

DE NIEUWE VESTEN

BEGELEIDINGS- EN REFLECTIEGROEP 'BAANBREKERS+'

Verslag vergadering 4

Klant / project/ locatie	Stad Mechelen / Agentschap Wegen en Verkeer Begeleidingsgroep de Nieuwe Vesten
Locatie en Datum:	16 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• Bart Janssens - AWV - projectleider• Manu Versluys - studiebureau BUUR-SWECO• 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">• Ingrid Horemans, directie van GO! BS Dubbelsprong• Leen Coorevits - studiebureau BUUR-SWECO <p>Leden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Leen Schaerlaekens - Gecoro• Guy Beyens - VOKA Mechelen - Kempen• 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• Sigrid Bosmans - De Grond der Dingen• Erwin Van San - Verbindend Mechelen• Simon Verreckt - klimaatraad Mechelen• Karine De Coster - Cultuurraad 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">• Michel Vanholder - eerstelijnszorg Mechelen-Katelijne• Carmen Jacquemyn - Thuis in Nekkerspoel• Dirk Mattheeuws - dienst participatie - stad Mechelen• Tom Ressler - onderwijsoverleg GO onderwijs• Els Van Zele - dienst Toerisme - stad Mechelen

	<ul style="list-style-type: none"> • Nansi Van Geetsom - Thomas More • Jean Aerts - buurtcomité Caputsteen • Christophe Johans - Voetgangersbeweging • Anass Bouzakoura - jeugdraad stad Mechelen • Mon Schepens - Klimaan <p>Nog geen vertegenwoordigers aangeduid van volgende groepen die ook uitgenodigd zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buitengewoon meedoen • 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>Vraag School Dubbelsprong</td> <td>19:35</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	Vraag School Dubbelsprong	19:35	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														
Vraag School Dubbelsprong	19:35														
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.	
Basisschool Dubbelsprong	<p>Vraag van Go! Basisschool Dubbelsprong die langs de Vesten ligt Ingrid Horemans, Directie</p> <p>Kan er een kiss & ride en laad en loszone komen voor de scholen? De ingang aan de Zandpoortvest vooral voor kleuters en middelbare school. De ingang van de lagere school is aan het Bertelsplein, samen met de Freinetschool Villa De Zonnebloem. Als na de herinrichting de 3 scholen op het Berthoudersplein samen naar binnen moeten, wordt het een zeer druk punt.</p> <p>De zone zou dienen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • K&R bij begin/einde school • Laden en lossen • Autobussen voor schooluitstappen. Vandaag staan die op de rijweg (Zandpoortvest) geparkeerd. En voor 3 scholen is dat wel regelmatig. 	

	<p>Reactie: kan er een lus tegenrichting komen? Antwoord School: we hebben geprobeerd met een schoolstraat en een K&R-zone aan het Berthoudersplein, maar ouders willen daar niet afzetten omdat ze te ver moeten lopen. De Hoofdingang is aan de Zandpoortvest. Bovendien kon vroeger de parkeerplaats op het plein niet vrij gemaakt worden voor K&R.</p> <p>Reactie stad (Hans):</p> <ul style="list-style-type: none"> - misschien kan de ruimte intra muros wel ingericht worden voor scholen. - Kiss & Ride is wel een interne tegenstelling: als je auto's faciliteert trek je er meer aan en verminder je de veiligheid. Misschien dat aan de achterkant doen / de ingang voor zacht verkeer aan de voorkant. <p>Studiebureau (Manu): we moeten dit in detail bespreken</p> <p>GECORO: we moeten dat misschien opentrekken voor meer scholen. Er zijn ook scholen in de binnenstad met moeilijkheden om bussen tot bij de schoolpoort te brengen. Rudy: er is al een zone voor commerciële bussen</p> <p>Suggestie Koen: kan de K&R aan op de buitenring? Reactie: Moeilijk</p> <p>Thuis in Nekkerspoel: opletten met evoluties, in onze buurt waren er heel veel auto's, nu heel veel bakfietsen. Een K&R heeft beter een goede roulatie, met een juf die de kinderen begeleidt zodat de auto's niet lang moeten stilstaan.</p> <p>Manu: vraag is of je sturend of vragend ontwerpt.</p> <p>Rudy: een andere mogelijkheid is wachtinfrastructuur: als je wacht tot er 10-15 kinderen zijn voor je ze samen naar school brengt onder begeleiding vanaf de K&R zone, dan kan de K&R zone iets verder.</p> <p>Koen: ook opletten met de K&R ↔ de terrassen verder op de zone</p>	
<p>MER - procedure</p>	<p>Leen Coorevits - BUUR - SWECO - verantwoordelijke voor de MER-studie binnen deze opdracht</p> <p>Leen presenteert het proces - zie presentatie in bijlage Pagina 2: Je kan als initiatiefnemer zelf kiezen welke stappen je in het MER-proces neemt. We kiezen er hier zelf voor om iets meer</p>	

	<p>communicatie/inspraak te doen naar de burgers vooraleer we naar het scopingsadvies vragen.</p> <p>Pagina 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meer detail ivm raadpleging - Het gaat om een raadpleging, geen openbaar onderzoek (dus wel reacties, geen bezwaarschriften) <p>Reacties: Je kan opmerkingen geven over het MER, over de methodiek van het onderzoek, over de voorstelling van de huidige toestand</p> <p>Raadplegen: Typisch is de aanmelding en later ook het MER digitaal ter beschikking</p> <p>Reacties worden gebundeld door team MER, een onafhankelijk orgaan binnen het departement Omgeving => deze experts formuleren een scopingsadvies (methodiek, scope) op basis van de reacties. Dat advies is ook openbaar.</p> <p>Inhoud van de MER-aanmelding Er zal per discipline beschreven worden hoe we het MER-onderzoek willen doen. Zo kan iedereen reageren op de manier hoe de effecten onderzocht worden., voor het onderzoek begint.</p> <p>Timing - we moeten de MER in één keer doen voor het hele project, dus nu al voor de hele herinrichting van de Vesten</p> <p>Hoe onderzoeken we de effecten? Het referentie is steeds het jaar 2030, zowel de 'huidige situatie in 2030' (dus met inbegrip groei bevolking, mobiliteit, ...) en de nieuwe situatie in 2030</p> <p>Vraag: Waarom komt het MER er nu pas, niet voor de invoering van de tijdelijke inrichting? Zijn er andere voorbeelden van een MER voor dergelijke ingrepen? Stad Mechelen (Hans): aanleg met tijdelijke middelen is een ingreep zonder bouwvergunning => geen MER nodig. Ook voor een ingreep in circulatie is geen MER nodig (zie bvb stad Gent). Dus er zijn wel veel voorbeelden van andere steden die vergelijkbare ingrepen deden, maar niet zeker of daar een MER voor is. bv Hasselt is zonder MER gebeurd.</p> <p>Dus het feit dat we dit MER doen is om zekerheid te hebben, en we kiezen hier voor een MER, we interpreteren de MER voorschriften in de conservatieve zin om een MER studie uit te voeren.</p>	
--	---	--

	<p>We hebben ervoor gekozen het project te karakteriseren als heraanleg van een 2x2 weg van een bepaalde lengte: die zijn volgens 'bijlage 2' vh decreet MER-plichtig.</p> <p>Ria: worden de omliggende gemeenten ook bevroegd? Antwoord: ja, als ze binnen het scopingsgebied vallen. Ria: In Bonheiden vreest men het ergste. Hans en Bart: er bleek uit de simulaties niet dat er een grote impact was (bijna alle straten lieten een verschuiving van minder dan 50 voertuigen in het ergste spitsuur zien).</p> <p>Vraag naar concrete timing Streven om eind juni in te dienen Hoe zit het met koppelen van de projecten? De MER's zijn allemaal gebaseerd op hetzelfde verkeersmodel - daar zitten alle grote projecten in naar de toekomst toe.</p> <p>Vraag: MER is op basis van simulaties, wat als achteraf blijkt dat er iets in realiteit anders uitvalt? Dat is nu eenmaal zo. Een teletijdmachine bestaat niet. De best beschikbare technologie wordt ingezet.</p> <p>Rudy: is het online of ligt het ook ter inzage? Antwoord: nog te bepalen - zie de aparte communicatie daarover.</p> <p>Wie is de dienst MER?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het studie bureau moeten onafhankelijk zijn, mogen niet aangestuurd worden door de ontwerper - dienst MER oefent controle uit als Vlaamse overheid op hoe het werk gedaan is, of het studie bureau wel volgens de richtlijnen werkt. 	
Ontwerp	<p>Welke suggesties heeft de BB+ om het drukke fietsverkeer met verschillende snelheden letterlijk in goede banen te leiden?</p> <p>Men kan fietsers niets forceren</p> <p>Wetgeving? Wegcode is bezig aan aanpassingen, wat men niet weet en niet doet is dat speed pedelecs mee op de rijbaan mogen. In sommige steden heeft men verkeersborden zetten op fietspaden, bv 25 km/h</p> <p>Een voorstel kan zijn om woonerf te maken - dan is het max 20 km/h Op de Anspachlaan in Brussel is het 6 km/h</p>	

	<p>Reactie Gecoro: de vesten moeten ook wel de rol van functioneel fietspad overnemen, om bv minder snelle fietsers op de Bruul te krijgen: liever snel errond dan laveren tussen de voetgangers.</p> <p>Reactie Scholen (Ria): parkeergelegenheid voor fiets? Vaak staan voetpaden vol met fietsen, geen plaats voor de stappers. Antwoord: Er wordt wel fietsstalling en ruimte voorzien. Fietsersbond: er kan nog wel heel wat meer ruimte voor fietsstalling komen Ria ook handhaving: men moet controleren dan fietsstalling gebruikt wordt. Wetgeving: er is geen verbod om fiets op voetpad te zetten Context ook belangrijk</p> <p>De fietsprofessor: fietsers bewegen in Nederlandse fietssteden als een zwerm, regelt zich automatisch. Vandaag is dat er nog nauwelijks in onze steden, wellicht moeten we in de toekomst nog aanpassingen maken.</p> <p>TreinTramBus: vooral zorgen dat men zich niet geroepen voelt om op het fietspad te lopen. Zorg voor een ontwerp dat dit ontmoedigt.</p> <p>Thuis in Nekkerspoel: op een kruising in onze wijk is er een slecht voorbeeld; een bloembak hindert de voetgangers en ze gaan automatisch langs de kortste weg over het fietspad.</p> <p>Rudy: als ik het goed begrijp: dus begin met voetgangers en zorg dat ze zich goed kunnen bewegen => dan de rest van de ruimte verdelen ?</p> <p>Men kan ook kiezen voor een asfalt vs iets ruwere stenen om fietsers richting asfalt te duwen. AWV (Bart): ook voetgangers kiezen dat zo.</p> <p>Vraag: wat is de breedte van het fietspad? Dubbelrichtingsfietspad = 3.5 meter voor dubbele richting; dat is volgens de voorschriften. Maar dat kan verder in onderzoek nog verbreed worden. Je kan op die breedte vlot met 3 fietsen naast elkaar, geen 4.</p> <p>Rudy: zijn we bereid om verblijfsruimte op te geven voor fietsers?</p> <p>Thuis in Nekkerspoel: goed kijken waar je wat doet; er zijn zones die veel intensiever zijn dan andere.</p> <p>AWV (Bart): ook opletten om niet te breed te gaan, als je dat doet krijg je een fietsstrade en waar er veel kinderen zijn is dat dan weer gevaarlijk; verschil in snelheid tussen de verschillende weggebruikers mag niet te groot zijn.</p>	
--	--	--

	<p>! Ook aandacht voor de transportfietser, dat is de enige die de auto echt kan vervangen.</p> <p>TreinTramBus: je kan niet alleen een visie maken voor fietsers; je moet ook een parkeervisie hebben.</p> <p>Gecoro: sturend beleid vs volgend beleid. Een goed aandeel sturen gewenst.</p> <p>Fietsersbond: ruimte is belangrijk aan de kruispunten voor fietsers, meer dan op de trajecten ertussen (opstelruimte).</p> <p>Rudy: de fietsersbond heeft ooit een ideale matrix gemaakt, is die al toegepast hierop? Fietsersbond: nog niet; kan interessant zijn.</p> <p>AWV (Bart): wijkt dat veel af van het fietsvademeccum? Te bekijken.</p>	
Andere vragen ontwerp?	<p>Vraag naar verplaats- en verblijfsruimte voor de studenten (hogescholen en lager scholen / middelbare)</p> <p>Was er ook een idee om verder te gaan, bv het verkeer op de Zandpoortvest nog meer te beperken. Eens er de tangent zou zijn?</p> <p>AWV (Bart): de kruispunten zijn niet gedimensioneerd om al het verkeer naar de tangent te loodsen.</p> <p>Stad (Hans) op dit moment ook nog veel verkeer in en uit het centrum vd stad.</p> <p>Vraag randparking: blijft die bestaan? Sweco: dat is deel van apart parkeerbeleid, maar geen weet van verdwijnen.</p> <p>Stad: P op de ring blijven. (alleen Rode Kruisplein wordt vervangen door parkeertoren aan overzijde vd Dijle.)</p>	
Voorlopige resultaten bevraging	<p>Jan De Kezel toont de tussenstand aantal deelnemers op 11 juni, en vraagt om de bevraging nog verder te verdelen. (noot redactie: intussen zijn de eindresultaten bekend: zie hier op de website)</p> <p>Er is ook een vraag van de scholen om de bevraging mogelijk 2 dagen langer open te houden.</p> <p>Carl: de online bevraging is geen representatieve steekproef.</p> <p>Reactie Jan: Het is zoals eerder aangegeven ook nooit de bedoeling geweest om precies kwantitatief onderzoek te doen. Wel om kwalitatief onderzoek te doen. In de rapportage zal genuanceerd zijn en gericht op het waarom achter de meningen.</p>	
Varia	<p>Ria: tijdelijke inrichting: we hebben meer inzicht nodig. wat wanneer precies.</p>	

	<p>Bart: er is sinds 1 week een aannemer. Wanneer wat precies: er wordt een detailplanning opgemaakt. Start op 1 augustus op Zandpoortvest in tegenwijzerzin.</p> <p>(noot redactie: intussen vind je de planning van de fases op https://denieuwevesten.mechelen.be/hoe-pakken-we-de-werken-aan)</p> <p>Begin juli 2 infosessies online, 1 voor handelaars - zie verdere communicatie (noot redactie: intussen is er meer informatie; zie hier op de website)</p> <p>Ria: wat met de wijzigingen uit de inspraak? Antw. worden mee uitgevoerd. Fasering: in zones / elke zone 3-tal weken.</p>	
Einde	Vergadering gesloten rond 21:30.	