

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 704

van **YASMINE KHERBACHE**

datum: 22 februari 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

P&R-site Keizershoek Merksem - Plannen nieuwe parkeertoren

Op 7 januari 2016 werden aan het district Merksem (Antwerpen) de plannen voorgesteld voor een nieuwe parkeertoren op de huidige site van de P&R Keizershoek. Daar zou een nieuwe parkeertoren van vijf verdiepingen gebouwd worden omdat de huidige P&R te weinig capaciteit heeft. Het aantal parkeerplaatsen zou worden opgetrokken van 285 naar 685.

Dat de P&R-parkings een succes zijn valt toe te juichen. Hoe meer mensen het openbaar vervoer nemen en hoe meer auto's uit de stad kunnen worden geweerd, hoe beter. Wel kan een aantal bedenkingen worden gemaakt bij het inplannen van een nieuwe parkeertoren op die locatie.

In de eerste plaats is er het verdwijnen van de groene zone. Achter de huidige locatie van de P&R liggen immers verschillende sportterreinen en ook volkstuinten. Door de inplanting van een toren wordt een heel andere invulling gegeven aan de groene ruimte.

Verder moet opgemerkt worden dat de meeste gebruikers van deze P&R komen uit gemeenten en districten die zelf weigeren de tramlijn door te trekken naar hun eigen gemeente. Er is nu al een capaciteitsprobleem op de lijnen 2 en 3. Die lijnen zitten nu op sommige momenten al overvol en door de verhoging van het aantal parkeerplaatsen zonder de frequentie en de capaciteit van de tramlijnen 2 en 3 op te krikken, zal de overbelasting op deze twee lijnen enkel en alleen maar toenemen.

Ook zou er sprake van zijn dat deze nieuwe P&R gekoppeld zou worden aan nieuwe winkelinfrastructuur. Zo'n nieuwe winkelinfrastructuur kan echter een bedreiging vormen voor de middenstand op de Bredabaan, die nu nog steeds te kampen heeft met de naweeën van de heraanleg.

Tot slot rijst ook de vraag of in deze zone überhaupt wel gebouwd mag worden, aangezien de P&R in de reservatiestrook van de ring ligt en daar dus niet op mag worden gebouwd.

1. Is het bouwen van een parkeertoren toegelaten in de reservatiestrook van de ring en de A102? Zo ja, onder welke voorwaarden?
2. Welke invloed heeft de bouw van de parkeertoren op de aanleg van een ondertunnelde A102?
3. Wat is de vooropgestelde timing van deze P&R-toren?

4.
 - a) Hoe zit de financiering ervan in elkaar?
 - b) Voor welk bedrag, onder welke voorwaarden, en op welke wijze, zal de Vlaamse Regering bijdragen?
 - c) Is de Vlaamse Regering bereid een dergelijk bedrag te betalen indien het om een tijdelijke constructie zou gaan, aangezien de parkeertoren op de reservatiestrook gepland wordt?
 5. Op welke manier zal de minister de frequentie en de capaciteit van de tramlijnen 2 en 3 aanpakken?
-

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Ben Weyts (704), Joke Schauvliege (430).

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 704 van 22 februari 2016

van **YASMINE KHERBACHE**

Inleidend:

In het kader van de uitvoering van het Masterplan 2020 ter verbetering van de mobiliteit in en rond Antwerpen zijn in de stad Antwerpen een reeks zware infrastructuurwerken gepland. De werken aan de IJzerlaan zijn in uitvoering, de start van de werken van de Noorderlijn is genomen, de voorbereidende werken voor de Oosterweelverbinding lopen, de vervanging of verhoging van de bruggen over het Albertkanaal en de verbreding van het Albertkanaal zijn in volle voorbereiding,....

Om de stad bereikbaar te houden tijdens de periode van de werken, wordt ernaar gestreefd om 10.000 wagens uit de spits te halen.

De helft daarvan zou moeten kunnen parkeren aan de rand van de stad en verder met het openbaar vervoer stadinwaarts reizen. Om dit te bereiken is een sterke capaciteitsverhoging nodig van bestaande P+R's en moeten nieuwe locaties worden gezocht. Vrije ruimte is schaars en kostbaar in en rond de stad en dus wordt gekozen voor gestapelde oplossingen in de vorm van parkeergebouwen.

Aan de hand van de resultaten van een verkennende studie, door BAM aanbesteed in het kader van dit Minder Hinder-verhaal, werden een aantal locaties geselecteerd waar aan de hand van investeringen zo snel mogelijk een oplossing kan worden geboden voor de problemen die tijdens de werken zullen optreden en die zich soms vandaag al stellen. Het spreekt voor zich dat in deze optiek de uiteinden van de stamassen van de tram als zeer strategische locaties naar voor kwamen.

Specifiek voor de Keizershoek werd een mobiliteitsstudie uitgevoerd voor een 'worst-case-scenario', waarbij 400 nieuwe wagens in de spits zouden toekomen ('s ochtends) of vertrekken ('s avonds) aan de P+R, bovenop het bestaande aantal van 280.

De inrit van het nieuwe parkeergebouw zal gesitueerd zijn ter hoogte van de N1 en de uitrit in de Fortsteenweg, zoals vandaag. Zelfs bij een bezetting van 100% van de parkeergarage, tonen de simulatieberekeningen aan dat het kruispunt blijft draaien. Dit komt omdat er op de site van de P+R zelf voldoende bufferruimte is waar de wagens zich kunnen opstellen, zowel bij in- als uitrijden. Er dienen kleine aanpassingen te gebeuren aan de opstelstroken in de Fortsteenweg. Het is belangrijk om te onderlijnen dat de P+R een deel van het bestaande verkeer op de Bredabaan en de Horstebaan zal opvangen waardoor de verkeersintensiteiten stroomafwaarts zullen afnemen.

M.a.w.: het is juist de bedoeling om de bestaande verkeersintensiteiten in de ruime omgeving te verlagen door versterking van het openbaar vervoer en uitbreiding van de P+R-faciliteiten.

Het P+R-gebouw in Merksem zal ongeveer 669 parkeerplaatsen tellen en ongeveer 16m60 hoog worden. Het gebouw valt volledig binnen de bestemming "Park en Ride" van het Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) Keizershoek. De zone van het BPA is echter iets langer dan de bestaande parking. Daarom en ook omwille van de brandweg, die nodig is rondom een parkeergebouw, moeten beperkt twee stukken bosgebied verdwijnen: een stuk van 850 m² en een stuk van 530 m². Deze bosgebieden zullen worden gecompenseerd, bij voorkeur in de nabije omgeving.

De volkstuinten en de bestaande sportterreinen kunnen volledig behouden blijven.

Plaatselijk zal het hekwerk rond een korfbalveld moeten worden verplaatst (zo'n 7 à 8m), maar het gebruik van de sportterreinen blijft onbeperkt mogelijk.

Gezien de bestemming, is het vandaag niet mogelijk om commerciële functies die ondersteunend zouden zijn aan de P+R en de sociale veiligheid op een eenvoudige manier zouden kunnen verhogen, in te richten in het parkeergebouw.

- 1.+2. Artikel 4.3.8.§2 VCRO laat bouwen in de reservatiestrook onder bepaalde voorwaarden toe. De werken mogen geen hypotheek leggen op de realisatie van de geplande weg. Bij aanleg van de infrastructuur waarvoor het reservatiegebied is bedoeld, moeten de constructies verwijderd zijn, tenzij ze de aanleg van de A102 niet hinderen. Vandaag is nog niet duidelijk hoe het ontwerp van de A102 er ter hoogte van het parkeergebouw concreet zal uitzien. De reservatiestrook is hier op zijn breedst en de site voor het parkeergebouw is helemaal aan de rand van het reservatiegebied gelegen. Momenteel loopt de plan-MER en is het nog niet duidelijk wanneer deze werken effectief zullen starten of hoe het ontwerp er concreet zal uitzien. Gezien de ligging van het parkeergebouw wordt verwacht dat het de aanleg van de A102 niet zal hinderen. Als dit zo is zal het P+R-gebouw nogmaals zijn nut kunnen bewijzen tijdens deze infrastructuurwerken en de hinder die die met zich meebrengen.
3. De start van de bouw wordt gepland medio 2017 en de werken zullen ongeveer één jaar duren.
4. De financiering van deze P&R maakt deel uit van een breder overleg over de financiering van P&R's gekoppeld aan het MP 2020 en maatregelen ten behoeve van het impactmanagement tijdens de werken. Hierbij dient de globale kost in ogenschouw genomen te worden, zowel voor de investering als de exploitatie van de P&R. De BAM, stad Antwerpen en De Lijn maken deel uit van een werkgroep die ter zake een voorstel van beslissing voorbereidt.
5. Voor de opening van de bijkomende parkeerfaciliteiten zal De Lijn Antwerpen de extra-lange (43 m) Albatros-tramvoertuigen kunnen inzetten voor de exploitatie van de tramlijnen 2 en 3, naar capaciteit een zeer ingrijpende maatregel. Op het gedeelte Sportpaleis-Astrid is er bovendien nog een kleine speling om, indien noodzakelijk, bijkomende tramdoortochten te voorzien.