

MECHELEN-CENTRUM EN STATIONSBUURT

Hoe kan lokaal verkeer uit de stad weg naar de E19?

- Via de Leopoldstraat, over de nieuwe gelijkgrondse Postzegelbrug.
- Via de tangent.

Het Raghenoplein en de vesten zullen minder verkeer genereren omdat veel verkeer wordt afgeleid via de tangent.

Wanneer is de heraanleg van Leopoldstraat en Consciencestraat gepland?

2013 – 2015

Hoe wordt de oversteekbaarheid van de Leopoldstraat gegarandeerd?

De verkeersdruk wordt herleid tot 1/3 van het huidige niveau met één rijvak per rijrichting en een toegelaten snelheid van maximum 50 km/h.

Welk is de rol (reeds nu heel gevaarlijk voor fietsers) van de Louisapoort?

Men zou gewoon kunnen oversteken. Nog verder in onderzoek hoe juist.

Vraag naar intelligente verkeerslichten op Tangent.

Gaan die lichten juist geen extra file genereren?

Een groene golf op de tangent moet een vlotte doorstroming op de vier lichtengeregelde kruispunten waarborgen.

Het kruispunt van Tangent met Motstraat zit zelf niet onder de grond, wel in een sleuf.

Waarom werden de bushaltes voor streekbussen achter het station gebracht?

Heeft o.a. te maken met de flexibiliteit naar de toekomst toe, als er bijvoorbeeld meer ruimte vrijkomt voor bussen...

Wordt Consciencestraat tweerichtingsverkeer?

Consciencestraat wordt een straat voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Bussen zullen hier in twee richtingen rijden. Eenrichtingsverkeer richting vesten is ook toegestaan voor lokaal autoverkeer en laden en lossen.

Welke snelheid zal er gelden in Leopoldstraat en H. Consciencestraat?

Waarschijnlijk 50 km/h.
In de Stationsstraat aan het station maximum 30 km/h.

Waar zal er 's avonds in de buurt geparkeerd kunnen worden (vb. avondschool)?

Bovengronds parkeren blijft mogelijk, maar met voorrang voor bewoners. Alternatieven zijn ondergronds parkeren (in de nieuwe ondergrondse stationsparking en de nieuw te bouwen ondergrondse parking Schuttersvest)

De stationsparking zal ongeveer 2.000 plaatsen tellen. Buurtbewoners zouden in parking Schuttersvest een plaats kunnen huren voor 60 euro/maand.

Komt er een commercieel centrum in het VIRIX-project langs Postzegelbrug?

Neen, er is wel al sprake geweest van een hotel.

Is er ruimte voorzien om ooit een tram te doen rijden?

De mogelijkheid is opengelaten. De ruimte is voorzien. Maar de tram zit niet mee in het huidige project.

Als stadsbussen om de 5 min aan- en afrijden, is dat niet mogelijk gratis te doen?

Waarschijnlijk niet.

Geluidsoverlast. Gaat dit erger worden als het oude station (dat nu buffert) verdwijnt?

Neen. De glazen wanden zullen dat deels verhelpen en bovendien voorziet het Milieueffectenrapport (=studie naar effecten van project op milieu en leefbaarheid) in een aantal geluidsschermen en geluidsreducerende maatregelen aan de bron (silent blocks op de bruggen). Daarnaast moeten er flankerende maatregelen worden genomen (bijvoorbeeld doelgerichte luidsprekers en aangepaste wielen voor treinen).

Waarom blijft de eerste voorstelling van het station aan het water niet behouden?

Twee redenen :

- a) Ecologisch (meer groen voorzien)
- b) Overstromingsgebied voorzien

Prospectie gaat tot mogelijke verkeersdrukke 2020. Is dat niet wat kort?

Het is moeilijk te voorspellen hoe de verkeersdrukke zal toenemen. Er werd rekening gehouden met alle geplande ontwikkelingen en een statistische toename van het verkeer. Langs de andere kant zijn er ook flankerende maatregelen om het autoverkeer te ontmoedigen (rekeningrijden, mentaliteitswijziging mensen om wel nog hun auto te gebruiken maar anders).

Hierbij sluit het Diabolo-project mooi aan. Zij willen mensen uit de files weghalen en op de trein zetten om hen snel en comfortabel op hun bestemming te brengen.

Voorts is een ongebreidelde groei van het autoverkeer geen optie en zou dat de draagkracht van Mechelen sterk overschrijden.

Hoe groot zal de verkeershinder zijn tijdens de werken?

Het is een illusie te denken dat er nergens hinder zal zijn. Maar we proberen er alles aan te doen om dit zo beperkt mogelijk te houden. Zo zullen de werken gespreid worden. De eerste jaren zal er aan de voorzijde van het station weinig tot geen hinder zijn. Vanaf 2013-2015 zal er wel meer aan de voorkant gewerkt worden.

Om deze hinder zo beperkt mogelijk te houden, doen we beroep op een studiebureau Minder Hinder. Zij werken schema's en plannings uit, monitoren de verkeerscirculatie en dergelijke.

Verslag door Tim Jolie (Buurtcomité Brusselsepoort en Stationsbuurt)