

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:

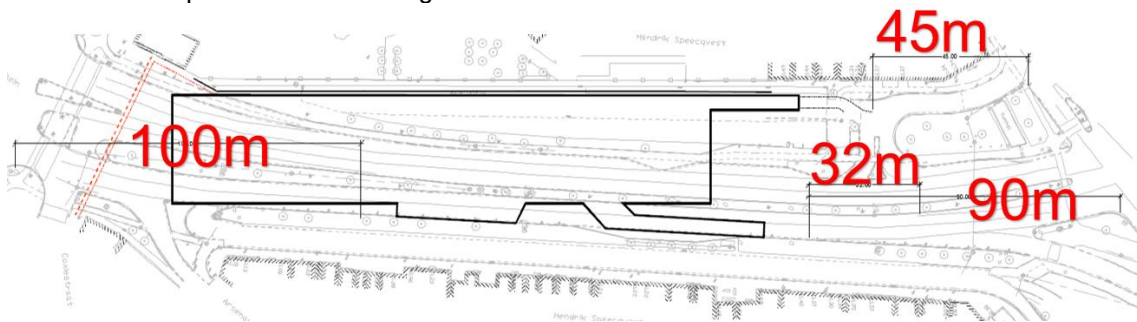
- fietsenstallingen voor 25 fietsen, te bereiken met een (fiets)lift.
deze fietsenstallingen zijn te gebruiken mits de aankoop van een abonnement
(vb bewoners of werknemers uit de buurt)
- oplaadpunten voor elektrische voertuigen
- publiek sanitair

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.

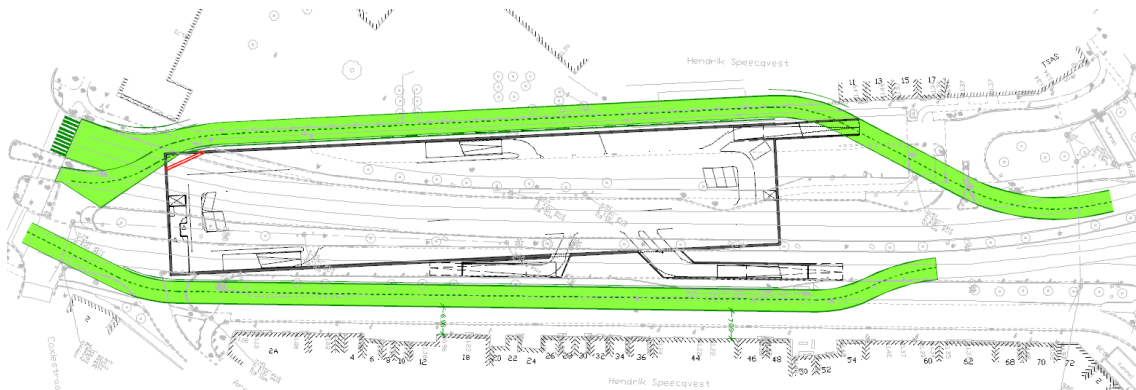
⁵ Projectnota Speecqvest, Omgeving cvba ism Mint nv, in opdracht van Stad Mechelen, januari 2016.

7 Omleidingswegen

7.1 Locatie van de omleidingswegen

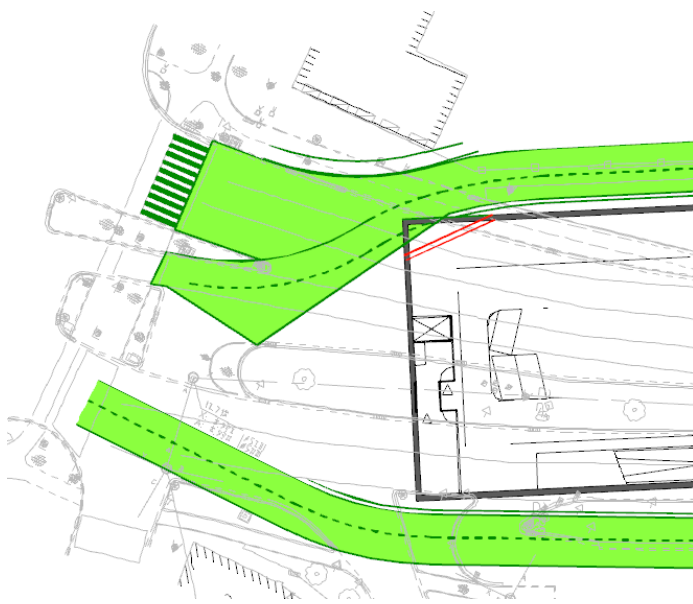
De aanleg van de parking gebeurt in 1 fase. Een 2x2 rijstrookindeling van de omleidingswegen zijn nodig in functie van de huidige verkeersintensiteiten en gesteld als randvoorwaarde door de hulpdiensten.

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.

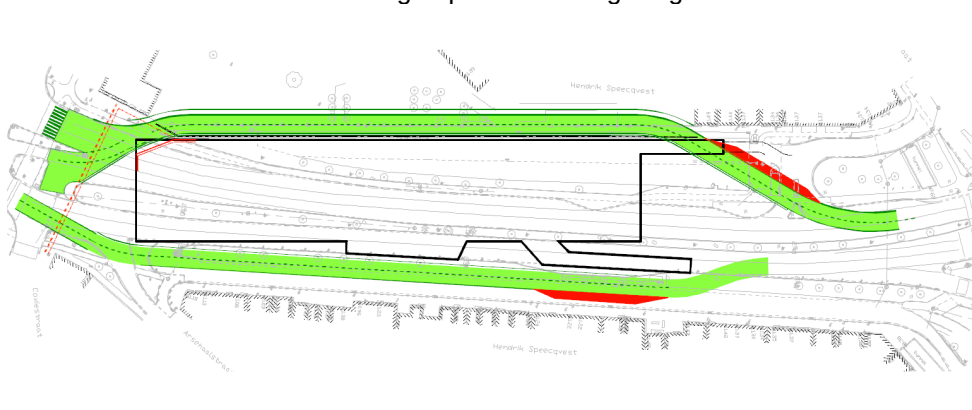
Komende vanaf het Raghenoplein richting Mercierplein kan ook al worden aangegeven dat de linkse rijstrook bedoeld is voor bussen richting station en voor verkeer richting Colomastraat.

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 Speeqvest.

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 Speeqvest volgens de huidige timing iets eerder zal klaar zijn dan de zuidelijke tangent zal de ondergrondse parking Speeqvest 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.

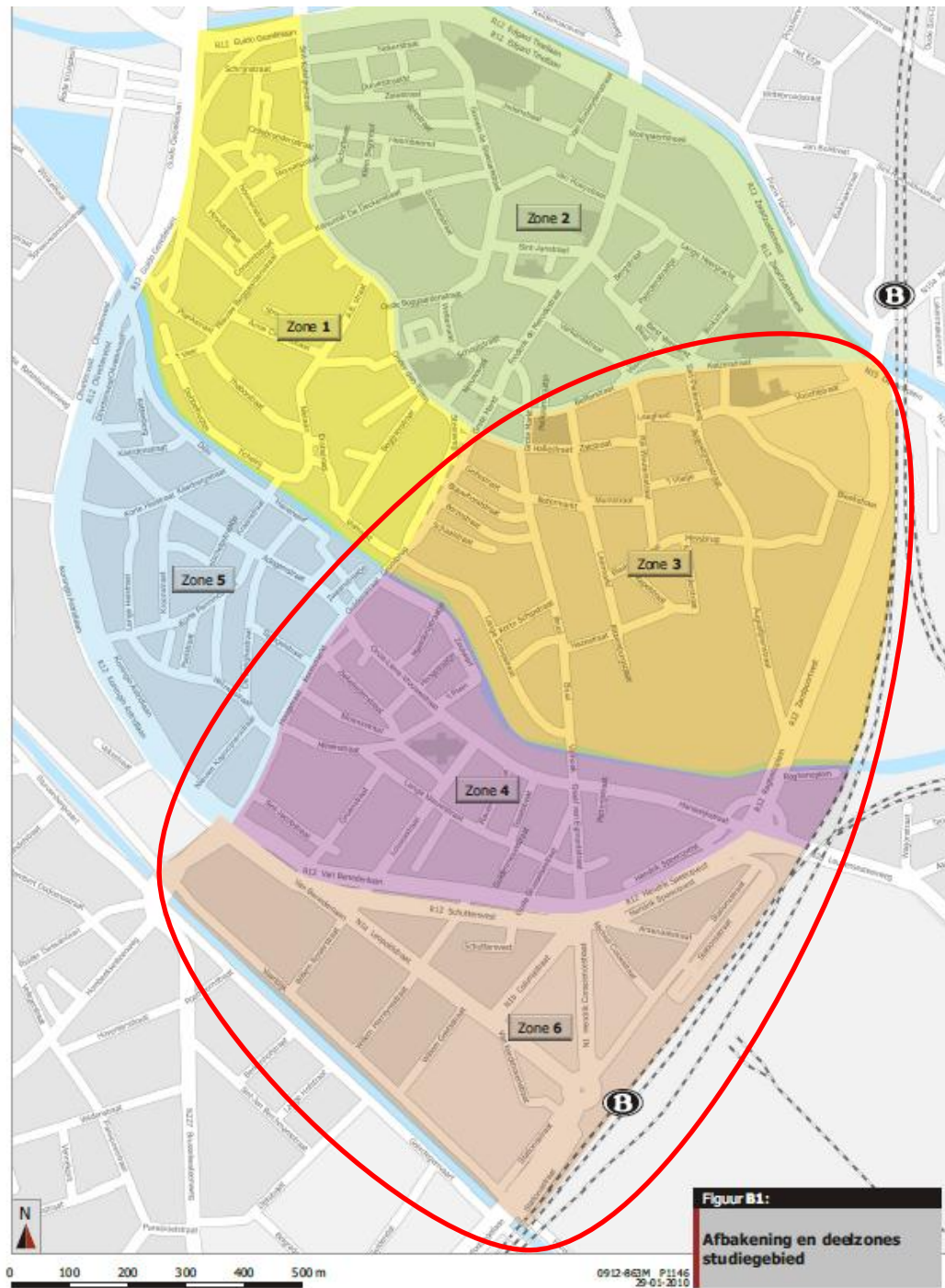
Verder worden de aspecten parkeercapaciteit, parkeergebruik en locatie aangepast aan de recentste gegevens.

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

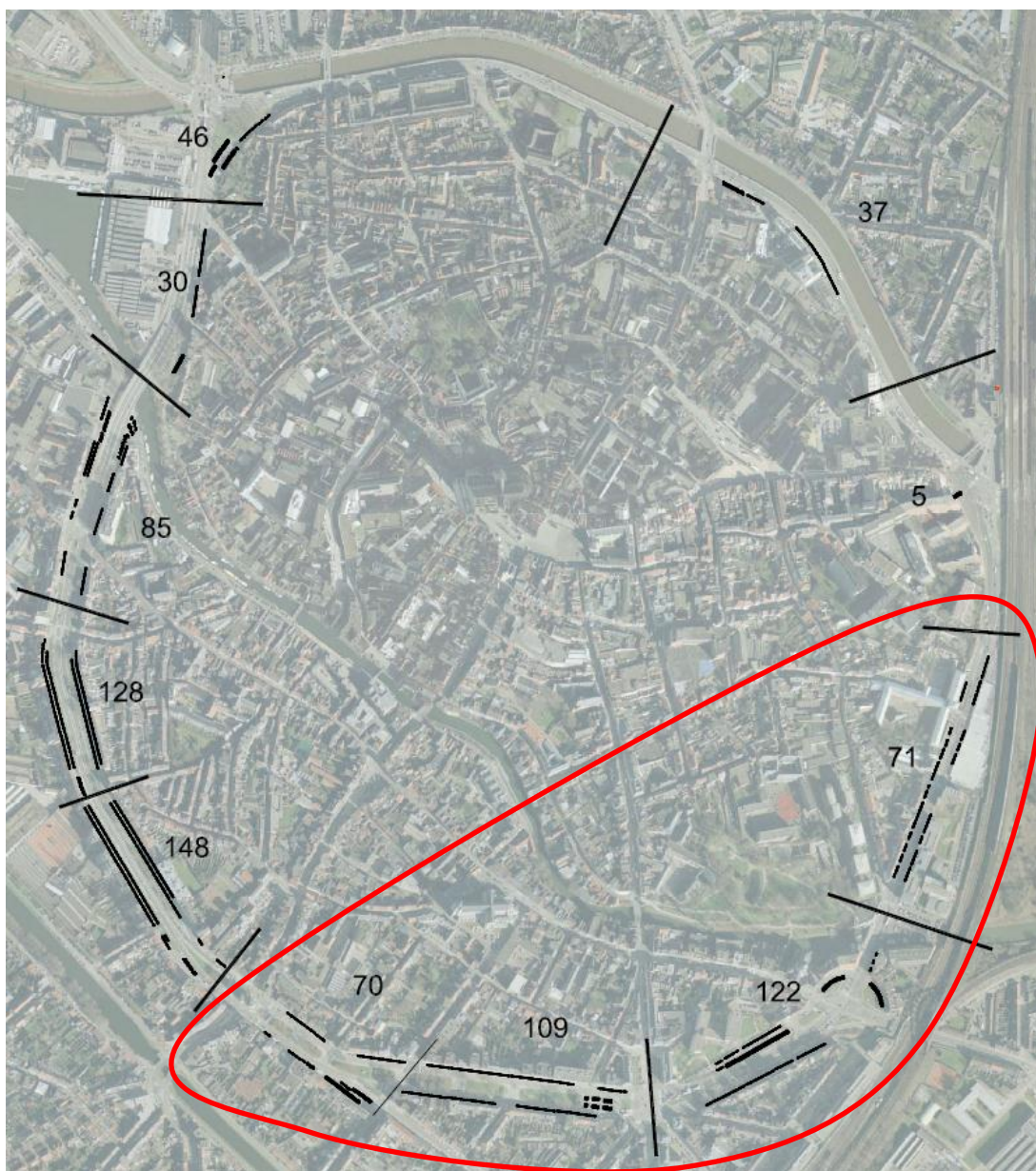
De parkeerstudie in 2008 gaf reeds aan dat bijkomende parkeercapaciteit van ongeveer 100 parkeerplaatsen wenselijk was langsheen de Koningin Astridlaan nabij de Brusselsepoort. Dit werd opgevangen door de opening van de nieuwe parking Hoogstraat in 2012. Deze ondergrondse parking telt **107 plaatsen**, 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 Speecqvest 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 Speecqvest 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 Speecqvest: 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 – AWV	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?

*

13.3

BIJLAGE: FORMULIER STATISTIEK VAN DE BOUWVERGUNNINGEN – MODEL II

OMG

--	--	--	--

MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN



NATIONAAL INSTITUUT VOOR DE STATISTIEK

Statistiek van de bouwvergunningen

Leuvenseweg 44 - 1000 Brussel

tel. : 02/277. 61.57

tel. : 02/277. 61. 34

Statistiek van de bouwvergunningen

Model II

Gebouwen uitsluitend of hoofdzakelijk bestemd voor een ander gebruik dan voor huisvesting

In deze gebouwen moet meer dan 50 % van de totale oppervlakte bestemd zijn voor een ander gebruik dan voor huisvesting. (zie toelichtingen A3 en A6)

Om deze vragenlijst op een correcte manier in te vullen, zal de aanvrager van de bouwvergunning beroep doen op de architect of aannemer.

Toelichting bij het invullen van de vragenlijst

Lees de toelichting die hoort bij het in te vullen deel aandachtig. De pijltjes ($\Leftarrow$) in de vragenlijst verwijzen naar de toelichtingen.

1. Hoedanigheid van de bouwheer

- 1) Particulier
- 2) Naamloze vennootschap
- 3) Coöperatieve vereniging
- 4) B.V.B.A.
- 5) Vlaamse Huisvestingsmaatschappij of Vlaamse Landmaatschappij
- 6) Vereniging zonder winstoogmerk
- 7) Andere vennootschap
- 8) Federale overheid
- 9) Gemeenschap of gewest
- 10) Provincie
- 11) Gemeente
- 12) Instelling afhankelijk van overheid
- 13) Andere

2. Voorziene datum van het begin van de werken

Dit is de datum (jaar en maand) waarop men voorziet dat de eerste werkzaamheden (graafwerken, levering op de werf van het materieel en gereedschap, enz.) zouden uitgevoerd worden op de werf.
Indien de exacte datum nog niet gekend is, probeer dan een zo correct mogelijke benadering te geven.

1. Administratieve inlichtingen

1. In te vullen door het Gemeentebestuur of het bestuur van Stedebouw (in drukletters) Provincie : Administratief arrondissement : Gemeente : Nr. van de aanvraag van de bouwvergunning : Datum van uitreiking van de bouwvergunning :	Kolom bestemd voor het NIS
2. In te vullen door de aanvrager van de bouwvergunning (in drukletters) Naam en voornaam van de aanvrager: Q-Park Straat en nr. van de aanvrager : Belgicastraat 3 bus 6, 1930 Zaventem Ligging van het goed straat en nr. : Hendrik Speecqvest z/n 2800 Mechelen kadastraal nr. : nvt (openbaar domein) (afdeling, sectie, perceel) ⇐ Hoedanigheid van de bouwheer : Naamloze vennootschap ⇐ Datum voorzien voor het begin van de werken : Na ontvangst van de bouwvergunning	

2. Inlichtingen over het bouwwerk.

Deze vragenlijst bevat drie verschillende delen :

- A. Nieuwbouw of volledige wederopbouw
- B. Verbouwing, uitbreiding of gedeeltelijke wederopbouw
- C. Afbraak

Men vult steeds het (de) overeenkomstig deel (delen) in.

Toelichting deel A : Nieuwbouw

A1. Bestemming van het gebouw (uitsluitend of hoofdzakelijk bestemd voor een ander gebruik dan huisvesting)

- 10) Landbouw, tuinbouw, veeteelt
- 11) Industrie en bouwnijverheid (zowel productie, opslag als behandeling)
- 12) Opslag en behandeling voor openbare bedrijven
(brandweerkazernes, garages voor politiewagens, enz.)
- 13) Vervoer en communicatie (telecommunicatie (bv. gebouw voor opstelling van zendapparatuur), vervoer per spoor, over de weg, via pijpleidingen, over water, door de lucht,)
- 14) Zakelijke dienstverlening (bank-, financiële en verzekeringsverrichtingen, exploitatie van een handel in onroerende goederen, verhuur van roerende goederen)
- 15) Handel (groothandel, detailhandel, herstelling en onderhoud van autovoertuigen,...)
- 16) Horeca (restaurants, tearooms, cafés,...)
- 17) Persoonsverzorging (inrichtingen waar zieken niet verblijven, poliklinieken en medische praktijken, dagverblijven voor kinderopvang, kapper-, manicure-, pedicure-, en schoonheidssalons)
- 18) Kantoren voor openbare diensten en parastatalen
- 19) Kantoren voor particuliere administratie
- 20) Cultuur en ontspanning (onderwijs, wetenschappen en kunsten, bioscoop, theater, dancings, feestzalen, lokalen voor jeugdbewegingen, jeugthuizen, expohallen, enz.)
- 21) Sport
- 22) Parkeergarages
- 23) Andere (kerk, kapel, ...)

A3. Het aantal woonvertrekken bestemd voor een collectief of toevallig verblijf

Dit zijn alle woonvertrekken in het gebouw die niet bestemd zijn voor particuliere woningen. Dit zijn o. a. de kamers in een hotel, ...

Een **woonvertrek** is een ruimte in een woning afgescheiden van andere ruimtes door van de vloer tot de zoldering reikende afsluitingen met een minimumoppervlakte van 4 m² en een minimumhoogte boven de vloer van 2m.

Dit zijn de vertrekken die bestemd zijn voor de **essentiële noodwendigheden** van het gemeenschappelijk leven (rust, eten, ontspanning, studie) of ervoor gebruikt worden, meer bepaald keukens, eet- en woonkamers, slaapkamers, bewoonbare zolder- en kelderkamers en andere voor huisvesting bedoelde ruimtes.

Het vertrek dat door een notaris, een advocaat, een architect, een arts enz. in zijn eigen of in een andere woning als bureau wordt gebruikt, wordt ook beschouwd als een woonvertrek.

Volgende vertrekken worden **niet** beschouwd als woonvertrekken: badkamers, wc's, washuizen, trappen, bergplaatsen, gangen, kelders, zolders, garages en bijgebouwen.

A6. Oppervlakte van het gebouw

De oppervlakte bestemd voor huisvesting, ook wel bewoonbare oppervlakte genoemd, is de totale oppervlakte van **alle woonvertrekken** op de verschillende niveaus.

De oppervlakte bestemd voor een ander gebruik dan huisvesting is de oppervlakte van alle ruimtes op de verschillende niveaus met een bestemming zoals opgesomd in A1.

A7. Totale oppervlakte

De totale oppervlakte is de **som van de oppervlaktes van de verschillende niveaus**, berekend tussen de buitenmuren, de oppervlakte ingenomen door de muren zelf inbegrepen.

A8. Totaal volume van het gebouw

Men verkrijgt het volume van een gebouw door de oppervlakte ervan, met inbegrip van de buitenmuren, te vermenigvuldigen met de berekende hoogte vanaf de bovenzijde van de vloer van de benedenverdieping tot de halve hoogte van het dak of, ingeval het om een plat dak gaat, tot de bovenzijde van het dak.

A10. Type verwarming naar de gebruikte brandstof

- | | |
|------------------|--------------------------|
| 1) aardgas | 5) kolen |
| 2) stookolie | 6) hout |
| 3) elektriciteit | 7) butaan- of propaangas |
| 4) zonne-energie | 8) andere |

A. Nieuwbouw of volledige heropbouw

In het geval van voorafgaande afbraak dient ook het vak C ingevuld te worden

	Kolom bestemd voor het NIS
⇐ 1. Bestemming van het gebouw : Ondergronds parkeren	
2. Aantal woningen in het gebouw : 0	
⇐ 3. Aantal woonvertrekken bestemd voor een collectief of toevallig verblijf : 0	
4. Oppervlakte van het perceel (m ²): nvt (openbaar domein)	
5. Werkelijk bebouwde oppervlakte op het perceel (m ²): 4844 m ²	
6. Oppervlakte van het gebouw bestemd voor :	
⇐ - huisvesting (m ²) 0 m ²	
- kelders, zolders en bijgebouwen (m ²) 0 m ²	
⇐ - ander gebruik dan huisvesting (m ²) 9763 m ² (inclusief garages)	
7. Totale oppervlakte (m ²): 9763 m ²	
⇐ 8. Totaal volume van het gebouw (m ³): 300 m ³	
9. Aantal individuele parkeergarages of overdekte staanplaatsen in garages van de gebouwen of bijgebouwen : 351 plaatsen	
⇐ 10. Type van de verwarming : onverwarmd	

11. Indeling van de woningen (voor particuliere of collectieve gezinnen en toevallige verblijven) (enkel in te vullen indien er één of meerdere woningen aanwezig zijn) Een collectief of toevallig verblijf wordt steeds beschouwd als 1 woning.					
Aanduiding van de types van woningen in het gebouw (bv. studio, duplex, woning met één, twee, drie slaapkamers)	Aantal woningen van elk type	Voor elk type van woning moet opgegeven worden :			
		Aantal woonvertrekken	Totale oppervlakte van de woonvertrekken (in m ²)	Aantal badkamers of stortbaden	Aantal wc's

Verblijf voor 1 of meer particuliere gezinnen:

- 1) huis met 2 gevels (*rijwoning*)
- 2) huis met 3 gevels
- 3) huis met 4 gevels (*alleenstaand huis*) gebouwd volgens traditionele bouwwijze
- 4) huis met 4 gevels (*alleenstaand huis*) gebouwd op prefabmethode
- 5) appartementsgebouw
- 6) Verblijf voor een collectief gezin (*weeshuis, kloostergemeenschap, bejaardentehuis, gevangenis, kazernes, andere instellingen*)
- 7) Toevallig verblijf voor vakantiegangers, toeristen of reizigers (*hotel, motel, vakantiehuis, jeugdherberg,...*)
- 8) Toevallig verblijf voor personen in behandeling (*Ziekenhuis, kraaminrichting, sanatorium, preventorium,...*)
- 9) Toevallig verblijf voor leerlingen of studenten (*internaat, studententehuis,...*)

Als men spreekt over een **huis** dan betekent dit dat elke woning in het gebouw een **afzonderlijk ingang** heeft als verbinding tussen de woning en de openbare weg.

Een **appartementsgebouw** daarentegen heeft een **gemeenschappelijke inkomhal** die zo toegang geeft tot de openbare weg.

Toelichting deel B : Verbouwing

B1. Bestemming van het gebouw

De bestemming van het gebouw vóór de werken zoals : toelichting deel A (1 en 99).

De bestemming van het gebouw na de werken zoals ; toelichting deel A 1.

B4. Oppervlakte van het gebouw

De oppervlakte bestemd voor huisvesting, ook wel bewoonbare oppervlakte genoemd, is de totale oppervlakte van **alle woonvertrekken** (zie toelichting deel A 3) op de verschillende niveaus.

De oppervlakte bestemd voor een ander gebruik dan huisvesting is de oppervlakte van alle ruimtes op de verschillende niveaus met een bestemming zoals opgesomd in toelichting deel A 1.

B6. Totaal volume van het gebouw

Men verkrijgt het volume van een gebouw door de oppervlakte ervan, met inbegrip van de buitenmuren, te vermenigvuldigen met de berekende hoogte vanaf de bovenzijde van de vloer van de benedenverdieping tot de halve hoogte van het dak of, ingeval het om een plat dak gaat, tot de bovenzijde van het dak.

Toelichting deel C : Afbraak

C1. Bestemming van de gebouwen vóór de afbraak

De bestemming van de gebouwen behoort tot de opsomming in instructies deel A (1 en 99).

C4. Oppervlakte van het gebouw

De oppervlakte bestemd voor huisvesting, ook wel bewoonbare oppervlakte genoemd, is de totale oppervlakte van **alle woonvertrekken** (zie toelichting deel A3) op de verschillende niveaus.

De oppervlakte bestemd voor een ander gebruik dan huisvesting is de oppervlakte van alle ruimtes op de verschillende niveaus met een bestemming zoals opgesomd in toelichting deel A 1.

C6. Totaal volume van het gebouw

Men verkrijgt het volume van een gebouw door de oppervlakte ervan, met inbegrip van de buitenmuren, te vermenigvuldigen met de berekende hoogte vanaf de bovenzijde van de vloer van de benedenverdieping tot de halve hoogte van het dak of, ingeval het om een plat dak gaat, tot de bovenzijde van het dak.

B. Verbouwing, uitbreiding of gedeeltelijke wederopbouw

van de gebouwen die na de werken hoofdzakelijk voor een ander gebruik dan voor huisvesting bestemd zijn.

	Vóór de werken	Na de werken	Verandering (toename of afname)	Kolom bestemd voor het NIS
⇐ 1. Bestemming van het gebouw				
2. Aantal gebouwen				
3. Aantal woningen in het gebouw				
4. Oppervlakte van het gebouw bestemd voor : (m²)				
⇐ - huisvesting				
- kelders, zolders en bijgebouwen				
⇐ - ander gebruik dan huisvesting (inclusief garages)				
5. Totale oppervlakte (m²)				
⇐ 6. Totaal volume van het gebouw (m³)				
7. Aantal individuele parkeergarages of overdekte staanplaatsen in garages van de gebouwen of bijgebouwen				

C. Afbraak

⇐ 1. Bestemming van het (de) gebouw(en) vóór de afbraak :	Kolom bestemd voor het NIS
2. Aantal af te breken gebouwen :	
3. Aantal af te breken woningen :	
4. Oppervlakte van het gebouw bestemd voor : (m ²) ⇐ - huisvesting - kelders, zolders en bijgebouwen ⇐ - ander gebruik dan huisvesting (inclusief garages)	
5. Totale oppervlakte (m ²):	
⇐ 6. Totaal volume van het gebouw (m ³):	
7. Aantal individuele parkeergarages of overdekte staanplaatsen in garages van de gebouwen of bijgebouwen :	

Ik verklaar dat de hierboven vermelde inlichtingen echt en volledig zijn.

Datum en handtekening van de aanvrager van de bouwvergunning.

Handtekening van de architect die de plannen heeft opgemaakt.

Zegel van de gemeente

13.4

BIJLAGE: PROJECTNOTA

OMG

HERINRICHTING VESTEN MECHELEN

PROJECTNOTA SPEECQVEST

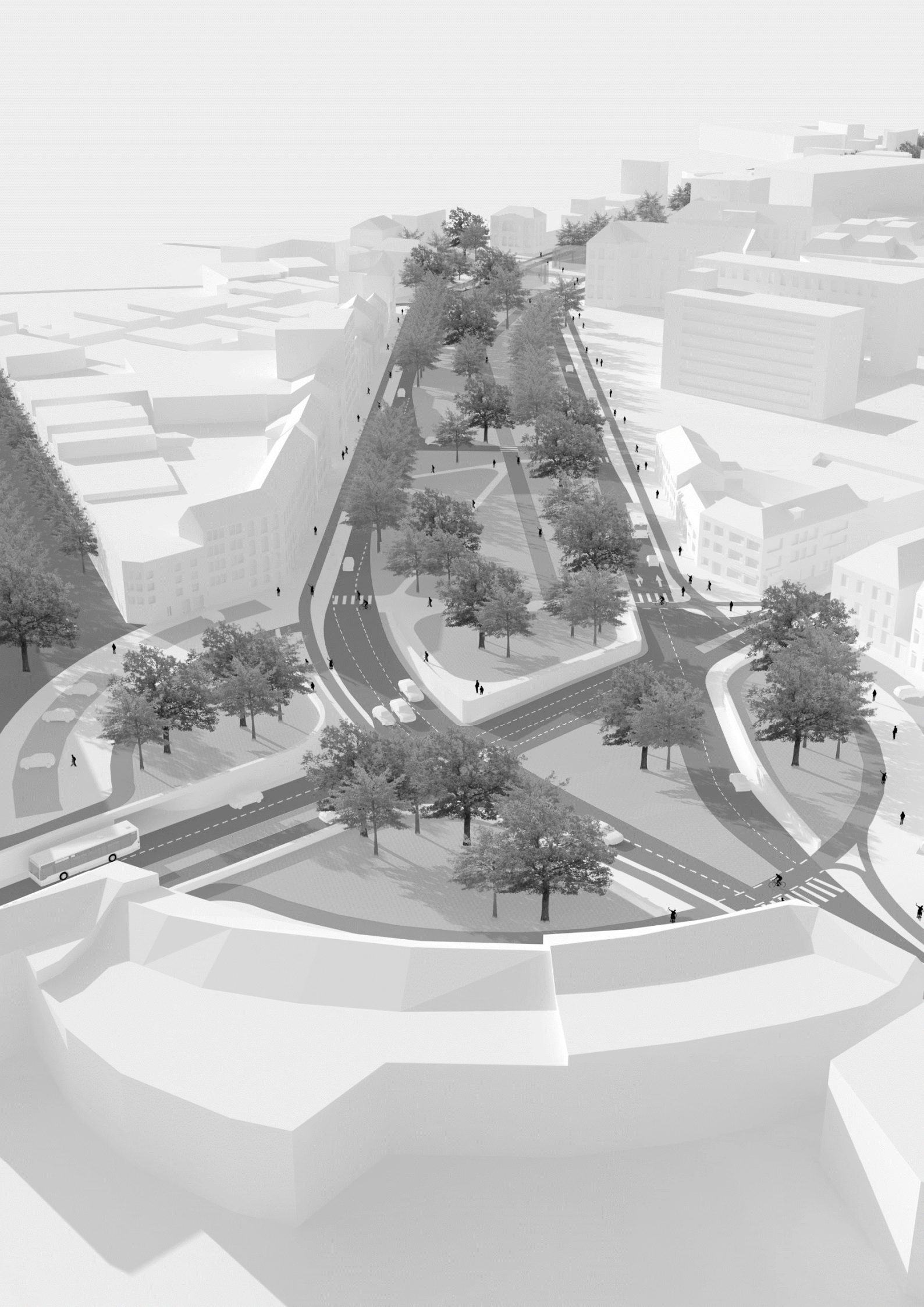
Stad Mechelen

februari 2016



OMGEVING
LANDSCAPE ARCHITECTURE

MINT



1	Inleiding en situering	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Situering projectgebied	6
1.3	Doelstellingen startnota	7
2	Samenvatting concept startnota	8
3	Verbeteringen, aanvullingen van en afwijkingen op de startnota	9
3.1	Opmerkingen RMC	9
3.2	Gedetailleerd onderzoek a.d.h.v. microsimulatie	10
3.2.1	Algemene methodiek	10
	Studiegebied	10
	Intensiteiten gemotoriseerd verkeer	10
	Intensiteiten voetgangers en fietsers	11
	Bussen	11
	Evaluatiemethode	12
3.2.2	Bespreking per kruispunt	12
	Kardinaal Mercierplein	12
	Raghenoplein	17
3.2.3	Conclusie	20
3.3	Mogelijke wijzigingen: aanvullingen	22
3.3.1	Voetgangers	22
3.3.2	Fietsers	23
3.3.3	penbaar vervoer	23
3.3.4	Parkeerbalans / circulatie autoverkeer	24
4	Concrete uitwerking van het project	26
4.1	Technische uitwerking	26
4.2	Specifieke ontwerpdetails	28
4.2.1	integrale toegankelijkheid	28
4.2.2	Materiaalgebruik verhardingen	29
4.2.3	Materiaalgebruik groen	30
4.3	detailS	32
4.4	Kop Ragheno	33
4.5	Overige ontwerpelementen	37
4.5.1	Onteigening	37
4.5.2	Fasering van de werken.	37
5	Procedure	39
5.1	Verslag GBC	40
5.2	Verslag RMC	42

5.3	Verslag GBC	44
6	Raming	46

1 INLEIDING EN SITUERING

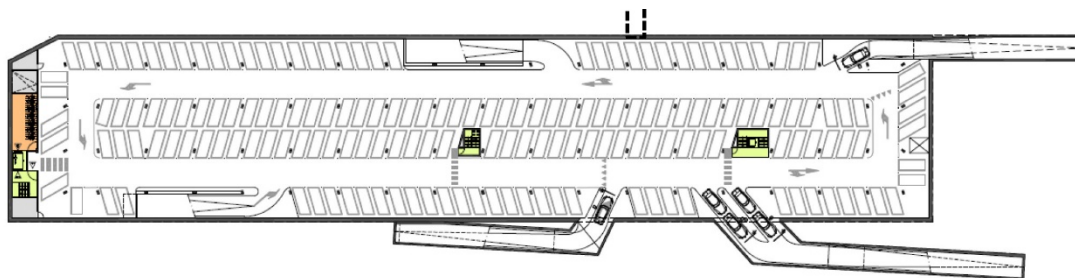
1.1 INLEIDING

De startnota van de volledige Vesten werd behandeld op de GBC van 23/04/2014. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan. Tijdens de GBC werd een consensus bereikt. Het dossier werd op vraag van de initiatiefnemer ter bespreking aan de RMC voorgelegd. De kwaliteitsadviseur bracht een gunstig advies uit. Het advies is verder in de projectnota opgenomen.

Deze projectnota behandelt enkel de Hendrik Speecqvest, tussen de kruispunten Raghenoplein en Kardinaal Mercierplein. De timing van de realisatie parking BRUUL voorloopt sneller dan de openstelling van de Tangent. Het project voor de Zuidoostelijke vesten zoals voorzien in de startnota kan pas van start gaan als het doorgaand verkeer zich verplaatst naar de Tangent. Vanuit kostenoverweging is een definitieve aanleg van de vesten na de realisatie van de parking gewenst.

Het deel Speecqvest, onderwerp van deze projectnota is flexibel naar het mobiliteitsconcept en wordt uitgevoerd met 2 dubbele rijstroken. Na openstelling van de Tangent en een positieve evaluatie van de proefperiode wordt 1 rijbaan omgevormd tot busbaan.

Aanleiding van de werken de realisatie van de ondergrondse parking BRUUL onder de Speecqvest

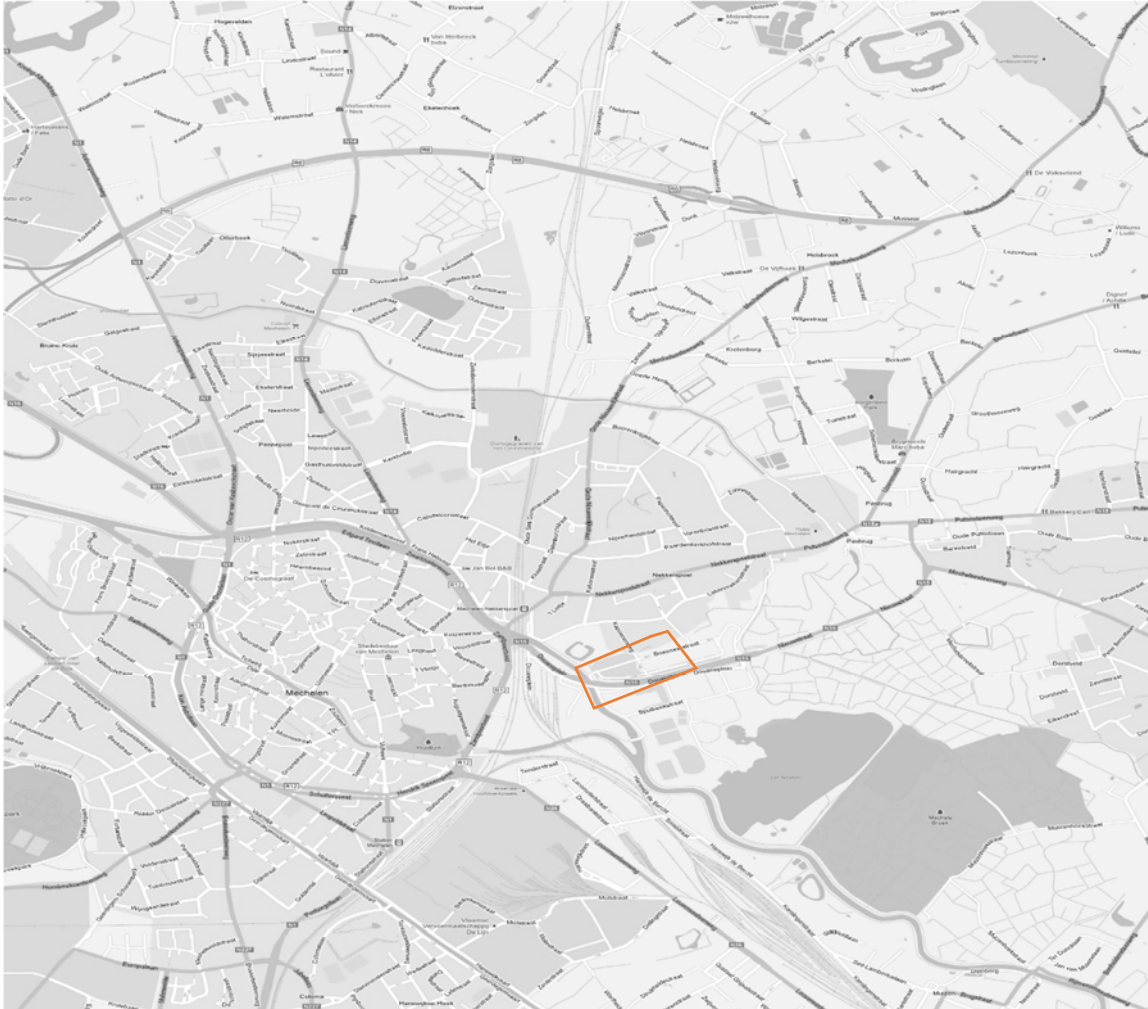


Parking BRUUL en het ontwerp van het maaiveld zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Deze projectnota dient samen gelezen te worden met de MOBER van de ondergrondse parking.

1.2 SITUERING PROJECTGEBIED

Deze projectnota behandelt enkel de Hendrik Speeqvest, tussen de kruispunten Raghenoplein en Kardinaal Mercierplein.

Situering projectgebied



1.3 DOELSTELLINGEN STARTNOTA

In het kader van de ontwikkeling van de stationsomgeving zal 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. Hierdoor komt er ruimte vrij voor de realisatie van een hoogwaardige drager voor openbaar vervoer en als een aangename publieke verblijfsruimte met een hersteld evenwicht tussen circulatie en verblijven.

De Tangent, aanleiding van een veranderd verkeersbeeld op de Vesten



Op de Vesten wordt voldoende ruimte vrij gehouden voor het realiseren van brede, functionele verbindingen voor zwakke weggebruikers, zodat voetgangers en fietsers zich op een aangename manier, vlot via de Vesten kunnen verplaatsen. Het versterken van de relaties langsheen de Vesten is hier van groot belang. Bijzondere aandacht zal hierbij gaan naar de oversteekbaarheid van de Vesten voor voetgangers en fietsers. Door een betere oversteekbaarheid worden het centrum en de woonlobben extramuros beter met elkaar verbonden.

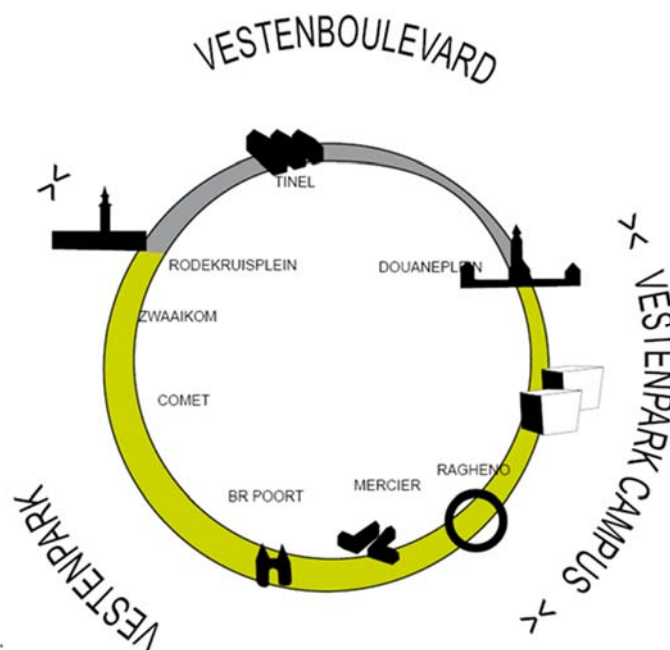
De Vesten worden maximaal ingericht als een brede groene verblijfszone met aantrekkelijke paden voor recreatief gebruik. Door de inrichting van een brede groenzone kunnen de historische gevelwanden opnieuw tot hun recht komen en kunnen nieuwe ontwikkelingen gefaciliteerd worden. De mogelijkheden om de vesten te transformeren naar een park kan de leefkwaliteit in en rond de binnenstad van Mechelen significant opwaarderen.

2 SAMENVATTING CONCEPT STARTNOTA

Om Tangent en R6 optimaal te laten functioneren is een downgrading van de Vesten noodzakelijk. Vanuit verkeerstech- nisch standpunt is het perfect haalbaar om een 'Vestenpark' te realiseren op het grootste deel van de Vesten.

Ook door de verschillende vertegenwoordigers van de stad Mechelen werd het scenario van het 'Vestenpark' als meest ideale naar voor geschoven. Bij de bespreking van de verschillende scenario's is evenwel reeds aangegeven dat het profiel van de Vesten aan de noordzijde niet veel ruimte laat voor meer groen. Uit de doorrekening van de verkeersmo- dellen is bovendien gebleken dat de realisatie van de Tangent en de R6 het verkeer vooral op het zuidelijke segment aanzienlijk doet afnemen. Om deze reden wordt aan de noordzijde zo veel mogelijk het scenario van de 'Vestenboulevard' nagestreefd, terwijl op de zuidelijk gelegen segmenten van de Vesten zo veel mogelijk gestreefd wordt naar een Vesten- park.

In het voorkeurscenario worden uiteindelijk 3 grote segmenten onderscheiden met elk hun eigen identiteit. Het smalste, meest noordelijke segment van de Vesten wordt ingericht als 'Vestenboulevard' en bestaat uit de Edgard Tinellaan en de Zwartzustersvest. De rest van de Vesten wordt ingericht als 'Vestenpark'. Door de aanwezigheid van meerdere onder- wijsinstellingen verschillen de noden op de Zandpoortvest enigszins van de rest van het Vestenpark. Dit segment wordt aangeduid als 'Vestenpark aan de campus'.



Gezien de grote metamorfose wenst het bestuur toch enige voorzichtigheid in de procedure rond de herinrichting van de Vesten op te nemen. Indien blijkt de praktijk afwijkt van de huidige analyse en simulaties zal de voorop- gestelde verkeersinrichting herbekeken moeten worden. Per deelgebied zal voorafgaand aan de werken het voor- keurscenario uit de Startnotascenario uitvoerig getest worden voor een periode van minimaal 6 maanden.

3 VERBETERINGEN, AANVULLINGEN VAN EN AFWIJKINGEN OP DE START-NOTA

3.1 OPMERKINGEN RMC

Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur RMC 19 juni 2014

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

Stappers:

- Stappers presenteren zich in diverse vormen: gehaaste pendelaars, groepjes scholieren, relaxte gezinnen, flanerende shoppers... met elk een ander verwachtingspatroon. Herinrichting van de Vesten biedt voor hen belangrijke opportuniteiten. Aandacht voor logische oversteekpunten wordt belangrijk.
- De centrale parkzone biedt mogelijkheden voor recreatieve inrichting, maar grenst tegelijk aan verkeersgebied. Een duidelijke geleiding van en naar de parkzone zal nodig zijn.

Trappers:

- Voor fietsers is in eerste instantie de radiale beweging belangrijk, maar de Vesten maken ook deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Op de geregelde kruispunten kunnen dus alle bewegingen voorkomen. De inrichting moet daar rekening mee houden.
- Toekomstgericht verwachten we toenemende fietsintensiteiten, zeker in stedelijk gebied. Fietspaden van 1,75m voldoen aan de huidige inrichtingsnormen, maar zijn bedoeld voor normale intensiteiten.
- Een breder fietspad is ook nuttig omdat in het brede openbaar domein de centrale parkzone onverwacht toch net die barrière kan zijn die fietsers ertoe kan aanzetten om plaatselijk in de tegenrichting te rijden.

Openbaar vervoer:

- De aandacht voor een kwalitatief openbaar domein mag niet ten koste gaan van de doorstroming van het openbaar vervoer. Dit aspect moet in de projectnota verder onderzocht worden en vormt een belangrijk aandachtspunt in de verdere uitwerking van de plannen. Overigens hebben ook de hulpdiensten hier baat bij.

Privaat vervoer:

- De Vesten blijven een belangrijke rol spelen in het lokale verkeerssysteem. Het functioneren daarvan geniet voorrang boven het ruimtelijk beeld.
- Ook voor parkeerstroken is 2m niet echt royaal. Liever iets breder, dit is veiliger bij het uitstappen aan chauffeurszijde.

3.2 GEDETAILLEERD ONDERZOEK A.D.H.V. MICROSIMULATIE

3.2.1 ALGEMENE METHODIEK

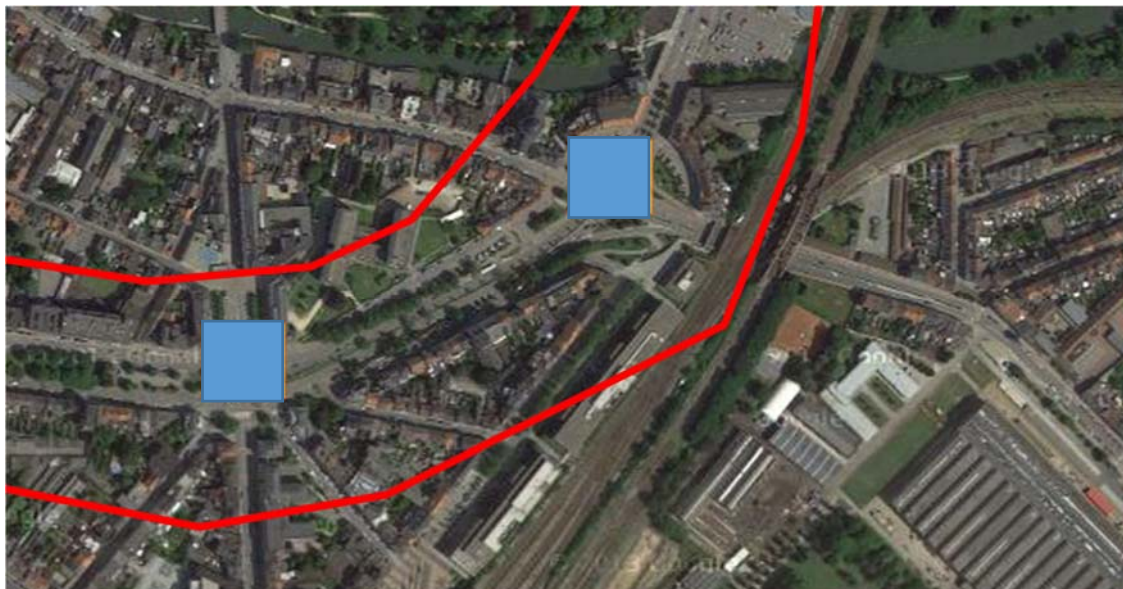
STUDIEGEBIED

De microsimulatie is opgemaakt voor het ontwerp van het zuidelijke deel van de R12. De locatie van het studiegebied is aangeduid op onderstaande figuur.

Ze omvat 2 kruispunten:

- (1) Kardinaal Mercierplein
- (2) Raghenoplein

Locatie van het studiegebied



Intensiteiten gemotoriseerd verkeer

Er zijn twee spitsperiodes gemodelleerd: een ochtendspits (7u-9u) en een avondspits (16u-18u).

De gebruikte intensiteiten voor het gemotoriseerd verkeer zijn afkomstig uit de modeldoorrekeningen uitgevoerd met het provinciaal verkeersmodel Antwerpen versie 3.6.1 door het Vlaams Verkeerscentrum. Hierbij is uitgegaan van het toekomstscenario BAU 2020 met inbegrip van het voorkeursscenario voor de R12 Vesten. Dit omvat geplande ruimtelijke en infrastructurele aanpassingen, zoals de aanleg van de Tangent en de doortrekking van de R6. Bovendien is het model nog verder verfijnd in de omgeving van het studiegebied, zowel op netwerkniveau als op vlak van verkeersgenererende projecten (Cometsite, Tinelsite, site Keerdok, Stationsomgeving,...). Een verdere toelichting van het gebruikte model en de resultaten van deze doorrekeningen zijn te vinden in het desbetreffende rapport¹.

Bij deze doorrekeningen is er een kalibratiestap uitgevoerd om de resultaten van het provinciaal verkeersmodel af te stemmen op waargenomen tellingen. De locaties van de gebruikte tellingen worden weergegeven in onderstaande figuur.

¹ 01.Rapport_Doorrekeningen Streefbeeld R12-Rapport-v1-1.pdf

Locaties met tellingen te Mechelen gebruikt in de kalibratie



Het te simuleren gebied is uit het volledige modelnetwerk uitgesneden om zo tot een verplaatsingsmatrix voor het gemotoriseerde verkeer te komen voor de microsimulatie.

INTENSITEITEN VOETGANGERS EN FIETSERS

Volgende voetgangers- en fietserstellingen waren beschikbaar voor de simulatie:

- Brusselsepoort, geteld van 25 januari tot 18 februari 2013
- Kardinaal Mercierplein, geteld op 31 januari 2013
- Raghenoplein, geteld op 7 februari 2013

Deze tellingen zijn opgenomen in de microsimulatie. Voor de overige voetgangers- en fietsersstromen in het studiegebied zijn aannames gebeurd op basis van terreinkennis.

BUSSEN

Alle huidige buslijnen in het studiegebied zijn opgenomen in de simulatie volgens de dienstregeling van De Lijn. Volgende buslijnen zijn opgenomen in de microsimulatie: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 280, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 500, 508, 510, 511, 512, 520, 528, 530, 532, 533, 538, 550, 551, 552, 558, 560, 561, 681, 682, 686.

EVALUATIEMETHODE

De kwantitatieve evaluatie gebeurt op de eerste plaats via de berekening van wachtrijlengtes. De bekomen cijfers worden verder toegelicht aan de hand van de simulatie.

Er worden telkens twee soorten wachtrijlengtes gerapporteerd: de gemiddelde wachtrijlengte en de maximale wachtrijlengte. Een hoge gemiddelde wachtrijlengte wijst op een structureel probleem. Een hoge maximale wachtrijlengte, zonder dat de gemiddelde wachtrijlengte sterk toeneemt, betekent meestal dat het verkeer wel nog vrij vlot rijdt. De maximale wachtrijlengte is vooral van belang voor de relatie met andere wegelementen, bv. om na te gaan of er terugslag optreedt tot het volgende kruispunt, of om te controleren dat de ongehinderde toegang tot een vrije busbaan mogelijk blijft.

Als sensitiviteitsanalyse is bovendien een algemene ophoging van de intensiteiten **met 10% uitgevoerd**. De resultaten van deze sensitiviteitsanalyse zijn steeds in stippellijn weergegeven op de grafieken met de wachtrijlengtes.

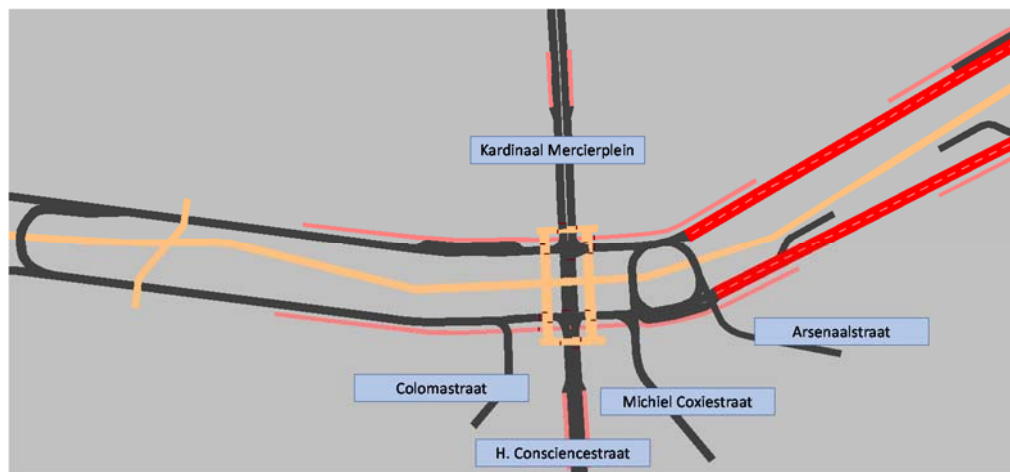
3.2.2 BESPREKING PER KRUISPUNT

KARDINAAL MERCIERPLEIN

- Ontwerp

Op onderstaande figuur is het ontwerp van het kruispunt aan het Kardinaal Mercierplein te zien. Beide helften van het kruispunt zijn lichtengeregeld. Het middenplein is, naast de zwakke weggebruikers, ook toegankelijk voor bussen van De Lijn. Het autoverkeer moet, zoals op de andere kruispunten, gebruik maken van keerlussen. Om de stationsomgeving optimaal bereikbaar te houden, en tevens het kruispunt met het Kardinaal Mercierplein te ontlasten, is bijkomend een keerlus van de noordkant naar de zuidkant voorzien vóór het kruispunt. Deze sluit aan op de Michiel Coxiestraat.

Ontwerp kruispunt Kardinaal Mercierplein



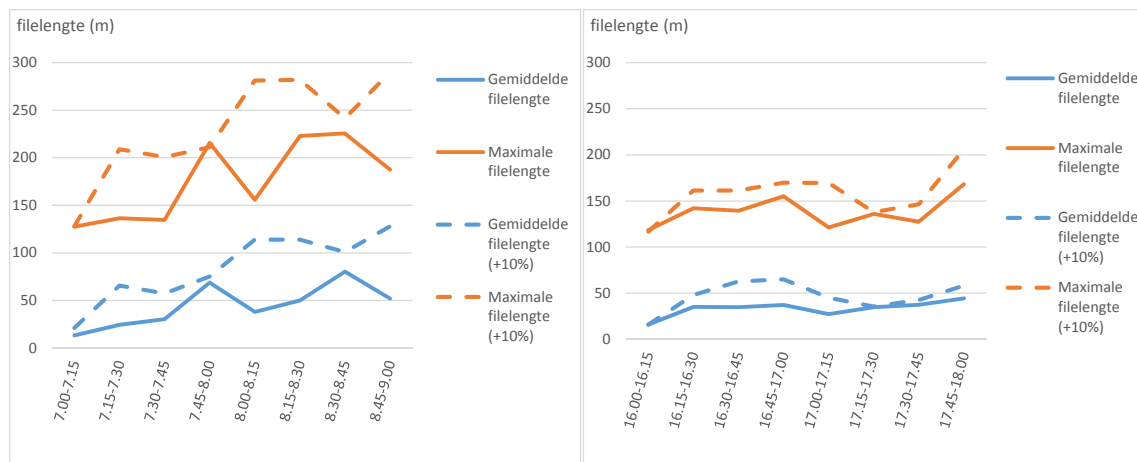
Tussen het Kardinaal Mercierplein en het Raghenoplein is langs beide zijden van de R12 een busbaan voorzien, namelijk op de rood aangeduide wegsegmenten op Figuur 8. De lichtenregeling bestaat uit twee gesynchroniseerde 2-fasige regelingen, om onder meer een goede doorstroming van de bussen te garanderen, en een vlotte overstek van voetgangers en fietsers te waarborgen.

Tenslotte is voor het Kardinaal Mercierplein ook een variant doorgerekend waarbij er geen verkeerslichten voorzien zijn. De voetgangers- en fietsoverstekingen zijn dan dus voorrangsgeregeld.

- Evaluatie

Onderstaande grafiek toont de wachtrijlengte langs de noordkant van de R12, gemeten vanaf het verkeerslicht aan het Kardinaal Mercierplein.

Grafiek 1 - Wachtrijlengte op de R12 aan kruispunt met Kardinaal Mercierplein (noordzijde)

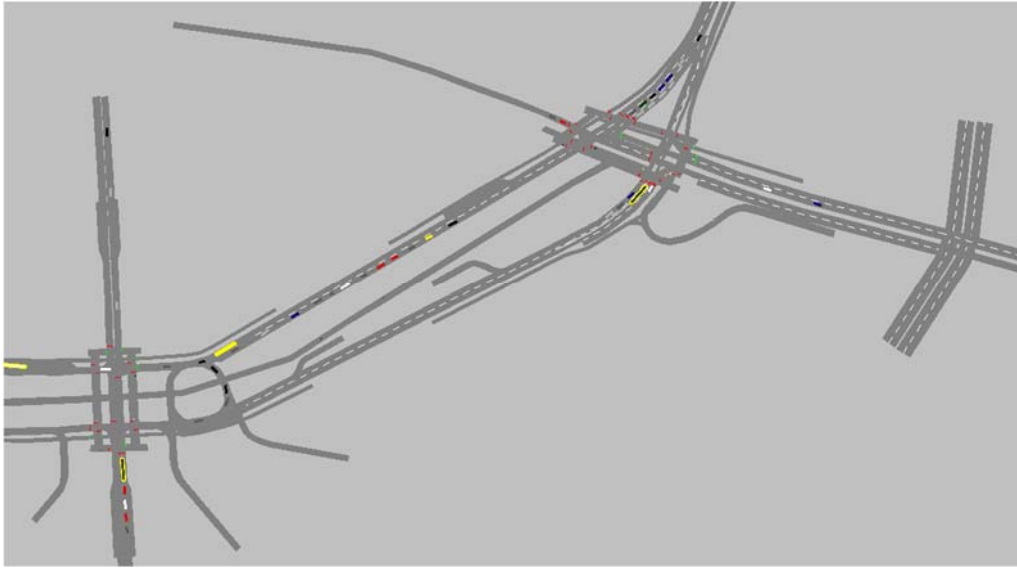


De maximale wachtrijlengte bedraagt ongeveer 200m tijdens de ochtendspits en 150m tijdens de avondspits. De afstand tot aan het Raghenoplein is ongeveer 240m. Er is dus geen terugslag tot dit kruispunt.

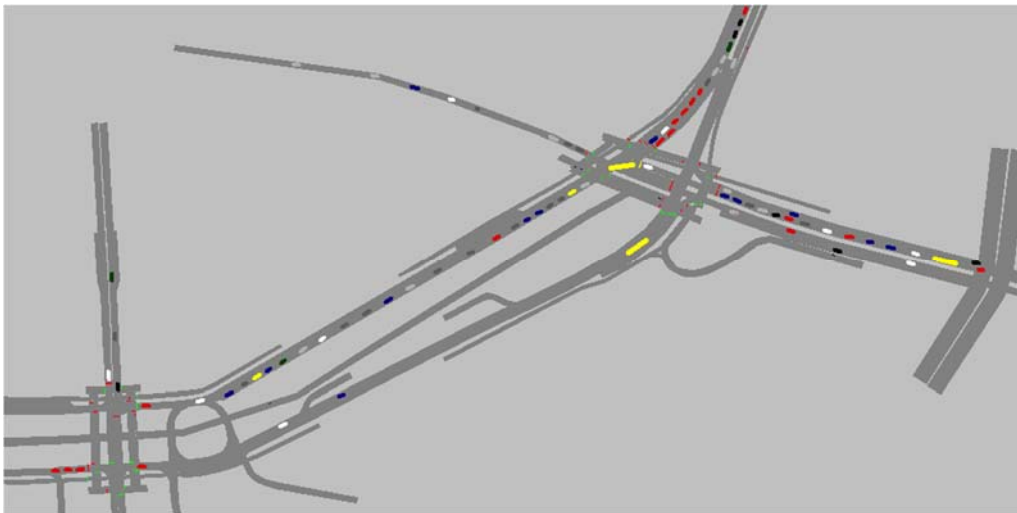
Bij een ophoging van de intensiteiten met 10% is er tijdens de ochtendspits wel terugslag mogelijk. Het probleem is echter niet structureel; de terugslag doet zich slechts een beperkt aantal keer voor tijdens de volledige spitsperiode. Dit toont wel aan dat de restcapaciteit eerder beperkt is.

Het effect van de ophoging is te zien op onderstaande beelden uit de microsimulatie. Figuur 9 toont het Mercierplein en het Raghenoplein omstreeks 8.30u bij de standaard intensiteiten gebaseerd op BAU 2020. Figuur 10 toont hetzelfde moment bij ophoging van deze intensiteiten met 10%. Hoewel ook in de opgehoogde versie het verkeer grotendeels vlot blijft rijden, slaan af en toe de langste wachtrijen terug tot aan het Raghenoplein, waar ze het afrijdend verkeer hinderen. De gevolgen hiervan aan het Raghenoplein worden verder toegelicht.

Beeld uit de microsimulatie van het Mercierplein en het Raghenoplein omstreeks 8.30u bij standaard intensiteiten

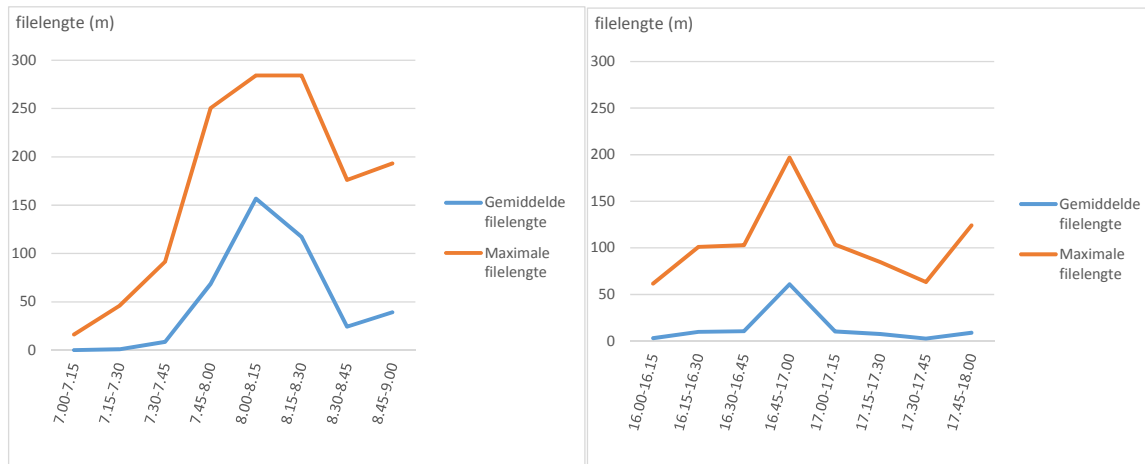


Beeld uit de microsimulatie van het Mercierplein en het Raghenoplein omstreeks 8.30u bij opgehoogde intensiteiten



Dezelfde wachtrijlengte wordt getoond voor de variant zonder verkeerslichten in onderstaande grafiek.

Grafiek 2 - Wachtrijlengte op de R12 aan kruispunt met Kardinaal Mercierplein (noordzijde) – variant zonder verkeerslichten



Hier is vooral tijdens de ochtendspits een hoge piek te zien. Deze piek (alsook de kleinere piek tijdens de avondspits) komt overeen met de hoogste intensiteiten aan overstekende voetgangers en fietsers. Tussen 8u en 8u30 zijn er maximale filelengtes tussen 250 en 300m. Er is dus terugslag tot aan het Raghenoplein, zoals te zien is op Figuur 11.

Beeld uit de microsimulatie van het Mercierplein en het Raghenoplein omstreeks 8.30u bij standaard intensiteiten en zonder lichtenregeling aan het Mercierplein



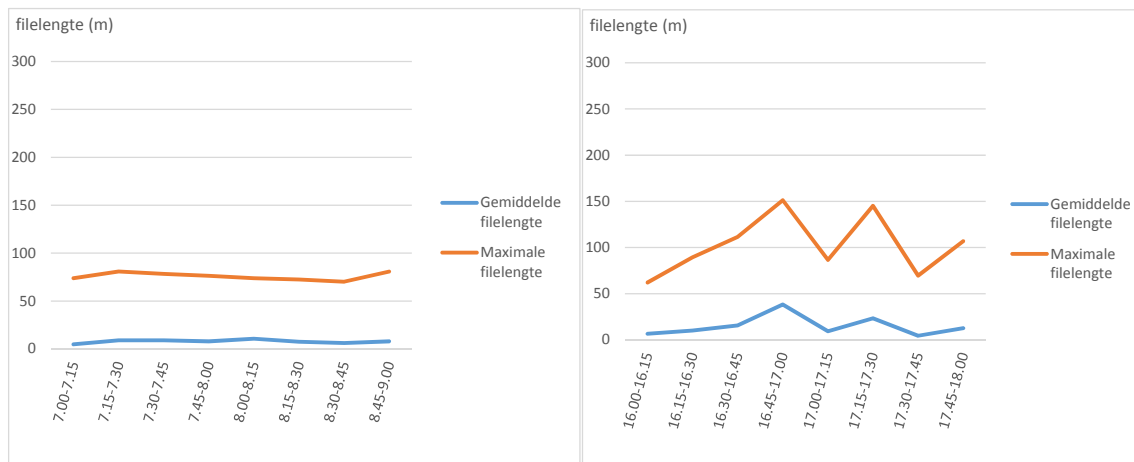
Merk op dat hier nog geen ophoging van de intensiteiten toegepast is. Op basis hiervan valt te besluiten dat voor deze richting een verkeerslichtenregeling aan het Mercierplein nodig is.

Onderstaande grafiek toont de wachtrijlengte aan de zuidkant van de R12 ter hoogte van het kruispunt met de Hendrik Consciencestraat.

Langs de zuidkant van de R12 gaat het verkeer vlot. De afstand tot aan de terugkeerlus bedraagt ongeveer 200m, de wachtrijlengte blijft hier ruim onder tijdens de ochtendspits. Tijdens de avondspits is een maximale filelengte van ruim

150m mogelijk, maar dit doet zich zelden voor. Bovendien blijkt dat een ophoging met 10% hier weinig effect op heeft, wat betekent dat er nog voldoende restcapaciteit is.

Grafiek 4 - Wachtrijlengte op de R12 aan kruispunt met Hendrik Consciencestraat (zuidzijde) – variant zonder lichtenregeling



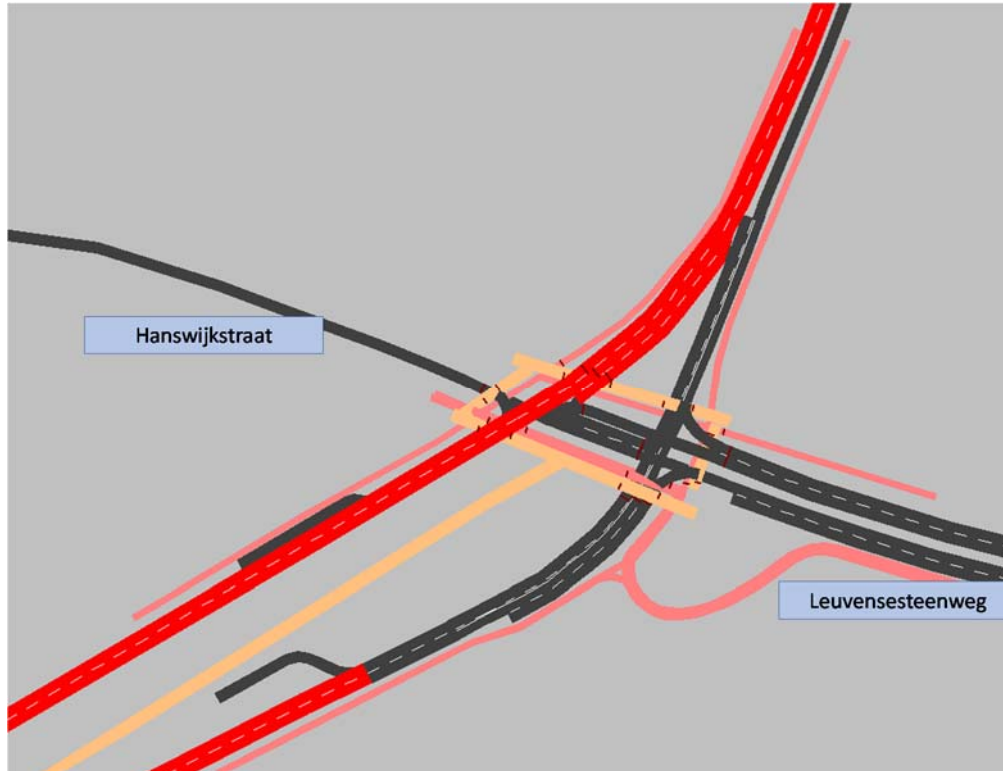
Het verschil met de vorige variant is voor deze kant beperkt. De gemiddelde wachtrij is iets korter, doordat er bij vlot verkeer niet voor een verkeerslicht gewacht hoeft te worden.

RAGHENOPLEIN

- Ontwerp

Het kruispunt aan het Raghenoplein (Figuur 12) is geregeld met een 4-fasige, conflictvrije lichtenregeling. Langs de noordzijde loopt een busbaan (in het rood aangeduid op de figuur) vanaf de uitrit van de parking Zandpoortvest naar het Kardinaal Mercierplein.

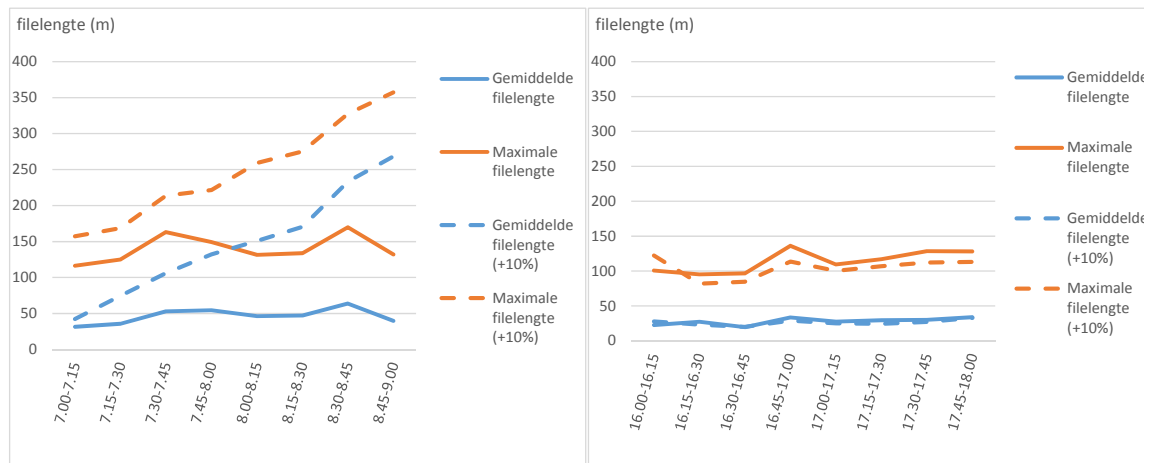
Ontwerp kruispunt Raghenoplein



- Evaluatie

toont de wachtrijlengte aan de noordkant van de R12, komende vanaf Nekkerspoel.

Grafiek 3 - Wachtrijlengte op de R12 aan kruispunt met Hanswijkstraat (noordzijde)



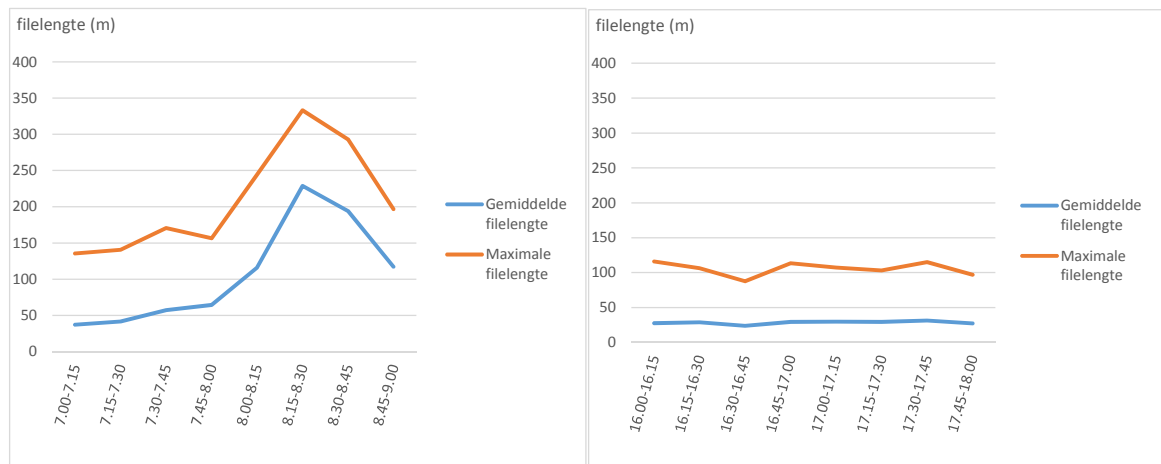
De wachtrij blijft beperkt tot ongeveer 150m bij de oorspronkelijke intensiteiten. Het begin van de vrije busbaan bevindt zich op 300m van het kruispunt. De doorstroming van het openbaar vervoer verloopt dus vlot.

Bij gebruik van de opgehoogde intensiteiten is tijdens de ochtendspits een toenemende wachtrijlengte te zien, die oploopt tot een maximum van 350m op het einde van de simulatie. Deze reikt dan verder dan het begin van de busbaan. Het grote verschil door een ophoging van slechts 10% is te wijten aan de terugslag vanaf het Kardinaal Mercierplein, die de afwikkeling aan het Raghenoplein sterk nadelig beïnvloedt.

De invloed hiervan op de reistijd van de bussen kan nagegaan worden door de reistijd tussen het kruispunt Nekkerspoel en het einde van de Hendrik Consciencestraat te berekenen. In de versie met de oorspronkelijke intensiteiten bedraagt deze reistijd tijdens de ochtendspits (de drukste periode voor deze richting) gemiddeld ongeveer 3 minuten 45 seconden. In de opgehoogde versie is dit gemiddeld iets minder dan 4 minuten, en tijdens het laatste kwartier bedraagt de reistijd 4 minuten 25 seconden.

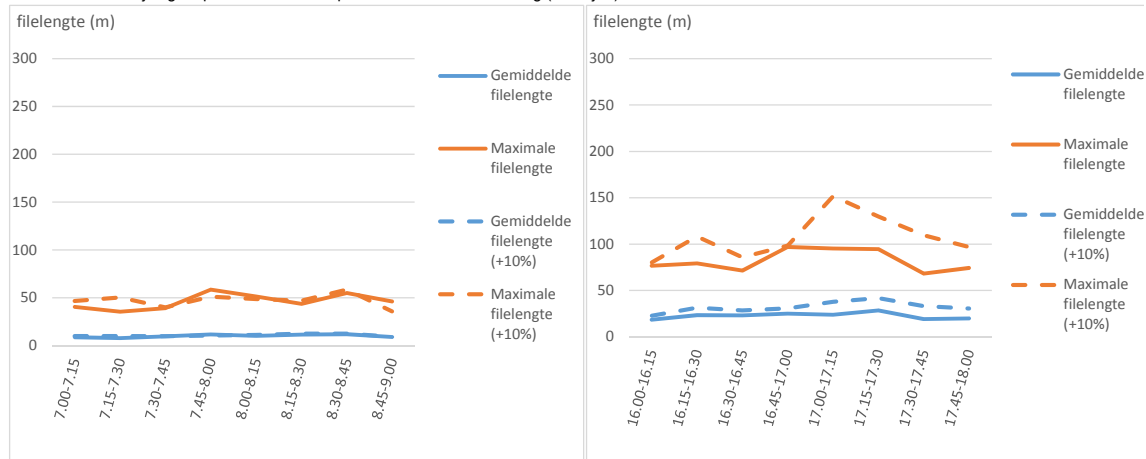
Voor het scenario zonder lichtenregeling aan het Kardinaal Mercierplein toont onderstaande grafiek de wachtrijlengtes.

Grafiek 4 - Wachtrijlengte op de R12 aan kruispunt met Hanswijkstraat (noordzijde) – variant zonder lichtenregeling aan Kardinaal Mercierplein



In deze variant is er met de normale intensiteiten (zonder ophoging) al terugslag tot aan het Raghenoplein gedurende de piekintensiteiten van de voetgangers en fietsers tijdens de ochtendspits. Hierdoor ontstaat wat later eveneens een piek in de wachtrijlengte aan het Raghenoplein. De maximale file reikt net tot aan het begin van de busbaan.

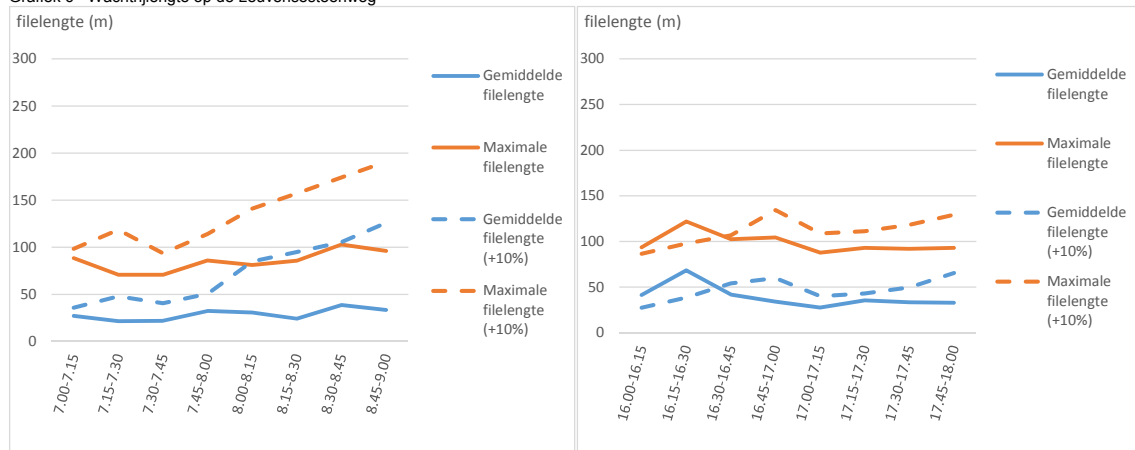
Grafiek 5 - Wachtrijlengte op de R12 aan kruispunt met Leuvensesteenweg (zuidzijde)



In deze richting staat er nooit file tijdens de ochtendspits, en slechts een beperkte wachtrij tijdens de avondspits.

Op staat de wachtrijlengte op de Leuvensesteenweg afgebeeld. Deze richting is van belang aangezien de Tangent hier aansluit. Terugslag tot op dit kruispunt, dat zich op circa 120m van het Raghenoplein bevindt, moet vermeden worden.

Grafiek 6 - Wachtrijlengte op de Leuvensesteenweg

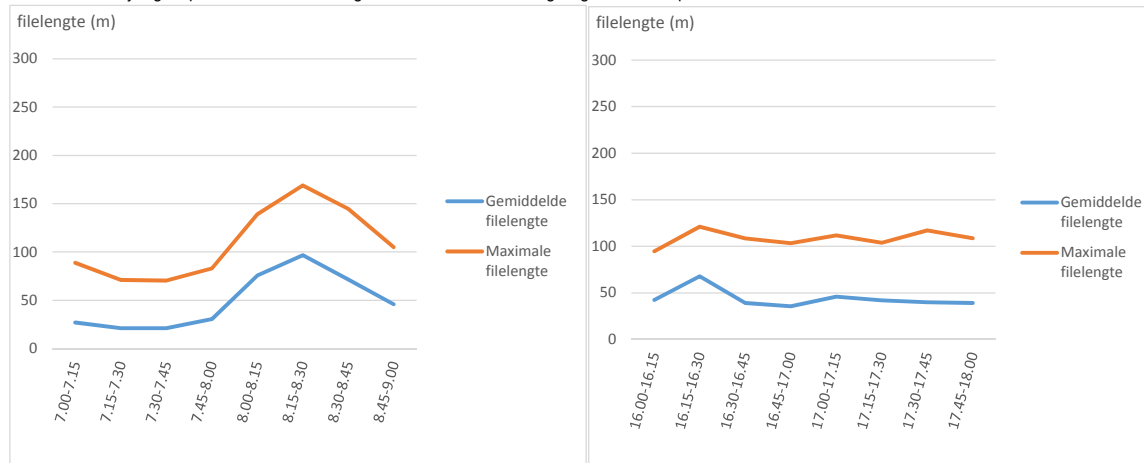


Bij de oorspronkelijke intensiteiten blijft de wachtrijlengte steeds beperkt, en is er geen terugslag tot aan de Tangent. Bij een ophoging met 10% is er wel kans op terugslag tijdens de ochtendspits. Deze is opnieuw te wijten aan de file die ontstond aan het Kardinaal Mercierplein, die de afwikkeling van het Raghenoplein belemmert.

Tijdens de avondspits is de wachtrijlengte gemiddeld hoger dan tijdens de ochtendspits, maar een ophoging van 10% heeft hier toch eerder weinig effect, en terugslag tot aan de tangent doet zich dan nog steeds niet voor. Dit wijst erop dat het kruispunt Raghenoplein zelf voldoende capaciteit biedt. Zolang terugslag vanaf het Kardinaal Mercierplein vermeden wordt, verloopt de verkeersafwikkeling op het Raghenoplein vlot, zonder wachtrijopbouw langs de Leuvensesteenweg.

Tenslotte wordt ook deze richting geëvalueerd voor het scenario zonder lichten aan het Kardinaal Mercierplein (zonder ophoging van de intensiteiten). De wachtrijlengte is te zien op grafiek 9.

Grafiek 7 - Wachtrijlengte op de Leuvensesteenweg – variant zonder lichtenregeling aan Mercierplein



In deze variant is, opnieuw door terugslag vanaf het Kardinaal Mercierplein, een maximale wachtrijlengte van ruim 150m te zien tijdens de ochtendspits. Er is dus, weliswaar tijdelijk en beperkt, een terugslag tot aan de Tangent.

3.2.3 CONCLUSIE

Voor de **rijrichting van west naar oost** verloopt het verkeer vlot. De avondspits is drukker dan de ochtendspits, wat resulteert in iets hogere wachtrijlengtes tijdens deze periode, maar deze blijven alsnog beperkt. Door een korte cyclustijd aan het verkeerslichten blijft het verkeer circuleren en lossen de wachtrijen snel op.

Het ophogen van de intensiteiten met 10% leidt tot beduidend langere maximale filelengtes (tot 240m), maar de verkeersafwikkeling blijft toch vlot verlopen. De file is niet structureel en lost telkens snel op.

Voor deze richting is er geen echt onderscheid wat betreft het al dan niet plaatsen van verkeerslichten ter hoogte van het Kardinaal Mercierplein. Het verkeer verloopt hier vlot in beide scenario's.

De vrije busbaan tussen het Mercierplein en het Raghenoplein is voor deze richting niet noodzakelijk, gezien de vlotte doorstroming van het verkeer.

In de **rijrichting van oost naar west** vormt het Kardinaal Mercierplein het meest kritieke punt in de simulatie. Voor deze rijrichting is de ochtendspits maatgevend. De maximale wachtrijlengte aan het Kardinaal Mercierplein bedraagt ongeveer 200m, waardoor er net geen terugslag is tot aan het Raghenoplein (op 240m). Aan de andere kruispunten verloopt het verkeer vlot. Evenmin is er een terugslag van de wachtrij langs de Leuvensesteenweg naar het kruispunt met de Tangent.

Bij het ophogen van de intensiteiten met 10% ontstaat wel sporadisch terugslag tot aan het Raghenoplein. Hierdoor neemt de wachtrijlengte aan het Raghenoplein sterk toe aan het einde van de simulatie (omstreeks 9u). Op dit moment kan de wachtrij de lengte van de vrije busbaan (300m) overschrijden, waardoor de doorstroming voor het openbaar vervoer in gedrang komt. De verliestijd voor het openbaar vervoer blijft dan wel beperkt tot minder dan 1 minuut. Tenslotte leidt de terugslag van de file aan het Kardinaal Mercierplein tot op het Raghenoplein ook tot een hogere wachtrijlengte op de Leuvensesteenweg, waardoor hier kortstondig terugslag op de Tangent kan ontstaan.

Het niet plaatsen van verkeerslichten aan het Kardinaal Mercierplein heeft een negatief effect in deze rijrichting. Tijdens de piek van de overstekende voetgangers en fietsers ontstaat file die terugslaat tot aan het Raghenoplein. Dit heeft dezelfde effecten als hierboven beschreven, met het belangrijke verschil dat deze situatie voorkomt zonder dat de intensiteiten verhoogd zijn. Op basis van de microsimulatie is dit scenario dus niet aan te bevelen.

De vrije busbaan tussen de parking Zandpoortvest en het Kardinaal Mercierplein speelt een belangrijke rol in dit ontwerp. Hoewel de intensiteit/capaciteit verhouding van het verkeer in deze richting hoog is, garandeert deze busbaan een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Zelfs bij terugslag tot aan het begin van de vrije busbaan blijft de vertraging voor de bussen beperkt tot minder dan 1 minuut.

De **algemene conclusie** is dat, voor de toekomstige intensiteiten op basis van het toekomstscenario BAU 2020, zich geen problemen voordoen. Het ontwerp biedt bijgevolg een oplossing om de toekomstige verkeersvraag op te vangen. De sensitiviteitsanalyse leert wel dat het Kardinaal Mercierplein tijdens de ochtendspits weinig restcapaciteit biedt, wat gevolgen heeft aan het Raghenoplein, met name wachtrijopbouw op de Zandpoortvest en de Leuvensesteenweg. Een beperkte aanpassing aan de lichtenregeling van het Kardinaal Mercierplein biedt dan nog een oplossing. Dit gaat dan echter wel ten koste van de vlotte oversteekbaarheid van de R12 Vesten voor de voetgangers en fietsers langsheen de Bruul.

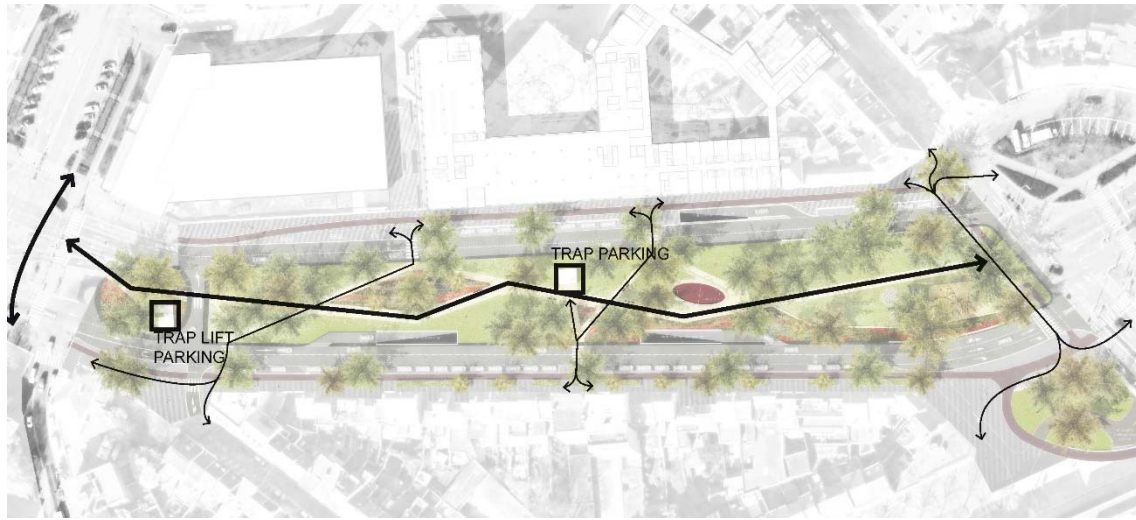
3.3 MOGELIJKE WIJZIGINGEN: AANVULLINGEN

ALGEMENE OPMERKINGEN RMC

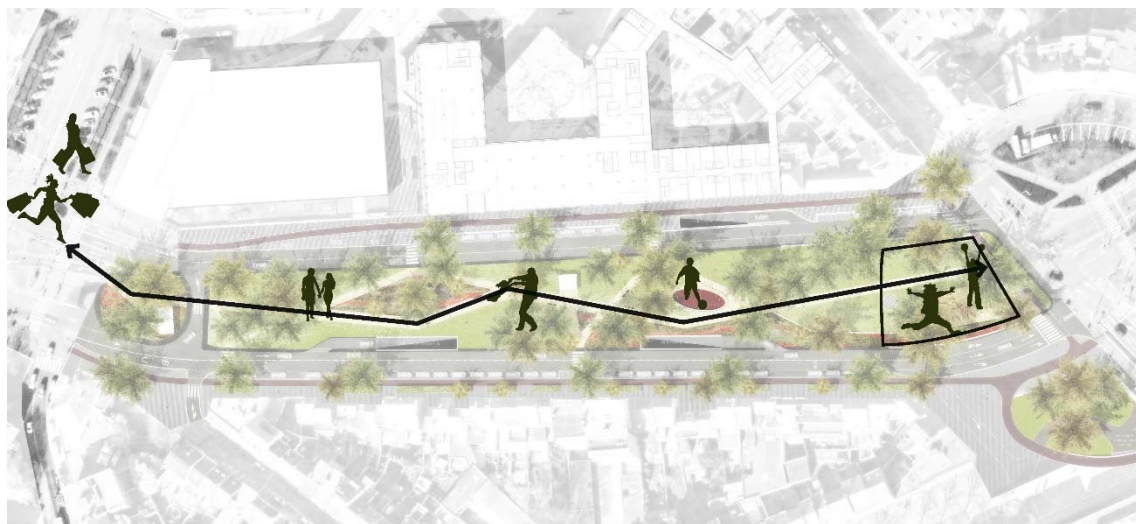
3.3.1 VOETGANGERS

De algemene opmerking voor stappers van RMC worden vertaald in duidelijke afbakening van het centrale park alsook een goede bereikbaarheid door logische looplijnen georganiseerd met zebrapaden.

Kaart 1 Dwars en langsverbindingen voor de trage weggebruiker



Kaart 2 Functies in het Vestenpark

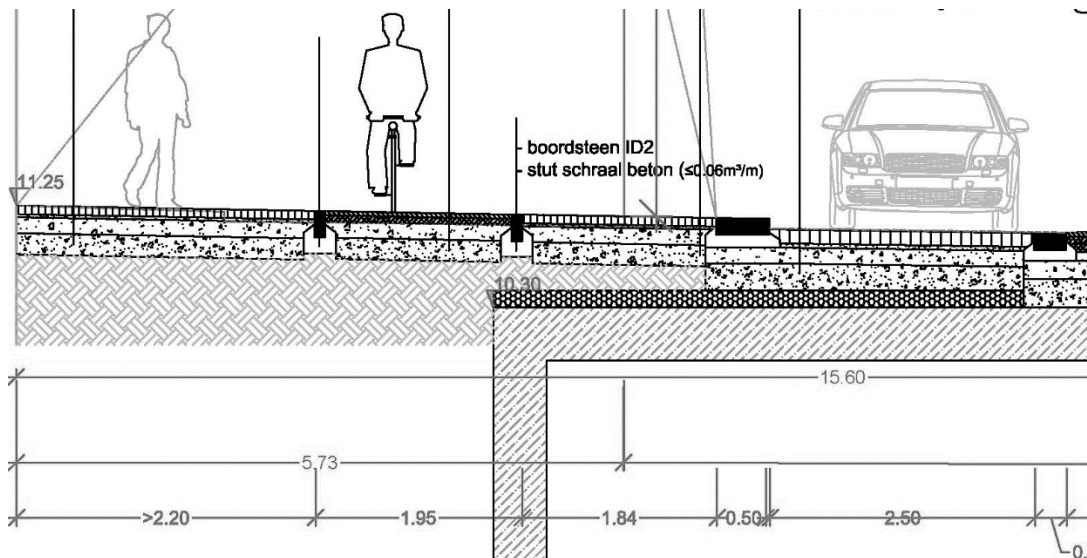


3.3.2 FIETSERS

De fietspaden werden in de startnota 1.75m breed voorzien. Volgens het fietsvademecum worden bij bovenlokale routes waar mogelijk aanbevolen breedtes aangehouden respectievelijk 1.75 bij ERV en 2.50 bij TRV. Voor non-stop hoofdroutes

wordt in principe een minimumbreedte vooropgesteld van 2 meter bij eenrichtingsfietspaden, 3 meter bij tweerichtingsfietspaden. Gezien de opmerkingen tijdens RMC wordt het fietspad verbreedt tot 1.95m. Gezien de obstakelvrije ruimte naar rijweg of parkeren alsook de drempelloze overgang naar het voetpad geeft dit een hoge fietskwaliteit. Zowel aan voetbalpleintje als aan het speelpleintje op de kop worden mogelijkheden voor fietsenstallingen voorzien.

Profiel fietspad 1.95m



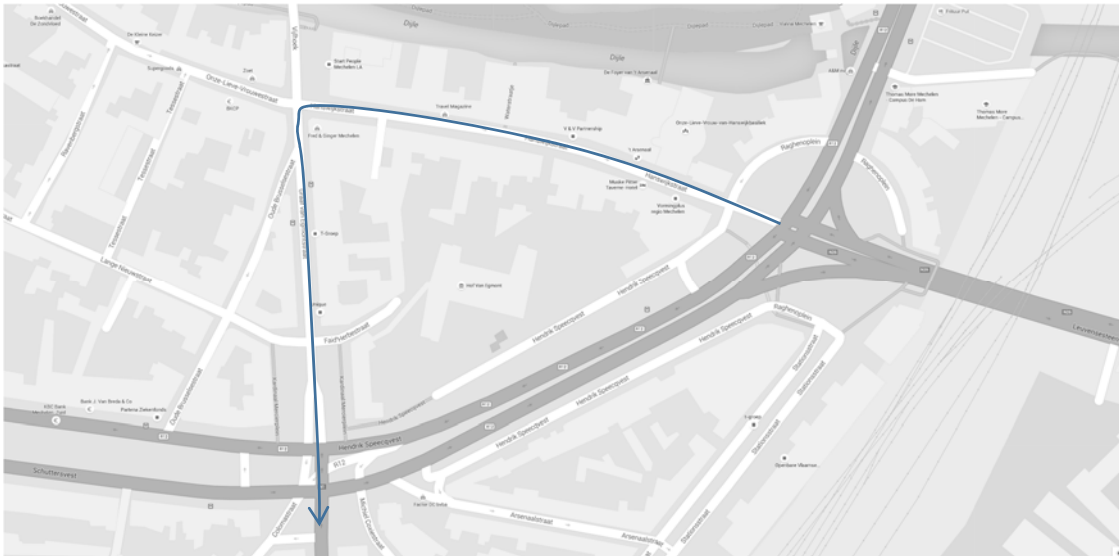
3.3.3 OPENBAAR VERVOER



De Speecqvest zal als 2x2 ingericht worden met gemengd verkeer. Vanaf de openstelling van de Tangent zal een proefperiode opgestart worden van ten minste 6 maanden. Deze proefopstelling bestaat eruit 1 rijbaan in elke rijrichting in te richten als busbaan. Bij een positieve evaluatie zal dit de definitieve toestand worden van de Speecqvest. De proefopstelling rijkt verder dan het huidige project en moet beken worden voor de gehele oostzijde van de Vesten. Dit is een afzonderlijke studie welke verder uitgewerkt wordt door AWW en de Stad Mechelen.

Deze situatie, autobestemmingsverkeer op de vesten en garantie voor openbaar vervoer, is onderzocht in de microsimulatie en positief geëvalueerd.

Indien voor de openstelling van de tangent bij een situatie van 2 x 2 zicht toch congestie zou voordoen is het mogelijk om het openbaar vervoer om te leiden door de Hanswijkstraat.



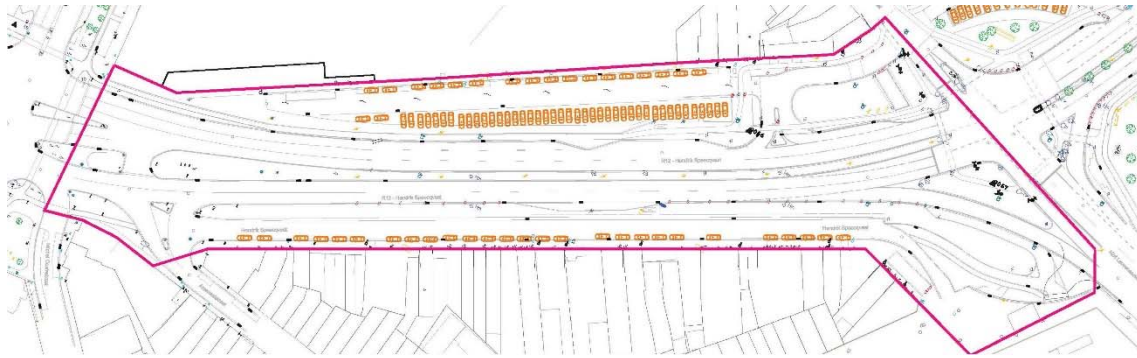
3.3.4 PARKEERBALANS / CIRCULATIE AUTOVERKEER

Het verbreden van parkeervakken is niet meegenomen gezien het wegprofiel reeds voldoende ruimte kreeg toebedeeld en een lokaal karakter gewenst is. Voor de rijbaanbreedte worden de afspraken van de startnota gevolgd met een verkeersregime van 50km/uur.

Overzicht spreiding parkeerplaatsen en circulatie autoverkeer



Overzicht parkeerplaatsen bestaand 2015



Overzicht parkeerplaatsen 2017



Het aantal wettige parkeerplaatsen op het maaiveld in de huidige toestand bedraagt 88plaatsen, aan de zuidzijde wordt op terrein vastgesteld dat er nog een 30 tal wagens in de berm parkeren. In het nieuwe ontwerp worden er 40 plaatsen bovengronds voorzien en 352 parkeerplaatsen in de ondergrondse parking.

NOORDZIJDE

Situatie 2015= 61 plaatsen

Situatie 2017= 14 plaatsen waarvan 5 plaatsen uitsluitend voor laden en lossen en 5 voor mindervaliden.

ZUIDZIJDE

Situatie 2015= 27 plaatsen (+30 oneigenlijk gebruik openbaar domein)

Situatie 2017= 26 plaatsen

Voor de volledige parkeerstudie van de Vesten en de verantwoording van de ondergrondse parkeergarage BRUUL verwijzen we naar de MOBER van het desbetreffende project.

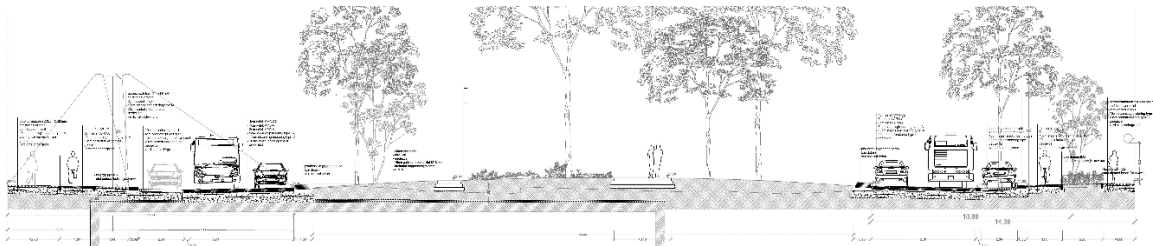
4 CONCRETE UITWERKING VAN HET PROJECT

4.1 TECHNISCHE UITWERKING

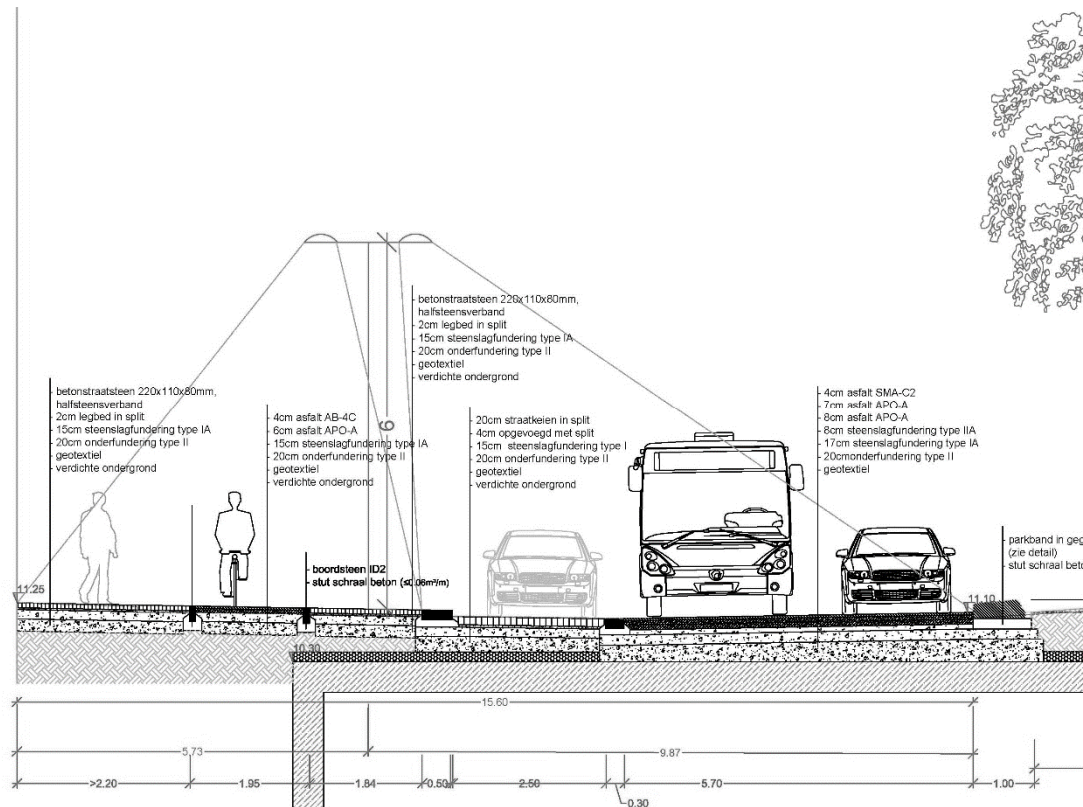
Ontwerp Speedquest



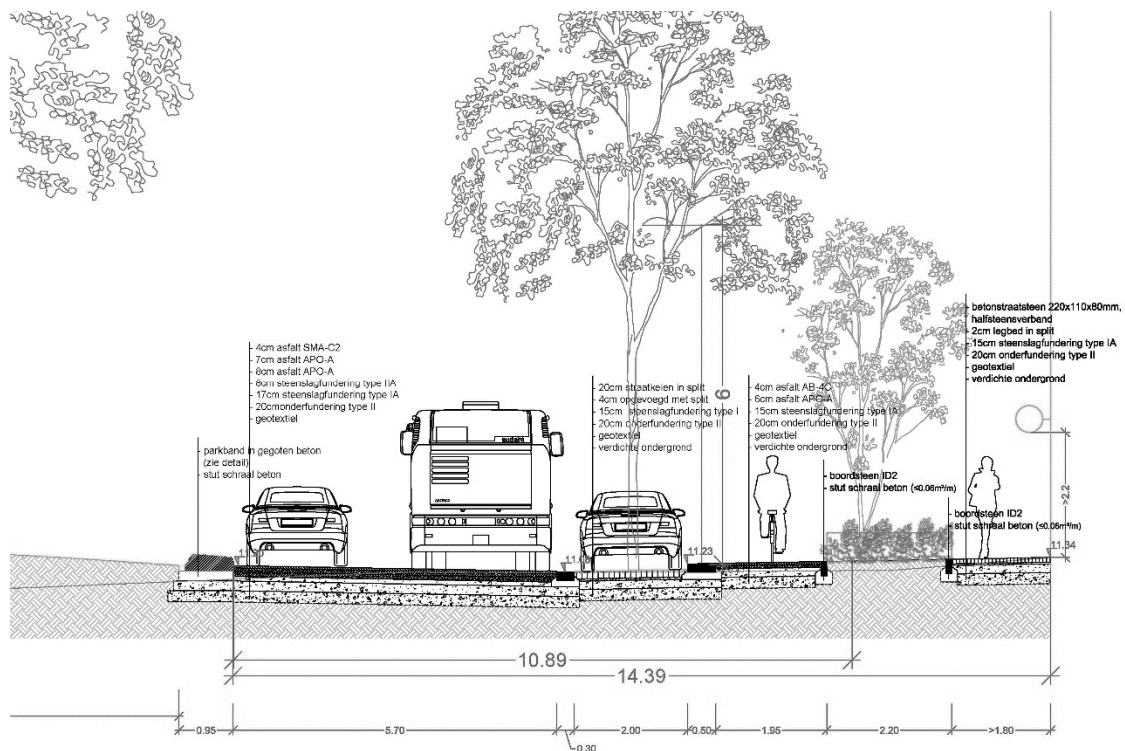
Profiel Speedquest



Profiel Speequest wegpriofiel Noordzijde (podiumzaal en Sociaalhuis)



Profiel Speequest wegpriofiel Zuidzijde (bewoning)

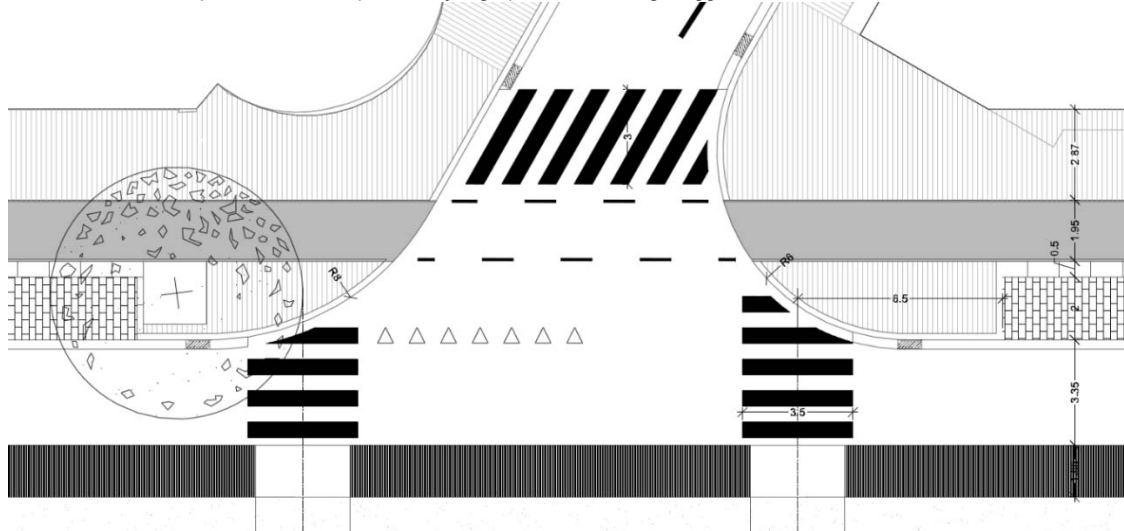


4.2 SPECIFIEKE ONTWERPDETAILS

Ondanks dat deze projectnota slechts een deel van de vesten omvat, zijn de gemaakte materiaalkeuzes en ontwerpdetails de huisstijl ook voor de verdere herinrichting van de vesten.

4.2.1 INTEGRALE TOEGANKELIJKHEID

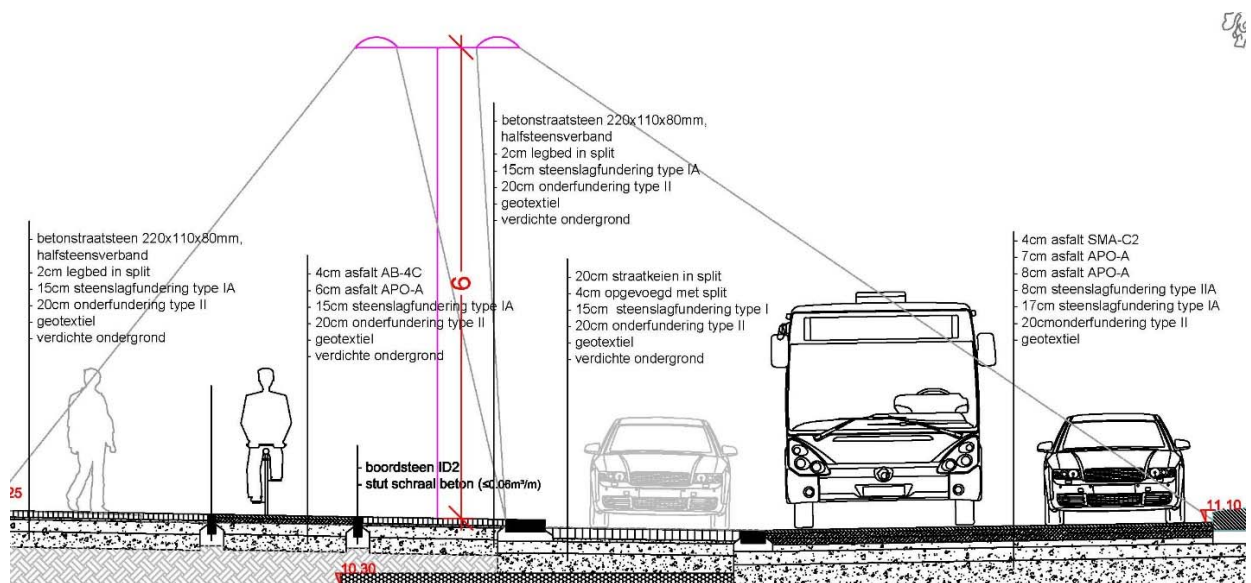
Drempelloze overgangen voor fietsers en voetgangers, goten worden aan oversteekplaatsen onderbroken, vellingkanten aan boordstenen zijn maximaal 5mm. Hellingen voetpaden tussen 1.5% en 2.5%. De parkband wordt volledig vlak uitgewerkt aan oversteekplaatsen, omdat park en rijweg op dezelfde hoogte liggen



4.2.2 MATERIAALGEBRUIK VERHARDINGEN



- Voetpad betonstraatsteen 12 x 12
- Fietspad roodbruin asfalt
- Parkeerstrook kasseien herbruik
- Rijbaan asfalt
- Boordstenen grijs beton
- Parkband antraciet beton
- Parkpaden in dolomietkleurig uitgewassen beton



4.2.3 MATERIAALGEBRUIK GROEN

Het uitgangspunt is een gevarieerd groenbeeld met goede lezing van de seizoenen. De beplanting is ofwel lager dan 1.00m ofwel boven ooghoogte zoals grote solitaire heesters of kleine bomen. Op de plaatsen met volle grond en voldoende kroonruimte worden bomen van 1^{ste} grootte aangeplant.

Groenbeeld winter



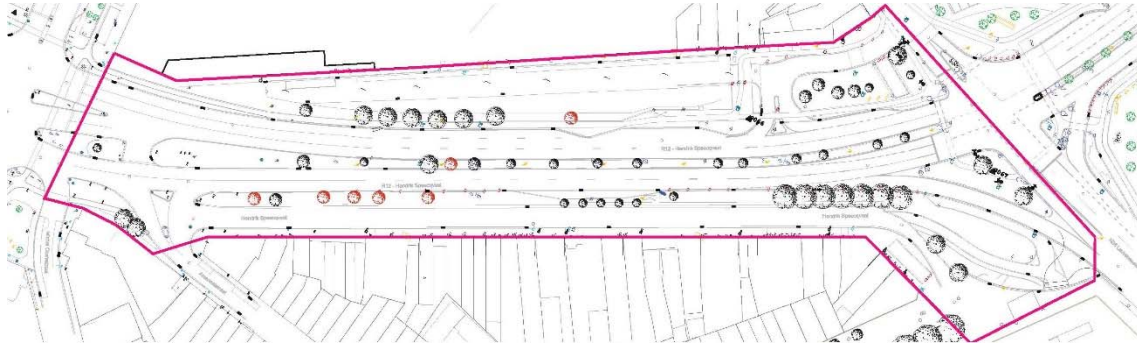
Groenbeeld lente



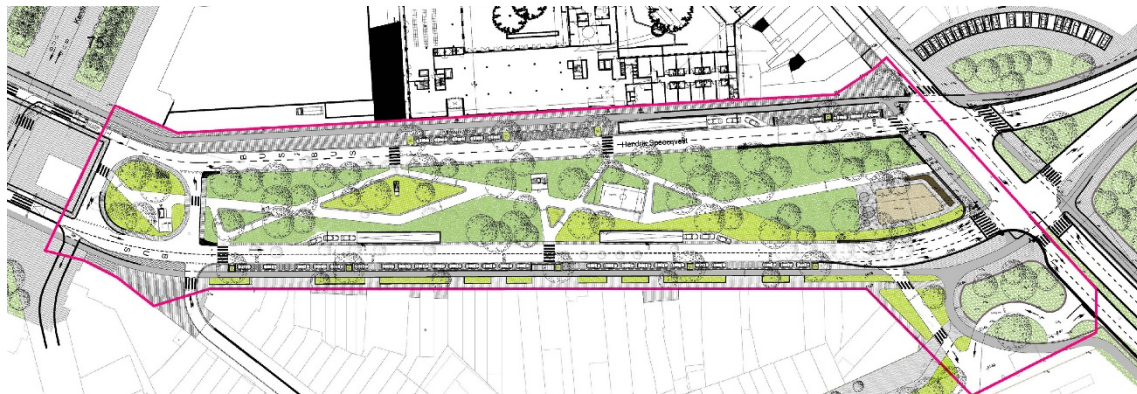
Groenbeeld zomer



56 bestaande bomen waarvan 7 duidelijke ziektekenmerken vertonen.



75 nieuw aan te planten bomen



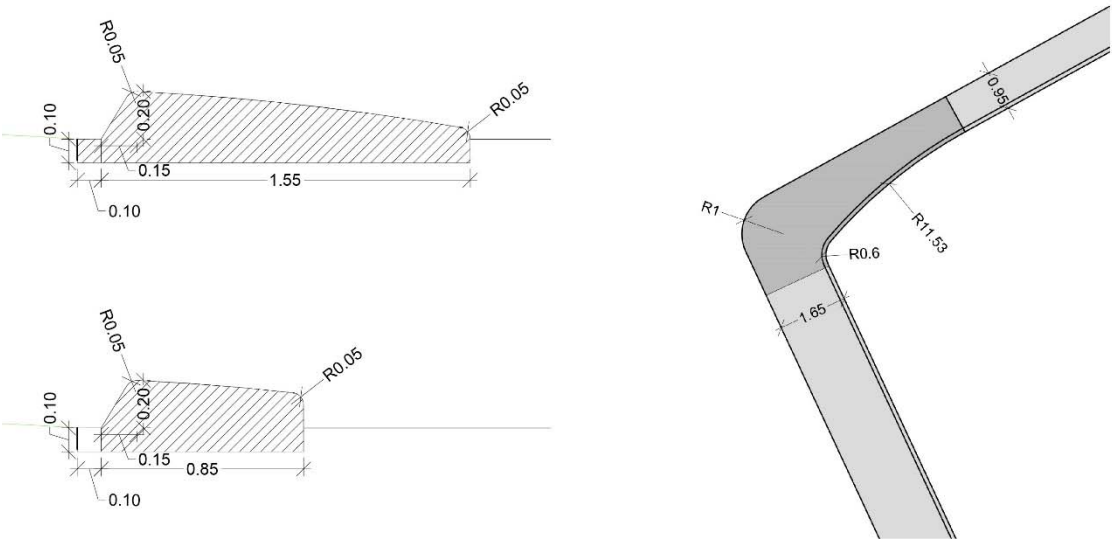
Soortenkeuze, mengeling vaste planten en heesters kleiner dan 1.00m



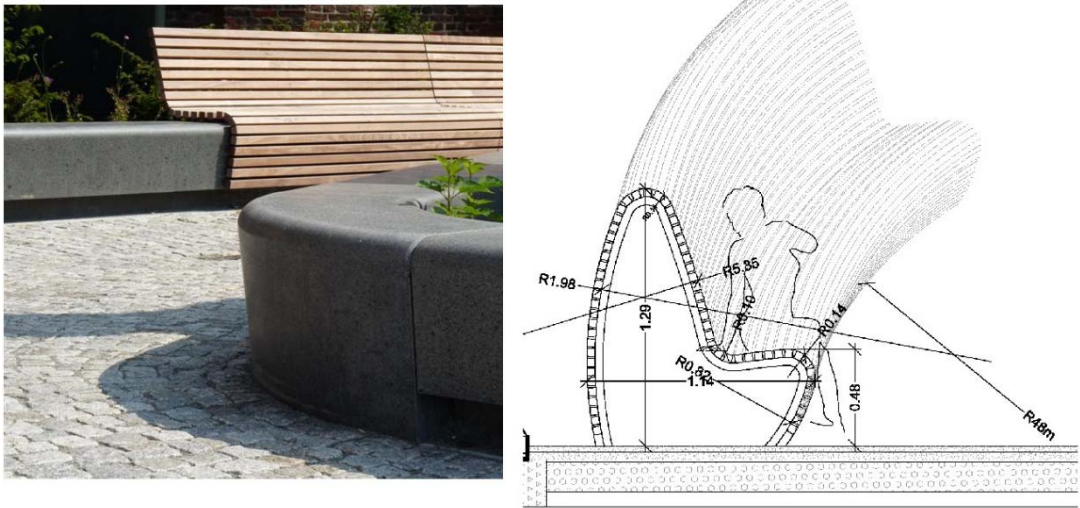
Soortenkeuze, grote solitaire heesters of bomen van 3de grootte



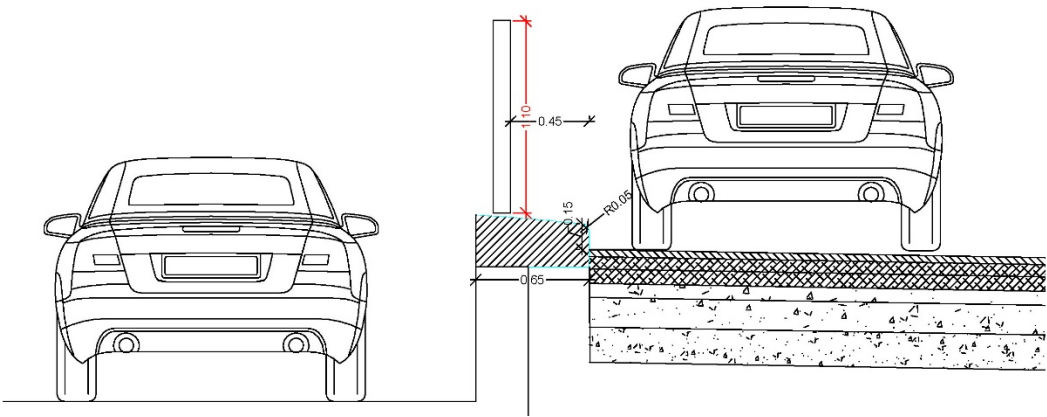
4.3 DETAILS



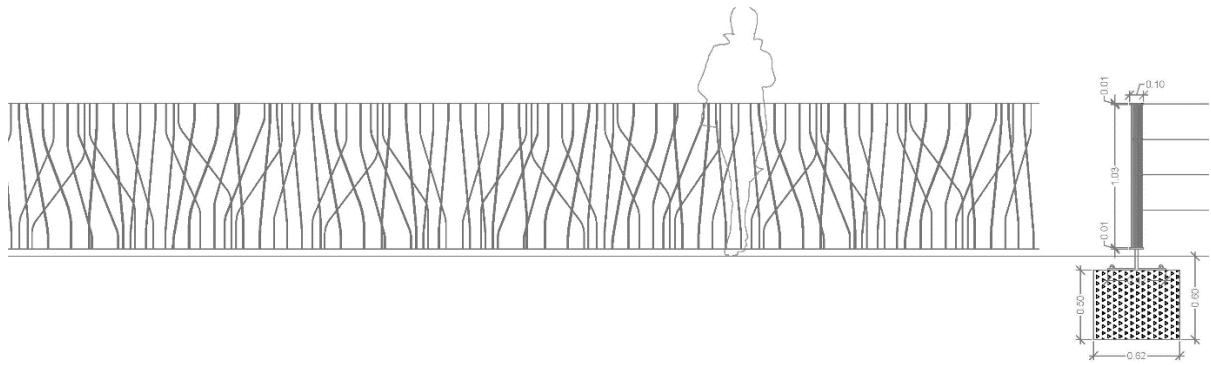
Detail zitbank de vesten



Detailsnede inrit parking ligging rijweg

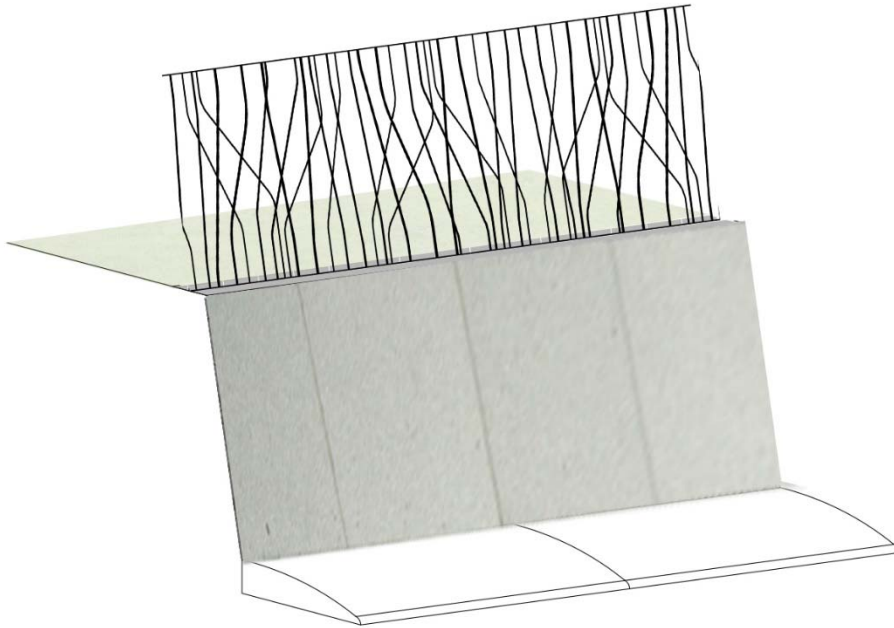


Detail hekwerk borstwering inritten parkeerplaatsen



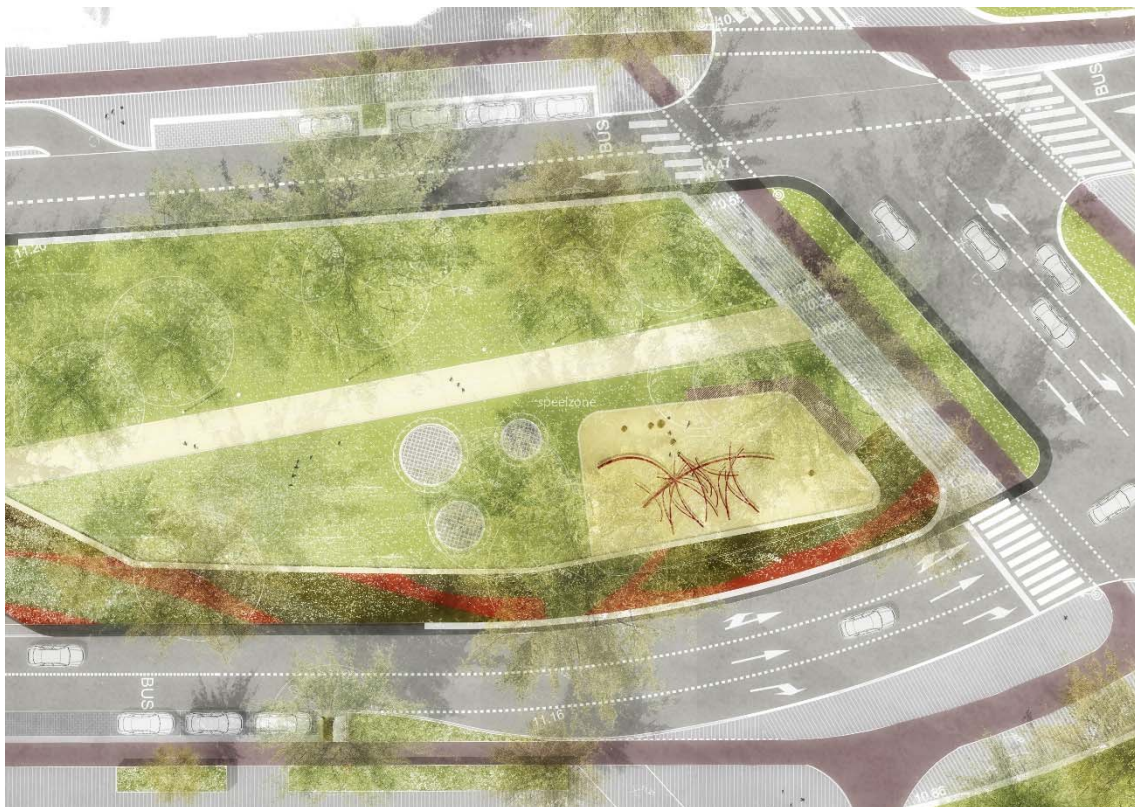
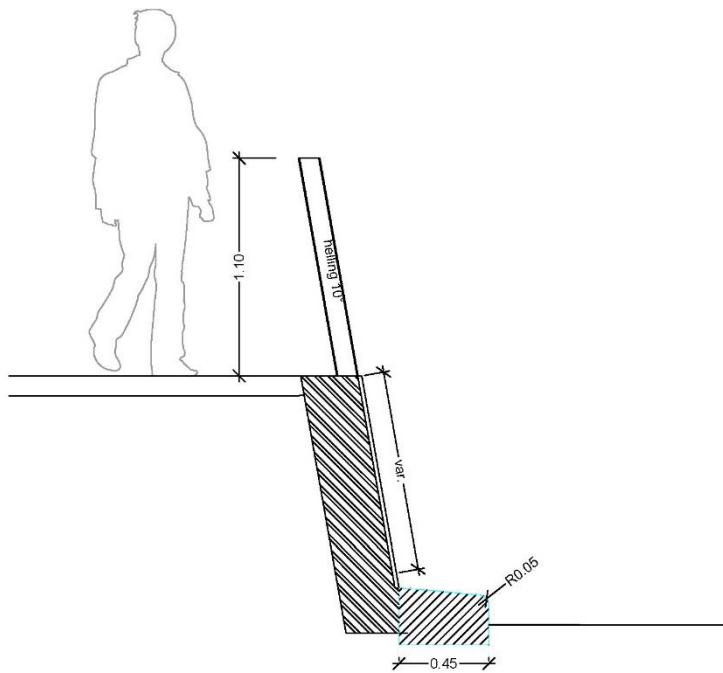
4.4 KOP RAGHENO

Detailoplossing kop Ragheno



Het gebruik van natuursteen is gebaseerd op de materialen gebruikt in de historische binnenstad. Het spijlenhekwerk geeft een goede transparantie en is gezien het gebruik langs de rijweg vrijwel ongevoelig voor vervuiling.

Detailsnede keermuur kop Ragheno



Invulling speelplein met trampolines



Invulling speelplein met installatie als eyecatcher



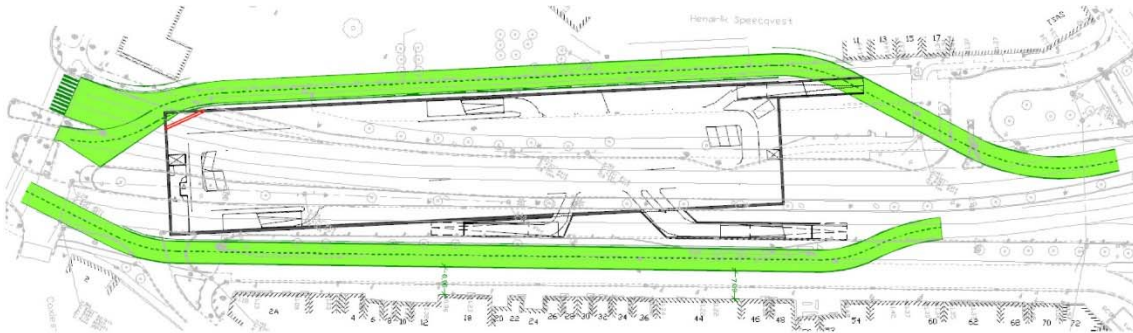
4.5 OVERIGE ONTWERPELEMENTEN

4.5.1 ONTEIGENING

Het volledige project kan gerealiseerd worden binnen de huidige contouren van het openbaar domein.

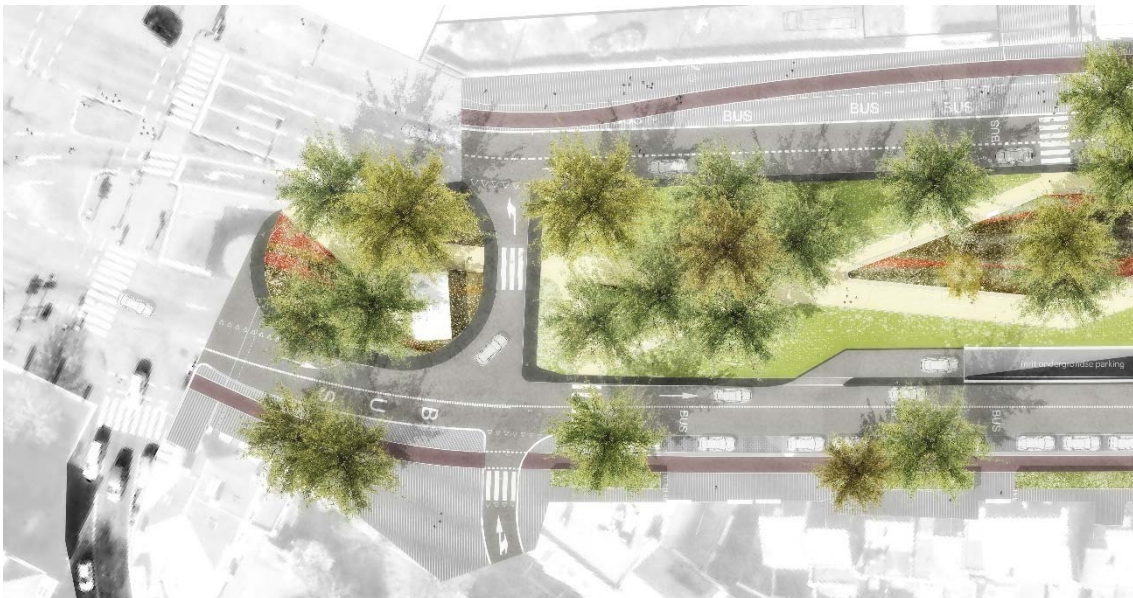
4.5.2 FASERING VAN DE WERKEN.

Situatie tijdens de uitvoering van de ondergrondse parkeergarage.

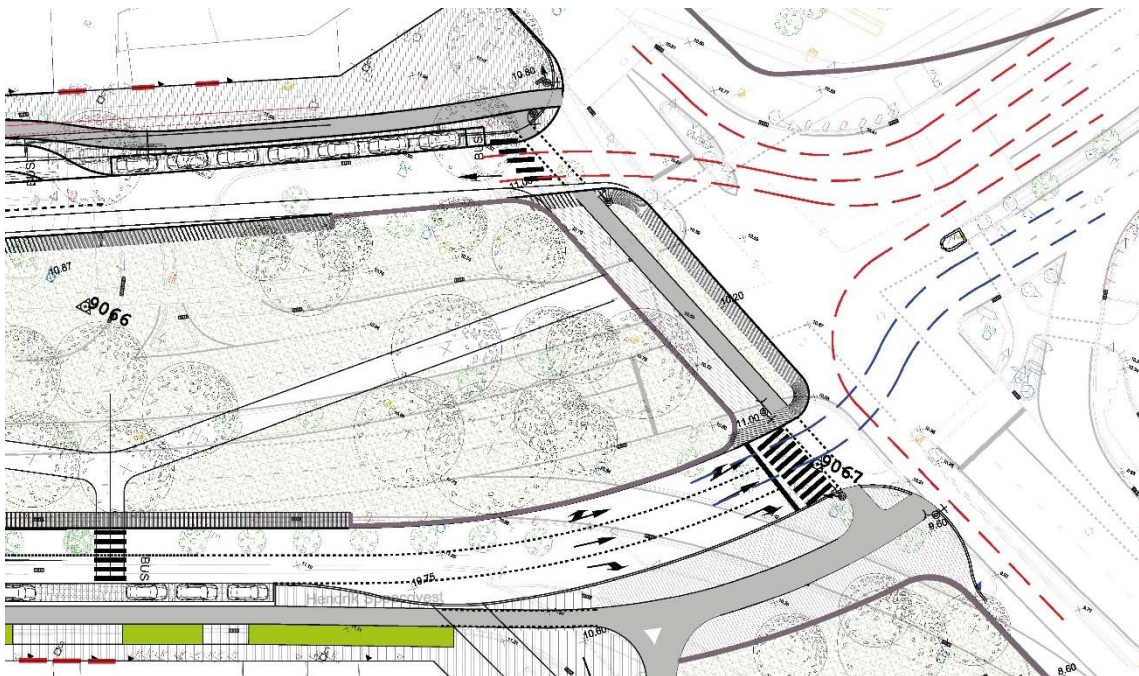
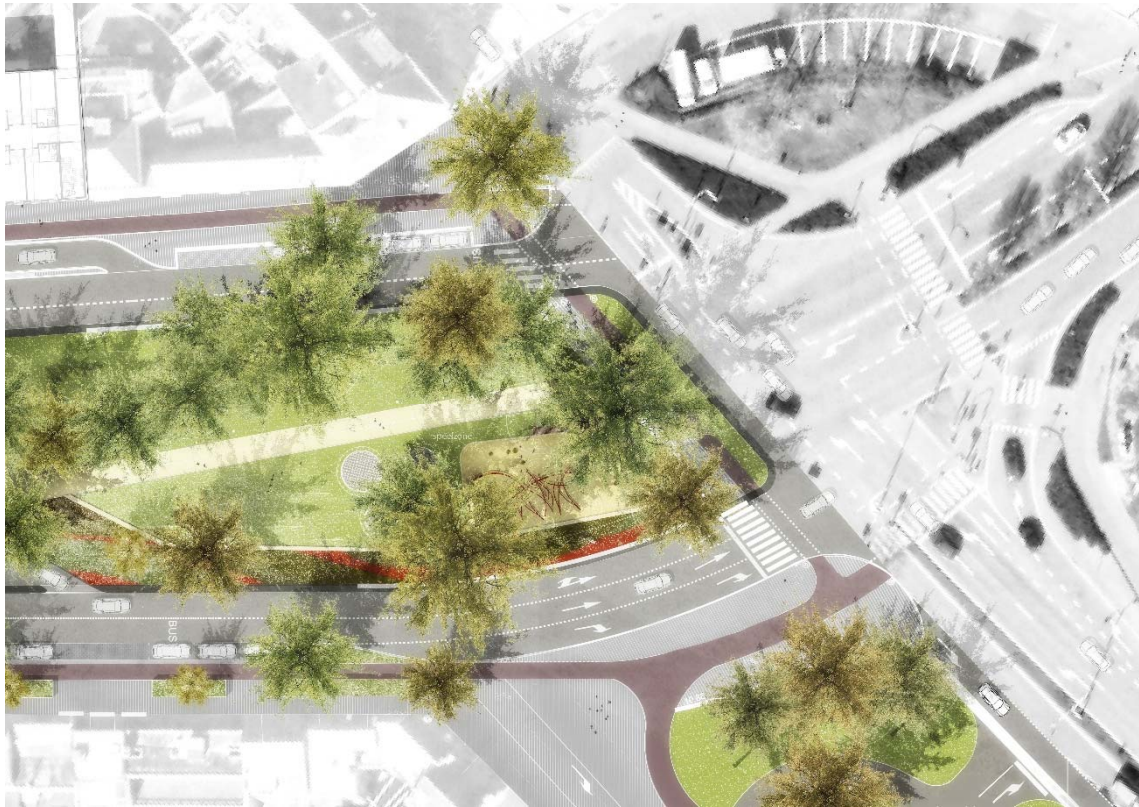


De noordelijke werfweg van de parking wordt buiten het nieuw te realiseren gabarit aangelegd. (Zie MOBER ondergrondse parking) Hierdoor kan de uitvoering van de nieuwe wegenis gebeuren zonder extra werfwegenis te voorzien. De zuidelijke wegenis wordt tijdens de werffase van de parking uitgevoerd zoals de onderlaag van de weg. Daarom zal bij de heraanleg van het openbaar domein de hinder beperkt blijven.

Na uitvoering Speeqvest aansluiting met Mercierplein



Na uitvoering Speedquest aansluiting met Ragheno



De principes van lichtenregeling blijven na de uitvoering behouden. De dubbele rijbaan is voor gemengd verkeer. Na openstelling van de Tangent en een positieve evaluatie van de proefperiode wordt 1 rijbaan omgevormd tot busbaan.

5 PROCEDURE

-De vooropgestelde aanvangsdatum van de werken is direct aansluitend op het storten van de bovenplaat van de ondergrondse parking (stross-methode).

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN STAD MECHELEN

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 28/02/2014

Verslaggever:

Verslag versie 28/02/2014

Onderwerp: Herinrichting vesten – Mechelen - startnota

Aard van de GBC-beslissing

Globale eindbeslissing bij consensus

Mits nog verdere uitwerking

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
Bart Somers	Stad Mechelen: Burgemeester	Bart.somers@mechelen.be	A
Bart De Nijn	Stad Mechelen: schepen openbare werken	Bart.denijn@mechelen.be	A
Yves De Beleyr	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - BMV	Yves.debeleyr@mow.vlaanderen.be	A
Lieven Desmidt	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - AWV	Lieven.desmidt@mow.vlaanderen.be	A
Luc Van Put	VVM De Lijn	Luc.vanput@delijn.be	A
Tim Cordemans	VVM De Lijn	Tim.cordemans@delijn.be	A
Erwin Fierens	VVM De Lijn	Erwin.fierens@delijn.be	A

2. Variabele leden

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

André Arnauw	Provincie Antwerpen, dienst mobiliteit	andre.arnauw@admin.provant.be	A
--------------	---	--	---

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
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	A
Isabelle Terrie	Stad Mechelen: afdeling openbaar domein	Isabelle.terrie@mechelen.be	A
Ghislain Herman	Politie, advies en vergunningen	Verkeersadvies.oo@politiemechelen.be	A
Juliaan De Bie	Brandweer	brandweer@mechelen.be	A
Natascha Diericx	Stad Mechelen: Dienst duurzame ontwikkeling en energie	Natascha.diericx@mechelen.be	Verontschuldigd
Cathérine Hoebeeck	Waterwegen en Zeekanaal	Catherine.hoebeeck@wenz.be	A

Maarten Moens	Omgeving	maarten.moens@omgeving.be	A
Michaël Verheyde	Mint	michael.verheyde@mint.be	A

Volmachten

Geen volmachten

Vaststelling van het quorum

De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen.

Verslag van de vergadering

1. Agenda

- Bespreking van de startnota Herinrichting vesten - Mechelen.

2. Bespreking van de startnota

OMGEVING MINT doet een uiteenzetting van het gehele traject over de ruimtelijke aspecten en de verkeerskundige aspecten. Binnen de verkeerskundige aspecten worden de resultaten van de verkeersmodellering uitgevoerd door het Verkeerscentrum toegelicht.

I. VESTENPARK

1.1. ANALYSE VERKEERSMODEL

MECH toont zijn bezorgdheid inzake de blijvende verkeersdruk op het westelijke segment van de R12. Bijgevolg wordt gevraagd om aanvullend aan de beschrijving in de startnota de flankerende maatregelen grafisch in kaart te brengen.

- wordt meegenomen in startnota

2. RAGHENO

Hanswijkstraat wordt nu op de plannen staduitwaarts ingetekend, het omdraaien van deze richting heeft geen negatieve gevolgen op het kruispunt. Het voorgestelde kruispunt kan flexibel omgaan met de rijrichting in de Hanswijkstraat.

MECH vraagt om op alle takken van het kruispunt een voetgangersoversteekplaats te voorzien. Politie vraagt of het dubbelrichtingsfietspad volledig conflictvrij in de lichtenregeling kan verwerkt worden.

- wordt meegenomen in startnota

3. MERCIERPLEIN

Colomastraat is momenteel doodlopend op de vesten, MECH vraagt de toegang vanop de Vesten terug open te maken enkelrichting Leopoldstraat. Het voorgestelde ontwerp kan flexibel omgaan met de keuze voor de Leopoldstraat.

- wordt meegenomen in startnota

Voor openbaar vervoer zijn nog 2 scenario's open, een gekoppelde halte aan de Consciencestraat of 4 uiteengelegde haltes op de Vesten. De Lijn gelooft niet in een dynamisch systeem dat de verwachte piek kan opvangen. Mech gelooft dit en kan zich vinden in de uiteengelegde haltes indien deze niet voor bestaande woningen komen te liggen. Mech uit ook zijn bezorgdheid naar de bewoners aan de huidige ventweg aangezien de afstand tussen de woningen en de Vesten in de toekomst zal afnemen. Mech vraagt het ontwerp bureau hier een creatieve oplossing voor aan te reiken, onder de vorm van een groenbuffer

- wordt meegenomen in projectnota

Parkinginritten van ondergrondse parking onder de vesten dienen verwerkt te worden

- wordt meegenomen in projectnota

PROV heeft vragen bij het ontbreken van fietsinfra dwars over de Vesten, de fietsinfra wordt enkel voorzien met de vesten mee, de kruisende beweging van fietsers verloopt gemengd met het verkeer. Gezien er een fietspad is in de Consciencestraat zal de fietser voor het kruispunt moeten gemengd worden met het andere verkeer, voldoende aandacht moet hier uitgaan naar rugdekking voor de fietser.

- wordt meegenomen in startnota

Voor de kruising met de winkelas staat in de startnota een optie met een lichtengeregelde oversteek en een optie op basis van de voorrangsregels. Beide opties zijn mogelijk volgens de verkeerssimulatie maar voor de veiligheid wordt door de GBC geopteerd voor een lichtengeregelde oversteek

- wordt meegenomen in projectnota

4. LOUISAPOORT

Fietser komende van Louisastraat richting Leopoldstraat moet beter georganiseerd worden.

- wordt meegenomen in startnota

De lijnvoering van de bussen van de entiteit Vlaams-Brabant die halte houden aan de school en dan naar het station rijden of andersom moeten herbekeken worden in functie van de herinrichting van de vesten en het nieuwe station. De Lijn toetst dit af met de collega's van Vlaams-Brabant. Bij de halte voor het bankkantoor moet gekeken worden naar de bereikbaarheid van de achterliggende parking.

- wordt meegenomen in projectnota

5. BRUSSELSEPOORT,

Mechelen heeft twijfels bij de toereikendheid van de huidige variant betreffende de fietsers komende vanuit de Brusselsepoortstraat. Er dienen nog twee varianten toegevoegd te worden, enerzijds een variant waar de fietser volledig mee geregeld wordt en 2 rijvakken kruist, anderzijds een variant waar de fietser over de middengeleider rijdt en slechts 1 rijbaan dient te kruisen.

- wordt meegenomen in startnota

6. COMET

Het segment tussen de Brusselsepoort en de Dijle heeft een groot verlies aan bewoners parkeren, de vraag naar parkeren voor deze zijde is vandaag ook groter dan het aanbod, een toename van parkeren in de toekomst zal dan ook gewenst zijn. Dit deelgebied zal niet op korte termijn worden uitgewerkt maar de startnota geeft 3 opties weer om bijkomend parkeren te voorzien.

De Lijn heeft vragen bij de halte in combinatie met langsparkeren, het ontwerp is conceptmatig. Bij verdere uitwerking zal geen combinatie zijn van halte voor bussen en langsparkeren.

7. BRUG OLIVETENVEST DIJLE

In de nota worden momenteel 2 varianten meegenomen, W&Z heeft vragen over de kosten en de bediening van de beweegbare platte brug, het is enkel de bedoeling dat deze brug sporadisch in de daluren wordt gebruikt voor pleziervaart (momenteel een 15tal boten die er nagenoeg vast aangemeerd zijn).

8. GUIDO GEZELLELAAN,

Mech heeft vragen over de bereikbaarheid van de aanliggende wijken, Nonnenstraat en Vrouw van Mechelenstraat. De ruimte is er voor eventuele extra baanvakken. OMG benadrukt dat er voor deze zone ook een variant is waarbij het principe van het vestenpark met centrale ligging kan ingepast worden afhankelijk van de keuze brug. Er wordt voorgesteld deze variant uit te schetsen met één brug over de Dijle.

MECH vraagt of er vanuit de R12 randvoorwaarden kunnen geformuleerd worden naar de toekomstige ontsluiting van het stadsontwikkelingsproject.

- wordt meegenomen in startnota

II. VESTENBOULEVARD

0.1. MODELANALYSE

MECH toont zijn bezorgdheid inzake de blijvende verkeersdruk op het noordelijk segment van de R12. Bijgevolg wordt gevraagd om aanvullend aan de beschrijving in de startnota de flankerende maatregelen grafisch in kaart te brengen.

- wordt meegenomen in startnota

0.2. OPLOSSINGSRICHTINGEN

De voorkeur gaat duidelijk naar de variant met het dubbelrichtingfietspad, Er wordt gevraagd voldoende aandacht te hebben voor de aansluitingen met in en uitritten.

1. MERODESTRAAT

In het ontwerp wordt het project van de fietsbrug geïmplementeerd, W&Z heeft nog vragen over de haalbaarheid gezien deze de waterkerende functie in gevaar zou kunnen brengen. Dit onderdeel wordt verder onderzocht in een parallelle studie door Vectris. De Lijn wenst een halte aan het museum maar meent dat dit niet mogelijk is, dit dient verder bekeken te worden in de projectnota.

2. KRUISPUNT NEKKERSPOEL – DOUANEPLEIN

Een definitieve uitwerking is pas mogelijk nadat er overeenstemming is over een duidelijke visie voor het openbaar vervoer op en rond de Vesten in parallelle planprocessen. Er wordt gevraagd het kruispunt toch mee op te nemen in de nota. Het uitgangspunt is dan behoud van de huidige configuratie maar wel met nieuwe aansluiting van de Zandpoortvest.

3. ALGEMEEN

PROV vraagt om de fietspaden te verbreden naar 2.00m i.p.v. de aanbevolen 1.75m + 0.50m zoals het vademecum voorschrijft. MOW vindt dit verdedigbaar gezien er op bepaalde segmenten veel fietsbewegingen zijn.

- wordt meegenomen in startnota

3. Verdere afspraken

Flankerende maatregelen moeten beter in beeld gebracht worden, welke maatregelen zijn nodig voor de realisatie van een bepaald deel vesten.

Een kaart wordt toegevoegd in de startnota met de randvoorwaarden die als basis kan dienen voor parallelle planprocessen.

Mech heeft nog een aantal opmerkingen welke toegevoegd worden in bijlage van dit verslag.

MOW heeft ook nog enkele kleine niet inhoudelijke opmerkingen op de startnota en zal deze aan het ontwerp bureau overmaken.

Alle betrokken actoren kunnen akkoord gaan met deze startnota, omwille van nog een aantal aanvullingen en opmerkingen stelt MOW voor om de aanpassingen opnieuw in een GBC te laten goedkeuren.

OMG/MINT werken op korte termijn een nieuw voorstel uit waarin rekening wordt gehouden met de opmerkingen van de verschillende actoren. Er wordt een GBC geplant op 23 april 2014.

Opmerkingen bij dit verslag

Verslag werd verzonden aan de GBC-leden op 11/03/2014. De ontvangen opmerkingen werden in het verslag verwerkt.

BIJLAGE 1:

Opmerkingen stad mechelen:

Het college neemt kennis van onderstaande bemerkingen met betrekking tot startnota en plannen van de vesten en beslist om deze mee te nemen naar de vergadering van de GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie):

- 1) Er is vanuit het college van burgemeester en schepenen een principieel akkoord met het voorgestelde concept R12 mits het aantal rijvakken op de zuidelijke vesten wordt geëvalueerd na aanleg en ingebruikname van de tangent en na een **evaluatieperiode van één jaar voor wat betreft het aantal benodigde rijvakken** (met proefopstelling van 1x1)
- 2) Een **verbeterde oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers** is één van de prioriteiten voor de stad. Dit dient dan ook maximaal te worden nagestreefd.
 - betere (veilig + vlot) dwarsrelatie (oversteekbaarheid) voor fietsers en voetgangers ter hoogte van kruispunten. Soms wordt oversteeken in 1 keer niet meer mogelijk langs een welbepaalde zijde van het kruispunt:
 - i. Brusselpoort: indien fietsers door Brusselpoort moeten deze ook veilig en vlot van en tot daar worden gebracht. Momenteel is het niet duidelijk hoe dit kan gebeuren. Wat zijn de consequenties + ook niet de kortste route?
 - ii. Louizapoort: oversteekrelaties
 - iii. Adegempoort: oversteekrelaties
 - iv. Liersesteenweg: slechts oversteekmogelijkheden aan 1 zijde
 - v. Ragheno: oversteeken in 2 of 3 keer ofwel grote omloopfactor
 - oversteekrelaties/voetgangers en fietsverbindingen, ook dwars op vesten aan aantal dwarsstraten – het park moet ook vlot en veilig ‘doorsteekbaar/doorfietsbaar’ zijn ter hoogte van dwarsverbindingen
 - i. W. Rosierstraat
 - ii. Groenstraat
 - iii. Relatie voor zachte weggebruikers tussen stationsomgeving en binnenstad (niet enkel via K. Mercierplein)
- **3) Ontsluiting stationswijk** (Arsenaalstraat, Coxiestraat, Stationsstraat) en parking Station (Robelco) dient aangepast te worden:
 - Afstemming met stationsproject is noodzakelijk
 - Het opheffen van de ventweg (momenteel + ook in toekomst voorzien in tegenrichting) heeft gevolgen voor de ontsluiting van de stationsbuurt (bijv. zonder aanpassingen dient heel de wijk weg te rijden via station-Consciencestraat.
 - Omdraaien van Arsenalstraat is minimaal noodzakelijk
 - De parking Station (Robelco) dient vlot bereikbaar te blijven. Er is momenteel een inrit naar de parking Station vanaf de bypass, die bereikbaar dient te blijven.
- **4) K. Mercierplein:**
 - Voorkeur zonder tunnel, met voorrang voor voetgangers (of indien noodzakelijk blijft vanuit de doorstroming op de vesten – met lichten)
 - i. Geen tunnelsleuven op de vesten waardoor de leefbaarheid er niet in het gedrang komt

- ii. Ook met een tunnel moet er bovengronds minimaal een ventweg voorzien worden voor lokaal verkeer en het openbaar vervoer. Hierdoor wordt de oversteekbaarheid toch weer beperkt. De oversteekbaarheid van de vesten wordt verzekerd, ook zonder tunnel
 - iii. Door het voorzien van een tunnel zal deze nieuwe verbinding voor doorgaand verkeer leiden tot een aanzuigeffect van gemotoriseerd verkeer, waardoor ook de waargenomen verkeersdruk op het zuidelijk segment van de Vesten significant toeneemt.
 - iv. Het K. Mercierplein ligt op een route voor uitzonderlijke transporten waardoor bij de keuze voor een tunnel de tunnelmonden een grote lengte hebben (ofwel de uitzonderlijke transporten nog steeds bovengronds dienen te rijden)
 - v. Er wordt ingeschat dat de stromen voetgangers en fietsers tussen binnenstad en station dermate groot zijn tijdens de spits dat dit de doorstroming op de vesten/van de Consciencestraat met zich mee zal brengen indien er geen verkeerslichten worden voorzien. Indien blijkt dat verkeerslichten nodig zijn, dienen deze nog mogelijk te zijn binnen ontwerp en uitvoering
- 8 verschillende haltes voor openbaar vervoer is niet gewenst – bundeling van haltes (en ook halteinfrastructuur is gewenst
- Een centrale halte op het plein zodat (één van) de commiezenhuizen (deels) kan ingeschakeld worden als wachtaccomodatie?
- **5) Parkeren** – Het verlies aan parkeerplaatsen integraal wordt opgevangen, bij voorkeur ondergronds met als alternatief bovengronds (parkeereilanden). De parkeerbalans dient per deelsegment in evenwicht te zijn.
 - Parking Comet – Het is niet realistisch om aan Comet bijkomende parkeerplaatsen als randparking/oplossing voor bewoners te voorzien (problematiek bodemverontreiniging)
 - Het verlies aan parkeerplaatsen op openbaar domein is vooral voor bewoners een probleem. Bezoekers hebben alternatieven in de parkings, maar de alternatieven op wandelafstand voor het verlies van parkeerplaatsen in het zuid-westelijk deel van de vesten zijn beperkt.
 - De aantallen in bestaande toestand verschillen enigszins van de werkelijke situatie.
 - Ook naar de aantallen van de nieuwe toestand worden bedenkingen gemaakt of deze realistisch zijn opgenomen. Zo zullen er nog bij het uiteindelijke ontwerp nog heel wat parkeerplaatsen verdwijnen omwille van:
 - i. garagepoorten, haltes openbaar vervoer, oversteekplaatsen,...: zeker op Koningin Astridlaan, Olivetenvest, Van Benedenlaan zijn er aan de huizenkant (waar de parkeerplaatsen worden voorzien) verschillende garagepoorten/inritten, die toegankelijk moeten blijven.
 - ii. ook op Speecqvest zal er nog verlies aan parkeerplaatsen zijn door de inrit van de ondergrondse parking
 - iii. parkeerplaatsen kunnen niet tot op het kruispunt worden gerealiseerd in functie van afslagstroken/zichtbaarheid (o.a. aan Rode Kruisplein)
- 6) De invulling van de parkzone en de keerpunten dient nog verder worden uitgewerkt. Er worden o.a. vragen gesteld bij de meerwaarde van waterpartijen bij keerbeweging. Zijn deze niet te integreren in parkzone om deze meer beleefbaar te maken? Ook de waardevolle standbeelden dienen te worden geïntegreerd. Belangrijk is dat het park een samenhangend geheel vormt, maar ook de differentiatie naar verschillende gebruikszones is nog verder uit te werken. Bij de verdere uitvoering dient naast de integratie van de waardevolle standbeelden ook aandacht gegeven te worden voor de plaatsing van hedendaagse kunstwerken.
- 7) Het principe van **rechts-in rechts-uit** voor gemotoriseerd verkeer op de vesten wordt als goed uitgangspunt en meerwaarde beschouwd. Wel wordt de vraag gesteld of ook werd ingeschat of er ook implicaties zijn naar de circulatie in de binnenstad of woonlobben.
- 8) Bij de verdere uitwerking is ook de materiaalkeuze van de **parkband** belangrijk, waarbij duurzaamheid en leesbaarheid (géén rijstrook-parkeerstrook) specifieke aandachtspunten zijn.

- 9) Op de huidige plannen wordt de **Colomastraat** niet vanaf de vesten ontsloten. Bij voorkeur dient er een bypass te worden voorzien, inrijdend vanaf Schuttersvest.
- **10) Tinellaan:** indien geopteerd wordt voor een dubbelrichtingsfietspad dient de nodige aandacht te worden besteed aan de veiligheid ter hoogte van opritten/garages/zijstraten.
- **11) De inrichting rond de Brusselpoort** dient als historisch onderdeel van de vesten te worden geoptimaliseerd (ook in functie van de toegankelijkheid)
- **12) Bij het verder uiterken van het Campuspark** dient de nodige aandacht te gaan aan de problematiek van laden en lossen en bereikbaarheid van garages (versus foutgeparkeerde voertuigen op voetpadstrook), cfr. de problematiek in de Stationsstraat.
- **13) Kruispunt Nekkerspoel** wordt uit de startnota gehouden – Het is echter wenselijk dat dit kruispunt grondig wordt uitgewerkt, aangezien dit momenteel naar doorstroming, oversteekbaarheid en inrichting een belangrijke impact heeft op de N15, de N15a en het achterliggende wegennet.
- **14) Voorkeur variant voor 1 brug aan Olivetenvest**
 - Omwille van ruimtelijke mogelijkheden aan water wordt de voorkeur gegeven aan de variant met 1 brug
 - De brug kan zo laag mogelijk aansluiten bij het maaiveld, maar moet minstens de nodige vrije doorvaarthoogte hebben tov de waterspiegel
- **15) G. Gezellelaan:** ontsluiting Rode Kruisplein + Begijnhof:
 - Ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer dient te worden voorzien aan de G. Gezellelaan
 - i. Hetzij keerbeweging voorzien indien enkel rechtsaf
 - ii. Hetzij ook mogelijkheid linksaf te voorzien
 - Ook een veilige en vlotte verbinding voor voetgangers en fietsers tussen Rode Kruisplein en Begijnhof is noodzakelijk
- **16) Het opheffen van de ventweg** –in het bijzonder op Speecqvest- heeft belangrijke implicaties voor de bewoners. Aandacht dient te gaan naar groenstructuur tussen de woningen en de rijweg.
- **17) Voldoende aandacht** dient te gaan naar de **ontsluiting van de (toekomstige) stadsontwikkelingen/sites** zoals Comet, Keerdok, Gasthuissite, Tinel, Hof Van Egmont... maar ook de ontsluiting van een aantal parkings (o.a. parking Zandpoortvest) is nog niet optimaal voorzien (zonder lichten? Ook linksaf mogelijk bij uitrijden?)
 - Speecqvest – er dient te worden rekening gehouden met de ondergrondse parking en de voorziene in- en uitritten van de parking (cfr. overleg Hof Van Egmont – parking Speecqvest).
 - i. Voorziene parking heeft 432 parkeerplaatsen
 - ii. 1 inrit intramuros en een in- én uitrit extramuros
 - Ook met de ontsluiting van Tinel dient bij de verdere uitwerking maximale afstemming te zijn.
 - De ontsluiting van Keerdok is een aandachtspunt (cfr. bemerking bij G. Gezellelaan)
- **18) Wat is de noodzakelijkheid van de flankerende maatregelen** (o.a. doortrekking Uilenmolenweg/aanpassingen knoop Mechelen-Noord)? Zijn deze noodzakelijke randvoorwaarden of wenselijke maatregelen? Wat is de invloed op het ontwerp/functioneren van de vesten indien deze flankerende maatregelen niet worden doorgevoerd?
- **19) Ook op de westelijke vesten is (naar de toekomst toe) doorstroming van openbaar** vervoer een belangrijk aandachtspunt.
- **20) Inzake communicatie** heeft het college op 20.12.2013 beslist om pas in een latere fase de communicatie op te starten, namelijk pas 1 jaar voor aanvang van de werken. Voor een aantal adviesraden, in het bijzonder de GECORO, is het gewenst om het dossier in de ontwerpfase voor te leggen. Kan het voorleggen aan de GECORO in het verdere procesverloop worden opgenomen?

5.2 VERSLAG RMC

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

**PROCES-VERBAAL
BESPREKING IN DE VERGADERING VAN 19 JUNI
2014 TE ANTWERPEN**



Agendapunt: Mechelen: herinrichting – doorstroming OV R12 - startnota

RMC-voorzitter: Frank Leys

GBC-voorzitter: Schepen bevoegd voor Mobiliteit Marina De Bie
(marina.debie@mechelen.be)

Kwaliteitsadviseur: Dhr. Lieven Van Eenoo (met input van dhr. Luc De Ryck – OV kwaliteitsadviseur)

GRB GBC	Goedkeuring HR
GRB: 23/04/2013	ok

Mobiliteitsplan	snelttoets	fase
PAC: 16/05/2002	PAC: 14/11/2007 spoor 2	RMC uitwerkingsnota 19/9/2013

startnota	Projectnota / unieke verantwoordingsnota	evaluatie	Referentie project
GBC: 23/04/2014 consensus	Nvt	nvt	?
RMC: 19/06/2014 gunstig	nvt	nvt	

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 23/04/2014. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (I)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 10/07/2014 bezorgd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Dhr. Lieven Desmidt	Initiatiefnemer: Agentschap Wegen en Verkeer	A
Marina De Bie	Stad Mechelen – schepen	A
Bram Van Dyck	Stad Mechelen – Ruimtelijke Planning en	A

	Mobiliteit	
Yves De Beleyr	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Roger Corbreun	VVM De Lijn	A
Wim Verlinden	AWV - EVT	A
	Departement Ruimte Vlaanderen	N
Staf Aerts	Provincie Antwerpen	A
André Arnauw	Provincie Antwerpen	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Luc Wallays	Studiebureau Omgeving	A
Maarten Moers	Studiebureau Omgeving	A
Michaël Verheyde	Studiebureau Mint	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 (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



*Mobiliteit en
Openbare Werken*

Mechelen, Herinrichting R12 – startnota

- ☒ Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 19 juni 2014 te Antwerpen.

Ref.: startnota

a) Procesbeschrijving

De startnota werd besproken en in consensus goedgekeurd door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van de stad Mechelen op 16 mei 2014.

Het project werd voor bespreking overgemaakt aan de Regionale Mobiliteitscommissie, zetelend in de provincie Antwerpen en geagendeerd op de zitting van 19 juni 2014. De wettelijke adviestertermijn van 15 werkdagen start op dezelfde datum.

De gemeente beschikt op datum van bespreking niet over een geldig gemeentelijk mobiliteitsplan.

b) Bespreking in de RMC vergadering

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

De verschillende actoren geven aan best tevreden te zijn met het resultaat van deze studie. Een aantal partners geeft aan dat het kruispunt Nekkerspoel (dat bewust buiten de nota bleef) een cruciaal punt wordt. Er blijkt bij het stadsbestuur op beleidsniveau nog wel wat twijfel te zijn bij het voorgestelde 2x1-profiel. Een proefopstelling zal in deze moeten overtuigen. In functie van al geplande ruimtelijke ontwikkelingen ziet de stad een grotere rol weggelegd voor fiets en openbaar vervoer, zeker aan de westzijde van de Vesten. De dienstkringeningenieur van AWV is tevreden met de bereikte consensus, maar geeft tegelijk aan dat de impact van de R6 verder te bekijken is en dat een verbeterde relatie Mechelen Noord – Zuid een belangrijke 'flankerende' maatregel is voor het functioneren van de westelijke Vesten. Aansluitend stelt de vertegenwoordiger van EVT dat de uitwerking op projectniveau sterk bepalend zal zijn voor de capaciteit van de kruispunten. De Lijn is bereid de reismogelijkheden van het openbaar vervoer samen met de stad verder te bekijken, en is alvast tevreden dat het openbaar vervoer niet vergeten wordt in de stedelijke ambitie.

c) Toetsing van het plan of project

De nota volgt de voorgeschreven opbouw en bevat de nodige projectgerichte informatie.

Het project voorziet in de heraanleg van de volledige 'Vesten'. Dit ruime projectgebied getuigt van ambitie. Gezien de onderlinge samenhang en de interactie met de stationsomgeving, is het evenwel logisch de 'Vesten' in hun geheel te benaderen. Op de vergadering wordt aangegeven dat in eerste fase slechts een beperkt deel van het projectgebied tot op ontwerpniveau zal uitgewerkt worden.

Bij het ruimtelijk en verkeerskundig kader blijkt de belangrijke impact van de stationsomgeving. Ook de doortrekking van de R6 en de aanleg van de tangent N1-N15 als primaire weg II zijn belangrijke kaderstellende elementen ten aanzien van de verkeersfunctie van de R12. In 2007 werd al eens een ontwerp streefbeeld opgemaakt voor de R12. Dit is toen wegens onduidelijkheid over verwachte ontwikkelingen stopgezet. De nota die nu voorligt, herneemt de belangrijkste ruimtelijke principes.

De verlenging van de R6 is op dit ogenblik volop in uitvoering. Uit de modelsimulaties blijkt dat de radiale N15 toch nog steeds een zeer betekenisvolle bovenlokale rol zal blijven spelen in het verkeerssysteem. Nochtans moet het de ambitie zijn om de doorgaande oost-westbeweging naar de R6 af te leiden en te voorkomen dat het bovenlokaal gebruik van de radiale N15 blijft zoals vandaag.

Studie eenrichtingsmodel: de conclusie is duidelijk dat de invoering van eenrichtingsverkeer op de hele Vesten ongewenste effecten heeft.

De wegcategorisering volgens kaart 17 geeft vanaf Mechelen Zuid geen duidelijke functie aan de insteek naar de tangent. Het gaat hier wel degelijk om een primaire weg.

Na het analysedeel moet in principe duidelijk zijn welke randvoorwaarden gelden ten aanzien van het ontwerp: welke capaciteit wegverkeer vrijkomt, welke inrichtings- en kwaliteitseisen er gelden inzake doorstroming openbaar vervoer, fietsinfrastructuur, leefomgeving, parkeren,...

Het is een interessante keuze om de Vesten via drie zeer uiteenlopende scenario's te benaderen. Een aantal elementen mocht wel iets concreter uitgewerkt worden. Zo is niet steeds duidelijk welke verkeersinfrastructuur minimaal voorzien is.

Scenario 1 – Vestenring: is dit compatibel met een lokaal verzamelende functie? Volgens de categorisering zitten er 2 segmenten in de R12. Het is niet direct duidelijk hoe dit verschil zich vertaalt in dit scenario. Verder blijkt dat er in dit scenario toch maar 2 tunnels zouden voorzien worden...

Scenario 2 – Vestenboulevard: met verwijzing naar Antwerpen zou men dit ook wel het 'Leien-scenario' kunnen noemen. De vele aparte stroken worden – ruimtelijk zeker niet onterecht – als nadeel beschouwd.

Scenario 3 – Vestenpark: een zeer ver doorgedreven concept voor een lokale weg. De breuk met de vorige scenario's is zeer groot: hier geen aparte ventwegen of busbanen, maar slechts één rijstrook per richting.

De scenario's worden modelmatig onderzocht, zodat een objectieve vergelijking mogelijk is. 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 Speeqvest 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.

De verwachte intensiteiten flirten in alle scenario's op meerdere wegvakken met de theoretische afwikkelingscapaciteit van een rijstrook op een kruispunt. Daarnaast wil men op een aantal radialen toeritdosering toepassen om de doorstroming op de Vesten te bevorderen. Dit vormt wel een potentiële flessenhals voor het openbaar vervoer op de radialen. Er is wel voorzien om op plaatsen waar zich filevorming voordoet, de doorgang voor het openbaar vervoer te verbeteren door doorstromingsmaatregelen te nemen. Er wordt echter niet ingegaan op deze maatregelen.

De modelanalyses beperkten zich voor de startnota tot het gebruik van een statisch mesomodel (regiomodel) met modellering van twee maatgevende spitsuren. Dit is niet erg geschikt voor de analyse van stedelijke wegen waar de kruispunten doorslaggevend zijn voor de verkeersafwikkeling. Voor een aantal kruispunten werd intussen wel reeds een eerste dynamische microsimulatie uitgevoerd. Het verdient aanbeveling om in de projectnota een volledige dynamische (micro-)simulatie voor het projectgebied uit te voeren zodat verkeersafwikkeling, doorstroming en file-opbouw in detail kunnen nagegaan worden.

Een globaal overzicht van de concrete ingrepen per scenario / voorkeurscenario per modus ontbreekt. Dit zou nochtans zinvol zijn en een interessant overzicht bieden van de gevolgen van de ontwerpkeuze. Nu komen tal van ontwerpelementen pas naar boven bij de bespreking van de oplossingsrichtingen vanaf p.106.

Ondanks de uitleg op p. 106, is onduidelijk hoe de principiële keuze voor het Vestenpark (2x1) garanties biedt voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Een combinatie van 15 à 25 bussen per uur en 500 à 1.000 pae/uur/richting lijkt niet bevorderlijk voor een vlotte doorstroming. Ook de afweging in verband met al dan niet uitstulpende bushaltes leidt tot een nogal vrijblijvende benadering en biedt derhalve geen voldragen resultaat voor een startnota. Vanuit de stad werd – ook ter zitting – herhaaldelijk de wens geuit om de nieuwe ontwikkelingen op de westelijke Vesten te koppelen aan een betere busbediening langs die zijde. Hierdoor zou ook de drukke westzijde van de Vesten in de toekomst intenser busverkeer gaan kennen. Vanuit de huidige OV-structuur in Mechelen, en meer nog vanuit de geschetste toekomstvisie, is duidelijk dat deze structuur wettigt dat er bij een downgrading en heraanleg van de Vesten maximaal maatregelen worden getroffen voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Algemeen lijkt het voorkeurscenario op dit punt dus geen goed uitgangspunt voor een duurzaam mobiele stad. Het studiebureau geeft ter zitting aan dat deze bezorgdheid al meegenomen werd op de as tussen de twee stations. Op de andere secties zijn momenteel hoogstens aanloopstroken naar de haltes toe voorzien. Overigens zal men de projectnota voorlopig enkel uitwerken voor de zuidoostzijde van de Vesten.

De “parkband” die in het Vestenpark de rijweg afscheidt van de groenzone is een sterk ruimtelijk beeld. Door deze zone bewust overrijdbaar te maken (voor hulpdiensten, openbaar vervoer, bij parkeerbewegingen,...) riskeert de kwaliteit van dit beeld snel te vervagen. De ruimtelijke insteek speelt verder blijkbaar ook een belangrijke rol in de afweging van de typeprofielen, waarbij het een belangrijk uitgangspunt is om de groene parkzone een minimaal (kritisch) profiel te geven zodat centraal ruimte vrijkomt voor activiteiten die de

parkzone boven het niveau van een modale middenberm doet uitgroeien. Dit is een eerbaar uitgangspunt, maar mag het gewenste functioneren van het verkeerssysteem niet hypothekeren. De belangrijke openbaar vervoerfunctie en de lokale ontsluiting voor autoverkeer moeten gewaarborgd blijven.

Het is blijkbaar niet de bedoeling te keren op de kruispunten, maar wel ertussen. De keerpunten worden georganiseerd rond (bestaande / nieuwe / virtuele) fonteinen. De kerende automobilist blijft ondergeschikt t.o.v. de doorgaande, terwijl er op deze lokale II-weg verkeerskundig geen onderscheid hoort te zijn tussen beide. Ter hoogte van diverse keerpunten worden plaatselijk 2 rijstroken voorzien (vb. Battelsesteenweg) en zijn heel wat weefbewegingen te verwachten. Hoewel de Mechelaars dit concept allicht gewoon zijn, mag men niet blind zijn voor de risico's die deze bewegingen inhouden.

Laden en lossen gebeurt niet vanop de rijweg, maar op specifieke zones. Dit is logisch gezien het 2x1-profiel van de weg. Voor de concrete aanpak blijft de nota helaas nog op de vlakte.

Bij de typeprofielen en kruispuntoplossingen

- Ragheno plein: graag een duidelijk zicht op de interactie van dit kruispunt met de tangent.
- Kardinaal Mercierplein:
 - o Een duidelijke keuze voor de Consciensestraat als openbaar vervoeras.
 - o De intensiteiten dalen naarmate men via de Vesten het Mercierplein nadert. Een dure tunnel is hier dus niet zomaar een optie.
 - o Parking Speecqvest
- Brusselsepoort:
 - o Maakt de inrichting van de radiale as deel uit van dit dossier? (centraal fietspad?)
- Vestenpark aan de Dijle:
 - o In dit projectonderdeel is de herinrichting van de brug en omgeving dermate cruciaal dat dit verder moet uitgewerkt worden op startnota niveau. Wat vandaag voorligt is onvoldoende.
 - o Ook aan de overzijde van de brug, richting Rode Kruisplein, biedt zeker de zijde centrum mogelijkheden voor een meer stedelijke inrichting. Hier moet nagedacht worden over de ligging van de rijbanen t.o.v. elkaar.

Doorheen de hele nota wordt betoogd dat de aanleg van de 'Tangent' de sleutel is tot de afbouw van de Vesten van 2x2 naar 2x1. In het onderdeel 'flankerende maatregelen' komt op p.132 vrij plots naar voor dat er in het westelijk segment ontwikkelingen te verwachten zijn die de aanleg noodzakelijk maken van een nieuwe verbinding tussen Mechelen Noord en Mechelen Zuid (optimalisatie Uilmolenweg of parallelweg E19 Noord – E19 Zuid). Het gaat niet op dit omvangrijke project zomaar even te presenteren als "flankerende maatregel" bij het Vestenproject, terwijl de nota nergens aangeeft of/dit project in de modelsimulaties meegenomen is. Ofwel moeten er vragen gesteld worden bij de resultaten van deze simulaties.

d) Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

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

- Stappers:

- Stappers presenteren zich in diverse vormen: gehaaste pendelaars, groepjes scholieren, relaxte gezinnen, flanerende shoppers... met elk een ander verwachtingspatroon. Herinrichting van de Vesten biedt voor hen belangrijke opportuniteiten. Aandacht voor logische oversteekpunten wordt belangrijk.
- De centrale parkzone biedt mogelijkheden voor recreatieve inrichting, maar grenst tegelijk aan verkeersgebied. Een duidelijke geleiding van en naar de parkzone zal nodig zijn.

- Trappers:

- Voor fietsers is in eerste instantie de radiale beweging belangrijk, maar de Vesten maken ook deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Op de geregelde kruispunten kunnen dus alle bewegingen voorkomen. De inrichting moet daar rekening mee houden.
- Toekomstgericht verwachten we toenemende fietsintensiteiten, zeker in stedelijk gebied. Fietspaden van 1,75m voldoen aan de huidige inrichtingsnormen, maar zijn bedoeld voor normale intensiteiten.
- Een breder fietspad is ook nuttig omdat in het brede openbaar domein de centrale parkzone onverwacht toch net die barrière kan zijn die fietsers ertoe kan aanzetten om plaatselijk in de tegenrichting te rijden.

- Openbaar vervoer:

- De aandacht voor een kwalitatief openbaar domein mag niet ten koste gaan van de doorstroming van het openbaar vervoer. Dit aspect moet in de projectnota verder onderzocht worden en vormt een belangrijk aandachtspunt in de verdere uitwerking van de plannen. Overigens hebben ook de hulpdiensten hier baat bij.

- Privaat vervoer:

- De Vesten blijven een belangrijke rol spelen in het lokale verkeerssysteem. Het functioneren daarvan geniet voorrang boven het ruimtelijk beeld.
- Ook voor parkeerstroken is 2m niet echt royaal. Liever iets breder, dit is veiliger bij het uitstappen aan chauffeurszijde.

e) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

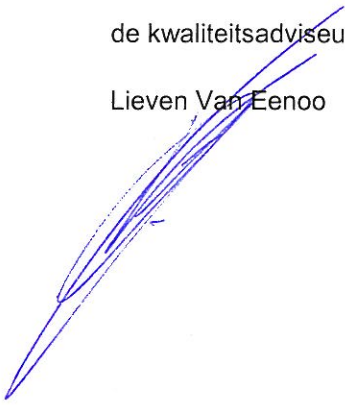
In het verder procesverloop moet rekening gehouden worden met de aanbevelingen uit dit advies.

dinsdag 1 juli 2014

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur,

Lieven Van Eenoo



6 RAMING

Gemeente:	Mechelen							
Gewestweg:	Speecqvest							
			Totale kosten			Deel AWV		
		eenheid	specqvest	eenheidsprijs	totaal specqvest	specqvest	eenheidsprijs	totaal specqvest
omschrijving								
IV voorbereidende werken en grondverzet								
nieuwe wegas	m	625				625		
ruimen zwerfvuil (totale oppervlakte per zone)	m²	14651	0,20 €	2 930,20 €				
te rooien bomen	st	41	80,00 €	3 280,00 €	41	80,00 €		3 280,00 €
opbraak monoliete verharding	m²	8334	6,00 €	50 004,00 €	8334	6,00 €		50 004,00 €
opbraak elementenverharding	m²	2786	3,00 €	8 358,00 €				
opbraak verlichtingspalen	st	31	90,00 €	2 812,50 €	31	90,00 €		2 812,50 €
opbraak bordstenen	m	2514	3,00 €	7 542,00 €	2514	3,00 €		7 542,00 €
uitgraving	m³	733	4,00 €	2 930,20 €	623	4,00 €		2 490,67 €
afdekking met nieuwe teelaarde	m³	5214	12,00 €	62 568,00 €				
afvoer grond (75 % van af te voeren volume)	m³	549	17,60 €	9 669,66 €	467	17,60 €		8 219,21 €
afvoer vervuilde grond (25 % van af te voeren volume)	m³	183	56,00 €	10 255,70 €	156	56,00 €		8 717,35 €
V onderfunderingen en fundering								
geotextiel	m²	9153	0,80 €	7 322,40 €	3975	0,80 €		3 180,00 €
funderingen voetpad, fietspad, park	m²	4421	12,00 €	53 052,00 €	974	12,00 €		11 688,00 €
funderingen asfalt B4-B5	m²	3529	15,00 €	52 935,00 €	3529	15,00 €		52 935,00 €
VI verharding								
toplaag asfalt busbaan B4-B5	m²	1568	10,00 €	15 680,00 €	1568	10,00 €		15 680,00 €
dubbellaagse onderlaag asfalt busbaan B4-B5	m²	1568	20,00 €	31 360,00 €	1568	20,00 €		31 360,00 €
toplaag asfalt rijweg B4-B5	m²	2286	10,00 €	22 860,00 €	2286	10,00 €		22 860,00 €
dubbellaagse onderlaag asfalt rijweg B4-B5	m²	2286	20,00 €	45 720,00 €	2286	20,00 €		45 720,00 €
toplaag rood asfalt fietspad	m²	1078	12,00 €	12 936,00 €	1078	12,00 €		12 936,00 €
enkellaagse onderlaag asfalt fietspad	m²	1078	10,00 €	10 780,00 €	1078	10,00 €		10 780,00 €
parkpaden	m²	1100	22,00 €	24 200,00 €				
voetpad	m²	2550	65,00 €	165 750,00 €				
parkeerstrook	m²	513	35,00 €	17 955,00 €				
inrijhaven	m²	58	23,00 €	1 334,00 €	58	23,00 €		1 334,00 €
VII riolering UITGAANDE VAN UITVOERING ZONDER STRUCTURELE OF NIET-STRUCTURELE RENOVATIE								
straatkolken 1per 25m rijbaan inclusief aansluiting op riool	st	25	550,00 €	13 750,00 €	25	550,00 €		13 750,00 €
VIII lijnvormige elementen (inclusief fundering)								
boordsteen 20 cm breedte langs rijbaan	m	372	25,00 €	9 300,00 €	372	25,00 €		9 300,00 €
boordsteen 20 cm breedte langs parkpad variabele grondkering	m	918	180,00 €	165 240,00 €				
boordsteen 50 cm breedte niet langs fietspad	m	110	37,00 €	4 070,00 €	110	37,00 €		4 070,00 €
boordsteen 50 cm breedte langs fietspad	m	167	37,00 €	6 179,00 €	167	37,00 €		6 179,00 €
parkband 1,65 cm breedte	m	636	350,00 €	222 600,00 €				
goot	m	625	18,00 €	11 250,00 €	625	18,00 €		11 250,00 €
X signalisatie								
verkeersborden	st	31	160,00 €	5 000,00 €	31	160,00 €		5 000,00 €
thermoplastmarkering	m²	219	20,00 €	4 375,00 €	219	20,00 €		4 375,00 €
verkeerslicht (mast met 1 tot 3 onderdelen)	st	0	6 500,00 €	0,00 €				
verlichting (1mast per 30m rijweg)	st	21	2 200,00 €	45 833,33 €	21	2 200,00 €		45 833,33 €
verlichting park (1mast per 20m pad)	st	23	1 800,00 €	41 310,00 €				
XI groenaanleg en -onderhoud								

omschrijving	eenheid	specqvest	eenheidsprijs	totaal specqvest	specqvest	eenheidsprijs	totaal specqvest
banken	st	8	1 400,00 €	11 200,00 €			
afvalbakken	st	4	950,00 €	3 800,00 €			
bushalte	st	1	3 900,00 €	3 900,00 €			
boomroosters	st	8	1 800,00 €	14 400,00 €			
inzaaien park	are	53	70,00 €	3 694,60 €			
aanplant bomen verharding	st	8	900,00 €	7 200,00 €			
aanplant bomen parkzone	st	25	600,00 €	15 000,00 €			
wortelbegeleiding	m	48	33,00 €	1 584,00 €			
waarborgtermijn	TP		138 153,30 €	18 233,58 €			
XII minderhinder en proefopstellingen							
proefopstelling	TP	9375	1,50 €	14 062,50 €	9375	1,50 €	7 031,25 €
minder hinderwerken	TP		0,10 €	124 421,67 €		0,10 €	53 622,97 €
geen fasering voorzien							
onvoorzien 10%	TP			136 863,83 €			
omschrijving							
totaal exclusief btw			TOTAAL	1 505 502 €		Deel AWV:	451 950 €
totaal inclusief btw				1 821 658 €			546 860 €
Riolering							
Riolering RWA	m	625	150,00 €	93 750,00 €			45 900,00 €
Riolering DWA	m	313	170,00 €	53 210,00 €			
Inspectieputten	st	15	1 000,00 €	15 000,00 €			5 000,00 €
huisaansluitingen	st	50	1 000,00 €	50 000,00 €			
Onvoorzien	st	1	38 000,00 €	38 000,00 €			
			TOTAAL	249 960,00 €		Deel AWV:	50 900,00 €
totaal				2 071 617,63 €			597 759,83 €
ereloon 6 %				124 297,06 €			35 865,59 €
algemeen totaal				2 195 915 €			633 625 €

COLOFON

project	Vasten Mechelen Speecqvest
projectnummer	16068
opdrachtgever	STAD MECHELEN
opdrachtnemer	OMGEVING cvba Uitbreidingstraat 390 2600 Antwerpen-Berchem tel +32 3 448 22 72 fax +32 3 440 13 93

