

Over de rol van cijfers in het Uplace debat incl. doorlichting Toetsingsnota GRUP cluster C3 VSGB

prof. ir. Dirk Lauwers en prof. dr. Kobe Boussauw

Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
Vlaams Parlement - 10 juni 2015

DeMorgen, VRIJDAG 13/02/2015

7



BASIS VOOR DEZE TOELICHTING

Studie in opdracht van stad Vilvoorde + Wetenschappelijke paper Plandag 2015

Onderzoek naar de mobiliteitseffecten van het aangepast programma VSGB - Cluster C.3

EINDRAPPORT

Onderzoek naar de mobiliteitseffecten van het aangepast programma VSGB - Cluster C.3

De GRUP-toetsingsnota voor de reconversiezone Vilvoorde-Machelen
(inclusief Uplace site) getoetst

ONDERZOEK UITGEVOERD DOOR
Dirk Lauwers, Kobe Boussauw en Ward Ronse

Planning in actie: de rol van cijfers in het Uplace-debat

Kobe Boussauw - kobe.boussauw@vub.ac.be
Dirk Lauwers - dirk.lauwers@ugent.be

Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis
Universiteit Gent - Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning

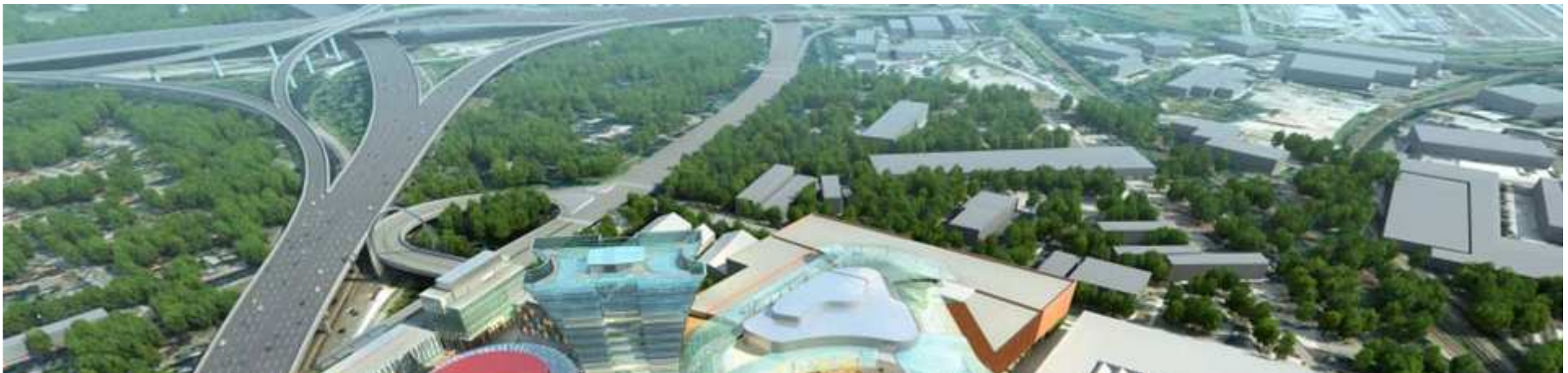
Abstract

In februari 2015 bereikte de controverse rond het geplande Uplace-winkelcomplex in Machelen ongekende hoogten. Tegenstanders van het project wonnen langzaam terrein, aangevoerd door de oppositie in het Vlaams Parlement, die zich steeds hardnekkiger in het dossier vastbeet. Niemand werd gespaard: studiebureaus, academici en al dan niet voormalige ministers moesten het ontgelden.

Wat opmerkelijk is aan dit debat, is dat het in belangrijke mate door cijfers is gestuurd. De auteurs van deze bijdrage speelden daar een eigen rol in, door te stellen dat de manier waarop er over het verwachte aandeel openbaar-vervoergebruikers gecommuniceerd werd de waarheid geweld aandeed. Dat we tegenwind konden verwachten, stond in de sterren geschreven. Maar het spel werd wel erg hard gespeeld.

Op allerlei publieke fora werd onder vakgenoten over de empirische onderbouwing en de gebruikte methodologie gediscussieerd. Politici hadden het dan weer over de integriteit en betrouwbaarheid van de experts en de procedures, terwijl het publieke debat zich concentreerde rond de wenselijkheid van het project en de geloofwaardigheid van de op cijfers gesteunde besluitvorming.

We maken in deze paper een beknopte reconstructie en zien parallellen met het werk van Flyvbjerg (Rationality and Power: Democracy in Practice), Forester (Planning in the Face of Power), en Taleb (The Black Swan).



DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

In opdracht van Stad Vilvoorde in kader formulering bezwaarschrift

Uitgevoerd door Dirk Lauwers, Kobe Boussauw, Ward Ronse

Drie onderzoekers die aan de afdeling mobiliteit en ruimtelijke planning (AMRP) van de UGent samenwerkten op onderzoek over vervoerswijze bezoekers shoppingcentra in het kader van het Steunpunt Ruimte, toegelicht aan deze Parlementaire commissies op 12 februari 2015, maar voor opdracht van de Stad Vilvoorde optraden als onafhankelijk onderzoekers (en hiermee dus noch de UGent noch het Steunpunt Ruimte verbinden)

Periode: start 20/4/2015 , eindrapport op 11/5/2015 = 'quick scan'

Gehanteerd referentiekader:

De bronnen die de basis vormen voor de Toetsingsnota:

Plan MER VSGB (Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel) en Project-MER Uplace

CROW Kennisbank Module 'Ruimte, Stedenbouw, Mobiliteit en Verkeer'

Vlaams Verkeerscentrum (Verkeersindicatoren Hoofdwegennet 2014)

Resultaten eigen onderzoek (publicaties over onderzoek vervoerswijze bezoekers shoppingcentra)

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

METHODOLOGISCHE BASIS

1. Onafhankelijke kwaliteitstoetsing?
MER-cel en interne ISO kwaliteitsborging?
2. Verkeerssimulaties

2.2.2 Toebedeling van de verkeersgeneratie aan het wegennet

In het kader van het plan-MER VSGB werd GEEN verkeersmodellering uitgevoerd door het Vlaams Verkeerscentrum voor het inschatten van de **geplande situatie**. Het gegenereerde verkeer, ingeschat op basis van de programmacijfers en bovengenoemde kengetallen, werd **"handmatig"** toebedeeld aan het wegennet, waarbij logischerwijs een aantal vereenvoudigingen en veralgemeningen werden

3. Toetsing aan empirische gegevens?
 - Met erg hypothetische waarden voor het verkeer gerekend
 - Aanpassing t.o.v. Plan MER niet getoetst aan empirische gegevens
 - Systematisch gebruik van lage/verlaagde cijfers

Zwakke methodologische basis – geen garantie op objectieve benadering

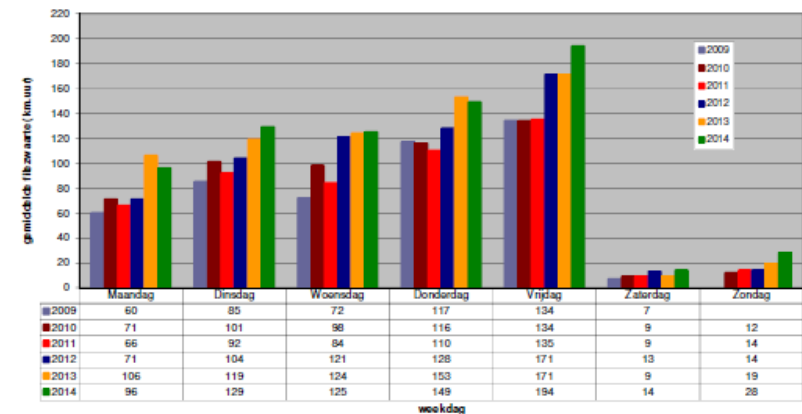
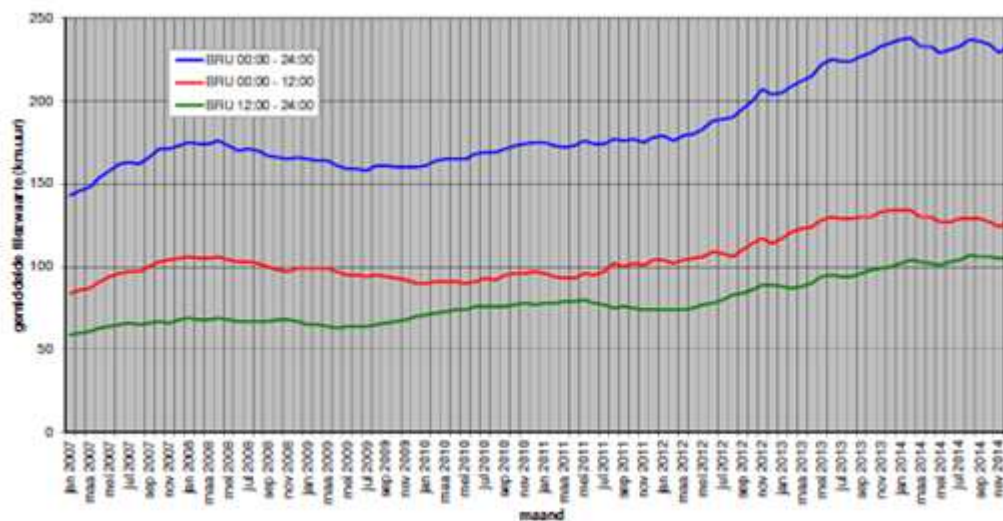


DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

INPUTGEGEVENS VERKEERSBEREKENINGEN

1. Basisgegevens over het autoverkeer in de referentiesituatie

- wegbelasting geplande situatie = verkeersintensiteit 2007 + bijdrage VSGB prog.
- maar: gecumuleerde filezwaarte in Brusselse PM = verdubbelde sinds 2007 !
vooral vrijdag avondspits gestegen (bron Vlaams Verkeerscentrum)



- File ook zonder Uplace langer (in ruimte en tijd)

Gebruikte cijfers Toetsingsnota verouderd – onderschatting verkeersproblematiek

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

INPUTGEGEVENS VERKEERSBEREKENINGEN

2. Kengetallen plan-MER overgenomen in toetsingsnota

- Vertrekbasis niet geactualiseerd (CROW richtcijfers uit Plan-MER niet meer in gebruik in Nederland)
- Huidige CROW richtcijfers (bron: CROW Kennisbank Module 'Ruimte, Stedenbouw, Mobiliteit en Verkeer')

winkelboulevard									
Parkeerkencijfers (per 100 m ² bvo)									
centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers	
min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.		
zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	2,5	3,0	2,9	3,4	n.v.t.	n.v.t.	94%
sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	3,2	3,7	3,7	4,2	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	3,5	4,0	3,9	4,4	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	3,7	4,2	4,2	4,7	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	3,6	4,1	4,2	4,7	n.v.t.	n.v.t.	
Verkeersgeneratie (per 100 m ² bvo)									
centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers	
min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.		
zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	13,2	15,8	15,1	17,7	n.v.t.	n.v.t.	98%
sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	16,9	19,6	19,3	22,0	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	18,2	20,9	20,8	23,4	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	19,3	21,0	22,0	24,6	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	19,3	21,0	22,0	24,6	n.v.t.	n.v.t.	

- In Toetsingsnota wordt na toepassing reducties uiteindelijk gerekend met 11 auto's per 100m² bvo dit is **d.i. onderschatting met helft van het CROW richtcijfer**

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

INPUTGEGEVENS VERKEERSBEREKENINGEN

2. Kengetallen plan-MER overgenomen in toetsingsnota

-Vrachtverkeer 'grootschalige detailhandel wordt niet ingecalculeerd

Tabel 3 In plan-MER gebruikte kengetallen voor verkeersgeneratie per functie

eenheid		personenwagens						vrachtwagens						pae					
		17-18			17-18			17-18			17-18			17-18			17-18		
		dag	8-9 in	8-9 uit	in	uit	dag	8-9 in	8-9 uit	in	uit	dag	8-9 in	8-9 uit	in	uit	dag	8-9 in	8-9 uit
wonen	woning	3,79	0,02	0,38	0,32	0,11						3,79	0,02	0,38	0,32	0,11			
TDL	bruto ha	36,00	10,00	3,25	3,25	8,25	36,00	1,80	1,80	1,80	1,80	108,00	13,60	6,85	6,85	11,85			
regionaal BT	bruto ha	33,75	9,20	3,10	3,10	7,80	36,00	1,80	1,80	1,80	1,80	105,75	12,80	6,70	6,70	11,40			
KMO	bruto ha	13,50	3,68	1,24	1,24	3,12	18,00	0,90	0,90	0,90	0,90	49,50	5,48	3,04	3,04	4,92			
kantoren	100 m² bvo	5,32	0,98	0,02	0,02	0,86						5,32	0,98	0,02	0,02	0,86			
kantooracht	100 m² bvo	3,33	0,61	0,01	0,01	0,54						3,33	0,61	0,01	0,01	0,54			
grsch detailh	100 m² bvo	18,00	1,00	0,73	2,20	2,39						18,00	1,00	0,73	2,20	2,39			
meubelboul	100 m² bvo	6,00	0,33	0,24	0,73	0,80						6,00	0,33	0,24	0,73	0,80			
leisure	100 m² bvo	24,00	0,20	0,00	2,30	2,40						24,00	0,20	0,00	2,30	2,40			
hotel	100 m² bvo	8,80	0,00	1,00	1,00	0,00						8,80	0,00	1,00	1,00	0,00			
ziekenhuis	ziekenhuisbed	4,35	0,65	0,10	0,20	0,50						4,35	0,65	0,10	0,20	0,50			
sec school	10 leerlingen	1,50	0,50	0,00	0,00	0,50						1,50	0,50	0,00	0,00	0,50			
golfterrein	ha	2,03	0,09	0,00	0,08	0,07						2,03	0,09	0,00	0,08	0,07			



Volgens Richtlijnenboek MOBER 1 levering per 4 dagen/100 m² bvo

d.i. onderschatting met 410 vrachtwagen bewegingen of 9020 pae* of 9,1% verrekende pae per dag

*1 pae = 1 personenautoequivalent

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

INPUTGEGEVENS VERKEERSBEREKENINGEN

3. Verzadigingsgraad wegnnet

- Refereert naar verzadigingsgraad wegvakniveau afgeleid model Verkeerscentrum
- Maar: op gewone wegen is capaciteit kruispunten bepalend voor de verkeersafwikkeling
- Verkeerstellingen op N1 en R22 nochtans gekend (tellingen AWW)
- Berekening wachtrijen en verliestijden aan kruispunten in omgeving plangebied is perfect mogelijk maar niet opgenomen in Toetsingsnota

Congestieproblematiek op gewone wegen wordt niet accuraat in beeld gebracht in de Toetsingsnota , dit leidt tot onderbelichting van de reële fileproblematiek

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

REDUCTIE VAN HET PROGRAMMA

1. Reductieberekening

- Verkeersontwikkeling m.b.t. niet gereduceerde functies (wonen, bedrijven,...) wordt niet verrekend
- Recente demografische, economische en ruimtelijke evoluties in de Noordrand en Brussel wordt onvoldoende in rekening gebracht

Significante onderdeel reeds ontstane of te verwachten mobiliteitsdruk wordt niet behandeld in de Toetsingnota, dit leidt tot onderschatting mobiliteitsimpact

- *Kringredening* i.v.m. overbelasting wegsegmenten – verdringing in tijd – modal shift. Toetsingsnota toont enkel verwachte intensiteit tijdens de spits – die is uiteraard niet groter dan capaciteit.

Wat echter bezorgdheid plan-MER zou moeten zijn is de langere duur van de congestie en toename van sluipverkeer , dit komt niet aan bod.

Zodoende wordt misleidende indruk gewekt dat er geen bijkomend probleem is.

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

REDUCTIE VAN HET PROGRAMMA

2. Impact niet-lineariteit van de programmareductie op puntbelastingen

- Programmareductie is niet evenredig gespreid over plangebied, Uplace levert puntbelasting
- Toegepaste methodiek van globale cijfers resulteert in onderschatting lokale problemen, o.a. R22 tijdens uren wanneer verkeersproductie Uplace maximum bereikt
- Vrije busbaan reduceert mogelijkheden voor autocapaciteit op knelpunten

De lokale verkeerspieken veroorzaakt door Uplace komen niet aan bod in de Toetsingsnota

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

AANPASSING KENGETALLEN

1. Onderbouwing van de aanpassingen

- Oorspronkelijke kengetallen worden gereduceerd, onderbouwing met empirische gegevens (bv. andere shoppingcentra) wordt niet beschreven
- Er wordt enkel verwezen naar modal shift. Indien oorspronkelijke kengetallen vertrekken vn 80-85% (Toetsingsnota p.10) dan varieert verrekend aandeel auto tussen 45% en 52%.

Functie	Kengetal gebruikt in plan-MER VSGB (aantal pw per dag)	Kengetal toetsingsnota o.b.v. project-MER Uplace (aantal pw per dag)	Aanpassing kengetal verschil toetsingsnota en plan-MER (%)	Auto-aandeel gebruikt in plan-MER VSGB	Auto-aandeel na aanpassing kengetallen in toetsingsnota (%)
<i>kantoren</i>	5,32	3,00	-43,4%	0,80-0,85	0,45-0,47
<i>grsch detailhandel</i>	18,00	11,00	-38,9%	0,80-0,85	0,49-0,52
<i>leisure</i>	24,00	14,50	-39,6%	0,80-0,85	0,48-0,51

Tabel 9. Reconstructie van het 'nieuwe' auto-aandeel op basis van de aanpassing van de kengetallen

Bron: eigen berekeningen op basis van de in de toetsingsnota gehanteerde cijfers

De Toetsingsnota rekent impliciet met auto-aandeel van slechts de helft of minder. Dit is totaal ongeloofwaardig.

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

AANPASSING KENGETALLEN

2. Verkeersgeneratie volgens het project-MER

- vrijdagavond tussen 17u en 18u 553 aankomende voertuigen, 562 vertrekkende Uplace
- stelling project-MER weinig impact op oververzadigde ring wegens
 - Verdringing in de tijd (Toetsingsnota stelt dat *Uplace bezoekers* ander tijdstip zullen kiezen)
 - Modal shift: meer openbaar vervoer indien aanbod voldoende (Toetsingsnota stelt dat tram hiertoe *niet noodzakelijk* is)
 - Ruimtelijke verdringing: onderliggend wegennet (sluipverkeer wordt niet behandeld in de Toetsingsnota)
 - Gereduceerde demografische en economische groei zorgt voor afname verwachte verkeersgroei (niet behandeld in de Toetsingsnota)

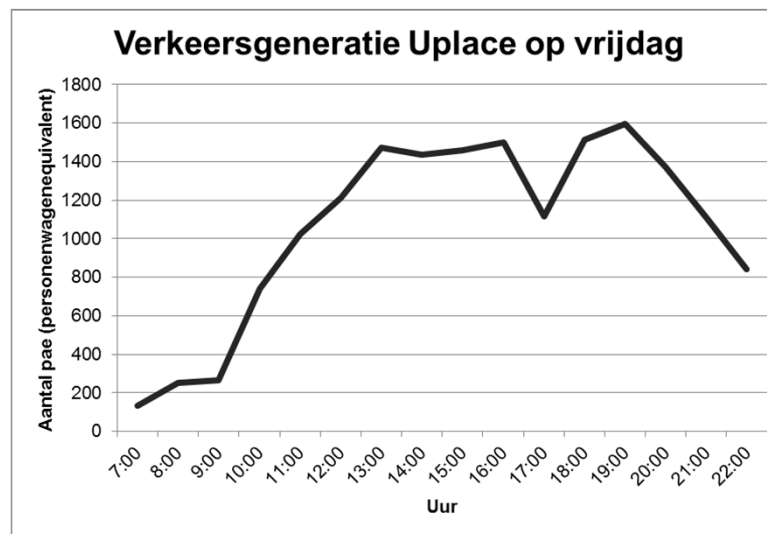
Het is frappant dat net die twee factoren waarvan negatieve gevolgen voor de regio kunnen worden verwacht, niet werden meegenomen in het verhaal over de aanpassingen van de kengetallen in de toetsingsnota

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

AANPASSING KENGETALLEN

3. Verschuivingseffect in de tijd

- Maatschappelijke gevolgen 'capacity restraint' die leiden tot vroegere en latere files (langere filetijden op de ring ook voor wie geen Uplace bezoeker is) worden niet behandeld in Toetsingsnota
- In welke mate reductie autobezzoek Uplace tijdens spitsuur te onderbouwen is kan niet nagegaan worden na lezing Toetsingsnota. Beeld is wel 'merkwaardig'.



Er wordt vertekend beeld gegeven van de verkeersgeneratie van Uplace in de spits

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

AANPASSING KENGETALLEN

4. Modal shift naar het openbaar vervoer

Volgens Plan-MER noodzakelijk:

- GEN lijn naar Mechelen met halteplaats Kerklaan
Toetsingsnota voorziet ruimtelijke reservering halteplaats. Quid garanties (voldoende) bediening voor modal shift?
- Tramlijn Vilvoorde-Zaventem-Roodebeek via R22 (bediening oostelijk deel Brusselse agglomeratie)
Toetsingsnota voorziet enkele pendelbus Zaventem-Vilvoorde-Uplace (bediening van oostelijk deel Brusselse agglomeratie)
- Pendelbus station Vilvoorde- Uplace (i.f.v. bezoekers die met IC/IR naar Vilvoorde komen, bv. uit Antwerpen)
Voorzien in Toetsingsnota

De Toetsingsnota geeft onvoldoende garanties voor OV bediening in functie van vooropgestelde modal split

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

AANPASSING KENGETALLEN

5. Realiteitswaarde aannames van het aandeel openbaar-vervoergebruikers

- In Journaal 30 mei 2012 schuift toenmalig MP Kris Peeters 40% OV aandeel naar voor
- Onderzoek Ronse et al. (2014) geeft op basis van logistisch regressiemodel met ruimtelijke parameters een autoaandeel van 85%
- Project-MER start met aandeel circa 95% auto maar reduceert dit tot 75% indien tram- en GEN-bediening gerealiseerd wordt. In avondspits 2020 wordt aandeel OV na doorrekening met verkeersmodel Vlaams Verkeerscentrum 40%
- Resultaat verkeersmodel roept vragen op bij validiteit berekening voor dit soort oververzadigde situaties (Friso en Korver, 2008)
- Methodologische kanttekeningen bij onderzoek Ronse et al. door Significance (2015) maar niet zozeer bij resultaat:

“Het is niet zo dat wij willen stellen dat de uitkomsten van de toepassing (zoals die voor Uplace Machelen) per definitie heel anders zouden zijn als men rijkere data, completere modellen en modernere technieken had gebruikt. Daarvoor zou het nodig zijn zelf een modelanalyse uit te voeren.”

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

HAALBAARHEIDSTOETS OPENBAAR VERVOER

1. Scenario convenant De Lijn

500.000 euro per jaar,
= exploitatiekosten 2 bussen Luchthaven-Vilvoorde station- Uplace
= capaciteit van 2600 reizigers per dag
= 6,6% verwacht aantal bezoekers op zaterdag

93,40% bezoekers moet ander vervoermiddel nemen dan de 'conventantbussen'
(uitbreiding dienstverlening financieren met belastinggeld?)

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

HAALBAARHEIDSTOETS OPENBAAR VERVOER

2. Scenario Project-MER

= shuttle bus frequentie om de 10 minuten

= max. capaciteit van 7800 reizigers = 3900 bezoekers

= indien evenveel via GEN stopplaats

= 39.423 bezoekers op zaterdag => gemiddeld circa 40% bezoekers

MAAR probleem piek:

project-MER: 11,8% bezoekers zaterdag komt toe tussen 15u en 16u,

capaciteit 6 bussen 12,8% daarvan **dus 87,2% moet ander vervoermiddel nemen**

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

HAALBAARHEIDSTOETS OPENBAAR VERVOER

3. Scenario conform Toetsingsnota – maximaal openbaar vervoer

= GEN stopplaats Kerklaan

= enkel ruimtelijke reservering (geen budgettering, meerjarenprogramma,...) en

= dienstverlening op zaterdag? GEN concept afgestemd op pendel naar Brussel centrum en Europawijk...

Indien aandeel OV (45%) Toetsingsnota met bussen moet gerealiseerd:

=> op zaterdag 14 bussen per uur

=> op zaterdag tussen 15 en 16u : 21 bussen = 1 bus per drie minuten

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

HAALBAARHEIDSTOETS OPENBAAR VERVOER

4. Gevolgen van een hoogfrequente busverbinding

- = zware belasting stationsomgeving Vilvoorde
- = overstap vanop trein (= vraag niet gespreid maar in blok)
- = R22 slechts gedeelte voorzien vrije busbaan – quid commerciële snelheid?
congestie aan kruispunten?
- = onderdrempel tramlijn ligt bij 10.000 à 15.000 reizigers per dag

Onderdrempel tramlijn wordt ook op weekdagen bereikt volgens cijfers op basis van Toetsingsnota en project-MER, toch wordt tram als niet noodzakelijk bestempeld...

DOORLICHTING TOETSINGSNOTA GRUP VSGB-CLUSTER C3

SAMENVATTENDE CONCLUSIE

De besproken **Toetsingsnota** vormt **een buitengewoon zwakke basis** voor de inschatting van de mobiliteitsproblematiek veroorzaakt door het aangepaste ruimtelijk programma van de reconversiezone Vilvoorde-Machelen, cluster C3, van het door de Vlaamse regering voorlopig vastgestelde GRUP.

De door de Toetsingsnota geraamde **mobiliteitsimpact wordt systematisch onderschat.**

BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

De wetenschappelijke publicaties – de zijlijn



European Planning Studies, 2014
<http://dx.doi.org/10.1080/09654313.2014.965132>

 Routledge
Taylor & Francis Group

Shopping Centre Siting and Modal Choice in Belgium: A Destination-Based Analysis

WARD RONSE*, KOBE BOUSSAUW**[†] & DIRK LAUWERS*

*Civil Engineering Department, Centre for Mobility and Spatial Planning, Ghent University, Gent, Belgium,
**Geography Department, Ghent University, Gent, Belgium, [†]Cosmopolis, Geography Department, Vrije Universiteit Brussel, Brussels, Belgium

(Received June 2014; accepted September 2014)

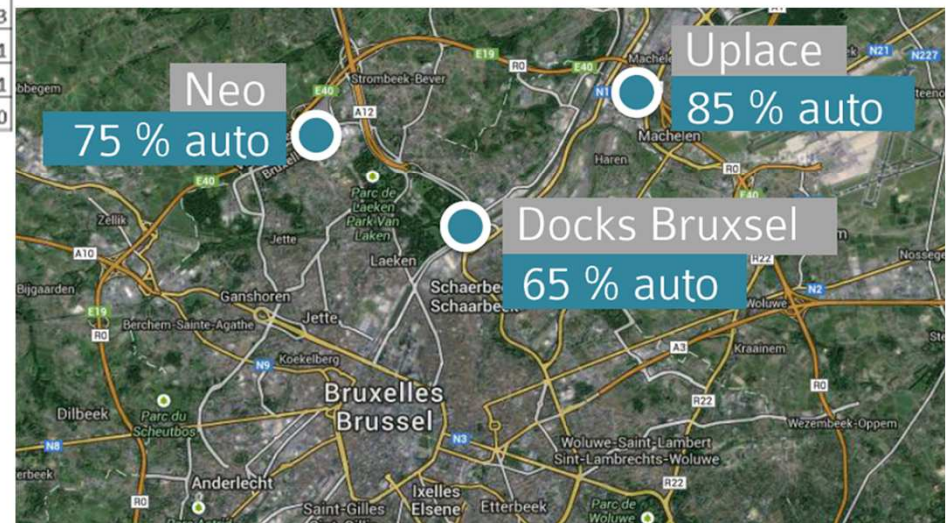
ABSTRACT Although modal split is only one of the elements considered in decision-making on new shopping malls, it remarkably often arises in the arguments of both proponents and opponents. Today, this is also the case in the debate on the planned development of three major shopping malls in Belgium. Inspired by such debates, the present study focuses on the impact of the location of shopping centres on the travel mode choice of the customers. Our hypothesis is that destination-based variables such as embeddedness in the urban fabric, accessibility and mall size influence the travel mode choice of the visitors. Based on modal split data and location characteristics of 17 existing shopping centres in Belgium, we develop a model for a more sustainable siting policy. The results show a major influence of the location of the shopping centre in relation to the urban form, and of the size of the mall. Shopping centres that are part of

BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

De wetenschappelijke publicaties – de zijlijn

SHOPPING CENTRE	BY CAR	BY PUBLIC TRANSPORT	BY BIKE	ON FOOT
Basilix (Brussels)	0,67	0,14	0,01	0,18
B-Park (Bruges)	0,91	0,05	0,03	0,00
City2 (Brussels)	0,22	0,63	0,02	0,13
Gent-Zuid (Ghent)	0,22	0,33	0,15	0,30
Grand Bazar (Antwerp)	0,14	0,51	0,11	0,23
Julianus (Tongeren)	0,52	0,14	0,02	0,32
K (Kortrijk)	0,62	0,13	0,11	0,14
Les Grand Prés (Mons)	0,87	0,11	0,01	0,01
Louizalaan (Brussels)	0,40	0,46	0,01	0,13
Naamse Poort (Brussels)	0,23	0,52	0,02	0,23
Promenade (Kapellen)	0,62	0,09	0,12	0,17
Ring Shopping (Kortrijk)	0,85	0,03	0,08	0,03
Waasland (Sint-Niklaas)	0,79	0,11	0,04	0,04
Warande (Beveren)	0,54	0,19	0,14	0,13
Westland (Brussels)	0,78	0,10	0,00	0,11
Wijnegem (Antwerp)	0,85	0,12	0,02	0,01
Woluwe (Brussels)	0,66	0,23	0,01	0,10

$$P(y) = \frac{1}{1 + e^{-(B_0 + B_1x_1 + B_2x_2 + B_3x_3)}}$$



BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

De wetenschappelijke publicaties – de zijlijn – met gevolgen voor besluitvorming

Schauvliege stelt beslissing over Uplace uit



Vlaams minister van Omgeving Joke Schauvliege © BELGA

Vlaams minister van Omgeving Joke Schauvliege heeft de beslissing van de Vlaamse regering over Uplace met 60 dagen uitgesteld. Dat vernam de redactie en is ons bevestigd door het kabinet.

BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

Het politiek en maatschappelijk debat: interferentie met besluitvormingsproces

DeMorgen. VRIJDAG 13/02/2015

7



Politiek steekspel over Uplace



Parlement.
Links: het
terrein in Ma-
chelen waar
Uplace zou
verrijzen.
© MARC GY-
SENS / PHOTO
NEWS

Vlaamse overheid countert 'onvolledige' mobiliteitsstudie rond winkelcentrum

BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

Het politiek en maatschappelijk debat: interferentie met besluitvormingsproces

ds+ OPINIE

HOE HARRY MULISCH DE UPLACE-DISCUSSIE KAN VOORUITHELPEN

Sloop de Muur van Kennis

28 FEBRUARI 2015 | Georges Allaert (UGent), Dirk Lauwers (UGent), Kobe Boussauw (VUB), Chris Tampère (KU Leuven), Stef Proost (KU Leuven), Bruno De Borger (UA) en Tom Coppens (UA).

Als we willen dat discussies over megaprojecten zoals Uplace niet verzanden in oeverloos gekakel over (de geloofwaardigheid van) cijfers, moeten studie bureaus vanachter hun muur van onaantastbaarheid komen, schrijven **Georges Allaert, Dirk Lauwers, Kobe Boussauw, Chris Tampère, Stef Proost, Bruno De Borger en Tom Coppens.**



"In plaats van technocratische muren op te trekken, moet je grote projecten aansturen in interactie met de omgeving." Walter Saenen

Wie? Academics gespecialiseerd in het domein van mobiliteit en ruimtelijke planning.

BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

Toetsingsonderzoek Toetsingsnota GRUP VSGB i.o.v. Vilvoorde: wij worden spelers in besluitvormingsproces

EXPERTS MAKEN BRANDHOUT VAN UPLACE-STUDIE VLAAMSE OVERHEID

‘Studie heeft een buitengewoon zwakke basis’

Drie verkeersexperts vegen de vloer aan met de studie waarop de Vlaamse regering steunde om een nieuw ruimtelijk plan voor Uplace goed te keuren. De onderzoekers hebben zeven punten van kritiek, met slechts één mogelijke conclusie: ‘Dit is een buitengewoon zwakke basis voor de inschatting van de mobiliteitsproblemen.’



De beeld van het stadsplan van Vilvoorde, vlak bij de site waar Uplace zou komen. Het verkeer staat er nu al vaak stil. [Foto: W. Willems](#)

VOORAF

De Vlaamse regering steunde in 2016 een ruimtelijk plan voor de Vlaamse rand met Brussel, waarin Uplace een experimenteel gebied zou worden. Maar de Vlaamse regering heeft in 2018 een nieuw ruimtelijk plan voor Uplace uitgevaardigd. Dit plan is nu onderwerp van een toetsingsonderzoek door de Vlaamse Overheid.

WAT HET PROBLEEM IS

1. De uitgangspunten zijn verouderd

De Area-studie, een onderzoek waarvoor de Vlaamse regering in 2016 een opdracht gaf, is nu al verouderd. De Vlaamse regering heeft in 2018 een nieuw ruimtelijk plan uitgevaardigd. Dit plan is nu onderwerp van een toetsingsonderzoek door de Vlaamse Overheid.

2. De beschrijving van het gebied is onvolledig

De toetsingsnota, zoals die Area-studie ook heeft, gaat voor een deel over het gebied van Uplace. Maar de Vlaamse regering heeft in 2018 een nieuw ruimtelijk plan uitgevaardigd. Dit plan is nu onderwerp van een toetsingsonderzoek door de Vlaamse Overheid.

WAT HET PROBLEEM IS

3. Slechts 50 procent autobezitters is bereikbaar

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat slechts 50 procent van de autobezitters in de regio van Uplace bereikbaar is. Dit is een zeer laag percentage, wat betekent dat de meeste autobezitters niet kunnen profiteren van de diensten van Uplace.

4. De cijfers zijn te laag

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat de cijfers voor de verkeersproblemen in de regio van Uplace te laag zijn. Dit betekent dat de Vlaamse regering de verkeersproblemen in de regio van Uplace onderschat.

WAT HET PROBLEEM IS

5. Slechts 50 procent autobezitters is bereikbaar

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat slechts 50 procent van de autobezitters in de regio van Uplace bereikbaar is. Dit is een zeer laag percentage, wat betekent dat de meeste autobezitters niet kunnen profiteren van de diensten van Uplace.

6. De cijfers zijn te laag

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat de cijfers voor de verkeersproblemen in de regio van Uplace te laag zijn. Dit betekent dat de Vlaamse regering de verkeersproblemen in de regio van Uplace onderschat.

WAT HET PROBLEEM IS

7. Slechts 50 procent autobezitters is bereikbaar

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat slechts 50 procent van de autobezitters in de regio van Uplace bereikbaar is. Dit is een zeer laag percentage, wat betekent dat de meeste autobezitters niet kunnen profiteren van de diensten van Uplace.

8. De cijfers zijn te laag

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat de cijfers voor de verkeersproblemen in de regio van Uplace te laag zijn. Dit betekent dat de Vlaamse regering de verkeersproblemen in de regio van Uplace onderschat.

WAT HET PROBLEEM IS

9. Slechts 50 procent autobezitters is bereikbaar

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat slechts 50 procent van de autobezitters in de regio van Uplace bereikbaar is. Dit is een zeer laag percentage, wat betekent dat de meeste autobezitters niet kunnen profiteren van de diensten van Uplace.

10. De cijfers zijn te laag

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat de cijfers voor de verkeersproblemen in de regio van Uplace te laag zijn. Dit betekent dat de Vlaamse regering de verkeersproblemen in de regio van Uplace onderschat.

WAT HET PROBLEEM IS

11. Slechts 50 procent autobezitters is bereikbaar

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat slechts 50 procent van de autobezitters in de regio van Uplace bereikbaar is. Dit is een zeer laag percentage, wat betekent dat de meeste autobezitters niet kunnen profiteren van de diensten van Uplace.

12. De cijfers zijn te laag

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat de cijfers voor de verkeersproblemen in de regio van Uplace te laag zijn. Dit betekent dat de Vlaamse regering de verkeersproblemen in de regio van Uplace onderschat.

WAT HET PROBLEEM IS

13. Slechts 50 procent autobezitters is bereikbaar

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat slechts 50 procent van de autobezitters in de regio van Uplace bereikbaar is. Dit is een zeer laag percentage, wat betekent dat de meeste autobezitters niet kunnen profiteren van de diensten van Uplace.

14. De cijfers zijn te laag

De toetsingsnota, schrijft volgens de Vlaamse regering, dat de cijfers voor de verkeersproblemen in de regio van Uplace te laag zijn. Dit betekent dat de Vlaamse regering de verkeersproblemen in de regio van Uplace onderschat.



Onderzoek naar de mobiliteitseffecten van het aangepast programma VSGB - Cluster C.3 - eindrapport.
Maandag 11 mei kwam een mobiliteitsrapport in opdracht van de stad Vilvoorde uitgebreid in de media, over de impact van het voorlopig vastgestelde Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel', cluster C3 (waaronder Uplace). Het volledige eindrapport vindt u hier.
[> lees verder](#)

BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

Stellingen

Het gebruik van verkeersmodellen houdt het gevaar in dat een deel van de democratische doelstellingen van ruimtelijke planningsprocessen omzeild wordt

Stelling in lijn met internationaal wetenschappelijk discours en praktijk

Te Brömmelstroet, M., & Bertolini, L. (2008). Developing land use and transport PSS: Meaningful information through a dialogue between modelers and planners. *Transport Policy*, 15(4), 251-259.

UNITED STATES DISTRICT COURT EASTERN DISTRICT OF WISCONSIN	
1000 FRIENDS OF WISCONSIN, INC., Plaintiff,	
v.	Case No. 11-C-0545
UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, et al., Defendants.	
DECISION AND ORDER	

Show Your Work: Getting DOT Traffic Forecasts Out of the Black Box

By Joe Cortright | 3.6.2015

- Traffic projections used to justify highway expansions are often wildly wrong
- The recent Wisconsin court case doesn't substitute better models, but it does require DOTs to show their data and assumptions instead of hiding them



BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

Stellingen

Het gebruik van verkeersmodellen houdt het gevaar in dat een deel van de democratische doelstellingen van ruimtelijke planningsprocessen omzeild wordt

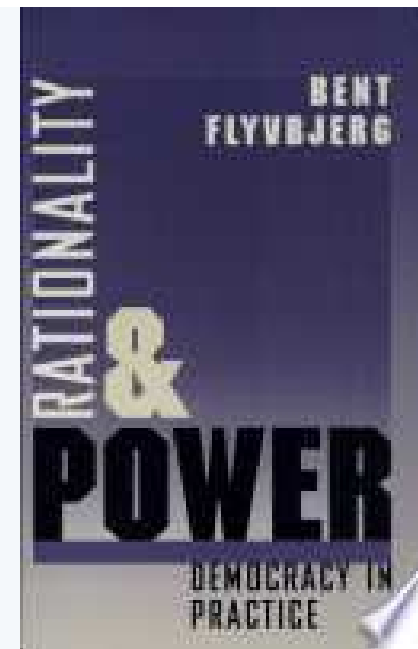
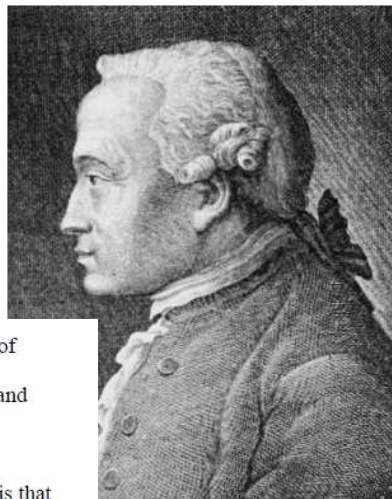
Stelling in lijn met internationaal wetenschappelijk discours

Underestimating Costs in Public Works Projects: Error or Lie?

By Bent Flyvbjerg, Mette Skamris Holm, and Søren Buhl

The key policy implication for this consequential and highly expensive field of public policy is that those legislators, administrators, bankers, media representatives, and members of the public who value honest numbers should not trust the cost estimates presented by infrastructure promoters and forecasters. Another important implication is that

Bent Flyvbjerg @BentFlyvbjerg · May 27
The possession of #power unavoidably spoils the free use of #reason – Immanuel #Kant, p 28 in bit.ly/1RnExe9

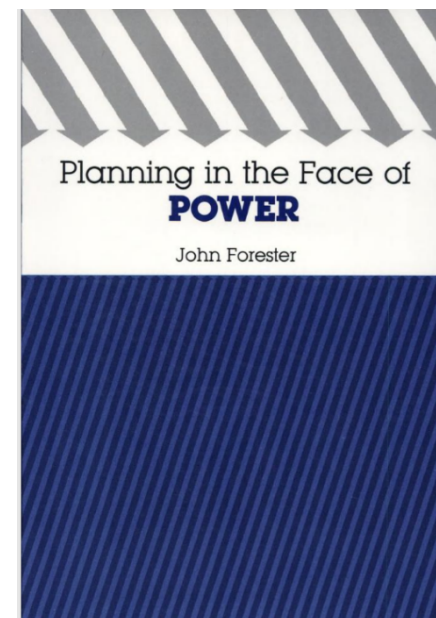


BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

Stellingen

Planners kunnen slechts succesvol zijn in hun vak als ze zelf geëngageerd zijn en kritische vragen durven stellen, ook in een klimaat van serieuze politieke druk en ook binnen een bureaucratische context

Stelling in lijn met internationaal wetenschappelijk discours en praktijk



BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

Stellingen

Meer nog dan alle studies en tegenstudies heeft het 'interview met de ambtenaar die Uplace goedkeurde' op YouTube de problemen met het dossier in kwestie zichtbaar gemaakt bij het brede publiek



Interview met de ambtenaar die Uplace goedkeurde

BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

Nabeschouwingen : maatschappelijk debat

Welles-nietesspel over mobiliteitsstudie Uplace

Maar nu heeft de stad Vilvoorde de mobiliteitsstudie van Antea laten doorlichten door drie universitaire experts. Volgens hen wordt de impact van Uplace op het omliggende verkeer systematisch onderschat. Ze wijzen er ook op dat de verkeerscijfers verouderd zijn en de inschattingen in de nota onduidelijk, onvolledig of verkeerd, schreven de kranten van het Mediahuis gisteren. Volgens de oppositiepartijen Groen en sp.a kan de regering deze nieuwe studie niet naast zich neerleggen.

Schauvliegje wil niet reageren. Uplace vraagt zich af of de drie onderzoekers 'nog in alle onafhankelijkheid opereren, dan wel of ze niet ingeschakeld worden in het politieke spel van de oppositie'. **BELGA/KVe**



Frank Thevissen @fthevissen · May 11
Prima; een kritisch, onafhankelijk expert in #terzaketv over de #Antea-'studie'.
Of ... wacht eens ... [deurne.s-p-a.be/kalender/zomer...](#)



9



7



...



dirk lauwers
@Dirk_Lauwers

@fthevissen zo ken ik er nog een paar (veelkleurig) oa 'Blauw' (zie pic), lezingen vr versch instanties incl partijen

View translation

Antwerp, Belgium



9



7



...

MARKANTE VLAMING



10 MARKANTE VLAMING

12:22 PM · 11 May 2015

BEDENKINGEN BIJ ROL VAN CIJFERS IN UPLACE DEBAT RELAAS EN WETENSCHAPPELIJK KADER EIGEN INBRENG

Nabeschouwingen : reacties uit de vak- en onderzoekswereld



A screenshot of a Facebook post by Kobe Boussauw. The post includes a profile picture of a man, his name 'Kobe Boussauw', and his title 'Assistant professor of spatial planning and mobility at Vrije Universiteit Brussel'. The text of the post mentions a presentation at Plandag and a paper on the role of numbers in the Uplace debate. Below the text is a link to 'plandag.net'. The post has 7 likes and 3 comments. Below the post are three comments from Marco Te Brömmelstroet, Niek Mouter, and Kobe Boussauw himself, all expressing appreciation for the paper.

Kobe Boussauw 18d
Assistant professor of spatial planning and mobility at Vrije Universiteit Brussel

Gisteren op de Plandag, bijzondere interesse voor deze paper van onze hand: Planning in actie: de rol van cijfers in het Uplace-debat (Kobe Boussauw & Dirk Lauwers)

plandag.net

Unlike · Comment · Share · 7 likes · 3 comments

Marco Te Brömmelstroet 17d terecht. Buitengewoon rijk inzicht!

Niek Mouter 18d Zeer goed paper! Keep up the good work!

Kobe Boussauw 14d dank voor de waardering Marco en Niek!



A screenshot of a Twitter retweet notification. It shows a green retweet icon, the name 'niekmouter, Cycling Professor and Jan Duffhues', and the text 'retweeted a Tweet you were mentioned in'. Below this is the text of the tweet: 'May 24: Een @plandag paper dat leest als een detective. Petje af @Dirk_Lauwers en #kobeboussauw! #verkeersmodellen 1/2 plandag.net/2015/wp-conten...'. At the bottom are two profile pictures: one of a man and one of a woman.

niekmouter, Cycling Professor and Jan Duffhues retweeted a Tweet you were mentioned in May 26

May 24: Een @plandag paper dat leest als een detective. Petje af @Dirk_Lauwers en #kobeboussauw! #verkeersmodellen 1/2 plandag.net/2015/wp-conten...

EN VERDER....

Vragen en antwoorden

Contact:

kobe.boussauw@vub.ac.be

dirk.lauwers@ugent.be