

DE NIEUWE VESTEN

BEGELEIDINGS- EN REFLECTIEGROEP 'BAANBREKERS+'

Verslag vergadering 2

Klant / project/ locatie	Stad Mechelen / Agentschap Wegen en Verkeer Begeleidingsgroep de Nieuwe Vesten
Locatie en Datum:	28 april 2022 19:30 Thomas More campus Vesten lokaal C 1.23
Aanwezig	<p>Projectteam:</p> <ul style="list-style-type: none">• Rudy Van Camp - gespreksleider• Bart Janssens - AWV - projectleider• Laurie Gadeyne - Stad Mechelen - communicatie en participatie• Jan De Kezel - Createlli - participatie en secretaris BB+ groep <p>Gast:</p> <ul style="list-style-type: none">• Michaël Verheyde - SUUNTA - studiebureau mobiliteit voor de startnota <p>Leden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Luk Van Lokeren - adviesraad cultuur Mechelen• Carmen Jacquemyn - Thuis in Nekkerspoel• Guy Beyens - VOKA Mechelen - Kempen• Leen Schaerlaekens - Gecoro• Anass Bouzakoura - jeugdraad stad Mechelen• Tom Ressler - onderwijsoverleg GO onderwijs• Koenraad Kennes - bewoner van de Vesten en architect• Mon Schepens - Klimaan• Robin Pepermans - Fietsersbond• Ria Marechal - onderwijsoverleg katholieke scholen• Rita Van den Bossche - actiecomité Nekker Noord• Carl Bols - Red De Vesten• Sigrid Bosmans - De Grond der Dingen• Erwin Van San - Verbindend Mechelen• Simon Verreckt - klimaatraad Mechelen• Stefan Stynen - TreinTramBus• Emiel Neuckens - Stedelijke adviesraad senioren• Geert Milis - vzw Mechelen meemaken - handelaarsvereniging• Patric Delathouwer - Buurtcomité Rondom 't Veer• Iris Vanoverschelde - Buurtcomité Groot Begijnhof• Piet Verlinden - bestuurder Unizo• Tom Op de Beeck - Buurtparlement Heihoek <p>Verontschuldigd:</p> <ul style="list-style-type: none">• Hans Van Hoof - projectleider - stad Mechelen• Dirk Mattheeuws - dienst participatie - stad Mechelen• Michel Vanholder - eerstelijnszorg Mechelen-Katelijne• Els Van Zele - dienst Toerisme - stad Mechelen

	<ul style="list-style-type: none"> • Nansi Van Geetsom - Thomas More • Jean Aerts - buurtcomité Caputsteen • Christophe Johanns - Voetgangersbeweging <p>Nog geen vertegenwoordigers aangeduid van volgende groepen die ook uitgenodigd zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buitengewoon meedoen • Sportraad • Mechelse Ondernemers binnenstad • Buurtcomité Klein Begijnhof Heembeemd • Kansarmoedenetwerk • dienst Erfgoed (deze expertise kan mogelijk vertegenwoordigd worden door Sigrid Bosmans) 																
In cc	volledige lijst leden en vervangers																
Agenda & timing	<table> <tr> <td>Verwelkoming</td> <td>19:30</td> </tr> <tr> <td>Goedkeuring verslag vorige vergadering</td> <td>19:35</td> </tr> <tr> <td>Definitieve samenstelling van de BB+</td> <td>19:40</td> </tr> <tr> <td>Evoluties binnen het project + timing</td> <td>19:50</td> </tr> <tr> <td>Afsprakennota: knelpunten en onduidelijkheden</td> <td>20:00</td> </tr> <tr> <td>Voorkeursscenario - presentatie SUUNTA</td> <td>20:10</td> </tr> <tr> <td>Varia - Vragenronde</td> <td>21:15</td> </tr> <tr> <td>Einde</td> <td>21:30</td> </tr> </table>	Verwelkoming	19:30	Goedkeuring verslag vorige vergadering	19:35	Definitieve samenstelling van de BB+	19:40	Evoluties binnen het project + timing	19:50	Afsprakennota: knelpunten en onduidelijkheden	20:00	Voorkeursscenario - presentatie SUUNTA	20:10	Varia - Vragenronde	21:15	Einde	21:30
Verwelkoming	19:30																
Goedkeuring verslag vorige vergadering	19:35																
Definitieve samenstelling van de BB+	19:40																
Evoluties binnen het project + timing	19:50																
Afsprakennota: knelpunten en onduidelijkheden	20:00																
Voorkeursscenario - presentatie SUUNTA	20:10																
Varia - Vragenronde	21:15																
Einde	21:30																

Agenda-punt	Bespreking	Actie (wie / dd)
Welkom	Rudy Van Camp verwelkomt.	
Vraag naar feedback vanuit achterban	<ul style="list-style-type: none"> - Ouderenraad heeft een groep samengesteld - Hans Van Hoof is de plannen gaan presenteren voor 50 aanwezigen, men gaat met een aantal mensen telkens terugkoppelen na elke BB+ vergadering - Klimaan - er wordt een nota voorbereid voor presentatie bij Klimaan op 10 mei; wordt ook in de Werkgroep lucht voorgedragen. Mon Schepers vraagt om de nota op 19 mei te kunnen voorstellen; Rudy zal kijken wat mogelijk is binnen de volle agenda op 19 mei. - VOKA Mechelen - besproken en er is ongerustheid over de bereikbaarheid industriezone Nekkerspoel (Willemen, Maanstraat, Boerenkrijgstraat,...) - Thuis in Nekkerspoel - medewerkers gemaild - we plannen midden juni een event in de buurt om erover te praten - Verbindend Mechelen: we hebben een 2de dossier samengesteld voor zuidelijk deel van de Vesten - 2de dossier zal wellicht begin volgende week opgeladen worden - Fietsersbond - samengezeten over tijdelijk inrichting en bevindingen aan Bart overgemaakt 	

	Bij het eind van de rondvraag: vraag van Rudy goed te luisteren naar de uiteenzettingen en naar de mening van anderen.	
Samenstelling BB+	<p>Zie presentatie voor terugkoppeling over de aanvragen.</p> <p>Buurtcomité Caputsteen liet weten dat ze zich liever vertegenwoordigd zien door Verbindend Mechelen en niet langer zelf zetelen.</p> <p>Voetgangersbeweging had het zeer druk met een event en liet tijdens de vergadering weten dat ze een vertegenwoordiger aangeduid hebben - Christophe Johans</p> <p>Kansarmoedenetwerk: men zoekt nog een vertegenwoordiger.</p> <p>Thomas More: men zoekt een nieuwe vertegenwoordiger</p> <p>In verband met gebrek aan diversiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nodig ook Welcome in Mechelen uit - Nodig ook diverse burens uit 	
Reacties afspraken-nota	<p>Er werden 3 reacties ingestuurd, zie de google drive.</p> <p>Rudy vraagt om wat toelichting aan wie opmerkingen of vragen heeft</p> <p>Red de vesten</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De startnota vermeldt extra km gereden tijdens de spits. Hoeveel extra km op jaarbasis? Michaël (SUUNTA): de berekening is gebeurd op basis van verkeersmodellen van Vlaanderen. De output van de berekening is voor spitsmomenten en op etmaalbasis, jaarbasis wordt niet berekend. Extrapoleren van etmaal en spits is niet zo eenduidig. Carl vraagt om de cijfers per etmaal - volgens een schatting gaat het om 6 Mio extra km op 30 jaar . Bart (AWV) reageert: het model is niet multimodaal, het rekent gewoon omgereden km in één situatie. Dus de overstap van auto op fiets wordt niet gemodelleerd, dus het kan dat wat dat betreft de 6 Mio een overschatting is. Michaël (Suunta): het is geen 1000 km maar 440 tijdens het ochtendspitsuur en 760 tijdens het avondspits, en het is voor heel de vervoerregio Mechelen, niet juist rond de Vesten. 2. De doelstellingen van de startnota bepalen heel erg het resultaat. Wie heeft die doelstellingen bepaald? Michaël - er was een bestek door stad en AWV met minimum 3 scenario's. De strategische startnota werd opgesteld op basis van die 3 scenario's, ook het onderzoek naar flankerende maatregelen + tijdelijke maatregelen; zoekend naar een voorkeursscenario op basis van die 3 scenario's uit het bestek. Rudy: je kan niet stellen dat de stad hier alles bepaald heeft. Alles in is in 	

consensus van zowel AWW als de Stad gebeurd. Ook De Lijn + Dept MOW (alle overheidsstakeholders mbt mobiliteit).

3. Wat betreft de vergelijking van de verschillende scenario's: hoe zijn de gewichten bepaald? Michaël (SUUNTA): de criteria zijn samen bepaald, maar ze zijn niet zomaar uit het niets. Ze zijn geïnspireerd door wat er in MER-studies gebruikt wordt om alternatieven te beoordelen. De evaluatie is ook gebeurd in samenspraak met alle partners. Wat het vergelijken betreft en 'gewichten': er zijn doelbewust geen gewichten toegekend. Er is gediscussieerd en beslist om alle criteria gelijkwaardig te wegen in de evaluatie.

Klimaan

Reactie Mon: Ik heb de hele nota doorgenomen, ik mis:

1. Wat is het toekomstbeeld? In Leuven is Lutopia het toekomstbeeld voor Leuven. Een forum van 20 wetenschappers die nagedacht hebben over 2116 (100 jaar na 2016; met studenten, bevragingen, onderzoeken, dat gaf richting). Dat is in Mechelen niet gebeurd.
2. Het is niet duidelijk of we nog doorgaand verkeer toelaten eens de tangent er is, laten we dit nog toe door het binnenstedelijk gebied, waar 70% vd Mechelaars wonen. Er is een coalitie van 30/uur gestemd door Leuven, St-Niklaas, Gent, Ik vind daar niks van terug; voor de vesten werkt men niet in een kader van 30 km/h.. Als je in een 30km-zone zit moet je van dat afwegingskader uitgaan; bv; moet je nog verkeerslichten gebruiken? Moet autoverkeer ? Zie ook bv Turnhoutsebaan in A'pen wordt 30 km-zone, STOP principe, .. Reactie Bart (AWV): De toekomstige vesten zijn niet langer een gewestweg en gaat naar Stad Mechelen, dus er is geen doelstelling doorgaand verkeer. Duurzaamheid op lange termijn is een belangrijk thema in het bestek en het nieuwe ontwerp. Dus we denken niet in korte termijn. Past dat in een grote visie? Dat is bevoegdheid Stad Mechelen, want de weg gaat naar Stad Mechelen. Zone 30 referentiekader betekent zonder lichten en zonder scheiding auto en fiets: dat wordt een moeilijk verhaal met de intensiteiten die er gaan zijn zonder doorgaand verkeer maar wel met lokaal verkeer. Rudy: opletten want er zijn echt nog veel auto's, we hebben voor de tangent geprobeerd lichten op de Colomabrug te brengen, dat functioneerde niet, nu staat er een agent want de intensiteit van fietsers is zeer hoog.

Nekker Noord (Ria)

1. Ik vind nergens Hoogstratenplein (door sommigen gekend als kruispunt Nekkerspoel) - Wie van buiten Mechelen naar de vesten of centrum moet komen, moet er langs. Door de knippen onder spoorweg wordt dat een heel belangrijk kruispunt, en ik vond het nergens. Reactie Bart (AWV): in de nota heet dat 'Kruispunt Nekkerspoel'. Joris (Dienst Mobiliteit Stad): Kruispunt Nekkerspoel en kruispunt Antwerpsepoort zijn de meest complexe. Het kruispunt zal

veel verkeer krijgen, maar door de 1-richting op de vesten zal het wel eenvoudiger zijn dan vandaag.

Verbindend Mechelen

1. Uit ons dossier blijkt dat er heel wat effecten zijn in de wijken zelf (nieuwe ontwikkelingen zoals Plopsaqua) - er is grote impact op een aantal straten die er niet voor gemaakt zijn, bv Nieuwe Dijk ging in april dicht, als er werken zijn zoals een dakwerker kan men het niet open houden, dat is een smalle straat en daar stuurt dit project meer verkeer door. We vragen met aandrang dat men de invloed op de wijken buiten de Vesten goed mee in beschouwing neemt. De neveneffecten in bepaalde wijken zijn niet mee in rekening genomen. Reactie Michaël (SUUNTA): verkeersmodel gaat uit van prognoses 2030 op basis van demografische groei, economische evolutie; kan opgevraagd worden bij het team verkeersmodellen van het Departement Beleid van Vlaanderen. Wel is het zo dat elk groot project dat beslist beleid is, meegenomen is in de berekeningen voor de startnota. Alle ontwikkelingen die in grootschalig gebied Mechelen zijn meegenomen. Vraag Rudy: kunnen we een jaar plakken op tot wanneer de ontwikkeling meegenomen zijn ? AWV: Wellicht 2019. Reactie Joris: er zijn een hele lijst projecten meegenomen , het woonzorgcentrum is meegenomen in de lijst - (Dijlezicht - Nekker Noord vroeg zich dat af)).

TreinTramBus - Stefan - 2 onderzoeksvragen

Opmerking: In een auto gemiddeld 1.1 mensen, in een bus veel meer

- Vraag naar wat zijn de rijtijden van bussen nu, en wat na de tijdelijke herinrichting? Om te weten gaan we erop vooruit of niet?
- Station Mechelen is de mobiliteitsknoop voor hele regio. De vesten hebben voor het regionaal vervoer een belangrijke regionale functie, auto kan je verleggen; bus niet. Vooral het stuk van Antwerpsepoort via Adegempoot, Brusselsepoort naar station (vooral richting station moet dat betrouwbaar zijn; de trein missen is een zware impact. Vraag Rudy: is dat meetbaar? Michaël: we zien dat de doorstroming gegarandeerd wordt, zowel op kruispunten als op de wegvakken. daarom is De Lijn ook akkoord dat de bus mee gaat met het autovervoer. De studie wijst dus uit dat de reistijden kunnen aangehouden worden. Maar we hebben geen glazen bol, men zal moeten meten (en De Lijn doet dat nu) en zo nodig bijsturen. Stefan (TTB): De Lijn moet cijfers hebben op basis van hun gps. Carl (Red de Vesten): volgens startnota zal er op de buitenring meer file zijn in het voorkeursscenario dan in het referentiescenario, dus dat is nadelig voor de bussen van het OV. Michaël (SUUNTA): we moeten dit nuanceren; je kan niet naar die zin alleen kijken. De benutting van de Vesten gaat 80% bedragen = goede benutting tijdens spits. Dat is aanvaardbaar.

	<ul style="list-style-type: none"> - Waar een nieuwe halte komt moet ze kwalitatief zijn. Maak aub niet de fout van de Schuttersvest: een paal met een houten bak errond is geen bushalte. Er moet een minimum norm zijn voor een perron. Joris (Stad): voor de nieuwe halte aan de bib: daar kijken we serieus naar - Nieuwe halte bij Kazerne Dossin = zeer goed, dit kan nu door dit project/ in de toekomst zou de citypendel ook langs daar passeren - Andere opmerkingen dan openbaar vervoer: <ul style="list-style-type: none"> - Hanswijkstraat: kan richting verkeer daar omgekeerd worden? Nu gaat verkeer eerst via station, dit lijkt me complex bv ook leveranciers naar de Bruul, nu moeten die volgens de huidige circulatieplannen door te veel wijken gaan. Joris; dat is een van de punten die we bekijken. - Wat zijn de gevolgen van een het feit dat de vesten een functie hebben in zwaar vervoer? Joris: enkele routes gaan verschuiven door de tangent. Een deel van de routes kunnen door de tangent, een deel moeten via de Battelsesteenweg en de vesten blijven komen omdat de brug van de E19 daar niet voor voorzien is. Bv. ook wat hoger is dan 4.5 meter moet over de vesten. <p>Koen Kennes: wat met bussen die half zo groot zijn? Ik ben geen specialist maar zie veel grote bussen rijden met weinig mensen. Stefan (TTB:) de grootste kost van OV is de chauffeur. En we hebben capaciteit nodig. Kleiner dan de huidige stadsbussen is echt niet aangewezen. Voor de grote bussen kan je je inderdaad die vraag stellen, maar een traject kan ook een grotere capaciteit nodig hebben door waar het eerdere passeerde of later naartoe gaat.</p> <p>Fietsersbond:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Men vertrok van 3 scenario's voor de inrichting van de Vesten: waarom die keuze? Waarom geen andere scenario's? Welke richting? - Rudy: dat is een ideale aanzet naar ons volgend agendapunt 	
<p>Voorkeurs-scenario Presentatie Michael Verheyden SUUNTA</p>	<p>Michaël leidde vanuit het studiebureau SUUNTA het mobiliteitsluit van de studie voor de strategische visie (startnota), de ingrepen voor de tijdelijke inrichting, de flankerende maatregelen. Hij licht toe hoe de keuze gemaakt is. De presentatie is in bijlage.</p> <p>Vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fietsersbond: 3 startscenario's: door te kiezen tussen 3 scenario's is er een keuze gemaakt? Bart (AWV): er is altijd een beperkt aantal scenario's, en men kiest niet voor 100% voor 1 scenario, maar uit het beste van de scenario's uit voor- en nadelen. De 3 scenario's zijn startbasis om het op 3 manieren te bekijken; wat uiteindelijk gekozen wordt is een scenario dat het beste is en elementen van alle scenario's + nieuwe inzichten kan hebben. 	

- Ander scenario's waar men aan dacht:
 - een zuidelijke en noordelijke ring, knip aan de Dijle. Michaël (SUUNTA) : er is inderdaad gekozen om telkens een volledige beweging toe te laten; Er is veel lokaal verkeer dat ergens een vertrek en een bestemming heeft; de keuze om niet te knippen op de vesten heeft daarmee te maken; bv als je knipt aan Zandpoortvest dan snijd je hele station af van de noordelijke vest.
- Waarom is voorkeursscenario helemaal groen op vlak van sluipverkeer? Michaël (SUUNTA): vanwege flankerende maatregelen op wijkniveau; het is enkel groen omdat die erin opgenomen zijn.
- Dynamische verkeerslichten: vraag of dat gaat werken, cfr problemen aan Coloma-kruispunten waar Rudy eerder over sprak. Bart (AWV): dat is een heel andere situatie; Colomabrug had 1000 fietsers op 30 minuten. Dynamische lichten worden in heel Vlaanderen gebruikt. Dit geeft een betere doorstroming want als fietsers en auto's tegelijk groen hebben als de auto's rechtsaf dan is er heel beperkte doorstroming om rechtsaf te slaan.
- Rita (Nekker-Noord): ook opletten dat fietsers bij wachten voldoende plaats hebben, anders gebruiken ze voetpaden. Michaël (SUUNTA): we verkorten de wachttijden voor fietsers, dat zal verbeteren.
- Kruispunt aan Plaisancebrug is momenteel problematisch want men heeft te veel lichten. Michaël: in de toekomst zal de fietser minder tot geen lichten hebben op het fietstraject intra muros, al naargelang route.
- Rita (Nekker-Noord): Parking Nekkerspoel is gehalveerd omdat er fietsparking gemaakt is. Joris (Stad): inderdaad er is nu fietsparking en die parking staat nog steeds niet vol, behalve bij bv. voetbalwedstrijden. Rudy: Dit was voorzien met de nieuwe stationsparking; wie wil parkeren aan station Nekkerspoel kan in de nieuwe parking parkeren.
- Nekker bereiken vanuit Noord: zal via afrit Mechelen Zuid moeten; is dat de bedoeling? Ja, is wellicht nu ook zo omdat er vandaag heel veel file is op Zwartzustersvest / Tinellaan.
- Vraag: dat is meer km rijden dus meer fijn stof? Antwoord: niet noodzakelijk: enerzijds langere rit, anderzijds geeft veel start/stop in file veel fijn stof. Ook is er minder concentratie fijn stof door minder canyoning; verder ook minder geluid. De invloed op vlak van lucht en fijn stof zal onderzocht worden in de MER.

De volgende vragen en reacties zijn allemaal over de wijken rond de knippen in Caputsteen

- Parkeerzone in Caputsteen: vandaag behoort Caputsteen tot Nekkerspoel, maar men zal daar niet meer raken als er een knip komt. Joris: we bekijken om de indeling van parkeerzones te herzien om daarmee rekening te houden.

- Voor fietsers wordt het onveilig in de Caputsteenstraat - kijk naar de politiecijfers - er zijn enkel ongevallen voor fietsers. De fietsstrade is daar te gast in een zone waar er scholen zijn voor kwetsbare doelgroepen en kinderen. De fietsers zullen uitgenodigd worden sneller te rijden , dit wordt onveilig.
- Knip aan Caputsteen: om van de ene naar de andere kant van die knip te gaan moet je de hele lus over de Vesten maken, bv gewoon naar de Lidl. Kan er niet met slimme camera's werken? Michaël: dat kan, maar je moet ergens de grens trekken wiens nummerplaat al dan niet door mag: ergens zal iemand wel mogen en de buur niet. Om dat te vermijden denkt men nu aan een duidelijke oplossing. Reactie AWV: we horen veel reacties over de negatieve gevolgen van die knippen, we staan open voor alternatieven.
- Rita: daar is een zone 30, er zijn verkeersdrempels, waarom rijdt men er nog langs? Rudy: men rijdt er omdat het sneller is dan de files op de vesten.
- Carmen - Thuis in Nekkerspoel: Vanuit onze achterban met minder auto's maar met veel cijfers via luistervinken, mensen die in de buurt van knippen wonen, en we vrezen veel meer voor en situatie zonder knips dan met knips, we zijn daarom voorstanders van een knip. Maar voor ons moeten er geen harde knips zijn op voorwaarde dat er geen 6000 auto's per dag komen en we onze kinderen veilig naar school doen. Een slimme knip die dat oplost kan natuurlijk ook. We vragen wel dat de situatie in de wijk in detail bekeken wordt.
- Vraag: Zijn er simulaties gedaan met knips versus andere zachter knips? Michaël (SUUNTA): niet in onze studie neen, we konden voor onze opdracht niet op dat detailniveau simuleren.
- Vraag: hoeveel mensen hebben er echt een 'buurt'-parkeerstraat? Er is in de wijk ook veel parkeerlast van werknemers van Telenet en contractors die de parking van Telenet niet mogen gebruiken of er niet langs de Caputsteenstraat in of uit mogen. Dat draagt mee bij aan het probleem.
- Knip Caputsteen: bij goed weer gaan veel kinderen met de fiets; bij slecht weer gaat elke ouder die kinderen naar school brengt ter hoogte van de knip moeten keren. Dat wordt chaos.
- Opletten: Cambiostations moeten ook herbekeken worden want niet meer bereikbaar na de knippen (nu moet ik met Cambio de hele vesten rond om van thuis naar Cambiostation te gaan.
- Verbindend Mechelen: Er is geen discussie over het feit dat je geen bovenlokaal verkeer wil in de wijk. Met een slimme knip kan je zoeken naar de natuurlijke grenzen van waar het logisch is om nog bewoners door de dynamische knip te laten of niet. Zo is bv. de Liersesteenweg een natuurlijk grens. Bovendien staan er al een aantal ANPR camera's op kruispunten, dus er is al een stuk infrastructuur. Door dat aan te

	<p>pakken vermijd je levenskwaliteit achteruitgang voor heel veel mensen in die buurt. Doorgaand verkeer moet gescheiden worden van lokaal verkeer, maar op een slimme manier.</p> <p>Voorstel Rudy: een apart overleg met mensen die betrokken zijn bij de situatie rond Caputsteen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rita: het is duidelijk dat er meer verkeer naar de R6 gaat; zijn daar maatregelen voor? Klimaan: iemand van ons woont er langs en we zijn in gesprek om er geluidsschermen met zonnepanelen te zetten (energyville). AWV: geluidsschermen langs de R6 is een discussie die een apart project zou zijn, dit valt buiten de scope van dit project.. 	
Varia	<p>Er werden aanvragen ingestuurd van enkele leden om een van de volgende sessies een agendapunt toe te voegen</p> <ul style="list-style-type: none"> - ELZ - bereikbaarheid zorgpersoneel - Klimaan - visienota <p>Opmerking: dit verslag werd niet goedgekeurd door Klimaan omdat Mon Schepers zich niet konden vinden in het feit dat er in de agenda van 19/5 geen plaats was voor een presentatie door Klimaan van hun nota. Daarvoor werd ondertussen een moment vastgelegd.</p>	
Einde	Vergadering gesloten rond 22:20.	