



KENNISCENTRUM  
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

# COMPLEXE STADSPROJECTEN

*draaiboek*

## **Naam website KCVS**

PARKEERSTUDIE

## **Oorspronkelijke naam document**

Parkeernoden centrale werkplaatsen

## **Project**

Centrale Werkplaatsen Leuven

---

AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJ STADSONTWIKKELING LEUVEN

## PARKEERNODEN CENTRALE WERKPLAATSEN



---

## **INHOUD**

<b>1 / INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1 / AANLEIDING	1
1.2 / KENGETALLEN EN STATISTIEKEN	2
<b>2 / ONTWIKKELINGEN</b>	<b>3</b>
2.1 / REEDS ONTWIKKELDE PROJECTEN	3
2.2 / NOG GEPLANDE ONTWIKKELINGEN	4
<b>3 / BENODIGDE PARKEERPLAATSEN</b>	<b>6</b>
3.1 / BEREKENING UITGAANDE VAN DE PARKEERVERONDERING (AGSL)	6
3.2 / BEREKENING UITGAANDE VAN PARKEERKENCIJFERS	8
<b>4 / BESLUIT</b>	<b>17</b>
4.1 ALGEMENE PARKEERSTRATEGIE VOOR DE SITE	17
4.2 / ONTSLUITING VAN DE PARKEERPLAATSEN	20
<b>BIJLAGE</b>	<b>22</b>
BIJLAGE 1: KOSTEN EN BATEN VAN ONDERGRONDSE PARKEERPLAATSEN	22

Februari 2010

VECTRIS cvba

Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven

T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10

www.vectris.be - info@vectris.be

---

## 1 / INLEIDING

### 1.1 / AANLEIDING

De Centrale Werkplaatsen in de deelgemeente Kessel-Lo liggen op een steenworp van het station, ingesloten tussen de Diestsesteenweg, de Karel Schurmansstraat, de Smidsestraat en de Werkhuizenstraat. Diverse nieuwe projecten pompen vers bloed in de Centrale Werkplaatsen. De hele herontwikkeling heeft de ambitie een nieuw hart te maken voor Kessel-Lo: een bloeiende, hedendaagse woonwijk met tal van andere functies die aansluiten op de rest van de omgeving.

De laatste drie deelprojecten op de Centrale Werkplaatsen worden nu opgestart. Het betreft de nieuwbouw door AGSL en Dijledal op de plaats van het huidig administratief gebouw; de restauratie en herbestemming van de als monument beschermde hallen 4 en 5; en een nieuwbouw appartementsgebouw door een privé-ontwikkelaar tussen het toekomstige Blauwputplein en het toekomstige Werfplein. Deze deelprojecten genereren parkeernoden. Vraag is hoe die optimaal kunnen voldaan worden. Bij de keuze van de parkeeroplossing moet met een aantal elementen rekening worden gehouden:

- de globale aanpak van het parkeren op de Centrale Werkplaatsen;
- de uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan;
- de bemerkingen/eisen van de VOM;
- de financiële consequenties;
- de samenhang met de ruime context (o.m. Kop van Kessel-Lo, visie op Diestsesteenweg).

Peter Geubels, AGSL, heeft reeds een aantal opties verwoord in zijn nota van december 2009, waarin ook de behoefte vanuit de 'voorschriften' in beeld wordt gebracht. Op zijn vraag wordt aanvullend door VECTRIS de parkeernood geraamd vanuit verkeerskundige kencijfers. Beide gegevens en inzichten worden in deze nota samengebracht.

---

## 1.2 / KENGETALLEN EN STATISTIEKEN

In voorliggend rapport wordt de parkeerbehoefte van de bestaande functies in en rond het studiegebied geraamd voor verschillende tijdstippen.

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte door AGSL wordt als volgt te werk gegaan:

- Men baseert zich op de parkeerverordening.
- Voor alle sociale woningen wordt 1 parkeerplaats per woning voorzien.
- Voor eengezinswoningen wordt 1 parkeerplaats per woning voorzien.

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte door VECTRIS wordt als volgt te werk gegaan:

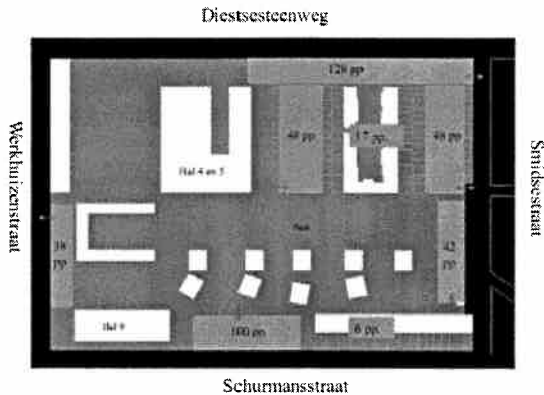
- Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van **lokale gegevens**, zoals personeelsaantallen, woningdichtheid en lokaal autobezit.
- Indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, wordt teruggevallen op **parkeerkenngetallen**. Deze geven echter een gemiddeld beeld weer, waardoor de realiteit kan worden onder- of overschat.
- Parkeerkenngetallen geven een grootteorde van de parkeerbehoefte voor een type voorziening. Ze houden geen rekening met de omstandigheden ter plaatse en worden daarom meestal uitgedrukt in een bandbreedte met een minimum- en een maximaantal parkeerplaatsen.

Om de parkeerbehoefte te kunnen inschatten, moeten volgende parameters bekend zijn:

- de verkeersgeneratie (aantal bezoekers, werknemers, bewoners en de aanwezigheidsgraad);
- de vervoerswijzekeuze of modal split;
- de wagenbezettingsgraad of het tijdstip.

## 2 / ONTWIKKELINGEN

### 2.1 / REEDS ONTWIKKELDE PROJECTEN



Voor de projecten die reeds gerealiseerd zijn, liggen de oplossingen voor de parkeernoden reeds vast.

zone/project	aantal wooneenheden	aantal eengezinswoningen	aantal appartementen	opp. niet woonfuncties in m <sup>2</sup>	voorzien aantal private pp.	nod aan pp. (verordening + sociaal 1/1 + eengezinswoningen 1/1)	teveel of tekort t.o.v. parkeernorm
SWaL	74	13	61	0	106 <sup>i</sup>	74	32 <sup>ii</sup>
Matexi Blok A	36	3	33	80	42 <sup>iii</sup>	47	-5
Matexi Blok B	30	26	4	0	48 <sup>iv</sup>	31	17
Matexi Blokken C en D	74	58	16	0	65 <sup>v</sup>	79	-14
Matexi Blok E	39	0	39	2124	128 <sup>vi</sup>	79	49
hal 9	0	0	0	1984 <sup>vii</sup>	38 <sup>viii</sup>	26	12
<b>totaal gekende projecten</b>					<b>427</b>	<b>336</b>	<b>91</b>

<sup>i</sup> 6 carports aan carhouses - 100 parkings onder bel-etage (parkings op gelijkvloers en op -1)

<sup>ii</sup> overschot aan parkeerplaatsen wordt door AGSL van SWaL aangekocht

<sup>iii</sup> parkings onder het gebouw (gelijkvloers en -1)

<sup>iv</sup> parkings onder het gebouw (-1)

<sup>v</sup> aannames: Matexi realiseert maximaal aantal woningen 179 + blok C: uitvoering zoals in voorontwerp - pp onder woningen (gelijkvloers of -1) en onder appartementen aan parkzijde (gelijkvloers) + blok D is idem als blok B met pp. onder gebouw en onder de straat

<sup>vi</sup> 96 pp onder gebouw - 32 pp gelijkvloers achter winkels

<sup>vii</sup> aanname: opp. volgens schetsontwerp Karel Vandenhende

<sup>viii</sup> pp. op bovengrondse parking aan keermuur Werkhuizenstraat

Deze projecten hebben een overschot aan parkeerplaatsen vergeleken met de stedenbouwkundige verordening<sup>2</sup>:

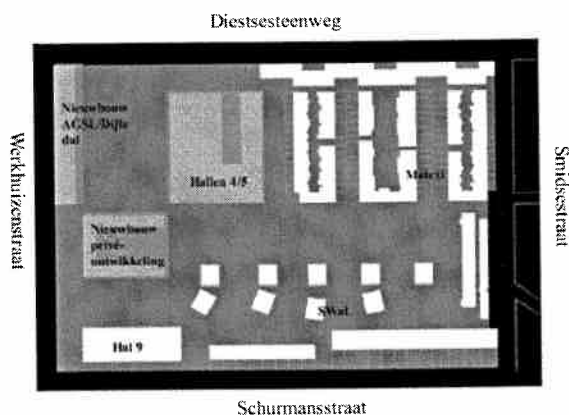
- Globaal project van Matexi: 47 pp. op overschot: extra parkeerplaatsen voor de winkels, sommige kopers van een woning/appartement kopen twee parkeerplaatsen, een eventueel overschot zal op de markt aangeboden worden (bij het einde van het project wil Matexi alles verkocht hebben).
- Project SWaL: samen met elke woning/appartement wordt één parkeerplaats verkocht. De 32 parkeerplaatsen op overschot worden door AGSL aangekocht. AGSL zal deze parkeerplaatsen in eerste instantie te huur/te koop aanbieden aan de buurtbewoners, en bij geringe respons op de ruimere markt aanbieden. Uit een vroegere enquête bleek dat 13 buurtbewoners geïnteresseerd waren in de aankoop van een parkeerplaats op de Centrale Werkplaatsen.  
Mogelijk kan een beperkt aantal plaatsen in huur/erfpacht gegeven worden aan de stad met het oog op het jeugdcentrum in hal 9 (werknemers/dienstwagen).
- Hal 9: de parkeerplaatsen voor de bezoekers aan Hal 9 worden voorzien in een bovengrondse parking tegen de keermuur van de Werkhuizenstraat. Deze parkeerplaatsen kunnen ook gebruikt worden voor bezoekers van andere functies op de Centrale Werkplaatsen.

## 2.2 / NOG GEPLANDE ONTWIKKELINGEN

Hier gaan we verder in op de geplande ontwikkelingen op de site. Het is immers van belang dat er een duidelijk zicht is op de ontwikkelingen die zich zullen vestigen op de site, zodat een raming kan gemaakt worden van het aantal nodige parkeerplaatsen. We overlopen hieronder het programma voor de drie deelprojecten:

- Het programma voor de nieuwbouw door AGSL en Dijledal op de plaats van het huidig administratief gebouw bestaat uit:
  - 30 sociale huurappartementen voor senioren en mindervaliden;
  - een ruimte voor de academie voor beeldende kunst van de stad Leuven (filiaal Kessel-Lo) (ca. 700 m<sup>2</sup>);
  - een ruimte voor handel/horeca (ca. 600 m<sup>2</sup>).
- De als monument beschermde hallen 4 en 5 worden gerestaureerd en krijgen een nieuwe bestemming:
  - het bibliotheekfiliaal van Kessel-Lo;
  - een gemeenschapscentrum;
  - een horecazaak;
  - een ruimte voor een wijkgezondheidscentrum;
  - een overdekte publieke ruimte.

<sup>2</sup> Tabel, voetnoten en commentaar uit nota AGSL December 2009



---

Geraamde opp.: 3.500 m<sup>2</sup>.

- Het appartementsgebouw tussen het toekomstige Blauwputplein en het toekomstige Werfplein voorziet:
  - maximaal 42 appartementen;
  - eventueel een beperkte oppervlakte (600 m<sup>2</sup>) voor nevenfuncties.



### 3 / BENODIGDE PARKEERPLAATSEN

#### 3.1 / BEREKENING UITGAANDE VAN DE PARKEERVERONDERING (AGSL)

zone/project	aantal woongegeenheden	aantal eengezinswoningen	aantal appartementen	opp. niet woonfuncties in m <sup>2</sup>	nood aan pp. (verordening + sociaal 1/1 )
Dijledal/AGSL	30	0	30	1320	52 <sup>x</sup>
app. privé-ontwikkeling	42	0	42	600	64
hal 4/5 min	0	0	0	3500 <sup>ix</sup>	47
hal 4/5 max	0	0	0	5700 <sup>xi</sup>	76
<b>totaal 'te ontwikkelen' projecten</b>				min	<b>163</b>
				max	<b>192</b>

De nood aan parkeerplaatsen kan volgens de stedenbouwkundige verordening opgesplitst worden in twee soorten parkeerplaatsen: parkeerplaatsen die permanent toegewezen zijn (verkocht/verhuurd) aan een bepaalde gebruiker (bewoners nieuwe appartementen, uitbater(s) handelszaken...), en parkeerplaatsen voor tijdelijk gebruik door bezoekers aan de handelszaken/functies in de hallen (artikel 5.3 van de verordening): "Indien publiek toegankelijke parkeerplaatsen aangelegd worden, in plaats van parkeerplaatsen welke enkel kunnen gebruikt worden door de eigenaar of huurder, dient men maar de helft van het aantal nodige parkeerplaatsen aan te leggen. *Parkeerplaatsen nodig voor woonruimten (woningen, appartementen, studio's en kamers) worden uitgesloten uit deze toepassing.*"

<sup>ix</sup> aanname: 30 sociale app. (doelgroepwoningen) + 640 m<sup>2</sup> handelsruimte + academie met 6 leslokalen

<sup>x</sup> min = programma nieuwe invulling zoals principieel goedgekeurd CBS 10-07-2003

<sup>xi</sup> max = V/T 1 op totaal beschikbare opp.

---

Waarbij publieke parkeerplaatsen als volgt gedefinieerd worden:

- Deze parkeerplaatsen dienen toegankelijk te zijn voor iedereen zodanig dat ze gebruikt kunnen worden door alle bezoekers. Deze parkeerplaatsen dienen als dusdanig ook aangeduid te worden, volgens een aanduiding goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.
- Voor deze parkeerplaatsen kan door de uitbaters een vergoeding gevraagd worden op werkdagen tussen 9.00u en 18.00u.
- Deze parkeerplaatsen dienen minimaal op zon- en feestdagen en alle avonden tussen 18u en 6u 30 gratis open blijven en ter beschikking gesteld worden.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen bedraagt:

- permanent: ca. 115:  
30 voor sociale appartementen (1 pp./app.), 56 voor privé-appartementen (1,3 pp/app.) en een 25-tal voor uitbaters/personeel/... van handelszaken, functies in hallen (uitgaande van 7 à 8 entiteiten aan 3 à 4 pp. per entiteit)).
- tijdelijk: 45 à 75 pp.

## UITGANGSPUNTEN STEDENBOUWKUNDIG PLAN

Het synthesesdocument 'Actualisering en verfijning van stedenbouwkundige plannen, deelopdracht Centrale Werkplaatsen' van 24 april 2003 is de leidraad voor de ontwikkeling van het gehele gebied. In dit document werd uitgegaan van de realisatie van in totaal 595 langparkeerplaatsen (privatief), optimaal gespreid over de verschillende ontwikkelingszones en hoofdzakelijk collectief ondergronds voorzien.

Voor de drie nog te ontwikkelen zones voorzag het stedenbouwkundig plan:

- 72 parkeerplaatsen onder de door een privé-ontwikkelaar te realiseren nieuwbouw van een appartementsgebouw tussen het toekomstige Blauwputplein en het toekomstige Werfplein;
- 150 parkeerplaatsen onder het stedelijk plein (bij behoud en hergebruik bestaand administratiegebouw) of onder het stedelijk plein en de nieuwbouw op de plaats van het administratiegebouw).

Het stedenbouwkundig plan ging echter uit van de realisatie van een socio-cultureel centrum in, of op de plaats van het administratiegebouw. Het plan voorzag een totale bruto vloeroppervlakte van 11.510 m<sup>2</sup> niet-woonfuncties in de hallen 4/5 + het administratiegebouw. Nu worden in de hallen 4/5 + het administratiegebouw 'slechts' 8.630 à 10.830 m<sup>2</sup> niet-woonfuncties en 30 sociale woningen gerealiseerd.

Het stedenbouwkundig plan voorzag een directe aansluiting van de ondergrondse parking onder het stedelijk plein op de Diestsesteenweg, wat echter niet mogelijk is (standpunt AWV en VOM).

---

## 3.2 / BEREKENING UITGAANDE VAN PARKEERKENCIJFERS

De berekening van de parkeerbehoefte gebeurt op basis van basisgegevens, lokale statistieken en kengetallen. De belangrijkste bronnen zijn:

- Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) Vlaams-Brabant;
- lokale statistieken Vlaanderen;
- FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie;
- CROW, ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

Het parkeerbeleid dient afgestemd te worden op volgende doelgroepen:

- bezoekers en werknemers van het wijkgezondheidscentrum;
- bezoekers en werknemers van het gemeenschapscentrum;
- bezoekers en werknemers van de bibliotheek;
- bezoekers (ook kiss-and-ride) en werknemers van het jeugdcentrum;
- bezoekers (ook kiss-and-ride) en werknemers academie;
- bewoners van de site.

### 3.2.1 / REEDS VERGUNDE PROJECTEN

#### *3.2.1.1 / Private stallingsruimte*

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de verschillende functies op de site en de sociale voorzieningen die nog gepland zijn. Vectris deed zowel een schatting van de reeds bestaande ontwikkelingen als van het nog te ontwikkelen projecten van Dijledal/AGSL.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt geschat volgens het aantal woonegelegenheden en kencijfers uit OVG Vlaanderen 2, gemiddeld aantal vervoermiddelen per gezin. Het aantal wagens per gezin bedraagt hier 1.1700096. Het aantal woonegelegenheden werd vermenigvuldigd met dit wagenbezit, wat inzicht geeft in het aantal wagens dat gestald zal moeten worden op de site. Ter vergelijking wordt hier ook teruggeblikt op het aantal parkeerplaatsen voorzien op het masterplan, en de benodigde parkeerplaatsen zoals berekend volgens de verordeningen. Zoals blijkt uit bovenstaande tabel zijn er 92,99 parkeerplaatsen op overschot volgens de berekeningen van VECTRIS.

zone/project	gegevens				parkeerplaatsen					overschot		
	aantal woonegelegenheden	aantal eengezinswoningen	aantal appartementen	wagens per gezin (bron a)	voorzien aantal pp.volgens plan	bovengrondse (publieke) parkings op grondplan	private stallingsplaatsen	nood aan pp. (verordening + sociaal 1/1 + eengezinswoningen 1/1)	pp inwoners berekeningen vectris	verschil stedenbouwkundig plan <-> AGSL	verschil stedenbouwkundig plan <-> Vectris	verschil private stallingsplaatsen <-> VECTRIS
SWaL	74	13	61	1,17	106	0	106	74	86,58	32	19,42	19,42
Matexi Blok A	36	3	33	1,17	42	13	29	47	42,12	-5	-0,12	-13,12
Matexi Blok B	30	26	4	1,17	48	0	48	31	35,10	17	12,90	12,90
Matexi Blokken C en D	74	58	16	1,17	65	15	50	79	86,58	-14	-21,58	-36,58
Matexi Blok E	39	0	39	1,17	128	0	128	79	45,63	49	82,37	82,37
<b>totaal</b>	<b>253</b>	<b>100</b>	<b>153</b>	<b>/</b>	<b>389</b>	<b>28</b>	<b>361</b>	<b>310</b>	<b>296,01</b>	<b>79</b>	<b>92,99</b>	<b>64,99</b>

Bronvermelding:

**bron a:** OVG Vlaanderen 2, gemiddeld aantal vervoermiddelen per gezin

Toch wordt dit nog verder genuanceerd. Op die site zijn zowel bovengrondse publieke parkeerplaatsen als private parkeerplaatsen aanwezig. We gaan er van uit dat de inwoners een beroep zullen doen aan deze private parkeerplaatsen, zodat de bovengrondse, publieke parkeerplaatsen, vrij blijven voor bezoekers (ze worden hiertoe gestimuleerd door betalende parkeerregimes). Daarom wordt ook vermelding gemaakt van het aantal bovengrondse publieke parkings op de site. Deze werden afgetrokken van het totaal aantal voorziene parkeerplaatsen op het masterplan, wat een overzicht geeft van het aantal private parkeerplaatsen aanwezig op de site. Er wordt vervolgens nagegaan of deze private parkeerplaatsen of stallingsplaatsen toereikend zijn voor de inwoners. Hieruit blijkt dat er een overschot is van 64 parkeerplaatsen/stallingsplaatsen.

---

### ***3.2.1.2 / Publieke parkeerplaatsen***

Naast het aantal wagens van de bewoners werd er ook een inschatting gemaakt van de bezoekers die de gezinnen dagelijks over de vloer krijgen. Er wordt een aanname gedaan dat de helft van de woningen één maal per dag bezoek krijgt. Dit bezoek zal niet uitsluitend met de auto naar de site komen, maar zal ook gebruik maken van bus, fiets... Om te kunnen inschatten hoeveel mensen er met de wagen op visite komen werd er wederom gewerkt met statistische waarden uit het OVG Vlaanderen 2 (tabel 138: verdeling van woon-visite verplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze). De modal split van woon-visite verplaatsingen met de wagen bedraagt 41%. Verder gaan we er vanuit dat bezoek zowel in de voor- als namiddag plaatsvindt, wat er voor zorgt voor een rotatie van twee wagens per parkeerplaats. Zoals uit onderstaande tabel blijkt zullen er 25 parkeerplaatsen voorzien moeten worden voor bezoekers. Op het masterplan werden echter 28 publieke parkeerplaatsen voorzien. Hierdoor is er op de publieke geen ruimte meer vrij voor bijkomende bezoekers.

We gaan er vanuit dat de private stallingsplaatsen vast toegewezen worden. Indien dat niet het geval is zouden op het 'overtal' aan ppl (65) én op de ppl. die in de dag niet bezet zijn, ook bezoekers kunnen toegelaten worden (bvb door intercom systeem). Wanneer deze bezoekers van bewoners ook worden toegelaten worden aan de private stallingsplaatsen zijn nog een 40 tal private stallingsplaatsen vrij + de 28 bovengrondse.

zone/project	gegevens			publieke parkings			
	aantal wooneenheden	aantal eengezinswoningen	aantal appartementen	bovengrondse (publieke) parkings op grondplan	bezoekers per dag (bron b)	Parkeerplaatsen (bron c)	verschil
SWaL	74	13	61	0	37,00	7,59	-7,59
Matexi Blok A	36	3	33	13	18,00	3,69	9,31
Matexi Blok B	30	26	4	0	15,00	3,08	-3,08
Matexi Blokken C en D	74	58	16	15	37,00	7,59	7,42
Matexi Blok E	39	0	39	0	19,50	4,00	-4,00
<b>totaal</b>	<b>253</b>	<b>100</b>	<b>153</b>	<b>28</b>	<b>126,50</b>	<b>25,93</b>	<b>2,07</b>

Bronvermelding:

**bron b:** aantal bezoekers per dag = aantal woningen \*0,5 (Er wordt een aanname gedaan dat de helft van de woningen 1 maal bezoek krijgen per dag)

**bron c:** antal bezoekers \* modal split (OVG, Vlaanderen deel 2, 2001-2001, tabel 138: verdeling van woon-visite verplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze) met een rotatie van 2 wagens/parkeerplaats/dag;aanname bezoek wordt ontvangen in voor- en namiddag (dus de parkeerplaats kan door 2 bezoekers/dag gebruikt worden)

### 3.2.2 / NOG TE REALISEREN PROJECTEN

#### 3.2.2.1 / Private stallingsruimte

In tweede instantie wordt het aantal parkeerplaatsen van de geplande ontwikkelingen berekend. Er moeten op eerste zicht volgens deze berekeningen 45 parkeerplaatsen minder worden voorzien dan volgens de verordening of het masterplan. *Dit is mogelijk een onderschatting want er wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de appartementen in de doelgroep van Dijledal (mindervaliden) slechts een wagenbezit hebben dat de helft bedraagt van andere woonegelegenheden.*

Ook hier wordt weer een onderscheid gemaakt tussen de bovengrondse (publieke) parkeerplaatsen en de ondergrondse (private) parkeerplaatsen. Wederom wordt die redenering gevolgd waarbij inwoners de ondergrondse parkeerplaatsen dienen te gebruiken. Na deze vermindering blijkt dat alle private parkeerplaatsen nagenoeg bezet zullen zijn.

zone/project	gegevens				parkeerplaatsen					overschot		
	aantal woonegelegenheden	aantal eengezinswoningen	aantal appartementen	wagens per gezin (bron a)	voorzien aantal pp. volgens plan	bovengrondse (publieke) parkings op grondplan	private parkeerplaatsen	nood aan pp. (verordening + sociaal 1/1 + eengezinswoningen 1/1)	pp inwoners berekeningen vectris	verschil stedenbouwkundig plan <-> AGSL	verschil stedenbouwkundig plan <-> Vectris	verschil private stallingsplaatsen <-> VECTRIS
App. West	42	0	42	1,17	72	22	50	64	49,14	8	22,86	0,86
Dijledal	30	0	30	0,59	40	22	18	49	17,55	-9	22,45	0,45
<b>totaal</b>	<b>72</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>/</b>	<b>112</b>	<b>44</b>	<b>68</b>	<b>113</b>	<b>66,69</b>	<b>-1</b>	<b>45,31</b>	<b>1,31</b>

Bronvermelding:

**bron a:** OVG Vlaanderen 2, gemiddeld aantal vervoermiddelen per gezin

### 3.2.2.2 / Publieke parkeerplaatsen

#### 3.2.2.2.1 / BEZOEKERS WONINGEN

Ook voor de nog te realiseren projecten wordt ingeschat hoeveel bezoekers er dagelijks met de auto naar de site komen om inwoners te bezoeken. De modalsplit en redenering is hier hetzelfde opgebouwd als bij de reeds vergunde projecten. Deze bezoekers worden uitsluitend toebedeeld aan de parkeerplaatsen bovengronds. Volgens het masterplan zijn er 44 parkeerplaatsen voorzien bovengronds, waar een 7-tal bezoekers gelijktijdig gestald zullen staan. Dit zorgt dat er op de publieke ruimte nog een 35-tal parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

zone/project	gegevens			publieke parkings			
	aantal wooneenheden	aantal eengezinswoningen	aantal appartementen	bovengrondse parkings op grondplan	bezoekers per dag (bron b)	Parkeerplaatsen (bron c)	verschil
App. West	42	0	42	22	21,00	4,31	17,70
Dijledal	30	0	30	22	15,00	3,08	18,93
<b>totaal</b>	<b>72</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>44</b>	<b>36,00</b>	<b>7,38</b>	<b>36,62</b>

Bronvermelding:

**bron b:** aantal bezoekers per dag = aantal woningen \* 0,5 (Er wordt een aanname gedaan dat de helft van de woningen 1 maal bezoek krijgen per dag)

**bron c:** antal bezoekers \* modal split (OVG, Vlaanderen deel 2, 2001-2001, tabel 138: verdeling van woon-visitatie verplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze) met een rotatie van 2 wagens/parkeerplaats/dag: aanname bezoek wordt ontvangen in voor- en namiddag (dus de parkeerplaats kan door 2 bezoekers/dag gebruikt worden)

Overschot publieke parkeerplaatsen totaal: In totaal zijn er nog (54,07 + 36,62=) 80 publieke parkeerplaatsen beschikbaar op de site. Deze kunnen ingenomen worden door bezoekers van de diensten. Het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de diensten wordt heironder verder uitgewerkt.



### 3.2.2.2.2 / DIENSTEN

- Naast woningen zullen zich ook enkele dienstencentra op de site bevinden. Het gaat om een wijkgezondheidscentrum, een gemeenschapscentrum, een bibliotheek, een horecacentrum, een jeugdcentrum en een jeugdacademie. Voor deze functies werd gerekend met kengetallen uit de CROW teneinde het aantal nodige parkeerplaatsen te berekenen. Deze publicatie geeft een kencijfer voor het minimum- en het maximaantal parkeerplaatsen.
- Voor het wijkgezondheidscentrum werden de kengetallen vermenigvuldigd met het aantal artsen of dienstverleners dat maximaal gelijktijdig aanwezig kan zijn. Er zijn vier lokalen voorzien voor consultatie, dus worden de kencijfers vermenigvuldigd met vier. Er kunnen maximaal vier kinesisten tegelijk actief zijn, dus wordt het aantal parkeerplaatsen vermenigvuldigd met vier, etc.
- Voor het gemeenschapscentrum werd een onderscheid gemaakt tussen de polyvalente zaal, de kleinere vergaderruimtes, en de overige ruimten. Wat het aantal parkeerplaatsen voor de polyvalente zaal betreft, werd gerekend met 0,1 of 0,2 parkeerplaatsen per zitplaats.
- Voor de kantoorruimtes, de bibliotheek, de horecazaak en het jeugdcentrum werd gerekend aan de hand van de oppervlakte (100 m<sup>2</sup>).
- CROW geeft voor een academie (onderwijs) 25 mvt/dag voor 700 m<sup>2</sup>, of omgerekend een viertal parkeerplaatsen per lokaal.

	oppervlakte	Kengetal CROW		Benodigde PP	
		minimum	maximum	minimum	maximum
<b>HAL 4 &amp; 5</b>	4590				
wijkgezondheidscentrum	800			16,5	22
- 4 lokalen consultatie artsen <sup>1</sup>		1,5	2	6	8
- 4 lokalen consultatie kine <sup>1</sup>		1,5	2	6	8
- 3 lokalen consultatie divers <sup>1</sup>		1,5	2	4,5	6
gemeenschapscentrum	1200			41	98
- Overige ruimte kleinere zaaltjes <sup>2</sup>	800	0,01	0,03	8	24
- 250 zitplaatsen polyvalente zaal <sup>3</sup>	300	0,1	0,2	25	50
- Overige ruimte kleinere zaaltjes <sup>2</sup>	800	0,01	0,03	8	24
- Keuken, sanitair, bergruimte, ...	200	/	/	/	/
bibliotheek <sup>4</sup>	1300	0,005	0,007	6,5	9,1
horecazaak <sup>2</sup>	200	4	6	4	6
<b>HAL 9</b>	1984			40	60
- jeugdcentrum <sup>2</sup>		0,02	0,03	40	60
<b>NIEUWBOUW AGSL &amp; DIJLEDAL</b>	1300			36	49
- Academie Beeldende kunst <sup>2</sup>	700	0,03	0,04	21	28
- Handelscentrum <sup>2</sup>	600	0,025	0,035	15	21
<b>TOTAAL</b>	14074			144	244

<sup>1</sup> = berekend per lokaal

<sup>2</sup> = berekend aan de hand van de vloeroppervlakte

<sup>3</sup> = berekend aan de hand van het aantal zitplaatsen

Het aantal nodige parkeerplaatsen voor deze diensten varieert tussen 144 en 244. In deze kengetallen wordt er parkeerplaats voorzien voor zowel bezoekers als personeel. Om hier toch een onderscheid in te maken geven we het aandeel van de bezoekers mee (in CROW uitgedrukt in percentages). Hieruit blijkt dat voor het personeel tussen de 23 en 33 parkeerplaatsen moet voorzien worden. De resterende nood aan publieke parkings bedragen dan 118 tot 207.

	oppervlakte	Voorbehouden voor bezoekers			voorbehouden vr personeel	
		aandeel bezoekers	minimum	maximum		
<b>HAL 4 &amp; 5</b>	4590					
wijkgezondheidscentrum	800		10,725	14,3	5,8	7,7
- 4 lokalen consultatie artsen <sup>1</sup>		65%	3,9	5,2		
- 4 lokalen consultatie kine <sup>1</sup>		65%	3,9	5,2		
- 3 lokalen consultatie divers <sup>1</sup>		65%	2,925	3,9		
gemeenschapscentrum	1200		39,75	95,5		
- Overige ruimte kleinere zaaltjes <sup>2</sup>	800	/	8	24		
- 250 zitplaatsen polyvalente zaal <sup>3</sup>	300	95%	23,75	47,5	1,25	2,5
- Overige ruimte kleinere zaaltjes <sup>2</sup>	800	/	8	24		
- Keuken, sanitair, bergruimte, ...	200	/	/	/		
bibliotheek <sup>2</sup>	1300	95%	6,175	8,645	0,325	0,455
horecazaak <sup>2</sup>	200	90%	3,6	5,4	0,4	0,6
<b>HAL 9</b>	1984		35,712	53,568		
- jeugdcentrum <sup>2</sup>		90%	35,712	53,568	4	6
<b>NIEUWBOUW AGSL &amp; DIJLEDAL</b>	1300		25,35	34,65		
- Academie Beeldende kunst <sup>2</sup>	700	60%	12,6	16,8	8,4	11,2
- Handelscentrum <sup>2</sup>	600	85%	12,75	17,85	3,15	4,2
<b>TOTAAL</b>	14074		118	207	23	33

Indien de werkgevers voor hun personeelsleden het overtal aan private stallingsplaatsen aankopen van de reeds vergunde projecten, staan al deze plaatsen vol. De vraag is echter of – vanuit duurzaam mobiliteitsbeleid – wel ppl moeten aangekocht worden voor werknemers. Een betalend parkeerregime in een werkomgeving is een sturen instrument om overstap op andere vervoerswijzen te bekomen.

Bij dit scenario zijn wel alle 74 bovengrondse parkeerplaatsen nog vrij. Deze kunnen dan ingenomen worden door bezoekers van diensten. Maar dan is er nog een tekort van  $118-74=44$  parkeerplaatsen indien we uitgaan van minimum parkeerkengetallen, bij maximumparkeerkengetallen  $207-74=133$ ).

De vraag stelt zich of ondergrondse parkeerplaatsen hiervoor renderend zijn. Hieronder maken we een ruwe raming van het rendement van het betalend parkeren op de site.

	aantal schoolweken	uren per week	aantal betalende uren	a 1 €/uur	aantal ppl geraamde behoefte	opbrengst per jaar	aantal jaar	opbrengst op 20 jaar	opbrengst per ppl
<b>Academie</b>									
	37	12	444	444 €	21	9.324 €			
<b>Gemeenschapscentrum, gezondheidscentrum, bib,...</b>									
	50	24	1200	1200	67	80400			
<b>Bezoekers bewoners</b>									
	52	36	1872	1872	25	46800			
<b>Aantal betalende ppl</b>					113				
<b>totaal inkomsten</b>						136.524 €	20	2.730.480 €	24.164 €

Het rendement van de publieke parkeerplaatsen is iets minder groot omdat er voor nogal wat activiteiten vooral/alleen op woensdagnamiddag en in het weekend parkeerplaatsen voor bezoekers nodig zijn. (jeugdcentrum, academie).

Sommige werknemers bvb academie kunnen eventueel beslissen om toch een betalende parkeerplaats te gebruiken omdat het niet voor elke dag geldt.

Toch lijken de opbrengsten voldoende om zelfs ondergrondse parkeerplaatsen te financieren. (in het geval ook de inkomsten van gewone bovengrondse parkeerplaatsen in rekening gebracht worden. Zie ook bijlage 1

Een onbekende is de reserve aan ppl op de Diestsesteenweg en op het de Becker-Rremyplaats.

---

## 4 / BESLUIT

### 4.1 ALGEMENE PARKEERSTRATEGIE VOOR DE SITE

#### 4.1.1 BETALEND PARKEREN VOOR PUBLIEKE PARKINGS

Willen we vermijden dat (alle) publiek bereikbare parkeerplaatsen (b.v. op maaiveld langs Locomotievenpad) voor goedkoop pendelparkeren zouden worden gebruikt, moet hier betalend parkeren moeten ingevoerd worden. Net zoals in de omliggende straten al dan niet in combinatie met een bewonersparkeren regeling.

In deze omgeving gratis parkeerplaatsen aanbieden (b.v. voor bezoekers van de handelaars) lijkt niet mogelijk want de gewenste hoge rotatie vergt een gedifferentieerd parkeertarief:

- Diestsesteenweg bvb max 2u
- Op site en op pleinen (parking Werfplein) bvb max 4

En dit aan een gelijk of duurder tarief dan parkeren in parking Kop van Kessel-Lo (met mogelijk een onderscheid in een dag en een avond/nachttarief).

#### 4.1.2 BESCHIKBAARHEID VAN PUBLIEKE PARKINGS VOOR ACTIVITEITEN VAN DE SITE (GEEN VERSCHUIVING NAAR STEENWEG EN OMGEVING)

Het tweede principe gaat ervan uit dat de gemiddelde dagactiviteiten op de site (uitgezonderd de nieuwe winkels en diensten aan de Diestsesteenweg) geen druk op de Diestsesteenweg en op de omliggende woonwijken mogen leggen. In die zin is niet het aantal beschikbare parkeerplaatsen belangrijk maar het aantal beschikbare plaatsen voor het publiek.

#### 4.1.3 GEEN (VERPLICHTE) PARKINGS VOOR WERKNEMERS.

Gelet op de goede bereikbaarheid van de site, een A-Locatie aan een openbaar vervoerknooppunt, als omwille van de goede fietsvoorzieningen naar de site is het niet direct noodzakelijk om parkeerplaatsen voor werknemers verplicht te stellen. (Wel stellen we vast dat ongeveer 15 % van werknemers een wagen nodig heeft voor uitvoering van het werk, bvb verpleging verbonden aan het wijkgezondheidscentrum).

---

In dit geval moeten we ons misschien het meeste zorg maken over de invulling van de hal voor de gemeenschapsvoorzieningen. Deze zal het laatst gerealiseerd worden en dan is weinig of geen mogelijkheden meer op eigen terrein of om dit efficiënt onder een nieuwbouw te organiseren.

Als de stad (of de eindgebruikers /huurders) parkeerplaatsen voor werknemers willen hebben dan zouden deze nu reeds moeten voorzien worden en aangekocht of gehuurd van de actuele initiatiefnemers.

#### 4.1.4 BESLUIT

##### *4.1.4.1 Parkeren in omgeving*

###### **Diestsesteenweg**

- Parkeren langs de steenweg blijft ongewijzigd. Later kunnen eventueel plaatsen gereserveerd worden voor mindervaliden en laden en lossen.

###### **Parking Becker Remyplen en Parking Kop Spoor Noord**

- Deze zorgen voor het opvangen van de pieken van de avondactiviteiten of – in de weekends occasionele activiteiten op het polyvalente plein/park.

##### *4.1.4.1 Parkeren op de site*

###### **Aan hal 9 (tegen keermuur met Werkhuizenstraat) en Zone Matexi Locomotievenpad en woonerf Swal**

- Middellang parkeren (4u) met het oog op gemeenschapsfuncties in de hallen (zowel 4, 5 als 9). Bezoekers van woningen en gemeenschapsfuncties in de hallen (zowel 4, 5 als 9).<sup>4</sup>
- Moet openbaar domein zijn met het oog op controle/sanctionering.

Voor het stallingsplaatsen voor bewoners zijn er voldoende parkeerplaatsen voorzien, hier is nog een reserve aanwezig om stallingsplaatsen voor bewoners uit de omgeving op te vangen.

---

<sup>4</sup> Indien stallingsplaatsen voor bewoners niet vast worden toegewezen is het mogelijk om bezoekers (in de dag) voor bewoners in afgesloten parkeerzones te laten parkeren (+ intercomsysteem naar individuele woningen)

---

Voor bezoekers is de situatie anders. In de actuele plannen van AGSL ontbreken een 40 tot 50 tal publieke ppl. voor het opvangen van de gemiddelde pieken op woensdagnamiddag en op zaterdag (Woensdag is ook markttag op Becker-Remyplein).

Voorals het gemeenschapscentrum volledig in bedrijf zal komen zal deze nood zich aftekenen. *Daarom stellen we voor dat het masterplan zoekt naar een mogelijkheid om een 40 tal extra ppl in het project te integreren.*

Voor grootse namiddagactiviteiten in de polyvalente zaal bvb voor senioren, zal er sowieso een tekort ontstaan, maar dit rechtvaardigt geen permanent overtal aan parkeerplaatsen.

#### **Aan hal 9 (tegen keermuur met Werkhuizenstraat) en Zone Matexi Locomotievenpad en woonerf Swal**

- Middellang parkeren (4u) met het oog op gemeenschapsfuncties in de hallen (zowel 4, 5 als 9). Bezoekers van woningen en gemeenschapsfuncties in de hallen (zowel 4, 5 als 9).
- Moet openbaar domein zijn met het oog op controle/sanctionering, of uitgebaat als publieke parking? Dit laatste is iets minder soepel ten aanzien van kiss and ride voor het jeugdcentrum en de academie.

#### **Aan Werfplein en/of Blauwputplein 40 ppl extra?**

- Middellang parkeren (4u) met het oog op gemeenschapsfuncties in de hallen (zowel 4, 5 als 9). Bezoekers van woningen en gemeenschapsfuncties in de hallen (zowel 4, 5 als 9).
- Moet openbaar domein zijn met het oog op controle/sanctionering, of uitgebaat als publieke parking

---

## 4.2 / ONTSLUITING VAN DE PARKEERPLAATSEN <sup>5</sup>

### 4.2.1 / DIESTSESTEENWEG

- Tussen de Diestsesteenweg en het terrein van de CW: breed hellend vlak voorzien (naast trappen) – mogelijke toegang voor 'noodgevallen', het hellend vlak moet ook sporadisch een vrachtwagen kunnen verwerken.

### 4.2.2 / NIEUWBOUW (AGSL-DIJLEDAL) OP DE PLAATS VAN HET HUIDIG ADMINISTRATIEF GEBOUW

- Ondergrondse parking ontsluiten vanuit de Werkhuizenstraat (1 in-/uitrit parking), niet te dicht bij het kruispunt met de Diestsesteenweg.
- Toegang tot deze parking eventueel ook gebruiken als in-/uitrit voor de parking onder de nieuwbouw aan het park (appartementengebouw tussen het toekomstig Blauwputplein en het toekomstig Werfplein).
- Bediening van handelszaken: leveringen e.d.: via de Werkhuizenstraat (stedelijk plein autovrij houden). In de Werkhuizenstraat: eventueel een zone voor laden en lossen voorzien.

### 4.2.3 / LOCOMOTIEVENPAD (KANT WERKHUIZENSTRAAT) EN STEDELIJK PLEIN

- Locomotievenpad zo veel als mogelijk autovrij houden, geen in-/uitritten tot/van (ondergrondse) parkings vanuit het Locomotievenpad en zo mogelijk ook vrij houden van bestemmingsverkeer voor de omgeving van hal 9 en het nieuwe appartementsblok.
- Stedelijk plein: in principe autovrij (nodige maatregelen te voorzien).

### 4.2.4 / NIEUWBOUW AAN PARK (APPARTEMENTSGEBOUW TUSSEN HET TOEKOMSTIG BLAUWPUTPLEIN EN HET TOEKOMSTIG WERFPLEIN)

- Ondergrondse parking: ontsluiting vanuit de Werkhuizenstraat, ofwel gekoppeld aan ondergrondse parking bij nieuwbouw AGSL/Dijledal (zie hoger) of aan de parking aan de Werkhuizenstraat/hal 9 (zie verder). Uitgangspunt: geen ontsluiting (ondergrondse) parkings vanuit Locomotievenpad, max. twee ontsluitingen voor (ondergrondse) parkings vanuit de Werkhuizenstraat, één ten noorden en één ten zuiden van het Locomotievenpad.

---

<sup>5</sup> Uit nota AGSL: Bemerkingen van de VOM (overleg 12-08-2008)

---

#### 4.2.5 / PARKING AAN HAL 9 (TEGEN KEERMUUR MET WERKHUIZENSTRAAT)

- Kort parkeren met het oog op gemeenschapsfuncties in de hallen (zowel 4, 5 als 9).
- Moet openbaar domein zijn met het oog op controle/sanctionering.
- Ontsluiting via Werkhuizenstraat (niet via Locomotievenpad), eventueel gekoppeld met de ontsluiting van de ondergrondse parking voor de nieuwbouw aan het park (appartementengebouw tussen het toekomstig Blauwputplein en het toekomstig Werfplein).

#### 4.2.6 / PARKING AAN HAL 9 (TEGEN KEERMUUR MET WERKHUIZENSTRAAT)

- Ontsluiting via Werkhuizenstraat (niet via Locomotievenpad), eventueel gekoppeld met de ontsluiting van de ondergrondse parking voor de nieuwbouw aan het park (appartementengebouw tussen het toekomstig Blauwputplein en het toekomstig Werfplein).



---

## BIJLAGE

### BIJLAGE 1: KOSTEN EN BATEN VAN ONDERGRONDSE PARKEERPLAATSEN<sup>6</sup>

De minimale kostprijs van een ondergrondse parkeerplaats (ex. BTW) kan geraamd worden op ca. 22.000,00 EUR.

De gemiddelde maandelijkse huuropbrengst van de ondergrondse staanplaatsen die de stad nu verhuurt, bedraagt 38,11 EUR per staanplaats. De gemiddelde huurprijs van een autostaanplaats op de Leuvense vastgoedmarkt bedraagt nu ca. 65,00 EUR per staanplaats.

Wanneer we ook rekening houden met de kosten verbonden aan het onderhoud en beheer van de parking en het risico op leegstand en wanbetaling, blijkt uit de verhouding huuropbrengst-bouwkost dat rendabele verhuur van parkeerplaatsen allesbehalve vanzelfsprekend is.

raming kostprijs per ondergrondse pp.		
bruto opp. per pp.	32,00	m <sup>2</sup>
bouwkost per m <sup>2</sup>	500,00	EUR/m <sup>2</sup>
bouwkost per pp.	16.000,00	EUR
erelonen	10,00	%
erelonen	1.600,00	EUR
kost boven- en omgevingsaanleg (50% geraamde kost verrekenen op pp.)	75,00	EUR/m <sup>2</sup>
aandeel boven- en omgevingsaanleg per pp.	2.400,00	EUR
ereloon boven- en omgevingsaanleg	7,50	%
ereloon boven- en omgevingsaanleg per pp.	180,00	EUR
aandeel sloopkost (0,00 EUR, ingerekend in grondprijs)	0,00	EUR
totaal	20.180,00	EUR
financiering (uitgaand van 1 jaar op volledig bedrag)	4,50	%
financiering per pp.	908,10	EUR
totaal	21.088,10	EUR
grondwaarde per pp. (cfr. verkoop Matexi blok E)	685,00	EUR
<b>algemeen totaal</b>	<b>21.773,10</b>	<b>EUR</b>

---

<sup>6</sup> Uit nota AGSL

In juni 2005 werd een enquête gehouden bij de buurtbewoners, waarbij gepolst werd naar hun interesse om een autostaanplaats aan te kopen in de nieuwbouwprojecten op de Centrale Werkplaatsen en de Kop van Kessel-Lo. Concreet werd gevraagd naar de interesse in de aankoop van een staanplaats in het project van Matexi op de Centrale Werkplaatsen (richtprijs voor een parkeerplaats: 20.500,00 EUR ex. kosten), een staanplaats in het project van SWaL op de Centrale Werkplaatsen (zelfde richtprijs), en een staanplaats in het project Kop van Kessel-Lo (richtprijs voor een parkeerplaats: 30.500,00 EUR ex. kosten).

aantal verstuurdde enquêtes		3253	
aantal antwoorden		26	
eigenaar-bewoners		25	
eigenaar - niet-bewoner		1	
huurder		0	
CW- Diestsesteenweg - Matexi		6	waarvan 2 ook geïnteresseerd in een ander project
CW – Schurmansstraat - SWaL		7	waarvan 2 ook geïnteresseerd in een ander project
Martelarenlaan – Kop van Kessel-Lo		16	waarvan 2 ook geïnteresseerd in een ander project

De interesse in de aankoop van een autostaanplaats blijkt dus niet groot.

Uit een overleg met een - beperkte - delegatie van handelaars met een zaak langs de Diestsesteenweg of op het De Becker-Remyplein bleek een grote vraag naar bijkomende gratis parkeerplaatsen op het openbaar domein (langs/aan de steenweg), maar geen interesse in de aankoop van parkeerplaatsen in een ondergrondse parking.

Conclusie: de realisatie van bijkomende autostaanplaatsen in functie van verhuur en verkoop aan de buurt zal voor AGSL waarschijnlijk geen rendabele investering zijn.