit is de ring rond 'intra muros' (R12). De uiteindelijke bedoeling moet zijn om het doorgaande verkeer te weren van deze ring, waar o.a. het 10-jarenplan 'Mechelen Stationsomgeving' aan tegemoet zal komen.

Hier kan men - ideaal gelegen tussen de binnenstad en de woonwijken - een groene gordel ontwikkelen, die beperkte parkeermogelijkheden kan bieden voor kort-parkeerders.

Milieuvriendelijk Openbaar Vervoer zou de klok rond kunnen circuleren op deze gordel, met een aansluiting op een noord-zuid-as die de binnenstad doorkruist. Daarin zou de aangekondigde **tram** (grotere capaciteit, stiller, minder vervuילend) kunnen passen, zij het dat hiervoor wel erg ingrijpende infrastructuurwerken nodig zijn. Zo kan iedereen gemakkelijk binnen de 500 meter van zijn bestemming geraken met Openbaar Vervoer, zonder dat er veel grote bussen de stad moeten doorkruisen.

Wat dacht je van een *Multi FlowAir*?

Anders dan met een tram – waarvan we de charme in een stadsbeeld moeten erkennen - kan dit in de tijd 'schommelend' vervoer gebeuren met de *Multi FlowAir* (<http://www.mdi.lu/english/multiflowair.php>): het is een milieuvriendelijk voertuig dat perfect kan aangepast worden aan het aantal passagiers dat fluctueert naarge-



lang het tijdstip (weekdag, spitsuur, scholen, W.E., ...) en waardoor geen (nagenoeg) lege bussen meer gedurende grote gedeelten van de dag nog rondtoeren. Dure infrastructuurwerken die jaren aanslepen zijn hier dan ook overbodig.

Naar bereikbaarheid van onderwijsinstellingen en vrijetijdsvoorzieningen, en vanuit toeristisch oogpunt kan een tram misschien wel scoren, en dan liefst met een tracée die de stad met de buiten-parkings verbindt: Planckendael, Technopolis, Speelgoedmuseum, historisch centrum, Katholieke Hogeschool, Coloma, talrijke middelbare scholen, De Nayer (Sint-Katelijne Waver), de Nekker(hal)...

De Groene Gordel kan verbonden worden met verder gelegen verkeersassen d.m.v. Groene Boulevards, waar aan het einde plaats mogelijk is voor 'langparkeerders' die via openbaar vervoer of veilige fietspaden hun weg naar het centrum kunnen verderzetten.

Een voorbeeld van een aantal *straten* die tot een Groene Boulevard omgetoverd kunnen worden : Leuvensesteenweg, Nekkerspoel, Lierssesteenweg,

Battelsesteenweg, Antwerpsesteenweg, Het groen en de ingrijpende afname van het autoverkeer dragen bij tot een aanzienlijke verbetering van de leefbaarheid en een veiliger verkeer voor de zachte weggebruikers.

Niet alleen de binnenstad, maar ook de aangrenzende woonwijken moeten op korte termijn **autoluw** worden. Met de bouw van twee nieuwe parkings pal in het centrum geeft men een compleet verkeerd signaal. Niet de bewoners, maar vele bezoekers van de stad zullen hun mobiliteitsgedrag moeten wijzigen.

Alleen al door aangepaste verkeersaanwijzingsborden kan de overheid de verkeerstroom in Mechelen een beetje doen afnemen. Doorgaand verkeer intra muros kan anderzijds meteen een halt toegeroepen worden door de bestaande **verkeersstops** eindelijk te activeren!

Randparking met pendeldienst?

Toen we zo'n drie, vier jaar geleden de denkpiste van een parking aan de E19 (Mechelen-Noord) en het gebruik van de parking van het domein Plankendaal, beide met pendeldienst naar de stad, voorstelden had men er geen oren naar. Het argument luidde dat zo'n pendeldienst veel te duur zou zijn. Welk prijskaartje mag er aan de leefbaarheid – lees gewenste duurzaamheid – hangen? Begin december 2008 lezen we in de krant dat men die piste van een parking aan de E19 toch wil volgen (is een pendeldienst intussen goedkoper geworden?).

De rekensom voor de *light-rail* tussen Mechelen en Boom

Een *lightrail* (*tram*) tussen Boom en Mechelen-Noord zou 150 miljoen euro (6 miljard BEF !) mogen kosten. Deze verbinding zou er niet voor 2015 komen, en heeft slechts een geringe invloed op de totale mobiliteitsdruk voor Mechelen.

Er van uitgaand dat de afstand tussen Boom (centrum) en Mechelen-Noord zo'n 12 km bedraagt en de geraamde kostprijs de 150 miljoen euro (6 miljard BEF) niet overschrijdt, kost dit lijntje zo'n 12,5 miljoen EUR per kilometer (in Belgische frank : 500 miljoen ofte een half miljard BEF !). Per meter is dat een half miljoen BEF ! (500.000 BEF).

Het heropenen van een aantal NMBS-stopplaatsen rond Mechelen (Hombeek, Blaasveld) lijkt ons interessanter. Een traject dat evenveel aandacht verdient is een vlot openbaar vervoer tussen Mechelen en Aarschot, Heist-op-den-Berg. Die spoorlijn ontbreekt volledig.

Nieuw station en fietsroutenetwerk

Moet er geen werk gemaakt worden van een verbetering van het NMBS-netwerk, met voor Mechelen een nieuw station ter hoogte van Mechelen-Noord? Een tram kan anderzijds gemakkelijker haltes aandoen: de beschermde werkplaats, de bedrijven bij de E19, Pauwels-Trafo, enz... Dit zou al een aanzienlijke vermindering van de verkeers- en parkeerdruk betekenen voor het centrum en de aangrenzende woonlobben. Dit nieuwe station zou voor een goede aansluiting moeten zorgen met een parkeerterrein t.h.v. de op- en afritten van de E19, de R6 en het industrieterrein.

De combinatie openbaar verkeer/privéverkeer moet zorgen voor een optimale duur van verplaatsing voor de forenzen.

Het is veeleer aangewezen om te kiezen voor relatief goedkope maatregelen die binnen de twee jaar voor een merkelijke kentering van de mobiliteitsdruk kunnen zorgen.

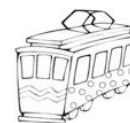
Mechelen is (nog meer dan Gent bvb) een stad die bij uitstek op **fietsers-maat** gesneden is. De fiets is een uitstekend milieuvriendelijk vervoermiddel dat binnen bereik ligt van de meesten onder ons en goed mogelijk is in combinatie met andere (openbare) vervoersmiddelen. De infrastructuur voor fietsers laat echter nog altijd te wensen over. Meer en veiligere fietspaden, en veel meer en betere fietsstallingen zijn nodig om het gebruik van de fiets te stimuleren. Het netwerk kan sluitender. Voor het bedrag van 150 miljoen euro, daar moet men toch een veelvoud van 12 km mee kunnen aanleggen...

Besluit

Positief is dat men eindelijk inziet dat de wegen rond Mechelen dichtslibben, helaas komt dit inzicht tien jaar te laat. De realisatie van zo'n tramlijn zou charme geven aan de stad, maar zou nog minstens vijf jaar op zich laten wachten, terwijl dit project maar voor een gering effect op de totale mobiliteit in en rond Mechelen kan zorgen.

De ligging (en bereikbaarheid) van Mechelen is vaak een troef geweest, doch dit aspect keert zich nu tegen de stad, juist door een gebrek aan VISIE van de beleidsmensen gedurende de voorbije decennia.

Hopelijk wordt dit tram-lightrail-idee niet weer een megalomaan project waarmee politici beter 'scoren'. Ook de timing van dit bericht doet vermoeden dat de aandacht van andere problemen afgeleid moet worden. Mechelen kan dan al de derde stad van Vlaanderen en sterk geëvolueerd zijn het voorbije decennium (politici hebben daar weinig invloed op), helaas zijn we er wat betreft veiligheid, verkeersveiligheid en mobiliteit de voorbije jaren niet op vooruitgegaan. Integendeel. En daar kunnen/moeten de beleidsmensen net het verschil maken.



Mobiliteitsdebat dringend nodig!

Vanonderuit! ziet uit naar het mobiliteitsdebat met ervaringsdeskundigen dat ze op **dinsdagavond 10 februari 2009** zélf zal organiseren.

Worden voor het **panel** uitgenodigd: de betrokken vertegenwoordigers van het lokaal bestuur, Restauratie Integratie Mechelen (RIM), de Mechelse Fietsersbond, de Bond Trein-, Tram-, Busgebruikers, de horeca, Mechelse Mobiliteitscentrale (MMC), vertegenwoordiger Onderwijsoverleg Mechelen.

Mechelen Stationsomgeving

De **Klankbordgroep** die op 2 december 2008 werd opgericht als inspraakluik bij het project 'Mechelen Stationsomgeving' is in een positieve sfeer opgestart met een vijftiental partners uit belangengroepen waaronder Buurtcomités, Fietsersbond, Bond van Trein-tram-busgebruikers.... Er wordt veel verwacht van deze inspraakmogelijkheid die moet uitmonden in een gespreksforum, gericht op daadwerkelijk meenemen van de bevolkingsinbreng in plaats van de beslissing steeds aan de inspraak te laten voorafgaan.

Drie plus nul is drie, geen zes

Voor OCMW-voorzitter Koen Anciaux is 3 plus 0 blijkbaar gelijk aan zes. Zo liet hij toch onlangs uitschijnen in een persartikel gewijd aan de 'beslissing' als zouden er 3 nieuwe dienstencentra of wijkhuizen bijkomen. Die zogezegd *van bovenaf* komende beslissing te 'rationaliseren' is gestoeld op een pure besparingsgedachte. Het is gewoon een verschuiving van centra zodat bvb. de bezoekers van het dienstencentrum De Smis (actueel als dé ontmoetingsplaats in de wijk) maar naar een zogenaamd 'nieuw' wijkhuis in de Paardenkerkhofstraat op Nekkerspoel moeten. Dat mensen van het ene dienstencentrum dan maar naar het andere afgelegen centrum moeten sukkelen is de voorzitter zeker ontgaan. Die sociale afbouw van onze stad moeten we een halt toeroepen. Meer en meer Mechelaars zijn de prestigepolitiek van steen en beton immers kotsbeu. Ze willen integendeel een sterk en degelijk onderbouwd sociaal- en integratiebeleid, niet in het minst ten gunste van de sociaal zwaksten in onze samenleving. Het huidige beleid heeft haar ware gelaat al voldoende getoond.



Al van in 2003

Dit was de uitleg voor de geplande verschuivingen van dienstencentra die de vorige OCMW-voorzitter (P. Backx, nu assistierend op het kabinet van burgemeester Somers) al in 2003 over de besparingsplannen van Somers I gaf : «*Er moet samenwerking komen tussen de dienstencentra (DC) en de wijkhuizen. De centrumverantwoordelijke en de wijkmanager moeten een team vormen en niet langer naast elkaar werken. In de plaats van de DC wil men een werking in 11 wijken organiseren, met behoud van de subsidie van 20.000 euro per DC. De Stad moet daar nog 650.000 euro bijleggen. Tegen 2006-2007 wil men met deze nieuwe werkingen kunnen opstarten. Het DC Den Abeel zou blijven, weliswaar opgeslorpt in één wijkwerking. Hetzelfde voor De Schijf in een nieuwbouw op dezelfde terreinen. Den Deigem zou DC blijven met als antenne De Rooster. Uiteindelijk worden de activiteiten in het DC De Smis overgeplaatst naar Nekkerspoel. De Smis wordt antenne.*»

Verdere sociale verdringing

Vandaag werken tal van 'politieke' maatregelen sociale verdringing in de hand. Is het geen verhuizing naar een verder gelegen dienstencentrum, dan is het een systematisch en noodgedwongen verdringen van de zwakkeren in de (binnen-) stad naar de stadsrand. Wordt het een stad van nog louter goede tweeverdieners? Maar ook de nieuwe Papenhofwoningen (Nekkerspoel) blijken volgens vanonderuitkrantlezers niet betaalbaar voor een doorsnee-gezin. De grote opruim- en nethedacties van straten en pleinen worden door het Stadsbestuur dus wel erg ruim geïnterpreteerd.

Neen, de goednieuwsshow van *Bart Somers en co* kan niet meer kritiekloos in geuren en kleuren in beeld gebracht worden. Een anti-sociaal beleid zal zich sowieso op termijn wreken. Het gaat over een openbare dienstverlening die niet zomaar kan worden opgeheven. Idem dito voor de gemeenschapsvoorzieningen (bvb. het Zwempaleis).

De Mechelse Speakers' Corner: het woord weer openbaar! Zeg ook eens ùw gedacht.

Sinds begin 2007 passeerden vele sprekers, die allerlei aansneden. Niet in het minst was er de roep naar een betere politiek. Af en toe bleven voorbijgangers even luisteren, en hielden zich niet in om ook hun wederwoord te doen klinken.

De *Speakers' Corner Mechelen* - als een herwaardering van het woord en de vrije meningsuiting - gaat altijd de **laatste zaterdag** van de maand door, om **5 voor 12** op de Grote Markt ter hoogte van Opsinjoor. **Wanneer kom je eens langs?**

