

SPEECQVEST PARKING EN OPENBAAR DOMEIN

NIEUWSBRIEF 1

Beste bewoner,

Zoals je allicht vernomen hebt, wil de stad Mechelen de inrichting van de Hendrik Speecqvest optimaliseren. De werken aan de stationsomgeving met de tangent, die heel wat verkeer van onze Vesten zal wegleiden, en de nood aan extra parkeerruimte voor de zuidelijke kant van het centrum (voor het Woonzorgcentrum, voor de toekomstige podiumzaal en de handel) zijn een ideale aanleiding.

Bij de ontwikkeling van de stationsomgeving zal een nieuwe ontsluitingsweg aan de oostzijde van het spoor, de tangent, de doorstromingsfunctie van het zuidelijk deel van de Vesten overnemen. Samen met het doortrekken van de R6 zorgt dit ervoor dat de Vesten opnieuw hun taak als verdeelweg voor lokaal bestemmingsverkeer kunnen opnemen. Door de afname van het huidige verkeer met - op sommige delen - $\pm 65\%$, is er op de zuidelijke Vesten meer ruimte voor kwalitatief openbaar vervoer, extra ruimte voor fietsers en voetgangers en een aangename publieke verblijfsruimte met een hersteld evenwicht tussen de mobiliteits- en woonfunctie.

De heraanleg van de Speecqvest maakt deel uit van een totaalconcept voor de toekomstige herinrichting van de Vesten. De uitwerking van een visie voor een volledige heraanleg van de Vesten kwam er op initiatief van het Vlaams Gewest in 2012 (AWV). Hierin worden zowel verkeerskundige als ruimtelijke en landschappelijke aspecten bekeken. De realisatie van dit totaalconcept is onder voorbehoud. Om sneller vooruit te kunnen, heeft het AWV de Speecqvest over gedragen aan de stad. Zo kan er op korte termijn gestart worden met een opwaardering van dit deel van de Vesten.



Park en overstekbaarheid

Op de Vesten wordt voldoende ruimte vrijgehouden voor het realiseren van brede, functionele verbindingen voor de zwakke weggebruiker. Voetgangers en fietsers kunnen zich op een aangename manier vlot via de Vesten verplaatsen.

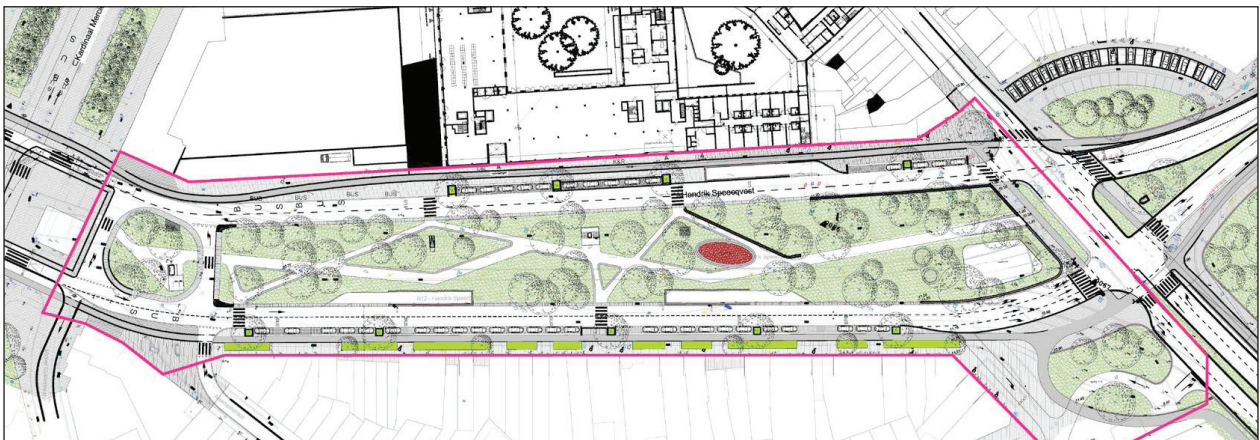
De overstekbaarheid van de Vesten krijgt bijzondere aandacht. Door dit te verbeteren, worden het centrum en de woonbuurten buiten het centrum beter met elkaar verbonden.

De Vesten worden maximaal ingericht als een brede groene verblijfszone met aantrekkelijke paden voor recreatief gebruik. Door de inrichting van een brede groenzone komen de historische gevelwanden opnieuw tot hun recht. De mogelijkheden om de Vesten te transformeren naar een park kan de leefkwaliteit in en rond de binnenstad van Mechelen sterk opwaarderen. De startnota neemt als uitgangspunt het behoud van de monumentale bomen op de Vesten.

De Hendrik Speecqvest komt als eerste aan de beurt. De 75 nieuwe bomen zijn er van verschillende grootte en op de dakplaat van de parking wordt 1m teelaarde voorzien. Door enkele technische ingrepen wordt ook een deel van het regenwater op het dak vastgehouden om tijdens droge periode de bomen voldoende water en voeding te kunnen geven. Op plaatsen met volle grond zullen bomen van eerste grootte (bomen hoger dan 12 m) aangeplant worden. **Het uitgangspunt is een gevarieerd groenbeeld met een goede lezing van de seizoenen.**

De beplanting van de Speecqvest is gebaseerd op principes van de vooraanstaande internationale landschapsarchitect Piet Oudolf, deels aangevuld met groenblijvende en bloeiende heesters om in de winter een even sterk effect te behouden.

Binnen de parkstructuur worden ook verschillende speel- en rustplekken voorzien. Aan de zijde van het Raghenoplein komt een speelplek die zowel voor de stationsbuurt, de wijk Arsenaal als de binnenstad vlot bereikbaar is. Het kwalitatief hoogstaand park zet de toon voor heel de Vesten.



Het ontwerp

De timing van de realisatie parking BRUUL verloopt sneller dan de openstelling van de tangent. Om kosten te besparen en om de mogelijke werfhinder zo kort mogelijk te houden, is een definitieve heraanleg van de Speecqvest gewenst. De Speecqvest is flexibel naar het mobiliteitsconcept toe en wordt uitgevoerd met 2 x 2 rijstroken. Na openstelling van de tangent en een positieve evaluatie van de proefperiode kan één rijbaan geheel of deels dienen als busbaan.

Het ontwerp is volledig georiënteerd op het gebruik en passage in het Vestenpark. Het gebruik en de logische looplijnen werken structurerend in het ontwerp.

In verhouding zal slechts 35 % van het huidige verkeer overblijven. Het verkeersbeeld is dan ook totaal anders dan vandaag. Daarbovenop wordt het park verheven boven het verminderd verkeer. Hierdoor krijg je in het park een maximale ruimtebeleving waar het verkeer letterlijk wegvalt.

In de huidige situatie moet je zeven rijbanen oversteken. In de toekomst zal je slechts vier rijbanen moeten oversteken, met een grote groenzone in het midden.

Het ontwerp voorziet een 6m brede rijbaan, standaard is dit 6,20m. Op vraag van de provincie en in het voordeel van de fietser zijn de fietspaden verbreed tot 1,95m i.p.v. de standaard 1,75m. De parkeervakken op zich zijn 2m, wat standaard is voor langsparkeren. Bochtverbredingen aan kruispunten zijn noodzakelijk omdat lijnbussen, maar ook groter transport, de Vesten blijven gebruiken. De afslagstroken voor de bussen blijven eveneens behouden.

De aansluiting op het Mercierplein is voorlopig zo aangelegd dat bij een minimale wijziging de aanpassing kan gebeuren met dezelfde materialen uit hergebruik.

Door het opsplitsen van de rijbanen kan je de Vesten ook oversteken op andere delen dan de kruispunten. De parking wordt georiënteerd naar het Raghenoplein, waardoor het verkeer komende van de tangent minimaal gebruik moet maken van de Vesten.

De uitrit van de parking ligt aan de linkse zijde om de bestaande woningen niet te belasten met een parkeerhelling voor de deur. Door de helling in het park te situeren, is er ruimte voor veertien extra bewonersparkeerplaatsen. De wagens die uit de parking komen, moeten voorrang verlenen aan het verkeer op de Vesten. Gezien het verkeer in de toekomst drastisch zal afnemen door de komst van de tangent wordt de Speecqvest in de toekomst één rijbaan met autoverkeer. Dit verkeerskundig principe zal ook in de toekomst op de rondgaande punten gebruikt worden.

In de parking is er ruimte om fietsen te stallen en voor bewonersparkeren. Op het openbaar domein is er beperkt plaats om te parkeren. Er zijn voldoende laad- en loszones voorzien.

WAAROM EEN EXTRA PARKING?

- Het versterkt Mechelen als winkelstad en ondersteunt de realisatie van bijkomende commerciële activiteiten in de Bruul.
- Meer ruimte voor kwalitatieve publieke ruimte waarbij parkeren ondergronds i.p.v. bovengronds wordt voorzien.
- Het biedt een oplossing voor de nood aan parkeerplaatsen voor langparkeerders in de zuidelijke zone van de stad.
- Het creëert parkeerplaats voor het Hof Van Egmont en de toekomstige podiumzaal.

Overleg met alle partners & verdere planning

Het plan van de Speecqvest is een exacte uitwerking van de startnota van de Vesten, voorgesteld op de Gecoro van 2 juni 2014 en gunstig geadviseerd door de kwaliteitsadviseur. Het kwam tot stand na een verplichte toets op de waterhuishouding en overleg met diverse partners zoals De Lijn, Het Vlaams Gewest, stedelijke diensten, Politie en brandweer. Dit plan werd verder uitgewerkt en voorgesteld op 8 februari 2016 voorgesteld aan de bewoners en op 4 maart 2016 werd de bouwaanvraag ingediend.

Het openbaar onderzoek start half april 2016. Na dit onderzoek en een gunstige bouwvergunning kan de bouw van de parking in augustus 2016 starten. Dit gebeurt met tijdelijke omleidingswegen waardoor er steeds verkeer kan rijden. Begin 2017 kan er dan gestart worden met de vernieuwing van het bovenste deel op de Speecqvest, om tegen eind 2017 de werken af te ronden.

Website

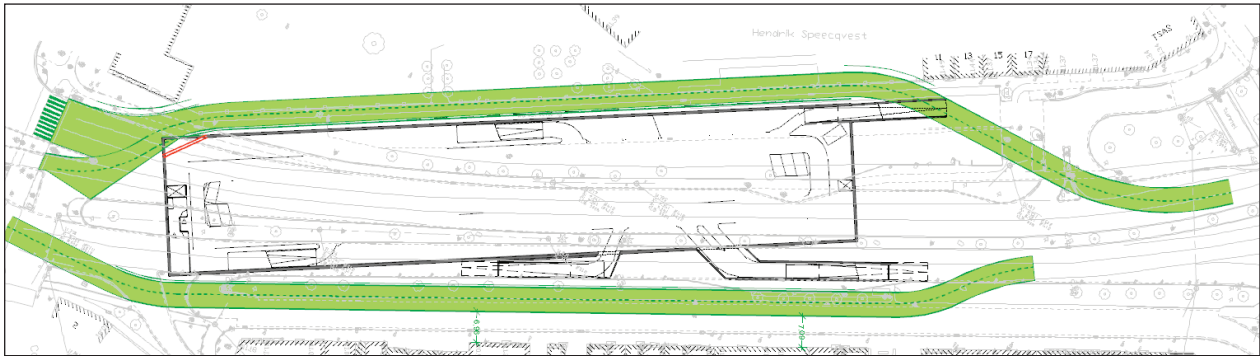
Op www.mechelen.be/speecqvest kan je allerlei zaken terugvinden zoals de project- en startnota. Je kan je er ook inschrijven op onze digitale nieuwsbrief.

Partners

Openbaar domein: AWV (studiebureau Omgeving)

Parking: Q-park (studiebureau Sweco)

OMLEIDINGSPLAN TIJDENS DE WERKEN:



- Parking 352 parkeerplaatsen
- 2 verdiepingen ondergronds
- Publieke toiletten op niveau -1
- 25 fietsenstallingen op niveau -2
- Mogelijkheid tot verbinding naar WZC
- Hoofdinrit noordzijde: rechte hellingbaan
- Tweede inrit zuidzijde: rechte hellingbaan
- Uitrit zuidzijde: rechte hellingbaan
- 1 hoofdtrappenhuis met fietslift aan zijde Bruul
- 1 secundair trappenhuis (lift o.v.b. WZC)
- 1 nooduitgang

