

HERINRICHTING VESTEN MECHELEN

PROJECTNOTA SPEECQVEST

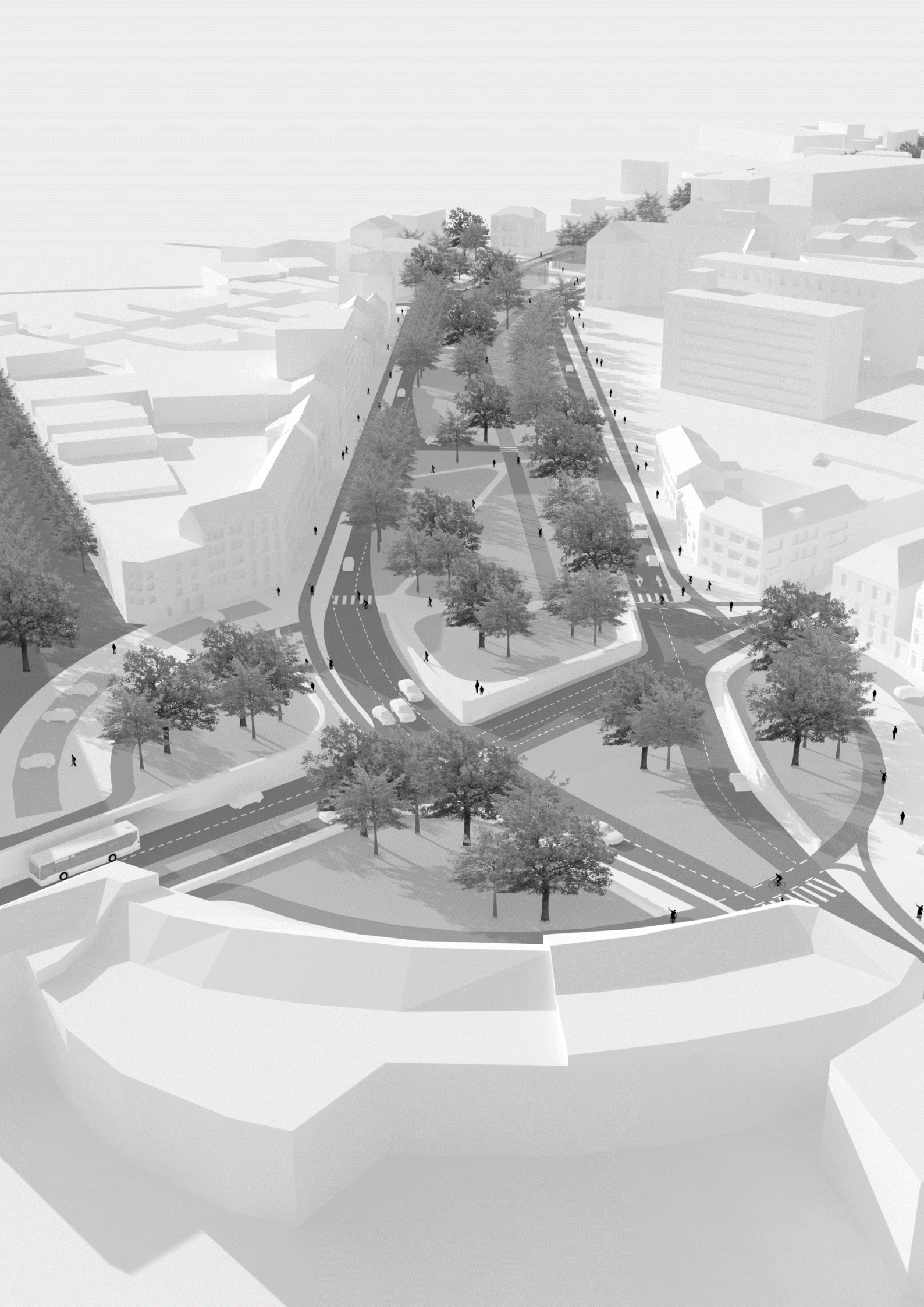
Stad Mechelen

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

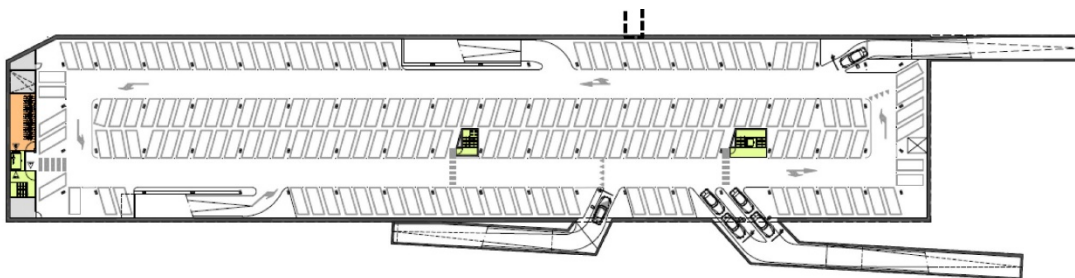
1.1 INLEIDING

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

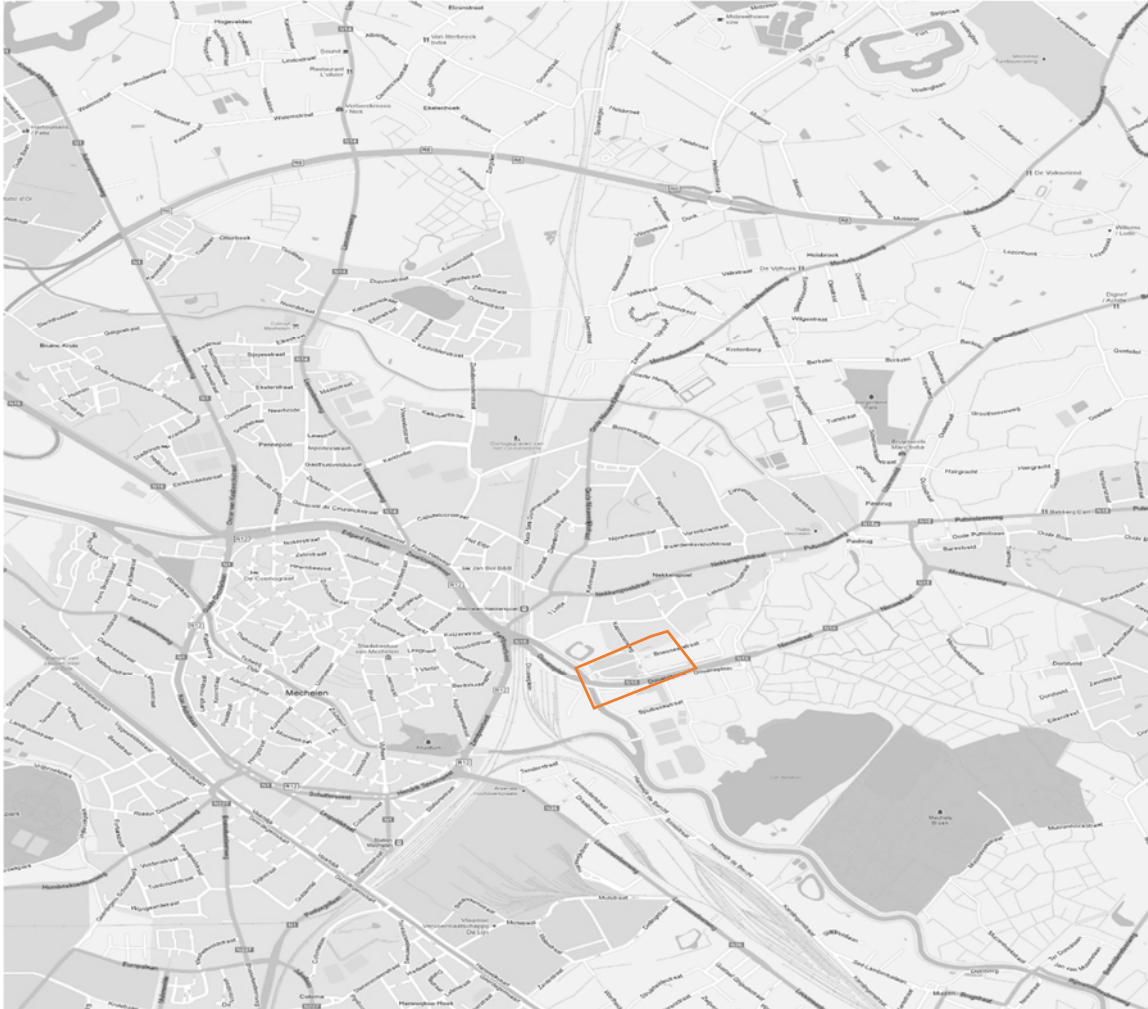


Parking BRUUL en het ontwerp van het maaiveld zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Deze projectnota dient samen gelezen te worden met de MOBER van de ondergrondse parking.

1.2 SITUERING PROJECTGEBIED

Deze projectnota behandelt enkel de Hendrik Speecqvest, tussen de kruispunten Ragheno plein 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.

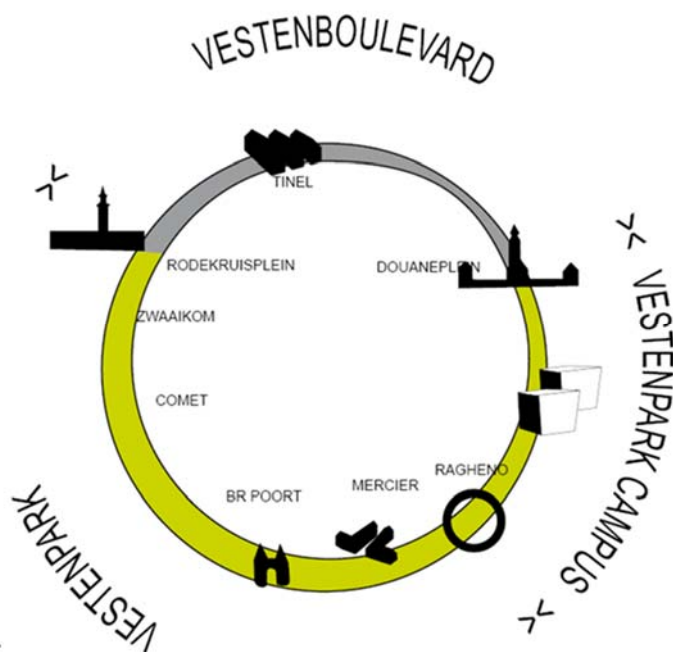
De Vesten worden maximaal ingericht als een brede groene verblijfszone met aantrekkelijke paden voor recreatief gebruik. Door de inrichting van een brede groenzone kunnen de historische gevelwanden opnieuw tot hun recht komen en kunnen nieuwe ontwikkelingen gefaciliteerd worden. De mogelijkheden om de 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

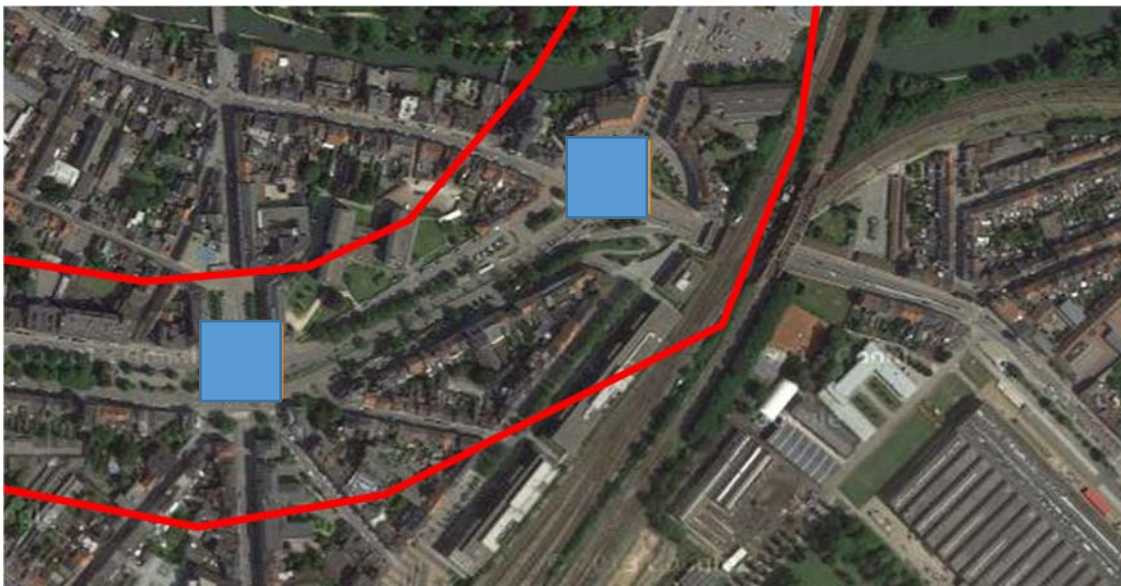
STUDIEGEBIED

De microsимулатie 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) Raghenooplein

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.

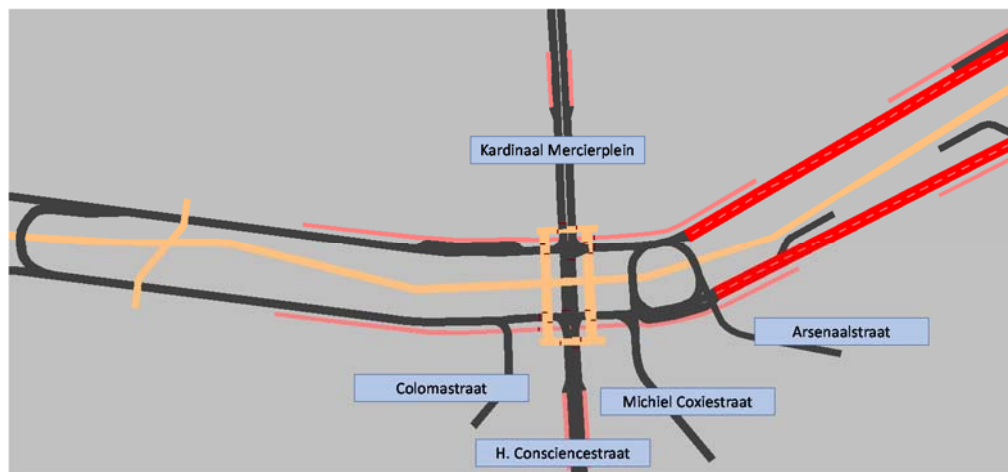
3.2.2 BESPREKING PER KRUISPUNT

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



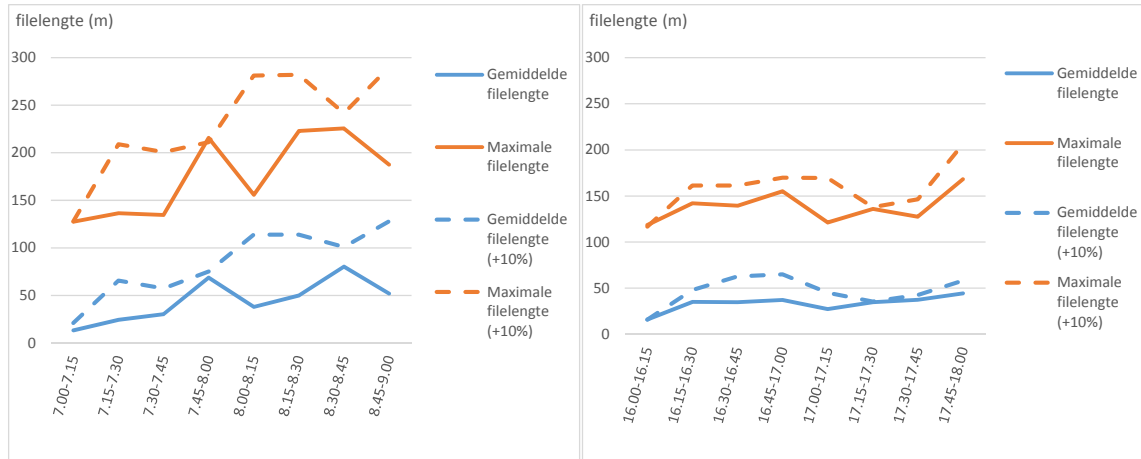
Tussen het Kardinaal Mercierplein en het Raghenooplein is langs beide zijden van de R12 een busbaan voorzien, namelijk op de rood aangeduide wegsegmenten op Figuur 8. De lichtenregeling bestaat uit twee gesynchroniseerde 2-fasige regelingen, om onder meer een goede doorstroming van de bussen te garanderen,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

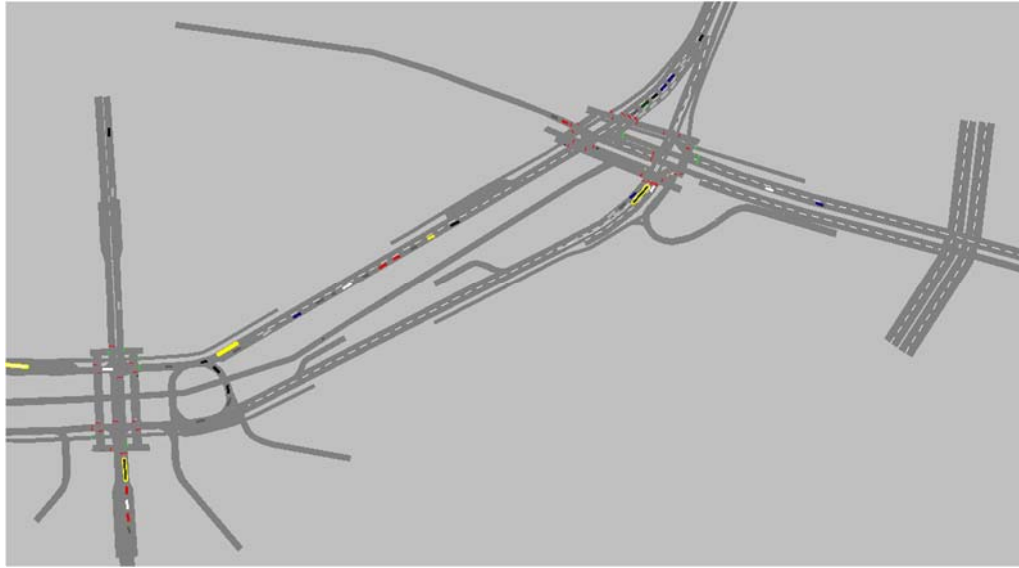


De maximale wachtrijlengte bedraagt ongeveer 200m tijdens de ochtendspits en 150m tijdens de avondspits. De afstand tot aan het Raghenoplein is ongeveer 240m. Er is dus geen terugslag tot dit kruispunt.

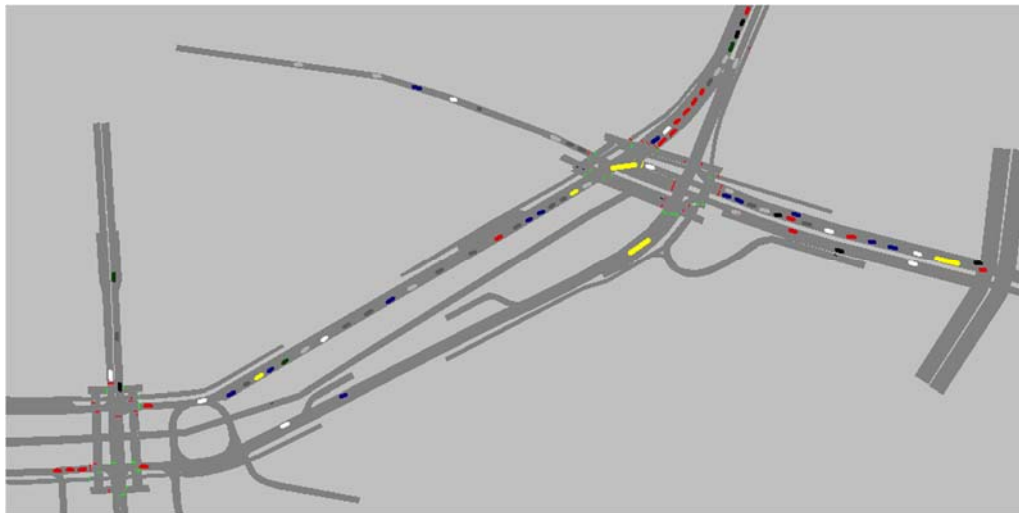
Bij een ophoging van de intensiteiten met 10% is er tijdens de ochtendspits wel terugslag mogelijk. Het probleem is echter niet structureel; de terugslag doet zich slechts een beperkt aantal keer voor tijdens de volledige spitsperiode. Dit toont wel aan dat de restcapaciteit eerder beperkt is.

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

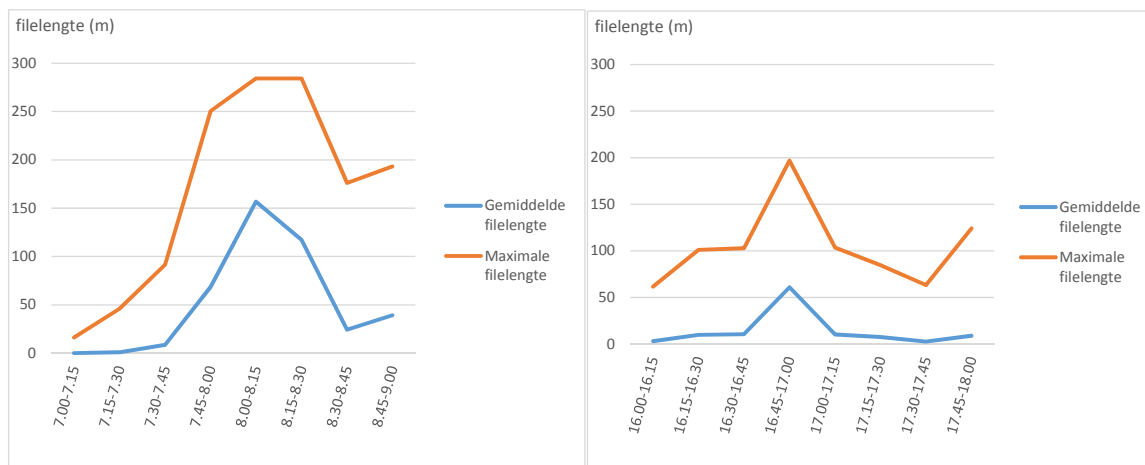


Beeld uit de microsimulatie van het Mercierplein en het Raghenoplein omstreeks 8.30u bij opgehoogde intensiteiten



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



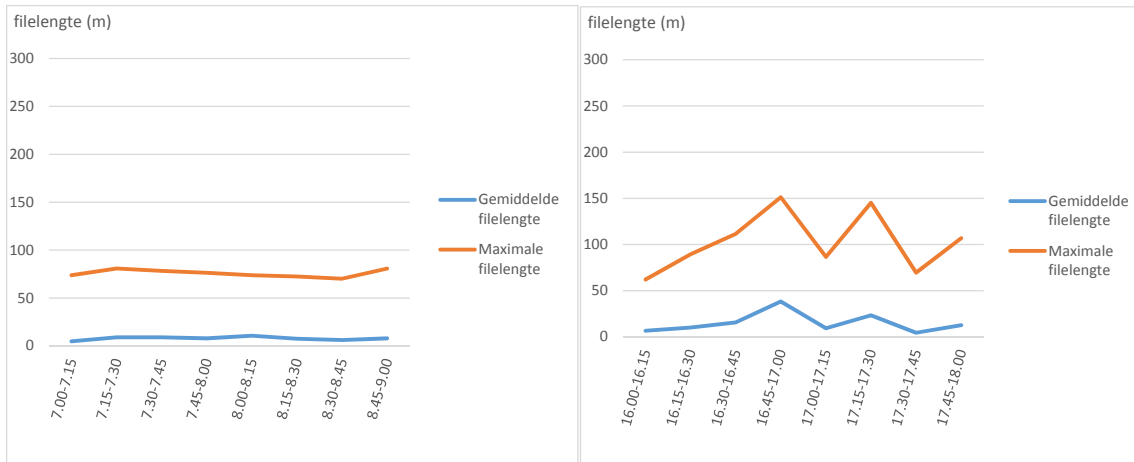
Merk op dat hier nog geen ophoging van de intensiteiten toegepast is. Op basis hiervan valt te besluiten dat voor deze richting een verkeerslichtenregeling aan het Mercierplein nodig is.

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



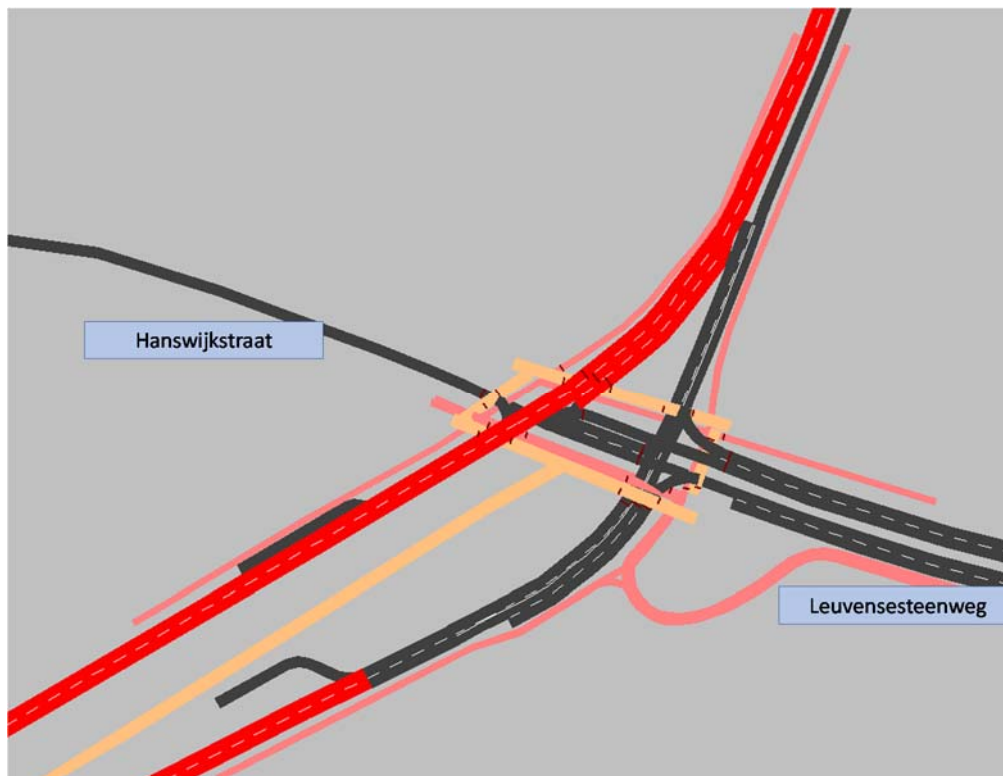
Het verschil met de vorige variant is voor deze kant beperkt. De gemiddelde wachtrij is iets korter, doordat er bij vlot verkeer niet voor een verkeerslicht gewacht hoeft te worden.

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.

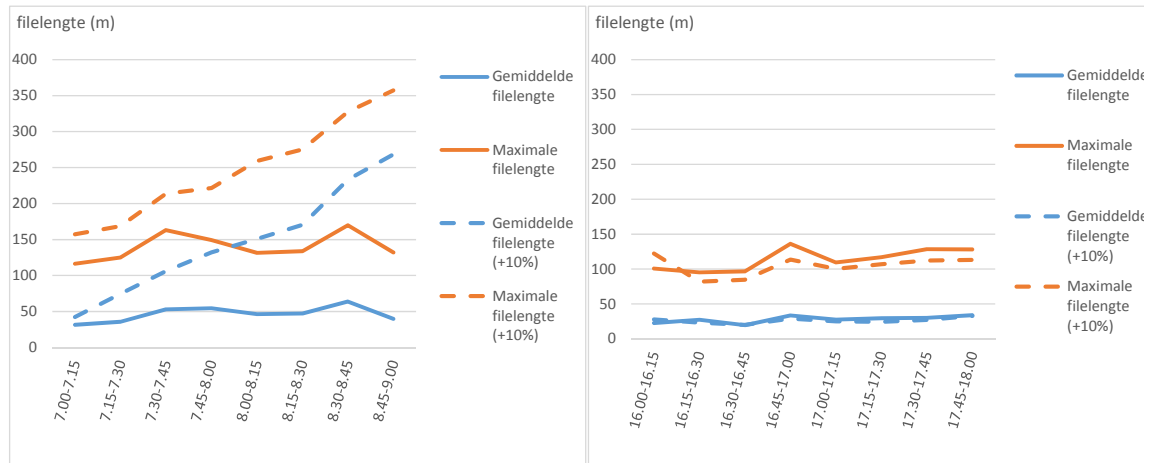
Ontwerp kruispunt Raghenoplein



- Evaluatie

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

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



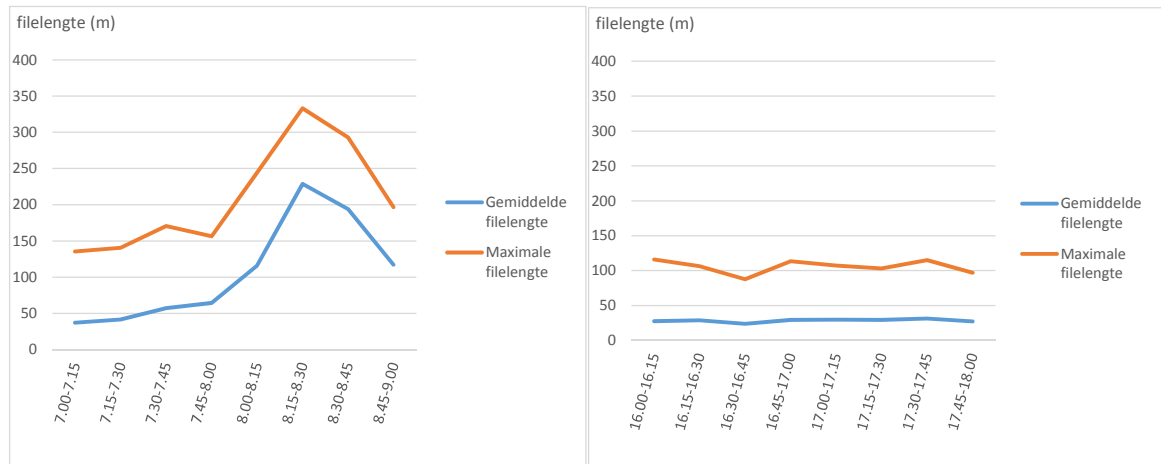
De wachtrij blijft beperkt tot ongeveer 150m bij de oorspronkelijke intensiteiten. Het begin van de vrije busbaan bevindt zich op 300m van het kruispunt. De doorstroming van het openbaar vervoer verloopt dus vlot.

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.

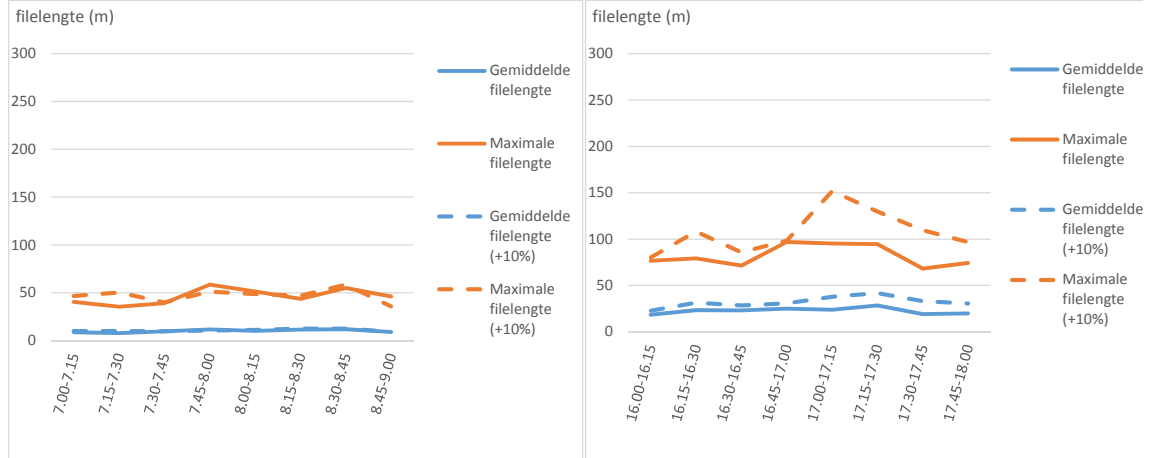
Voor het scenario zonder lichtenregeling aan het Kardinaal Mercierplein toont onderstaande grafiek de wachtrijlengtes.

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



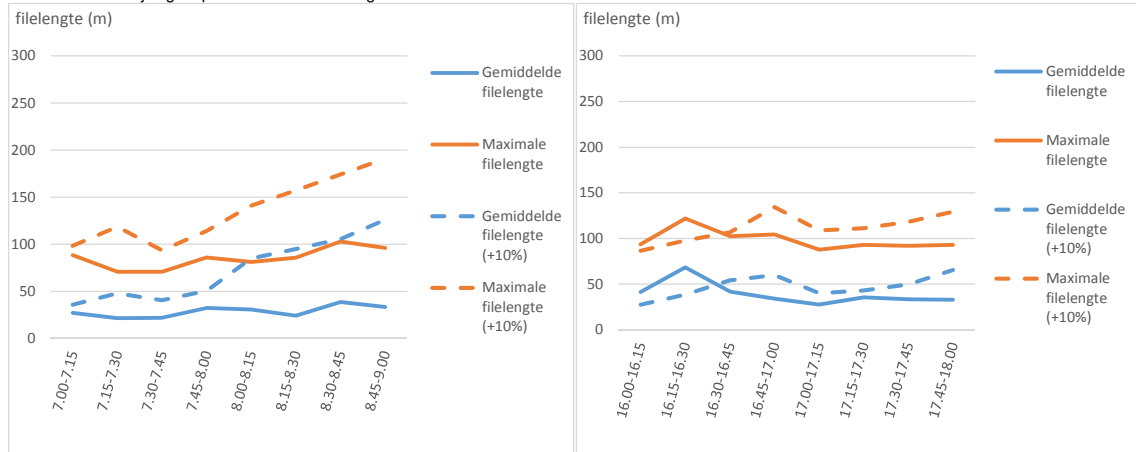
In deze variant is er met de normale intensiteiten (zonder ophoging) al terugslag tot aan het Raghenoplein gedurende de piekintensiteiten van de voetgangers en fietsers tijdens de ochtendspits. Hierdoor ontstaat wat later eveneens een piek in de wachtrijlengte aan het Raghenoplein. De maximale file reikt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

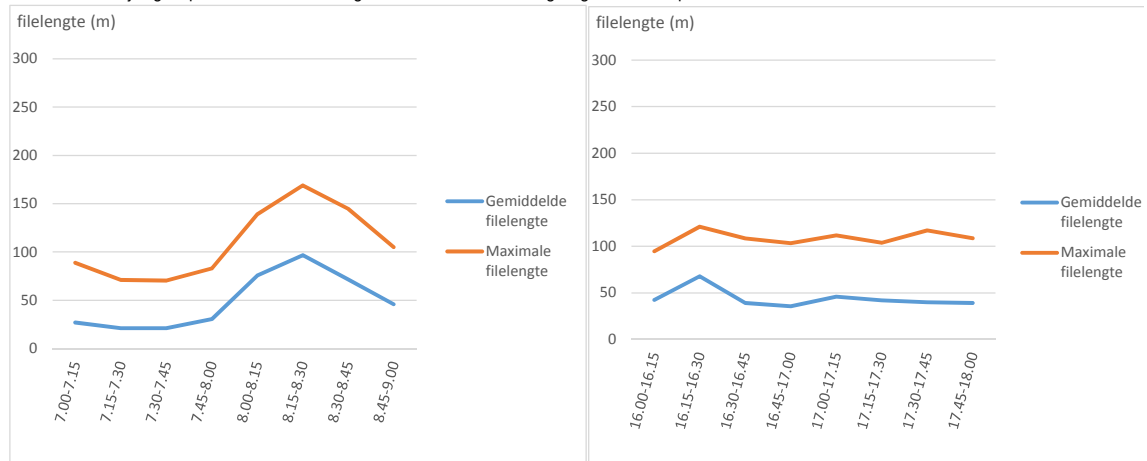


Bij de oorspronkelijke intensiteiten blijft de wachtrijlengte steeds beperkt, en is er geen terugslag tot aan de Tangent. Bij een ophoging met 10% is er wel kans op terugslag tijdens de ochtendspits. Deze is opnieuw te wijten aan de file die ontstond aan het Kardinaal Mercierplein, die de afwikkeling 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 Raghenooplein 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 Raghenooplein (op 240m). Aan de andere kruispunten verloopt het verkeer vlot. Evenmin is er een terugslag van de wachtrij langsheen de Leuvensesteenweg naar het kruispunt met de Tangent.

Bij het ophogen van de intensiteiten met 10% ontstaat wel sporadisch terugslag tot aan het Raghenooplein. Hierdoor neemt de wachtrijlengte aan het Raghenooplein 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 Raghenooplein 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 Raghenooplein. 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 Raghenooplein, 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.

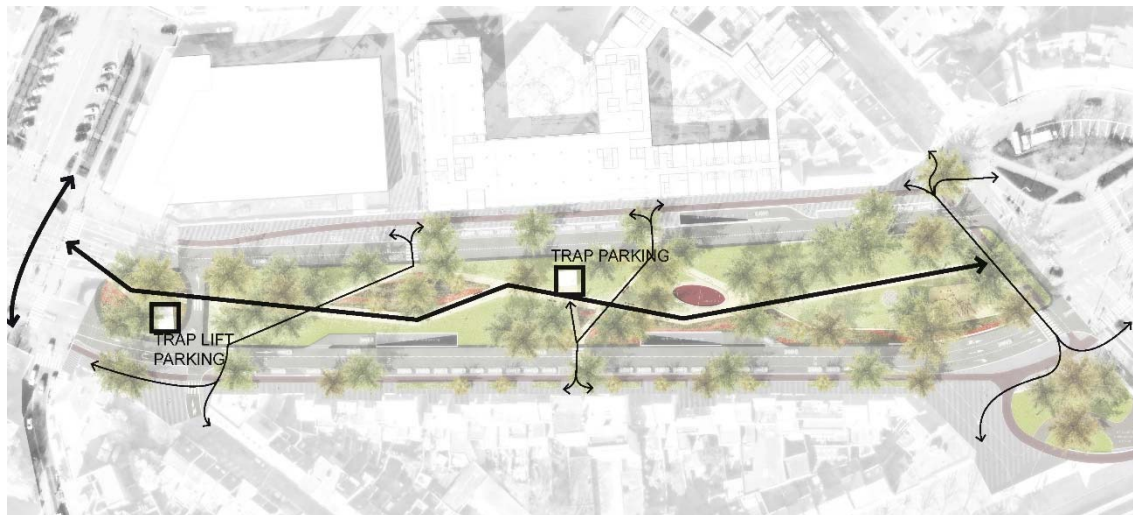
3.3 MOGELIJKE WIJZIGINGEN: AANVULLINGEN

ALGEMENE OPMERKINGEN RMC

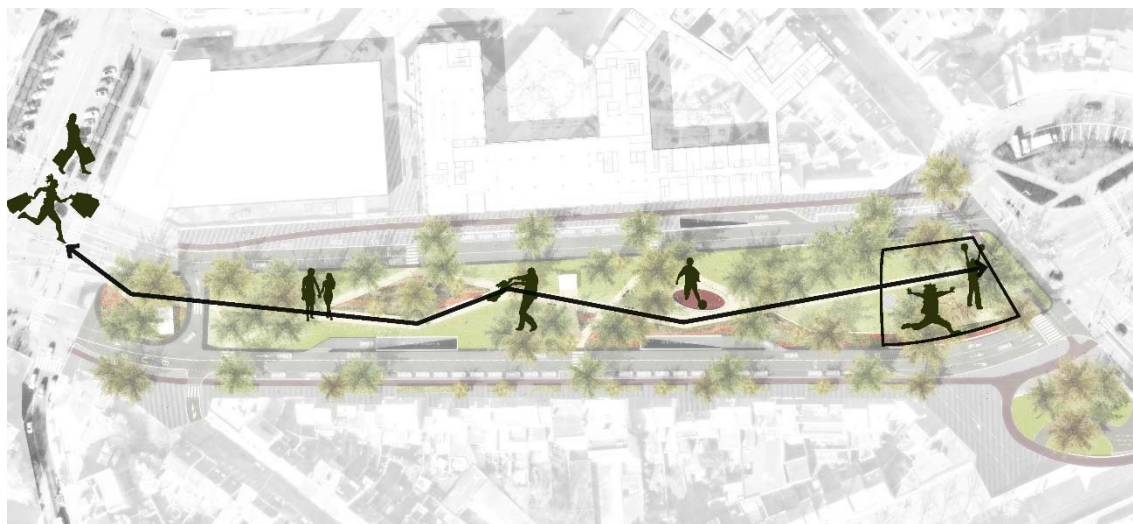
3.3.1 VOETGANGERS

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 zebra-paden.

Kaart 1 Dwars en langsverbindingen voor de trage weggebruiker



Kaart 2 Functies in het Vestenpark

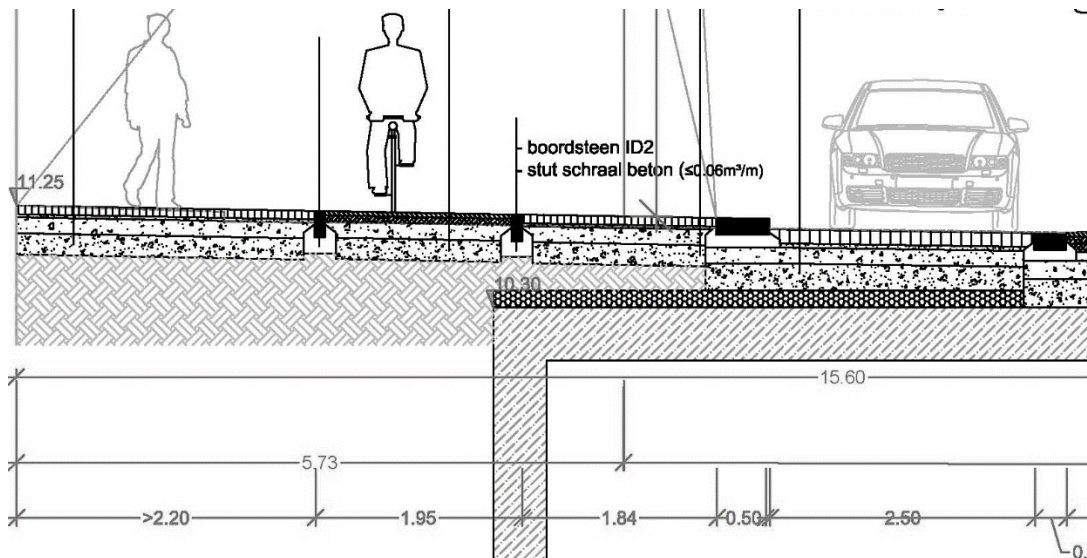


3.3.2 FIETSERS

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 verbreed 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



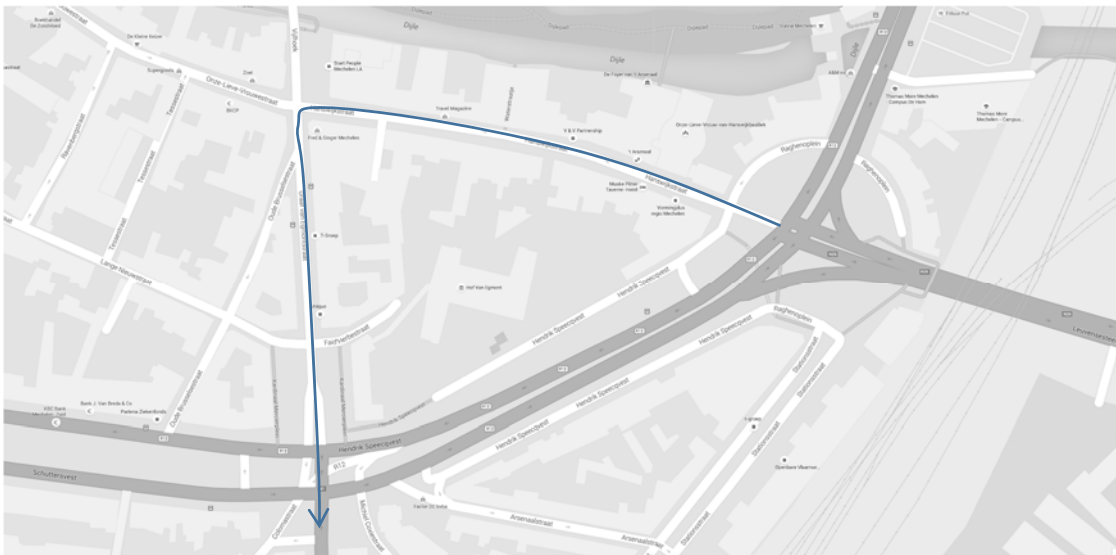
3.3.3 OPENBAAR VERVOER



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.



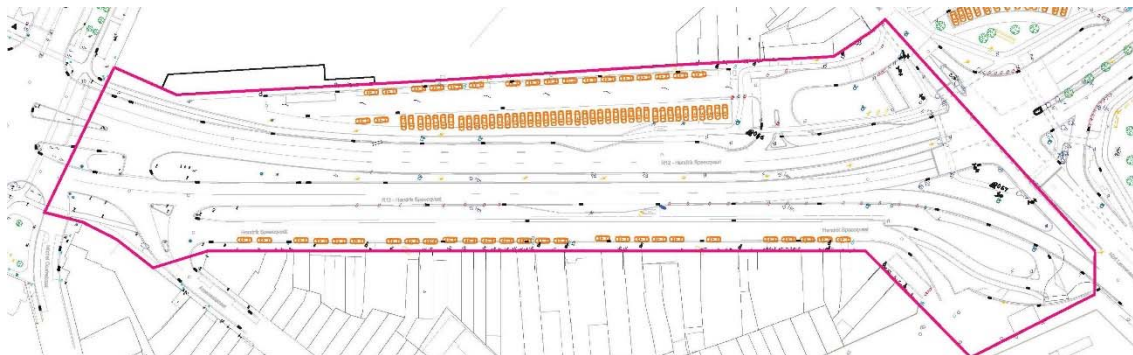
3.3.4 PARKEERBALANS / CIRCULATIE AUTOVERKEER

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.

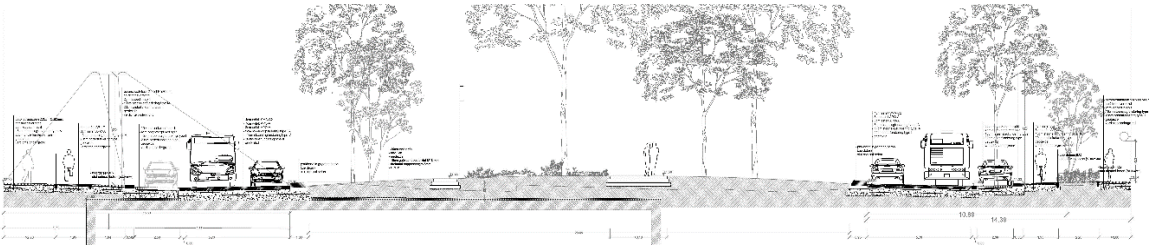
4 CONCRETE UITWERKING VAN HET PROJECT

4.1 TECHNISCHE UITWERKING

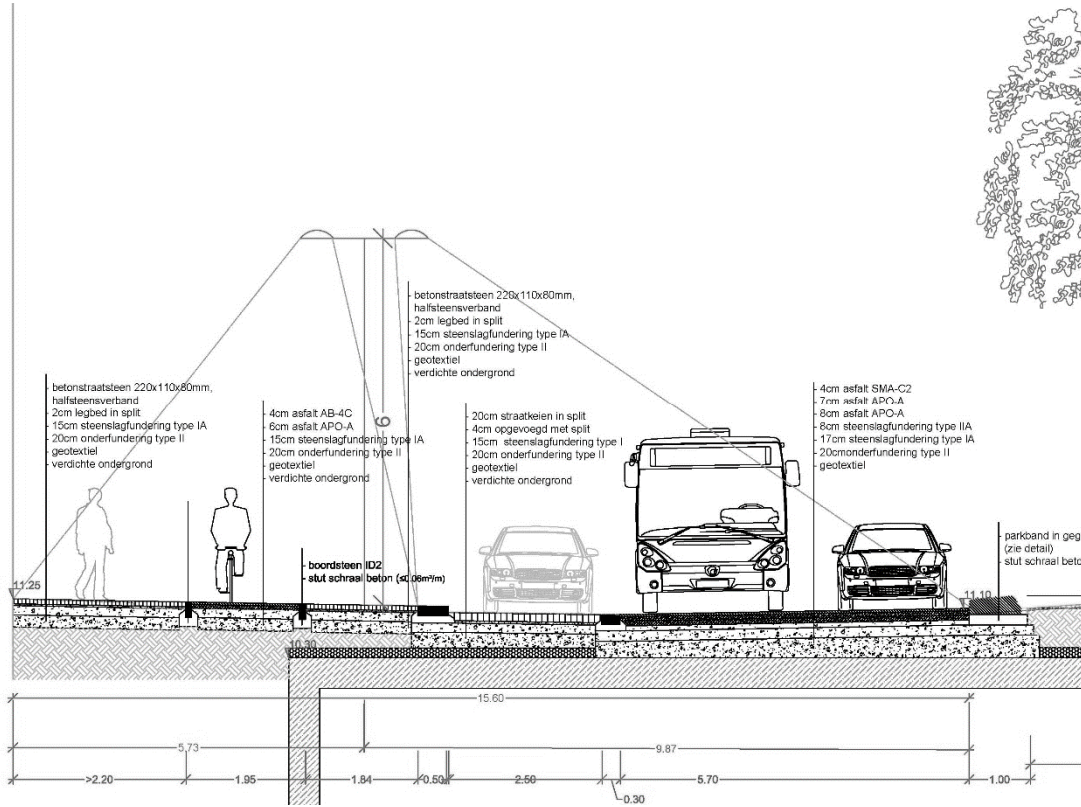
Ontwerp Speeqvest



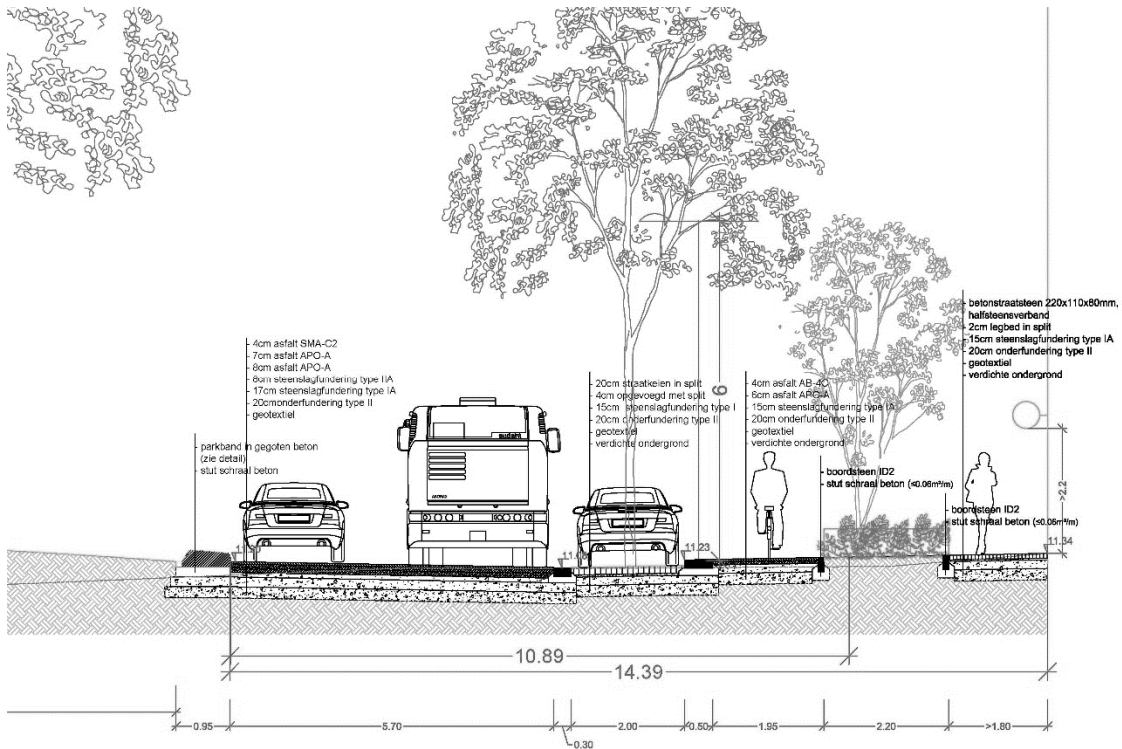
Profiel Speeqvest



Profiel Specqvest wegprofiel Noordzijde (podiumzaal en Sociaalhuis)



Profiel Specqvest wegprofiel Zuidzijde (bewoning)

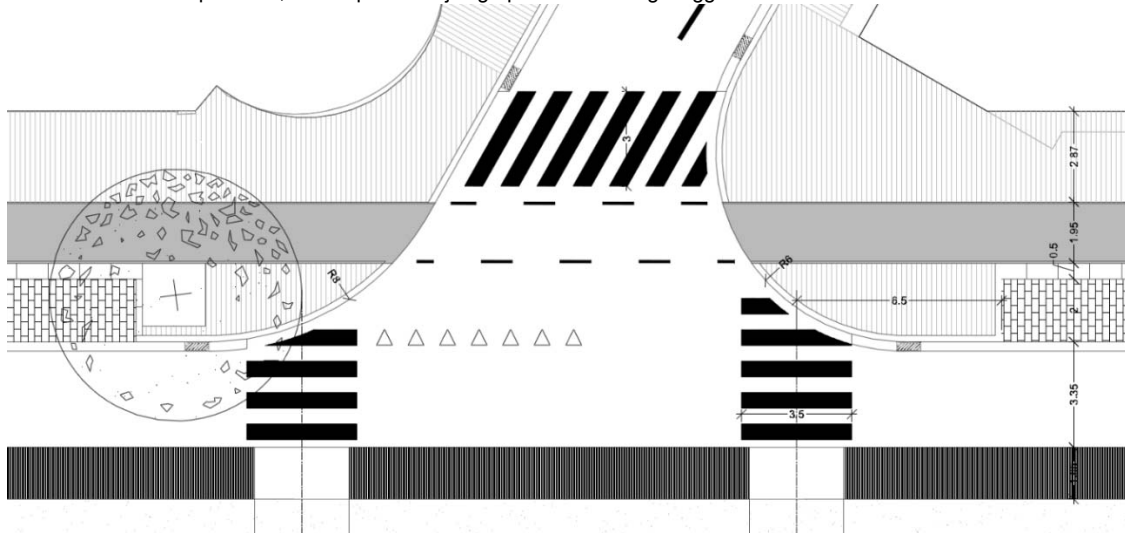


4.2 SPECIFIEKE ONTWERPDETAILS

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

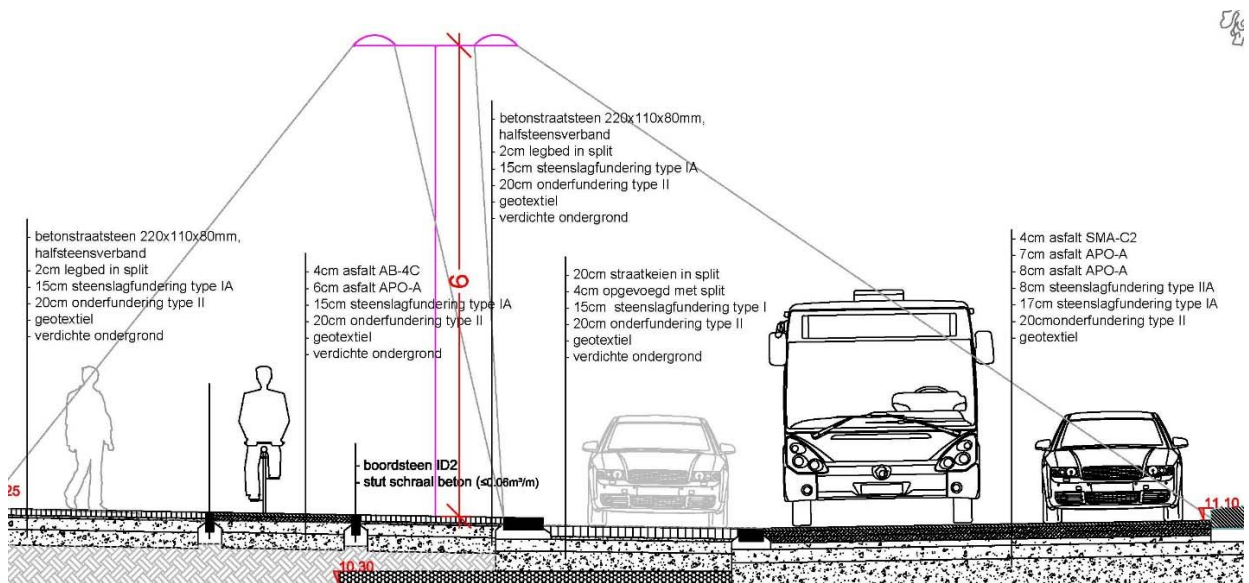
Drempelloze overgangen voor fietsers en voetgangers, goten worden aan oversteekplaatsen onderbroken, vellingkanten aan boordstenen zijn maximaal 5mm. Hellingen voetpaden tussen 1.5% en 2.5%. De parkband wordt volledig vlak uitgewerkt aan oversteekplaatsen, omdat park en rijweg op dezelfde hoogte liggen



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



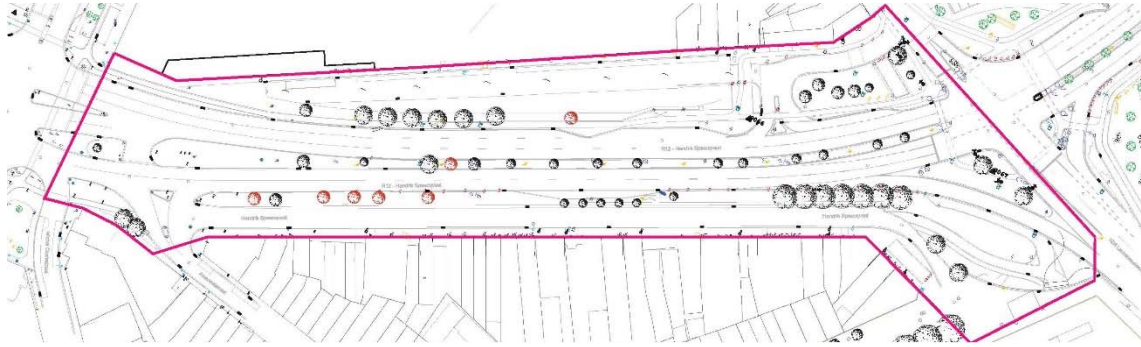
Groenbeeld lente



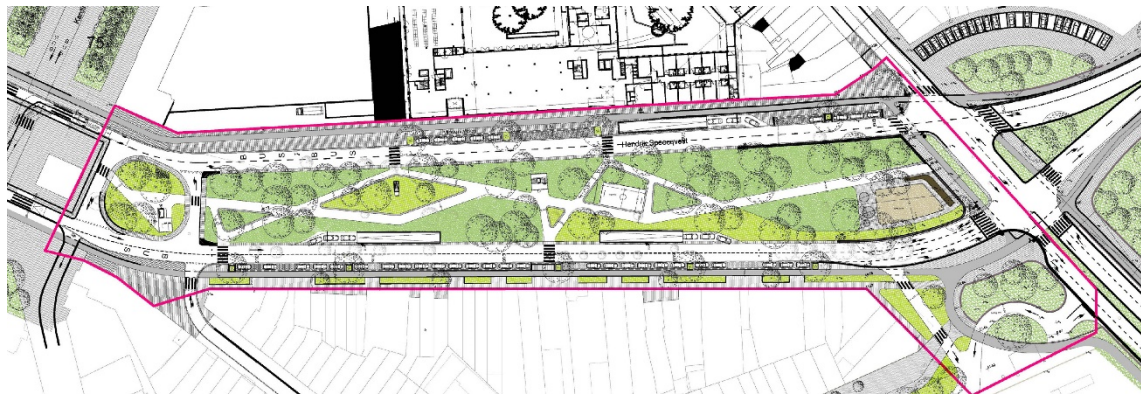
Groenbeeld zomer



56 bestaande bomen waarvan 7 duidelijke ziektekenmerken vertonen.



75 nieuw aan te planten bomen



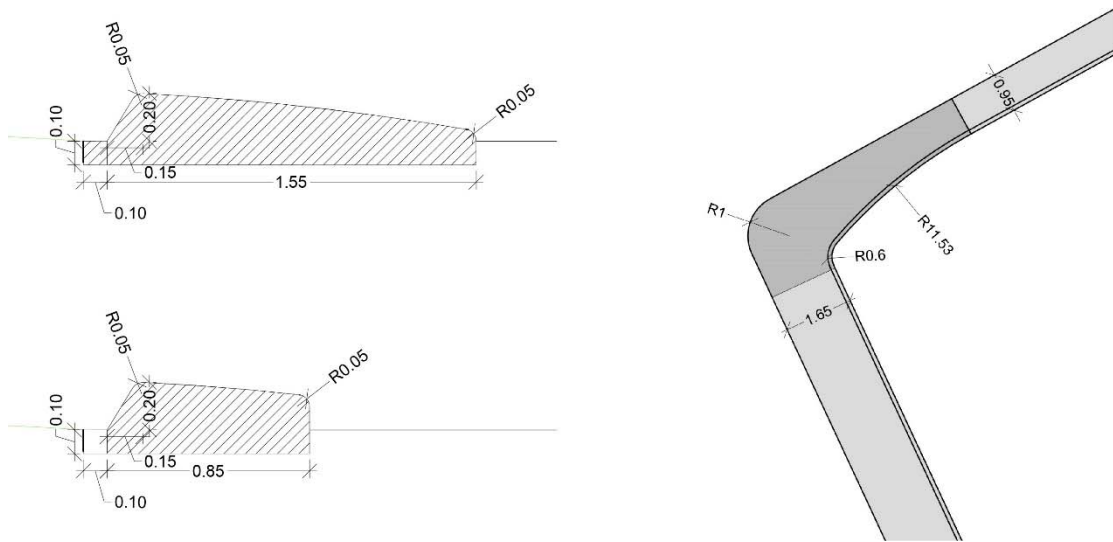
Soortenkeuze, mengeling vaste planten en heesters kleiner dan 1.00m



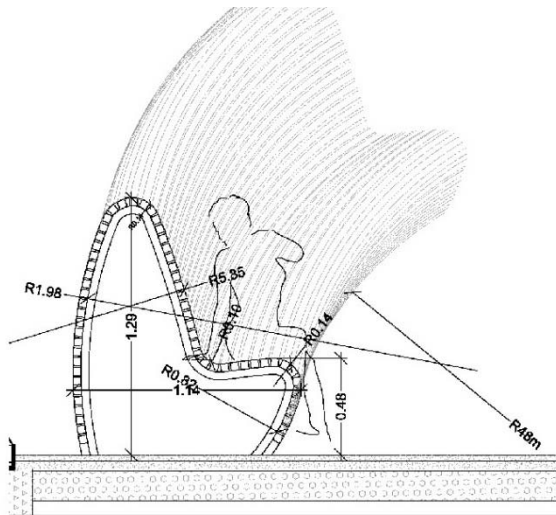
Soortenkeuze, grote solitaire heesters of bomen van 3de grootte



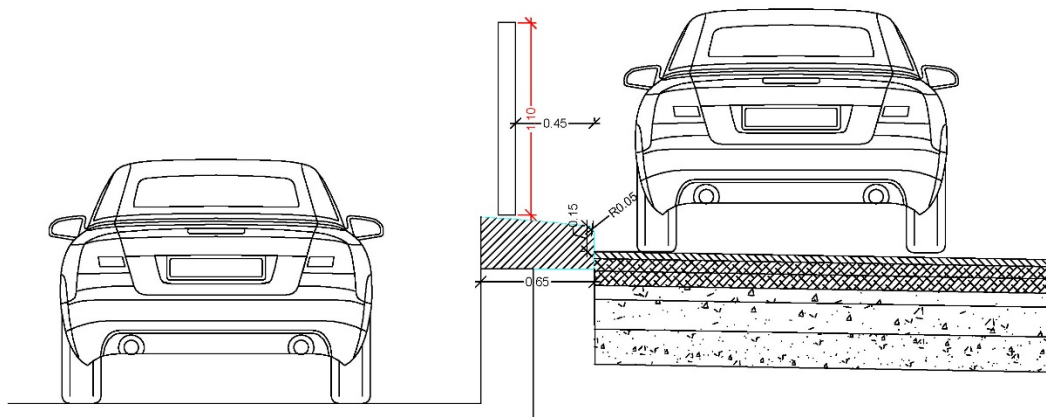
4.3 DETAILS



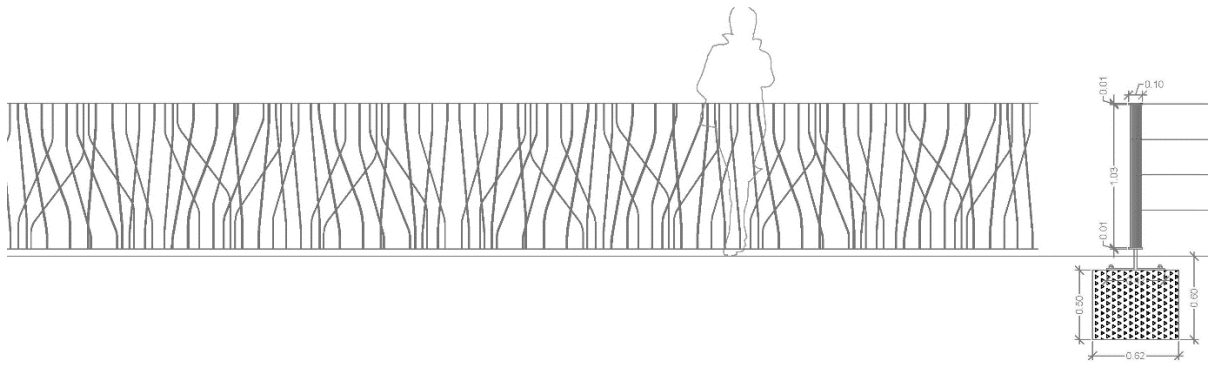
Detail zitbank de vesten



Detailsnede inrit parking liggig rijweg

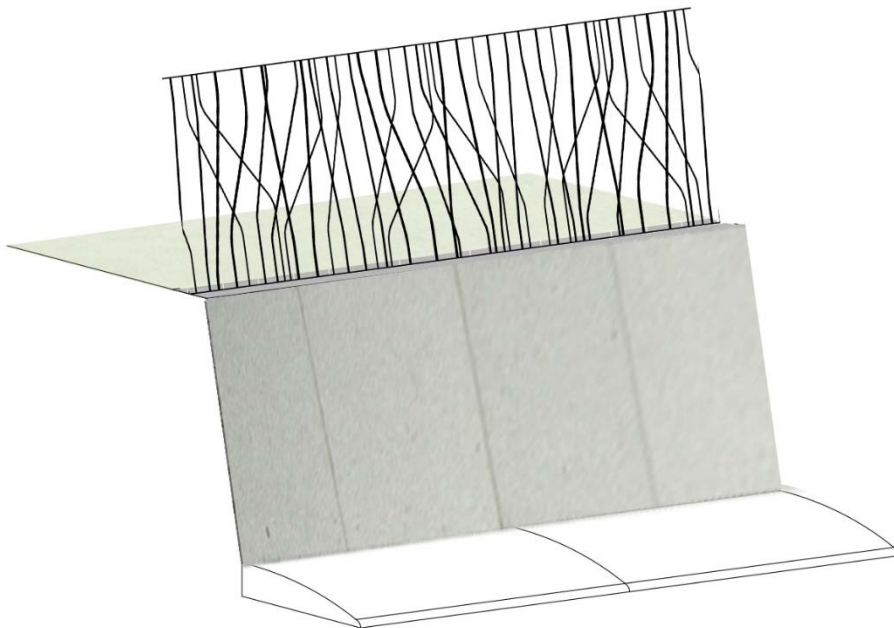


Detail hekwerk borstwing inritten parkeerplaatsen



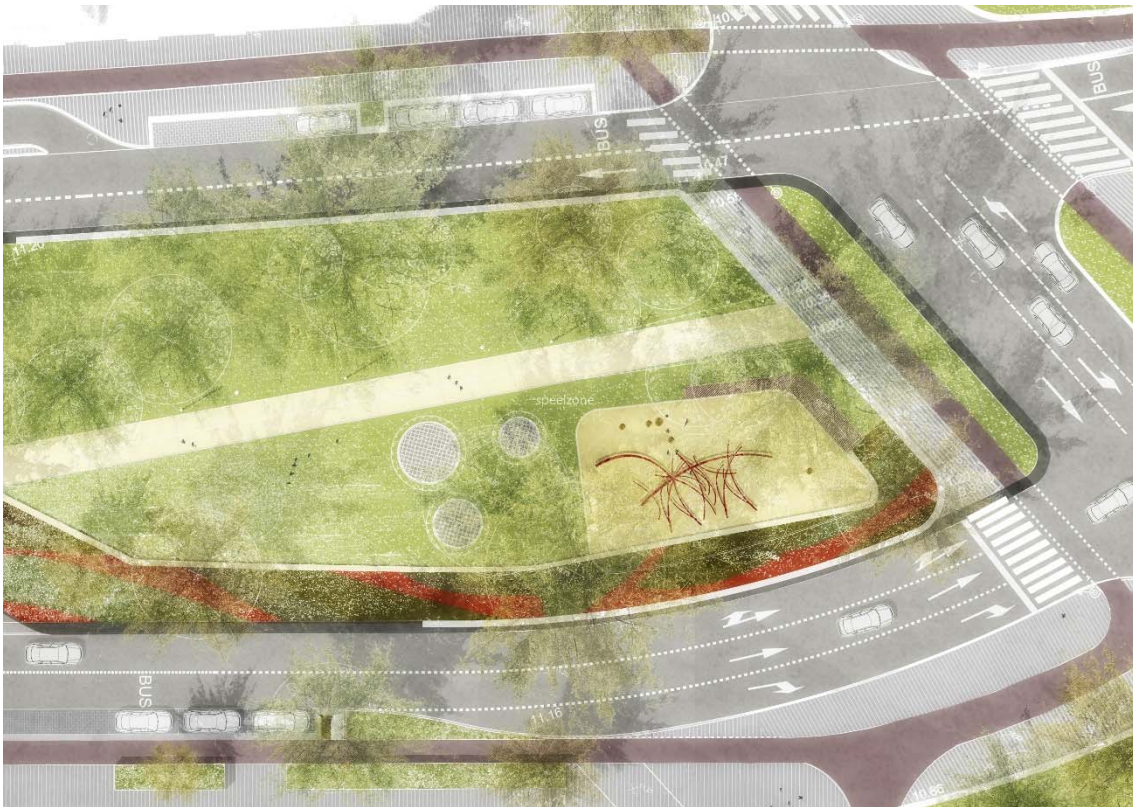
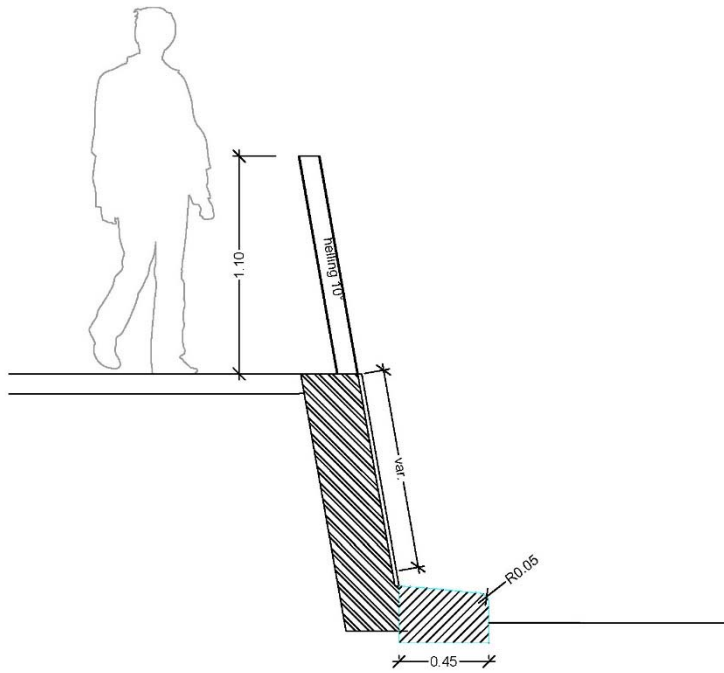
4.4 KOP RAGHENO

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



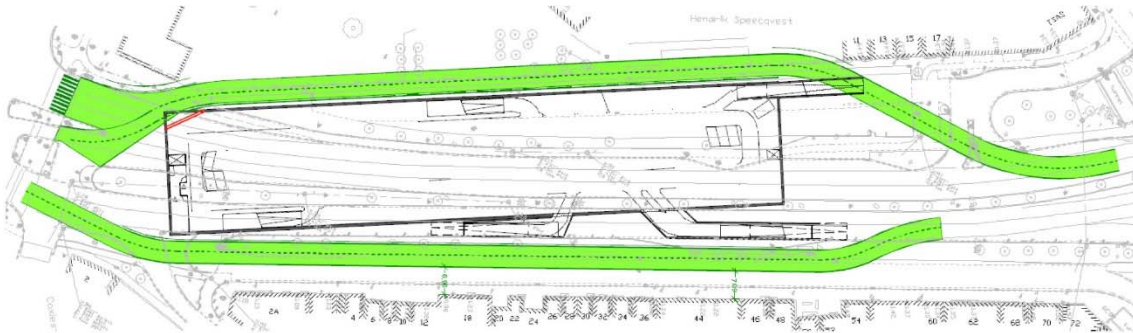
4.5 OVERIGE ONTWERPELEMENTEN

4.5.1 ONTEIGENING

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

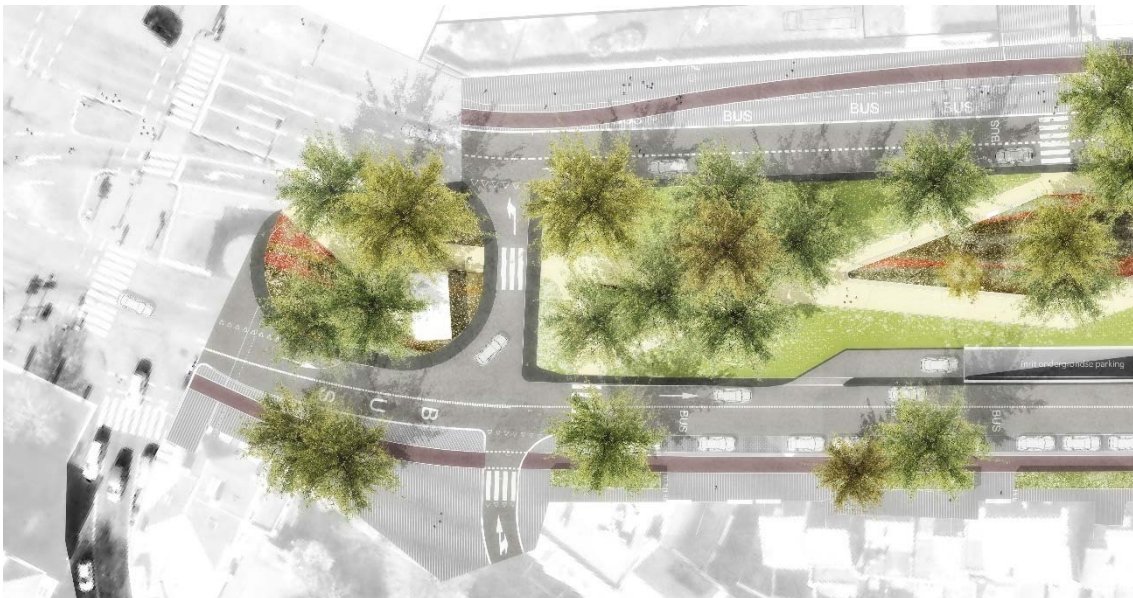
4.5.2 FASERING VAN DE WERKEN.

Situatie tijdens de uitvoering van de ondergrondse parkeergarage.

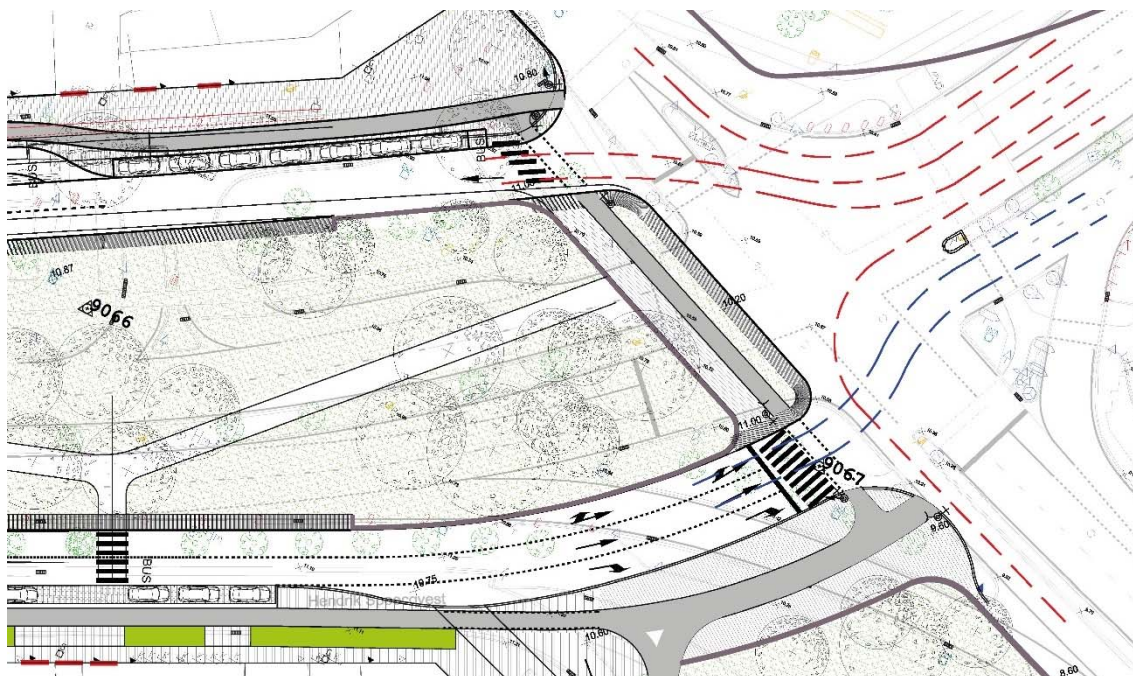
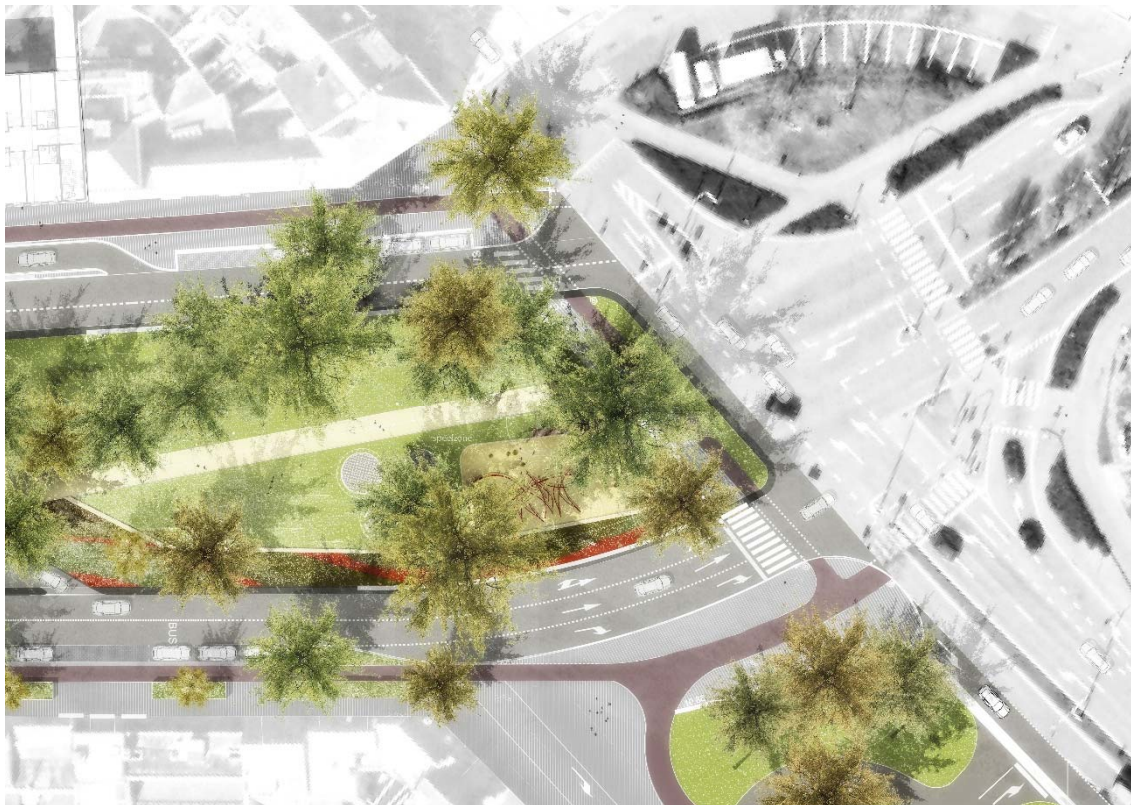


De noordelijke werfweg van de parking wordt buiten het nieuw te realiseren gabarit aangelegd. (Zie MOBER ondergrondse parking) Hierdoor kan de uitvoering van de nieuwe wegenis gebeuren zonder extra werfwegenis te voorzien. De zuidelijke werfweg wordt tijdens de werffase van de parking uitgevoerd zoals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

Na uitvoering Speecqvest aansluiting met Mercierplein



Na uitvoering Speeqvest 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 Hoebeek	Waterwegen en Zeekanaal	Catherine.hoebeek@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 voorrangregels. 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 vind 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 ontwerpbureau 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 doorvaarhoogte 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**



*Mobiliteit en
Openbare Werken*

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	sneltoets	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 adviestermijn 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 studie bureau 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 dienstkringen ingenieur 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 reizen 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 Speecqvest en Zandpoortvest. Elders is het beeld minder duidelijk. Op de radialen wijzen de simulaties zelfs op een toename van verkeer. De verwachte intensiteiten overschrijden op heel veel wegvakken de theoretische afwikkelingscapaciteit van een rijstrook op een kruispunt. Een effectieve downgrading van de Vesten zal zeker doortastende beleidskeuzes vergen.

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 drukkere 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 vlakke.

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/dat 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:
 - o 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.
 - o 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:
 - o 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.
 - o Toekomstgericht verwachten we toenemende fietsintensiteiten, zeker in stedelijk gebied. Fietspaden van 1,75m voldoen aan de huidige inrichtingsnormen, maar zijn bedoeld voor normale intensiteiten.
 - o 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:
 - o 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:
 - o De Vesten blijven een belangrijke rol spelen in het lokale verkeerssysteem. Het functioneren daarvan geniet voorrang boven het ruimtelijk beeld.
 - o 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.

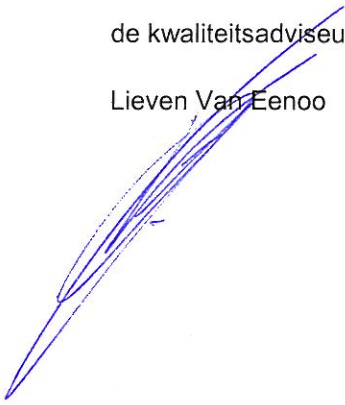
In het verder procesverloop moet rekening gehouden worden met de aanbevelingen uit dit advies.

dinsdag 1 juli 2014

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur,

Lieven Van Eenoo



6 RAMING

Gemeente:	Mechelen						
Gewestweg:	Speecqvest						
		Totale kosten			Deel AWW		
omschrijving	eenheid	speecqvest	eenheidsprijs	totaal speecqvest	speecqvest	eenheidsprijs	totaal speecqvest
IV voorbereidende werken en grondverzet							
nieuwe wegas	m	625			625		
ruimen zwerfvuil (totale oppervlakte per zone)	m ²	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	m ²	8334	6,00 €	50 004,00 €	8334	6,00 €	50 004,00 €
opbraak elementenverharding	m ²	2786	3,00 €	8 358,00 €			
opbraak verlichtingspalen	st	31	90,00 €	2 812,50 €	31	90,00 €	2 812,50 €
opbraak boordstenen	m	2514	3,00 €	7 542,00 €	2514	3,00 €	7 542,00 €
uitgraving	m ³	733	4,00 €	2 930,20 €	623	4,00 €	2 490,67 €
afdekking met nieuwe teelaarde	m ³	5214	12,00 €	62 568,00 €			
afvoer grond (75 % van af te voeren volume)	m ³	549	17,60 €	9 669,66 €	467	17,60 €	8 219,21 €
afvoer vervuilde grond (25 % van af te voeren volume)	m ³	183	56,00 €	10 255,70 €	156	56,00 €	8 717,35 €
V onderfunderingen en fundering							
geotextiel	m ²	9153	0,80 €	7 322,40 €	3975	0,80 €	3 180,00 €
funderingen voetpad, fietspad, park	m ²	4421	12,00 €	53 052,00 €	974	12,00 €	11 688,00 €
funderingen asfalt B4-B5	m ²	3529	15,00 €	52 935,00 €	3529	15,00 €	52 935,00 €
VI verharding							
toplaag asfalt busbaan B4-B5	m ²	1568	10,00 €	15 680,00 €	1568	10,00 €	15 680,00 €
dubbellaagse onderlaag asfalt busbaan B4-B5	m ²	1568	20,00 €	31 360,00 €	1568	20,00 €	31 360,00 €
toplaag asfalt rijweg B4-B5	m ²	2286	10,00 €	22 860,00 €	2286	10,00 €	22 860,00 €
dubbellaagse onderlaag asfalt rijweg B4-B5	m ²	2286	20,00 €	45 720,00 €	2286	20,00 €	45 720,00 €
toplaag rood asfalt fietspad	m ²	1078	12,00 €	12 936,00 €	1078	12,00 €	12 936,00 €
enkellaagse onderlaag asfalt fietspad	m ²	1078	10,00 €	10 780,00 €	1078	10,00 €	10 780,00 €
parkpaden	m ²	1100	22,00 €	24 200,00 €			
voetpad	m ²	2550	65,00 €	165 750,00 €			
parkeerstrook	m ²	513	35,00 €	17 955,00 €			
inrijhaven	m ²	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	m ²	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	eenheidspri	totaal specqvest	specqvest	eenheidspri	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 AWW:	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 AWW:	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

COLOFON

project	Vasten Mechelen Specqvest
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

