

**GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN
STAD MECHELEN**

**VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 15 FEBRUARI
2016**

Verlaggever: Stad Mechelen

Verlag versie 2 – 08/03/2016

*Onderwerp: Projectnota Speecqvest
Mechelen*

Aard van de GBC-beslissing

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

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

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

2. Variabele leden

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

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

3. Adviserende leden

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

Luc Wallays Maarten Moers	Omgeving		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 AWW aan de stad Mechelen (overdracht Gemeenteraad februari).

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. MOW vraagt verduidelijking over de proefopstelling en intenties; of deze nog stroken met de afspraken. Schepen De Bie antwoordt dat de proefopstelling er nog steeds in dient te bestaan om de mogelijkheid van het verkeer op 2x1 te brengen en een busbaan te voorzien na te gaan bij de opening van de tangent. Dat dient te worden geëvalueerd (evaluatie nog verder te bespreken).
- 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.

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 heraangelegde Speecqvest moet de referentie worden voor de kwaliteit van de volledige vesten qua groen, verblijfsplekken, speelelementen, oversteekbaarheid, ...
- 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 het ontwerpverslag werden verwerkt in dit verslag.

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. Fietsers 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

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?

*