

# REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

**PROCES-VERBAAL  
BESPREKING IN DE VERGADERING VAN  
17 MAART 2016 TE ANTWERPEN**



*Mobiliteit en  
Openbare Werken*

**Agendapunt: Mechelen: projectnota (uitvoering streefbeeld R12) – herinrichting R12  
Speecqvest wegvak Ragheno plein – Kard. Mercierplein m.i.v. ondergrondse parking**

**RMC-voorzitter: Frank Leys**

**GBC-voorzitter: Marina de Bie ([Marina.debie@mechelen.be](mailto:Marina.debie@mechelen.be))**

**Kwaliteitsadviseur: Lieven Van Eenoo**

<b>GRB GBC</b>	<b>Goedkeuring HR</b>
GRB: 23/04/2013	04/07/2013

<b>Mobiliteitsplan</b>	<b>sneltoets</b>	<b>fase</b>
RMC: 20/11/2014 BS: 10/02/2015	nvt	Beleidsplan 20/11/2014

<b>startnota</b>	<b>Projectnota / unieke verantwoordingsnota</b>	<b>evaluatie</b>	<b>Referentie project</b>
GBC:23/04/2014 consensus	GBC:15/02/2016 consensus	nvt	
RMC: 19/06/2014 gunstig	RMC: 17/03/2016	nvt	

## **a) Duiding**

Het dossier werd behandeld op de GBC van 15/02/2016. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. Het dossier wordt op vraag van de initiatiefnemer ter bespreking aan de RMC voorgelegd. De schriftelijke neerslag van het advies wordt ten laatste op 11/04/2016 bezorgd.

## b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Christiaan Backx: schepen o.w. Peter Mertens	Initiatiefnemer: stad Mechelen en Q-Park	A A
Bram Van Dyck	Stad Mechelen	A
Gust Van Thillo	stad: Mechelen	A
Frank Leys	Dep. MOW – Beleid Antwerpen	A
Roger Corbreun	VVM De Lijn	N
Lieven Desmidt	Agentschap Wegen en Verkeer	A
	Departement Ruimte Vlaanderen	N
Stefanie Mahieu	Provincie: Antwerpen	A

## c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Gert Weymans	Studiebureau Sweco	A
Maarten Moers	Studiebureau Omgeving	A

## d) Schriftelijke adviezen

Geen

## e) Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

## f) Besluit

De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit.

Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

## Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

## ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



*Mobiliteit en  
Openbare Werken*

### Mechelen, Herinrichting R12 Hendrik Speecqvest – projectnota

- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 17 maart 2016 te Antwerpen.

Ref.: Herinrichting Vesten Mechelen – projectnota Speecqvest, Omgeving en MINT NV in opdracht van stad Mechelen, project nr. 16068, versie 23 februari 2016, 39 bladzijden + bijlagen.

Ondergrondse parking Speecqvest – Mober, Grontmij Belgium NV in opdracht van Q-Park NV, 25 februari 2016, 25 bladzijden.

#### a) Procesbeschrijving

De startnota voor de herinrichting van de volledige R12 werd besproken en in consensus goedgekeurd door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van de stad Mechelen op 16 mei 2014. De startnota kreeg gunstig kwaliteitsadvies na bespreking op de Regionale Mobiliteitscommissie van 19 juni 2014.

De projectnota voor de herinrichting van de R12 Hendrik Speecqvest tussen het Raghenoplein en het kardinaal Mercierplein werd besproken en in consensus goedgekeurd door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van de stad Mechelen op 15 februari 2016.

Het project werd voor bespreking overgemaakt aan de Regionale Mobiliteitscommissie, zetelend in de provincie Antwerpen en geagendeerd op de zitting van 17 maart 2016. De wettelijke adviestermijn van 15 werkdagen start op de datum van de bespreking.

#### b) Bespreking in de RMC-vergadering en toetsing van het project

De vertegenwoordigers van het studiebureau geven een inhoudelijke toelichting bij het dossier. Het project voorziet in de heraanleg van de Speecqvest, een deel van de R12 die Mechelen als binnenring omsluit, gemeenzaam 'de Vesten' genoemd.

Het dossier bevat naast de projectnota voor de herinrichting van de weg ook de *Mober* of mobiliteitseffectenrapport voor de bouw van de ondergrondse parking met 352 plaatsen en de nota *Update Parkeerplan* (Technum).

De vertegenwoordiger van het stadsbestuur geeft aan dat de gezamenlijke bouwaanvraag begin maart 2016 ingediend werd door stad en Q-park, beheerder van de parking. Voordien al had de gemeenteraad de overname van de gewestweg goedgekeurd. Het dossier moet wel nog door de Vlaamse Regering

bekrachtigd worden. Deze overdracht gebeurt in principe voor de start van de werken. De vertegenwoordiger van AWV geeft aan dat er een akkoord is om financieel te participeren in de herinrichting in het kader van de overdracht van de weg.

De nieuwe parking onder de Speecqvest wordt o.m. verantwoord vanuit het nieuwe woonzorgcentrum en het parkeren voor bewoners en werknemers in het zuidelijk/zuidwestelijk deel van de binnenstad. Hiervoor wordt 1/3 van de plaatsen vrijgehouden. Het gros van de parkeervraag komt van de commerciële ontwikkelingen langs Bruul.

Het ruimere parkeerverhaal wordt in de Mober geduid. De Speecqvest wordt beschouwd als *“randzone binnenstad”* en moet vanuit het doelgroepenbeleid langparkerende bezoekers en werknemers opvangen. Het is een van de voorgestelde randparkings op wandelafstand van het centrum die mikken op dagparkeren, gratis of aan zeer laag tarief. Uit de nota blijkt dat dit doelpubliek hier slechts tijdelijk zal toegelaten worden, want dit parkeren moet *“op termijn op grotere afstand van het centrum”* gebeuren.

De bijgevoegde nota Update Parkeerplan (Technum) biedt een interessante blik op het aanbod en gebruik van het bestaande parkeerareaal. In de omliggende zones 4 en 6 zijn op straatniveau ongeveer 1.200 plaatsen beschikbaar, naast 560 in parkings. De centraler gelegen zone 3 beschikt over 1.200 plaatsen, waarvan slechts 400 op straatniveau. De parkeerbalans geeft aan dat straatparkeren in zone 3 steeds problematisch is. Parkeren op straatniveau is in zone 4 en 6 alleen 's avonds een probleem. De overdruk op straatniveau contrasteert op dat moment scherp met de ruime reserve in de bestaande parkings in zone 3 en 6 waar drie kwart van de 2.151 plaatsen vrij is. Ook de gegevens m.b.t. het functioneren van de stationsparking wijzen op druk gebruik tijdens werkdagen, maar zeer grote restcapaciteit 's avonds en tijdens de weekends (met slechts 20 à 40% bezet). Op de vergadering wordt door de vertegenwoordigers van het stadsbestuur gewezen op de beleidskeuze om per woning 2 gratis bewonerskaarten ter beschikking te stellen, die een deel van de verklaring is voor de overdruk 's avonds. Ook bezoekers – die overdag door prijszetting en parkeerduurbepanking netjes ondergronds parkeren – kunnen 's avonds gratis parkeren. De combinatie van beide is allicht verantwoordelijk voor de avondlijke parkeerdruk. Dit kwaliteitsadvies moet geen uitspraak doen over het parkeerbeleid van de stad, maar dergelijke grote investeringen in ondergrondse parkeerinfrastructuur zijn natuurlijk pas zinvol als ze bijdragen tot het oplossen van de parkeerproblematiek. Een ondersteunend parkeerbeleid bovengronds vormt dan ook een belangrijke randvoorwaarde voor het valoriseren van deze investering.

#### **Terugkoppeling met het kwaliteitsadvies op de startnota:**

Uit het kwaliteitsadvies op de startnota R12 onthielden we volgende elementen:

*“De simulaties geven aan dat de winst die op de Vesten bekomen wordt duidelijk gelinkt is aan de aanleg van de tangent. Belangrijkste winnaars zijn dan ook de Speecqvest en Zandpoortvest. Elders is het beeld minder duidelijk. Op de radialen wijzen de simulaties zelfs op een toename van verkeer. De verwachte intensiteiten overschrijden op heel veel wegvakken de theoretische afwikkelingscapaciteit van een rijstrook op een kruispunt. Een effectieve downgrading van de Vesten zal zeker doortastende beleidskeuzes vergen.”* Uit de projectnota blijkt dat er toch wat koudwatervrees is, wat contrasteert met de vaststelling dat de verschillende actoren best tevreden waren met het resultaat van de studie (zie RMC-advies startnota). Het feit dat de nieuwe tangent niet



zal afgewerkt zijn voor de (voorziene) uitvoeringsdatum van de Speecqvest speelt hierbij mee. Bij de openstelling van de tangent moet de beschikbare capaciteit van de Speecqvest onmiddellijk gehalveerd worden tot 2x1 rijstrook voor autoverkeer, met een vrije busbaan in elke richting. Het behoud als volwaardige 2x2 zou enkel nieuw verkeer aantrekken en daardoor nefast zijn voor het vervolg van de vesten.

De Speecqvest is een belangrijke openbaar vervoeras met 35 bussen per spitsuur. Het nog niet gerealiseerd zijn van de tangent legt een belangrijke hypotheek op het ontwerp. Zo is er onduidelijkheid over busbanen, routes OV, profiel,... Op niveau projectnota is dat zeer vervelend. Het gevoerde onderzoek moet nochtans leiden tot een duidelijke keuze: ofwel gaat men voor 2x1 + busbanen, ofwel voor 2x2 met omleidingstraject. De vertegenwoordiger van het stadsbestuur geeft aan dat het de bedoeling is na de openstelling van de nieuwe tangent de rijweg her in te delen met een busbaan in elke rijrichting. Dit staat niet ingetekend op de plannen die vandaag voorgelegd worden. De opvolging van dit engagement is een belangrijk aandachtspunt.

De startnota was gebaseerd op een statisch mesomodel (regiomodel), maar dit werd in de projectnota verfijnd aan de hand van een dynamische microsimulatie waarbij verkeersafwikkeling, doorstroming en file-opbouw in detail nagegaan werden.

#### **I.v.m. de ondergrondse parking:**

Vanuit verkeersveiligheid worden volgende ontwerpsuggesties gedaan bij het ontwerp van de ondergrondse parking:

- Het is een goede keuze om de parking te richten op de nieuwe tangent en dus op het Raghenoplein. Het voorzien van een evenwaardige "secundaire" toegang vertroebelt dit beeld wel. Ook de aansluiting van de uitrit richting Raghenoplein op de linkse rijstrook leidt niet direct naar de tangent.
- Aan beide inritten kan inrijdend verkeer in direct conflict komen met wagens die hun parkeerplaats verlaten. Ook de secundaire toegang komt vrij onverwacht binnen in een rij geparkeerde wagens en aansluitend op de wachtrij naar de uitrit.
- Het uitrijden richting Raghenoplein (uitrit noordwest) komt bovengronds ondergeschikt op een doorgaande rijstrook. Uitrijdend verkeer zal hier vanuit stilstand moeten vertrekken, wat de uitrijcapaciteit beperkt. Een invoegstrook richting Raghenoplein is een voor de hand liggende verbetering.
- Huidig ontwerp biedt zeer weinig opstelruimte aan de inritten. Een eventuele wachtrij slaat direct terug op de rijweg.

#### **I.v.m. de typeprofielen (p.27):**

Noordzijde:

- Voor fietspad, parkeerstrook, bufferzone en voetpaden wordt uitgegaan van correcte en ruime ontwerpbreedtes.
- De rijweg is met 5,70m te smal voor 2 rijstroken. Het maatgevend gebruik is hier bus + vrachtwagen, wat een verbreding tot 6,10m vergt. Met een smal profiel nodig je (vracht)wagens uit de parkband aan te rijden.

Zuidzijde:

- Net zoals de noordzijde is de rijweg met 5,70m te smal voor 2 rijstroken. Dit moet aangepast worden naar 6,10m.
- De parkeerstrook is met 2,00m aan de smalle kant gezien de combinatie met rijdend verkeer. Het parkeergebeuren zal hier in tijd misschien wel anders zijn dan aan de noordzijde, maar ook aan de zijde van de woningen verwacht je uitstappende kinderen, uitladen van boodschappen, laden en lossen,...

**I.v.m. het grondplan bovenbouw (plan2\_mp):**

- Het ontwerp gaat uit van een drempelloze overgang van de fietspaden. Bij zeer ondergeschikte straten gaat de voorkeur naar een uitritconstructie. O.a. aan de Arsenaalstraat moet dit nagekeken worden:
- De provincie stelt vragen bij de linksaf beweging van fietsers uit de Arsenaalstraat.
- Aansluiting Ragheno:
  - o De R12 zijde Nekkerspoel takt niet aan op de heringerichte R12, maar houdt al rekening met een herinrichting van het volgende deel. De tijdelijke situatie zal wat vervelend zijn.
  - o Bij de aansluiting van de Stationsstraat hebben afslaande auto's geen zicht op achteropkomende fietsers.
  - o De fietsaansluiting op de kruising Speecqvest / Leuvensesteenweg moet uit elkaar getrokken worden zodat er geen conflict is tussen fietsers die wachten om de N26 Leuvensesteenweg over te steken en fietsers die de Speecqvest kruisen.

### **c) Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur**

Vanuit de STOP-benadering worden de volgende concrete aanbevelingen geformuleerd:

- Stappers:
  - o De centrale parkzone biedt mogelijkheden voor recreatieve inrichting, maar grenst tegelijk aan verkeersgebied. Er is een duidelijke geleiding van, naar en door de parkzone voorzien.
- Trappers:
  - o De herinrichting vertrekt van de juiste maatvoering. Het gewenste comfort kan verhoogd worden door de drempelloze overgang van de fietspaden zoveel mogelijk toe te passen.
  - o De fietsaansluiting op de hoek Speecqvest / Leuvensesteenweg moet uit elkaar getrokken worden om voldoende opstelbaarheid te bieden.
- Openbaar vervoer:
  - o Bij de inrichting van de rijweg moet uitgegaan worden van een maatgevend profiel vrachtwagen + bus, dus iets breder dan vandaag voorzien.

- De inrichting als 2x2-rijweg is tijdelijk: na de openstelling van de tangent wordt in elke rijrichting één rijstrook omgevormd tot busbaan. Dit is een uitdrukkelijk engagement vanuit het gevoerde planproces.
- Privaat vervoer:
  - Na de aanleg van de tangent zal de rol van de vesten in het verkeersgebeuren wijzigen. De Vesten zullen wel nog steeds een belangrijke rol blijven spelen in het lokale verkeerssysteem, maar hun rol als "autoweg" moet sterk beperkt worden.
  - Op de zuidzijde van de Speecqvest zijn de voorziene parkeerstroken met 2m niet echt royaal. Bredere stroken bieden meer veiligheid bij het uitstappen.

**d) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur**

Het advies is gunstig.

In het verder procesverloop moet rekening gehouden worden met de aanbevelingen uit dit advies.

Dit kwaliteitsadvies vormt geen voorafname op het advies dat het Departement MOW moet/zal uitbrengen op het Mober in het kader van de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning.

Donderdag 7 april 2016

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur,

Lieven Van Eenoo



