

ondergrondse parking Speecqvest

MOBER

Q-Park Belgium NV
Belgicastraat 3 bus 6
B-1930 Zaventem

Grontmij Belgium NV
Mechelen, 25 februari 2016

Verantwoording

Titel : ondergrondse parking Speecqvest
Subtitel : MOBER
Projectnummer : 1290 0003
Referentienummer : MOB
Revisie : c
Datum : 25 februari 2016

Auteur(s) : Gert Weymans
E-mail adres : gert.weymans@grontmij.be
Gecontroleerd door :
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door :
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Grontmij Belgium NV
Stationsstraat 51
B-2800 Mechelen
T +32 15 45 13 00
F +32 15 42 22 08
mechelen@grontmij.be
www.grontmij.be

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Situering.....	4
1.2	Heraanleg wegnis Speecqvest	4
2	Aanleiding en kaderend studiewerk	5
2.1	Beschikbaar studiewerk met betrekking tot parkeren	5
2.1.1	Commerciële activiteiten Bruul	5
2.1.2	Parkeerstudie	6
2.1.3	Herinrichting Stationsomgeving	7
3	Kadering in het parkeerbeleid	9
3.1	Beleidsvisie	9
3.1.1	Mobiliteitsplan van Mechelen en parkeerplan.....	9
3.1.2	STOP-principe en duurzaam parkeerbeleid	9
3.1.3	Verdere evolutie naar een meer autoluwe binnenstad, kwaliteitsvolle heraanleg van straten en pleinen en verdere groei van de stad.....	10
3.1.4	principe van doelgroepenbeleid (zie ook schema figuur 2)	10
3.1.5	Parking Speecqvest als centrumparking en oplossing bewoners/werknemers	13
3.2	OCMW / WZC	13
3.3	Besluit.....	13
4	Bereikbaarheidsprofiel.....	15
5	mobilitetsprofiel	16
5.1	Verantwoording van de parkeerbehoefte vanuit de parkeerstudie	16
5.2	Aantal parkings in de ondergrondse parking op Speecqvest	17
5.3	Rotatie en abonnementen	17
6	confrontatie bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel	19
6.1	capaciteitscontrole.....	19
7	Omleidingswegen	20
7.1	Locatie van de omleidingswegen	20
7.2	Fasering.....	21
8	Verkeerstechnische en flankerende maatregelen.....	23
9	Sensitiviteitstoets	24
10	Bijlagen	25

2 Aanleiding en kaderend studiewerk

De aanleiding voor de bouw van een ondergrondse parking op Speecqvest is 3 ledig:

- Bouw van commerciële activiteiten op Bruul en de noodzaak tot bijkomende parkeerplaatsen
- Het verdwijnen van parkeerplaatsen op maaiveldniveau kaderend in de aanleg van kwalitatieve publieke ruimte(n)
- Parkeerstudie voor de zuidelijke rand van Mechelen welke aangetoond heeft dat er bijkomende parkeerplaatsen nodig zijn gezien de hoge parkeerdruk en de vaststelling dat voor langparkerende bezoekers en werknemers geen parkeerplaats is in deze zuidelijke zone van de Stad.

2.1 Beschikbaar studiewerk met betrekking tot parkeren

Hieronder worden de verschillende studies gekaderd; wie heeft ze opgesteld, van wanneer dateren ze, waarom werden ze uitgevoerd,...?

Verderop in deze nota worden de resultaten van deze studies weergegeven en wordt finaal aangegeven hoe het aantal van 351 parkeerplaatsen voor de Speecqvest tot stand zijn gekomen.

2.1.1 *Commerciële activiteiten Bruul*

Reeds in 2008 werd voor de bouw van commerciële activiteiten (pand met oa Mediamarkt) op Bruul een MOBER² opgesteld.

Naar aanleiding van de bouw van een commercieel project op de hoek Bruul - Hazestraat werd door de stad Mechelen aan de projectontwikkelaar gevraagd een mobiliteitsstudie op te maken om de toekomstige mobiliteitseffecten, inclusief de parkeerbehoefte, te kunnen inschatten. Om de parkeerdruk bij nieuwe, autoverkeer-genererende, projecten niet af te wikkelen op de omliggende buurt adviseert de stad steeds om de parkeerbehoefte zoveel mogelijk 'op eigen terrein' te voorzien. Gezien de ligging van de projectsite in de Bruul is het echter niet wenselijk om parkeergelegenheid op eigen terrein te voorzien (zoals oorspronkelijk door de projectontwikkelaar voorgesteld). Het project is immers gelegen langs de Bruul, in het gedeelte dat –intussen op heden reeds volledig- autoluw gemaakt werd. Indien bijkomende parkeergelegenheid op de projectsite zou gerealiseerd worden zou dit betekenen dat: het gemotoriseerd verkeer weg moet rijden door een uitgesproken woonbuurt (de Ham) met bovendien diverse scholen. Deze buurt heeft al erg te lijden onder de hoeveelheid verkeer. De verdere uitbreiding van een autoluwe binnenstad wordt gehypothekeerd.

Om toch tegemoet te komen aan het aanbieden van parkeergelegenheid werd naar alternatieven gezocht. De stad is van oordeel dat zowel in het kader van het ruimer parkeerverhaal (waarbij er een gebrek is aan parkeerplaatsen voor langparkerders in de zuidrand van het centrum) als de nieuwe ontwikkelingen in de Bruul een parking onder de Speecqvest gewenst is.

² MOBER commerciële activiteiten Bruul Mechelen, Vectris cvba in opdracht van Constellation nv, februari 2008

De conclusie van de Mober bij de opmaak van het mobiliteitsprofiel voor de volledige site inzake inschatting parkeerbehoefte voor de nieuwe ontwikkelingen in de Bruul luidt:

- zaterdag:
 - Mediamarkt heeft behoefte aan 219 pp voor bezoekers 28 pp voor werknemers = 247 pp.
 - de overige verkoopsruimten hebben een parkeerbehoefte van maximaal 152 pp.
 - TOTAAL: de totale parkeerbehoefte voor de volledige ontwikkeling bedraagt 400 pp (bij een gemiddelde verblijfsduur van de bezoekers van 2 uur).
Indien de bezoekduur 4 uur bedraagt, stijgt de parkeerbehoefte tot 619 pp.
- weekdagen:
 - mediamarkt heeft behoefte aan maximaal 109 pp voor bezoekers en ongeveer 20 pp voor werknemers = 129 pp.
 - de overige verkoopsruimten hebben een parkeerbehoefte van ongeveer 113 pp.
 - de kantoorruimte heeft een parkeerbehoefte van 17 pp
 - TOTAAL: de totale parkeerbehoefte voor de volledige ontwikkeling bedraagt 259 pp (bij een gemiddelde verblijfsduur van de bezoekers van 2 uur).
Indien de bezoekduur 4 uur bedraagt, stijgt de parkeerbehoefte tot 368 pp.

2.1.2 Parkeerstudie

De parkeerstudie “*Parkeerstudie Mechelen, oriëntatiefase, concept- en uitwerkingsfase, februari 2006, door Tritel io Stad Mechelen*” werd enkele keren geactualiseerd in functie van nieuwe ontwikkelingen.

Meer specifiek voor de zuidrand werden actualisaties opgesteld, telkens met doel een raming op te maken van de parkeerbehoefte (met geplande aanvullende parking) ten zuiden van het centrumgebied van Mechelen.

Aanleiding van de studie was;

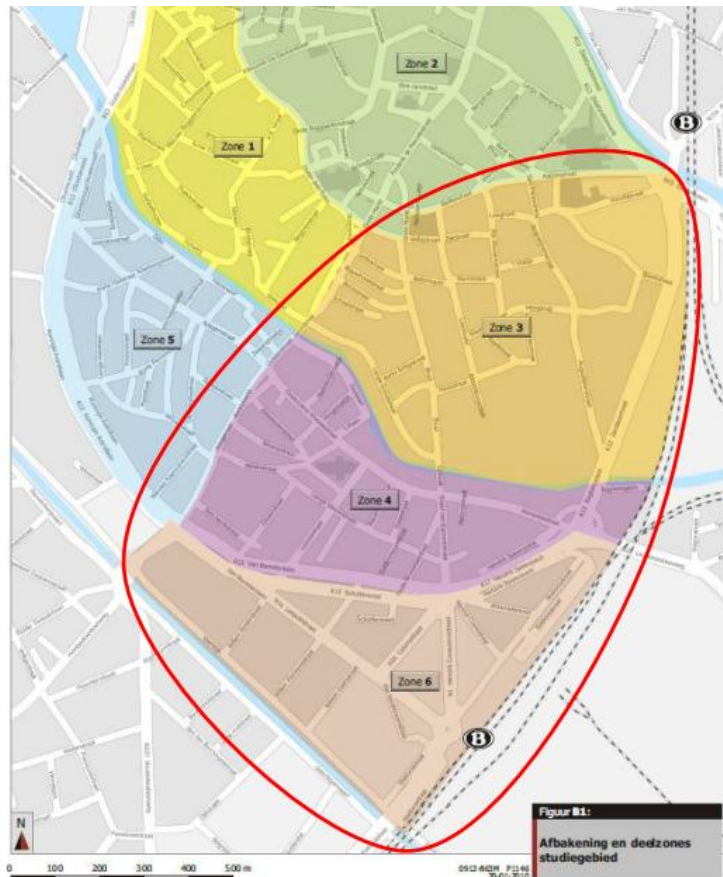
- aanvullende parkeerbehoefte ten gevolge van commerciële ontwikkeling langsheen de Bruul
- vaststelling dat voor langparkerende bezoekers en werknemers geen parkeerplaats is in deze zuidelijke zone van de Stad.

De laatste update van de parkeerstudie³ dateert van het najaar van 2013 en houdt rekening met volgende randvoorwaarden:

- ondergrondse parking Hoogstraat
- nieuw woon-zorg centrum met 200 woonheden en een podiumzaal voor 800 toeschouwers, beide gelegen langsheen de Speecqvest.
- Locatie van een nieuwe parking op de Speecqvest (voorliggend dossier)
- Heraanleg Vesten, met impact op de parkeercapaciteit
- Wijziging in parkeercapaciteit Zandpoortvest.

Voor deze parkeerstudie werd volgend studiegebied in beschouwing genomen (het betreft dus niet enkel de Speecqvest).

³ Update Parkeerevaluatie – Parking Speecqvest Mechelen, Technum in opdracht van Stad Mechelen, 08-11-2013



2.1.3 Herinrichting Stationsomgeving

Studie opgestart in 2008. Eurostation / Euro Immo start en Tuc Rail treden op als studiebureau. De projectnota 'Mechelen-Stationsomgeving' werd op PAC dd 01-07-2010 conform verklaard.

De omvorming van de stationsomgeving is een grootschalig stedenbouwkundig project waarbij de heropleving van de site en de omgeving centraal staat.

Naast de modernisering van het Station (en omgeving), omvat de hele studie rond de Stationsomgeving ook de concrete uitwerking van ideeën die ondermeer reeds in het mobiliteitsplan en Structuurplan van de Stad voorzien waren; de Vesten tot Stadsboulevard omvormen is slechts mogelijk indien het doorgaande verkeer (vanwaar ook de wegenselectie in het RSV) voor een groot deel van de R12 kan worden weggehouden en omgeleid.

De "Arsenaaltangent" als ontsluitingsweg gelegen tussen de N1 en de N15 dient een groot aandeel (op heden op de R12 rijdend) verkeer in de zuidrand van de R12 op te vangen.

In het project wordt een tunnel voorzien, gekoppeld aan de toegang tot de ondergrondse parking van het stationsgebouw.

In de startnota werden verschillende scenario's gepresenteerd.

Er werd geopteerd voor scenario 1:

- Leopoldstraat wordt dubbelrichting voor lokaal verkeer
- H. Consciencestraat wordt dubbelrichting voor openbaar vervoer en zeer lokaal verkeer
- Er wordt ook een ondergrondse parkeergarage aan het station voorzien. Inzake het parkeren stelde de auditor dat de in de nota beschreven methodiek (die de keuze aangeeft op basis van elementen die zich binnen het project situeren) aangevuld dient te worden met de afstemming op het globale stedelijk parkeerbeleid.

De parking Station is (ondermeer) op heden in aanbouw en volgende indeling met betrekking tot het parkeren van de verschillende doelgroepen in de stationsparking:

reizigers NMBS (pendelaars + occasionele reizigers):	1.200
werknemers NMBS	150
werknemers nieuwe ontwikkelingen	330
bezoekers nieuwe ontwikkelingen	61
werknemers stationsbuurt (openbare parking)	200
TOTAAL	1.941 pp

3 Kadering in het parkeerbeleid

De wens / noodzaak tot het bouwen van een ondergrondse parking is al langer aanwezig; in 2009 werd hiertoe start- en projectnota voor de locatie Schuttersvest (R12) voorgelegd op de Provinciale Auditcomissie. Omdat er geen draagvlak bleek te bestaan met betrekking tot de heraanleg van de bovenbouw op de Schuttersvest, werd het traject van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag niet verder gezet.

De start- en projectnota 'Mechelen-Schuttersvest' werd op PAC dd 17-06-2010 conform verklaard.

Het studiewerk van destijds, de visie met betrekking tot parkeren, de kadering in het Stationsproject, enz... is evenwel ongewijzigd gebleven.

Ook in de projectnota van Stationsomgeving (op heden in uitvoering) werden deze elementen met betrekking tot parkeren opgenomen (eveneens in relatie met de parking Schuttersvest destijds).

De projectnota 'Mechelen-Stationsomgeving' werd op PAC dd 01-07-2010 conform verklaard.

3.1 Beleidsvisie

3.1.1 *Mobiliteitsplan van Mechelen en parkeerplan*

De uitgangspunten van het mobiliteitsplan van Mechelen inzake parkeren zijn:

- voorzien bewonersparkeren
- invoeren van een gedifferentieerde parkeerstructuur: differentiëren van het betalend parkeren, uitbreiding betalend parkeren op Vesten behouden, afstemmen van het boven- en ondergronds parkeren.
- dynamische bewegwijzering om het gebruik van parkeeraanbod te optimaliseren – aanpassingen noodzakelijk bij wijzigingen.
- het herinrichten van het openbaar domein of van bijkomende ruimte voor fietsenstallingen kan leiden tot uitdunnen van bovengrondse parkeerplaatsen.
- creëren van bijkomende ruimte voor langparkeerders: aanvullend parkeeraanbod op afstand van de binnenstad
- zoektocht naar duurzame oplossingen (vb P&R buiten het stadscentrum gekoppeld aan stads- en streeklijn) en ruimtelijk geïntegreerde voorzieningen.

3.1.2 *STOP-principe en duurzaam parkeerbeleid*

De Stad Mechelen onderschrijft het STOP-principe als uitgangspunt voor haar duurzaam mobiliteitsbeleid, waarbij de minst vervuilende en belastende mobiliteitsstromen prioriteit krijgen.

Eerst stappen, dan trappen, vervolgens openbaar vervoer en daarna privé vervoer.

Binnen dit principe wenst de stad dan ook maatregelen te nemen om de veiligheid, het comfort en de doorstromingsmogelijkheden van al deze weggebruikers te verbeteren.

Naast het stop-principe houdt het duurzaam mobiliteitsbeleid van de Stad Mechelen ook volgende sleutel-elementen in van een duurzaam parkeerbeleid:

- gebieden en functies moeten multimodaal bereikbaar zijn.

- parkeren wordt ingepast binnen het “STOP”-principe: comfortabele bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaarvervoer-gebruikers is van primordiaal belang en autoparkeren werkt hierop aanvullend.
- duurzaam parkeren impliceert een bereikbaarheid waarbij overbodig en ongewenst autogebruik ontmoedigd wordt ten voordele van andere verplaatsingsmodi. Hiertoe worden “weerstanden” ingebouwd: voor de Mechelse binnenstad zijn dit capaciteit, prijs, parkeerduur en loopafstanden. Het parkeerbeleid is gedifferentieerd naar doelgroepen (bewoners, bezoekers, werknemers).
- meervoudig gebruik van parkeerruimte; gebiedsgericht optimaliseren van het gebruik van parkeervoorzieningen, rekening houdend met complementaire tijds-/gebruiksregimes.
- parkeren, stallen en inter-modaliteit: een duurzaam parkeerbeleid behandelt uiteraard ook fietsparkeren en parkeervoorzieningen op intermodale knopen. Bijvoorbeeld: station, bushalte, P&R,...
- evaluatie en monitoring van een duurzaam parkeerbeleid.

Een duurzaam parkeerbeleid vormt dan ook een belangrijk uitgangspunt voor de update van het parkeerbeleidsplan.

3.1.3 *Verdere evolutie naar een meer autoluwe binnenstad, kwaliteitsvolle heraanleg van straten en pleinen en verdere groei van de stad*

Er wordt nog steeds verder onderzocht hoe het autoluwe en autovrije gebied in de binnenstad kan worden vergroot zonder dat dit de verschillende functies in dit gebied negatief beïnvloed worden. Er dient hierbij steeds een evenwicht te worden gevonden tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. De uitbreiding van het autoluwe gebied moet mee bijdragen tot een duurzame mobiliteit en heeft gevolgen voor de parkeerstructuur in de binnenstad. Een afstemming van het parkeerplan op de uitbreiding van het autovrije gebied is noodzakelijk. Omgekeerd dient het parkeerplan deze uitbreiding van het autovrije gebied ook mogelijk te maken zonder de aanwezige functies negatief te beïnvloeden of de bereikbaarheid –zij het op enige afstand voor de wagen- te garanderen.

Bij de heraanleg van straten en pleinen in de binnenstad en stationsomgeving is de ruimtelijke kwaliteit een belangrijke vereiste. Ook dient er bijkomende ruimte te worden gecreëerd voor de zachte weggebruikers, alsook als aangename verblijfsruimte. Het uitdunnen van straatparkeren is in het kader van een kwaliteitsvolle inrichting van openbaar domein vaak aangewezen. Voor de verschillende doelgroepen dient een gepaste parkeeroplossing te worden geboden (bewoners, bezoekers,...).

Daarnaast moet het parkeergebeuren inspelen om de verdere ontwikkeling van Mechelen binnen verschillende domeinen: demografische groei, commerciële ontwikkeling, scholen,...

3.1.4 *principe van doelgroepenbeleid (zie ook schema figuur 2)*

Er wordt in het huidige parkeerplan reeds uitgegaan dat voor de verschillende doelgroepen een verschillende parkeerlocatie gewenst is. Differentiatie van de locaties blijft ook bij de update belangrijk en dient verder verfijnd te worden. Tarifiering, beperking parkeerduur, beperkte toegang voor bepaalde doelgroepen, wandelafstanden, overstapmogelijkheden zijn hierbij belangrijke elementen. Uitgangspunten zijn de volgende:

- langparkerende bezoekers en werknemers dienen een parkeerplaats te vinden aan de rand van het centrum en op termijn op grotere afstand van het centrum zodat het centrum niet meer met dit verkeer belast wordt:
 - randparking nabij centrum: ganse dag parkeren mogelijk – gratis of zeer laag tarief, met aandacht voor looproutes van en naar het centrum
 - randparkings op grotere afstand van centrum: onbeperkte parkeerduur – gratis, met goede verbindingen met openbaar vervoer van en naar het centrum

- bezoekers die toch in het centrum wensen te parkeren dienen zich zo veel mogelijk in de ondergrondse parkings te parkeren en zullen hier meer dan aan de rand voor dienen te betalen.
- voor bewoners kan het groeperen van parkeerplaatsen een oplossing bieden (in parkings aan de rand, ondergrondse parkings, buurtparkings), maar wandelafstanden tussen woonplaats en parkeerplaats dienen beperkt te blijven.
- bewonersparkeren als uitzondering op parkeerduurbepanking en tarifiering in het centrum is noodzakelijk, behalve in het commercieel kerngebied. De zone waar bewonersparkeren is toegelaten dient te worden afgebakend. Ook de bewonerszones, uitgaande van de bestaande zonering, moet worden bekeken.
- het uitbreiden van het betalend parkeren in tijd, nl. ook avondsituatie, kan in aantal buurten (stationsbuurt, omgeving uitgangsbuurt, omgeving cultuurcentrum,...) doorgevoerd worden.
- differentiëring binnen de betalende zone: opdelen van de zone binnenstad – stationsomgeving in zones, met telkens specifieke parkeerkenmerken (parkeerduurbepanking, tarifiering), bijvoorbeeld:

randzone binnenstad (vesten, ...)	langere parkeerduur (vb. max. 4u) en lager tarief
binnenstad	middellange parkeerduur (vb. max. 2u) en gemiddeld tarief
kern binnenstad – commerciële centrum	kortere parkeerduur (vb. max. 1u) en hoger tarief

- Doorgaand verkeer dient uit het centrum worden vermeden. Ook parkeerzoekverkeer is niet gewenst. Straatparkeren in het centrum wordt door de prijszetting ontmoedigd. Wie toch als bezoeker in het centrum wenst te parkeren zal hiervoor dus een hogere prijs betalen.

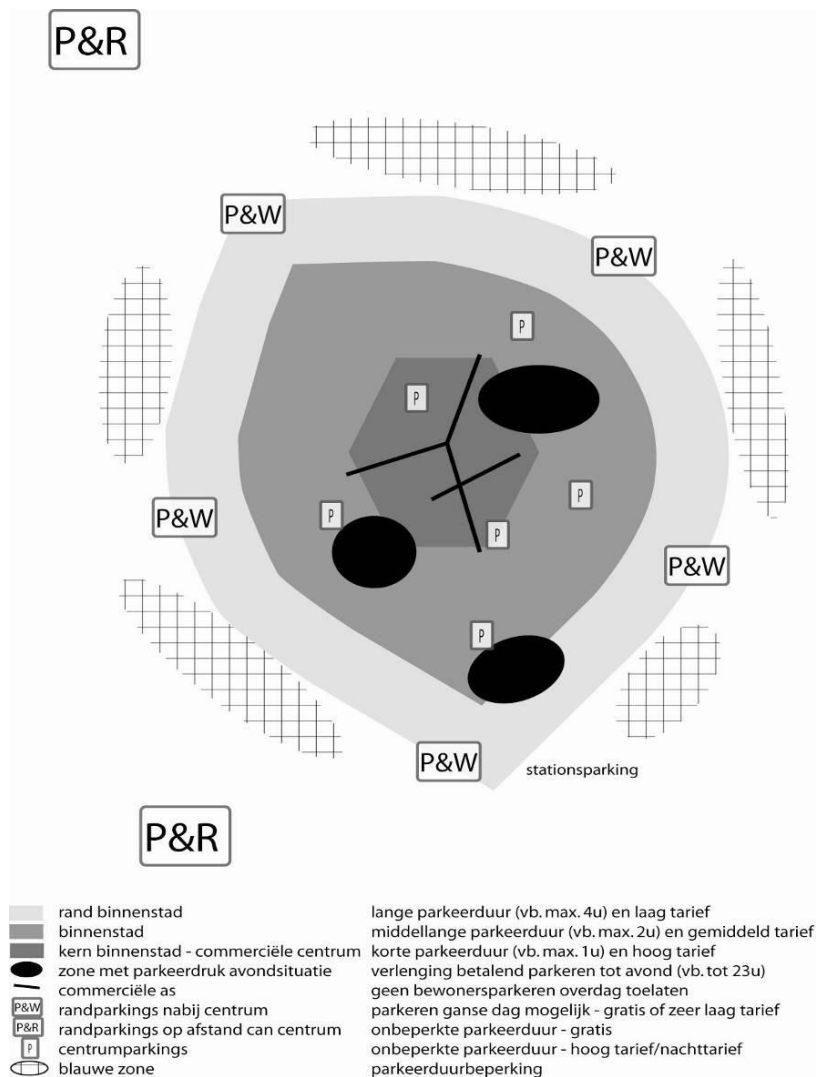
Volgende doelstellingen worden gehanteerd inzake parkeren in Mechelen:

- verhoging verkeersleefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en verblijfsruimte;
- garanderen autobereikbaarheid van de Mechelse binnenstad voor de verschillende doelgroepen
- parkeeroplossingen op aanvaardbare afstand voor de verschillende doelgroepen en voor de verschillende stadsdelen;
- lange termijn visie over randparkeren, zowel aan de rand van de binnenstad als op grotere schaal

Onderstaande schematische voorstelling geeft de uitgangspunten vorm op conceptniveau. Een verdere uitwerking van het concept is noodzakelijk op basis van de analyse van de parkeerstructuur, het gebruik, de behoeften,...

De update van het parkeerbeleidsplan zal een detaillering uitwerken voor de Mechelse situatie, alsook een overzicht van de noodzakelijk te nemen maatregelen geven. In het kader van het tijdsverloop van nieuwe ontwikkelingen in de Bruul dient parking Speecqvest prioritair uit dit verhaal gelift te worden.

De verantwoording van de parking komt in volgende paragraaf uitgebreid aan bod, en dit kaderend binnen de hierboven algemene uitgangspunten.



figuur 2: principe van doelgroepenbeleid

3.1.5 *Parking Speeqvest als centumparking en oplossing bewoners/werknemers*

Gezien de goede bereikbaarheid met de wagen, is de toekomstige parking 'station' optimaal gelegen om te functioneren als randparking voor:

- deze stationsomgeving
- en voor de binnenstad.

Parking Speeqvest krijgt in die optiek eerder het karakter van centumparking met een duidelijke functie voor:

- de commerciële ontwikkelingen in de Bruul
- bewoners en werknemers van het zuidelijk/zuidwestelijk deel van de binnenstad en van de stationsdriehoek

De parking dient in combinatie met de nieuwe parking aan het station te worden beschouwd. In het kader van loopafstanden is het voor de commerciële activiteiten wenselijk om op beperkte loopafstand een deel van de parkeergelegenheid te voorzien. Overige bezoekers (goed te been en niet bereid om 'veel' te betalen voor parkeerplaats dichtbij) kunnen naar andere randparkings worden afgeleid. De nieuwe stationsparking is hiervoor uiterst geschikt (omwille van loopafstand en bereikbaarheid met de wagen), maar ook bijvoorbeeld parking Zandpoortvest kan hiervoor worden ingeschakeld.

3.2 OCMW / WZC

De openbare parking Bruul op Speeqvest zal ook gebruikt worden door werknemers en bezoekers van het WZC; er is bewust gekozen om voor het WZC géén afzonderlijke parking te voorzien;

- Omdat er een wisselende parkeervraag is vanuit het WZC; met een drukke periode in de voormiddag, afnemend richting de namiddag en verder naar de avond
- Omdat verkeersstromen gebundeld worden richting 1 parking, parking Bruul op Speeqvest.

Een keuze voor gemeenschappelijk en complementair gebruik van parkeerplaatsen, passend in een duurzaam ruimtegebruik.

3.3 Besluit

In het kader van de parkeerbehoeften, de rol van de parkings en om:

- de commerciële ontwikkelingen in de Bruul mogelijk te maken, geen bijkomend verkeer in de binnenstad te trekken, maar toch te voorzien in de parkeerbehoeften van deze ontwikkeling, zij het op beperkte loopafstand;
- langparkeerders zo veel mogelijk uit het centrum te weren en op te vangen aan de rand;
- een antwoord te bieden aan de parkeerproblematiek van werknemers van de binnenstad (zuidelijk en zuidoostelijk deel);

wordt voorgesteld om in volgende parkeergelegenheid te voorzien:

- parking aan station :
 - pendelaars, werknemers NMBS, werknemers en bezoekers bijkomende ontwikkelingen,... (zie nota parking station)
 - werknemers stationsomgeving
 - eventueel bijkomend voor deel van bezoekers commerciële ontwikkelingen Bruul
 - in het weekend en 's avonds dienen parkeerplaatsen voor pendelaars ook opengesteld te worden voor bezoekers van stationsbuurt en binnenstad
- centumparking aan Speeqvest voor:
 - bezoekers commerciële ontwikkelingen Bruul

- (middel)langparkerende bezoekers en werknemers binnenstad - zuidrand
- compensatie verdwijnen parkeerplaatsen op maaiveldniveau omgeving Speeqvest

Parking Station en parking Bruul beogen dus een ander doelpubliek, en zijn complementair aan elkaar te beschouwen; Parking Station kan vb als overloopparking aanzien worden voor parking Bruul op Speeqvest, dit vb bij piekmomenten (in het kader van shopping, festiviteiten, enz...)

4 Bereikbaarheidsprofiel

Voor dit onderdeel verwijzen we naar het deel van de analyse uit de startnota⁴ voor de Vesten (R12)

- Planningscontext en randvoorwaarden; p 20 – 49
- Analyse (ruimtelijk, verkeerskundig en historisch); p 50 - 74

⁴ Startnota “herinrichting van de Vesten” (1M3D8E/11/45 – X10/R12/10), Omgeving cvba ism Mint nv, in opdracht van Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) Antwerpen, april 2014.

5 mobiliteitsprofiel

5.1 Verantwoording van de parkeerbehoefte vanuit de parkeerstudie

In dit onderdeel wordt verder ingegaan op de parkeerbehoefte die zowel uit de Mober van de nieuwe ontwikkelingen in de Bruul naar voren komt, als de parkeerbehoefte voor bewoners en werknemers binnen het ruimer parkeerverhaal.

Dit alles werd gebundeld in de Update van de Parkeerstudie Speecqvest Mechelen.

De totale parkeervraag wordt weergegeven in onderstaand overzicht;

	Weekdag		Weekend	
	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>
Parkeerplan	49	29	67	39
Vesten	51	51	51	51
Bruul	250		365	
Woonzorgcentrum werknemers	45	45	45	45
Woonzorgcentrum bezoekers	11	11	22	22
Podiumzaal	72	240	72	240
Werknemerskaart zone zuid	25			
Totaal	503	376	622	397

Tabel 11: Parkeervraag parking Speecqvest

En waarbij in een eerste fase wordt uitgegaan van:

	Weekdag		Weekend	
	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>
Parkeerplan	49	29	67	39
Bruul	250		365	
OCMW (werknemers + bezoekers)	56	56	67	67
Werknemerskaart zone zuid	25			
Totaal	380	85	499	106

Tabel 12: Parkeerbehoefte fase 1

De parkeerstudie stelt dat deze parkeervraag gedeeltelijk ondergronds en gedeeltelijk bovengronds opgevangen kan worden. Er wordt verondersteld dat minstens de commerciële activiteiten Bruul en OCMW/WZC opgevangen worden in een meerlagige, ondergrondse parkeervoorziening met een wenselijke parkeercapaciteit van **432 parkeerplaatsen**. (hierboven in de tabel aangeduid met rode cirkel).

5.2 Aantal parkings in de ondergrondse parking op Speecqvest

Het aantal parkings dat voorzien wordt bedraagt 351 pp. In de parkeerstudie (zie hierboven) worden in de eerste fase 432 pp aangegeven.

Het nu voorziene aantal van 351 pp is dus iets minder dan wat in de parkeerstudie als prognose wordt weergegeven maar is ingegeven vanuit:

- Door het feit dat de ondergrondse parking als rotatieparking functioneert, worden de in de parkeerstudies vermelde dagdelen, verdeeld over de gemiddelde parkeerduur voor rotatieplaatsen. Dit betekent dat een parkeerplaats in een dagdeel (ca. 5 uur) 2 keren kan bezet worden bij een gemiddelde verblijfsduur van 2,5 uur.
- Doordat daarnaast de verschillende doelgroepen complementair zijn aan elkaar kennen ze een verschillende parkeervraag in de tijd (de commerciële activiteiten vragen veel parkeerplaatsen overdag en weekend, terwijl bij bewoners de vraag 's avonds en 's nachts groter is).
- Een eigen bijstelling van de bezetting van de parkings voor het WZC, waarbij de voormiddag het drukste is, waarbij de bezettingsgraad zal afnemen richting 40 pp in de namiddag en verder afnemend naar 20 pp voor de nachtploeg.
Dit principe van afnemende bezetting voor de plaatsen voorzien voor het WZC is ook van toepassing in een weekendsituatie.

5.3 Rotatie en abonnementen

Kaderend in bovenstaande beschreven visie "Parking Speecqvest krijgt in die optiek eerder het karakter van centumparking met een duidelijke functie voor:

- de commerciële ontwikkelingen in de Bruul
- bewoners en werknemers van het zuidelijk/zuidwestelijk deel van de binnenstad en van de stationsdriehoek"

wordt de parking dan ook omschreven als aan rotatieparking in combinatie met abonnementen-parking; er worden 105 abonnementen voorzien. Van deze 105 zullen er 50 parkeerplaatsen door het WZC worden ingevuld. De overige 55 zijn in te vullen door vb bewoners (24/24u, 7/7d). Door de aangegeven complementaire werking van de doelgroepen, kunnen er ook nog vb avond/nachtabonnementen voor bewoners bijkomend worden voorzien. Dergelijk abonnement loopt van 17u 's avonds tot 10u 's morgens en wordt voorzien aan 30 euro per maand, inclusief BTW.

In de parking wordt eveneens voorzien:

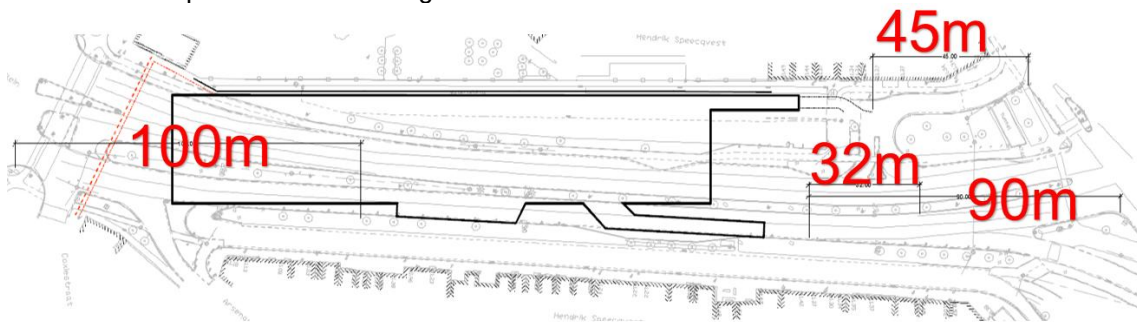
- fietsenstallingen voor 25 fietsen, te bereiken met een (fiets)lift.
deze fietsenstallingen zijn te gebruiken mits de aankoop van een abonnement
(vb bewoners of werknemers uit de buurt)
- oplaadpunten voor elektrische voertuigen
- publiek sanitair

6 confrontatie bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel

6.1 capaciteitscontrole

In de projectnota⁵ voor de Vesten (R12) en de bijhorende verkeerskundige doorrekeningen werd reeds rekening gehouden met de parking op Speecqvest.

Voor de concrete inpassing van de parking werd rekening gehouden met een voldoende afstand van de hellingsbanen van en naar de parking ten opzichte van de kruispunten Raghenop-lein en Mercierplein. Aan de noordzijde wordt enkel een inrit voorzien (de hoofdtoegang komende van de latere zuidelijke tangent). Aan de zuidkant wordt een secundaire toegang naar de parking aangelegd en eveneens de enige uitrit van de parking (die op deze manier als het ware rechtstreeks naar de zuidelijke tangent geleid om op deze manier geen bijkomende wegrijdend verkeer op de Vesten te brengen).



figuur 3: Inpassing van de parking met aanduiding van de afstanden van de hellingsbanen tov de kruispunten

In de aanlegfase van de parking zal zo'n 28000 m³ uitgegraven worden. Dit is enkel mogelijk door middel van vrachtverkeer over de weg.

De bouwmethode voor deze parking bestaat uit de stross methodiek waarbij eerst de wanden gemaakt worden en de kolommen, er vervolgens een dakplaat opkomt om dan pas te starten aan het uitgraven van de niveau -1 (waar dan opnieuw een vloerplaat gestort wordt, om vervolgens niveau -2 uit te graven). Dit geeft –naast de voordelen van een beperktere omvang van de werf en minder hinder voor omwonenden- ook een meer gespreide afvoer van de grond. Er wordt bijgevolg verwacht dat de vrachtwagens die instaan voor de grondafoer geen capaciteitsproblemen op de kruispunten zullen veroorzaken. Het is bovendien in het economisch belang van de aannemer dat deze vrachtwagenbewegingen buiten de spitsmomenten gebeuren.

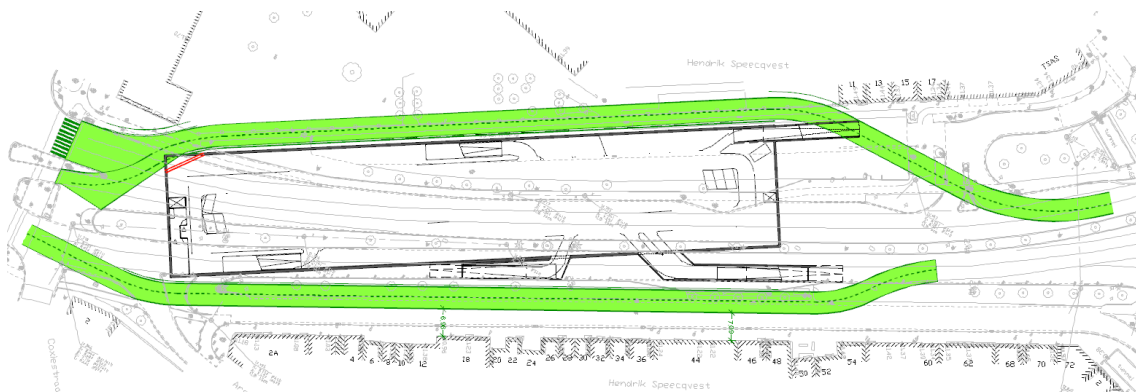
⁵ Projectnota Speecqvest, Omgeving cvba ism Mint nv, in opdracht van Stad Mechelen, januari 2016.

7 Omleidingswegen

7.1 Locatie van de omleidingswegen

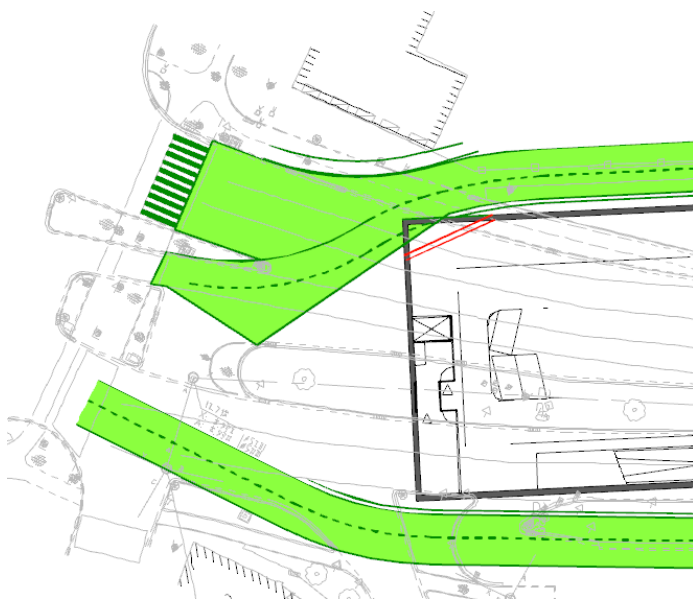
De aanleg van de parking gebeurt in 1 fase. Een 2x2 rijstrookindeling van de omleidingswegen zijn nodig in functie van de huidige verkeersintensiteiten en gesteld als randvoorwaarde door de hulpdiensten.

Na afweging van verschillende varianten werd geopteerd om 2 rijstroken zowel noord als zuidelijk van de parkeerbak te voorzien.



figuur 4: omleidingswegen 2 noord en 2 zuid

Aan de noordzijde loopt dit over de huidige site van het Hof Van Egmont. Ter hoogte van de aansluiting op het Mercierplein wordt aangesloten op de bestaande toestand; de afslag naar de Colomastraat blijft behouden alsook de mogelijkheid voor bussen om alle bestaande busbewegingen uit te voeren.



figuur 5: aansluiting van de omleidingswegen op de bestaande toestand

Van de huidige drie toekomstige rijstroken aan Mercierplein zijn op heden de rechtse 2 stroken verre van maximaal benut. Het is de linksaf (richting Colomastraat) die zwaar belast is, en dit in combinatie met het afslaande busverkeer richting stationsomgeving.

In de omleidingssituatie worden de 2 rechtdoorgaande stroken herleid tot 1 en blijft de situatie van de linksaf in combinatie met afslaande busverkeer gelijkaardig aan de huidige situatie.

Uit de projectnota voor de finale wegenis herinrichting wordt de 2x2 situatie als haalbaar beoordeeld aan de hand van de simulaties; er wordt bijgevolg geoordeeld dat deze omleidingssituatie (eveneens een 2x2 situatie) ook haalbaar moet zijn in functie van verkeersafwikkeling.

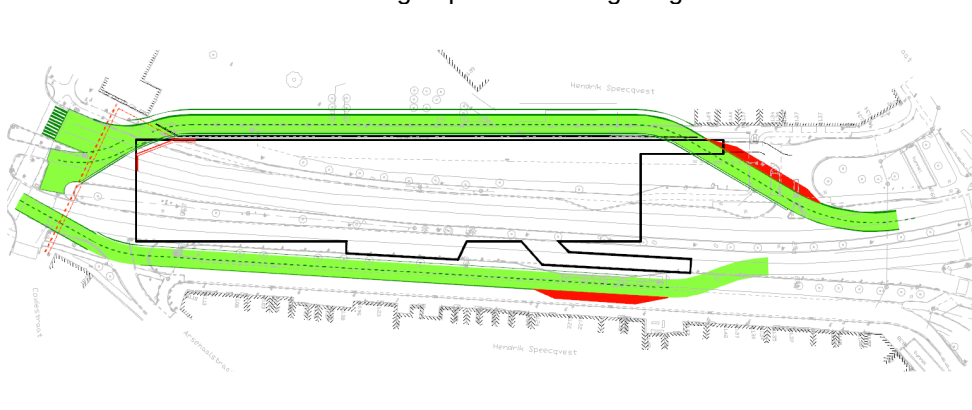
Komende vanaf het Raghenoplein richting Mercierplein kan ook al worden aangegeven dat de linkse rijstrook bedoeld is voor bussen richting station en voor verkeer richting Colomastraat.

Verdere detaillering van de rijbaanbreedtes van de omleidingswegen alsook het uitwerken van de correcte draaicirkels voor busverkeer zal nog uitgewerkt worden; de nodige bochtverbredingen ed... dienen ervoor te zorgen dat het verkeer hierdoor niet gestremd wordt.

Naast de 2 rijstroken van Raghenop naar Mercierplein wordt ook een voetpad van 1,5m aangelegd. De organisatie van het Hof Van Egmont behoudt maximaal de functionaliteiten maar zal aangepast worden (verder uit te werken). Fietzers van oost naar west rijden om via de Hanswijkstraat.

Aan de zuidzijde kunnen fietsers wel mee in het profiel van de omleidingswegen en wordt naast de 2x2 rijstrookindeling en behoud van het bestaande brede voetpad ook een parkeerstrook voorzien (behouden) wat de hinder voor de bewoners tot een minimum herleid.

De bushaltes worden verlegd op de omleidingswegen.



figuur 6: verlegde bushaltes

7.2 Fasering

In de verkeerskundige berekeningen die in het kader van de startnota voor de Vesten werden doorgevoerd, werd dus al rekening gehouden met de nieuwe parking op Speecqvest.

Uit de berekeningen blijkt dat door de aanleg van de zuidelijke tangent (de Arsenaaltangent) het verkeer op dit zuidelijke deel van de Vesten sterk afneemt (het doorgaande verkeer wordt van de Vesten naar de Tangent gebracht).

Doordat de ondergrondse parking op Speecqvest volgens de huidige timing iets eerder zal klaar zijn dan de zuidelijke tangent zal de ondergrondse parking Speecqvest in deze periode nog niet de volle capaciteit van 351 pp kunnen benutten.

Dit is evenwel ook te verwachten:

- het zal vermoedelijk enige tijd duren eer de weg naar deze parking gevonden wordt door de gebruikers

- de voortgang van aanleg van kwalitatieve publieke ruimten in en rond de binnenstad van Mechelen is bezig, maar zal evenwel niet klaar zijn bij openstelling van de parking. De realisatie van deze projecten (die parkeernood doen verschuiven richting de ondergrondse parking op Speecqvest) zal na de openstelling van de zuidelijke tangent gebeuren.
- Bovendien betreft het deels een rotatieparking waarbij vb de nood aan parkeerplaatsen voor wat betreft de commerciële activiteiten op Bruul niet steeds samenvallen met de spitsmomenten op de Vesten.

8 Verkeerstechnische en flankerende maatregelen

De grootste maatregel is op heden in uitvoering; de realisatie van de zuidelijke tangent zal doorgaand verkeer van de Vesten weghouden, wat doorstroming openbaar vervoer zal verbeteren, de leefkwaliteit en verkeersleefbaarheid zal doen verhogen, enz...

Dit in combinatie met de heraanleg van de Speeqvest (zie projectnota herinrichting Speeqvest) waarbij voorzien wordt in een kwalitatieve inrichting van een centrale parkstructuur met aan zijden van de woningen voldoende brede voetpaden en comfortabele fietspaden.

Vanuit deze Mober wordt logischerwijs ervan uitgegaan dat Parking Bruul op Speeqvest mee wordt opgenomen in het parkeerroutesysteem en dat ook vanaf de zuidelijke tangent het parkeergeleidingssysteem zichtbaar gemaakt zal worden.

9 Sensitiviteitstoets

Binnen de verschillende mobiliteitsstudies zijn een aantal veronderstellingen gemaakt. In de sensitiviteitstoets is het de bedoeling om na te gaan welke effecten deze assumpties hebben op het eindresultaat.

Door de complexiteit en de verschillende invalshoeken (wat zijn de (positieve) effecten van de zuidelijke tangent ?) is dit deel van de MOBER moeilijk in te vullen.

Anderzijds blijkt uit de verkeersmodellen voor wat betreft de zuidelijke tangent dat een significante daling van de verkeersintensiteiten op dit zuidelijke deel van de Vesten te verwachten is en werd in de verkeersmodelleringen reeds een algemene ophoging van de intensiteiten met 10% uitgevoerd (als sensitiviteitsanalyse).

Hieruit blijkt dat het verkeersnetwerk ook deze 10% ophoging kan verwerken, evenwel met een beperkte restcapaciteit op het Mercierplein tijdens de ochtendspits. Een beperkte aanpassing aan de lichtenregeling van het Kardinaal Mercierplein biedt dan nog een oplossing, maar dat gaat evenwel ten koste van de vlotte oversteekbaarheid van de R12 Vesten voor de voetgangers en fietsers langsheen de Bruul.

Het is enkel in een doorgroeiscenario met een podiumzaal dat korte piekmomenten voor het verlaten van de parking aan de orde zouden zijn, maar hierbij wordt verwacht dat deze in de late avond te verwachten zullen zijn (na 22u na een voorstelling bijvoorbeeld) en geen impact zullen hebben op de kruispuntafwikkelingen.

Bovendien is het technisch mogelijk om aanvullende parkeercapaciteit te voorzien onder de te ontwerpen podiumzaal, met een ondergrondse verbinding tussen parking Bruul en de podiumzaal, mocht blijken dat het aantal vrije parkeerplaatsen in parking Bruul op de tijden dat de podiumzaal parkeercapaciteit vergt ontoereikend zijn. Zodra parking Bruul wordt opengesteld en de zuidelijke tangent gereed is, is dit zeer goed inzichtelijk te brengen.

10 Bijlagen

- Update Parkeerevaluatie – Parking Speecqvest Mechelen, Technum in opdracht van Stad Mechelen, 08-11-2013
- Projectnota Speecqvest, Omgeving cvba ism Mint nv, in opdracht van Stad Mechelen, januari 2016.
- Verslag GBC dd 15-02-2016

UPDATE PARKEEREVALUATIE PARKING SPEECQVEST MECHELEN



Opdrachtgever: Stad Mechelen

Datum: 08/11/2013

Titel	Update Parkeerevaluatie Parking Vesten Mechelen
Opdrachtgever	Stad Mechelen
Contactpersoon opdrachtgever	Gust Van Thillo
Indiener	Technum (Tractebel Engineering n.v.) Coveliersstraat 15 - 2600 Antwerpen T +32 3 270 92 92 - info@technum-tractebel.be
Contactpersoon indiener	Jan Dumez
Datum	08/11/2013
Versienummer	5
Projectnummer	P.005840

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
1	02/09/13	Draft-versie aangeleverd aan opdrachtgever
2	20/09/13	Draft-versie aangepast na opmerkingen opdrachtgever
3	26/09/13	Draft-versie aangepast na opmerkingen opdrachtgever
4	29/10/13	Draft-versie aangepast na opmerkingen opdrachtgever
5	8/11/13	Finale versie aangepast na opmerkingen opdrachtgever

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	P.005840 - Update Parkeerstudie Speecqvest Mechelen_v5
Laatst opgeslagen	08/11/2013

INHOUD

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel van het onderzoek	1
1.2	Inhoud van het onderzoek	1
1.3	Afbakening studiegebied	2
2.	Raming parkeercapaciteit parking Speecqvest	4
2.1	Analyse	4
2.2	Parkeerbehoefte	13
2.3	Parkeerlocatie	15
2.4	Parkeergebruik	15
3.	Fasering	18
3.1	Fase 1	18
3.2	Fase 2	18
4.	Conclusies	20

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek

In 2008 werd een parkeerevaluatie opgemaakt in functie van een nieuwe parking aan de zuidelijke rand van het centrum (Schuttersvest). Op basis van bestaande studies en gegevens werd de parkeerbehoefte en verdere evolutie in beeld gebracht en geëvalueerd.

De aanleiding van het onderzoek was tweeledig. Enerzijds ontstaat er een aanvullende parkeerbehoefte binnen de stedelijke kern van Mechelen ten gevolge van een nieuwe commerciële ontwikkeling langs de Bruul. De bijkomende parkeerbehoefte kan niet worden opgevangen op de te ontwikkelen site zelf, gezien het statuut van de Bruul als winkel-wandelstraat en de verkeerscirculatie van de binnenstad. Anderzijds was vastgesteld dat binnen de huidige parkeerstructuur aan het zuidelijk deel van het centrum van Mechelen weinig mogelijkheden zijn terug te vinden voor langparkerende bezoekers en werknemers.

Ondertussen zijn de randvoorwaarden als volgt gewijzigd:

- Ondergrondse parking Hoogstraat
- Nieuw woonzorgcentrum met 200 wooneenheden en een podiumzaal voor 800 toeschouwers
- Locatie nieuwe parking op de Speecqvest (in plaats van Schuttersvest), gedeeltelijk naast en op de OCMW-site (onder het WZC)
- Heraanleg Vesten, met impact op de parkeercapaciteit
- Wijzigingen in parkeercapaciteit Zandpoortvest

Gelet op deze gewijzigde context waarbinnen nieuwe gegevens beschikbaar zijn, en het parkeergegeven in de betreffende zone geëvolueerd is, is een update van de studie van 2008 wenselijk voor de realisatie van de nieuwe parking.

1.2 Inhoud van het onderzoek

De update van de studie vertrekt volledig van de studie die in 2008 werd opgemaakt: "Parkeerevaluatie Schuttersvest Mechelen", opgemaakt in mei 2008.

Als eerste stap verzamelde Technum alle relevante gegevens met betrekking tot het aspect parkeren in het gebied die een invloed hebben op voorliggende problematiek van een nieuwe parking.

In een tweede stap wordt de toekomstige parkeerbehoefte aangepast aan de toekomstige verwachte situatie. Hierbij wordt rekening gehouden met de realisatie van een Woonzorgcentrum (WZC) en een podiumzaal op de site van het OCMW. Ook voor dit aspect zullen de berekeningen gebaseerd zijn op de beschikbare informatie en gegevens.

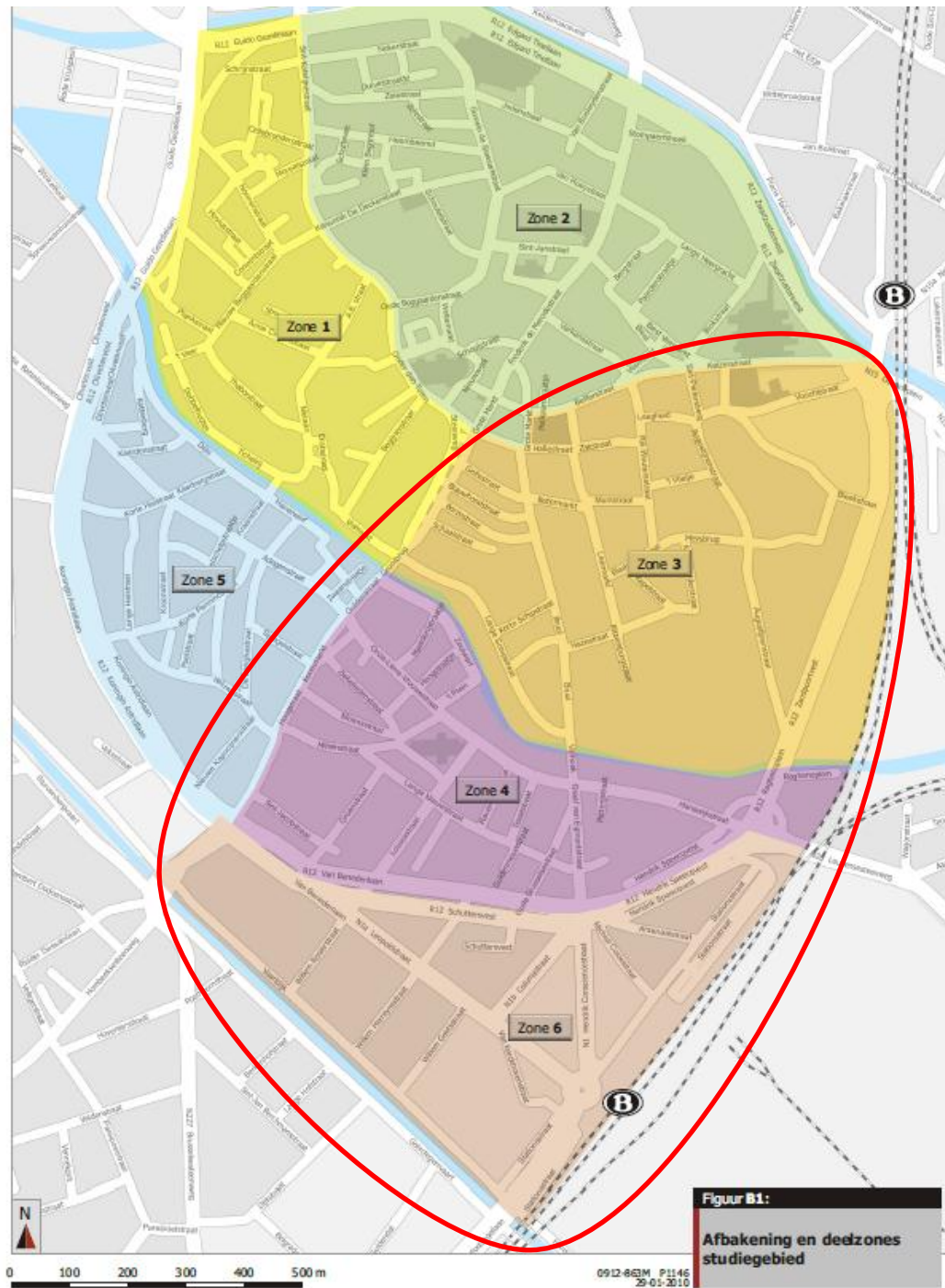
Verder worden de aspecten parkeercapaciteit, parkeergebruik en locatie aangepast aan de recentste gegevens.

Ten slotte wordt ook een nieuwe fasering opgesteld en worden de conclusie van het rapport aangepast.

1.3 Afbakening studiegebied

Het invloedsgebied van de parking op de Speecqvest bevindt zich ongeveer in een straal van 500m rond de locatie van de parking. In het parkeerbeleidsplan van de Stad Mechelen werd de binnenstad opgedeeld in 6 zones. Om vergelijkbaarheid van de data te bevorderen, wordt deze zonering zoveel mogelijk behouden, zodat zones 3, 4 en 6 beschouwd worden als het studiegebied van de studie. Dit gebied wordt afgebakend door de Leopoldstraat, Stationsstraat, Zandpoortvest, Keizerstraat, IJzerenleen en de Hoogstraat. Ook de parkeercapaciteit op de Postzegelbrug wordt mee in beschouwing genomen, gezien de mogelijke impact op de parkeervraag.

Figuur 1 biedt tevens een grafische weergave van het onderzoeksgebied.



Figuur 1: Studiegebied

2. RAMING PARKEERCAPACITEIT PARKING SPEECQVEST

2.1 Analyse

Teneinde de parkeercapaciteit van de parking langs de Speecqvest te kunnen inschatten wordt een update gemaakt van welke parkeerbehoefte en -capaciteit de zuidelijke zones van het centrumgebied van Mechelen hebben. Het uitgevoerde parkeerbezettingsonderzoek geeft aan binnen welke zones knelpunten voorkomen en in welke mate het aanwezige parkeeraanbod in realiteit wordt gebruikt.

Om te komen tot een duurzame parkeeroplossing wordt tenslotte nagegaan welke toekomstige geplande ontwikkelingen een effect zullen hebben op het vlak van parkeren.

2.1.1 Parkeerplan Stad Mechelen¹

In 2006 maakte TRITEL een parkeerplan op voor de Stad Mechelen. In 2011 maakte Technum hiervoor een update. Deze update geeft de parkeerbehoefte en het aanbod aan parkeerplaatsen weer, en in welke mate in bepaalde zones parkeerproblemen effectief zijn waargenomen.

Het aanwezige parkeeraanbod voor de binnenstad van Mechelen is herleid tot het effectieve aanwezige parkeeraanbod binnen het huidig studiegebied. Hierbij is op straatniveau het aantal beschikbare parkeerplaatsen geïnventariseerd. Onderstaande figuur geeft het parkeeraanbod weer waarin zowel het straatparkeren, het parkeren op openbare en semi-openbare parkeerterreinen en het parkeren in parkeergarages zit vervat.

Binnen het studiegebied komt een parkeeraanbod voor van circa 3000 parkeerplaatsen, waarvan 1600 straatparkeren uitmaken.

¹ Update parkeerbeleidsplan Stad Mechelen, Analysefase, TRITEL, november 2010

Zone	Parking	Capaciteit	Totaal parkings	Capaciteit straatparkeren	Totaal
1		0	0	378	378
2	Grote Markt	155	484	688	1172
	Veemarkt	129			
	Zwartzustersvest	200			
3	Centerparking	260	882	390	1272
	Inno	60			
	Zandpoortvest 1	112			
	Zandpoortvest 2	450			
4		0	0	623	623
5	Lamot	225	225	666	891
6	Stationsparking	400	560	604	1164
	Postzegelbrug	160			
Totaal		2151	2151	3349	5500
Totaal studiegebied		1442	1442	1617	3059

Tabel 1: Parkeeraanbod studiegebied

In het kader van de opmaak van de analysefase van de update van het parkeerplan Mechelen is een **parkeerbezettingsonderzoek** uitgevoerd. Daarbij werd uitgegaan van de toenmalige parkeerstructuur. In de onderstaande tabellen wordt de huidige parkeerbalans weergegeven. Dit wil zeggen de verhouding van de bezetting op de capaciteit, voor elk referentiemoment (voor- en namiddag en avond van een weekday en een zaterdag), en voor straatparkeren en parkeerterreinen en -garages.

Zone	Capaciteit officieel	Voormiddag		Namiddag		Avond	
		ABS	%	ABS	%	ABS	%
3	390	361	93%	330	85%	398	102%
4	623	403	65%	431	69%	544	87%
6	604	378	63%	339	56%	630	104%
Totaal studiegebied	1617	1142	71%	1100	68%	1572	97%

Tabel 2: Parkeerbalans straatparkeren weekday

Uit de parkeerbalans voor straatparkeren op een weekday in het studiegebied kan afgeleid worden dat:

- In de voormiddag bedraagt de totale parkeerbezetting op straat 71% in het studiegebied. In zone 3 treedt er wel hoge bezetting op, van 93%. Vanaf een bezetting van 80% wordt de bezetting als problematisch beschouwd, de huidige parkeerbehoefte bedraagt 49 plaatsen meer dan deze comfortgrens. 's Namiddags is de situatie vergelijkbaar, met een totale bezetting van 68%, maar een overbezetting in zone 3 van 85% of 18 plaatsen. Dit onevenwicht is het gevolg van de parkeerbehoefte t.g.v. de tewerkstelling en bezoekers overdag.

- 's Avonds is de parkeerbezetting in het studiegebied het hoogst, 97%. In alle zones ligt de parkeerbezetting hoger dan de comfortgrens van 80%; in totaal zijn er 278 parkeerplaatsen te kort.
- Er zijn echter wel een aantal aandachtspunten binnen de zones. In zone 3 wordt er nagenoeg op elk moment in de week een overbezetting genoteerd op straat, met een piek van 240% op een zaterdagmiddag. Dit zijn voornamelijk bezoekers van het centrum, maar eveneens buurtbewoners. In zone 6 is er ook op bepaalde momenten een overbezetting op straat. De hoogste bezetting doet zich voor op avonden en in het weekend, wat wijst op voornamelijk residentieel parkeren.
- Binnen deelzone 6 Station, wordt nooit een problematische bezetting waargenomen, met een maximum van 76% in de ochtend. Dit wijst erop dat de parkeercapaciteit in deze zone voldoende is om de vraag van het station op te vangen. Er dient wel een onderscheid gemaakt te worden tussen de bezetting van het straatparkeren en de parkeergebouwen en -terreinen anderzijds. De NMBS-parking en de Postzegelbrug kennen een nagenoeg volledige bezetting op werkdagen overdag. Deze parkeervraag wordt voornamelijk gegenereerd door pendelaars die met de trein gaan werken.

Zone	Capaciteit officieel	Voormiddag		Namiddag		Avond	
		ABS	%	ABS	%	ABS	%
3	390	397	102%	379	97%	390	100%
4	623	425	68%	485	78%	571	92%
6	604	383	63%	362	60%	651	108%
Totaal studiegebied	1617	1205	75%	1226	76%	1612	100%

Tabel 3: Parkeerbalans straatparkeren weekenddag

Uit de parkeerbalans voor straatparkeren op een weekenddag in het studiegebied kan afgeleid worden dat:

- Overdag bedraagt de totale parkeerbezetting op straat ongeveer 75% in het studiegebied. In zone 3 werd wel een hoge bezetting waargenomen, 102% in de voormiddag en 97% in de namiddag. Dit onevenwicht is hoofdzakelijk het gevolg van de parkeerbehoefte t.g.v. de tewerkstelling en bezoekers overdag.
- 's Avonds is de parkeerbezetting in het studiegebied het hoogst, 100%. In alle zones ligt de parkeerbezetting hoger dan de comfortgrens van 80%; in totaal zijn er 318 parkeerplaatsen te kort om de comfortgrens van 80% te respecteren.

Voor de parkeergarages en openbare parkeerterreinen is de situatie verschillend. Onderstaande tabellen geven de parkeerbezetting van de terreinen weer op een week- en weekenddag.

Zone	Parking	Capaciteit	Voormiddag		Namiddag		Avond	
			ABS	%	ABS	%	ABS	%
3	Centerparking	260	146	56%	215	83%	51	20%
	Inno	60	25	42%	41	68%	0	0%
	Zandpoortvest 1	112	122	109%	112	100%	68	61%
	Zandpoortvest 2	450	358	80%	401	89%	53	12%
6	Stationsparking	400	402	101%	395	99%	72	18%
	Postzegelbrug	160	108	68%	132	83%	44	28%
Totaal		2151	1530	71%	1753	81%	477	22%

Tabel 4: Parkeerbalans parkings weekdag

Zone	Parking	Capaciteit	Voormiddag		Namiddag		Avond	
			ABS	%	ABS	%	ABS	%
3	Centerparking	260	115	44%	179	69%	78	30%
	Inno	60	28	47%	48	80%	0	0%
	Zandpoortvest 1	112	105	94%	109	97%	41	37%
	Zandpoortvest 2	450	75	17%	212	47%	74	16%
6	Stationsparking	400	73	18%	160	40%	74	19%
	Postzegelbrug	160	27	17%	51	32%	31	19%
Totaal		2151	727	34%	1154	54%	504	23%

Tabel 5: Parkeerbalans parkings weekenddag

De drukst bezette parkings zijn Zandpoortvest 1 en de parking van de NMBS. Zandpoortvest 1 kent overdag, zowel tijdens de week als in het weekend, een overbezetting, met een maximum van 109% op een voormiddag in de week. De Stationsparking kent op weekdays een bezetting van 100%. Op een namiddag tijdens de week is er tevens een hoge bezetting waargenomen in de Centerparking, Zandpoortvest 2, en Postzegelbrug.

2.1.2 MOBER Commerciële activiteiten Bruul Mechelen²

In 2008 werd een MOBER opgemaakt voor aanvullende commerciële activiteiten langsheen de Bruul te Mechelen. Omdat deze ontwikkeling nog niet gerealiseerd was tijdens de update van het parkeerbeleidsplan in Mechelen, dient de bijkomende parkeervraag die het project gaat generen meegenomen worden in de analyse van deze studie. Op aangeven van de stad Mechelen worden deze gegevens verondersteld ongewijzigd te zijn tot op heden.

² MOBER Commerciële activiteiten Bruul Mechelen, Vectris, februari 2008

Het MOBER dat biedt enerzijds inzicht in de parkeerbehoefte van werknemers en bezoekers van de geplande Mediamarkt:

- weekdays maximaal 146 parkeerplaatsen;
- zaterdagen maximaal 263 parkeerplaatsen.

Anderzijds is eveneens de parkeerbehoefte geraamd van de bijkomende commerciële ruimte en de kantoren:

- maximale parkeerbehoefte bezoekers en werknemers commerciële ruimte: 101 parkeerplaatsen;
- maximale parkeerbehoefte bezoekers en werknemers kantoren: 5 parkeerplaatsen;

In totaal kennen de geplande aanvullende activiteiten langsheen de Bruul op weekdagniveau een parkeerbehoefte van 252 parkeerplaatsen. Op zaterdagen bedraagt de maximale parkeerbehoefte 364 parkeerplaatsen.

2.1.3 Woonzorgcentrum OCMW-site

Op en naast de OCMW-site komt een nieuw woonzorgcentrum met 200 wooneenheden. Er werd geen MOBER opgemaakt, dus Technum maakte de volgende aannames, gebaseerd op MOBERS voor gelijkaardige studies³:

- Parkeerbehoefte bewoners van het woonzorgcentrum is nihil; enkel de verplaatsingen van het personeel en de bezoekers worden verrekend.
- Per twee bedden is één personeelslid aanwezig (inclusief receptie, administratie, keuken,...). Door de verschillende shiften wordt de aanwezigheidsgraad op dagbasis geraamd op 70%, zowel overdag als 's avonds. 70% komt met de auto komt en de gemiddelde autobezetting bedraagt 1,2. De parkeerbehoefte van de werknemers bedraagt dus 45 parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte komt overeen met de parkeerbehoefte van de werknemers in de huidige toestand, van het OCMW-centrum. De werknemers parkeren momenteel verspreid bovengronds, deze zitten dus inbegrepen in de bezetting die in het parkeerplan werd geregistreerd.
- Verwacht wordt dat het woonzorgcentrum op een weekday 1 bezoeker per 4 bedden aantrekt, op een zaterdag is dit een bezoeker per 2 bedden. Deze verplaatsingen kennen een hoog auto-aandeel (90%). De gemiddelde bezettingsgraad van de auto bedraagt 2 personen per auto. Bezoeken vinden zowel overdag als 's avonds plaats, maximaal de helft van de bezoekers van een dag zijn op hetzelfde ogenblik aanwezig. Dit geeft een parkeerbehoefte van 11 parkeerplaatsen tijdens de week en 22 parkeerplaatsen in het weekend.

³ Onder andere: Duinenwater, Knokke-Heist, 2012

De totale parkeerbehoefte wordt in Tabel 6 samengevat.

<i>Parkeerbehoefte</i>	<i>Weekdag</i>	<i>Weekend</i>
Werknemers	45	45
Bezoekers	11	22
Totaal	56	67

Tabel 6: Parkeerbehoefte woonzorgcentrum

2.1.4 Podiumzaal Kardinaal Mercierplein

Op het Kardinaal Mercierplein wordt een podiumzaal gepland. De maximale bezetting bedraagt 800 personen. Om de parkeerbehoefte in te schatten worden de volgende veronderstellingen gemaakt:

- Er kunnen verschillende types evenementen plaatsvinden in de podiumzaal. Overdag vinden voornamelijk kleinere evenementen van 200 à 300 personen plaats (bijvoorbeeld schoolvoorstellingen, voorstellingen voor senioren, ...), terwijl 's avonds eerder grotere evenementen plaatsvinden waarbij de maximale bezetting van 800 personen geldt⁴. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen weekdays en weekenddagen.
- Overdag vinden vooral schoolvoorstellingen plaats, waar de bezoekers voornamelijk per bus komen. Het maximale autogebruik wordt ingeschat op 60%, rekening houdend met bijvoorbeeld familievoorstellingen. Gezien het publiek en het verminderd openbaar vervoersaanbod wordt 's avonds wordt een hoger autogebruik verwacht, ca. 75%.
- Uit gelijkaardige projecten⁵ leren we dat de gemiddelde bezettingsgraad ongeveer 2,5 personen per auto bedraagt.

Deze gegevens wordt in Tabel 7 samengevat.

<i>Parkeerbehoefte</i>	<i>Weekdag</i>		<i>Weekend</i>	
	Namiddag	Avond	Namiddag	Avond

⁴ Er wordt geen rekening gehouden met de mogelijkheid tot grote evenementen overdag, deze vinden slechts zeer sporadisch plaats.

⁵ Filmtheater Duinenabdij, Koksijde & Bioscoopcomplex Utopia, Turnhout

Aantal bezoekers	300	800	300	800
Autogebruik	180	600	180	600
Parkeerbehoefte	72	240	72	240

Tabel 7: Parkeerbehoefte podiumzaal

2.1.5 Heraanleg Hoogstraat

De Hoogstraat werd heraangelegd in 2011. De invoering van eenrichtingsverkeer is de grootste wijziging die deze heraanleg met zich mee bracht. De heraanleg voorziet in afgelijnde parkeervakken, er **verdwenen echter 27 parkeerplaatsen** op en langs de Hoogstraat.

2.1.6 Parking Hoogstraat

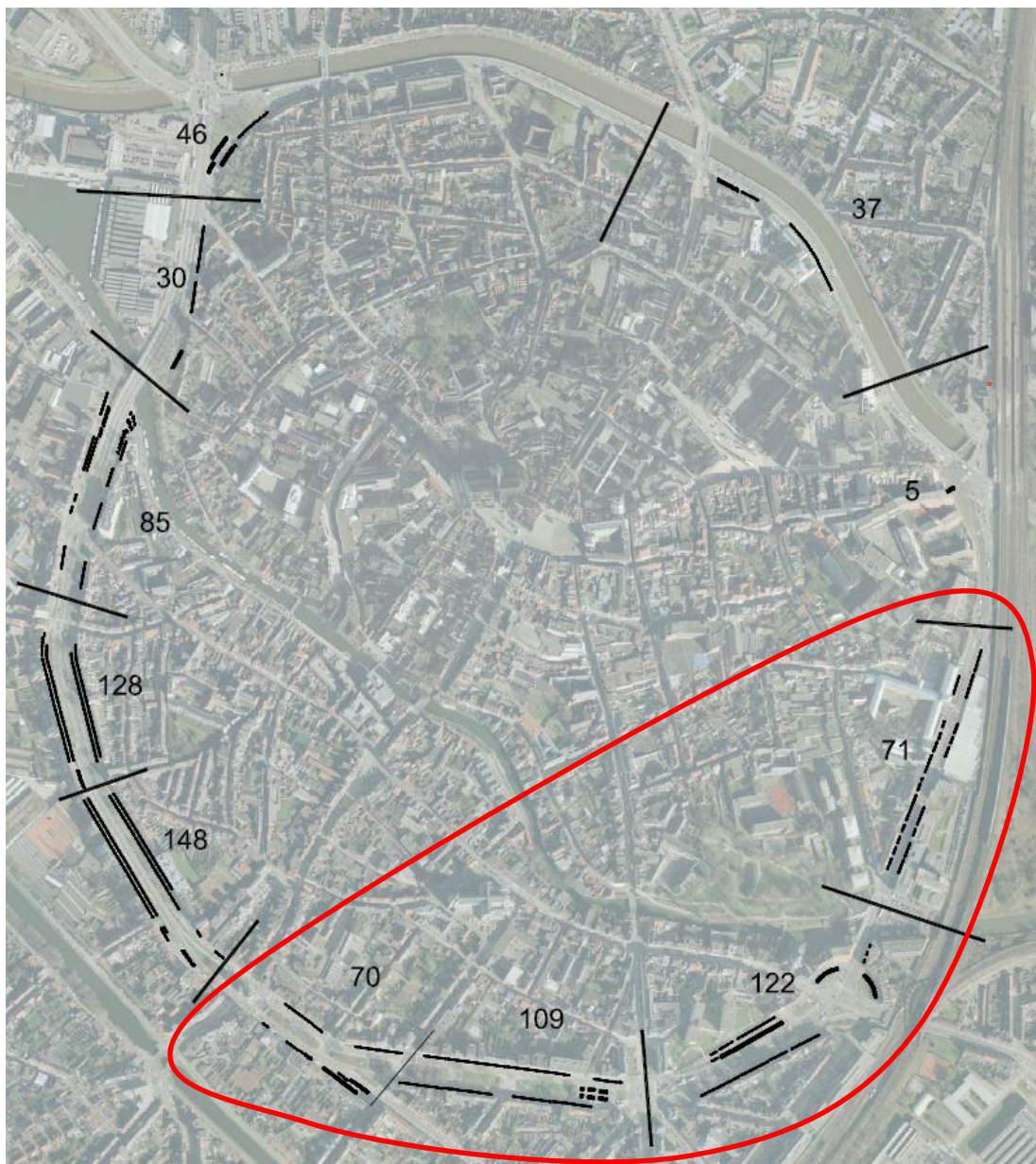
De parkeerstudie in 2008 gaf reeds aan dat bijkomende parkeercapaciteit van ongeveer 100 parkeerplaatsen wenselijk was langsheen de Koningin Astridlaan nabij de Brusselsepoort. Dit werd opgevangen door de opening van de nieuwe parking Hoogstraat in 2012. Deze ondergrondse parking telt **107 plaatsen**, waarvan 19 voor de privéontwikkeling van de woningen en 27 ter compensatie van de verdwenen parkeerplaatsen in de Hoogstraat. De overige 61 plaatsen worden voorzien voor commerciële activiteiten en bewoners.

Deze parking valt net buiten het studiegebied, maar dient toch ook in beschouwing genomen te worden, gezien deze toch ingezet kan worden om de parkeervraag in zone 4 op te vangen.

2.1.7 Heraanleg Vesten

Binnen de herinrichting van de Vesten R12 zullen er ook een aantal veranderingen optreden langs de Vesten. De eerste conceptbesprekingen hierrond⁶ voorzien een vermindering van het parkeeraanbod van **9 parkeerplaatsen** langsheen de Zandpoortvest, Speecqvest, Schuttersvest en Van Benedenlaan. Er treedt ook een verschuiving op van parkeerplaatsen van het zuidelijke deel van de vesten richting naar de Zandpoortvest, in de directe omgeving van de Speecqvest en Schuttersvest neemt de parkeercapaciteit met 51 plaatsen af (zie Figuur 2 en Figuur 3).

⁶ Studieopdracht herinrichting van de vesten R12 Mechelen, Omgeving



Figuur 2: Huidig parkeeraanbod Vesten



Figuur 3: Toekomstig parkeeraanbod Vesten

2.1.8 Parking Zandpoortvest 1

Door het openleggen van de Dijle zal de parking Zandpoortvest 1 gesloten worden. Deze ruimtelijke ingreep heeft tot gevolg dat er in de toekomst een bijkomende afname in het parkeeraanbod bestaat van **112 parkeerplaatsen**. Dit zal echter opgevangen worden door de bouw van een bijkomende verdieping op de parking Zandpoortvest 2, met ongeveer 200 plaatsen, zodat de totale capaciteit 650 plaatsen zal bedragen.

Parking	Capaciteit	Voormiddag		Namiddag		Avond	
		ABS	%	ABS	%	ABS	%
Zandpoortvest 1	112	121	108%	131	117%	63	56%
Zandpoortvest 2	450	264	59%	379	84%	196	44%
Totaal	562	385	69%	510	91%	259	46%

Tabel 8: Parkeerbezetting Zandpoortvest 1 & 2 - weekday

Parking	Capaciteit	Voormiddag		Namiddag		Avond	
		ABS	%	ABS	%	ABS	%
Zandpoortvest 1	112	105	94%	109	97%	41	37%
Zandpoortvest 2	450	75	17%	212	47%	74	16%
Totaal	562	180	32%	321	57%	115	20%

Tabel 9: Parkeerbezetting Zandpoortvest 1 & 2 - weekenddag

Indien de bezetting van beide parkings gezamenlijk beschouwd wordt, zien we dat er enkel 's namiddags op een weekday een overbezetting optreedt, namelijk 91%. Indien de totale parkeer capaciteit verhoogd wordt tot 650 parkeerplaatsen, daalt de parkeerdruk tot 78% op het drukste moment, wat als aanvaardbaar beschouwd wordt.

2.1.9 Stationsomgeving

In het kader van het project Mechelen Stationsomgeving zal het parkeeraanbod in de omgeving van het station (zone 6) ook grondig wijzigen. Een deel van het huidige parkeeraanbod verdwijnt (Postzegellaan, NMBS-parking, ...), terwijl een parkeergebouw van 2000 parkeerplaatsen voorzien wordt aan het station. Ook zal de parkeervraag stijgen door de geplande (kantoor)ontwikkelingen aan het station. Er wordt echter verondersteld dat de parkeervraag in deze zone (door het verdwijnen van parkeerplaatsen en de bijkomende ontwikkelingen) zal opgevangen worden door het geplande parkeergebouw. De geplande parking langs de Speecqvest doelt immers niet op treinpendelaars en de kantoorontwikkelingen naast het station. De geplande parking naast het station zal ook een oplossing bieden voor de overbezetting van de NMBS-parking en de parking Postzegelbrug.

De Postzegellaan wordt momenteel ook gebruikt door werknemers in de zone Zuid (stationsomgeving) aan de hand van werknemerskaarten. Momenteel zijn **25 werknemerskaarten** voor deze zone afgeleverd. Het verdwijnen van parkeeraanbod langs de Postzegelbrug vereist het voorzien van alternatieve parkeerplaatsen t.b.v. deze houders van een werknemerskaart; de komst van bijkomend parkeeraanbod langsheen de Speecqvest biedt een mogelijkheid om parkeerplaatsen aan te bieden voor deze doelgroep.

2.2 Parkeerbehoefte

Uit de reeds uitgevoerde onderzoeken kan een inschatting gemaakt worden van de gewenste parkeer capaciteit van de parking Speecqvest.

Wanneer de resultaten uit de update van het **parkeerplan Mechelen** worden gevolgd, waarbij is uitgegaan van een gewenste parkeerbezetting van 80% binnen het studiegebied, is in een aanvullend parkeeraanbod wenselijk. Om dubbeltelling te vermijden, wordt echter de parkeerbezetting in zone 4 verminderd met de 45 werknemers van het OCMW. Dit resulteert op een weekdag (overdag) in een aanvullend parkeeraanbod van 49 parkeerplaatsen gewenst om de overbezetting op straat op te vangen. Op een zaterdag (overdag) neemt dit toe tot 67 plaatsen. 's Avonds zijn meer parkeerplaatsen wenselijk, namelijk 223 plaatsen op een weekdag en 273 plaatsen in het weekend.

De eerste concepten met betrekking tot de **heraanleg van de Vesten** wijzen bovendien op een afname van 51 plaatsen in de onmiddellijke omgeving van het Kardinaal Mercierplein. Dit zal zowel een impact hebben op de parkeerbehoefte overdag als 's avonds.

De overbezetting op parking **Zandpoortvest 1** wordt opgevangen door de bijkomende parkeerlaag van parking Zandpoortvest 2, en de overbezetting van de **Stationsparking** en de Postzegelbrug wordt opgevangen door de nieuwe parking van NMBS. Verder is er nog een lichte overbezetting in de Centerparking op een weekdagnamiddag, 7 extra plaatsen zouden nodig zijn om de bezetting onder de comfortgrens van 80% te houden.

Het MOBER **commerciële activiteiten Bruul Mechelen** geeft een aanvullende parkeerbehoefte aan van circa 250 parkeerplaatsen tijdens een weekdag. Op zaterdagen loopt de parkeerbehoefte op tot circa 365 parkeerplaatsen.

Het **woonzorgcentrum** geeft een parkeerbehoefte aan van 56 parkeerplaatsen tijdens een weekdag. Op zaterdagen loopt de parkeerbehoefte op tot 67 parkeerplaatsen.

Het **podiumzaal** Kardinaal Mercierplein geeft een aanvullende parkeerbehoefte aan van circa 72 parkeerplaatsen tijdens een namiddag. 's Avonds loopt de parkeerbehoefte op tot circa 240 parkeerplaatsen.

Voor werknemers met een **werknemerskaart** zone zuid dienen 25 parkeerplaatsen voorzien te worden.

Tabel 10 bevat de parkeerbehoefte van alle bovenvermelde elementen, voor zowel een weekdag als een zaterdag.

	<i>Weekdag</i>		<i>Weekend</i>	
	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>
Parkeerplan	49	223	67	273
Vesten	51	51	51	51
Bruul	250		365	
Woonzorgcentrum werknemers	45	45	45	45

Woonzorgcentrum bezoekers	11	11	22	22
Podiumzaal	72	240	72	240
Werknemerskaart zone zuid	25			
Totaal	503	570	622	631

Tabel 10: Parkeerbehoefte

2.3 Parkeerlocatie

De analyses uit 2008 gaven aan dat er twee parkeerlocaties wenselijk zouden zijn om de gewenste parkeercapaciteit op te vangen, namelijk langsheen Schuttersvest/H. Speecqvest en langsheen de Hoogstraat.

De update leert dat de nieuwe parking Hoogstraat de parkeervraag langsheen de Hoogstraat opvangt. Ook de toename van de parkeercapaciteit in Zandpoortvest 2 vangt een deel van de overbezetting op, evenals de geplande NMBS-parking.

Er blijft echter een nood aan bijkomende parkeercapaciteit, die het grootst is langheen Schuttersvest/H. Speecqvest nabij het Kardinaal Mercierplein. De overbezetting van het straatparkeren zal echter niet volledig opgelost kunnen worden door deze parking, aangezien de wandelafstand voor bewoners beperkt dient te blijven.

2.4 Parkeergebruik

Om de parkeerbezetting binnen het studiegebied binnen de 80% comfortgrens te houden, zijn vooral 's avonds bijkomende parkeerplaatsen nodig voor bewoners. Voor **bewoners** zijn echter de wandelafstand en de tarifiering zeer belangrijk, idealiter wordt de parkeervraag dus opgevangen door verschillende parkeergelegenheden die evenwichtig verspreid zijn over het ganse studiegebied. Om de parkeervraag van bewoners in een parkeergelegenheid in de buurt van het Kardinaal Mercierplein in te schatten, dient er in de eerste plaats rekening gehouden te worden met de locatie van de parkeergelegenheid. Ongeveer de helft van de parkeervraag in het gebied afgebakend door de Hoogstraat, Dijle, Stationsstraat, Vaartdijk, Brusselsepoort (zones 4 en 6) ligt binnen beperkte wandelafstand van het Kardinaal Mercierplein. Als tweede factor speelt ook de tarifiering van de parking, die zal verschillen van de tarifiering van straatparkeren (bewonerskaart). Een aantrekkelijk tarief is noodzakelijk om tegemoet te komen aan de parkeervraag van bewoners (de parking in de Hoogstraat kan als referentie gebruikt worden). Rekening houdend met deze twee factoren, wordt er verondersteld dat 20% van de parkeervraag in bovenvermeld gebied (zones 4 en 6) kan opgevangen worden door een parkeergelegenheid in de buurt van de Kardinaal Mercierplein (39 plaatsen op een zaterdagavond). Ook de parking in de Hoogstraat en Zandpoortvest 2 kunnen een deel van deze parkeervraag opvangen, voor de overige bewoners zijn andere oplossingen wenselijk. De restcapaciteit 's avonds in parkeergarages zoals Hoogstraat, Stationsparking, Zandpoortvest,

etc. zouden ook een deel van deze parkeervraag kunnen opvangen, mits een aantrekkelijk parkeertarief. Voor deze doelgroep van bewoners zal ook de heraanleg van de Vesten een impact hebben op de parkeercapaciteit, met een voorlopig geplande daling van 51 parkeerplaatsen in de nabije omgeving van het Kardinaal Mercierplein.

Overdag werd er enkel een overbezetting waargenomen in de centrumzone afgebakend door de Dijle, IJzerenleen, Befferstraat, Keizerstraat, Zandpoortvest (zone 3); 67 parkeerplaatsen zouden nodig zijn om de comfortgrens van 80% te respecteren in het weekend. Dit zijn vooral **werknemers en bezoekers** van de binnenstad, die deels kunnen opgevangen worden door de parking Zandpoortvest 2, deels door een parking op de as Bruul-Vijfhoek-Kardinaal Mercierplein. Hierbij dient rekening gehouden te worden om de loopafstand tot de Bruul te beperken tot maximaal 500 meter.

De parkeercapaciteit t.b.v. de commerciële activiteiten langs de Bruul is voornamelijk gericht op bezoekers. Het parkeeraanbod (365 parkeerplaatsen) wordt bij voorkeur geënt op de as Bruul-Vijfhoek-Kardinaal Mercierplein. Ook hierbij is een maximale wandelafstand van 500 meter wenselijk.

De parkeercapaciteit t.b.v. het woonzorgcentrum en de podiumzaal Kardinaal Mercierplein is voornamelijk gericht op bezoekers en werknemers van deze ontwikkelingen. Het parkeeraanbod bevindt zich bij voorkeur in de nabijheid van de Speecqvest/Kardinaal Mercierplein.

De parkeercapaciteit t.b.v. houders van een werknemerskaart zone Zuid (25 parkeerplaatsen) is uiteraard wenselijk voor werknemers tewerkgesteld in het zuidelijke gedeelte van de binnenstad. Het parkeeraanbod wordt bij voorkeur opgevangen nabij het station/ Kardinaal Mercierplein.

Om te komen tot een inschatting van de gewenste parkeercapaciteit van de parking Speecqvest, wordt bijgevolg een toekomstige parkeerbalans opgemaakt op basis van de gewenste parkeerbehoefte op het maatgevend moment.

	<i>Weekdag</i>		<i>Weekend</i>	
	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>
Parkeerplan	49	29	67	39
Vesten	51	51	51	51
Bruul	250		365	
Woonzorgcentrum werknemers	45	45	45	45
Woonzorgcentrum bezoekers	11	11	22	22
Podiumzaal	72	240	72	240

Werknemerskaart zone zuid	25			
Totaal	503	376	622	397

Tabel 11: Parkeervraag parking Speeqvest

Vooraf de commerciële ontwikkelingen op de Bruul zijn maatgevend. De parkeerbehoefte op zaterdag kan als maatgevend beschouwd worden, namelijk **622 parkeerplaatsen**.

Belangrijk is dat gecombineerd gebruik van het parkeeraanbod door de verschillende gebruikers de totale parkeerbehoefte beperkt. Als referentiemoment ter bepaling van de bijkomende parkeercapaciteit geldt een zaterdag wanneer de parkeerbehoefte voor bezoekers van het commerciële ontwikkelingen hoog is. Andere ontwikkelingen, zoals vooral de podiumzaal, maar ook bewoners, kennen 's avonds een hogere parkeerbehoefte.

Een parkeeraanbod dat afgestemd is op de parkeerbehoefte tijdens het maatgevend moment op zaterdagmiddag laat toe om bijkomende ontwikkelingen aan te trekken tijdens andere momenten. Zo zijn bijvoorbeeld 's avonds ook grotere evenementen in de podiumzaal mogelijk zonder te resulteren in een overbezetting van de parkeercapaciteit, en is er ook voldoende capaciteit om bewoners te laten parkeren. Ook tijdens de week is er nog ruimte om parkeeraanbod te voorzien voor werknemers met werknemerskaarten.

3. FASERING

De implementatie van de bijkomende 622 parkeerplaatsen wordt bij voorkeur afgestemd op de fasering van de geplande ontwikkelingen.

3.1 Fase 1

In een eerste fase wordt er een parkeerbehoefte opgetekend van 499 parkeerplaatsen, voor de commerciële activiteiten Bruul, bezoekers en werknemers van het OCMW/WZC en overbezetting straatparkeren. De werknemers met een werknemerskaart kunnen ook al in deze fase gebruik maken van de restcapaciteit in de ondergrondse parkeervoorziening op weekdagen.

	<i>Weekdag</i>		<i>Weekend</i>	
	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>
Parkeerplan	49	29	67	39
Bruul	250		365	
OCMW (werknemers + bezoekers)	56	56	67	67
Werknemerskaart zone zuid	25			
Totaal	380	85	499	106

Tabel 12: Parkeerbehoefte fase 1

Deze parkeervraag kan gedeeltelijk ondergronds en gedeeltelijk bovengronds opgevangen worden. Er wordt verondersteld dat minstens de commerciële activiteiten Bruul en OCMW/WZC opgevangen worden in een meerlagige, ondergrondse parkeervoorziening voor, met een wenselijke parkeercapaciteit van 432 parkeerplaatsen. De nodige totale vloeroppervlakte bedraagt 15.120m² of circa 7560 m² met 2 parkeerlagen, uitgaande van een 35 m² per parkeerplaats, waarin de volgende zaken zitten vervat: parkeervak, interne wegenis, hellingsbanen, technische ruimtes, ontsluitingswegen,....De overige 67 parkeerplaatsen om de huidige overbezetting van het straatparkeren door bewoners en bezoekers op te vangen, kunnen eventueel op maaiveld voorzien worden. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de huidige parkeercapaciteit op het openbaar domein nagenoeg volledig benut wordt, gezien de overbezetting die in het parkeerplan opgetekend werd.

3.2 Fase 2

In een tweede fase dient er bijkomende parkeercapaciteit voorzien te worden voor de podiumzaal, en ter compensatie van het verschuiven van parkeerplaatsen langs de Vesten.

Aangezien er nog aanzienlijke onzekerheden bestaan met betrekking tot de heraanleg van de Vesten, gebeurde deze analyse onder voorbehoud van de definitieve plannen, en is een herziening van deze analyse allicht wenselijk wanneer meer gegevens beschikbaar zijn.

Een groot deel van de bezoekers van de podiumzaal kunnen 's avonds gebruik maken van de parkeercapaciteit die reeds in fase 1 werd aangelegd, zodat de bijkomende parkeercapaciteit 123 plaatsen bedraagt.

	Weekdag		Weekend	
	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>	<i>namiddag</i>	<i>avond</i>
Vesten	51	51	51	51
Podiumzaal	72	240	72	240
Totaal	123	291	123	291

Tabel 13: Bijkomende parkeerbehoefte fase 2

Ook in deze fase kan er een onderscheid gemaakt worden tussen ondergrondse en bovengrondse parkeervoorzieningen. Uitgaande van een uitbreiding van de meerlagige, ondergrondse parkeervoorziening voor de bezoekers van de podiumzaal is een bijkomende parkeercapaciteit wenselijk van 72 parkeerplaatsen. De nodige totale vloeroppervlakte bedraagt 2520m², uitgaande van een 35 m² per parkeerplaats. De overige 51 parkeerplaatsen ten gevolge van de wijzigingen in parkeercapaciteit langs de Vesten kunnen op maaiveld voorzien worden.

De bouw van de parking Speecqvest in 2 fasen kan enkel wanneer bij de bouw van de 1^{ste} fase op bouwtechnisch vlak wordt rekening gehouden met de uitbreiding van de parking binnen fase 2.

4. CONCLUSIES

De uitgevoerde analyse geeft de wens aan om parkeercapaciteit van 622 parkeerplaatsen te creëren in de Speeqvest nabij het Kardinaal Mercierplein. Deze parkeergelegenheid heeft enerzijds tot doel om de huidige overbezetting van het straatparkeren gedeeltelijk op te vangen, anderzijds om parkeercapaciteit te voorzien voor een aantal geplande ontwikkelingen (commerciële ontwikkelingen op de Bruul, woonzorgcentrum en podiumzaal). Aangezien het maatgevend moment op een zaterdagmiddag is, kan de parkeercapaciteit op andere momenten ook benut worden door werknemers met werknemerskaarten en parkeervraag die mogelijk verdwijnt of verschuift bij de heraanleg van de Vesten.

Rekening houdend met de locatie van de geplande ontwikkelingen die gebruik zullen maken van de parking (bewoners, commerciële ontwikkelingen Bruul, woonzorgcentrum, podiumzaal en werknemers zone zuid), is het aangewezen om de parking Speeqvest aansluitend aan het Kardinaal Mercierplein aan te leggen. Hierbij dient rekening gehouden te worden om de loopafstand tot de Bruul te beperken tot maximaal 500 meter.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen ondergrondse en bovengrondse parkeergelegenheid. Een meerlagige, ondergrondse parkeervoorziening dient om de parkeervraag op te vangen van de commerciële ontwikkelingen Bruul, het woonzorgcentrum en de podiumzaal. Gespreid over de twee fases wordt er uitgegaan van 504 parkeerplaatsen.

Gezien de parkeerbehoefte is het allicht noodzakelijk om het parkeeraanbod te concentreren in meerdere parkeerlagen. Niettegenstaande de keuze om het parkeeraanbod ondergronds aan te brengen eerder vanuit een ruimtelijke visie dient benaderd te worden, lijkt de keuze voor een ondergrondse parking hier ook gemaakt te worden op basis van de gewenste parkeercapaciteit. Om het aantal parkeerlagen te beperken is een zekere grootte van vloeroppervlakte nodig om een parkeercapaciteit van 504 parkeerplaatsen aan te bieden.

Voor de andere doelgroepen kunnen ook bovengrondse alternatieven overwogen worden, rekening houdend met de volgende aspecten:

- mogelijkheid om bijkomende parkeerplaatsen te voorzien langs de Speeqvest: reeds hoge bezetting in huidige situatie, in de toekomst (fase 2) af te stemmen met de heraanleg van de Vesten.
- tarifiering: een optimale benutting van de beschikbare parkeercapaciteit dient ondersteund te worden door een prijszetting die afgestemd is met andere parkeervoorzieningen, met mogelijkheden voor werknemers en bewoners. Voor bewoners dient een tarief voorgesteld te worden dat gelijkaardig is aan de huidige toestand (bewonerskaarten).

De overbezetting van het straatparkeren zal echter niet volledig opgelost kunnen worden door deze parking, aangezien de wandelafstand voor sommige bewoners te ver zal zijn. Idealiter wordt de parkeervraag dus opgevangen door verschillende parkeergelegenheden die evenwichtig verspreid zijn over het ganse studiegebied; de restcapaciteit 's avonds in parkeergarages zoals Hoogstraat, Stationsparking, Zandpoortvest, etc. zouden ook een deel van deze parkeervraag kunnen opvangen, mits een aantrekkelijk parkeertarief.

De implementatie van de bijkomende 622 parkeerplaatsen wordt bij voorkeur afgestemd op de fasering van de geplande ontwikkelingen, met in fase 1 het voorzien van parkeercapaciteit t.b.v. commerciële activiteiten Bruul, bewoners en het woonzorgcentrum/OCMW en in fase 2 het voorzien van parkeercapaciteit t.b.v. bezoekers van de podiumzaal. De werknemers met een werknemerskaart kunnen ook al reeds in fase 1 gebruik maken van de restcapaciteit op weekdagen.

Aangezien er nog aanzienlijke onzekerheden bestaan met betrekking tot de heraanleg van de Vesten, gebeurde de analyse van de parkeerbehoefte in fase 2 onder voorbehoud van de definitieve plannen. Om deze reden wordt de implementatie van fase 1 bij voorkeur gevolgd door een periode van monitoring, als basis voor een eventuele herziening van de parkeerbehoefte in fase 2.

Zo kan na de realisatie van de verschillende fasen nagegaan worden in welke mate de parkeerdruk in het omliggende invloedsgebied afneemt en in welke mate de nieuwe parkeervoorzieningen worden benut op de verschillende momenten van de week. Op bepaalde momenten zal er nog restcapaciteit aanwezig zijn, zodat nagegaan kan worden hoe deze optimaal benut kan worden. Het parkeergedrag van de gebruikers kan tevens beïnvloed worden door wijzigingen aan de bereikbaarheid van het centrumgebied van Mechelen, wijzigingen aan het parkeeraanbod in de omgeving. Om deze reden dient de realisatie van de parking uiteraard afgestemd te worden met overige ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij zal o.a. het tijds kader van de aanleg van de bypass stationsomgeving, het tijds kader van de herinrichting van de R12 volgens het Streefbeeld belangrijk zijn. Ook de geplande heraanleg van de as station Mechelen – centrum Mechelen langsheen het Kardinaal Mercierplein dient afgestemd te worden met de aanleg van de parking onder het Kardinaal Mercierplein.

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN
STAD MECHELEN

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN
15 FEBRUARI 2016

Verslaggever: Stad Mechelen

Verslag versie 1 – 18/02/2016

*Onderwerp: Projectnota Speeqvest
Mechelen*

Aard van de GBC-beslissing

*Globale eindbeslissing bij
consensus mits nog enkele
aanpassingen en
opmerkingen/aandachtspunten
om dossier voor te leggen aan
RMC*

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Marina de Bie (voorzitter)	Stad Mechelen: schepen van mobiliteit	Marina.debie@mechelen.be	A
Christiaan Backx	Schepen van OW	Christiaan.backx@mechelen.be	A
Katleen Den Roover	Schepen	Katleen.denroover@mechelen.be	A
Frank Leys	Departement Mobiliteit en Openbare Werken – BMV	Frank.Leys@mow.vlaanderen.be	A
Lieven Desmidt	Departement Mobiliteit en Openbare Werken – AWW	Lieven.desmidt@mow.vlaanderen.be	V (aan Frank Leys)
Luc Van Put	VVM De Lijn	Luc.vanput@delijn.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke
------	--------	-----------------	--

			opmerkingen (S) Afwezig (N)
Staf Aerts	Provincie Antwerpen, dienst mobiliteit	staf.aerts@provincieantwerpen.be	Verontschuldigd – opmerkingen zie bijlage

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Gust Van Thillo	Hoofdingenieur- directeur Stedelijke Infrastructuur	Gust.vanthillo@mechelen.be	A
Leen Schaerlaekens	Stad Mechelen: dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	leen.schaerlaekens@mechelen.be	A
Bram Van Dyck	Stad Mechelen: dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	bram.vandyck@mechelen.be	Verontschuld igd
Maarten Van Eekert	Stad Mechelen: afdeling openbaar domein	maarten.vaneekert@mechelen.be	A
Ghislain Herman Annelies Dubin	Politie, advies en vergunningen	<a href="mailto:Verkeersadvies.oo@politiemechel
en.be">Verkeersadvies.oo@politiemechel en.be	A A
Juliaan De Bie	Brandweer	brandweer@mechelen.be	A
Natascha Diericx	Stad Mechelen: Dienst duurzame ontwikkeling en energie	Natascha.diericx@mechelen.be	Verontschuld igd

Luc Wallays Maarten Moers	Omgeving	mailto:michael.verheyde@mintnv.be	A A
Gert Weymans	Grontmij		A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
AWV – Lieven Desmidt	MOW – Frank Leys

Vaststelling van het quorum¹

- ☒ De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

¹ Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

□ De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag niet tot een besluit komen.

Verslag van de vergadering²

Gust Van Thillo schetst de context en stand van zaken in verband met de overdracht van de weg van AWV aan de stad Mechelen (overdracht Gemeenteraad 26.01.2016).

Frank Leys verduidelijkt waarom de procedure van GBC – RMC doorlopen dient te worden (overdracht pas rond bij publicatie in Belgisch staatsblad). Hij heeft hierover juridisch advies gevraagd. Er was afgesproken dat de bouwaanvraagprocedure en de formele RMC parallel zullen verlopen.

Aan de hand van een presentatie lichten Omgeving en Grontmij de projectnota en MOBER toe. De presentatie is in bijlage aan het verslag toegevoegd.

Bij de toelichting zijn volgende vragen en bemerkingen door de aanwezigen geformuleerd.

- Over het deel Speecqvest van de startnota bestaat consensus. Het is de bedoeling om na de openstelling van de tangent een aparte busbaan te reserveren indien na een proefopstelling blijkt dat de verkeersstromen dit toelaten. Dit is noodzakelijk voor een optimale oversteekbaarheid van de vest.
- In de Mober dient dieper ingegaan te worden op de relatie met de stationsparking en de bepaling van de doelgroepen.
- Voor de bewoners worden marktconforme abonnementen en voordelige nachtabonnementen voorzien.
- De ontsluiting van de parking is maximaal georiënteerd op de tangent via het Raghenoplein. Intra muros werd hiervoor geen uitrit voorzien.
- Het aantal parkeerplaatsen voor mindervaliden is 11 (ipv de beschreven 21).
- De heraanleg van het openbaar domein sluit aan op het bestaande kruispunten Mercierplein (zonder aanpassingen) en Raghenoplein (mits beperkte aanpassingen). De huidige verkeersstromen en afslagstroken blijven maximaal behouden.
- De heraangelegde Speecqvest moet de referentie worden voor de kwaliteit van de volledige vesten qua groen, verblijfsplekken, speelelementen, oversteekbaarheid, ...

² Op de vergadering werd ook door W&Z aangegeven dat definitief schriftelijk advies nog zou worden overgemaakt. Dit wordt in de bijlage van dit verslag opgenomen.

- De Lijn vreest een congestie op de linksaf intra muros tijdens en na de werken (tot de openstelling van de tangent). De ontwerpers engageren zich om het volgende te onderzoeken
 - o Alternatieve route via de Hanswijkstraat (mits omkeren van de rijrichting)
 - o Voorsorteren van voor de werfzone
- De fietsverbinding vanuit de Arsenaalstraat richting Mercierplein (linksaf) dient verder uitgewerkt en verbeterd te worden.
- Bovengrondse fietsstallingen worden nog bijkomend voorzien, bijv. aan speelplek, podiumzaal, park, ... Voor de ondergrondse fietsenstallingen worden er 25 fietsenstallingen voorzien. Dit is extra ten opzichte van de huidige situatie. Er is momenteel op openbaar domein geen fietsenstalling aanwezig; alsook geen specifieke nood aan. De liften zijn zodanig gedimensioneerd dat ook de fiets hier mee kan.
- Vraag naar snelheidsregime. Het snelheidsregime wordt 50 km/u (ook nu bestaat deze vraag vanuit de stad reeds).
- In kader van de breedte van de rijstroken werd verder gewerkt met de overeengekomen maatvoering uit de startnota.

Verdere afspraken

- Het dossier wordt aangepast naar de opmerkingen van de GBC en het verslag. O.a. wordt ook nazicht gedaan inzake minder hinder tijdens de werken met specifieke aandacht voor doorstroming van De Lijn
- Het aangepaste dossier wordt rondgestuurd, ook naar de RMC met de vraag dit te agenderen.

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de GBC. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

Bijlagen³

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

De presentatie die tijdens de GBC-vergadering werd getoond, is terug te vinden op <http://www.mechelen.be/downloads/10652>.

Vóór de vergadering werden er opmerkingen ontvangen van de provincie Antwerpen. Van AWV werd onderstaande mail ontvangen met akkoord.

Schriftelijke opmerkingen provincie Antwerpen – ontvangen op 15/02/2016

- Zowel in de MOBER, als in de parkeerevaluatie is er weinig aandacht voor fietsparkeren. Verder dan de vaststelling dat er 25 fietsenstallingen zullen voorzien worden, is er geen informatie ter beschikking.

- We vonden geen gedetailleerde ontwerpplannen van de parking of wegenis terug. Daardoor is het ook moeilijk in te schatten of bijvoorbeeld de oversteekbaarheid van de Vesten op een goede manier voorzien is. Bv. Fietzers komende uit de Arsenaalstraat gaande richting west? Gemengd met verkeer of tegen de richting op enkelrichtingsfietspad? De oversteekbaarheid is zoals eerder al aangehaald tijdens de GBC/RMC voor de startnota wel erg belangrijk.

Mail AWV – ontvangen op 04/02/2016

Ik kan niet aanwezig zijn op de GBC van 15 februari. Gelieve mij voor dit overleg te verontschuldigen. AWV heeft dit dossier van nabij opgevolgd en geen bezwaar tegen het dossier. Ik heb het dossier reeds nagekeken en mijn eerste opmerkingen reeds overgemaakt. Indien ik nog opmerkingen heb, maak ik ze over via email op voorhand.

Collega Frank Leys heeft voor het overige mijn volmacht.

Volgende schriftelijke bemerkingen werden na de vergadering ontvangen.

Nota opmerkingen MOW – ontvangen op 15/02/2016, na GBC

Op 15 februari 2016 wordt het hogergenoemd project besproken in de GBC. Ik wil alvast onze opmerkingen overmaken, die we op deze bijeenkomst verder kunnen bespreken.

Algemene opmerkingen:

- Er mogen plannen bij.
- Ik mis in sterke mate de verschillende/aanvullende/complementaire rol met de Stationsparking. Verkeer dat van het zuiden komt, passeert daar eerst, waarom zou dat dan daarin niet opgevangen kunnen worden? Deze is trouwens gedimensioneerd om ook in de ruime omgeving het parkeren op te vangen, terwijl het lijkt alsof deze hier ook nog eens meegeteld worden (bv. 25 werknemersparkeerkaarten). Deze parking staat trouwens in ruime mate leeg op de topmomenten van deze buurt (weekend, 's avonds).

- Er wordt in de nota een aantal parkings aangehaald die zullen verdwijnen, maar lijkt niet overeen te komen met de realiteit. Of dit nu wettelijk is of niet, het duidt wel op een behoefte. Waarom werden deze wagens niet meegeteld?
- De podiumzaal kan zelf ook nog een parking aansluitend aanleggen.... Over welke capaciteit zal dat dan gaan, wat is precies de invulling hiervan? Moet er dan voor deze parking al wel ruimte voor voorzien worden?
- Bij de “confrontatie bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel” wordt heel wat geschreven over de werfsituatie; best in afzonderlijk hoofdstuk steken. Mogelijk hier wat meer aandacht aan besteden, gelet op de vragen bij De Lijn over doorstroming.
- Ik was ervan overtuigd dat de stad haar commerciële as wilde doortrekken over de Consciencestraat tot aan het station. Een parking in het midden, terwijl er op de toekomstige kop één zit van 2.000 parkeerplaatsen (en straks met een mogelijke koppeling aan nog meer – zie masterplan Ragheno) die grotendeels beschikbaar is op de momenten waarvoor een piek verwacht wordt voor de commerciële en culturele activiteiten, lijkt overbodig, niet?
- Vermits maar een deel van het streefbeeld voorligt, zou het nuttig zijn om aan te geven welke ontwerpelementen doorlopen in vorige en volgende delen.
- Er wordt verwezen naar een “rapport doorrekeningen streefbeeld R12”. Kan dat in bijlage gevoegd worden?
- Er wordt wat wazig gedaan over het reduceren van het aantal rijstroken en er is sprake van een “proefperiode”. Om zeer duidelijk te zijn: een 2x2 voor het autoverkeer is NIET combineerbaar met een onbeveiligde voetgangersoversteek en NIET met een linkse uitrit van de parking richting Ragheno. De Vlaamse Overheid investeert een groot bedrag in een betere ontsluiting van het station voor alle modi en graag nog in de STOP volgorde. De “O” staat voor de “P”. Omdat dit project blijkbaar eerder aangelegd wordt dan op mobiliteitsvlak gewenst (beter zou zijn te wachten tot de tangent opengesteld is) - een 2x2 zal nog nodig blijven tot de tangent afgewerkt is - moet naar een goede doorstroming gezocht worden voor het OV.
- De update van de parkeerstudie van Technum is niet altijd even duidelijk van wanneer de cijfers dateren (bv. tabel 1, 2 ... en vooral figuur 3, onduidelijk is ook of tabel 10 nog actueel is). Er werd geen rekening gehouden met de stationsparking in aanbouw (> 2.000 plaatsen)

Specifieke opmerkingen Nota Omgeving

- Het nieuwe snelheidsregime ontbreekt.
- Is er een selected link analyse gebeurd? Zo verkrijgt men inzicht in het verkeer van waar naar waar rijdt dit. Een evaluatie hiervan en de mate dat het ook gewenst is, moet uiteraard volgen.
- Op pag. 12 en 13 wordt verwezen naar figuren die ontbreken.
- Pag. 23: de 1,84m is dat een parkeerstrook? Is smal!
- Op dezelfde pagina: “2x2 met gemengd verkeer” wat wordt bedoeld. De proefopstelling heeft pas zin na opening van de tangent. Het is onduidelijk wat bedoeld wordt met een “positieve evaluatie”: is dat tevreden OV-reizigers, enkel vlotte doorstroming voor de auto, beiden?? Dit moet verduidelijkt worden!
- Pag. 23 onderaan de pagina: Wat wordt daar mee bedoeld?
- Pag. 24: hier zou de passage van het “illegaal” parkeren nuttig zijn: hoeveel? wie doet dat? Aantal?

Specifieke opmerking MOBER

- Pag. 5: er zijn plaatsen nodig ter ondersteuning van de commerciële activiteiten in Bruul. Hoeveel plaatsen waren er vroeger voorzien nodig te zijn?
- Pag. 9: het is niet duidelijk waar de wenselijke capaciteit van 432 plaatsen vandaan komt.

- Het is belangrijk de juiste doelgroepen, doel van de parking aan te geven: welk percentage is bewonersparkeren, welk percentage is rotatieparking?
- Het WZC en OCMW: kunnen die geen inbandige parkeerplaatsen voorzien?

*