



De Nieuwe vesten 2022

16/03/2022

Dossier 1: Gevolgen van de begeleidende maatregelen “knips” in het gebied van Nekkerspoel-Caputsteen

Beste Mechelaar,

Zoals jullie weten start de klankborggroep rond de nieuwe inrichting van de vesten, met vertegenwoordigers van het brede middenveld. Ook Verbindend Mechelen maakt hier deel vanuit. Vanuit onze missie brengen wij zoveel mogelijk aandachtspunten en bezorgdheden rond dit ingrijpende dossier bij elkaar. We bundelen die tot gedegen en onderbouwde dossiers die we inbrengen bij deze besprekingen en onderhandelingen.

Voor u ligt dossier nummer 1, dat handelt over belangrijke ingrepen. Niet op de vesten zelf, maar wel in de grote wijk Nekkerspoel-Caputsteen-Liersesteenweg. Omdat de keuze voor enkelrichtingsverkeer op de volledige vesten, dat men vanaf augustus 2022 in grote haast wil uitrollen, zou leiden tot een verhoging van ontwijkend doorgaand sluijverkeer op de as M. Sabbestraat – G. De Ceunickstraat – Caputsteenstraat – Nekkerspoel, kiezen stad en wegbeheerder AWW voor een herinvoering van de beruchte “fysieke paaltjes” aan alle spoorwegbruggen: Caputsteenstraat, Kleine Nieuwedijkstraat én St. Rumoldustraaf/Jan Bolstraat.

Net zoals in het gebied rond M. Sabbestraat (wijk Pennepoel) leidt dit voor lokale bewoners tot heel wat totaal onevenwichtige rondrij kilometers en tot een aantal belangrijke veiligheidsproblemen in andere straten. Maar terwijl men voor Pennepoel om deze redenen de logische keuze maakt om tussen Antwerpse poort en Liersesteenweg de dubbelrichting op de vesten te behouden, kiest men langs de zijde Nekkerspoel om onduidelijke redenen (*grote druk van een kleine groep ?*) voor de herinvoering van de “paaltjes” onder de spoorwegbruggen.

In dit dossier maken we een grondige analyse van de talrijke ongemakken en onwenselijke situaties die dat lokaal, dagdagelijks, meebrengt voor de eigen wijkbewoners. En wijzen we op het gebrek aan wetenschappelijke objectiviteit en rationaliteit in de houding van studiebureel, de stad en AWW. Alle grondig onderbouwde opmerkingen worden in de officiële communicatie en in de antwoorden op vragen weggewuifd onder de one-liner *het is allemaal een kwestie van geven en nemen*. Neen ! Het is vooral een kwestie van grondig rationeel en wetenschappelijk onderzoeken van alle effecten. Het huidige modelleerwerk van het studiebureel kijkt uitsluitend en eenzijdig naar: met hoeveel eenheden zou het sluijverkeer doorheen de wijk stijgen. Op basis van amper 40 % van de relevante randvoorwaarden neemt men beslissingen (fysieke paaltjes) waarover vervolgens via meerdere kanalen wordt verkondigd: hier kan niet meer over gesproken worden (*de druk van de groep voorstanders achter die paaltjes ?*).

Men kijkt totaal niet naar de gevolgeffecten op bijvoorbeeld Grote Nieuwedijkstraat. Ook niet naar Liersesteenweg. Wij doen dat hier wel. En daaruit blijkt meteen de gegrondheid van twee van onze basisvragen: *is de volledige enkelrichting op de vesten wel de juiste keuze voor het geheel van Mechelen? En: stel de implementatie uit tot volgend jaar*. Zodat wél ruimte ontstaat om alle gevolgeffecten, ook op Nekkerspoel en de wijk ten westen van de spoorweg, grondig in kaart te brengen. En dan te kijken op welke wijze een toename van sluijverkeer het best vermeden wordt. Zonder dit te moeten combineren met ongewenste veiligheids- en verkeerstoename-effecten voor een hele buurt. Louter en alleen om een zeer klein aantal mensen te kunnen laten zeggen: *wat wonen wij persoonlijk toch rustig met deze paaltjes*.

Dit dossier is een eerste van een reeks, waarbij we de komende weken de volledige vesten en hun omgeving afgaan. Met een even grondige onderbouwing en kritische analyse. U kan ze als pers en Mechelaar allemaal vinden op onze sociale media.

Uw team van Verbindend Mechelen

Vergelijkende tabel voor en na de invoering van het vestenvoorstel – plaatsing van verkeersstops onder drie spoorwegbruggen op Nekkerspoel

Het gebied tussen het rondpunt Putsesteenweg aan de grens met Sint-Katelijne-Waver en de vestenring tussen Hoogstratenplein, Liersesteenweg en Koepoortbrug vormt één samenhangende stadswijk, dichtbebouwd, met wonen en daaraan verbonden activiteiten als hoofdfunctie.

Het spoorweglichaam vormt een fysieke doorsnijding doorheen die wijk, vergelijkbaar met een muur.

Samenvatting van natuurlijke en veelvoorkomende verkeersbewegingen tussen de beide zijden van die muur, als men het plan uitvoert om de onderdoorgang onder die bruggen voor alle gemotoriseerd verkeer te stoppen, zoals vandaag het uitgangspunt op de website en in de routeplanner:

Verkeersbewegingen	Voor afsluiten bruggen	Na afsluiten bruggen
Ten westen van de spoorweg: stationsparking, grote lokale kinderopvang, grote gemeenschapsschool		
Ik kom uit de richting Antwerpen en ga in het naar huis rijden mijn kinderen ophalen in de kinderopvang in Caputsteenstraat.	Ik rij langs de vesten vanaf Mc Donalds, tot aan Caputsteenstraat (waar de kinderopvang is) en dan de spoorwegbrug onderdoor naar waar ik woon in de wijk. Beperkte verplaatsing van bestemmingsverkeer.	Ik rij vanaf de McDonalds tot Caputsteenstraat. In de Caputsteenstraat (na kinderopvang) draai ik terug. Ik rij in deze tweede beweging terug naar mijn beginpunt en dan de hele vestenring af, via de Brusselpoort, tot aan Nekkerspoelstraat en dan naar waar ik woon in de wijk.
		<i>Een bijkomende nutteloze volledige omdraaiing van de vesten in spitsuur (drukverhogend) door louter lokaal verkeer van wijk Nekkerspoel.</i>

Verkeersbewegingen	Voor afsluiten bruggen	Na afsluiten bruggen
<p>Ten westen van de spoorweg: stationsparking, grote lokale kinderopvang, grote gemeenschapsschool</p>		
<p>Ik kom uit de richting Brussel en ga in het naar huis rijden mijn kinderen ophalen in de kinderopvang in Caputsteenstraat</p>	<p>Ik rij langs de vesten vanaf station Mechelen, tot aan Caputsteenstraat (waar de kinderopvang is) en dan de spoorwegbrug onderdoor naar waar ik woon in de wijk. Beperkte verplaatsing van bestemmingsverkeer.</p>	<p>Ik rij de tangent af en maak dan de afslag naar de vestenring. Ik rij Caputsteenstraat in (kinderopvang) en... maak dan een volledige rondgang over de volledige vesten terug tot aan Nekkerspoelstraat en dan naar mijn woning.</p>
		<p><i>Een bijkomende nutteloze volledige omdraaiing van de vesten in spitsuur door louter lokaal verkeer van wijk Nekkerspoel.</i></p> <p><i>De tangent ging verkeer van de vesten halen, maar ik rij in één verkeersbeweging van werk naar huis zowel de volledige tangent als de volledige vesten af.</i></p>

Verkeersbewegingen	Voor afsluiten bruggen	Na afsluiten bruggen
<p>Ten oosten van de spoorweg: supermarkten Sima, Aldi, Action,...</p>		
<p>Ik kom uit de Kleine Nieuwedijkstraat en ga een dikke 100 meter verder mijn weekboodschappen doen in de Lidl,.. Aldi, Colruyt... op Nekkerspoel.</p>	<p>Ik rij via Caputsteenstraat en Grote Nieuwedijkstraat naar Nekkerspoel en kom voor geen millimeter op de vestenring.</p>	<p>Ik rij de Caputsteenstraat af en maak dan een volledige omdraaiing van de volledige vestenring – via Brusselpoort – om dan op Nekkerspoelstraat te komen.</p>
		<p><i>Een bijkomende nutteloze volledige omdraaiing van de vesten doorheen de ganse dag door louter lokaal verkeer van wijk Nekkerspoel.</i></p> <p><i>Nekkerspoel is maar één lokale wijk in Mechelen.</i></p> <p><i>De verkeersdruk op de vesten gaat door dit project nog nooit zo laag geweest zijn zeggen de verantwoordelijken.</i></p>

Verkeersbewegingen	Voor afsluiten bruggen	Na afsluiten bruggen
Rond de grenzen		
Op Nekkerspoel wonen ook oudere mensen en zorgbehoefteigen. Ik ben thuiszorger en moet de ganse voormiddag mensen verplegen en verzorgen. Ik sta hen ook bij door boodschappen voor hen te doen.	Ik rij van bewoner tot bewoner, ook naar de lokale handelaars, via lokale wegen. Ik kom voor geen millimeter op de vestenring.	Bij mijn rondritten naar bewoners en tijdens mijn activiteiten (boodschappen) rij ik meermaals de volledige vesten af om aan de andere kant van de spoorweg binnen de wijk te geraken.
		<p><i>Meerdere bijkomende nutteloze volledige omdraaiingen van de vesten doorheen de ganse dag door louter lokaal verkeer van wijk Nekkerspoel.</i></p> <p><i>De baas van de thuiszorger zegt: stop ! Die dienstverlening van dit winkelen voor zorgbehoevenden zetten wij stop, want dat is niet meer haalbaar. Ons drukke schema raakt niet meer afgewerkt.</i></p> <p><i>De klanten zeggen ook stop: ik moet betalen voor de km die mijn thuiszorger aflegt en al die zinloze km langs de binnenring... ik heb maar een klein pensioen.</i></p> <p><i>De thuiszorger en de klant betalen het tijdverlies terwijl de klant minder zorg krijgt. De bijkomende kilometers betekenen een bijzondere financiële last voor de thuiszorger die immers slechts een niet kostendekkende kilometervergoeding ontvangt.</i></p>

1. Commentaar en aanvullingen bij de voorbeelden

- 1) In de omgeving van Caputsteenstraat is een zeer grote parkeerdruk als alle bewoners thuis zijn. Wanneer bewoners thuishkomen na een late dienst en geen plaats vinden, moeten ze naar de andere zijde van de brug. Door fysieke paaltjes moeten ze daarvoor opnieuw de volledige vesten afrijden. Een ander voorbeeld werd zelfs aangedragen door de waarnemend burgemeester van de stad: begrafenisstoeten van de Goede Herder (waar heel wat druk bijgewoonde diensten plaatshebben, Chaldeeuwse gemeenschap) naar het kerkhof zullen voortaan via de R6 lopen.
- 2) **Wat mensen bijzonder onrechtvaardig ervaren** is dat men geen problemen heeft met extreme omrijroutes en nieuwe veiligheidsproblemen voor lokale bewoners. Maar op momenten van voetbal, neemt men de paaltjes onder de bruggen weg omdat men anders de verkeersstromen niet de baas kan. Terwijl bewoners samen heel wat meer bijdragen tot de stedelijke belastingen dan het voetbal.
- 3) Een thuisverzorgster die hulpbehoevenden bezoekt in de Gommarusstraat en voor hen winkelt in warenhuizen op Nekkerspoel, heeft mij concreet voorgerekend dat aan de tarieven van haar werkgever (i-mens) de betrokkene (die leeft van een pensioen én grote zorgkosten heeft) **voor elke rit zes euro meer zal betalen. Enkel en alleen voor de verplaatsing, zonder één product gekocht te hebben.** Zes euro per week is voor mensen in kwetsbare sociale posities een grote som elke week. En deze berekening dateert van voor de explosie van de brandstofprijzen door de huidige oorlogssituatie. De thuisverzorgster haar verplaatsingskosten lopen ook op zonder extra tegemoetkoming.
- 4) De voorbeelden wijzigen niet **als men komende van de E19 uit Antwerpen via de R6 naar Nekkerspoel zou rijden in plaats van de vesten via Brusselpoort te nemen.** Inderdaad, dan krijgt men naast een nog groter aantal extra km (milieu + brandstofkosten), ook een forse verkeerstoename op de zeer smal gemaakte Grote Nieuwedijkstraat waar men op verschillende plaatsen niet meer kan kruisen, gevolgd door nog steeds de volledige ring extra afrijden (in het vb van bezoek kinderdagopvang op Caputsteenstraat). De versmalling van Grote Nieuwedijkstraat met een wegbreedte *op het minimum van het minimum*, is er enkele jaren geleden gekomen om daar minder verkeer te hebben en nu stuurt men precies in die steenweg aan op meer bestemmingsverkeer, in wijkherverdelende functie.
- 5) Fysieke paaltjes onder de spoorwegbruggen dwingen de Grote Nieuwedijkstraat bijgevolg in een rol waarvoor die totaal niet meer geschikt is. Het ongeval- en verkeersveiligheidsrisico neemt aanzienlijk toe: de fietsers zitten er door de smalheid “onder het strijkijzer van het drukker wordende verkeer”. Gevaarlijke rakelingse bewegingen tussen een kruisende gewone wagen en een nog niet eens zo brede camionette nemen toe. Terwijl het voorziene bijkomende behoud van de reeds bestaande paaltjes in Nijverheidsstraat en Paardenkerkhofstraat (sinds 2015) ervoor zorgt dat Grote Nieuwedijkstraat een smalle pijp wordt met nog maar twee uitwegen: Boerenkrijgstraat en Nekkerspoelstraat. Daarbij komt op schooluren nog eens het gegeven van de schoolstraten die straten onderbreken.

- 6) De combinatie van bestaande paaltjes (uit 2015) met deze die men voorziet onder de spoorwegbruggen is onaanvaardbaar, in geval van incidenten met de veiligheid. Bij een ongeval op een strategische plaats op Grote Nieuwedijk worden bepaalde straten zeer moeilijk bereikbaar voor brandweer of hulpdiensten op dat moment. De stelling dat hulpdiensten de paaltjes en nadarhekken van schoolstraten kunnen wegnemen gaat niet meer op. Het aantal plaatsen met opzij te zetten of weg te nemen versperringen op hun weg wordt zodanig groot dat men grote tijdsverliezen maakt. Voor iemand die niet meer ademt en geen zuurstof in de hersenen krijgt of bij huisbrand die overgaat in zogenaamde flash-over-modus, is dat letterlijk dodelijk. En het is des te gevaarlijker, extreem verwarrend, daar al die versperringen niet in het begin van een straat staan, maar ergens in het midden.
- 7) De doorgang in de sterk versmalde Grote Nieuwedijkstraat kan zelfs niet permanent gegarandeerd worden. Men heeft de versmalde weg al meerdere keren dagenlang moeten onderbreken, als gevolg van private werven (dakwerkers) waardoor geen passage meer mogelijk is.
- 8) Doordat het wijkintern verkeer met fysieke paaltjes voor een significant deel afhankelijk wordt van een volledige rondrit rond de vesten, zorgt een ongeval op de vesten tot diep in de wijk Nekkerspoel voor grote problemen. Op de vesten staat dan alles stil, omdat men alle alternatieve paden omwille van sluipverkeer heeft afgesloten met mechanische middelen of verkeersreglementen.
- 9) **Veiligheid fietsers spoorwegbruggen.** Wie op de nieuwswebsite van de politie kijkt naar ongevallen met fietsers in Caputsteenstraat, die ziet dat de meeste (bijna)-ongevallen tussen fietsers onderling zijn. Niet met wagens. Door de ondoorzichtigheid van spoorwegbruggen en spoorweglichaam, zien snelle fietsers op de helling van fiets-o-strade het drukke fietsers- en voetgangersverkeer, komende van onder de spoorwegbrug naar het Lyceum, totaal niet afkomen en omgekeerd ook niet. Paaltjes veranderen de bruggen niet in doorzichtig glas. Hierbij de officiële ongevals cijfers van de laatste vijf jaar aan de bruggen zelf (bron: meegedeeld door politiezone MEWI):
- 2017: 0 ongevallen op deze plaatsen;
 - 2018: 1 ongeval met gewonden tussen een voertuig en een fiets aan de kruising fiets-o-strade - Kleine Nieuwedijkstraat waarbij de fietser geen voorrang verleende;
 - 2019: 1 ongeval met stoffelijke schade tussen een voertuig en een fiets aan de kruising fiets-o-strade - Kleine Nieuwedijkstraat waarbij de fietser geen voorrang verleende;
 - 2020: 0 ongevallen op deze plaatsen;
 - 2021: 0 ongevallen op deze plaatsen.

Conclusie: alle ongevallen die zich voordeden (2 op vijf jaar tijd) waren zonder uitzondering te wijten aan fietsers die verkeersregels negeerden. De fysieke knips moedigen snel fietsverkeer juist aan om nog minder te stoppen voor kruisend lokaal fietsverkeer (richting school), waardoor veiligheid juist afneemt in plaats van toe te nemen. Het voorstel van de provinciale diensten is bovendien geformuleerd in een context die enkel kijkt naar de kruispunten op de fiets-o-strade, volkomen blind voor de gevolgen elders.

- 10) Het moddelleerbureau verklaart op de informatiezitting in het Lyceum: aan Liersesteenweg wijzigen wij niets, we voorzien alleen grotere fietspaden. Dat is uiteraard opnieuw een belangrijke modelfout. Het is reeds jaren algemeen bekend dat in de spits het zo goed als onmogelijk is om vanuit Caputsteenstraat af te draaien naar Liersesteenweg richting vesten. Dat kruispunt zit permanent geblokkeerd. In tegenstelling tot wat men beweert zorgen fysieke paaltjes gekoppeld aan grote rondrijroutes van lokale bewoners, wel degelijk voor belangrijke wijzigingen aan liersesteenweg. Verkeersbewegingen die daar vroeger niets te zoeken hadden komen er nu toch extra langs, door het rondrijden.
- 11) In alle talen zwijgt men over de koppeling tussen de Nieuwe Vesten en de herinrichting van Liersesteenweg (modelleerbureau: *er verandert daar toch niets ?*). In het blok 'Liersesteenweg – Kleine Nieuwedijk' plant men bovendien in de nabije toekomst een aantal belangrijke ontwikkelingen op vandaag braak liggende terreinen, met nieuwe bijkomende en omvangrijke lokale verkeersimpact. Zaken die reeds aangemeld zijn bij de stad, die men dus kan kennen en toch niet meeneemt in de studie-effecten. Terwijl de effecten op de verkeersstromen aan een door lokale bewegingen nu al overbelaste *kop van de Liersesteenweg*, opnieuw omvangrijk zullen zijn.



Zicht op de “kop van Liersesteenweg”, enige wijkontsluiting langs deze zijde na de “knips”: extreme verkeersdruk en geblokkeerde kruispunten.

- 12) Voorspellingen, of dat nu gaat over een grondwaterstroming, Covid-19 of verkeersgedrag, zijn allemaal gebaseerd op een wiskundig model. Een wiskundig model is niet de werkelijkheid, maar een benadering van de werkelijkheid. Elk wiskundig model moet rekening houden met alle randvoorwaarden en elementen die men redelijkerwijze kon kennen op het moment dat men het model opstelt. Elk model moet gekalibreerd en gevalideerd worden aan de hand van

reële meetdata. Anders kan men geen enkele valide wetenschappelijke conclusie trekken: men onderschat, men overschat en men ziet belangrijke effecten niet. Uit elke berekening rollen tal van cijfers. Maar die hebben niet noodzakelijk een betrouwbare wetenschappelijke betekenis en door het negeren van grote effecten en randvoorwaarden in het basismodel (zie voorgaande) staat deze voorstudie op het vlak van voorspellingen ernstig op losse wetenschappelijke schroeven.

- 13) In de berekeningen van de verkeersevoluties naar aanleiding van de flankerende maatregelen kijkt men enkel naar de evoluties van verkeersintensiteiten ten gevolge van maatregelen op de vesten. Zoals gezegd vergeet men dat men zich hier niet meer op de vesten bevindt, maar in de wijk waar tal van andere, hierboven beschreven effecten zich samen optellen en bovendien zwaarder wegen. Dat leidt tot fundamenteel foute conclusies. Men zegt op de infomarkt: *zelfs met de grote rondrijroutes voor lokaal verkeer van Nekkerspoel over de vesten, zal er minder km gereden worden en komt men tot een betere luchtkwaliteit.* Neen, fout ! De grote rondrijlussen voor lokaal verkeer van Nekkerspoel dienen geen enkel positief doel. Dat zijn en blijven vermijdbare en overbodige km in alle omstandigheden. Die mensen heel wat onnodig geld kosten. En die vestenbewoners heel wat onnodige druk en roetdeeltjes opleveren. Wat we hier kunnen vermijden, moeten we vermijden.
- 14) Men spreekt op de infomarkten bovendien de eigen startnota tegen, die het heel duidelijk heeft over duizend extra gereden km door het enkelrichtingverkeer. *Hoe kunnen 1000 extra gereden km (in stoppen-en-optrekmodus) nu minder brandstofverbruik en minder roet geven?* Een zeer eigenaardige “Mechelse warmteleer- en scheikundologica”, ter aanvulling van het begrip “Mechels uur”.
- 15) Als Verbindend Mechelen beschikken we niet over het model om de berekeningsoefeningen van het studiegebied fundamenteel te gaan herdoen, met wel alle kritieke randvoorwaarden in beeld. Maar één ding weten we wel zeker, zelfs zonder het model (na grondige correctie in dit studiegebied !) te draaien: het plaatsen van fysieke paaltjes onder de spoorwegbruggen zorgt voor zoveel ongewenste neveneffecten, dat men het beleidsdoel (geen toename sluipverkeer) helemaal voorbijschiet. Zeker met de grote ontwikkelingen op stapel staande aan Liersesteenweg en elders, is er in het ganse gebied geen enkele ruimte voor de creatie van zinloos, onnodig grote omrijlussen van lokaal verkeer. Elke dergelijke verplaatsing kunnen we missen en moeten we vermijden, vanuit alle oogpunten.

2. Noodzakelijk gecorrigeerde aanpak

De houding dat alleen fysieke paaltjes bespreekbaar zijn en dat er niets kan veranderen, staat haaks over de doelstellingen van de pas opgerichte klankbord- en reflectiegroep. En is wetenschappelijk en communicatief hoogst ongepast, gesteld tegenover het voorgaande overzicht.

Er moet tijd genomen worden om het studiegebied correct af te bakenen en een juistere inschatting te maken van alle effecten die zich in dit deel van Mechelen bij elkaar optellen. Alleen al daarom is een uitstel van implementatie tot minstens begin 2023 absoluut noodzakelijk.

Niemand betwist de noodzaak om sluipverkeer te weren. Maar het is absoluut noodzakelijk om de veel te vergaande neveneffecten van het huidige halsstarrige scenario van fysieke paaltjes te

voorkomen. Het aantal zinloze bijkomende km omrijlussen en daarmee gepaard gaande verhoogde verkeersintensiteiten in gevaarlijke en hinderlijke context elders in de wijk, moet maximaal naar nul gebracht worden. Dat is een absolute voorwaarde voor Verbindend Mechelen.

Dan moet men de tijd nemen om alternatieven te onderzoeken. Sinds het vorige verhaal rond de spoorwegbruggen, de ongunstige situatie van 2015, zijn zowel de technologische mogelijkheden als het wettelijk kader sterk geëvolueerd. Dat opent heel wat vandaag niet bekeken perspectieven die een aanvaardbaar alternatief kunnen vormen.

Als men de stad vraagt: waarom maakt men geen gebruik van ANPR camera's om doorgaand verkeer aan de spoorwegbruggen te onderscheiden van wijk eigen lokaal verkeer, dan zegt men steevast: *dat is moeilijk, want wie laat je door en wie niet.* Die argumentatie houdt geen steek. Allereerst een basisprincipe van goed bestuur: proportionaliteit tussen maatregelen en beoogd doel. "Het is moeilijk" en "Het kost geld" en "het kost inspanning" zijn geen zaken die in evenredigheid staan tot de hier beschreven dagdagelijkse en ernstige gevolgen van een fysieke afsluiting voor alle gemotoriseerd verkeer onder de spoorwegbruggen.

Er zijn heel wat voorbeelden hoe het wel kan. In de binnenstad weet men perfect via ANPR het bewonersverkeer te scheiden van ander verkeer. Op het vlak van parkeren weet men perfect bewoners (blauwe zone Nekkerhal + C) in het ganse gebied te onderscheiden van bezoekers. Wat kan voor parkeren, kan ook voor rijdend verkeer. Bovendien kan men tijdens de invoering van maatregelen experimenteren en indien aangewezen het gebied van doorgang vergroten en verkleinen. Dit alles in functie van het bereiken van gewenst gedrag. Men moet wel tijd maken om te monitoren en bij te sturen naar de beste oplossing, gestuurd door ANPR technologie die al lokaal aanwezig is.

Er zijn ook andere alternatieven denkbaar. Zo gaf een bewoner het idee aan om met sterk vertragende lichtcamera's te werken. Dan heeft men geen gebiedsafbakening of camera's nodig. Doorgaand verkeer dat toch zou willen passeren, moet hinderlijk lang wachten en haakt snel af. Wie 100 meter verder moet zijn, verliest ook tijd, maar nog altijd een pak minder dan met een volledige omrij langs de Brusselpoort.

3. Conclusie

Inzake begeleidende maatregelen in het gebied Caputsteen moeten we dringend af van de Putinistische stijl: *het zal zo zijn en over niets kan gesproken worden.*

De impact van fysieke paaltjes is inzake neveneffecten totaal onaanvaardbaar groot en niet in verhouding tot de voordelen en het beoogde beleidsdoel.

De implementatie dient uitgesteld, zodat een grondig onderzoek en testprogramma kan opgezet worden dat de beleidsdoelstelling van het vermijden van doorgaand verkeer (die niemand betwist) combineert met het behoud van een leefbare en zelfs sterk verbeterde verkeerssituatie in alle straten en hoeken van dit deel van Mechelen.