



Samenstelling: de heer Patrick Janssens, burgemeester; de heren Robert Voorhamme, Philip Heylen, Ludo Van Campenhout, mevrouw Leen Verbist, de heren Marc Van Peel; Luc Bungeneers, Guy Lauwers, mevrouw Monica De Coninck, schepenen; de heer Roel Verhaert, stadssecretaris.

Zitting van vrijdag 16 oktober 2009

Iedereen aanwezig.

**Autonome Gemeentebedrijven**

**A-Punt**

**2 Programma Masterplan Scheldekaaien. Gewenst parkeerbeleid op de Scheldekaaien. Goedkeuring. Concretisering beleidsrichtlijn (Jaarnummer 14639)**

*Het college beslist over de randvoorwaarden en richtinggevende getallen voor het parkeren op de Scheldekaaien. Deze input wordt aan de ontwerpers van het Masterplan meegegeven voor de verdere uitwerking van het Masterplan.*

Agendapunt, college, gewone zitting, 10/10/2008, jaarnummer 13004; Agendapunt, college, gewone zitting, 3/07/2009, jaarnummer 8772

Auteur: Sofie Bullynck

**Motivering**

**Voorgeschiedenis**

datum	jaarnummer	onderwerp
2 april 2004	3331	het college keurt de uitgangspunten, het plan van aanpak en de intentieovereenkomst voor de Scheldekaaien goed
21 februari 2005	332	de gemeenteraad keurt het Mobiliteitsplan Antwerpen goed
12 september 2005	1891	de gemeenteraad keurt het plan van aanpak voor de studiefase en voor de opmaak van een masterplan Scheldekaaien goed
18 september 2006	1779	de gemeenteraad keurt het Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen goed
9 maart 2007	3190	het college keurt gunning van het masterplan Scheldekaaien aan het voorgedragen ontwerpteam goed
23 april 2007	963	de gemeenteraad keurt het contract met het ontwerpteam voor de opmaak van een masterplan Scheldekaaien goed
21 maart 2008	3388	het college keurt het voorwaardelijk kader voor verdere uitwerking van het masterplan Scheldekaaien goed
3 oktober 2008	12395	het college neemt kennis van de 2 <sup>de</sup> tussentijdse nota van het masterplan Scheldekaaien en neemt standpunten in omtrent de sleutelkwesties in deze nota
10 oktober 2008	13004	het college beslist de gunning van het bijkomend verkeersonderzoek in het kader van het Masterplan Scheldekaaien en het Wijkcirculatieplan Binnenstad aan Omgeving/Tritel goed te keuren





datum	jaarnummer	onderwerp
3 juli 2009	8772	het college beslist een standpunt in te nemen over het Voorontwerp Masterplan Scheldekaaie

Dit punt werd verdaagd in zitting van 2 en 9 oktober 2009.

## Feiten en context

Het Wijkcirculatieplan Binnenstad en de relatie van het wijkcirculatieplan met de mobiliteit op de Scheldekaaie werden op het themacollege van 3 oktober 2008 toegelicht, zodat beide planningsprocessen op elkaar kunnen worden afgestemd. Als gevolg van deze toelichting besliste het college om bijkomend verkeersonderzoek te laten uitvoeren door Omgeving/Tritel. Op het themacollege van maandag 22 juni 2009 werden resultaten van het bijkomend parkeeronderzoek gepresenteerd.

Op 3 juli 2009 besliste het college een standpunt in te nemen over het Voorontwerp Masterplan Scheldekaaie en werd beslist om, met het oog op het halen van de timing voor het eerste uitvoeringsproject Sint-Andries Zuid, prioritair beslissingen te nemen over het gewenste parkeerbeleid op de Scheldekaaie.

## Advies

Op 15 september en 28 september 2009 gaf GAPA per mail onderstaand advies:

### 1. De loopafstanden en verdeling van de parkeercapaciteit

Er wordt uitgegaan van een zone zonder inritten tussen de Scheldestraat en Sint-Pietersvliet. Wat betreft het noorden kan het parkeerbedrijf zich hierin vinden. Men heeft er ook parking Grote Markt die dicht bij het centrum ligt.

Vanuit het parkeerbedrijf wordt gepleit om in het zuiden ook tussen de Scheldestraat en de Sint-Jansvliet een parking te voorzien met een voetgangsuitgang zo kort mogelijk bij de Sint-Jansvliet. De loopafstand tot het centrum blijft dan aanvaardbaar en met een goed tariefbeleid kan men het juiste gebruik sturen. Bij evenementen kan men voor abonnees doorgangsbewijzen voorzien en zo de verkeersintensiteit toch nog beperkt houden.

### 2. De capaciteit

Het parkeerbedrijf stelt dat er minimaal 1130 parkeerplaatsen op de Scheldekaaie noodzakelijk zijn op basis van een ambitieuze modal shift naar het openbaar vervoer en een verschuiving van de langparkeerders naar de (nieuwe) stadsrandparkings.

De capaciteit van 1000 parkeerplaatsen ter hoogte van Sint-Andries Zuid lijkt het parkeerbedrijf realistisch als er voldoende rekening gehouden wordt met de spreiding ervan in functie van de loopafstanden. Een parking met een capaciteit van 1000 wagens kan enkel als je zeer vlot naar de parking kan toerijden of ervan kan weggrijden. Om filevorming van en naar de parking te voorkomen is het waarschijnlijk aangewezen om de parking ofwel te splitsen in twee afzonderlijke



parkings ofwel minstens een meer noordelijke en meer zuidelijke inrit te voorzien. Met de verdere uitwerking van een ontwerp moet men hiermee rekening houden.

Het verankeren van het bewonersparkeren kan via de concessie voor de exploitatie. In de concessieovereenkomst kan je de tarieven voor een bewonersabonnement vastleggen en opnemen hoeveel van deze abonnementen moeten toegelaten worden.

## Argumentatie

### A. Conclusies uit parkeertellingen

Om inzicht te verkrijgen in het huidig aanbod van parkeerplaatsen op de Scheldekaaien, het gebruik en de parkeerduur, werd een nieuwe telling uitgevoerd in de maanden november en december 2008. Er werd zowel tijdens de week als op zaterdag geteld, van 9 tot 22 uur, opgedeeld in 4 periodes. Ook werden de wagens met een bewonerskaart uit de binnenstad (zone 1, 2 en 3) apart geregistreerd.

Momenteel is een groot aanbod parkeerplaatsen op de Scheldekaaien (3682 parkeerplaatsen op oppervlakteparkings en 519 parkeerplaatsen langs de straat) en op de gedempte zuiderdokken (1150 parkeerplaatsen) aanwezig. Vooral in het zuiden is het parkeeraanbod zeer groot (3848 parkeerplaatsen) ten opzichte van het noorden (1449 parkeerplaatsen). In tegenstelling tot het georganiseerd parkeren werd een inschatting gemaakt van de capaciteit “wild” parkeren.

Van het totaal aanbod van parkeerplaatsen is 74% gratis. Dit weerspiegelt zich duidelijk in de bezettingsgraad van deze parkings en het verklaart het intensief gebruik en de lange parkeerduur. Op de gratis parkings parkeert 63% van de parkeerders langer dan 4 uur. De betalende parkings hebben ook een hoge bezettingsgraad, vooral door abonnementen.

Afhankelijk van de parking worden hogere bezettingsgraden vastgesteld tijdens de week, dan wel tijdens het weekend. De noordelijk gelegen parkings, kaai 13-14 en de gedempte zuiderdokken worden vooral tijdens kantooruren in de week intensief gebruikt. Kaai 16-19 en het Zuiderterras zijn het drukst bezet tijdens het weekend.

De piekbezetting tijdens de week ligt meestal tussen 13 en 16 uur, door de aanwezigheid van zowel werknemers als bezoekers. Tijdens het weekend ligt de piek eerder tussen 16 en 19 uur. Kaai 13-14 wordt vooral door werknemers gebruikt; de piekbezetting ligt er in de voormiddag. Het Zuiderterras wordt vooral tussen 19 en 22 uur gebruikt.

Tijdens de week wordt slechts 3% van de bezette parkeerplaatsen ingenomen door bewoners uit de binnenstad. Tijdens het weekend stijgt dit tot 7%. De bewoners maken vooral gebruik van het langsparkeren in de straat.

Het grote parkeeraanbod heeft een aanzienlijk aandeel in de verkeersintensiteit. Van het totaal verkeer op de Scheldekaaien heeft één derde een parking op de kaaien als eindbestemming. In de ochtendspits vormt dit 38% van de totale inkomende verkeersstroom, in de avondspits 31% van de totale uitgaande verkeersstroom.



## B. Toekomstig parkeeraanbod op de Scheldekaaien

Aan het college wordt gevraagd om het toekomstig parkeeraanbod op de Scheldekaaien goed te keuren. Dit parkeeraanbod volgt uit het toepassen van het parkeerbeleidsplan van de stad.

### 1. Stadsrandparkings

Een stadsrandparking vereist een goed uitgebouwd natransport met een reistijd van maximum 10 minuten en een goede ontsluiting met het hoger wegennetwerk. Een aantrekkelijke tarifiering zorgt voor een modal shift op het openbaar vervoer of de fiets.

De locatie van een zuidelijke stadsrandparking op de Scheldekaaien is de kop van Petroleum Zuid, waar heel wat opportuniteiten liggen gezien de geplande ontwikkelingen en de goede ontsluiting (toekomstige tramverbinding, het Zuidstation en de geplande herinrichting van de zuidelijke knoop). De parkeervoorzieningen bij het voetbalstadion kunnen worden ingezet als stadsrandparking.

Het is aangewezen om de stadsrandparkings prioritair uit te voeren, om proactief aan te sturen op een modal shift. De stadsrandparkings kunnen tegelijk ook ingezet worden als “minder hinder” maatregel tijdens de werffase van de heraanleg van de Scheldekaaien.

Een noordelijke stadsrandparking op het Droogdokkeneiland is niet aangewezen gezien een tramverbinding op korte termijn niet realistisch is door de noodzakelijke overbrugging van Kattendijkbrug.

### 2. Stadparkings

Overeenkomstig het parkeerbeleid van de stad verschuiven de stadsparkings naar de rand van de binnenstad, met de Leien en de Scheldekaaien als ontsluitende assen. Een optimale inplanting zoekt een evenwicht tussen het voldoende bereikbaar houden van de binnenstad en het beperken van het verkeersaanzuigend effect van dergelijke parkings.

De stadsparkings nemen een dubbele rol op: enerzijds als rotatieparking met een uurtarief, anderzijds als abonnementenparking voor bewoners en werk. De stadsparkings kunnen ook bijdragen tot het afbouwen van bestaande rotatieparkings in de binnenstad. Indien bestaande rotatieparkings worden opgegeven of omgebouwd tot bewonersparking, kan deze parkeercapaciteit gecompenseerd worden op de Scheldekaaien.

Grootschalige parkeervoorzieningen op de Scheldekaaien kunnen na de heraanleg enkel ondergronds. Op de Scheldekaaien wordt een noordelijke en een zuidelijke ondergrondse stadsparking voorzien.

Tijdens de realisatie van de ondergrondse parkings op de Scheldekaaien worden er parkeeralternatieven voorzien als “minder hinder” maatregel.

### 3. Beperkt straatparkeren



Op het openbaar domein van de Scheldekaaien zal een beperkt aanbod van straatparkeren in clusters bestaan. In het voetgangersvriendelijk gebied tussen Sint-Jansvliet en het Steen wordt geen straatparkeren voorzien.

#### 4. Bestemmingsparking

Ondergrondse bestemmingsparkings gekoppeld aan een gebouw en functie blijven mogelijk en kunnen in functie van nieuwe ontwikkelingen op de Scheldekaaien worden voorzien.

Bestemmingsparkings kunnen een extra aanbod van abonnementen en parkeerplaatsen voor bewoners genereren.

#### C. Randvoorwaarden voor stadsparkings

Aan het college wordt gevraagd om een maximum van 1630 parkeerplaatsen goed te keuren als aanbod voor alle stadsparkings op de Scheldekaaien.

Dit zijn 500 parkeerplaatsen meer dan het vraagsturend aanbod van 1130 parkeerplaatsen (1130 is het minimum aantal plaatsen dat volgens het Gemeentelijk Parkeerbedrijf haalbaar is). Dit extra aanbod van 500 parkeerplaatsen zal worden ingezet voor het aanbieden van abonnementen voor bewoners en als instrument voor de afbouw van de rotatieparkings in de binnenstad

De inplanting van de parkings en hun respectievelijke voetgangsuitgangen gaan uit van een evenwichtige spreiding op basis van een maximale wandelafstand van 500m. Op die manier blijven alle bestemmingen op en in de nabijheid van de Scheldekaaien voldoende bereikbaar.

#### NOORD

Aan het college wordt gevraagd om een richtinggevend aantal van 630 parkeerplaatsen goed te keuren voor de noordelijke stadsparking ter hoogte van het Loodswezen. Om het gewenste autoluw karakter op de Scheldekaaien te kunnen realiseren en sluipverkeer door de binnenstad te vermijden, worden alle in- en uitritten voor wagens ten noorden van Brouwersvliet ingeplant.

Door de aanwezigheid van de ruïnen in de ondergrond zijn enkel ondergrondse parkings met een beperkte oppervlakte mogelijk. Gezien de hoge archeologische verwachting in dit gebied, wordt geopteerd voor een compacte ondergrondse parking tussen Brouwersvliet en het Loodswezen.

De bodemgesteldheid zorgt voor stabiliteittechnische beperkingen, ofwel kunnen 2 ondergrondse bouwlagen boven het grondwater worden gerealiseerd, ofwel is een fundering tot in de 25m diepe kleilaag noodzakelijk en kunnen 7 ondergrondse lagen worden gebouwd.

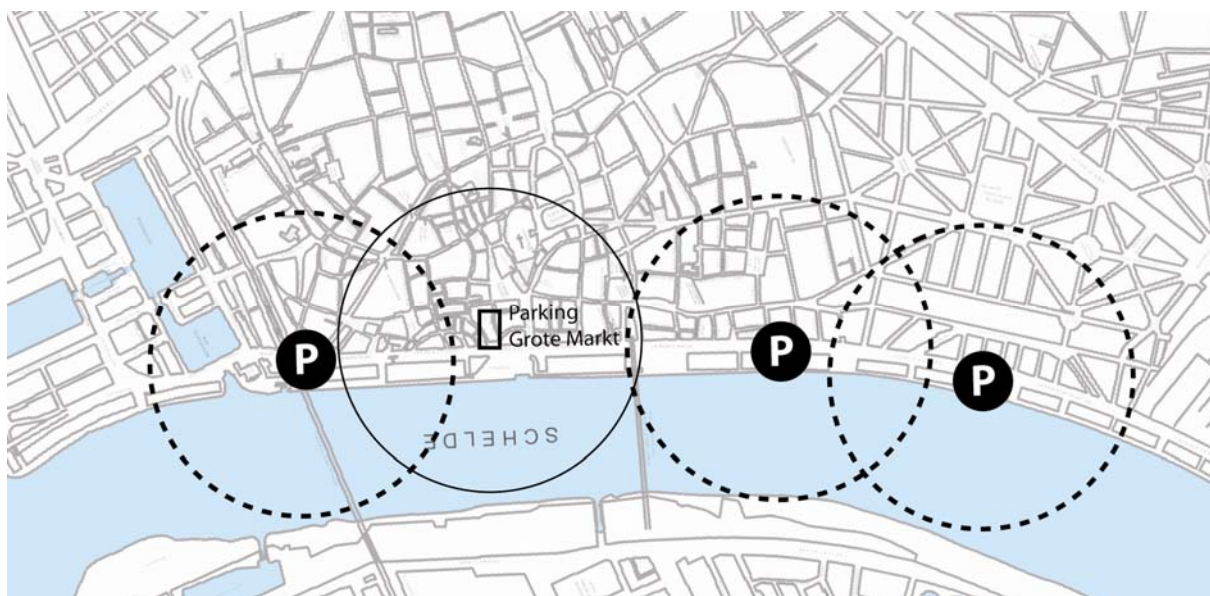
#### ZUID

Aan het college wordt gevraagd om een richtinggevend aantal van 1000 parkeerplaatsen goed te keuren voor de zuidelijke stadsparking aan Sint-Andries Zuid, waarvan 250 parkeerplaatsen verplicht voorzien worden voor abonnementen voor bewoners. De huidige parkeercapaciteit op de gedempte zuiderdokken wordt niet vervangen door een extra aanbod op de Scheldekaaien.

Om het gewenste autoluw karakter op de Scheldekaaien te kunnen realiseren en sluipverkeer door de binnenstad te vermijden, worden alle in- en uitritten voor wagens ten zuiden van de Scheldestraat ingeplant.

De spreiding van deze 1000 parkeerplaatsen kan aan de hand van één langgerekte parking of door een verdeling over 2 zuidelijke parkings, en gebeurt op basis van de parkeerbehoefte in het gebied tussen Sint-Jansvliet en Namenstraat.

Gezien de hoge archeologische verwachting ten noorden van de Scheldestraat, moet bij de realisatie van de zuidelijke stadsparking rekening gehouden worden met de archeologische opgraving van het Sint-Michielsbolwerk. De bodemgesteldheid zorgt voor een beperking van maximaal 3 ondergrondse bouwlagen.



Schema: illustratie van de wandelafstanden van 500m vanaf de bestaande Parking Grote Markt en de nieuwe voorgestelde parkings Noord en Zuid (al dan niet 1 langgerekte parking of 2 afzonderlijke parkings).

Bijkomend wordt, ten opzichte van de 1630 parkeerplaatsen, een marge van 10% voorzien als extra aanbod voor de kwantitatieve groei van de binnenstad (meer woningen en terug meer bewoners).

Deze richtinggevende aantallen en de locatievoorwaarden dienen verder te worden getoetst op markteconomische, technische en ruimtelijke haalbaarheid.

Aan het college wordt gevraagd om de richtinggevende aantallen en de locatievoorwaarden mee te geven aan de ontwerpers van het Masterplan Scheldekaaien voor de verdere uitwerking van het Masterplan.



## Besluit

### Artikel 1

Het college beslist het toekomstig parkeeraanbod op de Scheldekaaien goed te keuren:

#### 1. Stadsrandparkings

Er wordt een zuidelijke stadsrandparking op de kop van Petroleum Zuid voorzien, dat gebruik maakt van de geplande parkeervoorzieningen bij het voetbalstadion.

Het is aangewezen om de stadsrandparkings prioritair uit te voeren.

#### 2. Stadparkings

Grootschalige parkeervoorzieningen op de Scheldekaaien kunnen na de heraanleg enkel ondergronds. Op de Scheldekaaien wordt een noordelijke en een zuidelijke ondergrondse stadsparking voorzien.

Tijdens de realisatie van de ondergrondse parkings op de Scheldekaaien worden er parkeeralternatieven voorzien als “minder hinder” maatregel.

#### 3. Beperkt straatparkeren

Op het openbaar domein van de Scheldekaaien zal een beperkt aanbod van straatparkeren in clusters bestaan. In het voetgangervriendelijk gebied tussen Sint-Jansvliet en het Steen wordt geen straatparkeren voorzien.

#### 4. Bestemmingsparking

Ondergrondse bestemmingsparkings gekoppeld aan een gebouw en functie blijven mogelijk.

### Artikel 2

Het college beslist om een maximum van 1630 parkeerplaatsen goed te keuren als aanbod voor alle stadsparkings op de Scheldekaaien.

Dit aanbod is inclusief 500 parkeerplaatsen die zullen worden ingezet voor het aanbieden van abonnementen voor bewoners en als instrument voor de afbouw van de rotatieparkings in de binnenstad.

Voor de noordelijke stadsparking ter hoogte van het Loodswezen is 630 parkeerplaatsen het richtinggevend aantal. Alle in- en uitritten voor wagens bevinden zich ten noorden van Brouwersvliet.

Voor de zuidelijke stadsparking ter hoogte van Sint-Andries Zuid is 1000 parkeerplaatsen het richtinggevend aantal, waarvan 250 parkeerplaatsen verplicht voorzien worden voor abonnementen voor bewoners. Alle in- en uitritten voor wagens bevinden zich ten zuiden van Scheldestraat.



De spreiding van deze 1000 parkeerplaatsen kan aan de hand van één langgerekte parking of door een verdeling over 2 zuidelijke parkings, en gebeurt op basis van de parkeerbehoefte in het gebied tussen Sint-Jansvliet en Namenstraat.

Bijkomend wordt, ten opzichte van de 1630 parkeerplaatsen, een marge van 10% voorzien als extra aanbod voor de kwantitatieve groei van de binnenstad.

Deze richtinggevende aantallen en de locatievoorwaarden dienen verder te worden getoetst op markteconomische, technische en ruimtelijke haalbaarheid.

### Artikel 3

Het college beslist de richtinggevende aantallen en de locatievoorwaarden mee te geven aan de ontwerpers van het Masterplan Scheldekaaien voor de verdere uitwerking van het Masterplan.

### Artikel 4

Dit besluit heeft in principe voor de stad geen financiële gevolgen.

Afschrift: 2 exemplaren

Aan:	Aantal:	Actie:
SW/BEL/MOB	1	voor kennisneming
GAPA	1	voor kennisneming