

DE NIEUWE VESTEN

BEGELEIDINGS- EN REFLECTIEGROEP 'BAANBREKERS+'

Verslag extra vergadering 9 juni

Klant / project/ locatie	Stad Mechelen / Agentschap Wegen en Verkeer Begeleidingsgroep de Nieuwe Vesten
Locatie en Datum:	9 juni 2022 19:30 Thomas More campus Vesten lokaal C 2.15
Aanwezig	<p>Projectteam:</p> <ul style="list-style-type: none">• Rudy Van Camp - gespreksleider• Hans Van Hoof - projectleider - stad Mechelen• 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">• Mieke Vanseuninghen - Coördinator GMV thuisverpleging• Friedl Decock - Klimaan• Tris Segers - Klimaan <p>Leden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Michel Vanholder - eerstelijnszorg Mechelen-Katelijne• Emiel Neuckens - Stedelijke adviesraad senioren• Geert Milis - vzw Mechelen meemaken - handelaarsvereniging• Carmen Jacquemyn - Thuis in Nekkerspoel• Leen Schaerlaekens - Gecoro• Koenraad Kennes - bewoner van de Vesten en architect• Robin Pepermans - Fietsersbond• Ria Marechal - onderwijsoverleg katholieke scholen• Rita Van den Bossche - actiecomité Nekker Noord• Carl Bols - Red De Vesten• Stefan Stylen - TreinTramBus• 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">• Bart Janssens - AWV - projectleider• Sigrid Bosmans - De Grond der Dingen• Dirk Mattheeuws - dienst participatie - stad Mechelen• Simon Verreckt - klimaatraad Mechelen• Luk Van Lokeren - adviesraad cultuur Mechelen• Tom Ressler - onderwijsoverleg GO onderwijs• Els Van Zele - dienst Toerisme - stad Mechelen• Nansi Van Geetsom - Thomas More• Jean Aerts - buurtcomité Caputsteen

	<ul style="list-style-type: none"> • Christophe Johanns - Voetgangersbeweging • Guy Beyens - VOKA Mechelen - Kempen • Anass Bouzakoura - jeugdraad stad Mechelen • Mon Schepens - Klimaan • Erwin Van San - Verbindend Mechelen <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>Bezorgdheid ELZ & Thuisverpleging (Mieke Van Seuninck)</td> <td>19:35</td> </tr> <tr> <td>Nota Red De Vesten (Carl Bols)</td> <td>20:00</td> </tr> <tr> <td>Nota Klimaan (Tris Segers en Friedl Decock)</td> <td>20:45</td> </tr> <tr> <td>Toelichting over de cijfers uit de startnota (Hans Van hoof)</td> <td>21:10</td> </tr> <tr> <td>Einde</td> <td>21:30</td> </tr> </table>	Verwelkoming	19:30	Bezorgdheid ELZ & Thuisverpleging (Mieke Van Seuninck)	19:35	Nota Red De Vesten (Carl Bols)	20:00	Nota Klimaan (Tris Segers en Friedl Decock)	20:45	Toelichting over de cijfers uit de startnota (Hans Van hoof)	21:10	Einde	21:30
Verwelkoming	19:30												
Bezorgdheid ELZ & Thuisverpleging (Mieke Van Seuninck)	19:35												
Nota Red De Vesten (Carl Bols)	20:00												
Nota Klimaan (Tris Segers en Friedl Decock)	20:45												
Toelichting over de cijfers uit de startnota (Hans Van hoof)	21:10												
Einde	21:30												

Agenda-punt	Bespreking	Actie (wie / dd)
Welkom	Rudy Van Camp verwelkomt.	
ELZ	<p>ELZ vertegenwoordigt alle zorgberoepen (huisartsen, zorgkundigen Stad Mechelen zit ook in het bestuur.</p> <p>Mieke Van Seuningen is coördinator bij GMV, een groep thuisverplegers en spreekt voor de zorgen van die groep, en ook reacties die ze bij collega's opving; Mieke heeft ook gecheckt bij 3 andere praktijken. Ook contact gehad met wit-gele kruis. Daar ligt ook een groot probleem.</p> <p>Mieke's grootste bezorgdheid zijn de patiënten: In onze praktijk zijn er 10 rondes, waarvan 10 in en rond de stad. Op 2 rondes gaan gigantisch grote problemen komen, we moeten die compleet omgooien. ochtenduren zij zeer belangrijk (insuline, steunkousen aandoen (tss 6:30 en 8:30) Elke morgen is het een koers om rond te raken. We zien niet hoe we dit gaan oplossen. Het is vooral rond de Koningin Astridlaan en Schuttersvest. Ook andere praktijken hebben hetzelfde probleem.</p>	

	<p>We hebben heel wat dementerende bejaarden die moeilijk een verandering aanvaarden. We zien dat met verloop van tijd: vaak agressief gedrag, we kunnen zorg niet goed toedienen.</p> <p>Tot zover ochtenduren die ons vandaag al veel stress bezorgen, en waar we niet inzien hoe we ons kunnen aanpassen ifv de enkele richting en nieuwe circulatie..</p> <p>Later op de ochtend gaat het om zwaar dementerenden die bij familie wonen en waar wij thuiszorg verzorgen. Als gevolg van de nieuwe circulatie moeten we bij heel wat patiënten de verpleger veranderen, maar dat is een groot probleem. Als je bij die mensen wisselt krijg je vaak zwaar agressief gedrag en kan je bv. mensen niet wassen.</p> <p>Vraag is of er een mouw kan aangepast worden.</p> <p>Vraag Rudy: kan een andere route? probeerde je al met de routeplanner? Antwoord:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de route moet mogelijk zijn: we moeten veel patiënten doen in een korte tijd, en ze hebben zelf ook strikte tijdschema's - Route wordt bepaald ifv de patiënten, met de routeplanner kan je dat niet oplossen. <p>Vraag van Meike en de sector: is het mogelijk dat thuisverpleegkundigen met een erkend nummer ook op de busbaan mogen zoals ze nu in de binnenstad mogen?</p> <p>Bepaalde zorgen hebben vaste uren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eerst insulinepen/ steunkousen - dan toilet morgen - dan wondzorgen <p>De auto is een must: de koffer zit vol materiaal. Sommige ronden kan je per fiets doen, deze niet.</p> <p>“Ik ben grootgebracht in Mechelen en hou van deze stad en vind dit een heel mooi project; maar dit is heel moeilijk.”</p> <p>Verbindend Mechelen: Dit is een voorbeeld van waarom we reageerden in onze brief. Het moet te snel gaan: je zet een sector op stellen omdat het te snel moet gaan. Er is geen tijd om alle veranderingen structureel op te lossen. Er zullen evenzeer andere sectoren zijn.</p> <p>Fietsersbond: kan de autoluwe zone als doorrijd gebruikt worden?</p> <p>Rudy vat samen: routes aanpassen is zeer moeilijk tot bijna onmogelijk. Een mogelijke oplossing zou zijn om van de busbaan gebruik te maken.</p>	
--	--	--

<p>Red De Vesten</p>	<p>Carl, ingenieursopleiding, carrière in preventie. Zie ook de presentatie.</p> <p>STOP-principe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eerst goede voetpaden - dan goede fietspaden - dan betrouwbaar OV - dan vlotte doorstroming privé vervoer (decreet basisbereikbaarheid) <p>Volgens Red De Vesten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - goede voetpaden op de Vesten - Goede fietspaden op de vesten - Bus zal in de file staan - Er zal meer file zijn: zowel voor doorgaand en lokaal verkeer (files: uit de startnota: meer file => bussen staan mee in de file) <p>Bias:</p> <ul style="list-style-type: none"> - iedereen heeft bias - startnota zit vol bias: <ul style="list-style-type: none"> - vernieuwing is goed voor iedereen - geschikt voor ontmoeting en recreatie - fiets- en voetpaden op vest zijn belangrijk - ... <p>Verborgten nadelen</p> <p>De verborgen nadelen zijn er, was niet de bedoeling maar zijn er “Straten dienen niet om te knippen”</p> <p>Brandweer: soms maar met 10 van wacht; reservepersoneel is niet prioritair en mag niet de dubbele richting gebruiken: met gewone voertuigen moet men ook in de file staan. => Wat bij calamiteiten?</p> <p>Fietsverkeer: door sluipverkeer op bv Begijnendijk zal het in smalle straten gevaarlijker worden</p> <p>Parkeerproblemen: zowel voor Suunta en Sweco is parkeerbeleid geen deel vd opdracht. Wordt naar de toekomst verschoven. Sommige officiële antwoorden zijn zeer vaag. We vragen concrete antwoorden</p> <p>Mindermobielen centrale: klanten betalen per kilometer: het gaat voor een deel van de verplaatsingen duurder worden.</p> <p>Prioriteiten achtergesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geen tijd en mankracht meer voor andere zaken; de Vesten zullen DE grote werf zijn. bv. rolstoelvriendelijke voetpaden <p>TreinTramBus: in sommige dingen kan ik mij vinden, andere niet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tegenstelling tussen Vesten en elders: in de binnenstad is er al veel gebeurd, het zou toch EN/EN moeten zijn, hoeft elkaar niet uit te sluiten - over OV zie ik ook graag meer ambitie. Dankzij de busbaan zal het op plaatsen beter gaan, zelf met zorgkundigen 	
----------------------	--	--

- wat ik mis in het verhaal is de modal shift. Mensen gaan nadenken en zich afvragen of het wel moet met de auto. Vandaag zijn de vesten een remedie tegen het fietsen; ik verwacht dat er verandering komt. Vroeger reed ik nooit tss Mercier en ...; sinds er een fietspad ligt.

Verbindend Mechelen: ik geloof niet in de modal shift. Ik ben hier ook met de fiets, maar om 's ochtends met kinderen ergens te raken. Voor veel mensen is de fiets geen optie; zie ook verpleegsters. Vooral gemengde verplaatsingen: thuis => school met kinderen => werk. Problemen moeten er eerst uit. inflatie => budget zal veel hoger loeten; 40-50% overschrijden. Stationsproject tussen 2008 en nu. Zelfs zonder inflatie moest men men meerkost slikken en besparen. Het zal een hinkend project worden.

Thuis in Nekkerspoel: Step: Stassartstraat ligt perfect; elders kasseien. Dit is lastig in het centrum.

Stad Mechelen (Hans): moeilijk om te reageren want in de presentatie zijn heel veel zaken samengebracht om een standpunt steunen. Anything we say will be used against us. Toch een paar zaken:

- decreet basisbereikbaarheid: dat gaat lang niet alleen over de auto, wat ik zie in de presentatie is een zeer selectieve lezing van het decreet
- startnota: alle modi gaan erop vooruit, behalve de wagen. Als we voor alle modi vooruit moeten gaan, moeten De Vesten breder: minder groen en een van de gevels afbreken. De auto is nu eenmaal een sterk ruimtevrage optie.
- filezwaarte: je gebruikt een grafiek over de situatie in 2030 om aan te tonen dat er meer file is. Die berekening over de files in de startnota zijn met ophoging van bijkomende mobiliteit in 2030. In de modellen is steeds rekening gehouden met de worst case. De huidige trend gaat verder, ook met de huidige vesten zijn er meer files in 2030 dan vandaag het geval is.
- u zegt dat u MER's gestudeerd hebt; ik heb wat praktijkervaring. Het vergt voorzichtigheid om er met autoriteit over te spreken; er zijn 10 of meer disciplines. Over alles iets zeggen met gezag is niet evident.
- naar mijn aanvoelen is dit een zeer selectieve lezing van het project en de startnota. We zijn met een stadsproject bezig, niet alleen met een mobiliteitsproject, laat staan een autoproject.
- het is inderdaad zo dat het snel moet gaan; dat is voor niemand makkelijk.

Leen: MER gaat niet alleen over de Vesten. Het is en project vesten en ruimere mobiliteit benadering. Vesten is één aspect van meer duurzame mobiliteit in Mechelen. Er komt ook meer fietsinfrastructuur. De mobiliteit in vraag stellen zou binnen een ander kader moeten.

	<p>Hans: Op de vraag waarom nu (waarom moet het zo snel): de Tangent gaat open; samen met Tangent gaat de auto wel vooruit.</p> <p>Red De Vesten (Carl): in de startnota horen we een fietspad rond om rond; er wordt al van afgeweken. vb. voor fietsen is men afgeweken om sommige stukken naar station te trekken. Men moet overal het project kritisch bekijken; ook voor auto's.</p> <p>Rudy Van Camp: we moeten uitgaan van wat de behoefte is. Dit project illustreert het verschil tussen sturend beleid versus volgend beleid: Het project Tangent is een voorbeeld van volgend beleid: er wordt beter doorstroming gevraagd => Tangent = grote infra voor auto => we volgen. Het project De Nieuwe Vesten is meer sturend. Het gedrag moet voor een deel volgen. Gedragsverandering van mensen is moeilijk voorspelbaar.</p>	
Klimaan	<p>De nota van Klimaan wordt in afwezigheid van Mon Schepers voorgesteld door</p> <ul style="list-style-type: none"> - Friedel Decock: ingenieur, zetelt in gecoro, werk al 10 jaar als mama zonder auto. - Tris Segers: leeft ook al 2 jaar in Mechelen zonder auto. <ol style="list-style-type: none"> 1. We vinden het een mooi project dat mensen doet nadenken en gedragsverandering helpt. 2. We vinden dat het te veel over de vesten gaat, te weinig over het totaalplan. Te veel focus op autoluw binnen de vesten. Men zou moeten focussen op 'Janneke Maan': een veel groter gebied om zone 30 te maken (mits uitzonderingen op bv gewestwegen) 3. Er is heel veel publieke ruimte die nu voor de auto dient: kan men niet meer voor de mens werken? Zorgen dat het beter, makkelijker wordt <ol style="list-style-type: none"> a. meer groen b. meer bewegen: fietsen en stappen: KWALITEITSVOL is belangrijk c. kindnorm voorop stellen: een kind van 8 en persoon van 88 jaar moet zich veilig kunnen bewegen d. toegevoegd; OV zeer belangrijk hoe je dingen aanpakt aan elkaar: OV goed aankoppelen; waarom niet op de poorten van de stad? Poorten zijn de nieuwe oriëntatiepunten; hier zou men verder moeten gaan 4. Hoe bekom je dit? Bloemkool inrichting: wijken ingericht rond de vesten zodat je er niet kan doorrijden. Laat een busje in de wijken rondrijden, maar mensen makkelijk opstappen en aan de poorten overstappen. Mechelen gaat zelf experimenteren met zelfrijdende elektrische busjes. De transitie kan sneller gaan dan we denken. <ol style="list-style-type: none"> a. Kijk maar naar vb dat er in 2035 geen nieuwe verbrandingsmotoren meer mogen verkocht worden 	

	<p>b. maak bewonerskaarten betalend: minder auto's in de stad / in het openbaar domein</p> <p>5. Kijk naar Leuven: er waren veel problemen omdat de GPS niet volgde</p> <p>6. 30 km/h zone niet alleen binnen de vesten maar binnen het volledige binnenstedelijk gebied (menschvriendelijkheid, kindvriendelijkheid). vb. in Hove mag je maar 30 km/h : het verkeer is daar veel relaxter om te dwarsen op op het fietspad te rijden.</p> <p>Reactie: ik kwam van Leuven naar Mechelen: hier is bewonersparkeren zeer goedkoop t.o.v. Leuven; een eerste wagen in Leuven kost 60 euro, 2 wagens waren 365 euro per jaar. Vraag: kan je wel nog toelaten dat men het beste vervoermiddel kiest? ik heb auto wel nodig.</p> <p>Stad Mechelen (Hans): de bouwnorm houdt nog 1.7 parkeerplaatsen aan per woning. Er zijn andere steden waar dat in bepaalde wijken 0 is. Verdere opmerking: de meeste opmerkingen zijn over de ruime mobiliteit. Er is een plan dat nog in 2015 geüpdatet is. Zulke plannen vragen veel tijd en inspanning. Dus steden maken die niet elke legislatuur. We moeten de opmerkingen wel doorspelen en meenemen in een volgend beleidsplan.</p> <p>De bloemkoolwijk: komt uit Het recht van de snelste van Thalia Verkade. Kan ik zeker aanraden. Wordt ook gebruikt door de titelvoerend burgemeester als argument in dit project. Maar de bloemkoolwijk/woonerf is in Nederland nu wat verlaten; het is daar vervangen door een zone 30 principe, wat op zich spijtig is, want dat blijft een meer verkeerskundige dan een ruimtelijke leefkwaliteitsbuurt nastrevende inrichting..</p> <p>Reactie: laat mensen nadenken.</p> <p>Red De vesten: het gaat voor sommigen te ver, voor anderen kan het niet. De fundamentele discussie is er niet geweest.</p>	
<p>Stad Mechelen (Hans)</p>	<p>De presentatie kwam er in reactie op de vele vragen over de cijfers in de startnota, onder meer de vragen in de gemeenteraad. Deze presentatie werd ook gegeven aan het college om de cijfers uit te leggen.</p> <p>De presentatie heeft 2 luiken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verkeersmodellen: wat? 2. Wat betekent dat voor de Vesten? <p>Verkeersmodellen: voor de berekeningen werd een consensusmodel gebruikt; hetzelfde model wordt gebruikt door Vlaanderen en alle provincies.</p> <p>Betekenis voor de Vesten:</p>	

	<p>Verschil Plot's (figuren 8 en 9): wat getoond wordt = alles waar het verschil groter is dan +/- 50 voertuigen PAE (PersonenAutoEquivalent)</p> <p>Reactie Verbindend Mechelen: er is geen trendbreuk wat modal shift betreft - het lijkt niet zeker of er iets verandert (zit dat in de foutmarge?). Antwoord: het model gaat niet uit van een grote modal shift.</p> <p>Verdere presentatie door Stad Mechelen: Conclusie is dat de daling op niveau van de vervoerregio zeer beperkt is (net zoals de stijging op niveau van de vesten + R6) Wat wel uit de cijfers komt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - intra muros duidelijk minder verkeer - op de vesten duidelijk veel minder verkeer - vesten + R6 samen geen noemenswaardige wijzigingen <p>Red de Vesten: het zou toch interessant zijn meer detailcijfers te zien over een breder gebied.</p> <p>Antwoord: die worden opgevraagd bij het studiebureau/Verkeersmodel Vlaanderen</p>	
Einde	Vergadering gesloten rond 22:20.	