

NIEUW ZUID

MOBER PARKING GERECHTSGEBOUW

Opdrachtgever: Stadsontwikkeling Nieuw Zuid

23-08-2013



| | |
|------------------------------|--|
| Titel | Nieuw Zuid - MOBBER Parking Gerechtsgebouw |
| Opdrachtgever | Stadsontwikkeling Nieuw Zuid |
| Contactpersoon opdrachtgever | Tim Verschaffelt |
| Opdrachtnemer | TRITEL (Technum Tractebel Engineering n.v.) Coveliersstraat 15 - 2600 Antwerpen T +32 3 270 00 30 - tritel@tritel.be |
| Contactpersoon opdrachtnemer | Jan Dumez |
| Datum | 27/08/20133 |
| Versienummer | 1 |
| Projectnummer | P.003589 |

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

| Versie | Datum | Opmerkingen |
|--------|------------|-------------|
| 1 | 23/08/2013 | |
| | | |
| | | |

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

| | | |
|----------------------|------------------|--|
| Auteur(s) | Cathérine Cassan | |
| Document screener(s) | | |

BESTANDSINFORMATIE

| | |
|-------------------|--------------------------------------|
| Bestandsnaam | 20130820_MOBER_ParkingGerechtsgebouw |
| Laatst opgeslagen | 23/08/2013 |

INHOUD

| | | |
|-----|--|------------------------------|
| 1. | Inleiding | 2 |
| 2. | Planningscontext | 3 |
| 2.1 | Mobiliteitsplan Antwerpen | 3 |
| 2.2 | Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) | 3 |
| 2.3 | Visie Groene Singel | 4 |
| 2.4 | Masterplan 2020 Antwerpen | 4 |
| 2.5 | Stedelijk Groenplan | Error! Bookmark not defined. |
| 3. | Bereikbaarheidsprofiel | 6 |
| 3.1 | Voetgangers | 6 |
| 3.2 | Fietsers | 7 |
| 3.3 | Openbaar vervoer | 7 |
| 3.4 | Autoverkeer | 8 |
| 4. | Mobiliteitsprofiel | 10 |
| 4.1 | Huidige situatie | 10 |
| 4.2 | Toekomstige situatie | 12 |
| 5. | Effectbeoordeling | 13 |
| 5.1 | Parkeerbezetting | 13 |
| 5.2 | Verkeersgeneratie | 14 |
| 6. | Conclusies en Suggesties | 19 |
| 6.1 | Conclusies | 19 |
| 6.2 | Suggesties | 19 |

1. INLEIDING

Deze MOBER behandelt de mogelijke gevolgen van het permanent voorzien van de bestaande, tijdelijke parking aan het gerechtsgebouw te Antwerpen.

De tijdelijke parking van 350 plaatsen werd oorspronkelijk voorzien in afwachting van de nieuwe ontwikkeling op Nieuw Zuid. Men ging ervan uit dat in deze ontwikkeling bijkomende parkeerplaatsen zouden worden voorzien voor het gerechtsgebouw. Voor de aanleg van deze parking werd een tijdelijke vergunning verleend op 4 april 2006. Op 28 september 2009 werd een MOBER¹ opgesteld voor de verlenging van deze tijdelijke vergunning, die ook verleend werd.

In het kader van de ontwikkeling van Nieuw Zuid werd er echter voor gekozen deze parkeerplaatsen niet binnen de wijk op te nemen, om hier geen bijkomend, extern verkeer aan te trekken, maar in eerste instantie te behouden op de huidige locatie.

Hierdoor zou de bestaande parking dus mogelijk een permanent karakter krijgen. De stad bekijkt nog verder de mogelijkheid om deze parking eventueel te combineren met een nieuwe parking onder de gedempte Zuiderdokken. Aangezien dit aspect nog niet behandeld werd in de MER voor de wijk Nieuw Zuid, dient hiervoor een afzonderlijke MOBER opgemaakt te worden.

Deze parking is momenteel publiek toegankelijk. Kortparkeren kan voor 1,5€ per uur. Er kan ook gekozen worden voor een maandabonnement van 73 of 85€.

1

2. PLANNINGSCONTEXT

Het project bevindt zich binnen een zone waarvoor de ambities binnen de stad Antwerpen zeer hoog liggen. Vanuit verschillende planprocessen (s-RSA, visie Groene Singel, Masterplan Scheldekaaien,...) worden uitspraken gedaan over dit gebied en de aanpalende zones. In wat volgt wordt een beknopt overzicht gegeven van de relevante planningscontext, waarbij gefocust wordt op die aspecten die betrekking hebben op mobiliteit en de bereikbaarheid van de parking.

2.1 Mobiliteitsplan Antwerpen

Het 'Mobiliteitsplan Antwerpen (2005)' vormt de beleidsvisie op mobiliteit voor de stad Antwerpen.

Dit beleidsplan wordt momenteel 'verbreed en verdiept'. Dit betekent dat het plan niet fundamenteel wordt herzien, maar vooral dat nieuwe thema's (vb. milieu) opgenomen kunnen worden en dat een afstemming kan gebeuren met gewijzigde beleidskaders en visies.

Aangezien de in dit plan opgenomen relevante elementen verder in deze planningscontext, en in geactualiseerde vorm, onder de beleidskaders s-RSA, Visie Groene Singel, Masterplan 2020 en Masterplan Scheldekaaien werden benoemd, wordt hier niet verder op ingegaan.

2.2 Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA)

Goedgekeurd door college en gemeenteraad in 2006

Het s-RSA opteert voor een subtiel ingrijpen op wat Antwerpen eigen is. Het tracht met een beperkt aantal strategische acties een maximaal stimulerend effect te hebben op de plek en zijn omgeving. Daartoe formuleert het een generiek en een gebiedsgericht actief beleid. Deze zijn complementair en kunnen niet los van elkaar worden bekeken.

Het generiek beleid beoogt de opmaak van een algemeen referentiekader dat van toepassing is op heel de stad. Het tracht zeven beelden uit het collectief geheugen te versterken: Antwerpen als 'Waterstad', 'Ecostad', 'Havenstad', 'Sporstad', 'Poreuze stad', 'Dorpen en Metropool' en 'Megastad'. Voor elk van deze beelden wordt een visie ontwikkeld die op haar beurt wordt vertaald in maatregelen en acties. De omgeving van het Gerechtsgebouw komt aan bod in elk van deze beelden (uitgezonderd Megastad).

Het actief beleid concentreert zich op vijf strategische ruimten: 'Harde Ruggengraat', 'Zachte Ruggengraat', 'Groene Singel', 'Levend Kanaal' en 'Lager netwerk met Stedelijke Centra'. Binnen deze ruimten worden strategische programma's geformuleerd, die op hun beurt specifieke projecten omvatten.

De parking van het Gerechtsgebouw ligt in een zone die grenst aan of valt onder de strategische ruimten Harde Ruggengraat, Zachte Ruggengraat en Groene Singel.

2.3 Visie Groene Singel

De site is gelegen binnen de strategische ruimte Groene Singel. De contour van de figuur van de Groene Singel is terug te brengen tot de vroegere Brialmontomwalling die in de jaren '60 werd afgebroken om plaats te maken voor de Ring.

Specifieke karakteristieke van de Antwerpse Ringzone zijn de grotendeels verdiepte ligging van de internationale snelweg, de aanwezigheid van de Singel als parallelweg aan de kant van de binnenstad en de royale landschappelijke inbedding van de Ring. Paradoxaal genoeg is de Ringruimte hierdoor naast een bron van vervuiling ook een van de belangrijkste ecologische netwerken van de stad.

Binnen het, oorspronkelijk meer mobiliteitsgerichte, concept 'Groene Singel' uit het Masterplan Mobiliteit Antwerpen van de Vlaamse Overheid werden in het s-RSA vijf strategische ruimten bepaald die een sleutelrol te vervullen hebben in de ontwikkeling van de stad. Het s-RSA combineert een open en groene ambitie voor de Groene Singel, een nieuwe centraliteit en verbinding tussen vijf parken rond de binnenstad, met bouwprogramma's op top- en kantoorlocaties en nieuwe woongebieden.

2.4 Masterplan 2020 Antwerpen

Het Masterplan 2020 Antwerpen (2010) van de Vlaamse overheid bouwt verder op de initiële doelstellingen van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen (2000). Dit laatste werd opgesteld door het Vlaams Gewest met als doelstellingen:

- het garanderen van de bereikbaarheid van stad en haven;
- het verhogen van de verkeersveiligheid;
- het herstellen van de leefbaarheid.

Dit plan is een actualisatie van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen, waarin rekening gehouden wordt met de huidige toename van het aantal structurele files en knelpunten en met de langetermijnvisie van het toekomstplan Vlaanderen In Actie (VIA).

Een van de belangrijkste nieuwe projecten in het Masterplan 2020 voor de omgeving van de site is de heraanleg van de knoop Zuid van de R1, de zogenaamde 'Spaghettiknoop'. Nieuwe ontwikkelingen op vlak van veiligheid, regelgeving en ontwikkelingsprojecten noodzaken deze heraanleg. Ook zullen de toekomstige stedelijke ontwikkelingen in het zuiden van de stad bijkomend verkeer genereren dat moet aansluiten op de R1 en de A12 via de Spaghettiknoop. Dit moet op een vlotte manier kunnen gebeuren zonder de (toekomstige) omliggende woonwijken te hinderen.

Door Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM NV) en Studiegroep Antwerpen Mobiel (TN/SAM) werd een eerste conceptvoorstel voor de heraanleg van de Spaghettiknoop opgemaakt. Dit is het startpunt voor verder overleg tussen de betrokken overheidspartners en behoeft nog verder onderzoekswerk. De bestaande knoop wordt compacter uitgevoerd in functie van leesbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke ontwikkeling. Verkeersstromen worden gescheiden naar categorie en op een verkeersveilige wijze georganiseerd, en op- en afritten worden minder verspreid. De leesbaarheid van de ruimte wordt vergroot in functie van de gebruiker van de weg en de gebruiker van de omgeving. Het voorstel omvat volgende ingrepen:

Hoofdinfrastructuur. De uitwisseling tussen de A12 en de Ring richting Gent wordt compacter aangelegd.

Stedelijke ontsluiting. De ontsluiting van de stad vanuit R1/A12 gebeurt door middel van een nieuw ontdubbeld aansluitingscomplex naar de Leien. Twee nieuwe verzamelwegen met aantakking op dit aansluitingscomplex worden voorzien; een noordelijke verzamelweg voor de ontsluiting richting voetbalstadion en Petroleum Zuid en een zuidelijke verzamelweg voor de stadsdelen Kiel, Hoboken en Wilrijk.

De Generaal Armstrongweg fungeert als uitwisseling tussen deze beide verzamelwegen. Alle andere bestaande op- en afritten naar het hoger wegennet worden geschrapt.

Lokale wegen. De Nieuwe Singel wordt voorzien parallel aan de infrastructuurbundel van Ring en spoor en sluit met een kruispunt aan op het verlengde van de Leien. Het wegbeeld van het verlengde van de Leien kan worden afgestemd op het stedelijk karakter van de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied Nieuw Zuid en krijgt dus niet langer het karakter van een snelweg. Voor de huidige Singel en Scheldekaaien is een functie als lokale wijkverzamelwegen gewenst, wat ook de Brusselstraat, Bolivarplaats, Jan van Gentstraat en Namenstraat van doorgaand verkeer moet ontlasten. De Kolonel Silvertopstraat werkt als een lokale radiaalweg en openbaarvervoer-as tussen Kiel en de kernstad. Ook de mogelijke bouw van de zuidelijke Scheldebrug voor lokaal gebruik blijft mogelijk.

Dit conceptschema vergt nog verder onderzoek op een aantal vlakken, waaronder de modelmatige toetsing aan verkeersintensiteit en -afwikkeling, de toetsing aan veiligheidseisen, de 3D-uitwerking van de knoop en de concrete uitwerking van de aansluitingspunten tussen het bovenlokaal en lokaal wegennet.

Ook de locatie waar het kruispunt van de Nieuwe Singel en het verlengde van de Leien kan plaatsvinden moet bepaald worden. Dit laatste dient immers afgestemd te worden op de situering van de twee andere aantakkingen van de nieuwe verzamelwegen. Ook de vraag of er eventueel nog andere kruispunten kunnen worden voorzien op het verlengde van de Leien, hangt hiermee samen.

Binnen het Masterplan voor Nieuw Zuid moet de exacte ligging van de Nieuwe Singel doorheen het plangebied bepaald worden, doch de aantakking ervan op het verlengde van de Leien dient te gebeuren binnen de randvoorwaarden gesteld door het verkeerskundig onderzoek voor de heraanleg van de Spaghettiknoop.

3. BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

Op korte termijn zal de ontsluiting van site niet wijzigingen ten opzichte van de bestaande toestand.

Op langere termijn zal de ontsluiting mogelijk wel wijzigen. De ontsluiting voor fietsers en voetgangers zal beïnvloed worden door de realisatie van Nieuw Zuid en de daarmee samenhangende nieuwe voetgangers- en fietsverbindingen in de omgeving. De ontsluiting voor autoverkeer zal voornamelijk beïnvloed worden door de heraanleg van de Spaghettiknoop en de eventuele doortrekking van de Singel achter het gerechtsgebouw tot op de Kaaien. De ontsluiting met het openbaar vervoer zal mogelijk wijzigen met de realisatie van een nieuwe tramstelplaats aan de Emiel Vloorstraat en de eventuele realisatie van een Kaaitram of –bus. Deze ontwikkelingen, en zeker die voor autoverkeer en openbaar vervoer, kennen nog een hoge mate van onzekerheid.

3.1 Voetgangers

3.1.1 Bestaande situatie

Bij de heraanleg van de Bolivarplaats en aansluitend de zuidelijke Leien, ging bijzondere aandacht uit naar de comfortabele inrichting van fiets- en voetgangersvoorzieningen. Het Gerechtsgebouw is dan ook veilig bereikbaar voor voetgangers en fietsers vanaf de ventwegen van de Leien en vanaf de Singel/Jan Van Gentstraat.

Belangrijke bestemmingen op wandelafstand zijn uiteraard het Gerechtsgebouw zelf en de woningen en activiteiten in de wijk Zuid en rond de Bolivarplaats en de gedempte Zuiderdokken.

De bezoekersparking wordt verbonden het Gerechtsgebouw via een doorsteek van de parking naar de Bolivarplaats. Voor bezoekers met een bestemming in de omgeving van de gedempte Zuiderdokken is de toegang voor autoverkeer naar de Jan Van Gentstraat de kortste route. Deze route is echter minder veilig en comfortabel voor voetgangers. Aangezien de parking voornamelijk bedoeld is voor bezoekers van het Gerechtsgebouw zelf is dit niet noodzakelijk een belangrijk nadeel.

3.1.2 Verwachte evolutie

Ten noordwesten van de site zal op korte termijn de wijk 'Nieuw Zuid' ontwikkeld worden. Hierdoor worden ook aan deze zijde een aantal mogelijke bestemmingen op wandelafstand gecreëerd. In de plannen voor deze nieuwe wijk zijn bovendien een aantal voetgangersdoorsteken opgenomen, wat de verplaatsingen te voet aangenamer maakt en stimuleert.

Het verkeer op de Namenstraat – Jan Van Gentstraat wordt mogelijk afgebouwd door de heraanleg van de Spaghettiknoop. Hierbij wordt mogelijk ook een nieuw stuk Singel voorzien, aan de westzijde van het Gerechtsgebouw. Deze nieuwe weg maakt de verbinding met de Kaaien.

3.2 Fietsers

3.2.1 Bestaande situatie

De parking kan interessant zijn voor bezoekers van de binnenstad die beschikken over een plooi-fiets of gebruik maken van het Vélo-systeem. Voor fietsers op langere afstand is deze parking wellicht minder geschikt.

In de binnenstad krijgen fietsers in principe steeds voorrang bij wegontwerpen en wordt de snelheid van het autoverkeer beperkt, zodat hier vlot gefietst kan worden. Om de binnenstad te bereiken dient men wel de Jan Van Gentstraat over te steken.

3.2.2 Verwachte evolutie

Met de eventuele realisatie van de verlengde Singel ten westen van de nieuwe wijk 'Nieuw Zuid', kan ook het geplande functionele fietspad via deze route ten westen van het Gerechtsgebouw gerealiseerd worden. Anderzijds ontstaat ook een meer verkeersluwe route via de Jan Van Gentstraat aangezien het autoverkeer afgeleid kan worden naar deze nieuwe weg.

3.3 Openbaar vervoer

3.3.1 Bestaande situatie



Figuur 1: netplan De Lijn

De parking kan interessant zijn voor bezoekers van de binnenstad die gebruik maken van het openbaar vervoer. Op de Bolivarplaats bevindt zich immers een belangrijke tramhalte.

De parking is minder nuttig in combinatie met andere tram-, bus- of treinhaltens in de omgeving, aangezien hier steeds meer nabije parkeergelegenheid aanwezig is.

In de tabel hieronder wordt een overzicht gegeven van de verschillende lijnen en de frequentie waaraan deze rijden op een weekdag (tijdens de daluren) en op een zaterdag (hoogste frequentie).

| Lijn | Omschrijving | Frequentie weekdag (dal) | Frequentie zaterdag | Dichtste halte |
|------|---------------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------|
| 1 | Eilandje – Hoboken – Hemiksem | 20 min | 30 min | Bolivarplaats |
| 8 | Bolivarplaats – Silsburg | 10 min | 12 min | Bolivarplaats |
| 12 | Bolivarplaats – Sportpaleis | 10 min | 12 min | Bolivarplaats |
| 13 | Eilandje – Hoboken – Polderstad | 20 min | 30 min | Bolivarplaats |

Tabel 1: Overzicht lijvoering

3.3.2 Verwachte evolutie

Een herorganisatie van de tramlijnen in functie van Brabo 2 of Livan 1 kan een effect hebben op de frequenties en op de bestemmingen die bereikbaar zijn vanop deze locatie. Ook de eventuele aanleg van de tramstelplaats aan de Emiel Vloorstraat kan hier een belangrijke impact hebben.

3.4 Autoverkeer

3.4.1 Bestaande situatie



Figuur 2: wegcategorisering

De site is vlot bereikbaar vanop het hoger weggennet met verschillende op- en afritten vanaf de ring en de A12 in de onmiddellijke omgeving. De spreiding van deze op- en afritten rondom de 'spaghettiknoop' maakt de situatie echter moeilijk leesbaar.

Op meer lokaal niveau wordt de parking voor autoverkeer ontsloten naar de Jan Van Gentstraat. Van hieruit kan men via de Armstrongweg de oprit van de R1 richting Gent bereiken, of via de Bolivarplaats naar de oprit van de R1 richting Nederland of naar de A12 rijden.

3.4.2 Verwachte evolutie

De huidige Spaghettiknoop zal in het kader van het Masterplan 2020 compact heraangelegd worden. Alle huidige bewegingen voor autoverkeer zouden hierbij mogelijk blijven, zodat de impact op de globale autobereikbaarheid eerder beperkt is. Belangrijk is dat de leesbaarheid van de ruimte wordt vergroot in functie van de gebruiker van de weg en de gebruiker van de omgeving.

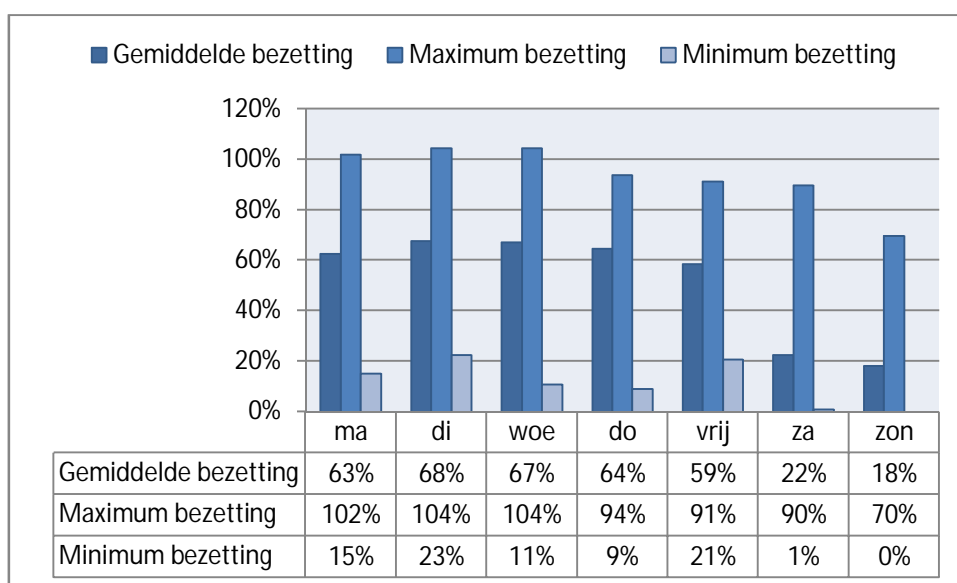
Hierbij wordt mogelijk ook een verlenging van de huidige Singel meegenomen langs de achterzijde van het gerechtsgebouw en de wijk Nieuw Zuid, die aansluit op de Kaaien tussen de sleuf van de Kennedytunnel en de huidige gebouwen van AWV. De stad wenst hier een bijkomende Scheldekruising voor lokaal verkeer, die deze omgeving verbindt met de zone rond Galgenweel.

4. MOBILITEITSPROFIEL

4.1 Huidige situatie

4.1.1 Parkeerbezetting

De gegevens omtrent de parkeerbezetting werden aangeleverd door GAPA². Deze gegevens omvatten de parkeerbezetting voor zowel week- als weekenddagen vanaf 1 augustus 2011 tot en met 31 juli 2012. Zij geven dus een zeer volledig beeld van de parkeerbezetting op de site.



Grafiek 1: Verloop parkeerbezetting

Uit de grafiek hierboven blijkt dat de bezetting op weekdays min of meer gelijk is voor de verschillende weekdays. Deze schommelt gemiddeld rond 60% à 65% bezetting, wat overeenkomt met 200 à 240 geparkeerde wagens. Ook de maximale bezetting is relatief constant en schommelt tussen 90% en 105%.

| | ma | di | woe | do | vrij | zat | zon | tot |
|-----------------------|----|----|-----|----|------|-----|-----|-----|
| overbezetting (>100%) | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| hoge bezetting (>85%) | 6 | 10 | 10 | 4 | 1 | 3 | 0 | 34 |
| onderbezetting (<50%) | 13 | 14 | 12 | 11 | 13 | 44 | 47 | 154 |
| totaal | 20 | 25 | 23 | 15 | 14 | 47 | 47 | 191 |

Tabel 2: Extremen in de parkeerbezetting

Uit bovenstaande tabel kunnen we aflezen dat een echte overbezetting (>100%) slechts op drie dagen per jaar voorkomt. Ook het aantal dagen met een hoge bezettingsgraad is eerder beperkt, slechts 34 dagen per jaar. Op jaarbasis zien we dus dat op 10% van de dagen het parkeeraanbod niet volstaat.

² Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen

Daar staat tegenover dat op totaal 154 dagen per jaar, waarvan 91 dagen in het weekend, het parkeeraanbod de vraag duidelijk overstijgt (<50%). Dit komt neer op ongeveer 43% van alle dagen per jaar en 24% van alle weekdays.

Als we de extremen weglaten, zien we dat de parking op weekdays gemiddeld voor 66% bezet is.

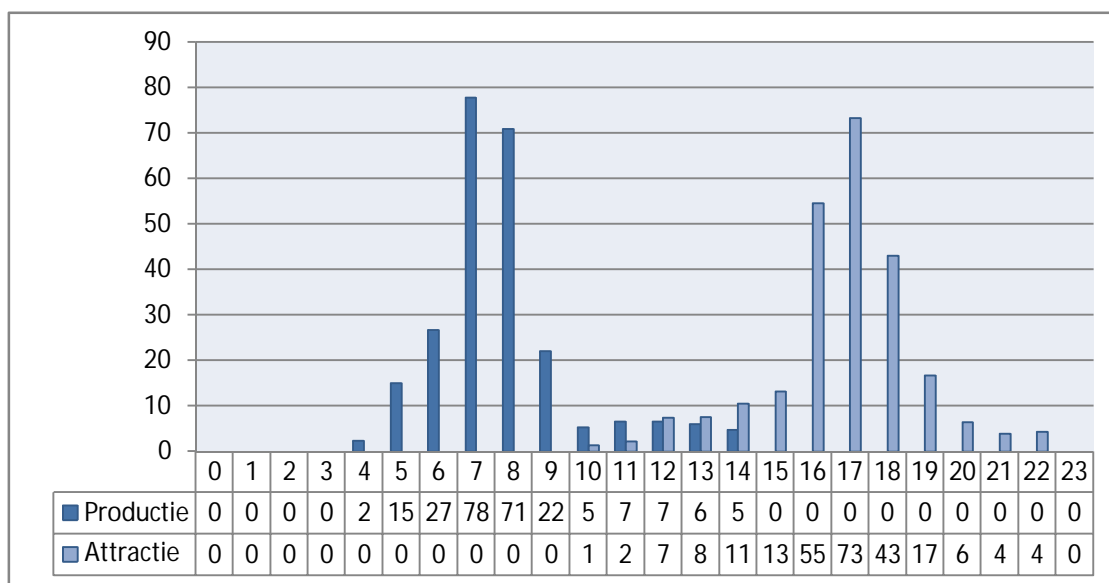
We zien dat de parking ook op weekenddagen gebruikt wordt, met een gemiddelde bezetting rond 20% (ongeveer 60 à 80 wagens). Dit toont aan dat de parking niet alleen gebruikt wordt door bezoekers van het Gerechtsgebouw, maar ook door buurtbewoners. We kunnen op basis van deze gegevens echter geen beeld van het gebruik door deze groep op weekdays.

Uit de volledige bezettingscijfers kan ook afgeleid worden dat de bezetting van de parking aan het gerechtsgebouw fors stijgt bij evenementen op de gedempte Zuiderdokken.

4.1.2 Verkeersgeneratie

Op basis van de huidige geregistreerde bezetting van gemiddeld 224 voertuigen (of 64%) op weekdays, kunnen we een inschatting maken van de verkeersstromen van en naar de parking. Hierbij gaan we ervan uit dat de verplaatsingen gebeuren volgens het klassieke patroon voor kantoren, met sterke pieken in de ochtend- en avondspits. Dit zal wellicht tot een overschatting van de intensiteiten in de spitsmomenten leiden, aangezien bezoekers voor het Gerechtsgebouw wellicht meer gespreid over de dag toekomen. Op doordeweekse dagen wordt de parking immers vooral gebruikt tussen 10u en 14u. Ook met eventuele bewoners die hier parkeren houden we op deze manier geen rekening.

Onderstaande grafiek geeft de verkeersgeneratie weer op basis van deze aannames.



Tabel 3: ruwe schatting verkeersgeneratie parking

We zien dat de maximale verkeersgeneratie tijdens de ochtendspits (7u tot 8u) 78 voertuigen bedraagt en de maximale verkeersgeneratie tijdens de avondspits (17u tot 18u) 73 voertuigen bedraagt.

We hebben niet direct een beeld van de herkomst van deze wagens. Gezien de vlotte bereikbaarheid van het Gerechtsgebouw met het openbaar vervoer en de fiets, kunnen we echter aannemen dat het merendeel van de bezoekers die met de wagen komen, vanaf de snelweg komen. Voor dit verkeer is de aanrijroute vanuit het zuiden (dus over de Bolivarplaats) de meest logische. We gaan dus uit van volgende herkomst-bestemmings verdeling:

- 5% vanaf de Gerlachekaai (dus vanuit het centrum)
- 5% vanaf de Lelen (dus vanuit het centrum)
- 10% vanaf de Ledeganckkaai
- 60% vanaf de Singel

4.2 Toekomstige situatie

De functie van de parking zal niet wijzigingen in de toekomstige situatie. Het gaat immers enkel om het permanent realiseren van een bestaande, tijdelijke, parking. Er is geen reden om aan te nemen dat het permanent voorzien van deze parking enig effect zal hebben op het gebruik van deze parking of op de gegenereerde verkeersstromen. De eventuele toekomstige infrastructurele ontwikkelingen in de omgeving kunnen wel een impact hebben op de verdeling van de verkeersstromen. Aangezien de precieze aard van deze ingrepen nog niet bekend is, kunnen we hier momenteel echter nog geen rekening mee houden.

5. EFFECTBEOORDELING

5.1 Parkeerbezetting

Het behoud van deze parking zorgt voor een hoger aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied Nieuw Zuid dan opgenomen werd in de MER. De parkeervraag voor bezoekers van het gerechtsgebouw werd echter ook niet meegenomen in deze MER. Om te bekijken of de parkeernormen, opgenomen in het MER, al dan niet overschreden worden bij behoud van deze parking, moeten uiteraard beide aspecten meegenomen worden.

De onderstaande tabel geeft de beoordelingscriteria weer zoals voorgesteld in de MER.

| Beoordelingscriteria | effectbeoordeling | Interpretatie |
|---|-------------------|--|
| De parkings bieden voldoende ruimte aan bewoners en werknemers (bezettingsgraad 75%-90%), met een beperkte ruimte voor occasionele bezoekers. De parkings worden maximaal ontsloten naar de hoofdstructuur. | sterk positief | Belangrijk positief effect (meerwaarde) |
| De parkings bieden voldoende ruimte aan bewoners en werknemers (bezettingsgraad 75%-90%), met een beperkte ruimte voor occasionele bezoekers. De ontsluiting van de parkings kan tijdelijk een beperkte overlast op de woonstraten genereren. | positief | Duidelijk positief effect |
| Er is een licht tekort/overschot aan parkeerplaatsen (bezettingsgraad tussen 75% en 50% of tussen 90% en 100%). De parkings worden maximaal ontsloten naar de hoofdstructuur. | Beperkt positief | Beperkt positief |
| Er is een licht tekort/overschot aan parkeerplaatsen (bezettingsgraad tussen 75% en 50% of tussen 90% en 100%). De ontsluiting van de parkings kan tijdelijk een beperkte overlast op de woonstraten genereren. | Verwaarloosbaar | Geen, neutraal of verwaarloosbaar effect |
| Er is een substantieel tekort/overschot aan parkeerplaatsen (bezettingsgraad <50% of >100%), maar de ontsluiting verloopt maximaal via de hoofdstructuur. | Beperkt negatief | Beperkt negatief effect, aanvaardbaar, geen milderende maatregelen nodig. |
| Er is een substantieel tekort/overschot aan parkeerplaatsen (bezettingsgraad <50% of >100%) of de ontsluiting van de parkings veroorzaakt permanent overlast in de woonstraten | negatief | Duidelijk negatief effect, aanvaardbaar, milderende maatregelen kunnen voorgesteld worden. |
| Er is een substantieel tekort/overschot aan parkeerplaatsen (bezettingsgraad <50% of | sterk negatief | Belangrijk negatief effect, mogelijks knelpunt, milderende |

| Beoordelingscriteria | effectbeoordeling | Interpretatie |
|--|-------------------|---------------------|
| >100%) en de ontsluiting van de parkings veroorzaakt permanent overlast in de woonwijken | | maatregelen vereist |

Beschouwen we enkel de parking van het Gerechtsgebouw zelf, dan constateren we dat de maximale parkeerbezetting op een gemiddelde dag in grootte-orde tussen 75% en 50% ligt (66%). Dit wordt in het MER beschouwd als suboptimaal, aangezien de vrije ruimte in de parking het autogebruik kan aanmoedigen. Anderzijds gebeurt de ontsluiting wel rechtstreeks naar de hoofdstructuur (in casu de Jan Van Gentstraat) en worden op geen enkel moment de woonstraten belast. Voor de parking op zich zien we dus een 'matig positief' effect.

Als we kijken naar de globale parkeerbezetting voor de volledige wijk, inclusief de site van het Gerechtsgebouw, zien we dat de maximale bezetting voor het totale gebied tussen 75% en 90% blijft (82%). Voor de globale ontwikkeling blijft de parkeersituatie dus 'sterk positief'. Het behoud van de parking aan het gerechtsgebouw zal dus geen negatief effect hebben op de situatie zoals beschreven in de MER Nieuw Zuid.

Globaal genomen kunnen we dus stellen dat de parkeercapaciteit op deze parking relatief goed afgestemd is op de vraag. Op de totale parkeerbalans van de wijk Nieuw Zuid heeft deze slechts een zeer geringe invloed.

5.2 Verkeersgeneratie

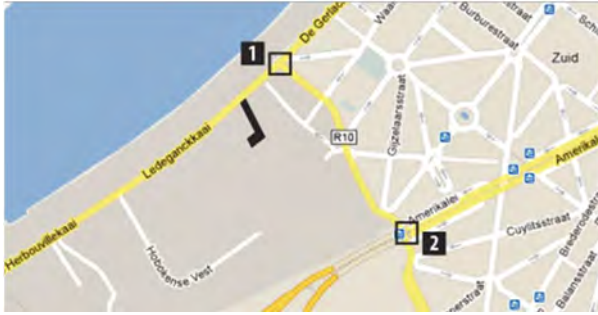
De verkeersgeneratie gerelateerd aan het Gerechtsgebouw en aan de omliggende functies die potentieel gebruik maken van deze parking, werd reeds opgenomen in de doorrekeningen die gebeurden in het kader van de MER Nieuw Zuid. Aangezien het om een bestaande parking gaat, waren deze verkeersstromen immers al opgenomen in de doorrekeningen voor de bestaande toestand. De cijfers uit deze doorrekening worden dan ook gebruikt als uitgangspunt om de impact van de parking van het Gerechtsgebouw in te schatten.

Aangezien er geen duidelijk beeld is van de evaluatie van de ontsluiting op korte of lange termijn, is het inderdaad het meest opportuun om het effect van de verkeersstromen van en naar de parking van het Gerechtsgebouw te bekijken ten opzicht van de huidige toestand. De toekomstige ingrepen zijn er immers onder andere op gericht de verkeersdruk in deze omgeving te doen afnemen, zodoende is de huidige toestand de slechtst mogelijke situatie. De toekomstige infrastructurele ontwikkelingen zullen dus een verbetering ten opzichte van de hieronder beschreven effecten mogelijk maken.

Het verkeer van en naar de parking van het Gerechtsgebouw kan een relevante impact hebben op de verkeersafwikkeling op de volgende kruispunten:

- Namenstraat – De Gerlachekaai – Ledeganckkaai
- Bolivarplaats – Leien

Deze kruispunten worden aangeduid op de figuur hieronder.



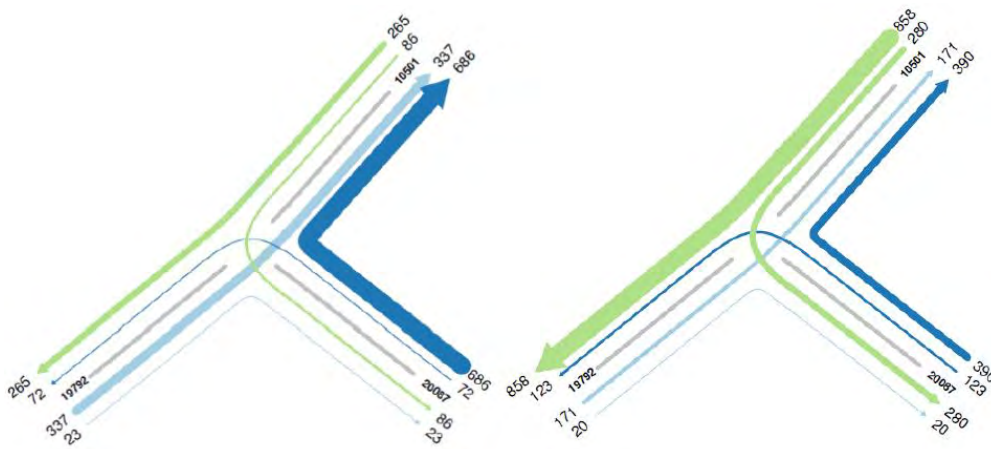
Figuur 3: Overzicht en situering bestudeerde kruispunten bestaande toestand

Beide kruispunten zijn lichtengeregeld. Ter evaluatie van de verkeersafwikkeling op kruispunten met verkeerslichten, wordt de methode van Webster³ gebruikt. De verzadigingsgraden worden als volgt geïnterpreteerd:

- $X < 90\%$: vlotte verkeersafwikkeling (groen)
- $90\% < X < 95\%$: kortstondige, lichte filevorming (oranje)
- $95\% < X < 100\%$: langdurige, belangrijke filevorming (rood)
- $100\% < X$: oververzadigd (rood)

Voor de analyse van de verzadigingsgraden wordt vertrokken van een vereenvoudigde versie van de reële verkeerslichtenregelingen.

5.2.1.1 Kruispunt 1: Namenstraat – Ledeganckkaai – De Gerlachekaai



Figuur 4: Verkeersintensiteiten kruispunt 1, OSP (links) en ASP (rechts)

We schatten dat ongeveer 10% van het verkeer van en naar het gerechtsgebouw via de Ledeganckkaai rijdt (linkse tak op de figuur) en ongeveer 5% via de De Gerlachekaai (rechtste tak op de figuur). Het gaat respectievelijk om 8 en 3 voertuigen in beide spitsen.

We zien dat er vanaf de De Gerlachekaai ongeveer 86 voertuigen richting het Gerechtsgebouw rijden in de ochtendspits en dat ongeveer 390 voertuigen van het Gerechtsgebouw richting de De Gerlachekaai rijden in de avondspits. Het aandeel van het verkeer van en naar het Gerechtsgebouw zelf (3 voertuigen) is hier dus zeer beperkt.

³ Webster, F.V., Traffic Signal Setting. Report 39, Road Research Laboratory Crowthorne, Berkshire, 1958

Voor verkeer van en naar de Ledeganckkaai zien we in de ochtendspits 23 voertuigen die richting Gerechtsgebouw rijden en in de avondspits 123 voertuigen die de omgekeerde beweging maken. In de ochtendspits is het aandeel verkeer naar het Gerechtsgebouw dus wel significant. Aangezien het om een vrije rechtsafbeweging gaat, zal dit effect op de totale afwikkeling van het kruispunt echter zeer beperkt zijn.

Dit kruispunt is vandaag lichtengeregeld. De cyclus duurt 60 seconden en is opgedeeld in drie fases:

- Fase 1: De Gerlachekaai en Ledeganckkaai
- Fase 2: De Gerlachekaai en rechtsaf vanop de Namenstraat
- Fase 3: Namenstraat

| Beschrijving | Saturatie per rijstrook | | | Wachtrij in m per rijstrook | | |
|-----------------|-------------------------|-----|-----|-----------------------------|----|----|
| | R | RD | L | R | RD | L |
| De Gerlachekaai | 4% | 60% | 0% | 2 | 32 | 0 |
| Namenstraat | 78% | 0% | 21% | 69 | 0 | 11 |
| Ledeganckkaai | 0% | 73% | 78% | 0 | 41 | 26 |

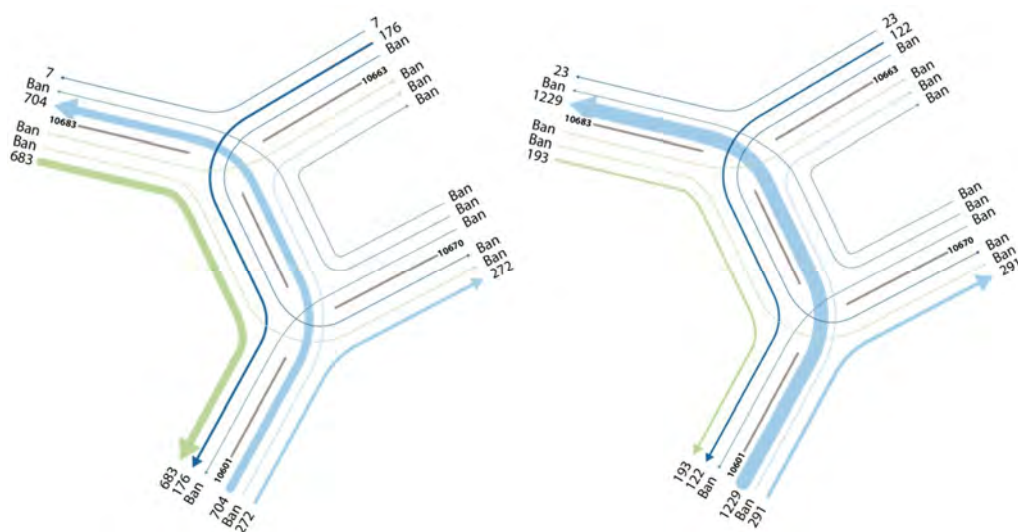
Tabel 4: Saturatie kruispunt 1: ochtendspits

| Beschrijving | Saturatie per rijstrook | | | Wachtrij in m per rijstrook | | |
|-----------------|-------------------------|-----|-----|-----------------------------|-----|----|
| | R | RD | L | R | RD | L |
| De Gerlachekaai | 16% | 35% | 0% | 8 | 24 | 0 |
| Namenstraat | 88% | 0% | 22% | 38 | 0 | 8 |
| Ledeganckkaai | 0% | 88% | 85% | 0 | 110 | 46 |

Tabel 5: Saturatie kruispunt 1: avondspits

Zowel in de ochtend- als de avondspits blijven de verzadigingsgraden relatief laag. In de ochtendspits is de rechtsafbeweging vanaf de Namenstraat (stadinwaarts) de beweging met de hoogste verzadigingsgraad, in de avondspits is dat de rechtdoorgaande beweging op de Kaaien staduitwaarts.

5.2.1.2 Kruispunt 2: Bolivarplaats – Amerikalei



Figuur 5: Verkeersintensiteiten kruispunt 2, OSP (links) en ASP (rechts)

We schatten in dat ongeveer 5% van het verkeer met bestemming het Gerechtsgebouw afkomstig is van de Leien (rechtse takken) en ongeveer 60% afkomstig is van de Singel (onderste tak). Dit komt overeen met respectievelijk 3 en 47 voertuigen.

We zien dat momenteel 704 voertuigen van de Singel richting het Gerechtsgebouw rijden in de ochtendspits en 193 voertuigen de omgekeerde beweging maken in de avondspits. De impact van de parking van het Gerechtsgebouw is dus eerder beperkt zijn in de ochtendspits, maar kan wel relevant zijn in de avondspits. Aangezien er voor deze beweging in de avondspits voldoende capaciteit voorhanden is, zal dit echter geen probleem vormen.

In de ochtendspits rijden vandaag slechts 7 voertuigen van de Leien richting Gerechtsgebouw. Hiervan verwachten we dat 3 voertuigen een bestemming hebben op het Gerechtsgebouw. Dit is in verhouding relatief veel, maar aangezien het gaat om zeer beperkte aantallen en deze rechtsafbeweging slechts een beperkte impact heeft ten opzichte van de veel grotere linksafbeweging, zal het effect minimaal zijn.

In de avondspits kan men niet via deze route naar de Leien rijden, de drie voertuigen die deze beweging wensen te maken kunnen afhankelijk van hun bestemming verder door op de Singel keren of omrijden via de Brederodestraat of de Vlaamse Kaai. Aangezien deze zeer beperkte verkeersstroom op deze manier verder verdeeld wordt zal hiervan geen effect merkbaar zijn.

De verkeerslichten op dit kruispunt zijn er vooral op gericht de kruisingen met de trams vlot te laten verlopen. De verschillende lichten zijn onderling gecoördineerd, zodat dit geheel als één kruispunt functioneert. De afslaan beweging naar de Amerikalei wordt niet onderbroken door verkeerslichten (vrije rechtsaf). Voor de berekeningen werd uitgegaan van een cyclusduur van 60 seconden.

Tijdens de avondspits verloopt het verkeer op dit kruispunt vlot. Tijdens de ochtendspits zien we echter een stijging van de verzadigingsgraad voor de rechtdoorgaande beweging op de Bolivarplaats richting Kaaien en op de Amerikalei. Vooral op de Bolivarplaats (richting Kaaien) kan de wachtrij hierdoor oplopen (tot 152m). In realiteit wordt deze wachtrij regelmatig even lang als het sas tussen dit kruispunt en de aansluiting van de afrit van de R1 komende van Nederland. Hierdoor kan ook op deze afrit een wachtrij ontstaan.

| Beschrijving | Saturatie per rijstrook | | | Wachtrij in m per rijstrook | | |
|----------------------|-------------------------|-----|----|-----------------------------|-----|---|
| | R | RD | L | R | RD | L |
| Bolivarplaats N | 0% | 15% | 0% | 0 | 6 | 0 |
| Bolivarplaats Z | 13% | 93% | 0% | 5 | 152 | 0 |
| Amerikalei (staduit) | 0% | 93% | 0% | 0 | 18 | 0 |

Tabel 6: Saturatie kruispunt 2: ochtendspits

| Beschrijving | Saturatie per rijstrook | | | Wachtrij in m per rijstrook | | |
|----------------------|-------------------------|-----|----|-----------------------------|----|---|
| | R | RD | L | R | RD | L |
| Bolivarplaats N | 0% | 59% | 0% | 0 | 33 | 0 |
| Bolivarplaats Z | 14% | 61% | 0% | 7 | 56 | 0 |
| Amerikalei (staduit) | 0% | 61% | 0% | 0 | 21 | 0 |

Tabel 7: Saturatie kruispunt 2: avondspits

5.2.1.3 Conclusie

We zien dat de verkeersafwikkeling in de huidige situatie, op basis van de data uit het verkeersmodel, relatief vlot verloopt. Enkel ter hoogte van de Bolivarplaats zelf verloopt het verkeer in de spitsmomenten stroef. Hierdoor kunnen ook problemen ontstaan op de aansluiting van de afrit van de R1 op de Singel.

De invloed van de parking van het Gerechtsgebouw op de totale verkeersafwikkeling is eerder beperkt. De knelpunten in de omgeving worden eerder veroorzaakt door de totale verkeersgeneratie van de activiteiten in de ruime omgeving van deze site.

6. CONCLUSIES EN SUGGESTIES

6.1 Conclusies

De impact van de parking van het Gerechtsgebouw op de totale verkeersafwikkeling is beperkt. Deze impact zal in de toekomstige situatie verder afnemen, door de wijzigingen in de verkeersstromen in deze omgeving.

Het behoud van de parking van het Gerechtsgebouw heeft slechts een zeer beperkte impact op de totale parkeerbalans voor de wijk Nieuw Zuid. Wel zien we dat de parking in de huidige situatie gemiddeld eerder onderbenut wordt. De score volgens de criteria van de MER Nieuw Zuid blijft evenwel 'beperkt positief'.

6.2 Suggesties

6.2.1 Ontsluiting

De ontsluiting voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer is momenteel zeer goed. Hier zijn dus geen aanpassingen nodig.

De ontsluiting van de parking verloopt momenteel voornamelijk via de Bolivarplaats. Dit zal in de toekomst wellicht ook zo blijven. Een eventuele herlocalisatie naar de gedempte Zuiderdokken kan het gebruik van de (toekomstige) nieuwe Singel of de Armstrongweg om de parking te bereiken aanmoedigen.

6.2.2 Bezetting

De parking wordt vandaag duidelijk onderbenut tijdens de weekenddagen en wellicht ook 's avonds. Er zou dus geopteerd kunnen worden voor een parkeerdeelsysteem gelijkaardig aan het systeem dat ingevoerd zal worden op Nieuw Zuid. Buurtbewoners kunnen dan tijdens de avonden gebruik maken van deze parking. Bij een eventuele verplaatsing van de parking naar de gedempte Zuiderdokken moet opnieuw bekeken worden welke vorm van uitbating gekozen wordt.