

DEPARTEMENT OMGEVING

AANGETEKEND

AFDELING WEGEN EN VERKEER
ANTWERPEN

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Anna Bijnsgebouw
Lange Kievitstraat 111-113 bus 52
2018 ANTWERPEN
T 03 224 60 20
www.omgeving.vlaanderen.be

Agentschap Wegen en Verkeer
Lange Kievitstraat 111-113 bus 41
2018 ANTWERPEN

06 JUN 2023

uw bericht van
09/03/2023

contactgegevens
Sarah De Munck
sarah.demunck@vlaanderen.be

ons kenmerk
8 00/11002/424373 4

datum

02 JUN 2023

uw kenmerk
WA/INV/R11/1

bijlagen

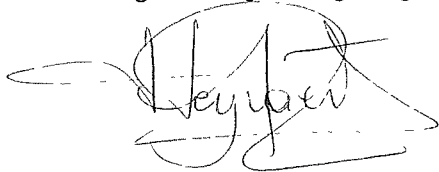
Betreft: verslag projectvergadering
ligging: Frans Van Dunlaan – Prins Boudewijnlaan te 2610 Antwerpen
kadastraal: Antwerpen 42° afd, sectie C, nummer(s)
onderwerp: Herinrichting van het kruispunt R11 (Frans Van Dunlaan – Krijgsbaan) x N173
Aanvrager(s)

Geachte,

In bijlage vindt u het definitief verslag van de projectvergadering dd 19 april 2023

Met vriendelijke groeten,

De gewestelijke omgevingsambtenaar,



Vlaanderen
is omgeving

AFDELING WEGEN EN VERKEER
ANTWERPEN

06 JUN 2023

Verslag projectvergadering

19/4/2023

Aanleg buurtparking Van Dunlaan

Dossiernr. 8.00/11002/424373.4

Aanwezig

Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
omgevingsplanning- en projecten

Sarah De Munck

Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
omgevingsplanning- en projecten

Rita Heyvaert
(Gewestelijk Omgevingsambtenaar)

Agentschap voor Natuur en Bos

Peter Berghmans

Stad Antwerpen

Kathleen Wens (dienst Omgeving)
Karen Dries (dienst Mobiliteit)
Frederik Elsermans (kabinet Koen Kennis)
Patrick Cuypen (District Wilrijk)

Agentschap Wegen en Verkeer (Aanvrager)

Nele Vanmarcke
Brunhilde Foulon
Joline Joostens

Antea

Pol Kinnaert

Verontschuldigd

Astrid Veiligheidscommissie

Fluxys

VMM Grondwater

Provincie Antwerpen (Watertoets)

VMM Afvalwater

Verslag

Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
omgevingsplanning- en projecten

Sarah De Munck
sarah.demunck@vlaanderen.be

Onderwerp van de aanvraag

Voorliggende projectstudie gaat over de **aanleg van buurtparkings** op het kruispunt van de N173 (Prins Boudewijnlaan) met de R11 (Krijgsbaan – Frans van Dunlaan).

De buurtparkings worden gedeeltelijk in gebied met als bestemming parkgebied (Gewestplan Antwerpen) ingepland.

De aanleg van de buurtparkings is een onderdeel van de volledige herinrichting van het kruispunt van de R11 (Krijgsbaan – Frans van Dunlaan) met de N173 (Prins Boudewijnlaan) te Wilrijk. Aan het kruispunt ligt momenteel een carpoolparking (144 parkeerplaatsen). Deze werd in 2004 gerealiseerd als minder hinder- maatregel van AWW ten behoeve van de werken aan de R1. Na het beëindigen van de werken aan de R1 bleef de carpoolparking behouden. Deze is niet meer vergund.

De aanleg van een buurtparking in het kader van de huidige heraanleg van het volledige kruispunt is in strijd met de bestemming van het gebied als parkgebied.

De aanvrager

De aanvraag wordt ingediend door het Agentschap Wegen en Verkeer.

De projectvergadering heeft geen betrekking op het volledige project, maar enkel op de 2 buurtparkings.

De stad Antwerpen verduidelijkt, op expliciete vraag van de Gewestelijk Omgevingsambtenaar, dat ze in de hoedanigheid als adviserende instantie aanwezig is op de vergadering.

Inleiding

Het departement Omgeving geeft het kader van de projectvergadering aan: het dossier van de herinrichting van het kruispunt van de R11 met de Van Dunlaan betreft een project dat vergund zal worden op Vlaams niveau, gelet dat het een project betreft dat voorkomt op de lijst van Vlaamse projecten. De aanliggende parking aan het kruispunt is onlosmakelijk verbonden met het project van het kruispunt en dient op hetzelfde niveau behandeld te worden, namelijk door de Gewestelijk Omgevingsambtenaar.

De vooropgestelde locatie voor de buurtparkings is echter volgens het gewestplan (gedeeltelijk) bestemd als parkgebied (zie verder) waardoor het gevraagde in principe strijdig is met de gewestplanvoorschriften. Afwijking van deze voorschriften is enkel mogelijk in het kader van art 447.52 van de Codex voor de realisatie van werken van algemeen belang. Om die afwijking te kunnen toepassen is er voorafgaand aan het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag een projectvergadering nodig die uitspraak doet over die afwijking. Er moet hierbij nagegaan worden:

- Of het in deze gaat om een handeling van algemeen belang
- En indien dit het geval is, of deze kan beschouwd worden als een handeling met een ruimtelijk beperkte impact

Op basis van deze projectvergadering zal nagegaan worden of de afwijking toegestaan kan worden.

Dit verslag dient als bijlage toegevoegd te worden aan de latere omgevingsvergunningsaanvraag.

Voorstelling van het project

Door het departement Omgeving was gevraagd om tegen deze vergadering een MER-screening voor te bereiden met o.a. de bespreking van de parkeerbehoefte en om reeds meer info te geven m.b.t. de voorgestelde boscompensatie.

Het project wordt (door en in naam van) de aanvrager voorgesteld, samen met de resultaten van de parkeerstudie en de boscompensatie

Deze informatie wordt ook na de vergadering bezorgd aan het departement en zal in bijlage aan dit verslag meegestuurd worden naar de uitgenodigde adviesinstanties

De aanleg van de buurtparkings kadert in de herinrichting van het kruispunt R11xN173. Het wordt een compact kruispunt, met aanleg van fietspaden, aanleg van een gescheiden riolering en de nodige buffer- en infiltratievoorzieningen.

De huidige, niet vergunde carpoolparking, wordt verwijderd. Deze parkeerplaatsen verdwijnen dus, net als een aantal langspaarkeerplaatsen op de R11. In het voorgestelde project worden wel twee buurtparkings aangelegd.

Er komen 34 nieuwe langspaarkeerplaatsen (er verdwijnen er 52). Op de buurtparkings zijn 110 plaatsen voorzien (op de carpoolparking zijn momenteel 144 plaatsen).

Dit komt neer op 86 parkeerplaatsen minder dan in de huidige situatie indien uitgegaan wordt van de realisatie van de buurtparkings. Indien deze niet zouden gerealiseerd worden, dan zijn er 196 parkeerplaatsen minder. (Hierbij wordt abstractie gemaakt van de vergunde situatie.)

De buurtparkings worden ingericht in waterdoorlatende verharding. Er worden mindervaliden parkings (2 x 4 parkings) voorzien. De toegangswegen zijn in asfalt. De parking en rijbaan worden aangesloten op infiltratievoorzieningen.

Daarnaast wordt een dropzone voor deelfietsen voorzien, 8 standplaatsen voor deelwagens en 3 laadpalen per parking.

De westelijke buurtparking zal 52 parkeerplaatsen hebben, de oostelijke 58. Er is een bushalte vlakbij, ten zuiden van het kruispunt op de Prins Boudewijnlaan.

Informatie m.b.t. parkeerdruk

Concreet zijn er momenteel 144 parkeerplaatsen op de carpoolparking en een aantal langspaarkeerstroken (164 plaatsen).

Een eerste onderzoek gebeurde op basis van de gegevens uit de stadmonitor – stad in cijfers. Hierbij wordt een ruimte omgeving van het kruispunt bekeken, behoorden tot 4 statistische sectoren.

Er wordt geschat dat er 3.870 voertuigen aanwezig zijn in de wijk. Op privaat domein zijn er 3.141 parkeerplaatsen aanwezig. Dit zou dan een nood aan op straat parkeren geven van 730 plaatsen.

Daarnaast vond er eveneens een parkeeronderzoek plaats op 27 maart, 28 maart en 3 april 2023 (deze laatste dag ligt in de paasvakantie). Er werd door op 5 momenten per dag nagegaan welke wagens er op de carpoolparking en in een aantal omliggende zones geparkeerd stonden en hoelang deze daar bleven staan.

Uit de resultaten bleek dat de carpoolparking telkens maar voor iets meer dan de helft in gebruik genomen was. De parkeerdruk in het zuidoosten daarentegen was tamelijk hoog.

Volgens duurtijd bleek dat 40% van de auto's er toch voor langere tijd staat (tijdens de vijf momenten van registratie, dus van 6u tot 22u) en nog eens 40% ook voor relatief lange tijd (gedurende 2 tot 4 registratiemomenten, wat ook neerkomt op meerdere uren). Er is een vergelijkbaar beeld voor zowel de carpoolparking als de zones voor langsparkeren in de buurt.

Op basis van de duurtijd werd een inschatting gemaakt van het gebruik van de parking, hieruit bleek dat op de carpoolparking ook een redelijk groot aantal bewoners parkeert. Het aandeel van huurwagens van het aanpalende bedrijf wordt geschat rond de 15%.

(Opmerking van het departement Omgeving: dit lijkt een onderschatting t.g.v. de informatie uit de plaatsbezoeken van het Departement)

De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de omliggende straten bleek hoog (gemiddeld 97%), bezettingsgraad van de parking op de middenberm/carpoolparking is lager (gemiddeld 59% bezetting). Wat samen een gemiddelde bezetting geeft van 80% van de huidige parkeerplaatsen.

Met de aanleg van de buurtparking wordt de totale parkeerdruk geschat op 110% in de toekomst, zonder nieuwe buurtparking 218%.

Mede door de hoge parkeerdruk worden de buurtparkings ook ingericht als knooppunt. Het doel hiervan is om het gebruik van deelwagens etc. te motiveren. Het is niet de bedoeling om extra wagens uit de buurt aan te trekken, eerder gericht op de omliggende wijken.

Er kan geconcludeerd worden dat de druk hoog blijft, ook als de wagens van het verhuurbedrijf niet meegenomen worden.

Informatie m.b.t. boscompensatie

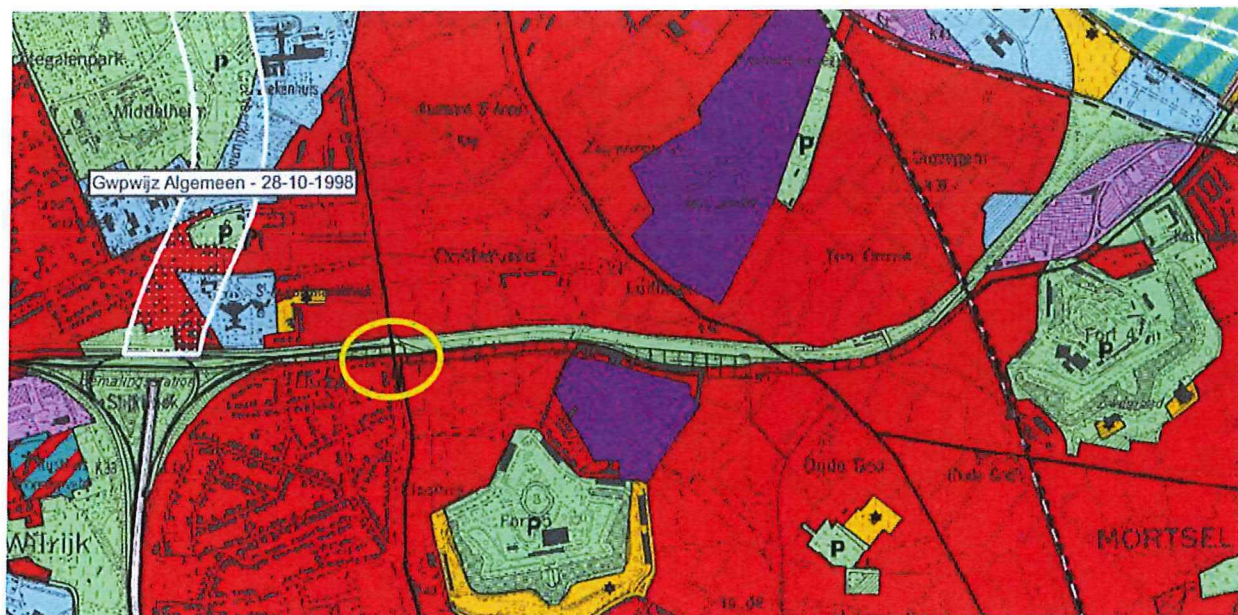
Aanvrager geeft mee dat er een perceel is gevonden in Willebroek, waar circa 11,9 hectare van de ontbossing gecompenseerd zou kunnen worden. Dit zou er op neer komen dat er nog zo'n 15% financieel gecompenseerd zal moeten worden.

ANB geeft mee het boscompensatievoorstel te zullen beoordelen bij de vergunningsaanvraag.

ALGEMEEN KADER

Planologische gegevens

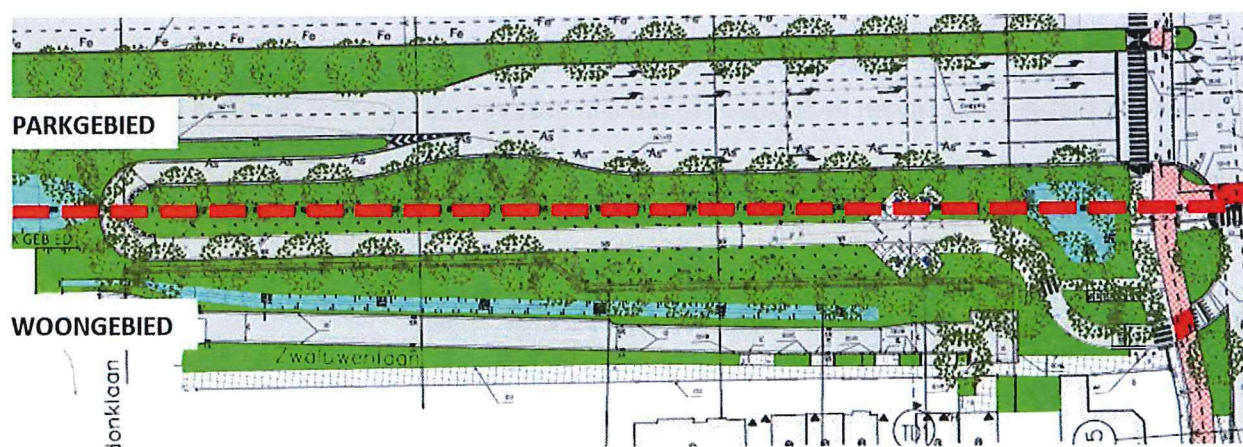
Het goed ligt volgens het **gewestplan Antwerpen** (Koninklijk besluit van 3 oktober 1979) deels in woongebied en deels in parkgebied.



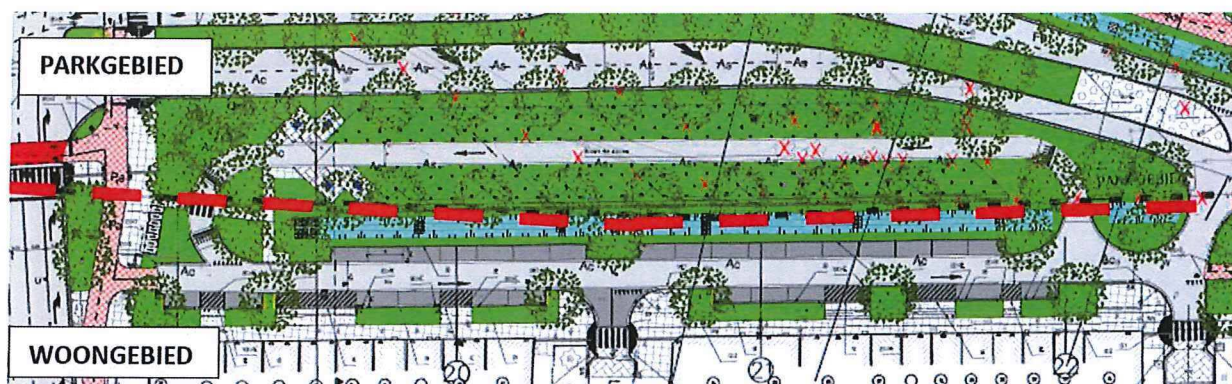
1. Situering Gewestplan Antwerpen



2. Snede gewestplan - park- en woongebied



3. Westelijke buurtparking t.o.v. park- en woongebied



4. Oostelijke buurtparking t.o.v. park- en woongebied

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 5.1.0 en 14.4.4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

Artikel 5.1.0: woongebieden (rood)

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.

Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Art. 14.4.4. Parkgebieden:

De parkgebieden moeten in hun staat bewaard worden of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen

Het projectgebied valt binnen de afbakening van het GRUP grootstedelijk gebied Antwerpen, goedgekeurd op 19 juni 2009. Het projectgebied valt binnen de afbakeningslijn waar de stedelijk ontwikkeling van het Antwerpse in de toekomst kan gebeuren. Dit heeft geen directe consequenties voor het voorwerp van deze aanvraag.

De aanvraag is niet gelegen binnen de begrenzing van een gemeentelijk plan van aanleg.

De aanvraag is niet gelegen binnen de begrenzing van een provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De aanvraag is niet gelegen binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet vervallen verkaveling.

De aanvraag is principieel in strijd met de bestemmingsvoorschriften van het parkgebied van het van kracht zijnde gewestplan Antwerpen.

Voorschriften die voortvloeien uit stedenbouwkundige verordeningen

- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening (BVR 5 juni 2009) inzake toegankelijkheid

- Gewestelijke algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer

De aanvrager geeft mee dat het ontwerp is uitgevoerd in lijn met de voetgangersverordening

De gewestelijke hemelwaterverordening is niet van toepassing gezien het project zich op openbaar domein bevindt.

Gezien het hier niet om de bouw van een gebouw gaat, is de toegankelijkheidsverordening ook niet van toepassing

Toetsing aan de afwijkingsbepalingen van de Vlaamse Codex ruimtelijke Ordening:

Er wordt onderzocht of een vergunning kan worden verleend in toepassing van art. 4.47 § 2 VCRO

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, HOOFDSTUK IV. Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften, AFDELING 1, afwijkingsmogelijkheden, Onderafdeling 7. Handelingen van algemeen belang.

Art 4.47§2 In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructures of voorzieningen tot gevolg hebben

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen

Deze paragraaf verleent nimmer vrijstelling van de toepassing van de bepalingen inzake de milieueffectrapportage over projecten, opgenomen in hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

Het toepassingsgebied van artikel 4.47§ 2 VCRO wordt geregeld in het Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.11, 5°, artikel 4.47, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester (hoofdstuk 3, artikel 3 § 3)

Artikel 2 van bovenvermeld besluit stelt het volgende

Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.11, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden de werken, handelingen en wijzigingen beschouwd die betrekking hebben op

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsrachten, tolinfrastructuur en parkings,

Er kan geconcludeerd worden dat de aanleg van een parking inderdaad een handeling van algemeen belang is (ook rekening houdende met duurzaam parkeerbeleid, deelfietsen, deelwagens,...).

De handelingen waarop de aanvraag betrekking hebben ressorteren verder onder hoofdstuk 3, art 3 §3 van bovenvermeld besluit. Dit impliceert dat deze slechts in overweging kunnen worden genomen na een projectvergadering voorafgaand aan de vergunningsaanvraag

Het verslag van de projectvergadering is een ontvankelijkheidsvereiste bij de omgevingsvergunningsaanvraag

Het voornaamste doel van de huidige projectvergadering is dan ook om te bespreken of de ruimtelijke impact van deze aanvraag effectief als beperkt kan beschouwd worden

MOTIVATIE AANVRAGER M.B.T. DE BEPERKTE RUIMTELIJKE IMPACT

De aanvrager motiveert waarom hij meent dat deze buurtparkings een beperkte ruimtelijke impact hebben

- Door de aanleg van de parkings in grasdallen wordt het groen karakter grotendeels behouden
- De niet noodzakelijke verhardingen worden maximaal onthard en aangeplant met bomen (de aanplant van bomen wordt over het volledige project herinrichting kruispunt bekeken).
- Ook tussen rijweg en parkings blijft het groen behouden, er worden buffergrachten en wadi's aangelegd
- Op de rand van de parkings wordt wintergroene beplanting aangeplant. Bij aanplant zal onmiddellijk voor grote plantmaten gekozen worden om een onmiddellijk resultaat als groenscherm naar de bebouwing te bekomen. De visuele impact van de parking op de omgeving wordt op die manier gemilderd door de verregaande landschappelijke inbedding van de parking.

Het huidige parkgebied was vroeger een oude spoorlijn met bermen en bruggen. Na ontmanteling van de spoorlijn werd het gebied op het gewestplan ingetekend als parkgebied om bebouwing/verkaveling te vermijden. Door de ligging van het kruispunt is er een versnippering van dit parkgebied.

In de zone waar de **westelijke buurtparking** wordt ingepland ligt momenteel de verharde oppervlakte van de bestaande rijweg en bestaande (onvergunde) buurtparking. Er is geen aansluiting met het parkdeel ten oosten van de N173 (Prins Boudewijnlaan) mogelijk. Aan de westzijde sluit dit gebied wel aan op het parkgebied dat de bermen en taluds van de afrit van de E19 vormt. Gezien de ligging – kort tegen het kruispunt, de snelweg en gewestwegen R11 en N173 – is de impact hier eerder beperkt. Het is niet aangewezen om dit voor recreatie (speeltuin of dergelijke) of als park in te richten. De woonwijken zijn momenteel ook al voorzien van zones voor recreatie en door de versnippering heeft deze parkzone geen maatschappelijk belang.

De **oostelijke buurtparking** ligt voornamelijk in parkgebied. De zone wordt gedeeltelijk verhard (fietspad en rijweg) en gedeeltelijk met een grasberm ingericht (tussen fietspad en rijweg, het grasplein in het midden van het kruispunt).

Door de aanleg van de rijweg en het fietspad is er geen aansluiting met het resterende oostelijke parkgebied. Gezien de ligging – kort tegen het kruispunt en de gewestwegen R11 en N173 – is het niet aangewezen om dit voor recreatie (speeltuin of dergelijke) of als park in te richten. De woonwijken zijn momenteel al voorzien van zones voor recreatie en door de versnippering heeft deze parkzone dan ook geen maatschappelijk belang.

OPMERKINGEN VAN DE ADVIESVERLENENDE INSTANTIES VOORAFGAAND DE PROJECTVERGADERING

- **Agentschap voor Natuur en Bos (advies van 3 april 2023):** *Voorwaardelijk gunstig, mits de vergunningverlener een afdoende beoordeling doet over het programma van eisen, teneinde de ruimtelijke impact op parkgebied en biodiversiteit te beperken tot het strikt noodzakelijke*

Het programma van eisen kan mogelijks bijgestuurd worden op volgende 2 punten:

- *Noodzaak van (buurt)parkeerplaatsen.*

Weinig gegevens beschikbaar in het aanvraagdossier die het beoogde aantal parkeerplaatsen aantonen. Bijkomende motivering lijkt noodzakelijk.

- *Verhardingsgraad*

Het is niet duidelijk of volgende maatregelen voldoende onderzocht werden:

- *Maximale bundeling van aanwezige verhardingen,*
- *Beperken van aantal baanvakken,*

- *(Gedeeltelijke) ondertunneling van de infrastructuur, bv. tunnel voor doorgaand verkeer Krijgsbaan en/of fietstunnell(s).*

Er dient bij de uiteindelijke bouwaanvraag boscompensatie voorzien te worden voor de verdere inname van de beboste oppervlakte alsook voor de regularisatie van ontbossing voor de aanwezige (onvergunde) parking. Een sluitend boscompensatievoorstel dient deel uit te maken van de omgevingsvergunningsaanvraag

- **Stad Antwerpen (17 april 2023):**

Gunstig vanuit milieuoogpunt

De buurtparkings worden gedeeltelijk in gebied met als bestemming parkgebied ingepland.

Momenteel ligt aan het kruispunt een carpoolparking met 144 parkeerplaatsen. Deze niet vergunde parking wordt vandaag de dag gebruikt als buurtparking.

Voor het verkeersveilig aanleggen van het kruispunt dienen er een bijkomende 60-tal parkeerplaatsen herschikt te worden om deze verkeersveilige in- en uitritten te geven op de drukke gewestwegen. Daarnaast worden langs- en haaksparkeerplaatsen nabij het kruispunt verwijderd op de gewestweg om zo rustigere en veiligere verkeersstromen te krijgen voor en na het kruispunt

Er werd reeds een bemalingsstudie uitgevoerd waarbij geopteerd wordt om verticale filterbemaling te gebruiken.

Raming totale duur bemaling: 275 dagen

Dagelijks debiet < 2000m³/dag

OPMERKINGEN VAN DE ADVIESVERLENENDE INSTANTIES TIJDENS DE PROJECTVERGADERING

Agentschap voor Natuur en Bos

Het Agentschap laat weten het dossier gunstig te adviseren, mits naleving van onderstaande voorwaarde:

- Vraag naar zuinig ruimtegebruik bij heraanleg van het kruispunt (mogelijk ondergrondse parking) Deze opmerking is breder dan enkel de aanleg van de buurtparkings.

De aanvrager verduidelijkt dat de aanleg van een ondergrondse parking dikwijls gepaard gaat met nog meer innames en verharding. Er wordt momenteel wel nog bekeken of het kruispunt en de rijstroken ernaar toe nog aangepast kan worden (zie verder bij opmerking departement Omgeving) om de verhardingsgraad minimaal te houden.

Daarnaast geeft de aanvrager ook mee dat het doel is om een volledig groenscherm te krijgen door dichte aanplanting van de bomen.

Stad Antwerpen

De stad Antwerpen geeft tijdens de vergadering aan dat het vooraf bezorgde advies slechts een gedeeltelijk advies is en moet worden aangevuld met het advies geformuleerd tijdens de projectvergadering. Het Departement vraagt om alsnog een geïntegreerd schriftelijk advies te bezorgen. Er wordt afgesproken dat het college nog een volledig advies zal verlenen uiterlijk eind april 2023. Dit officieel advies van de stad Antwerpen zal als bijlage toegevoegd worden bij dit verslag.

De stad Antwerpen (dienst Omgeving) verduidelijkt verder dat ze dit project gunstig kunnen adviseren, gezien er een voldoende landschappelijke inpassing voorzien wordt. Tijdens de

ontwerpbesprekingen werd reeds gevraagd in te zetten op lineaire berm- en groenstructuren, zodat de beleving vanuit de woonwijken verbetert

Opmerking: er werd een officieel advies van het college ontvangen op 28 april 2023. Dit advies is gunstig en wordt als bijlage toegevoegd aan dit verslag

Er werd geen advies van de **Provincie Antwerpen** ontvangen in het kader van de Watertoets (Dienst Integraal Waterbeleid). De aanvrager geeft aan dit project nog te bespreken met de provincie alvorens de aanvraag officieel zal ingediend worden.

Departement Omgeving

- Het departement uit haar bezorgdheid over het feit dat door aanleg van de parkings, de bestemming parkgebied op het gewestplan quasi volledig zal verdwijnen
De stad Antwerpen stelt dat dit destijds is ingekleurd op het gewestplan om de bebouwing tegen te gaan. De GOA geeft aan dat een bestemming als parkgebied eveneens impliceert dat deze bestemming zo veel mogelijk ontwikkeld wordt als parkzone en hierbij een belangrijke groene functie voorziet, niet enkel recreatief, maar ook als buffering naar de omwonenden toe.
De GOA stelt dat het gewestplan duidelijk een hoofdverkeersweg heeft ingetekend ingebed in een groenstructuur. Er kan geen abstractie gemaakt worden van de bestemming parkgebied.
- In het verleden werd de heraanleg van het kruispunt reeds vergund (referentie 8.00/11002/424373.3, 7 februari 2012). Deze vergunning is ondertussen vervallen. Bij deze eerdere vergunningsaanvraag voor de heraanleg van het kruispunt, werd de carpoolparking niet meer voorzien en bijgevolg verwijderd. De stad Antwerpen uitte toen de vraag (met de collegebeslissing van 2/12/2011) om bij het voorzien van de nieuwe verharding en infrastructuur zo veel mogelijk rekening te houden met de bestaande groenstructuren en bomen. Daarnaast herhaalde de stad haar vraag om “de groene spoorwegberm, die in deze groenarme omgeving een belangrijke sociale, ecologische en geluidsbufferende functie heeft, maximaal te behouden”. Daarnaast werd in de vergunning ook – bij de weerlegging van de bezwaren – gemotiveerd dat de park & ride werd aangelegd als tijdelijke functie (met zo veel mogelijk overstap op openbaar vervoer) tijdens de heraanleg van de ring. De bedoeling van deze parking was niet het opvangen van individuele parkeerbehoefte op openbaar terrein.
- *Opmerking stad Antwerpen. de stad heeft na de vergadering opmerkingen op het verslag geformuleerd. Eén van de opmerkingen is dat bovenstaande niet vermeld werd tijdens de projectvergadering en er dus geen mogelijkheid is geweest voor de stad om het gewijzigd beleid hieromtrent toe te lichten. Er wordt gevraagd deze passage te schrappen.*
Departement Omgeving: Op de vraag om te schrappen kan niet worden ingegaan, de GOA heeft dit wel degelijk vermeld tijdens de vergadering, ze had de vorige beslissing zelfs bij zich liggen op papier om daaruit te citeren. De passage blijft behouden.
- De GOA uit haar bezorgdheid over het feit dat door de parkings een bijkomende versnippering en inname van het parkgebied zal plaatsvinden. Het feit dat het om een beperkte strook parkgebied gaat is in deze irrelevant, deze moet maximaal gevrijwaard blijven.
 - o Aanvrager geeft mee dat de inkleding van het kruispunt en de parkings veel groener zullen worden. ANB benadrukt inderdaad het belang van de minimale bomenrijen als corridorfunctie voor bepaalde soorten.
 - o Verder wordt door de aanvrager verduidelijkt dat het kruispunt op de voorziene (noordelijke) locatie ligt, omdat deze zone voorzien is voor een tramlijn op termijn. Dit is eveneens de zone waarin de buurtparkings voorzien zijn.
- Het departement vraagt om na te gaan waar mogelijk er nog ontharding/aanleg van minder verharding mogelijk is. Niet enkel bij de aanleg van de buurtparkings, maar ook bij de herinrichting van het kruispunt. In de plannen die voorliggen komt er 2365 m² verharding bij.

Er wordt gevraagd de bijkomende verharding maximaal te reduceren en de ruimte-inname zo veel mogelijk te beperken

CONCLUSIES

Het voorliggende project voldoet niet aan de bestemmingsvoorschriften van het parkgebied van het gewestplan Antwerpen.

De GOA verklaart dat de buurtparkings kunnen beschouwd worden als zijnde een werk van algemeen belang

De ingediende adviezen zijn allen (voorwaardelijk) gunstig voor beide buurtparkings.

De GOA concludeert enerzijds dat de aanleg van de westelijke buurtparking, die grotendeels in woongebied gelegen is, wel als een handeling met een ruimtelijk beperkte impact kan beschouwd worden. Er wordt hierbij ook gevraagd om na te gaan of deze parking nog opgeschoven kan worden, zodat deze maximaal in het woongebied ligt

De mindervalideparkeerplaatsen, de plaatsen voor deelwagens en oplaadpunten voor elektrische wagens kunnen hier gerealiseerd worden.

De GOA concludeert anderzijds dat de aanleg van de oostelijke buurtparking niet kan beschouwd worden als een handeling met een ruimtelijke beperkte impact (op het parkgebied). Deze aanleg hypothekeert de parkfunctie van de zone van het gewestplan. Naar de bewoning toe heeft de aanleg van deze parking geen geringe ruimtelijke impact. Hierbij moet de bestemming op het gewestplan beschouwd worden als de bestemming naar de toekomst toe. Door het verschuiven van de weg van het woongebied naar het parkgebied komt er ruimte vrij die groen moet ingevuld worden zodat de weg ingebed wordt in een (nieuwe) parkstructuur. Door deze parkfunctie aan de oostzijde van het kruispunt om te zetten in een buurtparking, wordt een significante oppervlakte van het parkgebied weggenomen. De bestemming en het opzet van het gewestplan kan niet meer kwalitatief gegarandeerd worden.

Enkel door middel van een planningsinitiatief met alternatievenonderzoek kan een dergelijke inname van dit gebied verder onderzocht worden, niet op basis van een afwijking in het kader van artikel 4.4.7 §2 van de VCRO.

De aanvraag valt niet volledig binnen het toepassingsgebied van artikel 4.4.7 §2, werken van algemeen belang met een geringe ruimtelijke impact.

- Op basis van deze projectvergadering kan geconcludeerd worden dat er een afwijking kan worden toegestaan volgens artikel 4.4.7 §2 van de VCRO voor de westelijke buurtparking.
- Op basis van deze projectvergadering kan geconcludeerd worden dat er geen afwijking kan worden toegestaan volgens artikel 4.4.7 §2 van de VCRO voor de oostelijke buurtparking.

Volgende voorwaarden dienen in acht genomen te worden:

- De westelijke parking dient maximaal en robuust ingegroend te worden.
- Er dient in het gehele project (kruispunt en parkeerpockets) gezocht te worden naar het reduceren van de verharding in het ontwerp van het kruispunt en te ontharden waar mogelijk (hierover volgt een aansluitend overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer).
- De zone van de oostelijke parking dient volledig als park aangelegd te worden.

Rita Heyvaert
Gewestelijk omgevingsambtenaar



30 MEI 2023

Bijlagen:

- Volledig advies stad Antwerpen
- Advies ANB

Aanvullende opmerkingen dienst Ruimtelijke Planning – stad Antwerpen:

“Geachte

Bijgaand een aantal opmerkingen op het verslag. Dit dient samen gelezen te worden met volgende structurele opmerking.

Hiermee wenst de stad Antwerpen de conclusie van de vergadering te betwisten. Wij zijn van mening dat op basis van de uitgebrachte adviezen kan geconcludeerd worden dat de projectvergadering zelf als ‘onbeslist’ kan worden afgerond.

De stad neemt er akte van dat de GOA in het verslag haar eigen eindconclusie opneemt, in dit geval als een voorbeslissing te beschouwen, maar dat dit geenszins als een samenvattende conclusie van alle adviezen die geleverd zijn te beschouwen is.

De stad is van mening dat de vergadering niet kan afgesloten worden met een éénzijdige conclusie omdat de discussie niet gehonoreerd wordt.

De conclusie die wordt toegevoegd is posteriori en gaat voorbij aan de voorwaardelijk gunstige adviezen van stad en ANB en de vraag naar verder onderzoek.

Om te werken naar een constructieve uitweg vraagt de stad om de mogelijkheid van het volgende verder te onderzoeken:

Art. 14.4.4. Parkgebieden:

De parkgebieden moeten in hun staat (en dus niet in hun ‘aard’, zoals de Gew. OA stelt) bewaard worden

- *Het verslag geeft zelf ook aan dat het een verbetering betreft, en de grote planningscontext (groenplan) wordt gerespecteerd*

of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen

- *De inrichting van deze bestemmingszone speelt dus enkel op de sociale functie, waarvan ook is opgenomen in het verslag dat dit hier onmogelijk is, en enkel groene bufferwerking zinvol is. Die blijft of wordt ecologisch versterkt. Van zodra wordt erkent dat een recreatieve sociale functie feitelijk onmogelijk is door beperkte toegankelijkheid, kan de vraag worden gesteld wat dan wel haar sociale functie kan zijn: parkeerdruk opvangen en ecologische meerwaarde creëren)*

De stad dringt dus aan op verder onderzoek naar nog verder minimaliseren van de impact.”

Departement Omgeving: Toepassingsgebied projectvergadering

De toepassing van artikel 3, §3 van het BVR HAB vereist dat de bevoegde overheid een beslissing neemt over het ruimtelijk beperkt karakter, nadat hierover een projectvergadering werd gehouden, en voor de vergunningsaanvraag werd ingediend. De bevoegde overheid moet zich dus voorafgaand aan de aanvraag uitspreken over de potentiële toepasbaarheid van artikel 4.4.7 §2 VCRO (RvVb 12 juni 2018, nr RvVb/A/1718/0987). Deze beslissing is een voorbereidende handeling, maar geen voorbeslissing. Omwille van ingediende bezwaren of adviezen kan de bevoegde overheid terugkomen op de eerdere beoordeling dat het aangevraagde kan worden beschouwd als een HAB met ruimtelijk beperkte impact (RvVb 25 april 2017, nr RvVb/A/1617/0800).

Het schriftelijk verslag van de projectvergadering kan gelden als beslissing over de potentiële toepasbaarheid van artikel 4.4.7 §2 VCRO. (RvVb 22 november 2016, nr RvVb/A/1617/0308)

Aangezien voorafgaand aan de vergunningsaanvraag een beslissing van de bevoegde overheid nodig is over de potentiële toepasbaarheid van artikel 4.4.7 §2 VCRO is het geen optie om dit 'onbeslist' te laten.

Departement Omgeving: parkgebied op het Gewestplan

Hiervoor kan verwezen worden naar artikel 14 van de Omzendbrief van 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, gewijzigd via omzendbrief dd 25/1/2002 en 25/10/2002.

Vlaamse overheid

Adviezen en Vergunningen
Antwerpen
Havenlaan 88 bus 75
1000 BRUSSEL

Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –
projecten

T 02 553 00 75

aves ant anb@vlaanderen be

**Kenmerk vergunningverlenende
overheid**

8 00/11002/424373 4

Vragen naar

aves ant anb@vlaanderen be

Ons kenmerk

23-204983

Telefoonnummer

02 553 00 75

Datum advies

zie datum ondertekening

BETREFT: Uw adviesaanvraag in kader van projectvergadering

Onderwerp

projectvergadering i v m de herinrichting van het kruispunt R11 (Frans Van Dunlaan - Krijgsbaan) x N173

Datum van ontvangst

13-03-2023

Situering totale aanvraag

kruispunt R11 (Frans Van Dunlaan - Krijgsbaan) x N173

Ruimtelijke bestemming

Woongebied en parkgebied

Rechtsgrond

Dit advies wordt verstrekt door het Agentschap voor Natuur en Bos op basis van de volgende wetgeving.

Artikel 35 § 4 Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Artikel 90 bis Bosdecreet van 13 juni 1990 (in het kader van ontbossing)

Artikel 38/3 Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Bespreking aanvraag

De aanvraag tot projectvergadering omvat de herinrichting van het kruispunt R11 (Frans Van Dunlaan - Krijgsbaan) x N173, omdat in casu de werken heden niet als algemeen belang worden beschouwd, waardoor een aanvraag tot omgevingsvergunning op dit moment nog niet voor vergunning vatbaar is

De aanvraag beoogt een integrale heraanleg van dit kruispunt, met inbegrip van aanleg van parkeerplaatsen en ontbossing (deels regularisatie)

De footprint van de geplande infrastructuur is vrij ruim genomen, dit op basis van het programma van (ontwerp)eisen. Ons agentschap is de facto echter in beperkte mate bevoegd om het programma van eisen te beoordelen. In casu is het programma van eisen zeer bepalend voor de uiteindelijke impact op biodiversiteit en voor de impact op de ruimtelijke bestemming parkgebied

In die zin vragen wij dat de vergunningverlener een afdoende beoordeling doet over dit programma van eisen, teneinde de ruimtelijke impact op parkgebied en biodiversiteit te beperken tot strikt noodzakelijke

Mogelijks kan het programma van eisen bijgestuurd worden op volgende 2 punten.

- Noodzaak van (buurt)parkeerplaatsen

In het aanvraagdossier zijn weinig gegevens beschikbaar die het beoogde aantal parkeerplaatsen aantonen. Hier lijkt bijkomende motivering noodzakelijk, zodat de parkeerplaatsen beperkt kunnen worden tot het strikt noodzakelijke.

- Verhardingsgraad

De projectaanvraag voorziet de facto een grootschalige verhardingsgraad (ten opzichte van de bestaande vergunde toestand), dit omwille van verkeerstechnische oplossingen. Het is echter niet duidelijk of volgende maatregelen voldoende onderzocht werden:

- Maximale bundeling van aanwezige verhardingen
- Beperken van aantal baanvakken
- (Gedeeltelijke) ondertunneling van de infrastructuur, bv. tunnel voor doorgaand verkeer Krijgsbaan en/of fietstunnel(s)

Al deze maatregelen kunnen leiden tot behoud en ontwikkeling van een robuustere groenstructuur, wat tegemoet komt aan de doelstelling om de groen/parkstructuur langs oost- en westkant van de N173 meer ruimtelijk te verbinden (als voorzien in programma van eisen).

Bij de uiteindelijke bouwaanvraag dient (als aangegeven in het aanvraagdossier voor de projectvergadering) uiteraard boscompensatie voorzien te worden voor de verdere inname van de beboste oppervlakte (ter hoogte van de berm Krijgsbaan) alsook voor de regularisatie van ontbossing voor de aanwezige (onvergunde) parking. Een sluitend boscompensatievoorstel dient deel uit te maken van de aanvraag tot omgevingsvergunning.

Conclusie

Op basis van bovenstaande uiteenzetting verleent het Agentschap voor Natuur en Bos een voorwaardelijk gunstig advies, mits de vergunningverlener een afdoende beoordeling doet over het programma van eisen, teneinde de ruimtelijke impact op parkgebied en biodiversiteit te beperken tot het strikt noodzakelijke.

Hoogachtend,

Els
Wouters
(Authentic
ation)
Digitaal
ondertekend
door Els Wouters
(Authentication)
2023.04.13
13:44:43 +02:00

Els Wouters,
Adjunct-directeur Adviezen en Vergunningen Antwerpen



college van burgemeester en schepenen

Zitting van 28 april 2023

Besluit

B-punt

KENNIS GENOMEN

Stadsontwikkeling

Samenstelling

de heer Bart De Wever, burgemeester

de heer Koen Kennis, schepen, mevrouw Jinnih Beels, schepen, mevrouw Annick De Ridder, schepen; mevrouw Nabilla Ait Daoud, schepen, de heer Karim Bachar, schepen, de heer Peter Wouters, schepen, mevrouw Elisabeth van Doesburg, schepen; mevrouw Erica Caluwaerts, schepen, de heer Tom Meeuws, schepen

de heer Sven Cauwelier, algemeen directeur

187	2023_CBS_02801	Projectvergadering. Inrichting buurtparkings op kruispunt N173 Prins Boudewijnlaan x R11 Frans Van Dunlaan, district Wilrijk - Advies - Kennisneming
-----	----------------	---

Motivering

Aanleiding en context

Er werd bij de Vlaamse Regering of de gewestelijke omgevingsambtenaar een aanvraag voor een projectvergadering ingediend op 9 maart 2023. De gewestelijke omgevingsambtenaar verzoekt het college of de gemeentelijke omgevingsambtenaar om advies uit te brengen

Intern dossiernummer:	2023165
Gegevens van de aanvraag:	Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen
Ligging van het project	Kruispunt/Wegvak: N173 Prins Boudewijnlaan + R11 Frans Van Dunlaan
Vergunningsplichten:	stedenbouwkundige handelingen, exploitatie van ingedeelde inrichtingen of activiteiten
Voorwerp van de aanvraag:	Aanleg van buurtparkings op het kruispunt van de N173 (Prins Boudewijnlaan) met de R11 (Krijgsbaan – Frans van Dunlaan)

Inhoud van de aanvraag

Voorliggende projectstudie gaat over de aanleg van 2 buurtparkings op het kruispunt van de N173 (Prins Boudewijnlaan) met de R11 (Krijgsbaan – Frans van Dunlaan). De aanleg van de buurtparkings kadert binnen de volledige herinrichting van het kruispunt waarbij AWV de veiligheid van vooral de actieve weggebruikers wil verhogen en de doorstroming van het verkeer verbeteren. Het kruispunt kende in het verleden geregeld ongevallen met fietsers en voetgangers en is opgenomen in de 'dynamische lijst Gevaarlijke punten (december 2022)' met als knelpuntnummers KP/000251 en score 41,7.

De buurtparkings worden (gedeeltelijk) ingepland in parkgebied en zijn daardoor in strijd met de bestemming van het gewestplan. Voorliggende projectstudie werd opgemaakt met het oog op de projectvergadering die als doel heeft de ruimtelijk beperkte impact van de handeling van algemeen belang vast te stellen conform §3 van het besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Vergunde en bestaande toestand

Aan de westzijde van het kruispunt ligt momenteel een carpoolparking (144 parkeerplaatsen). Deze werd in 2004 gerealiseerd als tijdelijke minderhinder maatregel van AWW ten behoeve van de werken aan de R1. Na het beëindigen van de werken aan de R1 bleef de carpoolparking behouden. Deze is vandaag niet meer vergund.

De huidige, niet vergunde parking kent vandaag een gemengd gebruik van bewoners, bezoekers, carpooling, enz.

Nieuwe toestand

Om tegemoet te komen aan het verlies van parkeerplaatsen in de buurt (zowel langsparkeren in de straten omliggend aan het kruispunt als de niet vergunde carpoolparking die verdwijnt), worden in het ontwerp 2 parkeerpockets voorgesteld: 1 ten westen van de N173 (Prins Boudewijnlaan) aansluitend op de R11 Krijgsbaan met 52 parkeerplaatsen en 1 ten oosten van de N173 (Prins Boudewijnlaan) aansluitend op de R11 Frans van Dunlaan met 58 parkeerplaatsen.

Voor de inrichting van de parkings wordt ingezet op een landschappelijke inpassing (bomen tussen rijweg en parking, aanleg buffergrachten en wadi's, wintergroene beplanting met grote plantmaten tussen parking en woonwijk) en een duurzaam parkeerbeleid (fietsenstalling, dropzones voor deelfietsen, parkeerplaatsen voor mindervaliden, deelwagens en elektrisch laden).

De 2 buurtparkings worden veilig ontsloten op de gewestweg waarbij alle richtingen op een veilige en leesbare wijze kunnen gebeuren. Tevens zijn er wandelverbindingen vanuit deze 2 pockets naar alle richtingen voorzien. Hierdoor blijft het bestaande parkeerareaal beschikbaar voor de buurt en wordt foutparkeren in de berm vermeden, wat nefast is voor de verkeersveiligheid. Ook wordt vermeden dat de parkeernood van de bebouwing rondom het projectgebied verschuift naar de omliggende woonwijk en daar zorgt voor overlast en onveiligheid door foutief parkeren op straathoeken, in groenbermen, op zebrapaden, deels op voetpaden, ...

Van de westelijke parking valt enkel een deel van de afrit naar de R11 in parkgebied, de parking zelf ligt in woongebied. De oostelijke parking ligt volledig in parkgebied.

Fasering

Procedurestap	Datum
Ontvangst adviesvraag	23 maart 2023
Uiterste adviesdatum	19 april 2023 (projectvergadering)

Argumentatie

Tijdens de projectvergadering op 19 april werd het advies van stad Antwerpen mondeling toegelicht. De gewestelijke omgevingsambtenaar verzocht alsnog een schriftelijk geïntegreerd advies van de stad te bezorgen.

Toetsing aan milieutechnische aspecten

Advies: Het project komt in aanmerking voor vergunning.

Milieutechnisch zullen de civiele werken (met inbegrip van constructies RWA en DWA, verbinding met en aanleg van grachten en bufferbekken) gepaard gaan met een ontwatering tot 0,50 m onder de bodem van de verschillende bouwputten en bouwsleuven. Voor de geplande werken is er reeds een bemalingsstudie uitgevoerd. Hierin wordt geopteerd om verticale filterbemaling (circa 1500 filters) te gebruiken. De totale duur van de bemaling wordt op 275 dagen geraamd voor een waterbezwaar van circa 174.252 m³. Het dagelijks debiet -conform het bemalingsconcept-blijft onder het peil van 2 000m³ per dag.

Toetsing aan mobiliteitsaspecten (Algemeen belang)

Advies: Vanuit mobiliteits oogpunt is een buurtparking nodig in het algemeen belang. De parkeerdruk zonder buurtparkings zou de verkeersleefbaarheid in de omliggende woonwijk ernstig onder druk zetten. Er wordt gunstig advies verleend voor een buurtparking.

Op statistisch niveau blijkt dat alle huishoudens in de wijk Oosterveld – Elsdonk samen beschikken over ongeveer 3870 voertuigen. Uit hetzelfde statistische onderzoek blijkt dat het aantal parkeerplaatsen op privéterrein 3141 plaatsen bedraagt. Er is dus een afwijking van ongeveer 730 voertuigen op het openbaar domein (Basisgegevens afkomstig uit Statbel). Om te onderzoeken of die afwijking van dit aantal voertuigen op het openbaar domein problematisch is, hebben we een parkeeronderzoek laten uitvoeren in de onmiddellijke omgeving van het kruispunt.

Het gevoerde parkeeronderzoek (27/03, 28/03 en 03/04/2023, 5 meetmomenten per dag) geeft ons inzicht in de parkeerdruk, de parkeerduur en de parkeermotieven in de direct aanliggende straten en op de bestaande parking.

De parkeerdruk in de direct aan het kruispunt grenzende straten bedraagt nu gemiddeld 100%, het parkeren op de bestaande parking in de middenberm is ongeveer 60%. Gemiddeld over het gebied heen komt de parkeerdruk uit op 79% bezetting op een weekdag niet in de vakantie. Op dit moment is er gemiddeld gezien geen probleem aangezien een bezettingspercentage tussen 66% en 85% een goede bezetting is.

Slechts 10 à 15% van de geparkeerde voertuigen in de straat staan er voor een korte periode. Een kleine helft staat er middellang (2 tot 4 telmomenten geregistreerd) en ongeveer 40% van de voertuigen staat er lang geparkeerd. Hierbij is er geen verschil tussen normale en vakantiesituatie. In de normale (week)situatie is de verdeling op de parking nagenoeg gelijk als in de straat. In de vakantiesituatie staan op de parking de wagens er iets minder 'heel lang', en meer 'middellang'.

Het parkeermotief op straat is voor het grootste deel aan bewoners toe te schrijven (gemiddeld 55% van de beschikbare plaatsen zijn ingenomen door bewoners). Ongeveer 10% van de capaciteit wordt gebruikt door mensen die daar werken, of zich er parkeren om verder te gaan met het openbaar vervoer. Gemiddeld 20% van de bezette plaatsen is toe te schrijven aan bezoekers.

Het parkeermotief op de parking verschilt wel van de straat. Van de 60% plaatsen die bezet zijn wordt ongeveer 20% ingenomen door bewoners, een 10% door carpoolers en ook 10% door bezoekers. Ongeveer 15% wordt ingenomen door wagens met uiterlijke kenmerken van bedrijven. De parkeermotieven van deze wagens met een uiterlijk kenmerk (15%) is divers. Een deel hiervan is toe te schrijven aan Valko, het verhuurbedrijf (hierop kan in overleg met het bedrijf gewerkt worden naar een verschuiving naar hun privé domein). Andere zijn dan weer niet eenduidig naar parkeermotief toe te wijzen bv. Camionette DHL kan van een bewoner zijn die met het dienstvoertuig rijdt. Een deel van de 15% kan dus toebedeeld worden aan het aandeel bezoekers, bewoners of carpoolers omdat ze niet louter het stallen van bedrijfsvoertuigen op het openbaar domein betreffen.

Hieruit leren we dat bewoners hoofdzakelijk dicht bij hun woning gaan staan, maar dat er ook uitgeweken wordt naar de (niet-vergunde) parking wanneer er geen of weinig plaats in de straat is.

Bij de heraanleg van het kruispunt verdwijnen er 52 parkeerplaatsen in de omliggende straten. De bestaande parkeercapaciteit op de parking daalt met 34 plaatsen. Bij een gelijke vraag en met minder parkeerplaatsen stijgt de bezettingsgraad tot 110%. Ook wanneer we de wagens die oneigenlijk gebruik maken van de parking in de toekomst op een manier weiden van de parking blijft de bezettingsgraad erg hoog.

Wanneer de vraag gelijk blijft en de buurtparkings niet gerealiseerd zouden worden stijgt de bezettingsgraad naar 218%

Er blijkt uit het onderzoek dat de buurtparkings absoluut noodzakelijk zijn om de leefbaarheid in de wijk te garanderen.

Conclusie Het algemeen belang van de buurtparkings wordt beschouwd als aangetoond

Toetsing aan de ruimtelijke ordening

Advies De impact op het ruimtelijk kwetsbaar gebied ten opzichte van de vergunde toestand wordt beperkt en aanvaardbaar geacht De heraanleg heeft een positief effect op het ruimtelijk kwetsbaar gebied ten opzichte van de feitelijke toestand Er wordt daarom een gunstig advies verleend

Motivering handeling van algemeen belang

De aanleg van buurtparkings kadert binnen de doelstellingen van het mobiliteitsplan van stad Antwerpen om in te zetten op parkeerfaciliteiten op bovenlokale tangentialen. De nieuwe parkings zijn goed bereikbaar, publiek toegankelijk en worden voorzien van alle faciliteiten om in te zetten op duurzaam parkeerbeleid. Ze dragen zo ook bij tot een vermindering van de CO₂-uitstoot.

De projectstudie en bijhorende parkeerstudie (toegelicht tijdens de projectvergadering) tonen aan dat de huidige, niet vergunde carpoolparking een intensief divers gebruik kent. Indien deze parkeerplaatsen, samen met de parkeerplaatsen die moeten verdwijnen in de omliggende straten, niet gecompenseerd worden binnen de heraanleg van het kruispunt, tonen de cijfers een zeer hoge parkeerdruk in de omliggende woonwijken wat zal zorgen voor overlast en onveiligheid door foutief parkeren. Dit legt bijkomend een grote druk op de noodzaak tot handhaving en aantasting van de leefbaarheid in de woonwijken. Stad Antwerpen beschouwt het voorzien van 2 buurtparkings binnen de herinrichting van het kruispunt daarom als een handeling van algemeen belang.

Motivering beperkte impact op ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Het project werd getoetst aan de relevante ruimtelijke beleidsplannen van de stad en is hier niet mee in strijd. Het Groenplan Antwerpen onderstreept het belang van lineaire groenstructuren langs infrastructuur, zowel op vlak van beleving, verkoeling, ecologie, etc. Zoals overal toegepast op het grondgebied van stad Antwerpen, wordt deze ambitie ook hier toebedeeld in het ontwerp en de planbestemming parkgebied. Het plan voorziet een doorgedreven vergroening en grachten/wadi's waardoor de lineaire groenstructuur maximaal gerealiseerd wordt.

Gezien de westelijke parking geheel in woongebied ligt (uitgezonderd een deel van de afrit richting R11) wordt de impact op ruimtelijk kwetsbaar gebied minimaal geacht. Enkel de uitrit van de parking, wat een wegnis is en dus aanhorigheid van de weg, valt in het parkgebied en behoort toe aan de R11. Daarnaast valt ook op te merken dat buurtparkeerplaatsen elders langs dit lineair parkgebied voorzien zijn op de scheidinglijn alsook volledig in het parkgebied. Hiermee is aangetoond dat dit parkgebied ook in het verleden gecombineerd werd met parkeren aan de rand.

De oostelijke parking ligt volledig in parkgebied. De infrastructuur van R11 ligt zelf ook volledig in parkgebied en hypothekeert door zijn ruimtebeslag, ligging en kruispunten een continu park zoals beoogt in het gewestplan. Er worden in het ontwerp verscheidene maatregelen getroffen om de buurtparkings landschappelijk in te passen, dit door maximaal gebruik te maken van waterdoorlatende materialen, ontharding waar mogelijk, bomen, buffergrachten en wadi's en het voorzien van een volwaardig groenscherm tov de omliggende bebouwing.

Ten opzichte van de huidige situatie wordt hierdoor

- de continuïteit van een lineaire groenstructuur langs R11, over het kruispunt heen, versterkt waardoor de barrièrewerking van het kruispunt wordt opgeheven;
- conform het Groenplan Antwerpen ingezet op een verbetering van het groene volume, zichtgroen en waterberging waardoor een verbetering mogelijk wordt op vlak van ecologie, klimaatadaptatie en het vermijden van hittestress;

- een positieve impact bekomen door een herverdeling van de groenbalans waardoor in totaliteit een verbetering gerealiseerd wordt in het ganse gebied, meer bepaald in het parkgebied; en een vergroening gerealiseerd wordt tussen de snelwegknoop, ook gelegen in ditzelfde parkgebied en ontoegankelijk, en de oude spoorbeem die vandaag wel toegankelijk is

De stad oordeelt dat de impact van de oostelijke parking op het ruimtelijk kwetsbaar gebied beperkt is

Financiële gevolgen

Nee

Besluit

Artikel 1

Het college neemt kennis van het gunstig advies, zoals geformuleerd in de argumentatie, op de projectnota 'Inrichting buurtparkings op kruispunt N173 Prins Boudewijnlaan x R11 Frans Van Dunlaan' opgemaakt in kader van de projectvergadering.

Artikel 2

Dit besluit heeft in principe geen financiële gevolgen.

Bijlagen

1. Projectstudie aanleg buurtparkings R11xN173.pdf
2. aangetekende zending 7 3 2023 verzoek projectvergadering.pdf
3. P1375_Parkeeronderzoek_Krijgsbaan_20230418.pdf

**PROJECTSTUDIE TER VOORBEREIDING VAN DE
PROJECTVERGADERING IN HET KADER VAN EEN
OMGEVINGSVERGUNNING**

AANLEG BUURTPARKINGS

N173 PRINS BOUDEWIJNLAAN X R11 KRIJGSBAAN- FRANS VANDUNLAAN

Inhoudstafel

1	Voorwerp van de projectvergadering	2
2	Initiatiefnemer	2
3	Doelstelling van het project	2
4	Ligging van het project	4
5	Beschrijving van de gronden waarop het project betrekking heeft.....	5
5.1	Administratieve gegevens	5
5.2	Het feitelijk uitzicht en de toestand van de plaats van de werken.....	6
5.3	Relatie met aangrenzende projecten.....	8
5.3.1	Volledige herinrichting kruispunt.....	8
5.3.2	Juridische toestand van de plaats der werken	9
6	Ruimtelijke uitwerking van het project	11
6.1	Stedenbouwkundige handelingen	11
6.2	Nadere toelichting van het project	12
6.3	Overeenstemming en verenigbaarheid van de aanvraag met de wettelijke context.....	13
6.3.1	Verenigbaarheid met de bestemmingsplannen en gewestplannen	13
6.3.2	Verordening hemelwater.....	13
6.3.3	Algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer, 29 april 1997	14
6.4	Motivering afwijking handeling van algemeen belang met een beperkt ruimtelijke impact	14
6.4.1	Motivering handeling van algemeen belang	15
6.4.2	Motivering geen significante impact op het ruimtelijk kwetsbaar gebied	16
7	BIJLAGEN	17
	BIJLAGE 1 PROJECT HERINRICHTING KRUISPUNT R11 x N173	17
	BIJLAGE 2 OVEREENSTEMMING EN VERENIGBAARHEID VAN DE GEPLANDE WERKEN	
	HERINRICHTING KRUISPUNT MET DE WETTELIJKE CONTEXT.....	22
	BIJLAGE 3 ONTWERPPLAN GEPLANDE WERKEN HERINRICHTING KRUISPUNT	24
	BIJLAGE 4 PROJECTNOTA	25
	BIJLAGE 5 OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG	26

1 Voorwerp van de projectvergadering

Voorliggende projectstudie gaat over de **aanleg van buurtparkings** op het kruispunt van de N173 (Prins Boudewijnlaan) met de R11 (Krijgsbaan – Frans van Dunlaan).

De buurtparkings worden gedeeltelijk in gebied met als bestemming parkgebied ingepland.

Voorliggende projectstudie is opgemaakt met het oog op de projectvergadering die als doel heeft de ruimtelijk beperkte impact van de handeling van algemeen belang vast te stellen conform §3 van het besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De omgevingsvergunningsaanvraag (zie bijlage 5), die zich met de opmaak van de projectstudie in voorbereidende fase bevindt, zal pas na de projectvergadering worden ingediend. Het document houdende de beslissing van het vergunningverlenend bestuursorgaan inzake het voorwerp van voormelde projectvergadering zal aan de omgevingsvergunningsaanvraag worden toegevoegd.

2 Initiatiefnemer

De aanvraag zal worden ingediend door:

Agentschap Wegen en Verkeer – Antwerpen
Anna Bijnsgebouw, Lange Kievitstraat 111-113/bus 41,
2018 Antwerpen

3 Doelstelling van het project

De aanleg van de buurtparkings is een onderdeel van de volledige herinrichting van het kruispunt van de R11 (Krijgsbaan – Frans van Dunlaan) met de N173 (Prins Boudewijnlaan) te Wilrijk.

Aan het kruispunt ligt momenteel een carpoolparking (144 parkeerplaatsen). Deze werd in 2004 gerealiseerd als minderhinder maatregel van AWW ten behoeve van de werken aan de R1. Na het beëindigen van de werken aan de R1 bleef de carpoolparking behouden. Deze is niet meer vergund. De aanleg van een parking in de huidige heraanleg van het volledige kruispunt is in strijd met de bestemming van het gebied als parkgebied.

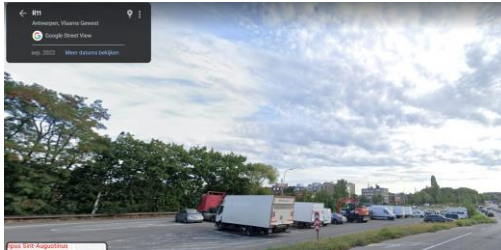
De huidige, niet vergunde, parking wordt vandaag de dag gebruikt als buurtparking. Het gebruik duidt op de noodzaak van parking in de omgeving. In figuur 1 tem 5 worden er enkele momentopnamen getoond van dit gebruik.



Figuur 1 Google Street View 2009



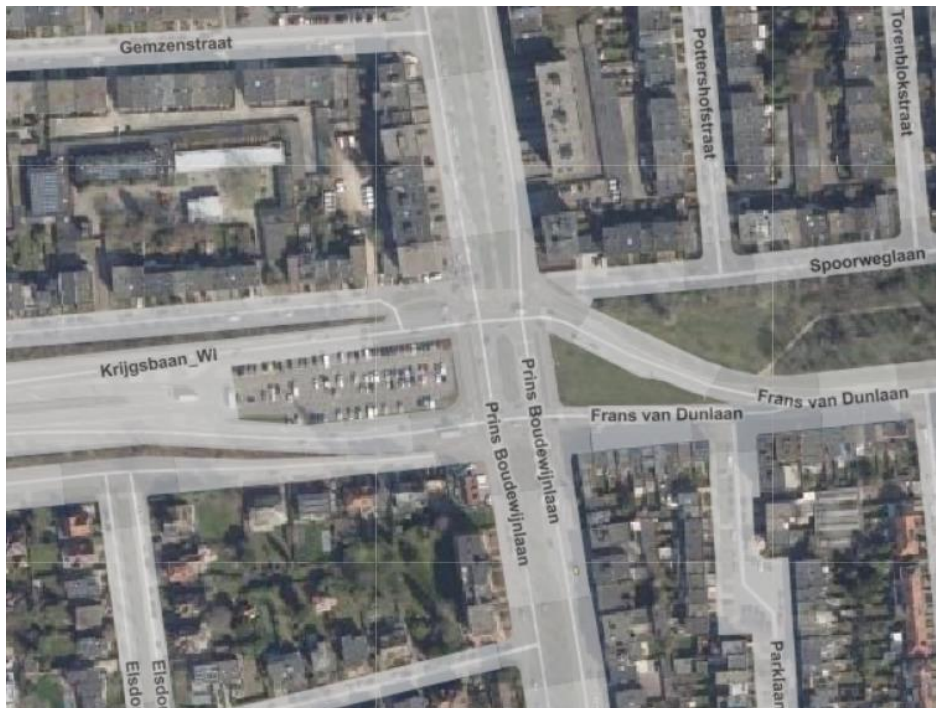
Figuur 2 Google Street View 2021



Figuur 3 Google Street View juli 2022



Figuur 4 Google Street view sept 2022



Figuur 5 Luchtfoto huidige carpoolparking

In de huidige toestand is er een grote centrale parking aangelegd met onveilige in- en uitrijpunten op de gewestweg. Er zijn ook langs- en haakse parkeerplaatsen op de aantakende gewestwegen. Bij het verkeersveilig aanleggen van het kruispunt dienen de parkings herschikt te worden om deze verkeersveilige in- en uitritten te geven op de drukke gewestwegen. Daarnaast worden langs- en haaksparkeerplaatsen nabij het kruispunt verwijderd op de gewestweg om zo rustigere en veiligere verkeersstromen te krijgen voor en na het kruispunt. Hierdoor dienen er een bijkomende 60-tal parkeerplaatsen herschikt te worden.

De huidige parking en het straatparkeren wordt door de buurt gebruikt. Volgende gebruikers komen voor:

- Rondom het kruispunt staan middelhoge en lage appartementsgebouwen dewelke beperkt of geen eigen parking op eigen terrein vergund hebben. Hierdoor zijn de bewoners toegewezen op het parkeren in de directe omgeving.
- Rondom het kruispunt zijn er verschillende handelszaken die wederom geen eigen parking kunnen hebben en daardoor voor zowel personeel als bezoekers toegewezen zijn op het straat te parkeren.

In het nieuwe plan zijn alle parkeerplaatsen samengebracht in 2 grote pockets die veilig ontsloten zijn op de gewestweg waarbij alle richtingen op een veilige en leesbare wijze kunnen gebeuren. Tevens zijn er wandelverbindingen vanuit deze 2 pockets naar alle richtingen voorzien. Langsparkeerplaatsen op straat zijn enkel nog voorzien op de lokale ventwegen en niet meer naast of nabij de voorsorteervakken van het kruispunt en de afrijdende takken.

Hierdoor blijft het bestaande parkeer areaal beschikbaar voor de buurt en vermijden we foutparkeren op bermen die nefast zijn voor de verkeersveiligheid. Ook wordt vermeden dat de parkeernood van de bebouwing rondom het projectgebied zich zal verschuiven naar de omliggende woonwijk en daar voor overlast en onveiligheid zal zorgen (bv. door druk op hoeken en kanten gaan staan die de zichtbaarheid verminderen naar andere weggebruikers).

4 Ligging van het project

Het projectgebied waar de buurtparkings worden gerealiseerd, bevindt zich op het grondgebied van de stad Antwerpen, in de omgeving van het op- en afrittencomplex van de E19, ter hoogte van het kruispunt N173 (Prins Boudewijnlaan) met de R11 (Krijgsbaan – Frans van Dunlaan).

Onderstaande Figuur 6 toont de afbakening van het project 'herinrichting kruispunt' (rode omkadering) en het deel waarop onderhavige nota betrekking heeft, namelijk de buurtparkings (zwarte streeplijn), op een uittreksel van het GRB.

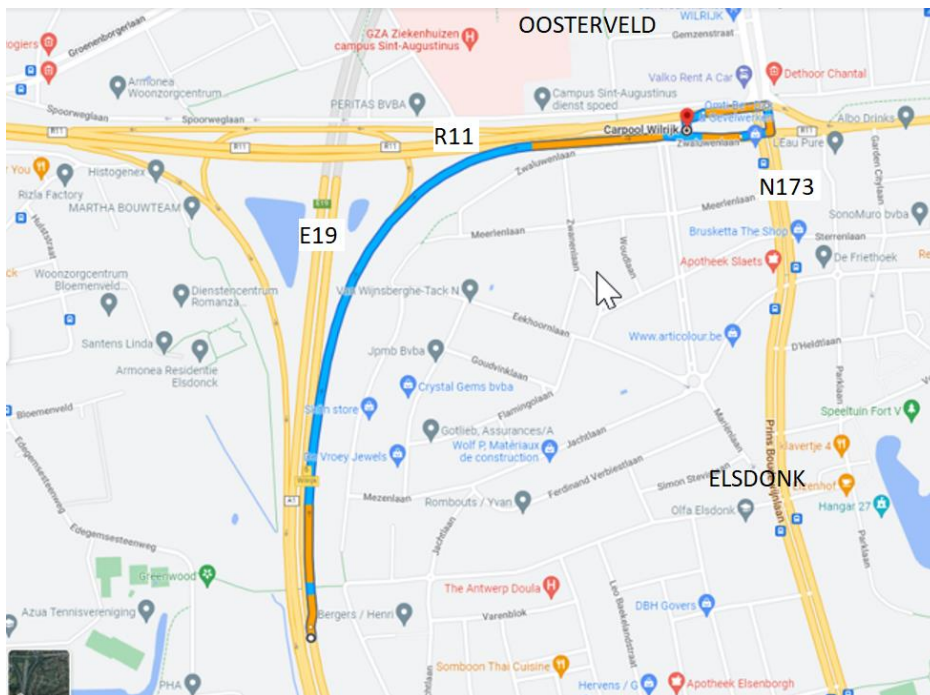


Figuur 6 Situering projectgebied buurtparkings op uittreksel van GRB - rode contour: herinrichting kruispunt; zwarte streeplijn: projectcontour buurtparkings

5.2 Het feitelijk uitzicht en de toestand van de plaats van de werken

Het projectgebied waar de buurtparkings gerealiseerd worden, bevindt zich, zoals eerder aangegeven, op het grondgebied van de stad Antwerpen, district Wilrijk in de omgeving van het op- en afrittencomplex van de E19 afrit Wilrijk, ter hoogte van het kruispunt N173 (Prins Boudewijnlaan) met de R11 (Krijgsbaan – Frans van Dunlaan). Het volledige kruispunt zal een ingrijpende wijziging ondergaan in functie van de aanleg van nieuwe fietspaden en het compacteren van het kruispunt. We verwijzen naar bijlage 1 voor meer uitleg omtrent deze werken. Deze werken maken deel uit van de in te dienen omgevingsvergunning maar maken geen deel uit van deze nota.

Het projectgebied wordt ten westen begrensd door de E19. Ten noorden situeert zich het GZA Sint-Augustinus. Ten noorden en ten zuiden van het projectgebied zijn diverse woonwijken gelegen, respectievelijk Oosterveld en Elsdonk (zie ook Figuur 9).



Figuur 9 Uittreksel stratenplan met verbinding naar E19

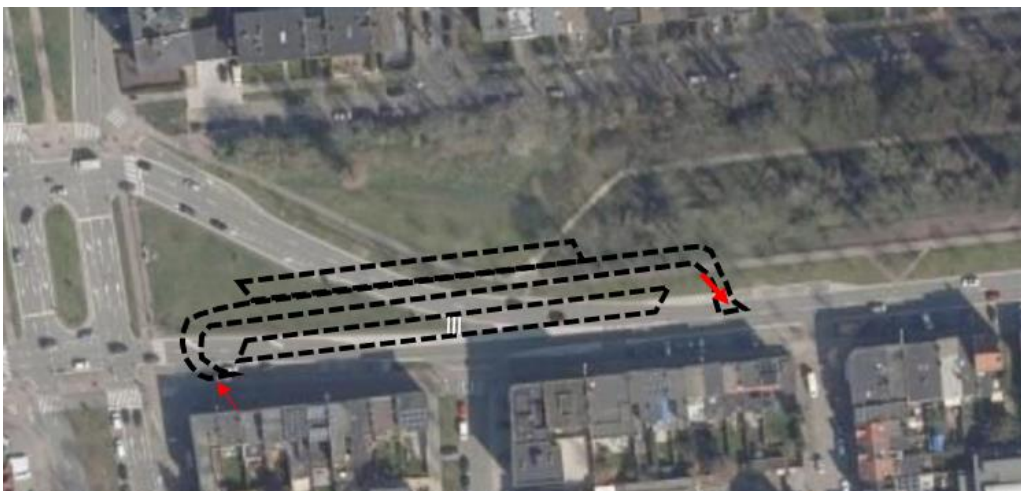
De westelijke buurtparking is tussen de op- en afrit E19 en de N173 (Prins Boudewijn) gelegen (zie Figuur 10). De toegang van de westelijke buurtparking is via de N173 Prins Boudewijnlaan, de ontsluiting via de nieuw aan te leggen R11 (Krijgsbaan).



Figuur 10 Projectcontour in zwarte streeplijn westelijke buurtparking op luchtfoto (rode pijltjes: In en Uit)

De westelijke buurtparking bevindt zich grotendeels op de bestaande verharding van de huidige R11 Krijgsbaan (rijvakken vanaf de E19 richting het kruispunt) en gedeeltelijk op de bestaande (onvergunde) carpoolparking die in 2004 als minderhinder maatregel van AWW ten behoeve van de werken aan de ring R1 werd aangelegd.

De oostelijke buurtparking is tussen de N173 Prins Boudewijn en de N1 Antwerpsestraat gelegen (zie Figuur 11). De toegang en ontsluiting van de buurtparking gebeurt via de Zwaluwlaan die aansluit op de Frans van Dunlaan.



Figuur 11 Projectcontour in zwarte streeplijn oostelijke buurtparking op luchtfoto (rode pijltjes: In en Uit)

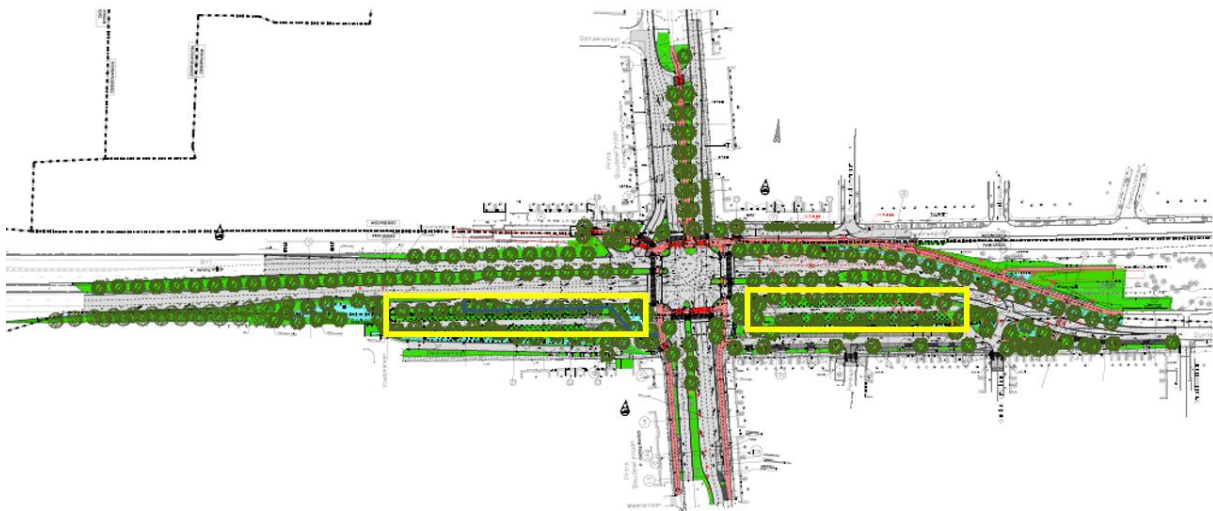
De buurtparking bevindt zich grotendeels op de bestaande verharding van de huidige Frans van Dunlaan en gedeeltelijk in het parkgebied, namelijk de oude spoorwegbedding.

5.3 Relatie met aangrenzende projecten

5.3.1 Volledige herinrichting kruispunt

De aanleg van de buurtparkings kadert in de globale herinrichting van het kruispunt R11 Krijgsbaan – Frans van Dunlaan met de N173 Prins Boudewijnlaan (zie Figuur 12).

Met deze heraanleg wil AWW de veiligheid van vooral de actieve weggebruikers verhogen en de doorstroming van het verkeer verbeteren. Het kruispunt kende in het verleden immers geregeld ongevallen met fietsers en voetgangers en is opgenomen in de 'dynamische lijst Gevaarlijke punten (december 2022)' met als knelpuntnummers KP/000251 en score 41,7.



Figuur 12 Ontwerpplan volledige herinrichting kruispunt met aanduiding buurtparkings (gele kaders)

De aanwezige riolering – beheerd door Aquafin - is in zeer slechte staat en dient vernieuwd te worden. Bij de heraanleg van het kruispunt wordt de riolering vernieuwd en als gescheiden stelsel aangelegd. Er wordt daarbij rekening gehouden met de nodige buffering conform de huidige wetgeving, aanleg van open grachten, bekkens en wadi's die ook infiltratie toelaten voor het oppervlaktewater.

Ten gevolge van deze herinrichting dienen ook laanbomen en bos gerooid te worden. Tijdens de uitvoering van het project zal ook een heraanplanting gebeuren van laanbomen. Ook wordt er boscompensatie voorzien voor enerzijds het bos dat gerooid wordt, noodzakelijk voor deze herinrichting, en anderzijds voor het bos dat gerooid is geweest bij de aanleg van de onvergunde buurtparking (zie hiervoor bijlage 1 onder punt boscompensatie).

We verwijzen voor een gedetailleerde beschrijving van de volledige herinrichting naar bijlage 1, bijlage 3 en bijlage 4.

5.3.2 Juridische toestand van de plaats der werken

Het gewestplan nr. 14 Antwerpen, KB 03/10/1979

Artikel 1.0: woongebieden (rood)

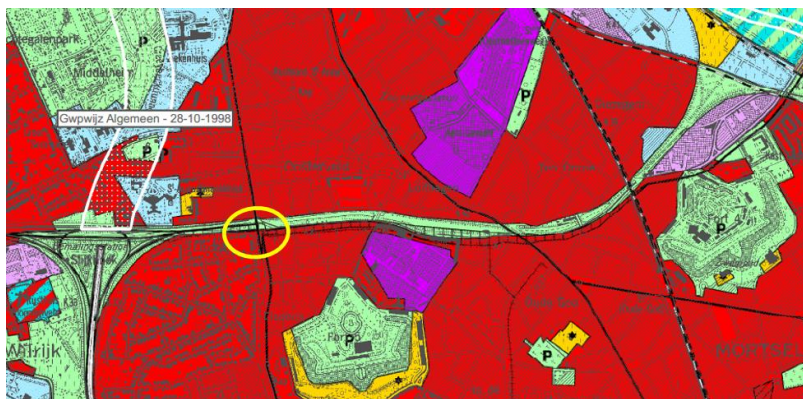
De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.

Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

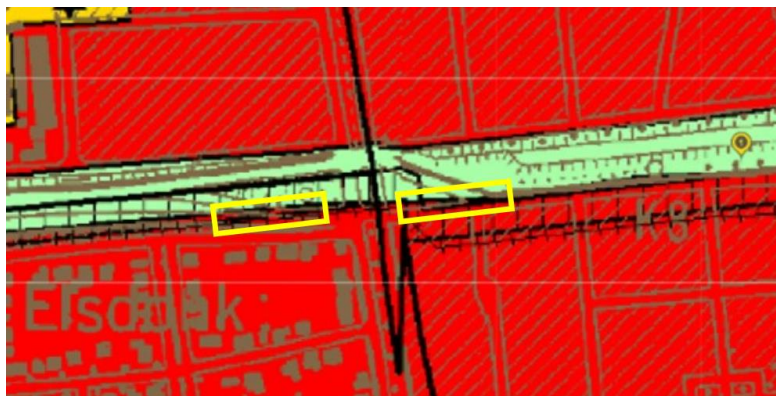
Artikel 4.4: Parkgebieden (groen)

De parkgebieden moeten in hun staat bewaard worden of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen.

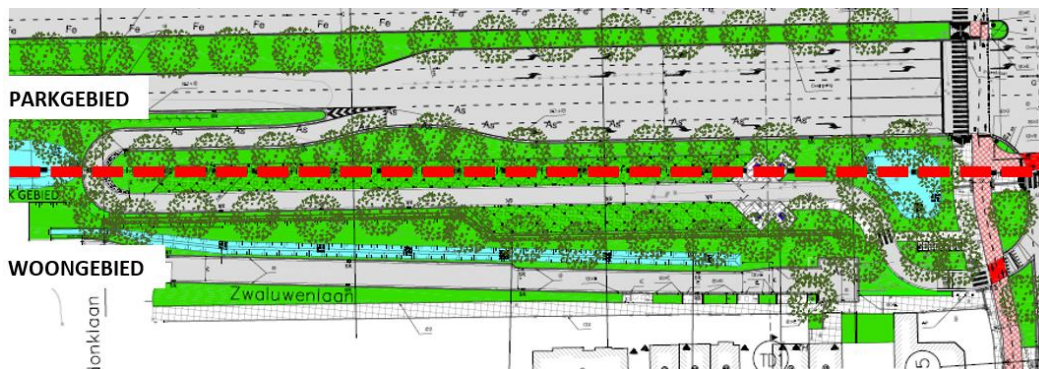
Het projectgebied valt grotendeels binnen de gewestplanbestemming 'parkgebied' en 'woongebied'. Wij verwijzen hiervoor naar Figuur 13, Figuur 14, Figuur 15 en Figuur 16.



Figuur 13 Aanduiding kruispunt R11xN173 (gele cirkel) op gewestplan (woongebied: rood; parkgebied: groen)



Figuur 14 Projectcontour buurtparkings op gewestplan (woongebied: rood; parkgebied: groen)



Figuur 15 Aanduiding bestemmingsgebied op uittreksel ontwerpplan (westelijke buurtparking)



Figuur 16 Aanduiding bestemmingsgebied op uittreksel ontwerpplan (oostelijke buurtparking)

Een zeer groot deel van de bestaande rijwegen valt binnen het parkgebied. Ook een groot deel van de geplande werken betreffende de volledige herinrichting van het kruispunt valt binnen het parkgebied. Volgens de VCRO HOOFDSTUK IV *Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften Onderafdeling 7 Handelingen van algemeen belang* zijn in het parkgebied een aantal werken toegelaten. Dit betekent dat de werken voor de herinrichting van het kruispunt in overeenstemming en verenigbaar zijn met de wettelijke context. Voor meer informatie verwijzen wij hiervoor naar bijlage 2.

GRUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen

Het projectgebied valt binnen de afbakening van het GRUP grootstedelijk gebied Antwerpen, goedgekeurd op 19 juni 2009. Het projectgebied valt binnen de afbakeningslijn waar de stedelijk ontwikkeling van het Antwerpse in de toekomst kan gebeuren. Dit heeft geen directe consequenties voor het voorwerp van deze aanvraag.

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater, BVR 5/07/2013

Dit is van toepassing en wordt verder toegelicht in **Verordening hemelwater** 6.3.2.

Algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer, 29 april 1997

Dit wordt verder toegelicht in 6.3.3.

6 Ruimtelijke uitwerking van het project

6.1 Stedenbouwkundige handelingen

Voor de inhoud van de omgevingsvergunningsaanvraag omtrent de volledige herinrichting van de R11 (Frans Van Dunlaan) x N173 (Prins Boudewijnlaan) verwijzen wij naar bijlage 5.

De aanleg van de buurtparkings omvatten volgende stedenbouwkundige handelingen:

- Verwijderen van bestaande verharding
 - o Naam planelement: **OPBRAAK**
 - o Normenboek: voor digitale aanvragen voor infrastructuurwerken en technische werken (van toepassing vanaf 1 maart 2020)
- Nieuwe verharding - heraanleg
 - o Naam planelement: **NIEUWE VERHARDING - HERAANLEG**
 - o Normenboek: voor digitale aanvragen voor infrastructuurwerken en technische werken (van toepassing vanaf 1 maart 2020)
- Het verwijderen van beplanting
 - o Naam planelement: **ROOIEN BOMEN**
 - o Normenboek: voor digitale aanvragen voor infrastructuurwerken en technische werken (van toepassing vanaf 1 maart 2020)

Verwijderen van bestaande verharding: OPBRAAK

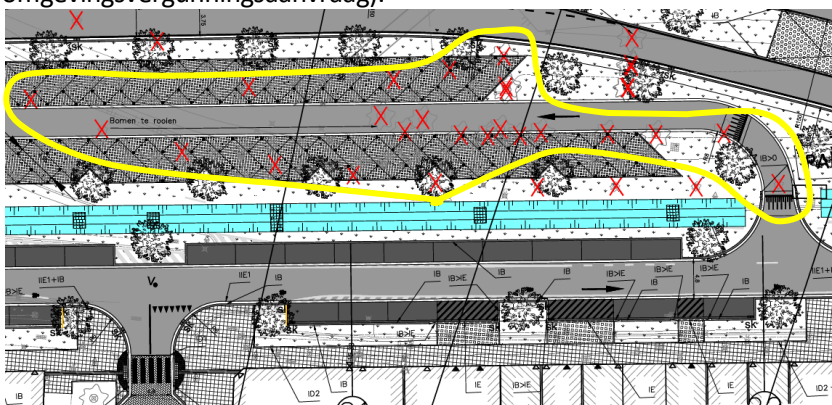
Om de buurtparkings te kunnen aanleggen, worden de bestaande wegen en een gedeelte van de bestaande buurtparking ($\pm 260\text{m}^2$) opgebroken.

Infrastructuurwerk: NIEUWE VERHARDING - HERAANLEG

De aanvraag voorziet in de aanleg van de parkeervakken (110 parkeerplaatsen) en de bijhorende toegangswegen.

Verwijderen van bestaande beplanting : ROOIEN BOMEN

Voor de aanleg van de parkings worden er 22 vrijstaande straatbomen gerooid (zie Figuur 17). Voor de volledige herinrichting (inclusief buurtparkings) worden er 209 bomen gerooid en worden er 254 bomen heraangeplant ter compensatie – zie bijlage 1 onder punt rooien bomen en bijlage 5 omgevingsvergunningsaanvraag).



Figuur 17 Aanduiding te rooien bomen ifv parkings

Een deel van de aan te leggen buurtparking ($\pm 260\text{m}^2$) valt binnen de vroeger aangelegde buurtparking (momenteel niet vergund) waarvoor tijdens de aanleg een deel ontbost diende te worden. Dit wordt binnen de omgevingsvergunning gecompenseerd. De boscompensatie van het overige deel van de tijdelijke buurtparking wordt eveneens mee opgenomen in de vergunningsaanvraag van dit project (zie hiervoor bijlage 1 onder punt boscompensatie).

6.2 Nadere toelichting van het project

Bereikbaarheid

De buurtparkings zijn gelegen aan het hoofdwegennet (E19) en aan de tangent R11 en de Prins Boudewijnlaan (N171) en bieden bijgevolg een perfecte aantakking op drie (hoofd)ontsluitingen van en naar Antwerpen en zullen hierdoor dan ook een divers gebruik kennen gelijkaardig aan de huidige buurtparking (zie ook Figuur 9).

Daarnaast zijn de nieuwe parkings veel vlotter en veiliger bereikbaar voor fietsers en voetgangers omwille van de onmiddellijke aansluitingen op de ontworpen fietspaden en de voetpaden naar de aanliggende woonwijken.

De parkings sluiten ook aan op de nabijgelegen bushalte op de Prins Boudewijnlaan.

Circulatieconcept

De westelijke parking ligt aansluitend op de afrit van de 19 en is bereikbaar via de Prins Boudewijnlaan. Het uitrijden gebeurt via de Krijgsbaan. De nabijgelegen woningen in de Zwaluwlaan worden niet bijkomend belast met extra verkeer.

De oostelijke parking is ter hoogte van de Garden Citylaan via de Zwaluwlaan bereikbaar. Het uitrijden naar de Frans van Dunlaan gebeurt via hetzelfde punt. De nabijgelegen woningen worden ten opzichte van de huidige situatie (doorgaand verkeer op de Van Dunlaan) niet bijkomend belast met extra verkeer.

Beide parkings zijn goed bereikbaar vanuit de omliggende woonwijken en geven een heldere toegang tot de gewestwegen en de snelweg. Hierdoor kunnen omwonenden, bezoekers en handelaars deze buurtparkings goed gebruiken. Bij het verlaten van de parkings kunnen alle mogelijke richtingen gekozen worden. Ter hoogte van de in- en uitrit van de parking is er een goede zichtbaarheid.

Materialisatie

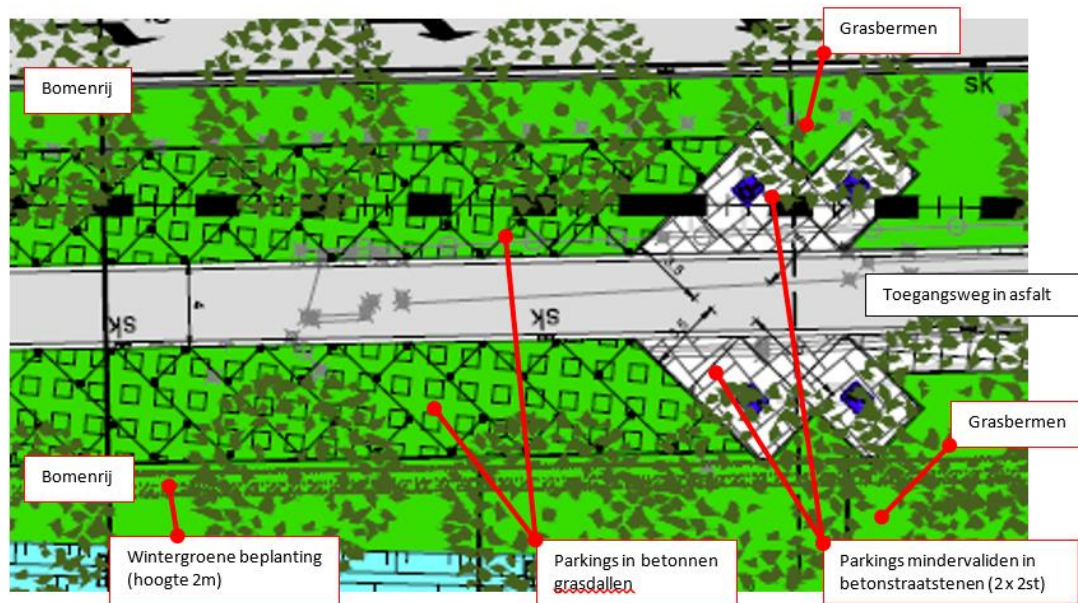
In tegenstelling tot de bestaande buurtparking die over een oppervlakte van 5073m² volledig in asfalt is aangelegd, worden de nieuw aan te leggen parkings maximaal ingericht met waterdoorlatende verharding (grasdallen) en worden alle rijbanen van de buurtparkings en de buurtparkings zelf afgekoppeld en op open buffers/infiltratievoorzieningen aangesloten. De toegangswegen zelf blijven wel in asfalt omwille van het veelvuldige gebruik. Ook de 8 mindervalidenparkeerplaatsen (gespreid over 2 buurtparkings) worden omwille van de toegankelijkheid in betonstraatsteen aangelegd (zie ook Figuur 18).

De totale oppervlakte van de nieuwe parkings (incl. toegangswegen) bedraagt 4.102,44m² waarvan 1.899,60m² in waterdoorlatende grasdallen wordt uitgevoerd.

Landschappelijke inrichting - groen

De visuele impact van de buurtparking op de omgeving wordt gemilderd door de verregaande landschappelijke inbedding (zie Figuur 18). Er worden bomen rondom de buurtparkings aangelegd.

Op de rand van de parkings wordt wintergroene beplanting aangeplant. Bij aanplant zal onmiddellijk voor grote plantmaten gekozen worden om een onmiddellijk resultaat als groenscherm te bekomen.



Figuur 18 Uittreksel ontwerpplan met aanduiding materialen - groenvoorzieningen

6.3 Overeenstemming en verenigbaarheid van de aanvraag met de wettelijke context

6.3.1 Verenigbaarheid met de bestemmingsplannen en gewestplannen

Het projectgebied is volledig gelegen binnen de contouren van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen' met plan-identificatienummer RUP_02000_212_00195_00001, goedgekeurd door de Vlaamse Regering d.d. 19/06/2009.

De werken zijn grotendeels in overeenstemming met de geldende bestemmingen. De werken worden gerealiseerd binnen de grenzen van het bestaande openbaar domein.

De aanleg van de buurtparkings valt gedeeltelijk binnen parkgebied en gedeeltelijk in woongebied (zie ook Figuur 15 en Figuur 16).

De ontwikkelingen zijn in overeenstemming met de geldende bestemming

- Woonbieden

De ontwikkelingen zijn niet in overeenstemming met de geldende bestemming

- Parkgebieden

6.3.2 Verordening hemelwater

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater legt een aantal maatregelen op om te voorkomen dat regenwater onmiddellijk afgevoerd wordt.

Het algemeen uitgangsprincipe hierbij is dat regenwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt, maar dat is op openbaar domein praktisch niet mogelijk. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkte hoeveelheid water met vertraging wordt afgevoerd.

Binnen de volledige herinrichting van het kruispunt – waar de buurtparkings deel van uitmaken - wordt een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd. De verharde oppervlakte wordt hellend naar bermen, grachten en wadi's aangelegd. Er wordt zo veel mogelijk oppervlaktewater naar open buffer- en infiltratievoorziening geleid. In de open buffer- en infiltratievoorzieningen wordt het nodige buffervolume voorzien (250 m³/ha). Dit wordt gerealiseerd door het plaatsen van stuwmuur en zodat slechts een beperkte hoeveelheid water met een vertraging naar het rioleringsstelsel wordt afgevoerd.

6.3.3 Algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer, 29 april 1997

De voetpaden naar de parkings voldoen met hun minimale breedte van 1,50 m aan deze verordening. De aansluitingen zijn gelijkgronds. De voetpaden zijn eveneens conform het Vademecum Voetgangersvoorzieningen.

6.4 Motivering afwijking handeling van algemeen belang met een beperkt ruimtelijke impact

Hoewel de (her)in te richten buurtparkings in de bestemming parkgebied liggen overeenkomstig het origineel gewestplan Antwerpen van 1979, zijn er voldoende argumenten voorhanden om de parkings te vergunnen op grond van artikel 4.4.7, §2 VCRO.

De artikelen 4.4.7 t.e.m. 4.4.8 VCRO gaan over handelingen van algemeen belang waarvoor er kan worden afgeweken van de stedenbouwkundige voorschriften. Voor huidig dossier is artikel 4.4.7, §2 VCRO van belang:

“In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuur of voorzieningen tot gevolg hebben.”

Het uitvoeringsbesluit gekoppeld aan dit artikel (het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2 en artikel 4.7.1, §2, tweede lid van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening) bevat een overzicht van de handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben (of als dergelijke handelingen kunnen worden beschouwd).

Dit artikel is op zijn beurt onderverdeeld in drie subcategorieën:

- handelingen die steeds worden beschouwd als handelingen van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact (artikel 3, §1);
- handelingen die kunnen worden beschouwd als handelingen van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact (artikel 3, §2); en
- de mogelijkheid om handelingen die niet zijn vermeld in de paragrafen 1 en 2 alsnog te kwalificeren als handelingen van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact door middel van een gemotiveerd verzoek van de aanvrager (artikel 3, §3).

Voor de (her)aanleg van de buurtparkings kan beroep worden gedaan op artikel 3, §3.

Hierbij moet worden aangetoond dat het voorgenomen project:

- (1) een handeling van algemeen belang is en
- (2) geen significante impact heeft op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

In hoofdstuk 6.4.1 en 6.4.2 wordt gemotiveerd waarom de aanleg van buurtparkings kan beschouwd worden als een handeling van algemeen belang die een beperkte impact heeft op ruimtelijk kwetsbaar gebied.

6.4.1 Motivering handeling van algemeen belang

Er wordt verwezen naar artikel 2, 1° van het Besluit van 5 mei 2000 waarin wordt gesteld dat “*de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en **parkings***” als handelingen van algemeen belang kunnen worden beschouwd in de zin van artikel 4.1.1, 5° VCRO.

Er werd in het verleden een tijdelijke vergunning verleend voor de huidige aangelegde geasfalteerde carpoolparking. De bestaande parking werd in 2004 ingericht als minderhinder maatregel van AWV ten behoeve van de werken aan de R1 en wordt **in de praktijk nog steeds intensief gebruikt**. Wij verwijzen hiervoor zowel naar hoofdstuk 3, Figuur 1 tem Figuur 4 alsook Figuur 9 aanduiding op Google Maps als buurtparking ‘Carpool Wilrijk’.

De bestaande parking is gelegen aan het hoofdwegennet (E19) en aan de tangent R11 en de Prins Boudewijnlaan (N173) en biedt bijgevolg een perfecte aantakking op drie (hoofd)ontsluitingen van en naar Antwerpen en kent hierdoor dan ook een divers gebruik. De nieuwe aan te leggen parkings zullen eenzelfde openbare invulling krijgen en kaderen in de doelstelling van het mobiliteitsplan van de stad Antwerpen om stadsbrede en doordachte parkeerfaciliteiten in te planten die aansluiten op bovenlokale tangenten.

Qua parkeerinrichting, fietsenstallingen, nevenvoorzieningen en landschappelijke inpassing worden de nodige faciliteiten voorzien. De aanleg van de buurtparkings strookt dan ook met de **uitgangspunten van het Vademecum Duurzaam parkeerbeleid**. De aan te leggen parking zal ook volledig en onvoorwaardelijk publiek toegankelijk zijn.

De buurtparkings dragen mee bij aan een vermindering van vervoersbewegingen en dus een vermindering van CO₂-uitstoot, **doordat wordt ingezet op autodelen**. Daarnaast biedt de bediening van buslijn 32 ook een hoogfrequente verbinding richting Berchem Station, Centraal Station en Rooseveltplaats (eindstation).

De buurtparkings kaderen in het grotere geheel van de heraanleg van het volledige kruispunt, dat er op gericht is om meer veiligheid te creëren ten aanzien van de actieve weggebruikers (fietsers en voetgangers).

De buurtparkings zorgen ervoor dat overdruk van parkeren in de omliggende woonwijken wordt vermeden.

Gelet op bovenstaande motivering, kan de aanleg van de buurtparkings beschouwd worden als een handeling van algemeen belang.

6.4.2 Motivering geen significante impact op het ruimtelijk kwetsbaar gebied

Hieronder wordt gemotiveerd waarom de aanleg van de buurtparkings geen significante impact zal hebben op het parkgebied door hun aard, ligging en oppervlakte:

- Aard

Door de aanleg van de parkings in grasdallen wordt het **groen karakter grotendeels behouden**. De niet noodzakelijke verhardingen worden maximaal onthard en aangeplant met bomen (de aanplant van bomen wordt over het volledige project herinrichting kruispunt bekeken). Ook tussen rijweg en parkings blijft het groen behouden, er worden buffergrachten en wadi's aangelegd.

Op de rand van de parkings wordt wintergroene beplanting aangeplant. Bij aanplant zal onmiddellijk voor grote plantmaten gekozen worden om een onmiddellijk resultaat als groenscherm naar de bebouwing te bekomen. De visuele impact van de parking op de omgeving wordt op die manier gemilderd door de verregaande landschappelijke inbedding van de parking.

- Ligging

Het huidige parkgebied was vroeger een oude spoorlijn met bermen en bruggen. Na ontmanteling van de spoorlijn werd het gebied op het gewestplan ingetekend als parkgebied om bebouwing/verkaveling te vermijden. Door de ligging van het kruispunt is er een versnippering van dit parkgebied.

In de zone waar de *westelijke buurtparking* wordt ingepland ligt momenteel de verharde oppervlakte van de bestaande rijweg en bestaande (onvergunde) buurtparking. Er is geen aansluiting met het parkdeel ten oosten van de N173 (Prins Boudewijnlaan) mogelijk. Aan de westzijde sluit dit gebied wel aan op het parkgebied dat de bermen en taluds van de afrit van de E19 vormt. Gezien de ligging – kort tegen het kruispunt, de snelweg en gewestwegen R11 en N173 – is de impact hier eerder beperkt. Het is niet aangewezen om dit voor recreatie (speeltuin of dergelijke) of als park in te richten. De woonwijken zijn momenteel ook al voorzien van zones voor recreatie en door de versnippering heeft deze parkzone geen maatschappelijk belang.

De *oostelijke buurtparking* ligt voornamelijk in parkgebied. De zone wordt gedeeltelijk verhard (fietspad en rijweg) en gedeeltelijk met een grasberm ingericht (tussen fietspad en rijweg, het grasplein in het midden van het kruispunt).

Door de aanleg van de rijweg en het fietspad is er geen aansluiting met het resterende oostelijke parkgebied. Gezien de ligging – kort tegen het kruispunt en de gewestwegen R11 en N173 – is het niet aangewezen om dit voor recreatie (speeltuin of dergelijke) of als park in te richten. De woonwijken zijn momenteel al voorzien van zones voor recreatie en door de versnippering heeft deze parkzone dan ook geen maatschappelijk belang.

- Oppervlakte

De buurtparkings maken slechts een zeer klein deel uit van het volledige parkgebied zoals ingekleurd op het origineel gewestplan Antwerpen (zie Figuur 13 tem Figuur 16). De impact op het parkgebied is hierdoor beperkt.

Gelet op bovenstaande motivering, is de aanvrager ervan overtuigd dat er door de aanleg van de buurtparkings geen significante impact is op het parkgebied.

7 BIJLAGEN

BIJLAGE 1 PROJECT HERINRICHTING KRUISPUNT R11 x N173

De werken omvatten volgende:

- **Aanleggen van nieuwe infrastructuur door de aanleg van wegenis en verhardingen van de rijweg, fiets- en voetpaden.**

De doelstelling van dit project is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker. Dit wordt gerealiseerd door de aanleg van nieuwe brede fietspaden in asfalt met een rode toeslagstof voor de herkenbaarheid. De dubbelrichtingsfietspaden zullen een breedte hebben van 3,5m en 4m in de middenberm van de N173 (Prins Boudewijnlaan). Aan de verkeerslichtengeregelde oversteekplaatsen worden de nodige opstelvakken voor wachtende fietsers voorzien. De voetpaden worden met een minimale breedte van 1,50m in betonstraatstenen aangelegd. Aan de oversteekplaatsen en kruisingen wordt aandacht besteed aan gelijkgrondse doorsteken en aanduidingen voor blinden en slechtzienden.

De doorstroom van het verkeer zal verbeteren door de heraanleg van de rijwegen met rijvakbreedtes conform de huidige regels en de aanleg van bijkomende afslagstroken. Dit wordt gerealiseerd door een volledig nieuwe wegenis te voorzien over de projectzone.

Dit betekent ook dat de huidige bypassen - waar de meeste ongevallen gebeuren – wegvallen en het volledige kruispunt en alle gebruikers geïntegreerd wordt in de verkeerslichtenregeling.

Het tracé van de wandelpaden, fietspaden en de nieuwe grachten worden zo voorzien zodat deze zo weinig mogelijk impact hebben. De wandelpaden en fietspaden vormen ook geen zonevreemde objecten, ze zijn beide reeds aanwezig in de parkzone. Het project voorziet louter in een aanpassing of een uitbreiding van de reeds aanwezige elementen.

De bestaande bushaltes/perrons worden conform de huidige regels heraangelegd (verhoogde boordsteen, mindervaliden tegels,...).

- **Aanleg van buurtparkings**

Aan het kruispunt ligt momenteel een onvergunde buurtparking. Deze werd in 2004 gerealiseerd als minderhinder maatregel van AWW ten behoeve van de werken aan de R1. Door de nieuwe configuratie van de rijwegen en om het aantal parkeerplaatsen maximaal te behouden krijgt deze ook een andere locatie. De buurtparking wordt aan beide zijden van de Prins Boudewijnlaan aangelegd waardoor de centrale ligging vervalt. De buurtparkings worden tegen de zuidelijke woonwijk aangelegd waardoor deze ook rechtsreeks aansluiten op de voetpaden waardoor de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voetgangers naar de buurtparkings enorm verbeterd wordt. Er worden fietsleunbeugels geplaatst zodat mensen eenvoudig vanuit de woonwijk hun fiets veilig kunnen stallen nabij de buurtparking. Omwille van de waterhuishouding worden de nieuwe parkeerzones in betonnen grasdallen met open voegen gerealiseerd zodat het oppervlaktewater naar de ondergrond kan infiltreren wat bij de bestaande parking in asfalt niet mogelijk is. Er worden 8 mindervalide parkeerplaatsen voorzien. De toegangswegen van en naar de parkings worden in asfalt aangelegd.

De langsparkeerplaatsen aan de lintbebouwing in de Zwaluwlaan blijven maximaal behouden. Bij een aantal parkeerplaatsen worden laadpalen geplaatst.

- **Aanleg rioleringen (DWA / RWA)**

Er wordt een gescheiden stelsel gerealiseerd over het volledige projectgebied.

Een RWA stelsel bestaande uit betonnen buizen met grote diameters 700mm – 1000mm zal aansluiten op het bestaande stelsel van de N173 (Prins Bouwdewijnlaan).

Er werd onderzocht of deze rioleringen als infiltratieriolering aangelegd kunnen worden maar de te hoge grondwaterstanden laten dit niet toe. Een oppervlakte-infiltratie is dan weer wel mogelijk. Er worden verschillende grachten, bufferbekkens en een wadi in de projectzone gerealiseerd om zo veel mogelijk regenwater ter plaatse te bufferen en te laten infiltreren.

Het DWA stelsel zorgt voor een maximale afkoppeling van de woningen op de Frans van Dunlaan, Zwaluwenlaan en Spoorweglaan. Er wordt een aansluiting gerealiseerd op het bestaande stelsel van de Prins Bouwdewijnlaan. Er wordt stroomafwaarts een aansluiting gerealiseerd op het bestaande rioleringsstelsel.

Gevolgen van project herinrichting kruispunt R11xN173:

- **Rooien bomen / groenscherm**

Voor de herinrichting van het kruispunt dienen langsheen de Prins Boudewijnlaan en in de zone van de toekomstige oostelijke buurtparking 209 laanbomen gerooid te worden.

Bij de volledige heraanleg van het kruispunt worden 254 nieuwe bomen geplant.

Waar de straatbreedte het toelaat wordt er maximaal groen voorzien. In de smallere delen is dit in de vorm van gras, in de bredere delen wordt de graszone voorzien van bomen.

Het groenscherm (coniferen) tussen de bestaande rijweg en de Zwaluwlaan dient te worden gerooid voor de herinrichting van de weg. Er zal op deze locatie opnieuw wintergroen worden heraangeplant.

Naar de afrit van de E19 toe wordt er bovendien bijkomend onthard en wordt de groenzone/parkzone tevens beplant met bomen.

- **Boscompensatie**

Voor de boscompensatie zal er bij de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van het kruispunt rekening gehouden worden met zowel de ontbossing ten gevolge van het nieuwe wegenisontwerp, alsook de ontbossing die gecompenseerd dient te worden tgv de tijdelijke minder hinder parking voor de werken in 2004.

De voorziene heraanplant van de bomen kan niet beschouwd worden als bos. Omwille van de aanleg van wadi's en infiltratiegrachten voor opvang en buffering van het oppervlaktewater, resten er binnen het projectgebied geen voldoende grote zones die in aanmerking komen om ter plaatse aan boscompensatie te doen. Aangezien er binnen de projectzone onvoldoende ruimte beschikbaar is om aan boscompensatie te doen, wordt er nu gezocht naar een andere locatie om dit bos maximaal mogelijk te compenseren.

- **Boscompensatie tgv nieuwe wegenisontwerp**

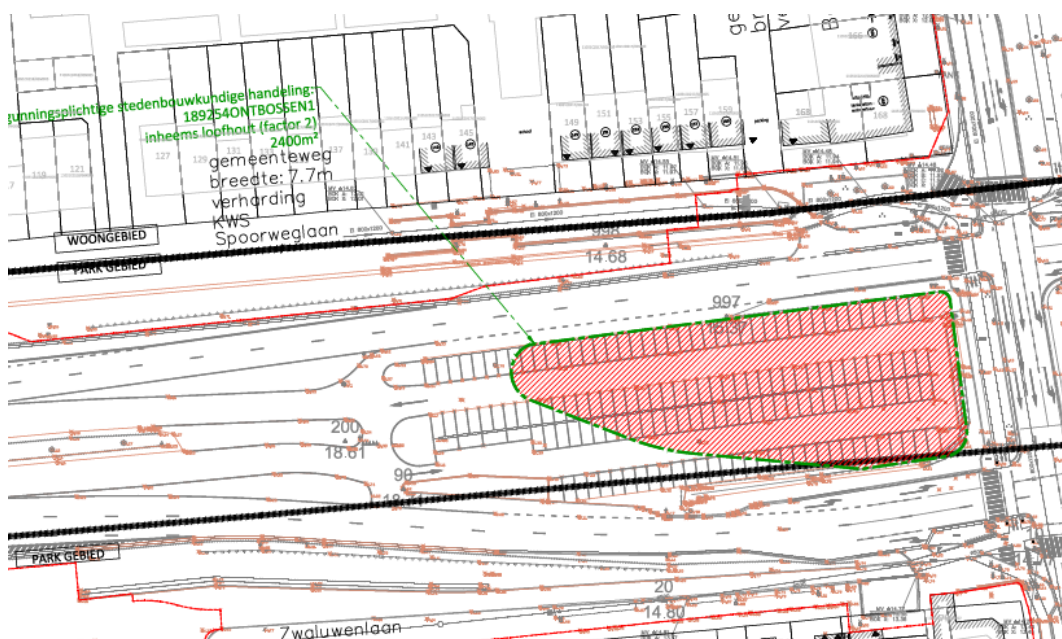
Om het nieuwe wegenisontwerp te kunnen realiseren en om een vlotte overgang te realiseren met het bestaande maaiveld, worden er reliëfwijzigingen en een ontbossing (4.005m^2) langs de noord-oostzijde van het projectgebied uitgevoerd (zie Figuur 19). Dit betekent een boscompensatie van 8.010m^2 (factor 2).



Figuur 19 te compenseren bosoppervlakte

- **Boscompensatie tgv minder-hinder parking voor de werken aan de ring**

Voor de tijdelijke minder hinder parking voor de werken aan de ring R1 werd bij aanleg een deel bos gerooid. De boscompensatie hiervoor werd echter nooit afgerond. Om deze reden wordt voor deze zone een boscompensatievoorstel uitgewerkt à ratio van oppervlakte van 2.400m^2 inheems loofhout. De omgevingsvergunningsaanvraag voorziet hiervoor een boscompensatie van 4800m^2 (factor 2).



Figuur 20 te rooien bos "tijdelijke" minder hinder parking

Dit betekent een significante toename van het vroeger bestaande bos. Het bos was voor de aanleg van de parking volledig omringd door verhardingen en rijwegen. Het bos was volledig afgesloten van het resterende parkgebied.

- **Bijkomende verharde oppervlakte**

Bij de heraanleg van het volledige kruispunt een toename van de totaal verharde oppervlakte van 2.365,03m² (zie onderstaande tabel):

- Totale ontharding: 22800,40m²
- Aanleg verharding: 25 165,43m²

Dit geeft een bijkomende verharding voor het volledige kruispunt van 2365,03m².

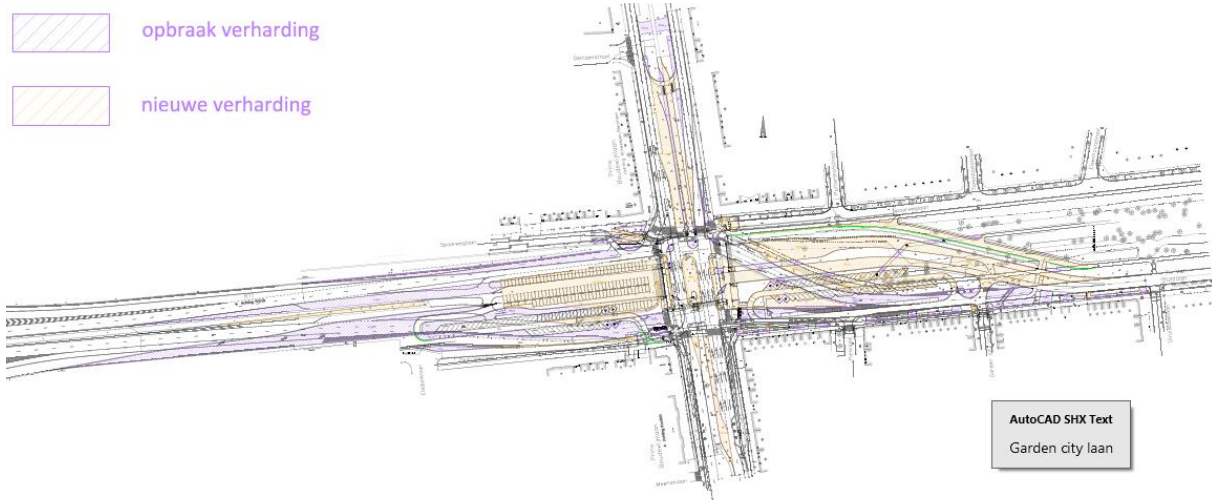
Hierbij moet wel vermeld worden dat de tijdelijke minder-hinder buurtparking in dit overzicht meegenomen is als zijnde onverhard en dus als niet bestaand (2876,29m²: zie blauw gemarkeerd in tabel).

Aanleg verharding		Ontharding		
309,62 m ²		246,59 m ²	112,59 m ²	56,62 m ²
752,57 m ²		3408,04 m ²	76,47 m ²	63,42 m ²
49,58 m ²		3091,07 m ²	82,13 m ²	54,41 m ²
5560,99 m ²		1324,47 m ²	87,58 m ²	9,16 m ²
6540,99 m ²		194,92 m ²	39,36 m ²	19,46 m ²
1021,09 m ²	grasdallen carpoolparking oost	660,18 m ²	68,91 m ²	4,93 m ²
2086,88 m ²		36,46 m ²	70,95 m ²	12,68 m ²
1019,06 m ²		41,17 m ²	16,28 m ²	9,97 m ²
942,37 m ²	opgrasdallen carpoolparking oost	50,90 m ²	31,72 m ²	60,47 m ²
855,99 m ²		70,26 m ²	15,31 m ²	81,88 m ²
111,21 m ²		36,14 m ²	30,25 m ²	59,77 m ²
52,73 m ²		41,80 m ²	14,50 m ²	56,54 m ²
30,78 m ²		460,01 m ²	46,29 m ²	8,15 m ²
72,36 m ²		515,49 m ²	1118,60 m ²	651,58 m ²
253,65 m ²		309,62 m ²	174,01 m ²	5,70 m ²
81,60 m ²		1726,63 m ²	245,39 m ²	10,42 m ²
1402,94 m ²		1205,05 m ²	186,25 m ²	12,47 m ²
982,25 m ²		3270,62 m ²	47,39 m ²	6,50 m ²
92,51 m ²		193,06 m ²	20,05 m ²	5,70 m ²
69,97 m ²		275,29 m ²	29,22 m ²	60,21 m ²
2876,29 m ²	bestaande carpoolparking	118,36 m ²	71,00 m ²	988,44 m ²
25165,43 m ²		73,43 m ²	79,06 m ²	48,65 m ²
		74,35 m ²	35,82 m ²	390,23 m ²
		22800,40 m ²		
Bijkomende verharding volledige herinrichting kruispunt				
2365,03 m2				

Figuur 21 Overzichtstabel te ontharden en te verharden zones volledige herinrichting kruispunt

Bovendien werd de tijdelijke minder hinder buurtparking in asfalt (waterdicht) aangelegd en de nieuwe parkeerplaatsen worden in waterdoorlatende grassdallen aangelegd voor een totale oppervlakte van 1.978,00m², hetzij 1021,09m² voor de oostelijke buurtparking en 942,37m² voor de westelijke buurtparking (zie geel gemarkeerd in bovenstaande tabel).

Volgende Figuur 22 geeft weer waar onthard wordt en waar bijkomende verhardingen (geel) worden aangelegd.



Figuur 22 aanduiding te ontharden (paars) en te verharden (geel) zones

- **Mobiliteit**

Er worden na realisatie van het project geen bijkomende gemotoriseerde verkeersbewegingen of verkeersverschuivingen verwacht.

BIJLAGE 2 OVEREENSTEMMING EN VERENIGBAARHEID VAN DE GEPLANDE WERKEN HERINRICHTING KRUISPUNT MET DE WETTELIJKE CONTEXT

Een zeer groot deel van de bestaande rijwegen alsook van de geplande werken betreffende de volledige herinrichting van het kruispunt vallen binnen het parkgebied. Volgens de VCRO *HOOFDSTUK IV Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften Onderafdeling 7 Handelingen van algemeen belang* zijn in het parkgebied echter een aantal werken toegelaten.

Artikel 4.4.7. (30/12/2017- ...)

§ 1. In een vergunning voor handelingen van algemeen belang mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften, zodra het vergunningverlenende bestuursorgaan kennis heeft van de resultaten van het openbaar onderzoek met betrekking tot een ontwerp van nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan of plan van aanleg waarmee de handelingen van algemeen belang verenigbaar zijn, voor zover :

1° het nieuwe plan de bestaande stedenbouwkundige voorschriften vervangt of van rechtswege opheft;

2° de Vlaamse Regering, het departement of de deputatie geen strijdigheid vaststelt van het ontwerpplan met hogere plannen of andere normen.

§ 2. In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuur of voorzieningen tot gevolg hebben.

Volgens het Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening is de aanleg van de wegenis - en dus ook de heraanleg van het kruispunt - in het parkgebied toegelaten:

HOOFDSTUK II DE [HANDELINGEN (verv. BVR 24 juli 2009, art. 3)] VAN ALGEMEEN BELANG

Artikel 2. (04/09/2021- ...)

Als **handelingen van algemeen belang**, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden de werken, handelingen en wijzigingen beschouwd die betrekking hebben op:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en parkings;

...

HOOFDSTUK III [DE HANDELINGEN VAN ALGEMEEN BELANG DIE EEN RUIMTELIJKE BEPERKTE IMPACT HEBBEN OF ALS DERGELIJKE HANDELINGEN BESCHOUWD KUNNEN WORDEN (verv. BVR 20 juli 2012 , art. 3)]

Artikel 3. (04/09/2021- ...)

§ 1. De volgende handelingen zijn handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op :

1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiter- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker;

2° de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;

3° de wijziging of uitbreiding van gemeentelijke verkeerswegen tot maximaal twee rijstroken;

...

Combinaties van de handelingen, vermeld in het eerste lid, worden ook beschouwd als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

§ 2. Naast de handelingen, vermeld in paragraaf 1, kunnen de volgende handelingen van algemeen belang beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op :

1° de aanleg van gewestwegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;

...

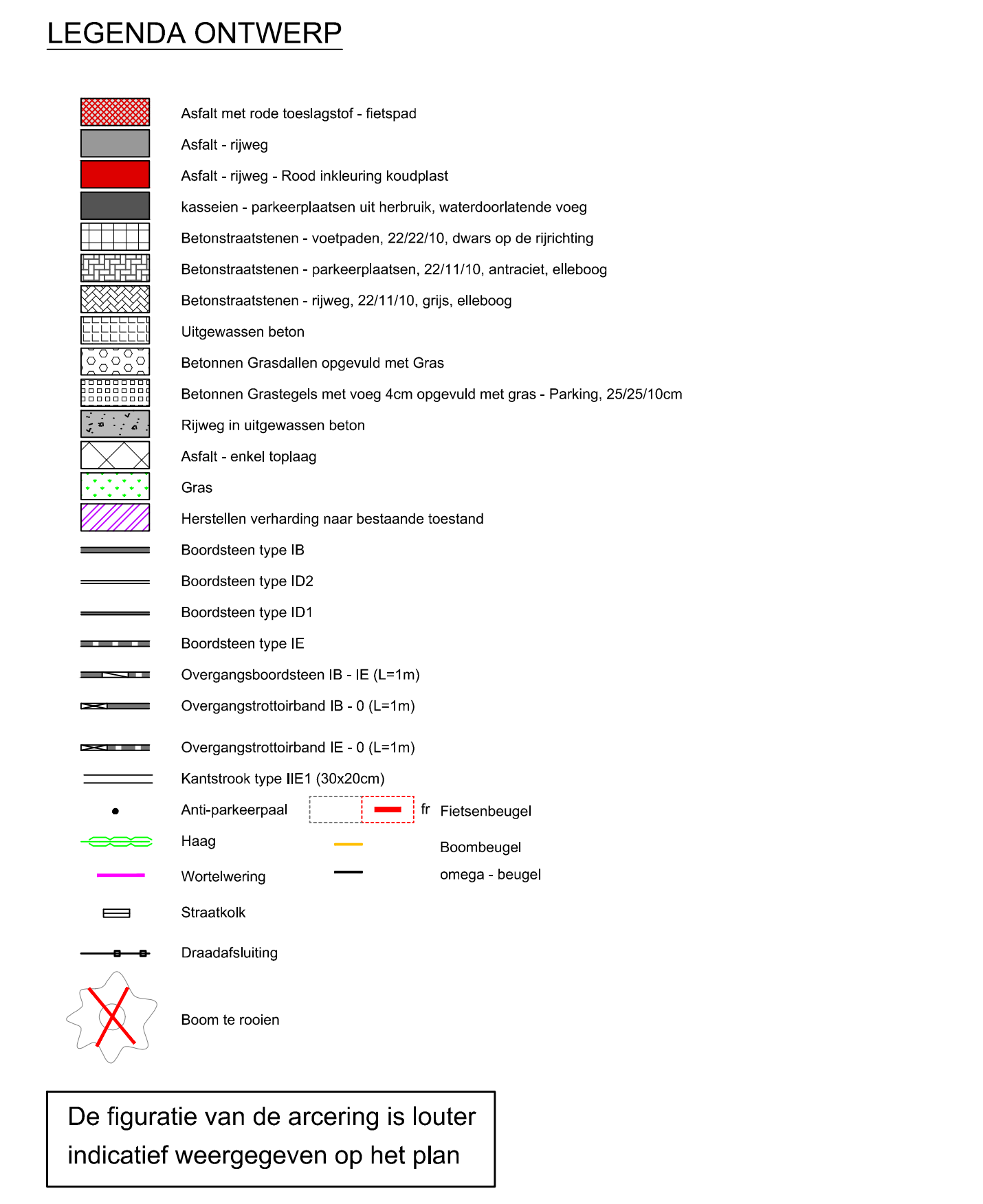
...

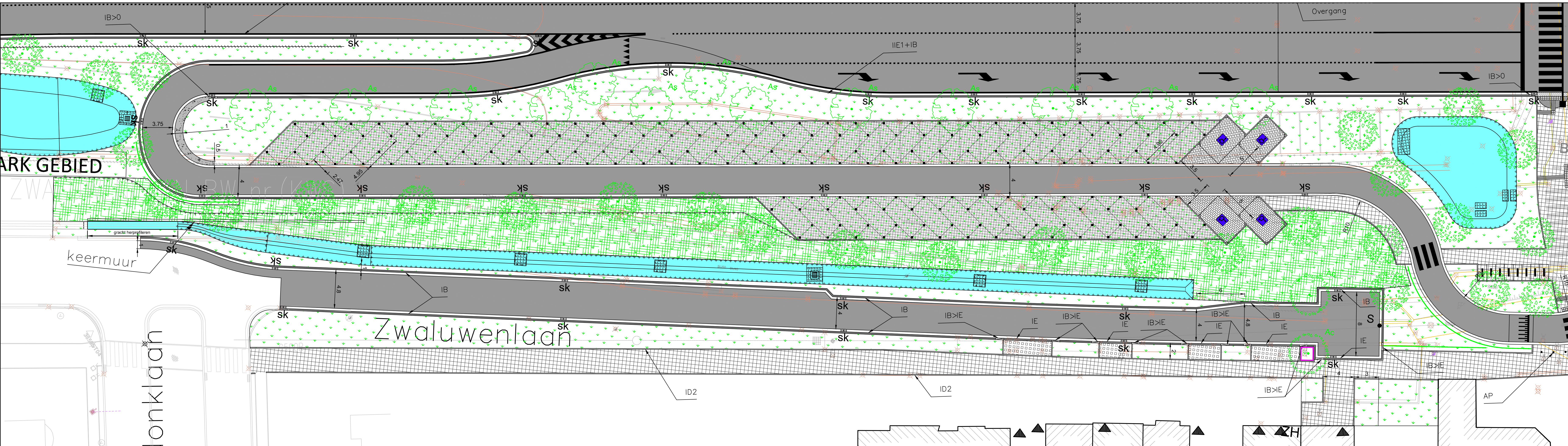
Een combinatie van de handelingen, vermeld in de paragrafen 1 en 2 of in paragraaf 2 alleen, kan ook beschouwd worden als een handeling van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact heeft als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

...

Dit betekent dat de geplande werken voor de herinrichting van het kruispunt in het parkgebied in overeenstemming en verenigbaarheid zijn met de wettelijke context.

BIJLAGE 3 ONTWERPPLAN GEPLANEDE WERKEN HERINRICHTING KRUISPUNT





LEGENDA ONTWERP

- Asfalt met rode toeslagstof - fietspad
- Asfalt - rijweg
- Asfalt - rijweg - Rood inkleuring koudplaat
- kasseien - parkeerplaatsen uit herbruik, waterdoorlatende voeg
- Betonstraatstenen - voetpaden, 22/22/10, dwars op de rijrichting
- Betonstraatstenen - parkeerplaatsen, 22/11/10, antraciet, elleboog
- Betonstraatstenen - rijweg, 22/11/10, grijs, elleboog
- Uitgewassen beton
- Betonnen Grasdallen opgevuld met Gras
- Betonnen Grastegels met voeg 4cm opgevuld met gras - Parking, 25/25/10cm
- Rijweg in uitgewassen beton
- Asfalt - enkel top laag
- Gras
- Herstellen verharding naar bestaande toestand
- Boordsteen type IB
- Boordsteen type ID2
- Boordsteen type ID1
- Boordsteen type IE
- Overgangsboordsteen IB - IE (L=1m)
- Overgangstrotoirband IB - 0 (L=1m)
- Overgangstrotoirband IE - 0 (L=1m)
- Kantstrook type IIE1 (30x20cm)
- Anti-parkeerpaal
- Haag
- Wortelwering
- Straatkolk
- Draadafsluiting
- Boom te roeien
- fi Fietsenbeugel
- Boombeugel
- omega - beugel

De figuratie van de arcering is louter indicatief weergegeven op het plan



Vlaanderen
is wegen en verkeer

VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Antwerpen
VAC Anna Bijns
Lange Kievitstraat 111-113 bus 41, 2018 Antwerpen
Tel. 03 224 68 11 - Fax. 03 224 68 99
e-mail: wegen.antwerpen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau:
**anteagroup**

VESTIGING HASSELT
Corda Campus - Gebouw 6
Kampische Steenweg 231 bus 32, 3500 Hasselt
tel. 011/89 77 00 - fax. 011/89 77 01
info.be@anteagroup.com - www.anteagroup.be

Projectnummer
5397

Dossiernummer
X10/R11/22

Besteknummer
1M3D8E/12/

Pdf: 1M3D8EO00-PAR-W.pdf

Cad: 189254 - Med VanDun.dwg

Dossiergegevens
externen:

13.1

Antwerpen,

ir. Nele VANMARCKE

Nagezien en goedgekeurd door de dir. investeringen,
Antwerpen,

ir. Roel Smits

Nummer van het plan

1M3D8E 0

entiteitscode prefix volgnummer fase index

Datum opmaak:

06.03.23

Aangebrachte wijzigingen

Ind.	Aard	Datum

R11 - N173
STAD ANTWERPEN

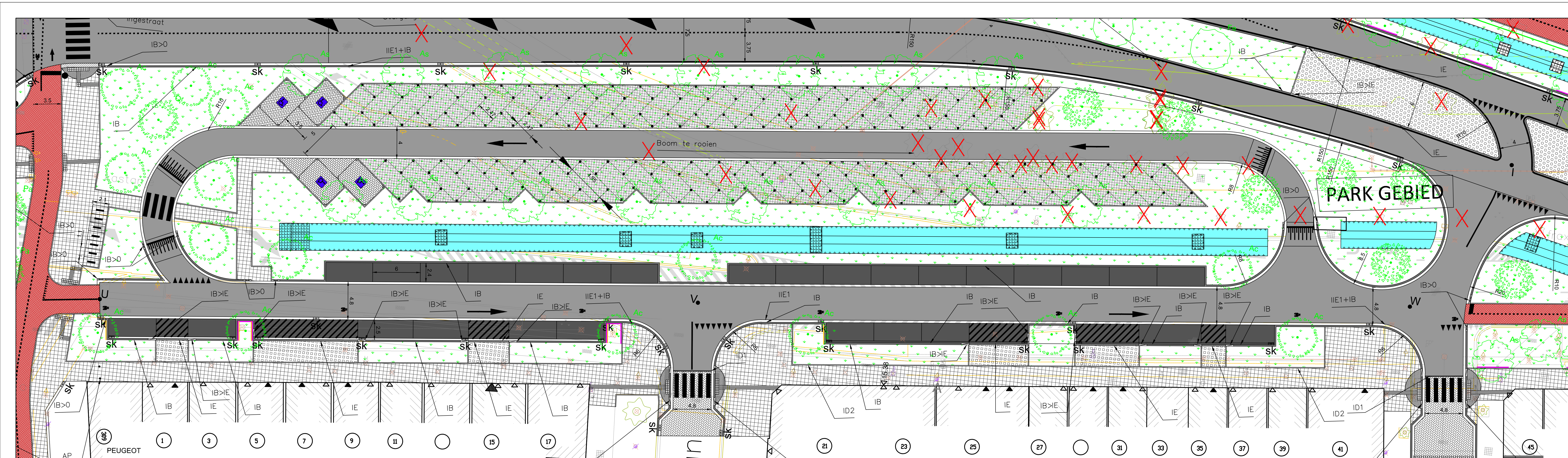
KRUISPUNT: R11 FRANS VAN DUNLAAN
± N173 PRINS BOUDEWIJNLAAN

PLAN DER WERKEN
Buurtparking west

Afmetingen plan
1.40x0.30=0.42m²

Schaal
1 / 200

Kilometerpunten



LEGENDA ONTWERP

- Asfalt met rode toeslagstof - fietspad
- Asfalt - rijweg
- Asfalt - rijweg - Rood inkleuring koudplaat
- kasseien - parkeerplaatsen uit herbruik, waterdoorlatende voeg
- Betonstraatstenen - voetpaden, 22/22/10, dwars op de rijrichting
- Betonstraatstenen - parkeerplaatsen, 22/11/10, antraciet, elleboog
- Betonstraatstenen - rijweg, 22/11/10, grijs, elleboog
- Uitgewassen beton
- Betonnen Grasdalen opgevuld met Gras
- Betonnen Grastegels met voeg 4cm opgevuld met gras - Parking, 25/25/10cm
- Rijweg in uitgewassen beton
- Asfalt - enkel top laag
- Gras
- Herstellen verharding naar bestaande toestand
- Boordsteen type IB
- Boordsteen type ID2
- Boordsteen type ID1
- Boordsteen type IE
- Overgangsboordsteen IB - IE (L=1m)
- Overgangstrotoirband IB - 0 (L=1m)
- Overgangstrotoirband IE - 0 (L=1m)
- Kantstrook type IIE1 (30x20cm)
- Anti-parkeerpaal
- Haag
- Wortelwering
- Straatkolk
- Draadafsluiting
- Boom te rooien
- fr Fietsenbeugel
- Boombeugel
- omega - beugel

De figuratie van de arcering is louter indicatief weergegeven op het plan



Vlaanderen
is wegen en verkeer

VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Antwerpen
VAC Anna Bijns
Lange Kievitstraat 111-113 bus 41, 2018 Antwerpen
Tel. 03 224 68 11 - Fax. 03 224 68 99
e-mail: wegen.antwerpen@mow.vlaanderen.be

Studiebureau:
**anteagroup**

VESTIGING HASSELT
Corda Campus - Gebouw 6
Kampische Steenweg 231 bus 32, 3500 Hasselt
tel: 011/89 77 00 - fax: 011/89 77 01
info.be@anteagroup.com - www.anteagroup.be

Projectnummer
5397

Dossiernummer
X10/R11/22

Besteknummer
1M3D8E/12/

Pdf: 1M3D8E000-PAR-O.pdf

Cad: 189254 - Med VanDun.dwg

Dossiergegevens
externen: 13.2

Antwerpen,

ir. Nele VANMARCKE

Nagezien en goedgekeurd door de dir. investeringen,
Antwerpen,

ir. Roel Smits

Nummer van het plan
1M3D8E 0 00
entiteitscode prefix volgnummer fase index

Datum opmaak: 06.03.23

Aangebrachte wijzigingen		
Ind.	Aard	Datum

R11 - N173
STAD ANTWERPEN

KRUISPUNT: R11 FRANS VAN DUNLAAN
± N173 PRINS BOUDEWIJNLAAN

PLAN DER WERKEN
Buurtparking oost

Afmetingen plan 1,40x0,30=0,42m²	Schaal 1 / 200	Kilometerpunten
-------------------------------------	-------------------	-----------------

BIJLAGE 4 PROJECTNOTA

De uitvoeringsplannen werden voorafgegaan door de opmaak en conformverklaring van een Projectnota.

Afzonderlijke bijlage.



VLAAMSE OVERHEID
Agentschap Wegen en Verkeer
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 Brussel

STUDIEOPDRACHT WEGWERKEN GEVAARLIJKE PUNTEN EN WEGVAKKEN IN VLAANDEREN

PROJECTNOTA

PROVINCIALE AUDIT COMMISSIE

**KRUISPUNT / WEGVAK: N173 PRINS BOUDEWIJNLAAN +
R11 FRANS VAN DUNLAAN**

PROVINCIE: ANTWERPEN

STAD: ANTWERPEN

PROJECTNUMMER TV 3V : 1355

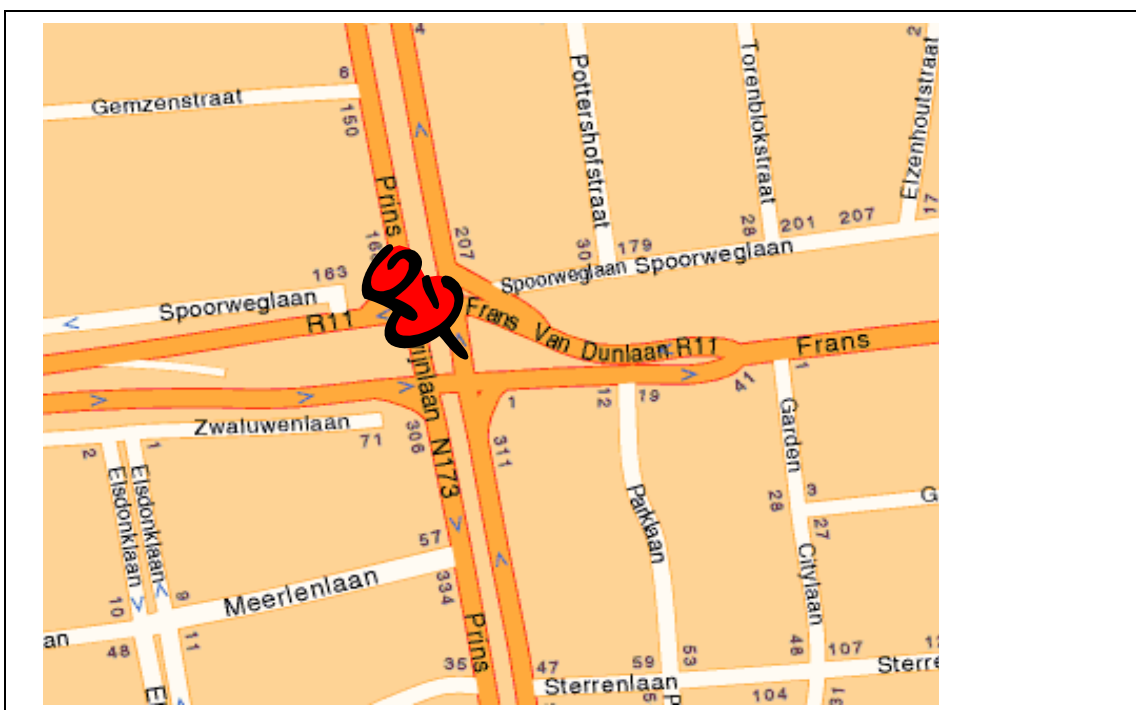
PRIORITEITSFACTOR : 41

FIETSPRIORITEIT : 3

KMPNT : 2,00

VERSIE : 1.0

DATUM : 20.12.2007



Tijdelijke Vennootschap 3V
ARCADIS Gedas GRONTMIJ TECHNUM
Plantin en Moretuslei 220, bus 7,
2018 ANTWERPEN

1. INLEIDING	3
2. ALGEMENE SITUERING	4
3. PROJECTVERLOOP	5
4. UITWERKING VAN HET CONCEPT	6
4.1. VERKEERSKUNDIGE UITWERKING	6
4.2. TECHNISCHE UITWERKING.....	8
4.3. REFERENTIEBEELDEN	9
4.4. OVERIGE ELEMENTEN : VERLICHTING, GROEN, AFWATERING,	10
5. RAMING	12
6. VERDERE PROCEDURE	13
7. BIJLAGEN	13

Opgemaakt door: JDB
Nagezien door: EVE

1. INLEIDING

Huidig project kadert in het programma voor het wegwerken van de **gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen**. Hiervoor is een **vielfjaren programma** opgezet om deze projecten aan te pakken. Door de Vlaamse Regering is hiervoor een budget voorzien van **100 miljoen € per jaar**. Huidig project wordt aangepakt in 2006.

Omwille van de hoogdringendheid van de problematiek rond verkeersveiligheid werd een ambitieus **jaarprogramma 2006** opgezet met **201 projecten** over het hele Vlaamse land. Het spreekt vanzelf dat dit slechts mogelijk is door de medewerking van alle betrokken partijen.

Om de dossiervoorbereiding en –uitwerking zo vlot mogelijk te laten verlopen, worden alle rapporten op een gestandaardiseerde wijze voorgebracht.

Het kruispunt N173 – R11 werd diverse malen besproken in **voorbereidende gesprekken** (09/03/2006, 05/04/2006, 03/05/2006, 09/06/2006). Het voorliggende project werd ook onder de vorm van **startnota** reeds besproken op de PCV van 4 juli 2006, alsook op de PAC van 6 juli 2006 (samen met het **ontwerp-streefbeeld voor R11**).

Daarna werd het eerst behandeld in een inleidend gesprek op 22/08/2006 en 15/01/2007, ter voorbereiding van de projectnota. Vervolgens werden verscheidene **GBC's** georganiseerd, waarbij het gevaarlijk kruispunt gekoppeld werd aan een **micro-simulatie**, uitgevoerd door het Vlaams Gewest (22/01/2007, 02/05/2007, 04/07/2007, 28/08/2007, 18/09/2007, 27/11/2007).

In navolging van de vernoemde overlegmomenten zijn de plannen (en bijgevolg ook de raming) van het project aangepast. De onderhavige **projectnota** is opgesteld om het project voor te brengen in de procedure van **PAC**. In die zin bevat de nota de belangrijkste elementen voor de verdere technische uitwerking van het project.

Belangrijk te stellen is dat voor de voorgestelde type-oplossing aanvankelijk het **ontwerp-streefbeeld** als basis werd gebruikt. Daarnaast werden nog 3 zeer belangrijke items mee opgenomen in de discussie:

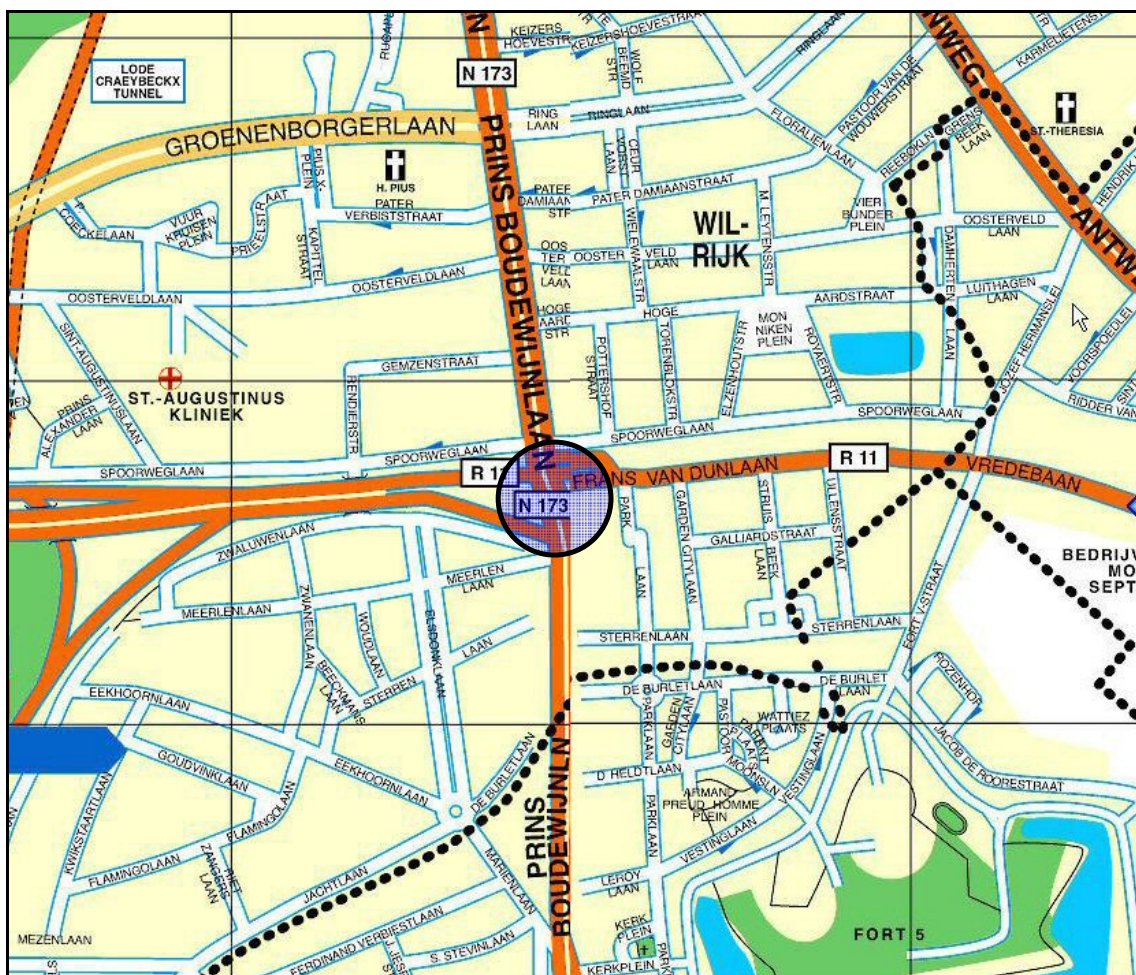
- **Onveiligheid voor fietsers** op een ruimtelijk uitgestrekt kruispunt dat **grote verkeersstromen** te verwerken krijgt.
- **Doorstroming** op een kruispunt dat in de huidige situatie reeds vaak aanleiding is van lange wachtrijen. In het kader hiervan werd door het Vlaams Gewest zelf een micro-simulatie uitgevoerd.
- Voorzieningen voor eventuele toekomstige passage van **tram en/of bus**.

Op basis van de verschillende prioriteiten en na uitvoerig overleg wordt in deze nota een voorstel verder uitgewerkt, waarbij het kruispunt **compacter** wordt gemaakt, de **ruimte voor een vrije tram/busbaan** wordt voorzien en de **zachte weggebruiker een eigen niveau** krijgt.

2. ALGEMENE SITUERING

Het kruispunt is gelegen aan de **zuidkant van de stad Antwerpen** op de grens met **Morstel en Edegem**. De R11-Frans van Dunlaan sluit net voorbij dit kruispunt in westelijke richting aan op de **E19** en vormt voor bezoekers van de stad Antwerpen, Mortsel of andere attracties in de omgeving een eerste kennismaking met de stedelijke omgeving en dito verkeer.

Het gevaarlijk punt is in concreto opgebouwd door de N173- Prins Boudewijnlaan en de R11 – Frans Van Dunlaan. In haar huidige configuratie is het kruispunt een **“uiteengelegd” 4-taks kruispunt**. Het kruispunt situeert zich **binnen de bebouwde kom**.



3. PROJECTVERLOOP

In de onderstaande tabel worden de **overlegmomenten** concreet aangegeven. Behalve de reeds eerder vermelde overlegmomenten tijdens **PCV en PAC** werd ook herhaaldelijk met de **lokale politie** overlegd.

OVERLEG	STATUS VAN DE NOTA	DATUM
Stad Antwerpen	Vorbereiding startnota	09/03/2006
Stad Antwerpen	Vorbereiding startnota	05/04/2006
Stad Antwerpen	Vorbereiding startnota	03/05/2006
Stad Antwerpen	Vorbereiding startnota	09/06/2006
PCV/GBC	Startnota	04/07/2006
PAC	Startnota	06/07/2006
Stad Antwerpen	Startnota	02/08/2006
Stad Antwerpen	Vorbereiding projectnota	15/01/2007
GBC	Projectnota	22/01/2007
GBC	Projectnota	02/05/2007
GBC	Projectnota	04/07/2007
GBC	Projectnota	28/08/2007
GBC	Projectnota	18/09/2007
GBC	Projectnota	27/11/2007
Werkgroepvergadering	Projectnota	06/12/2007

4. UITWERKING VAN HET CONCEPT

Zoals inleidend gesteld werd er in het **ontwerp-streefbeeld voor R11** een voorstel uitgewerkt voor dit gevaarlijk kruispunt. Gezien het kruispunt eveneens een knooppunt is van verschillende **fietsroutes**, is er in het kader van de startnota door TV3V een tweede voorstel uitgewerkt, met aanvullend aan de herinrichting van het verkeersplein, een bijkomend **onderliggend niveau** voor afwikkeling van **fietsverkeer**. In latere besprekingen werden diverse mogelijkheden besproken, waarbij steeds **verkeersveiligheid en doorstromingsproblematiek** in ogenschouw werden genomen. Na afweging van concepten waarbij alle verkeersdeelnemers gelijkgronds bleven, is opnieuw teruggegrepen naar het eerdere idee, waarbij (brom)fietzers en voetgangers op een eigen niveau, onder het gemotoriseerde verkeer, worden gebracht. Het is in deze zin dat de voorliggende nota werd opgesteld.

4.1. Verkeerskundige uitwerking

Volgende aspecten werden in rekening gebracht bij **inplanting, maatvoering en configuratie** van het verkeersplein en bijhorende fietsinfrastructuur:

- Configuratie kruispunt:
 - Compact kruispunt: Het kruisingsvlak N173-R11 wordt ruimtelijk beperkt en wordt als **1 VRI-geregelde kruising** ingericht. Het bestaande 'middeneiland' met bijhorende VRI verdwijnt;
 - Rijstrookindeling: op **N173** zijn er op beide takken steeds **2 rechtdoorgaande rijstroken**. Ter hoogte van het kruispunt worden aan de twee zijden bijkomende links- en rechtsafslagstroken voorzien. Op **R11 – westzijde** zijn er aan beide zijden **2 rechtdoorgaande stroken**. Naar het kruispunt toe wordt dit initieel teruggebracht tot 1 rijstrook, in aansluiting met het profiel ten oosten van het kruispunt. Net voor het kruispunt worden een links- en rechtsafslagstrook toegevoegd. Op de **oostelijke tak van R11** is er in beide richtingen **1 rechtdoorgaande strook**. Net voor het kruispunt wordt dit verdubbeld en worden een links- en rechtsafslagstrook voorzien;
 - De rechtafslagbewegingen gebeuren buiten de VRI, d.m.v. een **by-pass**
- Fiets- en voetgangersinfrastructuur:
 - Bestaande fietspaden worden op alle takken als **dubbelrichtingsfietspaden** gesignaleerd. Dit blijft behouden in het herinrichtingsvoorstel;
 - **(Brom)fietzers en voetgangers worden om redenen van veiligheid en doorstroming op een eigen niveau**, onder het gemotoriseerd verkeer geleid;
 - Op het onderste niveau wordt een open ruimte beoogd, met waar mogelijk **natuurlijke lichtinval**;
 - Voor voetgangers worden **trappenpartijen** aangebracht als verbinding tussen beide niveaus

- Openbaar vervoer:
 - De **bestaande buslijnen** hebben een route, **gemengd** met het overige gemotoriseerde verkeer. Bij de voorgestelde vormgeving wordt rekening gehouden met een eventueel toekomstig te realiseren **vrije tram en/of busbaan**. Daarom wordt aan de zuidzijde van het kruispunt een zone met **6,50 m breedte** voorzien;
- Park and ride:
 - De bestaande P+R (middenberm westelijke tak R11) vervalt in het voorggelegde grondplan. **Nieuwe P+R voorzieningen** kunnen gesitueerd worden aan de **Z-zijde van deze westelijke tak**, tussen de Zwaluwenlaan en de ruimte voor de OV-baan;
 - Precieze **invulling** van deze P+R wordt momenteel nog niet aangeduid. Verdere verdeling en begrenzing kan gebeuren bij **ontwerp**;
 - De **in- en uitrit** van de P+R zijn gelegen langs de **W-kant van R11**. Inrijden kan vanuit beide richtingen, steeds georganiseerd met een afslagstrook. Uitrijden kan enkel naar het kruispunt toe
- Overige:
 - De **middenberm** heeft een minimale breedte van **5m**, om keerbewegingen op het kruispunt toe te laten (omwille van de uitrit van de P+R). De keerbeweging kan enkel toegelaten worden als de rijrichtingen op R11 conflictvrij geregeld worden. Indien dit niet het geval is, dient een andere oplossing te worden uitgewerkt voor het verlaten van de P+R naar E19;
 - De uitrit vanop R11 naar de **Spoorweglaan** (NW, richting ziekenhuis Sint-Augustinus) wordt georganiseerd ca. 140 m voorbij het kruispunt, waar het fietspad terug volledig gelijkgronds loopt. Uitrijden gebeurt vanop een bijkomende **rechtsafslagstrook**;
 - Op de westelijke tak van R11 wordt naar het kruispunt toe een **snelheidsreductie toegepast tot 50 km / u**, aangevuld met **roodlicht- en snelheidscamera's**

4.2. Technische uitwerking

a) Maatvoering belangrijkste ontwerpelementen

Hoogteverschil fietsniveau	-2,50 m
Hoogteverschil rijweg	+0,50 m
Beoogd hellingspercentage fietspad	2,5 - 3 %
Max. hellingspercentage fietspad	4 – 5 %
Hellingslengte fietspad (N)	100 m
Hellingslengte fietspad (Z)	100 m
Rijwegbreedte	3,25 m per rijstrook
Middengeleider	5,00 m
Ruimte OV-baan	6,50 m

b) Maatvoering fietspleinmond - minimaal

Profiel fietspleinmond	
dubbelrichtingsfietspad	2,50 m
voetpad	1,50 m
schrikstrook fietspadzijde	0,50 m
Vrije hoogte	2,50 m

c) Fietsplein

Het fietsplein wordt geïntegreerd in de landscaping van het niveau voor voetgangers en fietsers. Daarbij is het de bedoeling om de omgevingskenmerken zo ver als mogelijk door te trekken.

d) Materialen

Fietspad	rode cementbeton
Voetpad	grijze betonstraatstenen
Trappen	prefab betonnen trappen
Rijweg	asfaltverharding
Middengeleider	beplanting

4.3. Referentiebeelden

Zaha Hadid – Straatsburg tramterminus



4.4. Overige elementen : verlichting, groen, afwatering, ...

Aandachtspunten

Fietsvoorzieningen

- **Onderliggend niveau**, ingericht voor fietsverkeer en voetgangers. Eventueel uit te rusten met bijkomende fietsstallingen en rustplaatsen.

Voetgangersvoorzieningen

- Voetgangers dalen af naar het ondergelegen niveau via **trappenpartijen**. Zij maken de oversteek ook ongelijkgronds.

Verlichting

- Zowel het kruispunt als de aansluitende wegen worden voorzien van een aangepaste verlichting welke in alle aspecten voldoet aan de **vigerende richtlijnen**;
- Het niveau voor de zachte weggebruiker dient eveneens te worden uitgerust met een aangepaste verlichting. Deze moet tevens voorkomen dat er een **subjectief onveiligheidsgevoel** zou bestaan bij gebruikers van dit ongelijkgrondse niveau.
- Algemene principes voor de verlichting van het kruispunt:
 - goede **waarneembaarheid** van het verkeersplein door een aangepaste centrale en randverlichting;
 - **onderbreking** van de visuele geleiding van de verlichting;
 - **geen verblindingseffect**;
 - goede **vooraankondiging**.

Verkeerssignalisatie

- Signalisatie aanpassen aan **vernieuwde kruispuntconfiguratie**, in het bijzonder aan de **ongelijkgrondse fietsstromen**, uitgaande van het optimaal leiden van de verschillende richtingen.

Openbaar vervoer

- **Bestaande haltes** langsheen N173 blijven behouden.

Riolering en afwatering

- Bij uitwerking van de riolering dient het conflict tussen **waterafvoerleidingen en ongelijkgrondse fiets- en voetgangersinfrastructuur** degelijk geanalyseerd te worden. **Omleggen en sifonneren** van leidingen met grote diameter kan noodzakelijk blijken;
- Afvoer van regenwater verloopt via **straatkolken** naar het RWA-stelsel;
- Voor de evacuatie van het regenwater in het **onderliggend fiets- en voetgangersniveau** worden de nodige afvoermogelijkheden voorzien. Indien geen gravitaire afvoer mogelijk is, wordt het regenwater afgevoerd naar een **centrale pompput**, vanwaar het regenwater wordt verpompt naar de RWA-leidingen.

Nutsleidingen

- De bestaande nutsleidingen worden waar nodig **verplaatst** naar de bermen. Verlaten leidingen worden **verwijderd**.

Grondverwerving

- Voor de uitvoering van de werken is volgens de vermoedelijke perceelsgrenzen **geen grondverwerving** noodzakelijk.

Groen

- Aangepaste groene inkleding van de verschillende taluds als een **overgang naar het gelijkvloerse niveau**.

Uitvoering

- De werken worden **gefaseerd** uitgevoerd met de nodige aandacht voor een degelijke **signalisatie** van de omleidingen in de verschillende fasen.

5. RAMING

Budgetraming van de voorgestelde ingrepen:

	TV3V projectnr. 1355 R11 - N173
opbraakwerken	290.000 €
grondwerken	268.000 €
riolering	330.000 €
wegenis	875.000 €
tunnel	4.550.000 €
groenaanleg	40.000 €
onvoorzien	955.000 €
AOSO	170.000 €
Totaal	7.478.000 €

De kosten voor de uitvoering van de ondertunneling van het kruispunt van de N173 – R11 is gebaseerd op het uitgewerkt voorstel met een dubbelrichtingssysteem voor fietsers en een open ondergronds niveau. In het voorstel is gestreefd naar een optimalisatie van het open-ruimte gevoel. Meer gedetailleerde architecturale visie en uitvoeringswijze kunnen de kostprijs nog sterk laten variëren. Ook de draagconstructie van het dak zal mee bepalend zijn voor het uiteindelijke ramingsbedrag.

6. VERDERE PROCEDURE

Opmaak van een **veiligheid- en gezondheidsplan**.

Uitvoering van een bodemonderzoek en de opmaak van een **technisch verslag** met zoneringsplan en opmetingsstaat.

Indien grondverwervingen dienen gerealiseerd te worden, moet hiervoor een onteigeningsdossier opgestart worden.

Opmaak van het dossier bestemd voor de **bouwaanvraag**.

7. BIJLAGEN

- Verslag stad Antwerpen 09/03/2006
- Verslag stad Antwerpen 05/04/2006
- Verslag stad Antwerpen 03/05/2006
- Verslag stad Antwerpen 09/06/2006
- Verslag PCV/GBC 04/07/2006
- Verslag PAC 06/07/2006
- Verslag stad Antwerpen 02/08/2006
- Verslag stad Antwerpen 15/01/2007
- Verslag GBC 22/01/2007
- Verslag GBC 02/05/2007
- Verslag GBC 04/07/2007
- Verslag GBC 28/08/2007
- Verslag GBC 18/09/2007
- Grondplan plannr. 4998w1a1 dd 27-11-2007 + aanduiding typedwarsprofielen
- Kruispuntberekeningen methode Webster

Stad Antwerpen
9 maart 2006

Provincie : **Antwerpen**
Stad : **Antwerpen**
Kruispunt / wegvak : **verschillende**
Projectnr. TV 3V : **1011 - 1018 - 1030 - 1112 - 1265 - 1275 - 1353 - 1354 - 1355 - 1356 - 1357 - 1358 - 1359 - 1010**
Prioriteitscijfer :
Plaats : **3V**

1. Aanwezigen

Bart Crombez	AWV	bart.crombez@lin.vlaanderen.be
Frank Vangeel	Verkeerspolitie	frank.vangeel@ve.antwerpen.be
Wim Vermeylen	Verkeerspolitie	
Valère Ceyssens	TV3V	vce@tv3v.be
Erik Vermeiren	TV3V	e.vermeiren@arcadisgedas.be
Verontschuldigd		
Geert Troucheau	stad Antwerpen	

2. Bespreking:

1011 - IJzerlaan - Noorderlaan

- Afbraak IJzerbrug
- RLC's op de 3 takken
- snelheidscamera's op traject :
 - o stad uit: voor de bocht (op de brug)
 - o stad in: voor de bocht (op de brug)
 - o brug Noorderlaan: voor de top aan weerszijden
- PCV van 4 april 2006

1018 - Noorderlaan - Groenendaallaan

- veel 180° bewegingen
- veiligheidstijden verhogen
- linksafbeweging bevoordelen
- filosofie van stad Antwerpen inzake wegroute en omleidingen is terug te vinden in nota van Freddy Vandervorst.
- grotere lenzen gewenst
- klinkers op bypassen mogen er uit en vervangen worden door asfalt
- dringende uitvoering, vóór bouwverlof
- PCV van 4 april 2006

1030 - Ing. Menneslaan - Bredabaan

- analyse nog te maken

- terugkoppeling van VCE met FVG

1112 – Singel

- trajectbewaking op volgende punten :
 - o uitbreiding bij L.Lippenslaan en bij Grote Steenweg (2 extra camera's)
 - o 5 volledige kruispunten : Karel Oomsstraat, Posthoflei, Borsbeeksebrug, Pretoriastraat en Stenenbrug
 - o 1 ter hoogte van tunnel G.Lemanstraat (op recht stuk)
- snelheidsmetingen (steekproeven) zullen door verkeerspolitie worden uitgevoerd
- argumentatie waarom 4 takken !

1265 – G.Lemanstraat – Singel

- volledige analyse te doen

1275 – Bredabaan – Kapellensteenweg

- politie vraagt gegevens op bij Schoten en Brasschaat
- in zijn geheel te bekijken (tot aan oprit Ring in Kapellensteenweg)

1353-1354 – Italiëlei

- downgraden moet gebeuren in functie van de omleidingen
- op PCV van 4 april 2006
- conflictvrije regeling

1355 – Frans Van Dunlaan – Prins Boudewijnlaan

- oplossing uit streefbeeld wordt verder uitgewerkt
- volledige analyse te doen

1356 – Bredabaan – Ringlaan

- conflictvrij maken ?
- dubbelrichtingsoversteek voor fietsers
- geleiding van de afslag
- RLC's gewenst
- PCV in mei tezamen met Singel

1357 – Bredabaan – Horstebaan

- afslagstrook Bredabaan verlengen
- politie zorgt voor manoeuvrediagram op nieuwe toestand

1358 – Ch. De Costerlaan – Halewijnlaan

- KT maatregel indien zinnig

1359 – Fruithoflaan – Ringlaan

- volledige analyse te doen

1010 – A12 – Atomiumlaan

- opgenomen in het kader van het streefbeeld A12

3. Besluit:

- Ruwe planning is gemaakt
- Nieuwe afspraak op 5 april 2006 om 10.00 u bij 3V

**Stad Antwerpen
5 april 2006**

Provincie : **Antwerpen**
Stad : **Antwerpen**
Kruispunt / wegvak : **verschillende**
Projectnr. TV 3V : **1011 - 1018 - 1030 - 1112 - 1265 - 1275 - 1353 -
1354 - 1355 - 1356 - 1357 - 1358 - 1359 - 1010**
Prioriteitscijfer :
Plaats : **3V**

1. Aanwezigen

Bart Janssens	AWV	bart.janssens@lin.vlaanderen.be
Frank Vangeel	Verkeerspolitie	frank.vangeel@ve.antwerpen.be
Erik Vermeiren	TV3V	e.vermeiren@arcadisgedas.be
Verontschuldigd		
Valère Ceyssens	TV3V	vce@tv3v.be

2. Bespreking:

1030 - Ing.Menneslaan - Bredabaan

- Voorstel zoals uitgewerkt door VCE is OK mits
 - o Geen haaiantanden maar wel rode slem
 - o Borden iets achteruit
- Wel extra snelheidscamera's gevraagd:
 - o 1 op Min.Delbekelaan richting Groenendaallaan (helft van het traject)
 - o 1 in elke richting op Groenendaallaan thv zijstraat
- PCV van 2 mei 2006

1112 - Singel

- trajectbewaking op volgende punten :
 - o uitbreiding bij L.Lippenslaan en bij Grote Steenweg (2 extra camera's)
 - o 5 volledige kruispunten : Karel Oomsstraat, Posthoflei, Borsbeeksebrug, Pretoriastraat en Stenenbrug
 - o 1 ter hoogte van tunnel G.Lemanstraat (op recht stuk)
- snelheidsmetingen zijn geleverd (overtreding is beperkt ...)
- herwerking ongevalgegevens is geleverd
- argumentatie waarom 4 takken wordt nog aangereikt door FVG

- de plannen met de nieuwe signalisatie (MH) worden door FVG aan 3V bezorgd. Het doel is om ze snel te checken en eventuele aanpassingen aan Bart Janssens door te geven.
- PCV van 2 mei 2006

1265 – G.Lemanstraat – Singel

- volledige analyse te doen
- PCV van juli 2006

1275 – Bredabaan – Kapellensteenweg

- Na ontvangst gegevens Schoten en Brasschaat blijkt nog enkel het kruispunt aan de oprit Ring een probleem (zo mee vermelden in nota)
- PCV van juni 2006

1355 – Frans Van Dunlaan – Prins Boudewijnlaan

- oplossing uit streefbeeld wordt verder uitgewerkt
- volledige analyse te doen
- PCV van juli 2006

1356 – Bredabaan – Ringlaan

- conflictvrij maken OK
- verkleining kruispunt OK
- ontruimingstijden nakijken OK
- dubbelrichtingsoversteek voor fietsers (nog te bekijken ?)
- RLC's te voorzien
- PCV op 2 mei

1357 – Bredabaan – Horstebaan

- afslagstrook Bredabaan verlengen (nog te voorzien !)
- RLC's nog te voorzien
- VRI uitpluizen en FVG laat de PV's nazien
- Perspectief verminderen OK
- PCV op 2 mei

1358 – Ch. De Costerlaan – Halewijnlaan

- KT maatregel indien zinnig: FVG kijkt na

1359 – Fruithoflaan – Ringlaan

- volledige analyse te doen
- PCV van juni 2006



1010 – A12 – Atomiumlaan

- opgenomen in het kader van het streefbeeld A12

3. Besluit:

- Nieuwe afspraak op 3 mei 2006 om 14.00 u bij 3V

**Stad Antwerpen
3 mei 2006**

Provincie : **Antwerpen**
Stad : **Antwerpen**
Kruispunt / wegvak : **verschillende**
Projectnr. TV 3V : **1011 - 1018 - 1030 - 1112 - 1265 - 1275 - 1353 -
1354 - 1355 - 1356 - 1357 - 1358 - 1359 - 1010**
Prioriteitscijfer :
Plaats : **3V**

1. Aanwezigen

Mark Monte	Stad Antwerpen	mark.monte@stad.antwerpen.be
Van De Weygaert	Verkeerspolitie	
Valère Ceysens	TV3V	vce@tv3v.be
Erik Vermeiren	TV3V	e.vermeiren@arcadisgedas.be
Verontschuldigd		
Bart Janssens	AWV	bart.janssens@lin.vlaanderen.be
Frank Vangeel	Verkeerspolitie	frank.vangeel@ve.antwerpen.be

2. Bespreking:

1265 – G.Lemanstraat – Singel

- volledige analyse te doen
- PCV van juli 2006

1275 – Bredabaan – Kapellensteenweg

- nieuwe tellingen komen binnen op 08/05
- een VRI lijkt meest aangewezen oplossing met vraagafhankelijke regeling voor afslaand verkeer
- tegelijk ook fietsoversteek over oprit beveiligen (achteruit brengen ?)
- PCV van juni 2006

1355 – Frans Van Dunlaan – Prins Boudewijnlaan

- oplossing uit streefbeeld wordt verder uitgewerkt
- volledige analyse te doen
- PCV van juli 2006

1358 – Ch. De Costerlaan – Halewijnlaan

- KT maatregel indien zinnig: FVG kijkt na

1359 – Fruithoflaan – Ringlaan

- momenteel ontbreekt fietsoversteek dwars op N1
- conflictvrije regeling lijkt aangewezen
- zichtbaarheid moet worden verbeterd (glascontainer, taxi's ...)
- herinrichting van de zijtakken wordt onderzocht (in- en uit Fruithoflaan en Ringlaan bij elkaar brengen en aldus kruispunt verkleinen)
- schets wordt vooraf nog doorgemailed voor opmerkingen
- PCV van juni 2006

1010 – A12 – Atomiumlaan

- opgenomen in het kader van het streefbeeld A12

3. Besluit:

- Nieuwe afspraak op 7 juni 2006 om 14.00 u bij 3V

**Stad Antwerpen
9 juni 2006**

Provincie : **Antwerpen**
Stad : **Antwerpen**
Kruispunt / wegvak : **verschillende**
Projectnr. TV 3V : **1011 - 1018 - 1030 - 1112 - 1265 - 1275 - 1353 -
1354 - 1355 - 1356 - 1357 - 1358 - 1359 - 1010**
Prioriteitscijfer :
Plaats : **3V**

1. Aanwezigen

Van De Weygaert	Verkeerspolitie	
Frank Vangeel	Verkeerspolitie	frank.vangeel@ve.antwerpen.be
Erik Vermeiren	TV3V	e.vermeiren@arcadisgedas.be
Verontschuldigd		
Valère Ceysens	TV3V	vce@tv3v.be
Mark Monte	Stad Antwerpen	mark.monte@stad.antwerpen.be
Bart Janssens	AWV	bart.janssens@lin.vlaanderen.be

2. Bespreking:**1265 - G.Lemanstraat - Singel**

- mening Jan Verhaert vragen over "aandachtspunt A"
- analyse akkoord: attentieniveau verhogen vanaf de snelweg en RLC's plaatsen op 3 plekken; verder geen acties gewenst
- PCV van 4 juli 2006

1355 - Frans Van Dunlaan - Prins Boudewijnlaan

- oplossing uit streefbeeld wordt verder uitgewerkt = OK
- zal ook op PAC moeten komen (6 juli als bijlage bij SB)
- PCV van 4 juli 2006

1358 - Ch. De Costerlaan - Halewijnlaan

- enkel een eventuele bijsturing van de dagindeling is mogelijk. Verkeerspolitie bekijkt dit en geeft sein aan TV3V. Indien dit de oplossing is, dan wordt dit project een "kleine ingreep" en doet politie zelf de aanpassing (geen PCV).
- Indien de bijsturing niet kan, moet er niets gebeuren. Dan wordt dit project kort op de PCV voorgesteld om niet verder aan te pakken.

1359 – Fruithoflaan – Ringlaan

- opmerkingen PCV verwerken (incl district Berchem)
- voor Fruithoflaan en Ringlaan de groenstructuur mee intekenen (op basis van luchtfoto). FVG kijkt na om de CD met beelden van de helikopter van de verkeerspolitie te kopiëren.
- Voor Frl en RI aanzet tot 2x1 maken + geen 2^{de} linksaf op RI (cfr. opmerking district)
- Grotesteenweg terug linksaf voorzien
- volledige conflictvrije regeling mee bekijken
- telling controleren
- FVG bezorgt de automatische weektellingen van Frl en RI
- afspraak maken met district en bespreken van voorstel
- opnieuw op PCV van september 2006

1010 – A12 – Atomiumlaan

- opgenomen in het kader van het streefbeeld A12

3. Besluit:

- Nieuwe afspraak op 2 augustus 2006 om 14.00 u bij 3V

GBC/PCV - Stad Antwerpen
4 juli 2006

Provincie : **Antwerpen**
Gemeente : **Antwerpen**
Kruispunt / wegvak : **R11 F.V.Dunlaan – Prins Boudewijnlaan**
Projectnr. TV 3V : **1355**
Prioriteitscijfer : **41**

Plaats : **Agentschap Infrastructuur**
: **Wegen en Verkeer Antwerpen**
: **Via Vita**
: **Copernicuslaan 1 bus 12**
: **2018 Antwerpen**

1. Aanwezigen**Permanente leden**

Frank Leys	Dept MOW – BMV (voorzitter)
Isabelle Bouquet	AWV – Celhoofd verkeer & signalisatie
An Volckaert	BIVV
Eric Claessens	AI EMA
Eddy Bortels	FOD
Yvo De Baetselier	AI – Afd. verkeerskunde
Erik Vermeiren	TV3V – Provinciaal Coördinator

Niet-permanente leden

Bram De Pooter	stad Antwerpen
Bart Janssens	AI WVA Antwerpen, Dienstkringenieur
Jan Van Rompa	AI WVA District Antwerpen
Valère Ceyssens	TV3V – verkeersdeskundige
Linsey Noël	TV3V
Joris Deboel	TV3V – projectleider

Verontschuldigd

Marc Vanhee	Provincie Antwerpen
André Arnauw	Provincie Antwerpen
Frank Vangeel	Antwerpen Verkeerspolitie

Afwezig

Roger Corbreun	De Lijn
----------------	---------

2. Motivatie PCV/GBC - bespreking :

TV3V

- Valère Ceyssens licht kort het ontwerp toe.

Stad Antwerpen

- geen consensus over streefbeeld
- structuurplan Antwerpen heeft wel degelijk een visie over R11
- er zijn vraagtekens te plaatsen bij de ruimtelijke vormgeving
- fietsers niet ondergronds brengen

AI WVA district Antwerpen

- het idee om auto en fiets te scheiden kan verder worden onderzocht

AI Verkeerskunde

- de auto's op een plateau waar de fietsers in een open structuur onderdoor rijden is een idee dat verder kan worden onderzocht
- de rotonde is niet nodig wanneer de Parklaan niet wordt aangesloten (stad heeft hier nog geen standpunt op)
- de 'binnenlichten' op het kruispunt weglaten is wellicht utopisch, simulatie zal dit aantonen

AI WVA Verkeer en Signalisatie

- de fietsers op de bypass zijn een knelpunt
- alles op 1 rijstrook brengen geeft te weinig capaciteit

Dept. BMV

- SB-studie heeft lang genoeg gelopen en visie van de stad is niet steeds eenduidig
- er is een simulatie bezig om dit voorstel te berekenen
- het openbaar vervoersknooppunt dient nog beter te worden bekeken

AI EMA

- hoe sluit het fietspad aan langs de Spoorwegbaan ?

BIVV

- is er voldoende aandacht aan de fietsers geschonken bij het streefbeeld ?

FOD

- Geen opmerkingen

Provincie (schriftelijk)

- de provincie is tegenstander van het oorspronkelijke voorstel uit het streefbeeld omdat hier de fietser over het hoofd is gezien. Het voorstel van 3V in deze nota is het verder onderzoeken waard (2 niveaus)

3. Beslissing GBC/PCV

Dit punt wordt doorverwezen naar de provinciale auditcommissie met inbegrip van de gemaakte opmerkingen.

4. Overzicht adviezen in verband met bovenstaande beslissing

Provincie	: akkoord
Gemeente	: akkoord
Politie	
- Lokale	: -
- Federale	: -
Federale Overheidsdienst Mobiliteit (= Ministerie van Verkeer en Infrastructuur)	: akkoord
Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid	: akkoord
Afd. Elektriciteit en Mechanica	: akkoord
Afdeling Verkeerskunde	: akkoord
De Lijn	: -
Afdeling Wegen Antwerpen	
- Dienstkringenieur	: akkoord
- District	: akkoord
- Sectie Verkeer	: akkoord
- Mobiliteitsbegeleider	: akkoord
- Mobiliteitscoördinator	: akkoord
OVK	: -
TV 3V	: akkoord

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE ANTWERPEN

ADVIES VAN DE PROJECTAUDITOR

Project: Ontwerp streefbeeld R11

Datum PAC: 06-07-06

1. AANWEZIGHEDEN

Zie bijlage

2. STAND VAN ZAKEN VAN HET PROJECT

De startnota van het streefbeeld is besproken op de PAC van 17-03-06. De startnota moest worden herwerkt alvorens het ontwerp streefbeeld voor te brengen. Dit is ondertussen gebeurd. Het ontwerp streefbeeld wordt een eerste maal voor de audit gebracht, samen met de startnota voor het gevaarlijk punt R11-N173 (Prins Boudewijnlaan) (1355).

3. BESPREKING VAN HET PROJECT DOOR DE PARTNERS

TV3V licht het project toe. De keuze is gevallen op concept 6, zonder by-passes, maar deze kunnen altijd nog worden voorzien. De status van de R11 als lokale weg ten westen van Mortsel wordt gehandhaafd. De inrichting is wat afwijkend, maar dit is gerechtvaardigd, gelet op de bijzondere status in het grootstedelijk gebied. Tesaamen met het streefbeeld wordt ook de startnota voor het gevaarlijk kruispunt met de Prins Boudewijnlaan voorgelegd. (1355).

De Lijn vindt het een goed streefbeeld. De discussies met de gemeenten is soms moeizaam verlopen, maar men staat achter de O.V. maatregelen. Een tramlijn over de volledige R11 ziet men zeker niet zitten; dit is gewoon niet inpasbaar. Het busconcept vult dat op. Er zijn tal van mogelijkheden voor een goed O.V. concept, ook buiten het R11-domein zelf. In het streefbeeld worden ook goede suggesties gedaan voor het dwarsen van de R11, o.a. op de Herentalsebaan.

Het departement MoW geeft aan dat vaak andere personen vanuit de gemeenten bij de besprekingen aanwezig waren, en dit verklaart de soms moeizame discussies. Maar de bovenlokale actoren staan volgens het departement wel achter de nota. Op detailniveau zijn er mogelijk nog twijfels qua technische uitvoerbaarheid. Maar dit is uit te klaren bij de definitieve uitwerking.

R.O. Vlaanderen (AROHM) maakt haar schriftelijke bemerkingen over. Voor de volledigheid worden ze hier integraal overgenomen.

"Algemene appreciatie:

Het streefbeeld voor de R11 en de N12 kan beschouwd worden als een oefening plannen in onzekerheid. Verschillende ontwerpbeslissingen zijn immers afhankelijk van uitspraken over andere lijninfrastructuren – zoals de A12, de A102, de doortrekking van de N10, of de tunnel aan de luchthaven – waarover nog geen duidelijkheid bestaat. Tijdens de loop van het proces zijn verschillende voorstellen geformuleerd voor een visie op lange termijn. Deze worden nu niet ter goedkeuring voorgelegd zijn, net omwille van die onzekerheid. We willen onze appreciatie uitdrukken voor dit denkwerk. Het kritische bevragen van de planningscontext vormt ons inziens een essentieel onderdeel van elk planningsproces.

Het streefbeeld vormt een uitvoeringsgericht document dat gedetailleerd is uitgewerkt. De oplossingen zijn getoetst aan de bestaande ruimtelijke structuur, en zijn daardoor realistisch. De stap naar startnota's zal eenvoudig zijn.

Deze uitwerking op projectniveau – ontwerpfase – lijkt echter enigszins ten koste te gaan van de uitwerking op planniveau – conceptfase. Het streefbeeld biedt een kader voor oplossingen op korte termijn. Zoals aangegeven duurt de discussie over de gewenste functie van de weg voort (ontwerpnota p. 2/39). Hierdoor loopt het streefbeeld het risico dat bij de uitvoering van verschillende onderdelen – bijvoorbeeld kruispunten – opnieuw fundamentele uitgangspunten van het streefbeeld in vraag zullen worden gesteld, en er bijkomend onderzoek zal nodig zijn. Bovendien bestaat de kans dat voorstellen die vandaag een knelpunt oplossen een visie op langere termijn hypothekeren. Daarom pleiten we ervoor in toekomstige streefbeelden de fase van het conceptstreefbeeld niet te snel af te ronden.

Visie:

De R11 en de N12 zijn in het RSV gedeeltelijk geselecteerd als primaire weg type II in functie van de ontsluiting van het grootstedelijk gebied Antwerpen en het economisch netwerk Albertkanaal naar het hoger wegennet. In het streefbeeld worden de R11 en N12 grotendeels uitgewerkt conform deze selecties. De vraag naar een eventuele wijziging van categorie wordt in het streefbeeld wel gesteld (ontwerpnota p. 2/39), maar onvoldoende beantwoord.

Tijdens het planningsproces werden varianten met een bypass door Mortsel voorgesteld. Hierdoor zou de doortocht door Mortsel – het deel van de R11 dat nu als lokaal is geselecteerd – uitgebouwd worden als bovenlokale verbinding. Deze optie werd vooral onderbouwd vanuit de modelberekeningen die aantonen dat de weg vandaag de dag een grote “stroomfunctie” (ontwerpnota p. 2/39) heeft.

De uitwerking van de R11 van de E34/E314 tot de E19 als primaire weg II zou de verbindingfunctie tussen deze twee snelwegen stimuleren. In dat geval zou de R11 – gedeeltelijk – de gewenste functie van de R1 vervullen. Uit de verdere uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal blijkt dat de N12 niet helemaal nodig is voor de ontsluiting van het economisch knooppunt Schilde. Ten noorden van de Merksemsebaan ontsluit de R11 geen stedelijk gebied of regionaal bedrijventerrein meer. Er kan onderzocht worden of het segment tussen de Merksemsebaan en de Turnhoutsebaan kan gecategoriseerd worden op een lager niveau. Indien er voor gekozen wordt de sneltram Antwerpen-Malle op dit wegvak te realiseren, is een selectie als secundaire weg type III aangewezen.

Uitwerking:

In wat volgt worden per wegsegment de voorgestelde ingrepen besproken, van de A12 tot de N12.

Het is aangewezen dit streefbeeld af te stemmen op het – conform verklaarde – streefbeeld van de A12. Hierin wordt een fietsverbinding voorzien langs de zuidkant van de R11 ter hoogte van de aansluiting met de A12, terwijl het streefbeeld van de R11 deze voorziet aan de noordkant.

Het kruispunt met de Jules Moretuslei vormt een compromis tussen verschillende criteria: verkeersveiligheid, technische criteria, leefbaarheid en omrijfactor. De uiteindelijke oplossing laat echter toe dat verkeer van de E19 rechtstreeks op het kruispunt met de Groeneborgerlaan terecht komt en verkeer van de Moretuslei rechtstreeks op de E19. Hierdoor wordt uitwisseling tussen het lokale en het hoofdwegennet mogelijk, wat ingaat tegen de hiërarchie van wegen. Daarom wordt voorgesteld om aan de Heistraat een half complex te voorzien aan oostelijke zijde en aan de Moretuslei een aan de westelijke zijde. Zo vormen ze samen één volledig complex. De categorie van primaire weg II rechtvaardigt een zekere omrijfactor.

Het voorstel om het segment tussen de E19 en de Prins Boudewijnlaan als primaire II uit te werken lijkt ons logisch, aangezien dit segment in feite een deel van het op- en afrittencomplex vormt. Het kruispunt met de Prins Boudewijnlaan is het eerste logische knooppunt om een overgang tussen categorieën te realiseren. Dit vormt eerder een verfijning van het RSV dan een afwijking; het knooppunt met de E19 is immers geselecteerd als op- en afrit (primaire weg type IV).

Het segment tussen de spoorlijn Antwerpen-Brussel en de spoorlijn Antwerpen-Lier wordt niet uitgewerkt als een primaire weg, hoewel dit deel volgens het RSV zo voorzien wordt. Aangezien op dit deel geen functies voorkomen die een ontsluiting van primair niveau vereisen, en aangezien de bestaande ruimtelijke structuur hier vergelijkbaar is met het lokaal deel van de R11, kan hiermee akkoord gegaan worden.

De begraafplaats is een functie die niet absoluut een ontsluiting via een primaire weg nodig heeft. Het huidige voorstel voorziet een ontsluiting via een – duur – op- en afrittencomplex op de brug. Indien er een alternatieve ontsluiting mogelijk is via het lagere wegennet (bijvoorbeeld langs het ziekenhuis), geeft RWO hieraan de voorkeur.

Het RSV bepleit optimalisering van bestaande wegen alvorens nieuwe aan te leggen. Het is onvoldoende duidelijk of een eventuele parallelweg aan de R11 ter hoogte van het knooppunt met de E34/E314 op lange termijn nodig is, of het nu voor openbaar vervoer en langzaam verkeer of voor wegverkeer is. Het feit dat op dit segment een zwaardere verkeersbelasting heerst dan op de rest van het tracé vormt op zich onvoldoende aanleiding om een verdringing van bepaalde modi naar een paralleltracé te rechtvaardigen. Het risico is niet ondenkbaar dat bij file het wegverkeer deze parallelweg zal gebruiken om van Borsbeek naar Wijnegem te rijden, waardoor het openbaar vervoer toch stilstaat. Tenslotte houdt deze weg onvoldoende rekening met de mogelijke aanleg van de A102. Daarom lijkt het niet aangewezen deze parallelweg aan te leggen.

Besluit:

Het streefbeeld kan dienen als basis voor de uitvoering van infrastructuurwerken, rekening houdend met de hierboven vermelde overwegingen. Het streefbeeld biedt vandaag – afgezien van het segment tussen de twee spoorlijnen – echter onvoldoende basis voor eventuele herzieningen van de categorie zoals opgenomen in het RSV."

Ook de provincie geeft schriftelijk haar commentaar weer:

- Het ontwerp streefbeeld is uitgewerkt in een duidelijke ontwerpnota waarbij in voldoende mate rekening is gehouden met het provinciaal structuurplan en met het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.
- De aanpak is pragmatisch en houdt rekening met heel wat randvoorwaarden en met de visie die is ontwikkeld in het kader van de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen. Het is aangewezen dat de mobiliteitsvisie op niveau van het grootstedelijk gebied wordt verfijnd in overleg met alle bovenlokale actoren en dat deze visie ook effectief wordt vertaald met de daartoe geëigende planinstrumenten. Ook de nog door het gewest op te starten studie over de problematiek van het sluikverkeer op het onderliggende gemeentelijke wegennet in de zuidoostelijke rand van de stad Antwerpen kan leiden tot verdere visievorming en de keuze voor oplossingen die samenhangen met de verfijning van het streefbeeld voor de R11.
- De voorgestelde kruispuntoplossing Van Dunlaan (R11) – Prins Boudewijnlaan is verre van optimaal voor de fietsers. In de startnota voor de GBC/PCV van 4 juli '06 wordt een voorstel gedaan door TV3V dat afwijkt van de oplossing in het streefbeeld. Er is uitgegaan van een lichte verhoging van het verkeersplein, gecombineerd met het hellen van de middenbermen. Hierdoor ontstaat een ruimte onder het verkeersplein, die open is naar de zijkanalen (relatie met de omgeving) en kan uitgebouwd worden als verkeersplein voor fietsers. Voetgangers zullen de keuze moeten krijgen om gelijkvloers de oversteek te maken, hetzij naar het niveau van de fietser af te dalen en de oversteek ongelijkvloers te maken. Dient trouwens de goedkeuring van het streefbeeld niet te worden afgewacht vooral de aanpak van gevaarlijke punten wordt voorgelegd en waarom wordt dit gevaarlijk punt in de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) behandeld en niet in de PAC?
- In de ontwerpnota wordt in hoofdstuk 1 verwezen naar de fortengordel. Hier wordt vermeld dat in het RSPA wordt gewenst dat de functie van de R11 als verbindend element tussen deze forten wordt ingevuld. Dit is niet in het RSPA opgenomen maar in de 'Ruimtelijk planologische studie van de binnenste fortengordel rond Antwerpen'.

4. BEMERKINGEN EN ADVIES VAN DE AUDITOR

Na een wat moeizame start en dito discussies is er een waardevol en pragmatisch ontwerp streefbeeld gegroeid dat door alle bovenlokale actoren wordt gedragen. Dit is het belangrijkste. Want een streefbeeld is in eerste plaats een bovenlokale studie. Rekening houden met lokale actoren moet, maar het algemeen belang dient absoluut te primeren. En aan deze voorwaarde lijkt wel voldaan.

Men houdt een slag om de arm qua detailniveau, maar het is de vraag of dit wel de bedoeling is van een streefbeeld. Men moet zeker niet in het vaarwater komen van een projectnota.

Het is op zich niet de bedoeling dat de wegcategorisering in een streefbeeld in vraag wordt gesteld. Toch is het goed dat de discussie is gevoerd. Het stelt het probleem scherp, en kan de voeding zijn voor het forum of werkgroep waar eventuele hercategorisering wel aan de orde is. Positief is de flexibiliteit, ongeacht de categorisering. Men gaat uit van een lokale weg ten westen van Mortsel, maar doorgroei naar een primaire weg kan altijd.

De opmerkingen van de partners wordt ondersteund.

5. CONCLUSIE

Gelet op de consensus bij de (bovenlokale) actoren, de goede kwaliteit en het juiste conceptueel niveau wordt het ontwerp streefbeeld R11 **conform verklaard**.

Op detailniveau en met lokale actoren zijn nog discussies mogelijk. Vandaar dat voor de eruit voortvloeiende projecten nog steeds een start- en projectnota moet worden voorgelegd. Het streefbeeld fungeert hiervoor als kader (wat ook altijd de bedoeling is, van elk streefbeeld), waarvan men slechts in uitzonderlijke gevallen en mits uitdrukkelijke motivatie kan afwijken.

De startnota voor het gevaarlijk punt R11-N173 (1355) wordt eveneens **conform verklaard**.

Gelieve de nota met dit auditadvies te lezen.

Opgemaakt te Turnhout op 07-07-06



Joris Willems
Projectauditor Antwerpen.

Stad Antwerpen 2 augustus 2006

Provincie : **Antwerpen**
 Stad : **Antwerpen**
 Kruispunt / wegvak : **verschillende**
 Projectnr. TV 3V : **1011 - 1018 - 1030 - 1112 - 1265 - 1275 - 1353 - 1354 - 1355 - 1356 - 1357 - 1358 - 1359 - 1010**
 Prioriteitscijfer :
 Plaats : **3V**

1. Aanwezigen

Van De Weygaert	Verkeerspolitie	
Frank Vangeel	Verkeerspolitie	frank.vangeel@ve.antwerpen.be
Wim Vermeylen	Verkeerspolitie	
Valère Ceyssens	TV3V	vce@tv3v.be
Mark Monte	Stad Antwerpen	mark.monte@stad.antwerpen.be
Erik Vermeiren	TV3V	e.vermeiren@arcadisgedas.be
Verontschuldigd		
Bart Janssens	AWV	bart.janssens@lin.vlaanderen.be

2. Bespreking:

1355 – Frans Van Dunlaan – Prins Boudewijnlaan

- op PAC (6 juli) beperkt besproken, auditor ging advies in verslag opnemen bij gebrek aan voorafgaand doornemen van de nota
- stad Antwerpen vraagt om tegemoet te komen aan de visie van het ruimtelijk structuurplan
- Mark Monte zal intern ook een schets laten opmaken van de visie van de stad; eind september zal op vraag van stad A'pen een ontwerpoverleg plaats vinden

1358 – Ch. De Costerlaan – Halewijnlaan

- Yvo De Baetselier heeft een voorstel van aanpassing klaar. 3V zal met YDB contact nemen.
- PCV in september
- politie meldt dat de bussen van De Lijn Oost-Vlaanderen een andere beweging maken dan vroeger (links af in plaats van rechts) waardoor de aanwezige busbaan haar functie verliest. Tevens rijden de bussen maximaal tot aan het einde van de busbaan om dan links af te gaan slaan (gevaarlijke situatie).

1359 – Fruithoflaan – Ringlaan

- district vraagt om parkings te behouden. 3V zal parkings voorzien, doch ze zullen op kosten van stad/district dienen te worden aangelegd.
- 3V wacht nog op de videobanden om laatste check te kunnen doen. Hiervan hangt het tijdstip van PCV af
- voorstel 2 (verkleinen kruispunt) blijft voorkeur van de aanwezigen
- (normaal) opnieuw op PCV van september 2006

1010 – A12 – Atomiumlaan

- opgenomen in het kader van het streefbeeld A12

3. Besluit:

- er is nog geen nieuwe afspraak gemaakt; na melding van Mark Monte zal een overleg worden gepland rond 1355 R11-Prins Boudewijnlaan

Stad Antwerpen
15 januari 2007

Provincie : Antwerpen
 Stad : Antwerpen
 Kruispunt / wegvak : N173 Prins Boudewijnlaan – R11 Frans Van Dunlaan
 Projectnr. TV 3V : 1355
 Prioriteitscijfer : 41
 Plaats : 3V

1. Aanwezigen

Frank Vangeel	Verkeerspolitie	frank.vangeel@ve.antwerpen.be
Tim Duchêne	Stad Antwerpen	tim.duchene@stad.antwerpen.be
Kris Peeters	Stad Antwerpen	kris.peeters@stad.antwerpen.be
Valère Ceyssens	TV3V	yce@tv3v.be
Joris Deboel	TV3V	jdeboel@arcadisgedas.be
Verontschuldigd		

2. Inleiding:

- Gevaarlijk punt N173 – R11 maakt deel uit van het streefbeeld R11;
- Ontwerp streefbeeld R11 conform verklaard op PAC (06-07-2006). Er wordt expliciet in het verslag vermeld dat bij uitwerking op detailniveau het streefbeeld als kader fungeert. Afwijking kan slechts in uitzonderlijke gevallen, mits uitdrukkelijke motivatie;
- Startnota N173 – R11 conform verklaard op PAC (06-07-2006);
- Rapport Vlaams Gewest: doorrekening kruispunt o.b.v. verkeerstellingen en prognoses. Conclusie is dat het kruispunt vastloopt, met filevorming op alle takken tot gevolg.
- dient voor het kruispunt een ander inrichtingsvoorstel opgesteld te worden dan vooralsnog in het streefbeeld naar voor werd geschoven? En zo ja, wat zijn dan de randvoorwaarden die moeten gerespecteerd worden? Mag er nergens filevorming ontstaan (o.b.v. huidige intensiteiten), wordt verondersteld dat verkeer in bepaalde bewegingen geremd wordt, en hoe zal het zich dan gaan verplaatsen via andere locaties,...?

3. Bespreking:

Stad Antwerpen:

- In het mobiliteitsplan wordt de R11 gecategoriseerd als stedelijke hoofdverkeersweg, die een verbinding vormt tussen diverse stadsdelen, maar geen invalsweg naar de stadskern;
- Conform deze categorisering zou het kruispunt uitgewerkt moeten worden als OV-knoop met park&ride-zone;
- Langs N173 worden geen tramlijnen gepland, wel busverbindingen. Tramlijnen zijn voorzien langs de Grote Steenweg (Mortsel) en andere radiale wegen;
- De R11 kan gezien worden als geschikte lijn ("Fortenlijn") om een tangentiële OV-as uit te bouwen, die de radiale assen met elkaar verbindt. Hier niet mee verder werken kan gezien worden als gemiste kans;
- De dienst mobiliteit heeft een inrichtingsvoorstel uitgewerkt o.b.v. de randvoorwaarden uit het mobiliteitsplan en het ruimtelijk structuurplan van de stad Antwerpen;
- Met deze documenten als uitgangspunten, wordt een oplossing voorgesteld die afwijkt van het streefbeeld;
- Binnen dit voorstel wordt de R11 gezien als weg met 2x2-profiel met ventwegen aan beide zijden en een vrije trambaan. Daarbij blijft de precieze inplanting van de trambaan open (2 richtingen aan de N-zijde, 2 aan de Z-zijde of 1 aan elke zijde);
- De noordelijke tak van N173 is geselecteerd als wijkverzamelweg in het mobiliteitsplan. Mogelijks kan deze tak ook in dwarsprofiel gedowngraded worden bv. 2x1-profiel met vrije busbaan.

TV3V:

- In het streefbeeld wordt de R11 aangeduid als lokale weg type 1. Vanuit verkeersplanologisch oogpunt kan er om deze reden voor geopteerd worden niet alle (huidige) intensiteiten op dit kruispunt te (blijven) verwerken. Het kruispunt is geen poort tot Antwerpen;
- Er kan m.a.w. bewust een wachtrij getolereerd worden op bepaalde takken. In deze optiek kan verwacht worden dat het verkeer zich zal verschuiven naar andere locaties;
- Het mobiliteitsplan en het ruimtelijk structuurplan van de stad Antwerpen zijn intussen sterk geëvolueerd. Vermelding hiervan dient zeker te gebeuren in de nota van TV3V;
- Gezien de categorisering van R11 en het bestaande 2x1 profiel in Mortsel, wordt ook t.h.v. het kruispunt N173-R11 voorgesteld een 2x1 aan te houden, evt. met opwaardering voor OV (vrije busbaan);
- In de eerdere startnota werd overwogen om langzaam verkeer op een eigen niveau onder het verkeersplein te leiden. Hier ontstaat bijgevolg minder menging van verkeersdeelnemers. Dit concept werd voorgesteld omwille van de verkeersveiligheid van de zachte weggebruiker op dit drukke kruispunt.

Verkeerspolitie:

- De verkeersveiligheid mag niet worden vergeten door het belang van de doorstroming;
- Indien verkeer op bepaalde takken geknepen wordt, moet nagegaan worden op welke manier het zich zal herverdelen op het omliggende wegennet.

4. Conclusies:

- Op de GBC van 22/01/2007 dient in eerste instantie consensus bereikt te worden omtrent de aan te houden randvoorwaarden voor herinrichting van het kruispunt N173-R11;
- Kan R11 ontwikkeld worden als tangentiële OV-as?;
- Hoe zal het verkeer zich verspreiden als het t.h.v. dit kruispunt gekneld wordt?;
- Welke takken en richtingen mogen gekneld worden, en op welke dient de doorstroming optimaal te zijn?;
- Wordt ervoor gekozen om de zachte weggebruiker bovengronds te houden, of op een apart ondergronds niveau?

Stad Antwerpen
22 januari 2007

Provincie : **Antwerpen**
 Stad : **Antwerpen**
 Kruispunt / wegvak : **N173 Prins Boudewijnlaan – R11 Frans Van Dunlaan**
 Projectnr. TV 3V : **1355**
 Prioriteitscijfer : **41**
 Plaats : **3V**

1. Aanwezigen

Frank Leys	Dept MOW – BMV	frank.leys@mow.vlaanderen.be
Bart Janssens	AI - Antwerpen	bart.janssens@mow.vlaanderen.be
Frank Vangeel	Verkeerspolitie	frank.vangeel@ve.antwerpen.be
Cathy-Ann Van Volsem	Kabinet stadsontwikkeling, sport en diamant	Cathy-Ann.Vanvolsem@stad.antwerpen.be
Tim Duchêne	Stad Antwerpen	tim.duchene@stad.antwerpen.be
Kris Peeters	Stad Antwerpen	kris.peeters@stad.antwerpen.be
Patrick Cuyvers	Stad Antwerpen	Patrick.Cuyvers@stad.Antwerpen.be
Arnoud Vervoort	TV3V	AVV@technum.be
Valère Ceysens	TV3V	vce@tv3v.be
Joris Deboel	TV3V	jdeboel@arcadisgedas.be
Verontschuldigd		
Erik Vermeiren	TV3V	e.vermeiren@arcadisgedas.be

2. Inleiding:

TV3V licht kort de problematiek toe:

- Gevaarlijk punt N173 – R11: onderdeel van streefbeeld R11;
- Ontwerp streefbeeld R11 conform verklaard op PAC (06-07-2006). Er wordt expliciet in het verslag vermeld dat bij uitwerking op detailniveau het streefbeeld als kader fungeert. Afwijking kan slechts in uitzonderlijke gevallen, mits uitdrukkelijke motivatie;
- Startnota N173 – R11 conform verklaard op PAC (06-07-2006);
- Rapport Vlaams Gewest: doorrekening kruispunt o.b.v. verkeerstellingen en prognoses. Conclusie is dat het kruispunt vastloopt, met filevorming op alle takken tot gevolg.
- dient voor het kruispunt een ander inrichtingsvoorstel opgesteld te worden dan vooralsnog in het streefbeeld naar voor werd geschoven? En zo ja, wat zijn dan de randvoorwaarden die moeten gerespecteerd worden? Mag er nergens filevorming ontstaan (o.b.v. huidige intensiteiten), wordt verondersteld dat verkeer in bepaalde bewegingen geremd wordt, en hoe zal het zich dan gaan verplaatsen via andere locaties,...?

3. Bespreking:

TV3V:

- **Ongevallengegevens: kop-staart aanrijdingen (vanuit W) en ongevallen met (brom)fietzers op de by-passes, veel ongevallen met enkel stoffelijke schade;**
- Fietzers zitten in de huidige situatie op de by-passes in de voorrang. Mogelijkheid is de by-passes verwijderen of fietsers uit de voorrang halen;
- Kop-staart aanrijdingen veeleer te wijten aan hoge snelheid dan aan zichtbaarheid (zichtbaarheid is goed vanuit de hoogte, komende uit het W);
- Verkeersintensiteiten: zowel 's morgens als 's avonds zijn er aanzienlijke stromen staduitwaarts richting W, vnl. vanop R11 (O) en N173 (N);
- Mobiliteitsplan: N173 lokale wijkverzamelweg (N), N173 stedelijke hoofdverkeersweg (Z), R11 stedelijke hoofdverkeersweg (cfr. lokaal I);
- Streefbeeld: R11 primair II (W), andere 3 takken lokaal I wat betekent dat er op dit kruispunt de verkeersstromen van R11 west verdeeld worden over de andere takken (verdeelfunctie).

Stad Antwerpen:

Stad Antwerpen heeft een aantal voorstellen uitgewerkt voor het kruispunt N173 – R11 (concept). Analyse is grotendeels gebaseerd op het mobiliteitsplan en het Strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen:

- In het mobiliteitsplan wordt de R11 gecategoriseerd als stedelijke hoofdverkeersweg, die een verbinding vormt tussen diverse stadsdelen, maar geen invalsweg naar de stadskern. R11 is niet bedoeld voor doorgaand verkeer of parallelsysteem aan ring en E19 (tenzij bij calamiteit). Indien dit toch op deze wijze wordt gebruikt, moeten mogelijks problemen op de ring aangepakt worden;
- Langs R11 en N173 zijn functionele bovenlokale fietsroutes gelegen;
- N173 is radiale OV-as, R11 is tangentiële OV-as (Fortenlijn). Voor N173 zijn diverse buslijnen voorzien, geen vertramming (studie van potenties hiervoor vormen een achterhaalde visie). R11 biedt potenties voor buslijnen en vertramming. De Stad wenst geen hypotheek te leggen op eventuele latere OV-exploitatie. Bij uitwerking van het gevaarlijk kruispunt is het belangrijk te weten of ruimte voorzien moet worden voor tramverkeer;
- In het structuurplan wordt een voorstel gemaakt voor herinrichting van R11 als parklaan ('parklane'). 2x2-profiel is daarbij voorgesteld, maar geen dwingende eis. Continuïteit in dwarsprofiel is dus geen noodzaak, ruimtelijke continuïteit tussen O en W wordt wel maximaal nagestreefd.

Streefbeeld:

- In het streefbeeld wordt ook vermeld dat R11 niet mag fungeren als parallelsysteem voor ring en E19. Tevens wordt gesteld dat R11 niet bedoeld is voor doorgaand verkeer, maar wel als verbinding tussen stadsdelen, districten en kernen op grootstedelijk niveau. Studie heeft daarnaast uitgewezen dat R11 nauwelijks extra verkeer moet verwerken als parallelle route aan ring en E19;
- Tijdens bespreking met De Lijn werd geopteerd R11 uit te bouwen als OV-as met busvervoer, zonder vertramming;

- In het streefbeeld is de herinrichting van de R11 als 'parklane' nagestreefd, maar dit is niet over het volledige tracé van R11 aan te houden, bv. 2x2-profiel is niet overal mogelijk;
- Kruispunt N173 – R11 wordt gezien als scharnierpunt naar Mortsel toe. Scheiding tussen types herinrichting kan i.f.v. doorstroming beter hier voorzien worden dan op de gemeentegrens. Op dit kruispunt wil men dan ook fysiek een eindpunt weergeven;
- Vrije rechtsaf op het kruispunt wordt geëlimineerd voor veiligheid van fietsers. Evt. kunnen fietsers ondergronds en blijven vrije rechtsaffers behouden.

Simulatie:

- Na simulatie blijkt het kruispunt bij 4-fasenregeling vast te lopen. De vraag moet gesteld of bij herinrichting aan alle intensiteiten voldoende afwikkelingscapaciteit dient geboden te worden. Evt. kan ervoor gekozen worden bepaalde stromen bewust te knijpen en zekere filevorming toe te laten;
- Voorstel 2 uit deze simulatie blijkt o.b.v. bestaande intensiteiten beter af te wikkelen dan de bestaande toestand;
- Cyclus van de gesimuleerde 4-fasen regeling duurt 180 s, wat zeer lang is.

4. Conclusies:

- TV3V gaat na wat het standpunt van De Lijn is inzake OV op R11;
- Analyse van intensiteiten en simulatie door het departement wordt verder verfijnd i.s.m. TV3V;
- Definitie en vertaling van 'parklane' in het Strategisch Ruimtelijk Structuurplan wordt gecontroleerd;
- Indien overleg weinig oplevert, kan overgegaan worden tot uitwerking van verkeersveilige maatregelen op korte termijn (eliminieren by-passes (behalve van N173 – N naar R11 – W) of by-passes binnen VRI brengen en rechtsafslagstrook verlengen). Deze maatregelen mogen die op lange termijn niet hypothekeren.

Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)

2 mei 2007

Marnixzaal, TV3V, Plantin&Moretuslei 220

Aanwezig agendapunten 1 en 2:

Chris Anseeuw (district Antwerpen)
Jan Verhaert (stad Antwerpen, KB-KR)
Bart Janssens (stad Antwerpen)
Reinhilde Vanhooydonck (stad Antwerpen)
Tim Duchêne (stad Antwerpen)
Kris Peeters (stad Antwerpen) (secretaris; verslaggever agendapunten 1 en 2)
Frank Leys (Vlaams Gewest, departement BMV)
Koen De Cock (districtsschepen Merksem)
Bram De Pooter (stad Antwerpen)
Mustafa Aktas (Vlaams Gewest, MOW Al WVA)
Roger Corbreun (De Lijn)
Stefan Van den Abbeele (De Lijn)
Lode De Kesel (De Lijn)
Walter Wegge (De Lijn)
André Arnauw (provincie Antwerpen)
Ludo Van Campenhout (schepen stad Antwerpen – voorzitter GBC)
Frank Vangeel (Verkeerspolitie)
Eric Dubois (GAPA)
Valère Ceyssens (TV3V)

Verontschuldigd:

Cathy-Ann Van Volsem (kabinet)
Patrick Janssens (Peter Renard) (kabinet)
Patrick Cuyvers (stad Antwerpen)
Koen Van Weert (Grontmij)

Inleiding

Voorzitter schepen Van Campenhout opent de vergadering. Hij schetst kort de problemen die zich in het verleden voordeden met de werking van de GBC en licht kort de toekomstige manier van werken van de GBC toe.

Het is de bedoeling om in de toekomst maandelijks een GBC-vergadering te beleggen zodat overladen agenda's zoals die van vandaag in de toekomst vermeden kunnen worden.

Op vraag van Roger Corbreun (De Lijn) zegt de schepen toe dat belangrijke dossiers die het voorwerp hebben uitgemaakt van concertatie op de plenaire vergaderingen van de stad in de toekomst op de GBC ter bespreking zullen worden voorgelegd.

De stad dankt TV3V voor de gastvrijheid.

1. Tramlijn 6 Olympiadelaan-Luchtbal (De Lijn)

Stefan Van den Abbeele en Walter Wegge lichten dit Minderhinderproject toe aan de hand van een Powerpointpresentatie.

De bedoeling is om met Lijn 6 tot een evenementenlijn te komen die een aantal grote publiksaantrekkers (o.m. Expo Antwerpen, Diamantmuseum, Sportpaleis) met elkaar verbindt en makkelijk bereikbaar maakt.

Gezien het om een evenementenlijn gaat, is het uitdrukkelijk de bedoeling om indien nodig bij speciale evenementen de frequentie te verhogen.

Frank Leys (Vlaams Gewest) vraagt zich af waarom de voorziene frequentie op zaterdag lager ligt (12') dan in de week (10'), terwijl evenementen toch vooral op zaterdag worden bezocht. De Lijn repliceert dat de voorziene frequentie sowieso een verdubbeling van het aanbod tegenover de huidige situatie betekent.

Door in cadans te gaan met lijn 2 tussen Olympiade en Diamant wordt een frequentie van 5' (in de week) bereikt.

Er wordt de aandacht op gevestigd dat voor een vlotte en veilige bereikbaarheid van Metropolis door de tram extra verkeerslichten zullen moeten geïnstalleerd.

Frank Vangeel (Verkeerspolitie) ziet hierin geen probleem, maar wijst er wel op dat het onmogelijk is om prioriteit aan de tram te geven: gezien de hoge frequentie zou het geven van prioriteit in de praktijk betekenen dat het overige verkeer bijna voortdurend stilligt.

Frank Vangeel pleit ervoor om een lichtenbeïnvloedingsdossier op te stellen voor alle deelmobiliteitsplannen van de stad zodat duidelijke prioriteiten van verkeersstromen worden vastgelegd op basis waarvan aanvragen en lichtenregelingen kunnen worden getoetst.

De vraag wordt gesteld of aan het Olympiadekruispunt aanpassingen worden voorzien aan het fietspad: het fietspad eindigt daar nu plots op het kruispunt en door de bijkomende trambeweging zal de veiligheid en het comfort van de fietsers niet verhogen.

Schepen Van Campenhout wijst erop dat het college van burgemeester en schepenen de opdracht heeft gegeven om een studie op te maken tot herinrichting van het kruispunt met inbegrip van een Park & Ride.

Jan Verhaert (kabinet) stipt aan dat een kwalitatief-landschappelijke aanpak van het openbaar domein hier essentieel is, gezien de vele bezwaarschriften van omwonenden in het verleden.

Lode De Kesel pleit voor het minimaal houden van ingrepen om het project niet te zeer te belasten en snel te kunnen implementeren.

Frank Leys deelt mee dat het dossier voor het fietspad op dit kruispunt klaar ligt.

Chris Anseeuw (district Antwerpen) informeert naar de timing.

De Lijn antwoordt dat gehoopt wordt met de werken te kunnen starten in augustus.

De ingebruikname is voorzien voor november 2007.

Men is realistisch genoeg om te beseffen dat bij de ingebruikname van de lijn nog niet alles op punt zal staan.

De Lijn stelt voor om het project al na korte termijn te evalueren en suggereert om dit met zoveel woorden op te nemen in het convenant over dit project opdat eventuele bijstellingen en aanpassingen makkelijk kunnen worden doorgevoerd.

Schepen Van Campenhout vraagt dat De Lijn zo snel mogelijk gaat samenzitten met de exploitanten van het Sportpaleis om de mogelijkheden van de nieuwe lijn ten volle te kunnen uitbuiten.

Lode De Kesel onderkent de zin van zo'n overleg, maar vestigt er de aandacht op dat om tot een hoog rendement te komen de aanleg van een P&R aan het Olympiadekruispunt een conditio sine qua non is.

Jan Verhaert sluit hierbij aan en wijst er nog eens op dat voor het welslagen van dit dossier een goede voorbereiding nodig is. Hij vraagt of dit project mag worden gezien als een voorbode van de vertramming van nog andere buslijnen.

Lode De Kesel antwoordt dat onderhavig project geen lijnvoeringsproject is.

Vertramming is ook een doelstelling van De Lijn, maar er is op dit moment nog het belangrijke knelpunt van de onvoldoende stallingsaccommodatie voor trams. Men zal dus pragmatisch moeten werken en uitvoeren al naargelang van de opportuniteiten die zich aandienen.

Frank Leys (Vlaams Gewest) vreest dat er, zo lang er geen P&R is aangelegd aan het Olympiadekruispunt, parkeerproblemen kunnen worden verwacht op die plaats.

Jan Verhaert (kabinet) vraagt aandacht voor het andere uiteinde van de lijn: de parking Metropolis is wel eigendom van De Lijn, maar wordt momenteel verhuurd aan Kinopolis. Wanneer de parkeerdruk te hoog wordt, zal dit zeker moeten herbekeken worden. Lode De Kesel (De Lijn) gaat het engagement aan dit kort op te volgen.

Chris Anseeuw (district Antwerpen) vraagt of 'bus 6' nu verdwijnt.

Lode De Kesel antwoordt dat deze van naam verandert en nu bus 30-34 zal worden.

Het was op uitdrukkelijke vraag van de verantwoordelijke minister dat de evenementenlijn het nummer '6' moest krijgen.

Besluit: de vergadering kan met een gunstig advies aan de PAC worden voorgelegd. Een evaluatie die kort op de bal speelt is wenselijk. Het dossier 'P&R Olympiadekruispunt' dient eerst terdege en kwalitatief uitgewerkt te worden alvorens erover kan gecommuniceerd worden.

2. Kruispunt R11/Prins Boudewijnlaan- Frans Van Dunlaan (TV3V)

Voorafgaand aan de bespreking betreurt Frank Leys (AWV) de studie 'Fortenlijn' pas de morgen van de vergadering te hebben gekregen.

Bram De Pooter (stad Antwerpen) licht de conclusies van de studie kort toe:

- er bestaat een groot potentieel aan tangentiële verplaatsingen
- als alle Masterprojecten afgerond zijn, kan een tangentiële lijn een belangrijke rol in de verplaatsingsketen spelen in combinatie met de radiale lijnen. Dit laatste element werd in de studie evenwel niet gekwantificeerd.

Lode De Kesel (De Lijn) pleit ervoor deze eventuele toekomstige ontwikkelingen niet te hypothekeren. Hij wijst erop dat er meer en meer vraag is naar vertramming van buslijnen. Hij stip(t) ook aan dat een vrije busbaan meer ruimte in beslag neemt dan een trambaan.

Tegelijk geeft hij toe niet te geloven in een tramlijn op korte termijn, maar het zou jammer zijn mochten we door de keuzes van vandaag de opportuniteiten van morgen onmogelijk maken.

Daarop bespreekt de vergadering het voorliggende plan van TV3V waarbij de fietsers uit de voorrang worden genomen. TV3V meent dat dit een niet ideale, zij het wel veiliger oplossing geeft.

Frank Leys stelt vast dat in de voorgestelde oplossing de fietsers in 4 keer zullen moeten oversteken, wat voor geen van de aanwezigen een aanvaardbare oplossing is. Dit is een te grote inlevering aan comfort voor de fietsers, die bovendien de veiligheid niet ten goede zal komen: verwacht kan worden dat er dan meer roodrijders zullen zijn.

Frank Vangeel (Verkeerspolitie) vraagt om terug te keren naar het uitgangspunt: het oplossen van een zwart punt.

Gezien één van de oorzaken van de ongevallen op het kruispunt de te hoge snelheden zijn (kop-staartbotsingen, roodrijders), is er eensgezindheid over de nood aan onbemande camera's (snelheid) op de R11 en roodlichtcamera's op het kruispunt zelf.

Voor het kruispunt zelf stelt Tim Duchêne (stad Antwerpen) voor om de door de stad opgemaakte schets als uitgangspunt te nemen.

Deze schets is niet strijdig met de onderscheiden visies van de betrokken actoren (Vlaams Gewest, stad Antwerpen, De Lijn) en hypothekeert ook geen toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden.

Besluit: de vergadering gaat ermee akkoord om, voortbouwend op de consensus die al bestond over de wenselijkheid van snelheids- en roodlichtcamera's, aan TV3V te vragen op basis van deze schets tot een uitgewerkt voorstel te komen, waarbij de uitgangspunten moeten zijn: de wachtrijen en -tijden op het kruispunt moeten aanvaardbaar blijven, het comfort van de fietsers moet voldoende hoog zijn en een eventuele toekomstige tramlijn mag niet worden gehypothekeerd.

Aangezien TV3V op korte termijn wil weten of de ruimte voor een eventuele tramlijn aan de zuid- dan wel aan de noordzijde moet worden voorzien, wordt afgesproken dat op 11 mei hierover wordt overlegd tussen Vlaams Gewest, De Lijn en de stad. De uitkomst van de vergadering zal nadien aan TV3V worden overgemaakt.

3. Kruispunt Halewijnlaan- Vermeylenlaan (TVSAM)

Zie verslag met afzonderlijke aanwezigheidslijst opgemaakt door BAM (als bijlage).

Om de voortgang van de besproken dossiers te kunnen bespoedigen, verzoeken wij de aanwezigen om eventuele opmerkingen op het verslag per kerende te willen laten weten via gbc@stad.antwerpen.be

De volgende GBC-vergadering vindt plaats op **dinsdag 5 juni om 14u** op het kabinet van schepenen Van Campenhout (Grote Markt 9-11). Agenda: streefbeeldstudie Groenendaallaan.

Reeds vrijhouden in uw agenda: GBC woensdag 4 juli om 9u Agenda: voortgangsrapportage Mobiliteitsplan, project 't Eilandje.



Verslag

Titel verslag: Gemeentelijke Begeleidingscommissie
Datum en uur vergadering: woensdag 4 juli 2007; 9u-10u30
Plaats vergadering: Wandelzaal Stadhuis Antwerpen
Volgnummer:
Datum volgende vergadering: 28 augustus 2007, 14.00u

Verslag vorige vergadering: ☒ goedgekeurd
☐ niet goedgekeurd

Commentaar:



1. Aanwezigen

Naam	Organisatie/Sigel	Naam	Organisatie/Sigel
Aanwezig			
Mustafa Aktas	Vlaamse Overheid Agentschap Infrastructuur Wegen en Verkeer Antwerpen	Jan Schaecken	Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen
Jan Bel	Stad Antwerpen Milieu SZ/M/DO	Wouter Van Herck	Vlaamse Overheid Agentschap Infrastructuur Wegen en Verkeer Antwerpen
Joris De Boel	Arcadis Gedas (TV3V)	Ludo Van Ingelgem	B-Holding
Walter Dillen	Verkeerspolitie Antwerpen LP/VK/LC	Cathy-Ann Van Volsem	Kabinet schepen Van Campenhout KR
Frank Vangeel	Verkeerspolitie Antwerpen LP/VK/VT/LC	Jan Verhaert	Kabinet schepen Van Campenhout & Burgemeester KR/KB
Alain Verstrepen	Federale Politie	Valère Ceyssens	Arcadis Gedas (TV3V)
Bart Janssens	Kabinet schepen Guy Lauwers KO	Wim Teuwen	Secretariaat GBC SW/BEL/MVK
Frank Leys	Vlaamse Overheid Hoofd Beleid Mobiliteit & Verkeersveiligheid	Kris Peeters	Secretaris GBC SW/BEL/MVK
Mark Monté	Stad Antwerpen SW/BEL/MVK		
Verontschuldigd			
Frank Baeyens	Districtscollege Merksem ME/DL/DR	Ludo Van Campenhout	Voorzitter GBC KR
Roger Corbreun	De Lijn	Marc Vanhee	Dienst Mobiliteit Provincie Antwerpen
Koen De Cock	Districtscollege Merksem ME/DL/DR	Gilbert Verstraeten	Districtscollege Merksem ME/DL/DR
Lode De Kesel	De Lijn	Els Wittocx	Bestuurscoördinator District Merksem
Sonja De Meyer	Districtscollege Merksem ME/DL/DR	Kris Janssens	Districtscollege Merksem ME/DL/DR
Tom Janssens	Vlaamse Overheid, Beleid Mobiliteit & Verkeersveiligheid	Geert Smet	Federale Politie Wegpolitie Antwerpen



1. Module 5 ten behoeve van geluidsbeperkende maatregelen t.h.v. de wisselaar A12-E19 te Merksem

Mustafa Aktas (Agentschap Infrastructuur) licht het dossier toe. Het dossier heeft betrekking op een zone van 6 à 800 meter.

Volgende afspraken worden gemaakt:

1. op korte termijn wordt er door AI een plaatsbezoek georganiseerd met afgevaardigden van het AI, de stedelijke milieudienst en het district Merksem;
2. AI bezorgt de beschikbare nog relevante resultaten van geluidsmetingen aan de stad, zodat dit dossier in samenhang met andere probleemzones kan worden bekeken;
3. vanuit de GBC zal er een brief worden geschreven aan BAM met de vraag wat er in het dossier 'Oosterweelverbinding' is voorzien inzake types geluidsschermen en welke eenheidsprijzen worden gehanteerd. De bekomen documentatie kan dan meegenomen worden in dit dossier, zodat gestreefd kan worden naar eenvormigheid.
4. het dossier wordt opnieuw geagendeerd op de volgende GBC-vergadering;

2. Zwart punt: Kruispunt N173-R11

TV3V licht de schets toe die werd opgemaakt op basis van het voorstel van de stad.

De verschillende partners geven hun commentaar en bedenkingen.

Belangrijkste opmerkingen zijn de volgende:

- vragen bij de opportuniteit van de voorziene bypass (in het licht van de wetenschap dat één van de belangrijkste ongevalsoorzaken precies de bypasses waren) en alleszins ook de wijze van uitvoering ervan (geen invoegstrook, geen plateau?)
- vragen bij de gekozen profielen: Frans Van Dunlaan in één richting 2 rijstroken, in de andere één? (kiezen voor 2x1?), aantal voorsorteerstroken op het kruispunt zelf reduceerbaar (om compacter kruispunt te bekomen)?, voorsorteerstroken niet altijd afgestemd op het profiel aan de overkant van het kruispunt; te groot ruimtebeslag (bv. 4 opstelstroken voor slechts 1101 vten)
- te beperkte opstelruimte voor de fietsers op het kruispunt
- waar en hoe worden OV-haltes in de toekomst ingeplant?
- hoe gebeurt de ontsluiting van de toekomstige P&R?
- het midden van het kruispunt wekt de indruk een rond punt te zijn, maar is dit niet. (wringt met een verkeerslichtengeregeld kruispunt) Vormgeving dient aangepast om foutieve interpretaties te voorkomen.
- de groenstructuur wordt beter ook richting Mortsel consequent doorgetrokken (3 rijen bomen)
- de lichtenregeling van het kruispunt zal bepalend zijn voor de veiligheid ervan. Moet dus grondig bestudeerd worden.
- afgesproken camera's en aanpassingen aan de snelheidsmaxima worden best (minstens pro memorie) op het plan vermeld
- wat met het centraal object?
- stad blijft vragende partij om met De Lijn te overleggen over een eventuele Fortenlijn.

Volgende afspraken worden gemaakt:

1. Frank Leys (MOW) neemt de nodige initiatieven om de nodige doorrekeningen te laten maken (o.m. een simulatie zonder de voorziene bypass, simulatie met fietsers in de lichtenregeling)
2. Met De Lijn zal worden afgetoetst of de voor een bus- of trambaan gereserveerde ruimte gebruikt zal worden als voorsorteerstroken voor eventuele buslijnen dan wel (voorlopig) buiten het



kruispunt wordt gehouden, waardoor een compacter kruispunt wordt bekomen en de lichtencyclus korter kan worden gehouden. (nvdr: na contactname met De Lijn werd afgesproken om op korte termijn eens de mogelijkheden te bekijken voor de door het district Wilrijk reeds lang gewenste betere busbediening van de wijk Elsdonk; in het licht daarvan kan dan de knoop doorgenhakt worden)

3. Van zodra de resultaten van de doorrekeningen bekend zijn, wordt met alle betrokken actoren een werkgroepvergadering belegd (vermoedelijk begin augustus) die het dossier kan voorbereiden voor de volgende GBC-vergadering.

Alle actoren zijn het erover eens dat met het dossier moet doorgewerkt worden om dit zwart punt snel te kunnen oplossen.

3. Huishoudelijk reglement GBC

Het voorliggende ontwerp van huishoudelijk reglement wordt unaniem goedgekeurd. Wel wordt beslist het Agentschap Infrastructuur toe te voegen aan de actoren die in ieder geval aanwezig moeten zijn op een GBC-vergadering waarop infrastructurele aanpassingen worden besproken.

Een in die zin aangepast huishoudelijk reglement zal naar de PAC worden gestuurd.

Gezien de (uitzonderlijke) afwezigheid van De Lijn op de vergadering van vandaag, zal De Lijn worden gevraagd of ze bereid is de vergadering toch als geldig te willen aanzien, te meer daar er geen definitieve beslissingen werden genomen.

4. Data volgende GBC vergaderingen

Telkens dinsdag om 14.00u:

28 augustus 2007
18 september 2007
23 oktober 2007
27 november 2007
18 december 2007



Verslag

Titel verslag: Gemeentelijke Begeleidingscommissie
Datum en uur vergadering: woensdag 28 augustus 2007; 14.00u
Plaats vergadering: Collegezaal Stadhuis Antwerpen
Volgnummer:
Datum volgende vergadering: 18 september 2007, 14.00u

Verslag vorige vergadering: ☒ goedgekeurd
☐ niet goedgekeurd

Commentaar:



1. Aanwezigen



Naam	Organisatie/Sigel	Naam	Organisatie/Sigel
Aanwezig			
Ludo Van Campenhout	Voorzitter GBC KR	Walter Valaert	NMBS-Holding
Tom Janssens	Vlaamse Overheid, Beleid Mobiliteit & Verkeersveiligheid	Wouter Van Herck	Vlaamse Overheid Agentschap Infrastructuur Wegen en Verkeer Antwerpen
Frank Vangeel	Verkeerspolitie Antwerpen LP/VK/VT/LC	Ludo Van Ingelgem	B-Holding
Joris Giebels	Districtscollege AN/DL/DB	Roger Corbreun	De Lijn
Bart Janssens	Kabinet schepen Guy Lauwers KO	Chris Anseeuw	Voorzitter districtcollege Antwerpen AN/DL/DB
Ronald Hamal	Federale Politie Weggpolitie Antwerpen	Kris Peeters	Secretaris GBC SW/BEL/MVK
Wendy Van Dorst	Districtscollege Deurne DE/DL/DB	Wim Teuwen	Secretariaat GBC SW/BEL/MVK
Marc Vanhee	Dienst Mobiliteit Provincie Antwerpen	Anita Claeyls	THV iris consulting - M.A.S.
Mark Monté	Stad Antwerpen SW/BEL/MVK	Wouter Samyn	THV iris consulting - M.A.S.
Bram De Pooter	Stad Antwerpen SW/BEL/MVK		
Verontschuldigd			
Mustafa Aktas	Vlaamse Overheid Agentschap Infrastructuur Wegen en Verkeer Antwerpen	Jozef Cannuerts	Waterwegen en Zeekanaal nv
Jan Bel	Stad Antwerpen Milieu SZ/M/DO	Frank Baeyens	Districtscollege Merksem ME/DL/DR
Luc Thiessen	Districtscollege Berchem BE/DL/DB	Geert Smet	Federale Politie Weggpolitie Antwerpen
Jeroen Van Houtte	nv Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel	Guy Lauwers	Schepen voor openbare werken, stads- en buurtonderhoud, leefmilieu, binnengemeentelijke decentralisatie en patrimoniumonderhoud
Kristof Waterschoot	Districtscollege Hoboken HO/DL/DB	Frank Leys	Vlaamse Overheid Hoofd Beleid Mobiliteit & Verkeersveiligheid
Johan Peeters	Districtscollege Wilrijk WI/DL/DR		



1. Module 5 ten behoeve van geluidsbeperkende maatregelen ter hoogte van de wisselaar A12-E19 te Merksem (AWV): verslag plaatsbezoek:

Mustafa Aktas die niet op de vergadering aanwezig kon zijn, heeft Wouter Van Herck gebriefd over het plaatsbezoek.

Mustafa laat melden dat het nog steeds niet duidelijk is of district of stad bereid zijn verder te gaan met dit dossier gezien het toch gaat om een aanzienlijke investering.

Kris Peeters meldt dat dit nu juist de reden was voor het plaatsbezoek, zodat een inschatting kon gedaan worden van de totale kost, op basis waarvan het district en de stad een beslissing konden nemen. Dus hoe lang, welke hoogte, welke materialen, enz.

Schepen Van Campenhout meldt dat er een bovenlokaal budget voorzien is voor de aanleg van een parkzone langsheen Groenendaallaan en verder. Misschien kunnen de geluidsbeperkende maatregelen meegenomen worden in dit project. Meer informatie hierover wordt opgevraagd bij de planningscel van de stad.

De stad vraagt het agentschap ook naar alle beschikbare meetgegevens voor andere locaties, want als dit dossier mogelijk wordt ingediend is dit een precedent voor andere districten om een soortgelijke vraag te stellen. Op basis van deze meetgegevens kan dan een inschatting gedaan worden of andere locaties ook in aanmerking komen voor een module 5.

Vanuit de GBC is op 17 juli 2007 ook een brief gestuurd naar de nvBAM (zie ook verslag GBC 4 juli 2007) met een vraag voor informatie rond geluids- en vormtechnische gegevens en eenheidsprijzen van geluidsschermen voorzien in het dossier Oosterweelverbinding.

2. Kruispunt N173-R11 (TV3V): stand van zaken

TV3V is nog niet klaar met een voorontwerp of schets, onder andere omdat er nog onduidelijkheid was over de plaats van de voorziene ruimte voor tram- of busbaan in de toekomst.

Er is nu overeengekomen dat er ruimte wordt voorzien aan de zuidelijke kant (aan de noordelijke kant zou een tram – of busbaan helemaal geen zin hebben).

Ook het afsluiten van de Spoorweglaan is een probleem omdat dit momenteel de route voor de ziekenwagens van Sint-Augustinus ziekenhuis is. Aan het studiebureau werd gevraagd te onderzoeken of er hiervoor een alternatief kan worden gevonden. Zoniet moet de aansluiting open blijven.

Na doorrekening van de nieuwe voorstellen en eventuele aanpassingen wordt een voorontwerp opgemaakt dat aan de GBC kan worden voorgelegd.

Dit punt wordt volgende vergadering opnieuw geagendeerd.

3. Huishoudelijk reglement GBC: goedkeuring PAC

Huishoudelijk reglement is ter kennisgeving voorgelegd aan de PAC en goedgekeurd door de auditor.



4. Vernieuwde Pelikaanstraat/Simonstraat: lijnvoering omgeving Centraal Station (De Lijn).

Op het college van 17 augustus 2007 werd de aanleg van een bijzonder overrijdbare bedding in de Van Ertbornstraat goedgekeurd. Ook zullen de verkeerslichten aan het kruispunt met de Van Ertbornstraat en de De Keyserlei gestuurd worden door een detectielus in deze bijzonder overrijdbare bedding. De werken beginnen nog deze week (= de week waarin de GBC plaatsvond).

Vanaf 10 september kan De Lijn de Pelikaanstraat in twee richtingen gebruiken.

De Lijn zal vanaf 1 september de Pelikaanstraat terug in gebruik nemen richting De Keyserlei. De Lijn meldt wel haar bezorgdheid rond foutparkeren en vraagt ook aandacht voor handhaving in de periode na de ingebruikname.

Frank Vangeel meldt dat de verkeerspolitie het toezicht zal verhogen.

Bram De Pooter meldt dat er nog een voorstel met aanpassingen op de De Keyserlei zal geagendeerd worden op het college.

5. Enquête Mobiliteitsindicatoren: presentatie resultaten (stad Antwerpen).

Studiebureau THV Iris Consulting – M.A.S. geeft presentatie van de resultaten.

De Provincie maakt de opmerking dat het interessant kan zijn deze resultaten aan te vullen met de resultaten van de Federale bevraging van bedrijven met meer dan 100 werknemers.

In het algemeen kan gezegd worden dat ten opzichte van 1999 het autogebruik voor het woon-werkverkeer en het woon-schoonverkeer gedaald is. Voor de andere verplaatsingsredenen wordt de auto nog altijd zeer veel gebruikt en is er zelfs een stijging in gebruik merkbaar.

6. Voortgangsrapportage Mobiliteitsplan Antwerpen (stad Antwerpen).

De actietabellen van de deelmobiliteitsplannen en het algemeen deel zijn geactualiseerd. Aan alle actoren wordt gevraagd de tabellen te bekijken en zo snel mogelijk aangevuld of verbeterd terug te bezorgen (wijzigingen in een andere kleur zetten aub).

De tabellen zullen ter beschikking gesteld worden op de ftp-server van de stad na het versturen van het verslag.

Deze voortgangsrapportage is nodig voor de subsidies in het kader van de milieusamenwerkingsovereenkomst, maar is sowieso ook verplicht in het kader van het mobiliteitsconvenant.

De stad heeft eveneens een nota opgemaakt die als voorzet kan dienen voor de sneltoets die volgend jaar zal toegepast worden op het mobiliteitsplan. Als bijlage vindt u deze nota die reeds aangepast is aan de opmerkingen gegeven op de GBC en die nog werd aangevuld met enkele realisaties van het afgelopen jaar.



Eventuele bijkomende opmerkingen en/of aanvullingen aan gbc@stad.antwerpen.be



Verslag

Titel verslag: Gemeentelijke Begeleidingscommissie
Datum en uur vergadering: dinsdag 18 september 2007; 14.00u
Plaats vergadering: Kabinet schepen Van Campenhout
Volgnummer:
Datum volgende vergadering: 23 oktober 2007, 14.00u

Verslag vorige vergadering: ☒ goedgekeurd
☐ niet goedgekeurd

Commentaar:



1. Aanwezigen



Naam	Organisatie/Sigel	Naam	Organisatie/Sigel
Aanwezig			
Mustafa Aktas	Vlaamse Overheid Agentschap Infrastructuur Wegen en Verkeer Antwerpen	Thierry Vanderkindere	Districtscollege Wilrijk WI/DL/DB
Chris Anseeuw	Voorzitter districtscollege Antwerpen AN/DL/DB	Jan Schaeken	Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen GAPA
Tom Janssens	Vlaamse Overheid, Beleid Mobiliteit & Verkeersveiligheid	Alain Verstrepen	Federale Politie Wegpolitie
Tine Willems	Dienst Mobiliteit Provincie Antwerpen	Walter Valaert	NMBS-Holding
Sigrid Fruytier	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	Kris Peeters	Secretaris GBC SW/BEL/MVK
Roger Corbreun	De Lijn	Natalie Lansu	Secretariaat GBC SW/BEL/MVK
Frank Vangeel	Verkeerspolitie Antwerpen LP/VK/VT/LC	Wouter Van Herck	Vlaamse Overheid Agentschap Infrastructuur Wegen en Verkeer Antwerpen
Mark Monté	Stad Antwerpen SW/BEL/MVK	Cathy-Ann Van Volsem	KR
Bram De Pooter	Stad Antwerpen SW/BEL/MVK	Ann Vanaelst	Planningscel Stad Antwerpen
Luk Van Maele	Vectris	Jan Verhaert	KR KB
Mike Rincheval	SW/OD/T2	Tim Duchéne	Stad Antwerpen SW/BEL/MVK
Sammy Cappaert	Stad Antwerpen SW/BEL/MVK	Slangen Niki	Stad Antwerpen SW/BEL/MVK
Imme Vande Sompele	Stad Antwerpen SW/BEL/MVK	Bram De Pooter	Stad Antwerpen SW/BEL/MVK
Jan Bel	Stad Antwerpen SW/BEL/MVK	Hans Verbruggen	Vectris
Filip Smits	Planningscel Stad Antwerpen		
Verontschuldigd			
André Arnauw	Dienst Mobiliteit Provincie Antwerpen	Geert Smet	Federale Politie Wegpolitie Antwerpen
Greet Bernaers	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	Wim Teuwen	Secretariaat GBC SW/BEL/MVK
Lode De Kesel	De Lijn	Ludo Van Campenhout	Voorzitter GBC KR
Joris Giebels	Districtscollege Antwerpen AN/DL/DB	Ludo Van Ingelgem	B-Holding
Patrick Janssens	Burgemeester	Gilbert Verstraeten	Voorzitter Districtscollege Merksem ME/DL/DB
Frank Leys	Vlaamse Overheid Beleid Mobiliteit & Verkeersveiligheid		Desquiniel 33 - 2018 Antwerpen
Johan Peeters	Districtscollege Wilrijk WI/DL/DB		



1. Goedkeuring vorig verslag.

Er waren geen opmerkingen over het verslag van vorige GBC 28 augustus 2007.

2. Opvolging dossiers van vorige GBC's:

2.1 Module 5 ten behoeve van geluidsbeperkende maatregelen ter hoogte van de wisselaar A12-E19 te Merksem (AWV):

De stad herhaalt haar vraag naar een overzicht van de uitgevoerde metingen en de resultaten ervan. Om een zicht te krijgen op de evolutie van de geluidsoverlast zou het interessant zijn niet alleen de recentste resultaten te krijgen, maar ook oudere. Een hypothese is dat de vervanging van asfalt door beton gezorgd heeft voor een toename van de hinder.

Het Gewest (Mustafa Aktas, Wouter Van Herck) zal de nodige gegevens opzoeken en aan de stad bezorgen met aanduiding van de plaatsen die voor subsidiëring in het kader van Module 5 in aanmerking komen (is intussen gebeurd: zie bijlage bij dit verslag).

De stad schreef in juni een brief aan de BAM om informatie in te winnen over de locaties waar BAM zelf geluidsschermen voorziet en over de types geluidsschermen (en hun eenheidsprijzen) die worden gebruikt. Er kwam voorlopig nog geen antwoord op de brief.

Mustafa Aktas wijst erop dat het Vlaams Gewest dit jaar nominatief kredieten had voorzien voor geluidsschermen in Merksem. Als een antwoord te lang uitblijft, bestaat het risico dat dit krediet 'verloren' gaat.

Vooraleer antwoord te geven op de vraag van het Vlaams Gewest of de stad een module 5 wil afsluiten voor de plaatsing van geluidsschermen, wil de stad eerst een kijk krijgen op de totaliteit van de problematiek in Antwerpen. Daarnaast wordt aan het Vlaams Gewest ook gevraagd om meer gedetailleerde gegevens te willen aanleveren over de voorziene lengte en hoogte van de geluidsschermen in Merksem.

Tenslotte stelt de stad dat het principe van module 5, dat uitgaat van de stelling dat steden en gemeenten moeten bijdragen in de kosten van de beperking van de hinder veroorzaakt door Gewestwegen, toch eens in vraag mag gesteld worden – zeker in de Antwerpse context met veel Gewestwegen en dus ook veel probleemlocaties. Maar vooral ook in de context van de beslissing tot het Masterplan, de oprichting van de nv BAM en de expliciete beslissing om de kleine ring te optimaliseren en nooit de grote ring nog te plannen. De kleine en grote ring komen als het ware samen bij elkaar te liggen nu, in dezelfde zate en ondertussen in volledig verstedelijkt gebied. Al deze huizen staan er dus van voor de beslissing tot bouw van de grote ring op de plek van de R1. Dit debat overstijgt echter het kader waarmee de administratie vandaag deze vragen beantwoordt.

Het district Merksem blijft aandringen om geluidswerende schermen te plaatsen ter hoogte van de wisselaar A12-E19 te Merksem.

Het district Wilrijk vraagt aandacht voor de recent ontstane problematiek van geluidsoverlast ter hoogte van de Wilsonweg waar door het Gewest (achteraf blijkbaar om veiligheidsredenen nog drastischer dan aanbesteed) bomen werden gekapt, met geluidsoverlast tot gevolg.

De volgende vergadering wordt dit dossier opnieuw geagendeerd.



2.2 Kruispunt N173-R11 (TV3V):

Tom Janssens laat weten aan TV3V de resultaten van de nieuw gevraagde simulaties te hebben bezorgd. TV3V kan op basis hiervan het voorontwerp verder aanpassen. Op korte termijn zal een overlegvergadering worden belegd ter bespreking van de resultaten.

De resultaten van dit overleg zullen de volgende GBC worden meegedeeld.

3. Subsidiedossier fietspad Mercatorstraat: Start- en Projectnota (district Antwerpen)

Sammy Cappaert licht de start- en projectnota toe aan de hand van een powerpointpresentatie.

Opmerkingen van de Provincie bij monde van Tine Willems:

- De Start- en Projectnota dient in het algemeen uitgebreider te worden geargumenteerd en vooral specifieker gemaakt en meer toegespitst op de effectieve straat waarvoor de subsidie wordt gevraagd.
- De verlichting voor het fietspad kan maar voor 40 procent rekenen op het Gewest of het Fietsfonds.
- Als de voorgeschreven fietspadbreedte van 3 meter op een hoofdroute niet kan worden gehaald, dient dit geargumenteerd te worden.
- Aparte raming voor de aanleg van het fietspad moet worden toegevoegd.
- Graag verduidelijking over de fasering en het grotere geheel waarin het project past.
- Graag toesturen van grotere plans

De Start- en Projectnota wordt mits deze aanvullingen en verduidelijkingen goedgekeurd en kan in zijn aangepaste vorm geagendeerd worden op de eerstvolgende PAC-vergadering.

4. Subsidiedossier fietspad Montignystraat: Start en Projectnota (district Antwerpen)

Tim Duchêne licht de start- en projectnota toe aan de hand van een powerpointpresentatie.

Opmerkingen van de Provincie bij monde van Tine Willems:

- de goten zijn niet subsidieerbaar, een deel van riolering wel (aandeel fietspad in totale verharding);
- graag ook expliciete vermelding van de subsidiërende partners;
- graag ook een wat uitgebreidere argumentatie waarom een fietspad in de Montignystraat vereist is;
- de inplanting van de lantaarns op het lichtengeregeld kruispunt Montignystraat – Brederodestraat moet duidelijk aangegeven worden (zichtbaarheid van/voor fietsers).

Opmerkingen Vlaamse Overheid, dienst Mobiliteit bij monde van Tom Janssens:

- er ontbreekt nog een typedwarsprofiel;
- ruimere planningscontext opnemen in de start- en projectnota (mobiliteitsplan + structuurplan Antwerpen).

T.h.v. het kruispunt Montignystraat – Brederodestraat kunnen de lijnbussen mogelijk mee gebruik maken van de vrije trambaan (vereist bijkomende verharding) en op deze manier mee genieten van voorrang bij de lichtenregeling. De verkeerspolitie zal een lichtenregeling uitwerken. Voor de PAC wordt deze lichtenregeling besproken met De Lijn.



De Start- en Projectnota wordt mits deze aanvullingen en verduidelijkingen goedgekeurd en kan in zijn aangepaste vorm geagendeerd worden op de eerstvolgende PAC-vergadering.

5. Startnota Eilandje

Het project wordt toegelicht door Luc Van Maele van studie bureau Vectris.

Tijdens de bespreking komen de volgende punten aan bod:

- De Lijn blijft erbij dat een dubbel spoor moet worden voorzien in plaats van een enkel spoor ter hoogte van de keerlus Willemsbrug. De Lijn kan wel niet met zekerheid zeggen dat het werken met één spoor technisch onmogelijk is.

- Er wordt opgemerkt dat er best andere criteria gelden voor het leggen van een technische rondrijlus dan een regulier exploitatiespoor.

- het parkeeronderzoek dient verder te worden verfijnd: opgesplitst volgens bewoners- en bezoekersparkeren, met gebruikmaking van de recentst beschikbare cijfers (mobiliteitsenquête stad Antwerpen). Nu is bij de richtcijfers een dubbeltelling gebeurd: het CROW-cijfer van 1,2 is met inbegrip van de bezoekers. Er wordt ook op gewezen dat de huidige cijfers al positiever zijn dan het zogenaamd 'duurzame' scenario dat door Vectris wordt gehanteerd. Het is dus realistisch het ambitieniveau hoger te leggen.

Het parkeeronderzoek gebeurde tijdens de werken aan de parkeergarage in de buurt en toen er nog een zeer gunstig parkeertarief van toepassing was.

In de toekomst dient uitgegaan te worden van betalend parkeren in het gehele gebied.

- er dient nagegaan te worden hoe vaak de Mexicobrug in de toekomst nog zal geopend worden en voor welke periodes.

- Roger Corbreun maakt zich zorgen over de draagkracht van het Eilandje en pleit ervoor hiermee bij de uitwerking van het bouwprogramma rekening te houden.

- Mustafa Aktas vraagt een lijst van de plannen die reeds uitgevoerd zijn of worden uitgevoerd.

Ook wat het concrete stadsaandeel zal zijn bij de vernieuwing van het Eilandje.

Besluit van de vergadering: de nota wordt goedgekeurd als start om perceel 2 uit te werken, mits:

1. uitwerking ontwerp van de keerlus Montevideo
2. uitwerking ontwerp van de technische lus Londenbrug-Willemsbrug
3. uitgaande van een herziening van het BPA in functie van een verbreding van het profiel van de Kattendijkdok-Oostkaai in functie van een trambediening
4. verdere detaillering en aanscherping van het parkeeronderzoek en de daaruit voortvloeiende parkeernormen, vertrekkende van voormelde realisatie van trambediening

Verdere opmerkingen dienen zo snel mogelijk doorgegeven te worden om eventuele aanpassingen uit te voeren.



METHODE WEBSTER

Periode:	ochtend
----------	---------

cyclustijd (sec):	overschrijdt maximum van 120 sec.
-------------------	-----------------------------------

METHODE WEBSTER

Project :
Prjct.nr. :

doc.nr:
datum:

Kruispunt:

Jaar:

Variant:

Periode:

maatgevend

	nummer	intensiteit	capaciteit	belastingsgraad	groentijd
☐	1	94	850	0,11	15
☒	2	893	3400	0,26	38
☒	3	114	1700	0,07	9
☐	4	50	850	0,06	8
☐	5	1053	1700	0,62	85
☐	6	291	1700	0,17	24
☐	7	201	850	0,24	33
☒	8	300	1700	0,18	24
☒	9	380	1700	0,22	31
☐	10	624	850	0,73	101
☐	11	650	1700	0,38	53
☐	12	67	1700	0,04	6
☐	21	0	5000	0,00	6
☐	22	0	5000	0,00	6
☐	23	0	5000	0,00	6
☐	24	0	5000	0,00	6
☐	25	0	5000	0,00	6
☐	26	0	5000	0,00	6
☐	27	0	5000	0,00	6
☐	28	0	5000	0,00	6
☐	31	0	9999	0,00	6
☐	32	0	9999	0,00	6
☐	33	0	9999	0,00	6
☐	34	0	9999	0,00	6
☐	35	0	9999	0,00	6
☐	36	0	9999	0,00	6
☐	37	0	9999	0,00	6
☐	38	0	9999	0,00	6

som van de belastingsgraden van de maatgevende conflictgroep (Y):
interne verliestijd van de maatgevende conflictgroep (Tv):

cyclustijd (sec):

Conflictvrij op N173

©vvr

METHODE WEBSTER

Project :

Prjct.nr. :

Kruispunt:

Variant:

doc.nr:

datum:

Jaar:

Periode:

maatgevend

	nummer	intensiteit	capaciteit	belastingsgraad	groentijd
☐	1	94	850	0,11	e
☐	2	893	3400	0,26	e
☐	3	114	1700	0,07	e
☐	4	50	850	0,06	e
☒	5	1053	1700	0,62	e
☒	6	291	1700	0,17	e
☐	7	201	850	0,24	e
☐	8	467	1700	0,27	e
☐	9	380	1700	0,22	e
☐	10	624	850	0,73	e
☒	11	650	1700	0,38	e
☒	12	67	1700	0,04	e
☐	21	0	5000	0,00	e
☐	22	0	5000	0,00	e
☐	23	0	5000	0,00	e
☐	24	0	5000	0,00	e
☐	25	0	5000	0,00	e
☐	26	0	5000	0,00	e
☐	27	0	5000	0,00	e
☐	28	0	5000	0,00	e
☐	31	0	9999	0,00	e
☐	32	0	9999	0,00	e
☐	33	0	9999	0,00	e
☐	34	0	9999	0,00	e
☐	35	0	9999	0,00	e
☐	36	0	9999	0,00	e
☐	37	0	9999	0,00	e
☐	38	0	9999	0,00	e

som van de belastingsgraden van de maatgevende conflictgroep (Y):

interne verliestijd van de maatgevende conflictgroep (Tv):

1,212

16

cyclustijd (sec): Y groter dan 1 !!!

1355_antwerpen_projectnota.doc

61/67

METHODE WEBSTER

Project :
Prjct.nr. :

doc.nr:
datum:

Kruispunt:

Jaar:

Variant:

Periode:

maatgevend

	nummer	intensiteit	capaciteit	belastingsgraad	groentijd
☐	1	94	850	0,11	38
☐	2	893	3400	0,26	89
☐	3	114	1700	0,07	23
☐	4	50	850	0,06	20
☒	5	1053	3400	0,31	108
☒	6	291	1700	0,17	58
☐	7	201	850	0,24	81
☐	8	467	1700	0,27	94
☐	9	380	1700	0,22	78
☐	10	624	850	0,73	250
☒	11	650	1700	0,38	130
☒	12	67	1700	0,04	13
☐	21	0	5000	0,00	6
☐	22	0	5000	0,00	6
☐	23	0	5000	0,00	6
☐	24	0	5000	0,00	6
☐	25	0	5000	0,00	6
☐	26	0	5000	0,00	6
☐	27	0	5000	0,00	6
☐	28	0	5000	0,00	6
☐	31	0	9999	0,00	6
☐	32	0	9999	0,00	6
☐	33	0	9999	0,00	6
☐	34	0	9999	0,00	6
☐	35	0	9999	0,00	6
☐	36	0	9999	0,00	6
☐	37	0	9999	0,00	6
☐	38	0	9999	0,00	6

som van de belastinggraden van de maatgevende conflictgroep (Y):
interne verliestijd van de maatgevende conflictgroep (Tv):

cyclustijd (sec):

METHODE WEBSTER

Project :
Prjct.nr. :

doc.nr:
datum:

Kruispunt:

Jaar:

Variant:

Periode:

maatgevend

	nummer	intensiteit	capaciteit	belastingsgraad	groentijd
☐	1	94	850	0,11	16
☐	2	893	3400	0,26	37
☐	3	114	1700	0,07	9
☐	4	50	850	0,06	8
☒	5	490	3400	0,14	20
☒	6	291	1700	0,17	24
☐	7	201	850	0,24	33
☐	8	467	1700	0,27	39
☐	9	380	1700	0,22	31
☐	10	624	850	0,73	103
☒	11	650	1700	0,38	54
☒	12	67	1700	0,04	6
☐	21	0	5000	0,00	6
☐	22	0	5000	0,00	6
☐	23	0	5000	0,00	6
☐	24	0	5000	0,00	6
☐	25	0	5000	0,00	6
☐	26	0	5000	0,00	6
☐	27	0	5000	0,00	6
☐	28	0	5000	0,00	6
☐	31	0	9999	0,00	6
☐	32	0	9999	0,00	6
☐	33	0	9999	0,00	6
☐	34	0	9999	0,00	6
☐	35	0	9999	0,00	6
☐	36	0	9999	0,00	6
☐	37	0	9999	0,00	6
☐	38	0	9999	0,00	6

som van de belastinggraden van de maatgevende conflictgroep (Y):
interne verliestijd van de maatgevende conflictgroep (Tv):

cyclustijd (sec):

Avondspits

Conflictvrij op R11

Covw

METHODE WEBSTER

Project :

Prjct.nr. :

Kruispunt:

Variant:

doc.nr:

datum:

Jaar:

Periode:

maatgevend

	nummer	intensiteit	capaciteit	belastingsgraad	groentijd
☐	1	75	850	0,09	12
☒	2	630	3400	0,19	28
☒	3	96	1700	0,06	8
☐	4	95	850	0,11	15
☐	5	751	3400	0,22	31
☐	6	232	1700	0,14	19
☐	7	270	850	0,32	44
☒	8	490	1700	0,29	40
☒	9	343	1700	0,20	28
☐	10	474	850	0,56	77
☐	11	1112	3400	0,33	45
☐	12	102	1700	0,06	8
☐	21	0	5000	0,00	6
☐	22	0	5000	0,00	6
☐	23	0	5000	0,00	6
☐	24	0	5000	0,00	6
☐	25	0	5000	0,00	6
☐	26	0	5000	0,00	6
☐	27	0	5000	0,00	6
☐	28	0	5000	0,00	6
☐	31	0	9999	0,00	6
☐	32	0	9999	0,00	6
☐	33	0	9999	0,00	6
☐	34	0	9999	0,00	6
☐	35	0	9999	0,00	6
☐	36	0	9999	0,00	6
☐	37	0	9999	0,00	6
☐	38	0	9999	0,00	6

som van de belastingsgraden van de maatgevende conflictgroep (Y):
 interne verliestijd van de maatgevende conflictgroep (Tv):

0,732

16

cyclustijd (sec): 117,43

1355_antwerpen_projectnota.doc

64/67



METHODE WEBSTER

Variant:	basis
----------	-------

cyclustijd (sec):	overschrijdt maximum van 120 sec.
-------------------	-----------------------------------

Het kruispunt van de R11 met de Frans van Dunlaan is met Webster doorgerekend vertrekkend van de intensiteiten uit de startnota.

Bij een eerste algemene controle is gebleken dat een conflictvrije regeling op alle takken niet werkbaar is binnen een aanvaarde cyclus van 120 s.

Daarom is er in de verdere beschrijving steeds rekening gehouden met een conflictvrije regeling hetzij op de as R11 of op de as N173

De rechtsafslaande beweging kan via bypasses buiten de regeling afgewikkeld worden

Ochtendspits

Bij een conflictvrije regeling tussen de verkeersstromen op de **R11** is gebleken dat een cyclus van 183s nodig vertrekkende van

- 2 rijstroken rechtdoor van Mortsel naar de E19/Wilrijk en Hoboken
- 1 rijstrook linksaf van Mortsel naar Edegem

en

- 1 rijstrook rechtdoor van E19/Wilrijk en Mortsel
- 1 rijstrook linksaf richting Antwerpen stad

Gezien de R11 richting Mortsel voorbij het kruispunt overgaat in een 2x1 is wenselijk om het verkeer dat rechtdoor rijdt al voor het kruispunt op 1 rijstrook rechtdoor te brengen. De eventuele wachtrij om rechtdoor te rijden wordt dan voor het kruispunt georganiseerd en niet op het kruispunt als gevolg van inweefbewegingen voorbij het kruispunt richting Mortsel.

Indien het verkeersaanbod komende van de E19/Wilrijk en Hoboken kan beperkt worden tot 300 pae/uur kan een cyclus van 120s volstaan.

Om de juiste maatregelen (toeritdosering) uit te werken dienen de verkeersstromen komende van E19/Wilrijk en Hoboken gekend te zijn.

De linksafslagstroken hebben volgende lengte:

- Van Mortsel naar Edegem: 40 m
- Van R11 naar Antwerpen-stad 120 m

Bij een conflictvrije regeling op de **N173** is de belastingsgraad te hoog vertrekkende van

- 1 rijstrook rechtdoor in elke richting
- 1 rijstrook linksaf in elke richting

Indien in beide richtingen de rechtdoorgaande beweging op 2 rijstroken gebracht wordt kan het verkeer binnen een cyclustijd van 120 s (109 s) afgewikkeld worden.

De linksafslagstroken hebben de volgende lengte:

- Van N173-noord naar R11/Wilrijk en Hoboken: 90 m
- Van N173-zuid naar Mortsel: 30 m

Avondspits

Voor de avondspits is vertrokken van de configuraties die tijdens de ochtendspits werkzaam bleken.

Omdat in de ochtendspits al dient gewerkt te worden met een beperking van de intensiteiten die komen van de R11/Wilrijk en Hoboken kan hiervan ook gebruik gemaakt worden in de avondspits. Indien het aanbod beperkt wordt tot 490 pae/uur kan een cyclus van 120s volstaan.

Omdat de verschillende linksaf stromen gewijzigd zijn, zijn volgende lengtes nodig

- Van mortsel naar Edegem: 40 m
- Van R11 naar Antwerpen-stad 120 m

Indien de N173 conflictvrij geregeld wordt dan kan dit met een cyclus van 120s. Berekening geeft aan dat de cyclus 123 s bedraagt.

Omdat de verschillende linksaf stromen gewijzigd zijn, zijn volgende lengtes nodig

- Van N173-noord naar R11/Wilrijk en Hoboken: 80 m
- Van N173-zuid naar Mortsel: 40 m

Uit de combinatie van de ochtend- en avondspits blijkt dat de afslagstroken volgende lengte hebben:

R11:

- Van mortsel naar Edegem: 40 m
- Van R11 naar Antwerpen-stad 110 m

N173

- Van N173-noord naar R11/Wilrijk en Hoboken: 90 m
- Van N173-zuid naar Mortsel: 40 m

BIJLAGE 5 OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG

De verantwoordingsnota (addendum B26) vindt u terug in bijlage 5.

In de digitale verzending van de projectstudie, is de volledige omgevingsvergunningsaanvraag toegevoegd van het globale project 'herinrichting kruispunt R11 (Frans Van Dunlaan) xN173 (Prins Boudewijnlaan).

VOORWERPEN:
Ingedeelde inrichtingen of activiteiten
- Naam van voorwerp: IIOA R11
Stedenbouwkundige handelingen
- Naam van voorwerp: BA R11
Terrein, stuk grond: Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen: Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen
Infrastructuur: Nieuwbouw of aanleggen: Verharding / Inrichting openbaar domein
Infrastructuur: Nieuwbouw of aanleggen: Gewestweg
Infrastructuur: Nieuwbouw of aanleggen: Niet ingedeelde waterloop
Infrastructuur: Nieuwbouw of aanleggen: Voetwegen en fietswegen
Infrastructuur: Nieuwbouw of aanleggen: Riolering en collectoren
Klein landschapselement, zoals bijvoorbeeld een bomenrij of houtkant: het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen: Vegetatiewijziging

Figuur 23 Voorwerp van omgevingsvergunningsaanvraag

Addendum B26 Verantwoordingsnota

- 1** Voeg de volgende gegevens als bijlage B26 bij het formulier:
 - een beschrijving van het voorwerp van de aanvraag;
 - een beschrijving van de ruimtelijke context van de geplande werken, meer bepaald:
 - het feitelijke uitzicht en de toestand van de plaats waar de werken zijn gepland;
 - de zoneringsgegevens van het goed;
 - de overeenstemming en de verenigbaarheid van de aanvraag met de wettelijke en ruimtelijke context;
 - de integratie van de geplande werken in de omgeving;
 - als het een gebouw betreft dat geheel of gedeeltelijk toegankelijk is voor het publiek: de al niet vergunningsplichtige voorzieningen om integrale toegankelijkheid te bereiken voor de personen met verminderde beweeglijkheid. Besteed daarbij bijzondere aandacht aan de voorzieningen die verder gaan dan de wettelijk vastgelegde normen.

BESCHRIJVENDE NOTA

Wegenis- en rioleringswerken

Antwerpen: Frans van Dunlaan - R11

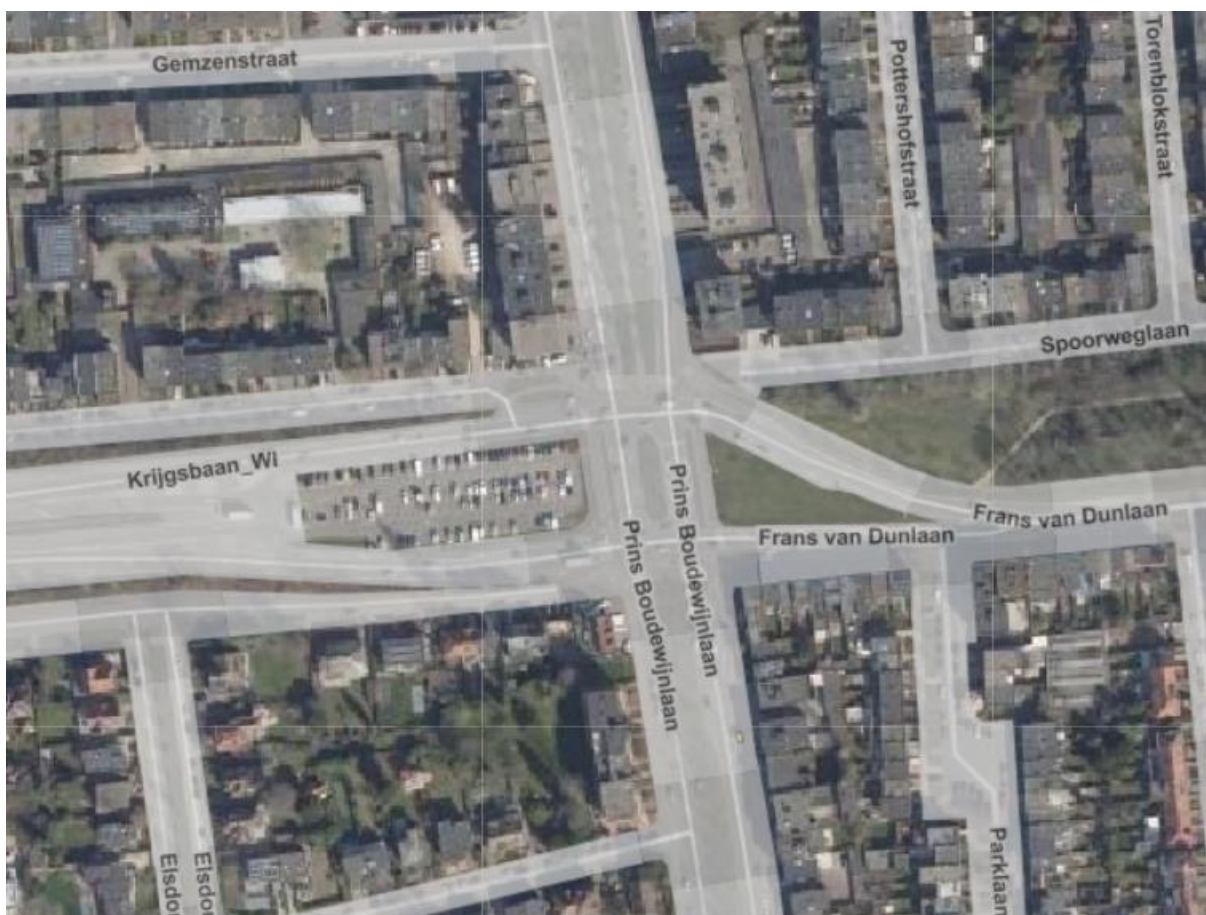
DOSSIER VOOR DE AANVRAAG OM EEN OMGEVINGSVERGUNNING VOOR

- technische werken⁽¹⁾
- terreinaanlegwerken⁽¹⁾
- ~~werken waarvoor een uitgebreide dossiersamenstelling vereist is~~⁽⁴⁾

1. Voorwerp van de aanvraag :

In het kader van de heraanleg van de het kruispunt Frans van Dunlaan – R11 voor de verbetering van de verkeersveiligheid betreffende de fietsers en een beter doorstroming, wordt een omgevingsvergunning aangevraagd.

Het projectgebied is hierna weergegeven, de verschillende werkzaamheden die binnen het project voorkomen worden hieronder kort beschreven:



Het betreft een aanvraag op Vlaams niveau.

In deze aanvraag wordt geen inrichting weergegeven van de tijdelijke handelingen die binnen de grenzen van de aanvraag zullen plaatsvinden. De fasering van de werken wordt uitgewerkt door de aannemer. Momenteel hebben we geen inzicht in hoe hij deze werken zal uitvoeren en welke tijdelijke inrichtingen hij hiervoor nodig zal hebben. In de huidige opvatting wordt er vanuit gegaan dat de verschillende faseringen elkaar in relatief korte periodes zullen opvolgen en dat de tijdelijke inrichting minder dan één jaar aanwezig zullen zijn.

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet past.

Deze werken omvatten volgende:

1.1. Stedenbouwkundige handelingen (BA xxxx):

- Opbreken/slopen bestaande wegenis en verharding: Slopen of verwijderen: **189254OPBRAAK**

Handeling conform VCRO:	artikel 4.2.1. paragraaf 1° "c) het afbreken, herbouwen, verbouwen en uitbreiden van een constructie;"
Vergunningsplichting:	ja
Straat en nummer:	Frans van Dunlaan - R11
Postnummer en gemeente:	2610 Antwerpen
Kadastrale gegevens:	Openbaar domein

Voor de aanleg van het nieuwe wegontwerp dient de bestaande verharding over de volledige projectzone opgebroken te worden. De delen die niet binnen het vrijstellingsbesluit vallen zijn aangeduid op het inplantingsplan bestaande toestand.

- Rooien van hoogstammigen bomen: Hoogstammige bomen vellen: **189254ROOIEN**

Handeling conform VCRO:	artikel 4.2.1. paragraaf 3° "bomen die op een hoogte van één meter boven het maaiveld een stamomtrek van één meter hebben, en geen deel uitmaken van de oppervlakten, vermeld in 2°, vellen;"
Vergunningsplichting:	neen
Straat en nummer:	Frans van Dunlaan - R11
Postnummer en gemeente:	2610 Antwerpen
Kadastrale gegevens:	Openbaar domein

Voor het nieuwe wegenisontwerp dienen de bestaande laanbomen gerooid te worden. De soorten en omtrek zijn verder in dit addendum opgenomen en zijn zichtbaar op het inplantingsplan bestaande toestand.

- Rooien van bos: Ontbossen: **189254ONTBOSSEN1** en **189254ONTBOSSEN2**

Handeling conform VCRO:	artikel 4.2.1. paragraaf 2° met bomen begroeide oppervlakten, vermeld in artikel 3, § 1 en § 2, van het bosdecreet van 13 juni 1990 ontbossen, zoals vermeld in artikel 4, 15°, van dat decreet.
Vergunningsplichting:	ja
Straat en nummer:	Frans van Dunlaan - R11
Postnummer en gemeente:	2610 Antwerpen
Kadastrale gegevens:	Openbaar domein

Zone 1:

De oorspronkelijke vergunningsaanvraag met ref 8.00/11002/424373.3 omvatte destijds een boscompensatie voor een daarvoor gerooid gedeelte langs de westzijde van het projectgebied. Aangezien deze vergunning niet werd afgeleverd, is de boscompensatie ook nooit afgerond. Om deze redenen dient er voor deze zone opnieuw een boscompensatievoorstel toegevoegd te worden à ratio van oppervlakte van 2400m² inheems loofhout (factor 2).

Zone 2:

Verder is er ook ontbossing nodig langs de oostzijde van het projectgebied.

- Reliëfwijziging voor aanleg nieuw wegprofiel: Reliëf van de bodem aanzienlijk wijzigen: **189254RELIEF**

Handeling conform VCRO:	artikel 4.2.1. paragraaf 4° "het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen, onder meer door de bodem aan te vullen, op te hogen, uit te graven of uit te diepen waarbij de aard of de functie van het terrein wijzigt"
Vergunningsplichting:	ja

Straat en nummer: Frans van Dunlaan - R11
Postnummer en gemeente: 2610 Antwerpen
Kadastrale gegevens: Openbaar domein

Om het nieuwe wegenisontwerp te kunnen realiseren en om een vlotte overgang te realiseren met het bestaande maaiveld, worden er reliëfwijzigingen uitgevoerd. De niveauverschillen zijn aangegeven op de dwarsprofielen van deze handeling.

▪ Aanleg hemelwatervoorzieningen (grachten / bufferbekken):

Handeling conform VCRO: artikel 4.2.1. paragraaf 4° het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen, onder meer door de bodem aan te vullen, op te hogen, uit te graven of uit te diepen waarbij de aard of de functie van het terrein wijzigt;
Vergunningsplichting: ja
Straat en nummer: Frans van Dunlaan - R11
Postnummer en gemeente: 2610 Antwerpen
Kadastrale gegevens: Openbaar domein

De aanleg van grachten is vervat onder nieuwe infrastructuur

▪ Aanleg rioleringen (DWA / RWA):

Handeling conform VCRO: artikel 4.2.1. paragraaf 1° “b) het functioneel samenbrengen van materialen waardoor een constructie ontstaat,”.
Vergunningsplichting: ja, vrijgesteld volgens artikel 10 4°
Straat en nummer: Frans van Dunlaan - R11
Postnummer en gemeente: 2610 Antwerpen
Kadastrale gegevens: Openbaar domein

Er wordt een gescheiden stelsel gerealiseerd over het volledige projectgebied. Een RWA stelsel bestaande uit betonnen buizen met grote diameters 700mm – 1000mm zal aansluiten op het bestaande stelsel in de Prins Bouwdewijnlaan ter hoogte van huisnummers 308-324. Er worden verschillende grachten, bufferbekkens en een wadi in de projectzone gerealiseerd om zo veel mogelijk regenwater ter plaatste te laten infiltreren en te bufferen. De bufferberekening is als bijlage aan addenda B25 toegevoegd.

Het DWA stelsel zorgt voor een maximale afkoppeling van de woningen op de Frans van Dunlaan, Zwaluwenlaan en de Spoorweglaan. Er wordt een aansluiting gerealiseerd op het bestaande stelsel van de Prins Bouwdewijnlaan, dat het hoger gelegen afvalwater mee opvangt ter hoogte van de Ganzenstraat. Er wordt stroomafwaarts een aansluiting gerealiseerd op het bestaande rioleringstelsel.

- Aanleggen van nieuwe infrastructuur door de aanleg van wegenis en verhardingen van de rijweg, fiets- en voetpaden. Nieuwbouw of aanleggen: **189254VERHARDING**

Handeling conform VCRO:	artikel 4.2.1. paragraaf 1° "b) het functioneel samenbrengen van materialen waardoor een constructie ontstaat,".
Vergunningsplichting:	ja bepaalde delen vrijgesteld volgens artikel 10.1°
Straat en nummer:	Frans van Dunlaan - R11
Postnummer en gemeente:	2610 Antwerpen
Kadastrale gegevens:	Openbaar domein

De doelstelling van dit project is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit wordt gerealiseerd door de aanleg van nieuwe brede fietspaden in asfalt met een rode toeslagstof. De fietspaden zullen een gemiddelde breedte hebben van 3.5m. De voetpaden worden voorzien in betonstraatstenen van het formaat 22/22/10 in een grijze kleur.

De doorstroom van het verkeer zal verbeteren door de aanleg van bijkomende afslagstroken. Dit wordt gerealiseerd door een volledig nieuwe wegenis te voorzien over de projectzone. De verharding zal bestaan uit asfalt en zal worden ingesloten met ter plaatse vervaardigde betonnen kantstroken. De bestaande parkeervoorziening aan de zwaluwenlaan en Spoorweglaan zal voor deze wegvallen. Echter worden er een nieuwe parkeerzone in betonnen grasdallen gerealiseerd in de Frans van Dunlaan en ter hoogte van de Zwaluwenlaan. Er worden 8 mindervalide parkeerplaatsen voorzien in betonstraatstenen 22/1/10, antraciet in elleboogverband.

1.2. Ingedeelde inrichtingen of activiteiten (IIOA R11):

In functie van bovenvermelde werkzaamheden en afhankelijk van het grondwaterniveau en de ontgravingsdiepte op de locatie zal het grondwater verlaagd moeten worden. De verlaging van de watertafel wordt gerealiseerd door middel van een bemaling.

Het bemalingswater wordt geloosd op de bestaande RWA riolering.

Voor de bemaling worden rubriek 53.2.2° b) 2° klasse 2 en rubriek 53.2.1.°b) aangevraagd. Verder informatie en de nodige addenda voor de aanvraag van de bemaling wordt bijgevoegd aan de aanvraag.

1.3. Vegetatiewijzigingen (VW R11):

Voor het uitvoeren van bovenstaande stedenbouwkundige handelingen, gelegen in gebieden die in Art 13§5,1° beschreven worden, wordt een corresponderende vegetatiewijziging opgemaakt. **Addendum V1** – vegetatiewijziging en een natuurtoets alsook de nodige plannen en foto's worden toegevoegd aan de aanvraag.

2. Ruimtelijke context van de geplande werken of handelingen

2.1. Feitelijk uitzicht en de toestand van de plaats waar de werken of handelingen worden gepland

Het projectgebied bevindt zich langheen de Frans van Dunlaan van aan de Torenblokstraat tot aan de aansluiting met de Spoorweglaan en de Zwaluwenlaan. Daarnaast wordt er ook gewerkt in de Prins Bouwdewijnlaan.

De bestaande verharding van de wegen bestaat uit een combinatie van **asfaltverharding voor de hoofdwegenis en betonstraatstenen voor de afslagstroken**. De voetpaden en fietspaden die aanwezig zijn, zijn voorzien in betonstraatstenen en betonklinkers.

De bestaande weginfrastructuur is doorheen het projectgebied in degelijke staat, de typische gebreken zoals plaatselijke verzakkingen van voetpaden, scheurtjes in het asfaltoppervlakte en lichte verzakkingen van betonplaten zijn aanwezig maar algemeen gezien beperkt.

2.2. Zoneringsgegevens van het goed

Het goed is volgens :

☐ het gewestplan of het ontwerpgewestplan :

– gelegen in het (de) gebied(en) :

– Woongebieden

– Parkgebieden

☐ het ruimtelijk uitvoeringsplan van de gemeente :

- goedgekeurd op : door :
- gelegen in de zone(s) :
- met de volgende belangrijkste voorschriften die op het ontwerp van toepassing zijn

☐ het (de) bijzonder(e) plan(nen) van aanleg of het (de) voorlopig aangenomen bijzonder(e) plan(nen) van aanleg :

☐ de niet-vervallen verkavelingsvergunning(en), afgegeven aan :

- goedgekeurd op : door :
- nummer(s) van het (de) perceel (percelen) in de verkaveling(en) :
- met de volgende belangrijkste voorschriften die op het ontwerp van toepassing zijn :

☐ de gemeentelijke bouwverordening

- goedgekeurd op : door :
- enkel de relevante voorschriften die op het ontwerp van toepassing zijn :

☐ Het gemeentelijk RUP :

- goedgekeurd op : door :
- enkel de relevante voorschriften die op het ontwerp van toepassing zijn :

☒ Het gewestelijk RUP : **Grootstedelijk gebied Antwerpen**

- goedgekeurd op : door : **De minister-president van de Vlaamse Regering**
- enkel de relevante voorschriften die op het ontwerp van toepassing zijn : **geen**

Voor het goed gelden verder volgende zaken :

☐ het betreft een beschermd monument, stads- of dorpsgezicht, landschap

- * naam :
- * goedkeuringsbesluit van (datum) :
- * met volgende belangrijkste voorschriften die op het ontwerp van toepassing zijn : /

☐ het betreft een bouwkundig erfgoed element

- * naam :
- * goedkeuringsbesluit van (datum) :
- * met volgende belangrijkste voorschriften die op het ontwerp van toepassing zijn : /

☐ het goed is gelegen aan een gewestweg, provincieweg, ...

- * namelijk de (naam of nummer): **R11**
- * (indien de aanvrager de volgende gegevens heeft kunnen inkijken):

3. De overeenstemming en de verenigbaarheid van de aanvraag met de wettelijke en ruimtelijke context.

De werken zijn grotendeels in overeenstemming met de geldende bestemmingen. De werken worden grotendeels gerealiseerd binnen de grenzen van het bestaande openbaar domein. Deze bestemmingen laten de realisatie van wegen toe.

Het gedeelte van het projectgebied gelegen in 'woongebied' is verenigbaar met de wettelijke context. Het betreft de handelingen '189254VERHARDING'. Deze werken bevatten de heraanleg van de wegenis incl. de aanleg van nieuwe grachten.

De ontwikkelingen zijn niet in overeenstemming met de geldende bestemming

- Parkgebieden

Een deel van de wegeniswerken van handelingen '189254VERHARDING' bevindt zich in de 'zone voor parkgebied' en is niet verenigbaar met de daar geldende voorschriften. Er wordt verwezen naar de afwijkmogelijkheden uit de Codex, nl. art. 4.4.7§2.

Conform art. 4.4.7§2 van de Vlaamse Codes Ruimtelijke Ordening mag in een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuur of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.

Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2 en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester.

Hoofdstuk II De Handelingen van algemeen belang

Art. 2 Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, worden de handelingen beschouwd die betrekking hebben op:

- 1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en parkings;
- 4° de openbare elektrische leidingen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals transformatorstations, installaties voor de productie van elektriciteit, dienstgebouwen en andere;
- 5° de openbare leidingen voor het vervoer van specifieke vloeibare stoffen en gasen, zoals zuurstof, waterstof, aardgas, olie, nafta, water en afvalwater met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals waterzuiveringsstations, controlepunten, pomp- en overslagstations, dienstgebouwen en andere;
- 8° alle handelingen van algemeen belang, aangewezen in artikel 3 van dit besluit;

Hoofdstuk III De handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben of als dergelijke handelingen beschouwd worden

Art. 3 §1 De volgende handelingen zijn handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, §2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De handelingen hebben betrekking op:

- 1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiters- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker;
- 2° de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;
- 4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuur;
- 5° de aanleg, wijziging of uitbreiding van onder- of bovengrondse elektriciteitsleidingen die bedoeld zijn voor het openbaar distributienet, en de aanhorigheden met het oog op de exploitatie;
- 6° de aanleg, wijziging of uitbreiding van al dan niet draadloze communicatienetwerken, zoals telefoonverkeer, televisie en internet, en de aanhorigheden met het oog op de exploitatie, zoals

pylonen, masten, voedings- en schakelkasten, als de pylonen een hoogte van 20 meter niet overschrijden;

- 7° de aanleg, wijziging of uitbreiding van ondergrondse waterleidingen die bedoeld zijn voor het openbaar distributienet, en de aanhorigheden met het oog op de exploitatie, zoals pompen;
- 8° de aanleg, wijziging of uitbreiding van ondergrondse aardgasleidingen die bedoeld zijn voor het openbaar distributienet, en de aanhorigheden met het oog op de exploitatie;
- 8° / 1 de aanleg, wijziging of uitbreiding van ondergrondse warmte- en koudenetleidingen die bedoeld zijn voor het openbaar distributienet, en de bijbehorende kleinschalige infrastructuur, zoals toezichtspotten, pompputten, ontluchters en voedings- en schakelkasten;
- 9° de aanleg, wijziging of uitbreiding van ondergrondse leidingen die voor het openbaar net bedoeld zijn, en voorzieningen voor het verzamelen en afvoeren van hemel-, oppervlakte- en afvalwater en de bijbehorende kleinschalige infrastructuur, zoals controlepunten, pomp- en overslagstations;
- 10° de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuren en voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een bestaande of geplande infrastructuur of voorziening, zoals bermen of taluds, groenvoorzieningen en buffers, werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw, geluidsschermen en geluidsbermen, grachten en wadi's, voorzieningen met het oog op de waterhuishouding en de inrichting van oevers;
- 14° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°;

Art. 3 §2 Naast de handelingen, vermeld in paragraaf 1, kunnen de volgende handelingen van algemeen belang beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, §2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

- 1° de aanleg van gewestwegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;
- 3° de wijziging of uitbreiding van :
 - a) andere openbare park-and-rideparkings en carpoolparkings dan de parkings, vermeld in punt 2°,

Een combinatie van de handelingen, vermeld in de paragrafen 1 en 2 of in paragraaf 2 alleen, kan ook beschouwd worden als een handeling van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact heeft als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Art. 3 § 3. Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan het vergunningverlenende bestuursorgaan vaststellen dat een handeling van algemeen belang die niet in paragraaf 1 of 2 is vermeld,, een ruimtelijk beperkte impact als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening heeft.

Deze handelingen mogen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied tenzij deze handelingen gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Dat bestuursorgaan beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en omvang van het project, en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen

Het vergunningverlenende bestuursorgaan oordeelt en beslist daarover nadat een projectvergadering werd gehouden en voor de vergunningsaanvraag werd ingediend. Het document waaruit die beslissing blijkt, wordt bij de vergunningsaanvraag gevoegd.

3.1. Gemotiveerd verzoek ruimtelijk beperkte impact

3.1.1. Inplanting van de handelingen

De wegeniswerken bevinden zich op de Zwaluwenlaan en de Soorweglaan tussen de Prins Bouwdewijnlaan en de Elsdonkiaan. Verde op de Frans van Dunlaan tot aan de Struisbeeklaan.

3.1.2. Aard van de handeling

De werken die hier zullen gebeuren omvatten het grondwerk voor de rioleringsleuf, de aanleg van de riolering, de terreinaanlegwerken en de wegeniswerken.

3.1.3. Omvang van de handelingen

De wegeniswerken langs de Frans Van Dunlaan betreffen een omvang over de volledige breedte van het gewestplan 'parkgebieden'.

3.1.4. Ruimtelijke effecten van de handelingen

De aanleg van bovenvermelde handelingen zal een ruimtelijk beperkt impact hebben op de omgeving omwille van volgende aspecten.

- Huidige toestand bestaat tevens uit dezelfde functies voor auto-, fiets- en voetverkeer en vormen geen vreemd of uitzonderlijk element in de bovengrond.
- De heraanplant van meer bomen zal tevens zorgen voor een vergroening van de projectzone.
- De fietsveiligheid zal verbeteren door de aanleg van bredere fietspaden en veiligere oversteekpunten

Zodoende zijn de geplande werken geïntegreerd in de omgeving.

4. Landschappelijke integratie in het gebied

De bestaande weginfrastructuur wordt vernieuwd met oog op een verbeterde verkeerveiligheid, verbeterde toegankelijkheid en een groener karakter van het openbaar domein. De hoofdas wordt heraangelegd in asfalt, terwijl de parkeerzones in betonnen grastegels en betonstraatstenen worden voorzien. De voetpaden worden heraangelegd als volwaardige wandelzones in betonstraatstenen. De fietsoversteken worden buiten het kruispunt gelegd waardoor de veiligheid aan de oversteekpunten verder benadrukt wordt.

Waar de straatbreedte het toelaat wordt er maximaal groen voorzien. In de smallere delen is dit in de vorm van gras. In de bredere delen wordt dit voorzien in een volwaardige groenzone tussen de rijbanen. De groenzone wordt voorzien van bomen.

Het tracé van de wandelpaden, fietspaden en de nieuwe grachten worden zo voorzien zodat deze zo weinig mogelijk impact hebben. De wandelpaden en fietspaden vormen ook geen zonevreemde objecten, ze zijn beide reeds aanwezig in de parkzone. Het project voorziet louter in een aanpassing of een uitbreiding van de reeds aanwezige elementen.

5. Invloed op installaties van andere besturen/opdrachtgevers

5.1. Nutsleidingen

Er dienen nutsleidingen worden verplaatst te worden. De verplaatsing van deze leidingen zal gebeuren in overeenstemming met de nutsmaatschappijen.

5.2. DWA/RWA

Er worden realisaties gerealiseerd op het bestaande rioleringsstelsel. De aansluiting van deze leiding is in overeenstemming met de nutsmaatschappijen.

6. Tijdelijke werkzones

Niet van toepassing

7. Toelichting 'Minder Hinder' maatregelen

Het omleidingsplan dient door de aannemer opgemaakt te worden. De nodige posten voor de verkeersomleiding zijn opgenomen in de meetstaat.

Daar er door de werken zeer grote verkeershinder wordt verwacht, wordt op alle toegangswegen naar het kruispunt alsook op de snelweg vooraankondigingsborden geplaatst en een omleiding aangegeven met het doel de bestuurders alternatieve routes te laten volgen.

- Op de vooraankondigingsborden ter hoogte van het kruispunt Antwerpsestraat (N1)-Vredebaan (R11) wordt volgende tekst voorzien: "Sterke verkeershinder kruispunt R11 - N173, omleiding Antwerpen/Wilrijk via Antwerpsestraat - Grotesteeweg (N1); volg A."

- Op de vooraankondigingborden ter hoogte van de R11 richting Mortsel wordt volgende tekst voorzien: “Sterke verkeershinder kruispunt R11 - N173, omleiding Mortsel via E19 - afrit Kontich - Boniverlei (N171) volg B.”
- Op de vooraankondigingborden ter hoogte van het kruispunt Boniverlei (N171) - Prins Boudewijnlaan (N173) wordt volgende tekst voorzien: “Sterke verkeershinder kruispunt R11 - N173”, omleiding Antwerpen via Boniverlei (N171) - Mechelsesteenweg - Antwerpsestraat - Grotesteenweg (N1); volg C”.
- Op de vooraankondigingborden ter hoogte van het kruispunt Grotesteenweg (N1) - Elisabethlaan (N173) wordt volgende tekst voorzien: “Sterke verkeershinder kruispunt R11 - N173, omleiding Kontich via Grotesteenweg - Antwerpsestraat - Mechelsesteenweg (N1) - Boniverlei (N171) volg D”.
- Op de vooraankondigingborden op de E19 vanuit Brussel ter hoogte van afrit Kontich wordt volgende tekst voorzien: “Sterke verkeershinder kruispunt R11 - N173, omleiding Mortsel via afrit Kontich - Boniverlei (N171); volg E”.

Het fietsverkeer dient steeds van zuid naar noord en omgekeerd op de Prins Boudewijnlaan kunnen rijden. De aannemer dient in zijn fasering hier de nodige aandacht aan besteden. Daar er door de werken zeer grote verkeershinder wordt verwacht, wordt voor fietsers een alternatieve omleiding voorzien. Deze blijft de ganse duur der werken behouden.

- De fietsers op de Prins Boudewijnlaan worden via de tunnel onder de R11 geleid.
- Komende van het zuiden wordt ter hoogte van het Kerkplein (verkeerslichten geregeld) de omleiding voor de fietsers aangegeven. Omleiding via de Marienlaan en Elsdonkiaan
- Ter hoogte van de Leroylaan en de D’Heldtlaan en worden aanduidingen gegeven om de Prins Boudewijnlaan over te steken naar het dubbelrichtingsfietspad aan de westzijde van de Prins Boudewijnlaan.
- Ter hoogte van de Burletlaan wordt de oversteekbeweging over de Boudewijnlaan verboden en onmogelijk gemaakt door het plaatsen van tijdelijke betonnen geleideconstructie in de as van de weg. Omleiding via de Sterrelaan of de D’Heldtlaan
- Ter hoogte van de Sterrenlaan wordt het fietspad met een hek afgesloten.
- Komende van het noorden wordt ter hoogte van de Gemzenlaan de omleiding aangegeven.
- In het verlengde van de Hoge-Aardstraat wordt een tijdelijke oversteekplaats richting Gemzenlaan gerealiseerd. Het fietspad richting kruispunt wordt afgesloten.
- Het fietsverkeer komende van het oosten (Vredelaan – wordt via de Spoorweglaan omgeleid. Aansluiting op de Prins Boudewijnlaan thv de Hoge Aardstraat.
- De aansluiting van de Parklaan, de Garden Citylaan en de Struisbeeklaan op de R11 worden afgesloten voor alle verkeer. De fietsers kunnen via de Uilenstraat de R11 bereiken en oversteken. Van daar uit worden ze omgeleid naar de Jozef Hermanslei - Spoorweglaan

De signalisatie van deze omlegging wordt uitgevoerd volgens plan nr. 1M3D8E 0 021809 00 en wordt betaald in posten nr. 910 t.e.m. 914; 920 t.e.m. 923 van de opmeting.

De opdrachtnemer wordt gewezen op de aanwezigheid van de GZA Ziekenhuizen campus Sint-Augustinus die kort tegen de projectzone gelegen is. De bereikbaarheid moet steeds gegarandeerd worden :

- Bezoekersparking in de Oosterveldlaan. De bezoekersparking is via de Groenenborgerlaan te bereiken.
- Toegang spoeddienst in de Spoorweglaan.

Voor de verbinding naar de Spoorweglaan dient de nodige aandacht te krijgen wanneer deze afgesloten wordt tijdens de werken. Indien nodig wordt een tijdelijke verbinding in asfalt aangelegd die enkel door de hulpdiensten gebruikt mag worden. Dit dient bij de opmaak en de indiening van de vergunningsaanvraag voor het plaatsen van de werfsignalisatie de nodige aandacht te krijgen. De communicatie omtrent verkeersafwikkeling, fasering, gewijzigde verkeerssituaties, ... dienen tijdig en correct doorgegeven te worden aan de opdrachtgever en hulpdiensten. Het voeren van de nodige communicatie is ten laste van de opdrachtnemer.

8. Watertoets

We verwijzen hiervoor naar de hydraulische verantwoording in de watertoets die afzonderlijk in het omgevingsloket werd opgeladen.

9. Archeologienota

Voor het project werd een archeologienota opgemaakt en wordt als afzonderlijk document in het omgevingsloket opgeladen.

10. Sloopwerken

Het sloopopvolgingsplan zal als addendum B30 toegevoegd worden aan de aanvraag.

11. Beplanting

11.1. Ontbossen

Het boscompensatieformulier, addendum B32, is als bijlage toegevoegd aan dit addendum.

11.2. Kappen van hoogstammige bomen

Voor de aanleg van het nieuwe wegprofiel worden in het volledige projectgebied bomen gekapt. De diameters zijn aangeduid op de plannen.

Conform de VCRO artikel 4.2.1 3° is het kappen van volgende bomen:

1. niet vergunningsplichtig:

Stamomtrek: diverse omtrek kleiner dan 1,00m

boomsoort	omtrek	Aantal volgens zonering gewestplan		
		Totaal	woongebieden	parkgebieden
Tilia platyphyllos	±50cm	4	4	
	±70cm	10	10	
	±80cm	3	3	
	±90cm	7	7	
	+/-110cm	1	1	
Prunus sargentii	±50cm	9	9	
Fraxinus excelsior	±50cm	7		7
	±60cm	9	3	6
	±70cm	6	3	3
	±20cm	1		1
	±80cm	5	2	3
Juglas regia	±40cm	2		2
	±50cm	3		3
Totaal		67		

11.3. Nieuw aan te planten bomen

Over het volledige projectgebied worden nieuwe bomen aangeplant. Deze zijn aangeduid op de ontwerpplannen. **Het beplantingsplan is als bijlage aan dit addendum toegevoegd.**

Boomsoort:

	Fe: Fraxinus excelsior
	Tt: Tilia tomentosa
	As: Alnus spaethii
	Fo: Fraxinus ornus 'Louisa Lady'
	Pa: Platanus x acerifolia
	QrF: Quercus robur 'Fastigiata'
	Fa: Fraxinus angustifolia 'Raywood'
	Ac: Acer campestre
	Qr: Quercus robur
	Mengeling van Populus nigra, Populus tremula & Alnus glutinosa

Plantmaat: plantmaat 18/20

Aantal: 229 stuks in totaal

12. Zaak der wegen

Het project betreft de heraanleg van bestaande openbare infrastructuur, als doende in de zaak der wegen van toepassing. **Er wordt binnen het project binnen de grenzen van de bestaande rooilijnen gewerkt, er worden geen nieuwe rooilijnen gevestigd of bestaande gewijzigd.**

Verder zorgt het project voor een **veiligere en milieuvriendelijkere inpassing** van de nodige elementen (autoverkeer, traag verkeer, nutsvoorzieningen, ...) zonder dat de bestaande situatie inzake verkeersdoorstroming hierdoor beïnvloed wordt.

13. Grondverzet

Voor het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de partijen grond, die in het kader van onderhavige infrastructuurwerken verplaatst, aangevoerd of afgevoerd dienen te worden werd een **Technisch Verslag opgesteld en werd een Conformverklaring bekomen**. De regelgeving mbt. het grondverzet ikv onderhavige project werd geïmplementeerd zodoende dit leidt tot kostefficiëntie (een sterke kostenreductie en meer zekerheid bij grondwerken).

Hieromtrent werden :

- de bemonsterings- en analysestrategie kosteneffectief uitgevoerd;
- verslagen conform de recentste procedures en richtlijnen opgesteld, in nauw overleg met betrokken instanties (bodembeheerorganisatie, OVAM, studiebureau);
- tijdens de ontwerpfase met behulp van kostenramingen voor grondverzet/hergebruik gekoppeld aan (3D) visualisaties van grondkwaliteiten het grondverzet/bodemsanering en de ontwikkeling op elkaar afgestemd.

Bovenstaande zal als bijlage aan de verantwoordingsnota worden toegevoegd.

14. Kostenraming

De kostenraming is als bijlage bij dit addenda toegevoegd

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Antwerpen

Anna Bijnsgebouw

Lange Kievitstraat 111-113 bus 41

2018 ANTWERPEN

T 03 224



AANGETEKEND

Mevrouw Rita Heyvaert

Departement Omgeving - team Antwerpen

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning
en -projecten

Lange Kievitstraat 111-113 bus 61

2018 Antwerpen

wegen.antwerpen@vlaanderen.be

07 MRT 2023

uw bericht van

uw kenmerk

ons kenmerk

bijlagen

WA/INV/R11/1

1

vragen naar/e-mail

datum

Nele Vanmarcke nele.vanmarcke@mow.vlaanderen.be

07/03/2023

Betreft: Verzoek Projectvergadering buurtparkings kruispunt R11 x Frans Van Dunlaan

Geachte mevrouw,

In voorbereiding van de omgevingsvergunningsaanvraag van de herinrichting van het kruispunt R11 (Frans Van Dunlaan - Krijgsbaan) x N173 (Prins Boudewijnlaan) verzoekt Agentschap Wegen en Verkeer, in samenwerking met Stad Antwerpen en Aquafin, de bevoegde overheid om, conform Artikel 8 van het Omgevingsdecreet, een projectvergadering te organiseren voor de aanleg van buurtparkings ter hoogte van het kruispunt R11 x N173.

De buurtparkings worden gedeeltelijk in gebied met als bestemming parkgebied ingepland.

In kader van de projectvergadering vindt u in bijlage de projectstudie terug, welke als doel heeft de ruimtelijk beperkte impact van de handeling van algemeen belang aan te tonen conform §3 van het besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Bij deze verzoeken wij u om een projectvergadering te organiseren.

Met de meeste hoogachting,

Getekend door: Eva Van den Bossche (Si)
Getekend op: 2023-03-07 11:30:39 +01:0
Reden: Ik keur dit document goed

Eva Van den Bossche

Afdelingshoofd

Bijlage 1: projectstudie



Vlaanderen
is Wegen en Verkeer

KRIJGSBAAN

PARKEERONDERZOEK 2023

VERSIE 14/04/2023



MOBILITEIT IN ZICHT



INHOUD

- Inleiding
- Methodiek
- Resultaten
- Conclusie
- Bijlage

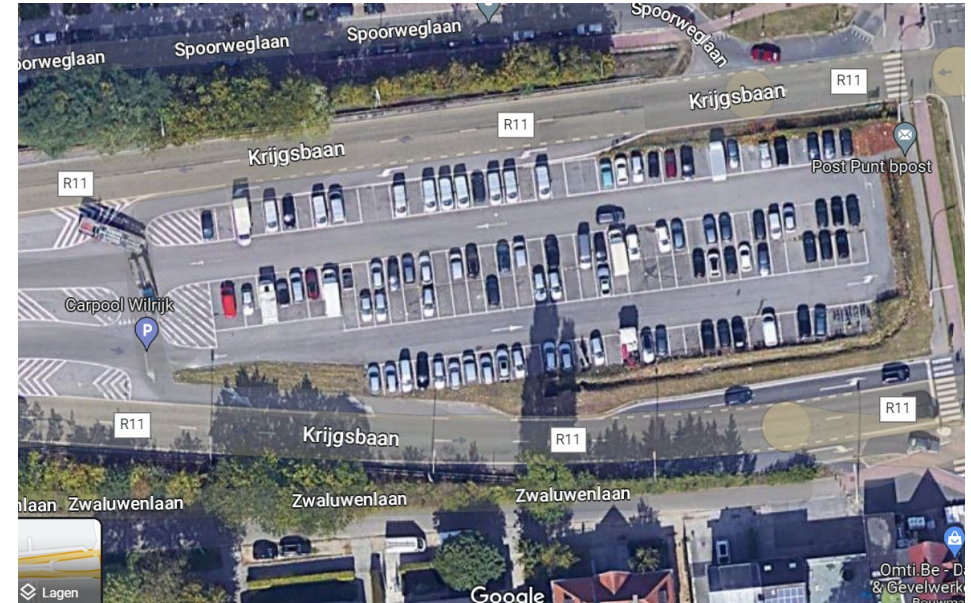
INLEIDING





INLEIDING

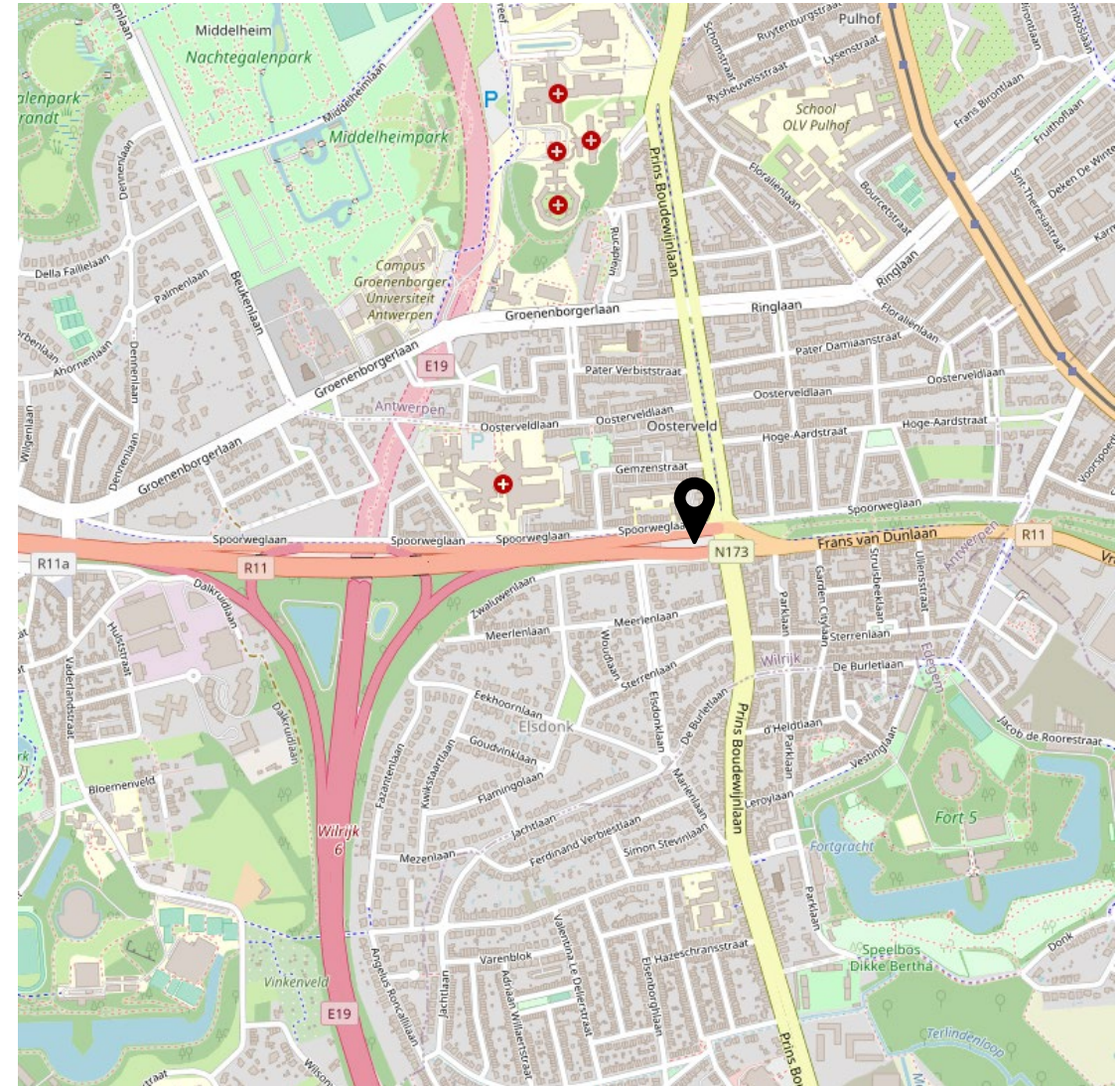
- Doel:
 - Meer inzicht verwerven in de parkeermotieven van carpoolparking R11/Prins Boudewijnlaan
 - Hoeveelheid bewoners?
 - Hoeveelheid carpoolgebruikers?
 - Hoeveelheid korte bezoekers?
 - Aandeel huurwagens?
 - Aandeel vrachtwagens?
 - Verschil tussen de omliggende straten en de carpoolparking?





INLEIDING

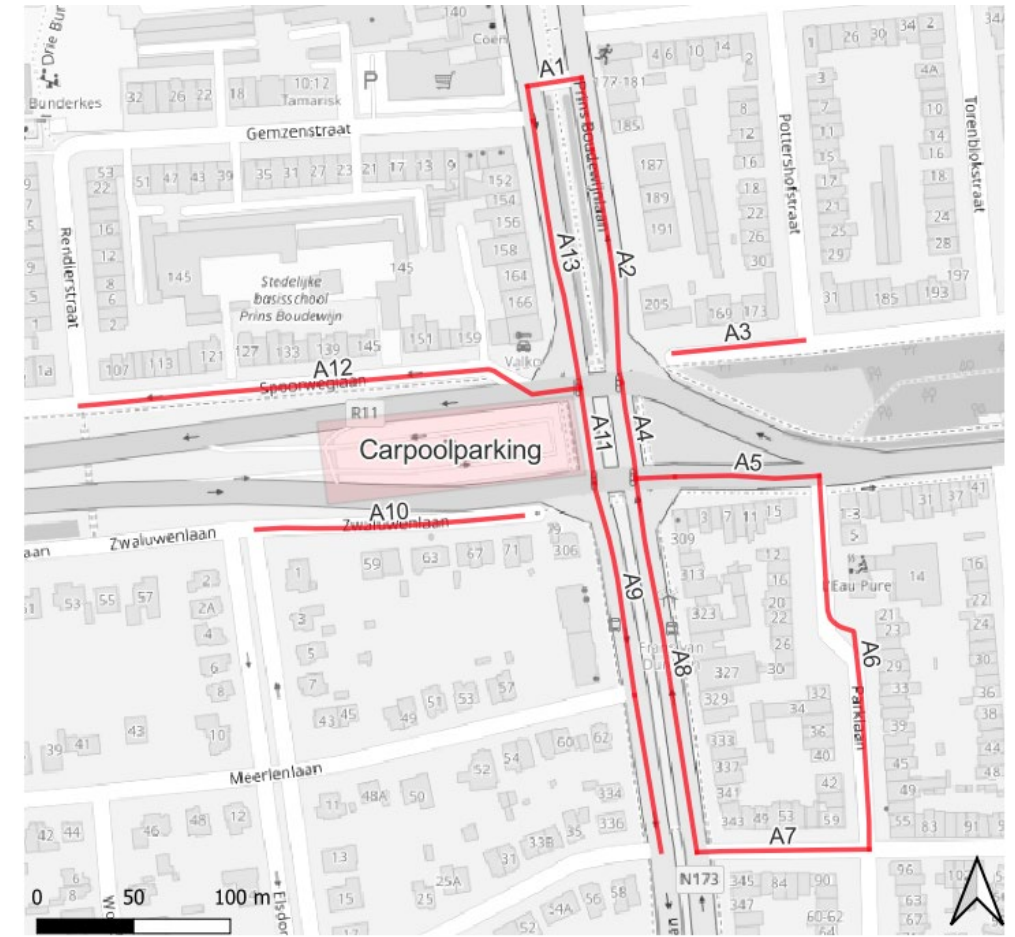
- Situering
 - Kruispunt R11 Krijgsbaan x N173 Prins Boudewijnlaan
 - Vlakbij aansluiting met E19





INLEIDING

- Situering
 - Onderzoeksgebied met segmentnummers





INLEIDING

- Registratiemomenten
 - Maandag 27 maart 2023
 - 6.00u, 9.00u, 14.00u, 19.00u, 22.00u
 - Dinsdag 28 maart 2023
 - 6.00u, 9.00u, 14.00u, 19.00u, 22.00u
 - Maandag 3 april 2023*
 - 6.00u, 9.00u, 14.00u, 19.00u, 22.00u

* Tijdens de paasvakantie

METHODIEK





METHODIEK — CAPACITEIT

- Beschikbare plaatsen (en type)
- Plaatsen waar foutief geparkeerd wordt, maken geen onderdeel uit van de capaciteit
- Het aantal parkeerplaatsen op niet-afgebakende parkeerstroken wordt bepaald volgens de norm van het *Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid*. Volgens deze norm moet een parkeerstrook afwisselend 4 of 6 meter in lengte toenemen per bijkomende parkeerplaats.

B Beschikbare vrije ruimte	
0-4 meter	0 plaats
4-8 meter	1 plaats
8-14 meter	2 plaats
14-18 meter	3 plaats
enzovoort	

- Ruimtes voor garages en in- en uitritten worden niet meegeteld als capaciteit.



METHODIEK — CAPACITEIT: VOORBEELDEN





METHODIEK — BEZETTINGSGRAAD

- Het totaal aantal geparkeerde voertuigen in een parkeersegment vergelijken met het aantal **openbare** parkeerplaatsen geeft de bezettingsgraad (per parkeersegment).
- Het percentage geeft een indicatie van de parkeerdruk*:
 - < 50% = onderbezetting
 - 50% - 65% = lage bezetting
 - 66% - 85% = goede bezetting
 - 86% - 100% = hoge bezetting
 - >100% = overbezetting
- Een bezettingsgraad van **onder de 50%** wordt als laag aanzien. Een bezettingsgraad van **hoger dan 85%** wordt gezien als een hoge bezettingsgraad. Dit leidt tot extra zoekverkeer.
- Voor vrachtwagens is er rekening gehouden met 2 bezette parkeerplaatsen per vrachtwagen.

* Gebaseerd op richtlijnen van Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid en Mobiliteit en Parkeren Antwerpen



METHODIEK – UITERLIJK HERKENBARE VOERTUIGEN

- Op basis van voertuigeigenschappen is er tijdens de registratiemomenten bijgehouden hoeveel uiterlijk herkenbare voertuigen er aanwezig waren binnen het onderzoeksgebied.
- Herkenbare voertuigeigenschappen bestaan onder andere uit:
 - Speciale types voertuigen: Bestelwagens, vrachtwagens, mobilhomes etc.
 - Bedrijfsmarkeringen: Valko, PostNL, Cralux etc.
 - Voertuiguitbreidingen: Aanhangwagens
 - Niet voertuig gebonden voorwerpen: Afval, containers etc.



VOORBEELDEN UITERLIJK HERKENBARE VOERTUIGEN





METHODIEK — PARKEERDUUR

- Op basis van de kentekens van de 5 registratiemomenten is er voor elk voertuig een inschatting gemaakt van het aantal registratiemomenten waarop ze aanwezig waren. Afhankelijk van het aantal registratiemoment zijn de voertuigen onderverdeeld in 3 categorieën:
 - 5 momenten: kentekens geregistreerd tijdens alle registratiemomenten;
 - 2 tot 4 momenten: kentekens geregistreerd tijdens 2, 3 of 4 registratiemomenten;
 - 1 moment: kentekens geregistreerd tijdens 1 registratiemoment;
- Voertuigen die gedurende meerdere dagen over alle registratiemomenten zijn geregistreerd worden gezien als meerdagsparkeerders. Door het aantal meerdagsparkeerders te vergelijken met het aantal unieke voertuigen die op een dag gedurende alle registratiemomenten geregistreerd zijn wordt het aandeel meerdagsparkeerders berekent.



METHODIEK – MOTIEF

- Op basis van het tijdstip van registratie en de bijkomende gegevens verzameld tijdens de registratiemomenten, is er een inschatting gemaakt van het parkeermotief.
- Er wordt een onderverdeling gemaakt tussen:
 - Huurwagens: aan de hand van vaststellingen tijdens de registratie momenten
 - Bewoners: Aanwezig om 6.00u en 22.00u*
 - Carpoolers/werknemers: Aanwezig om 9.00u en 14.00u
 - De overige geparkeerde voertuigen zijn bezoekers

* Hieronder vallen ook bedrijfsvoertuigen die 's nachts worden achtergelaten en 's ochtends worden gebruikt om naar het werk te gaan.



METHODIEK — MOTIEF: VOORBEELDEN HUURWAGENS



RESULTATEN



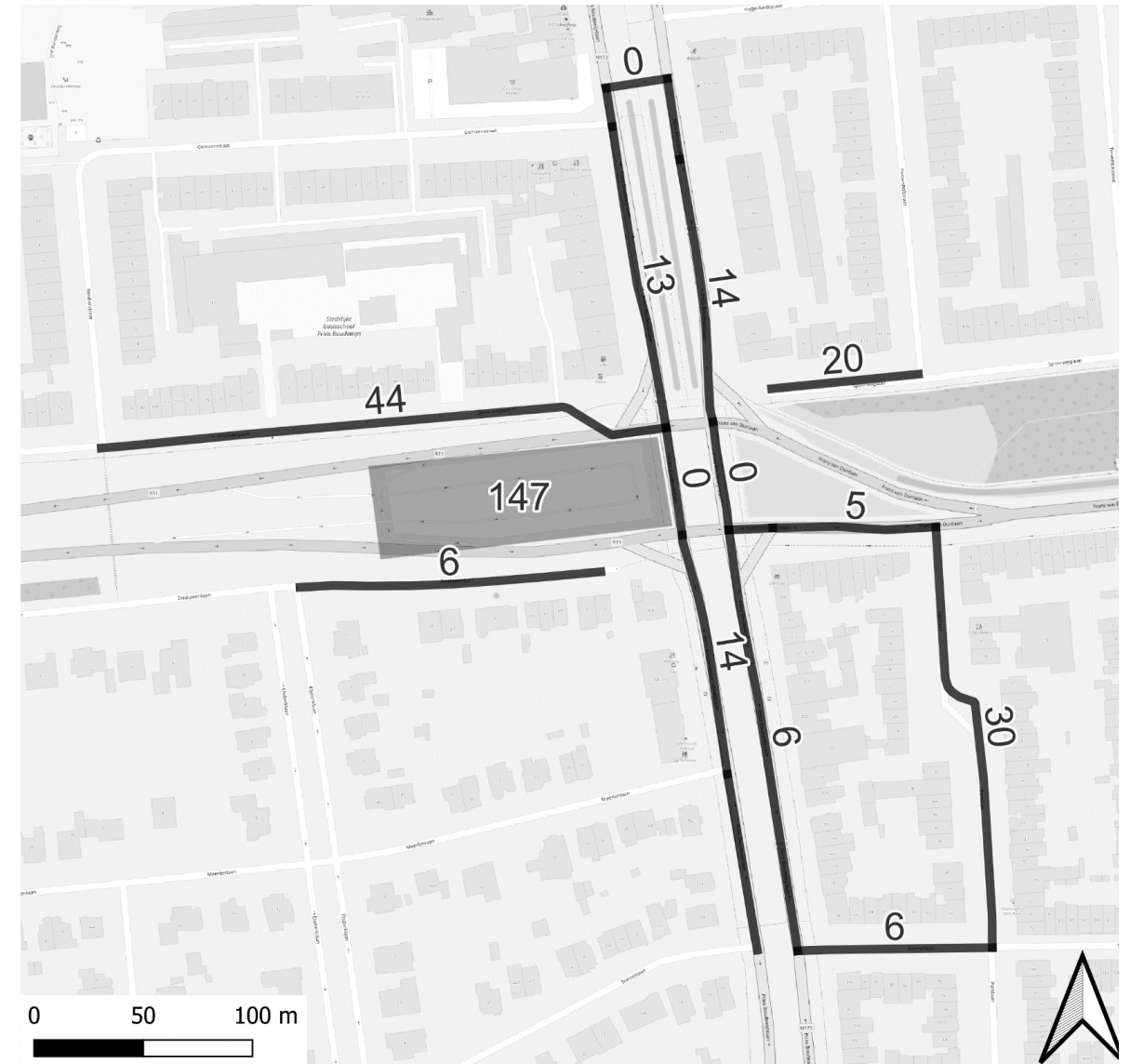


PARKEERCAPACITEIT

Het parkeeraanbod op de carpoolparking bedraagt 147 parkeerplaatsen. Het publiek parkeeraanbod in de omliggende woonwijken bedraagt 158 parkeerplaatsen. In totaal gaat het om **305** parkeerplaatsen.

In het gehele onderzoeksgebied geldt een regime van vrij parkeren. Er zijn geen mindervalide plaatsen.

Locatie	Aantal parkeerplaatsen
Carpoolparking	147 pp
Straatparkeren	158 pp

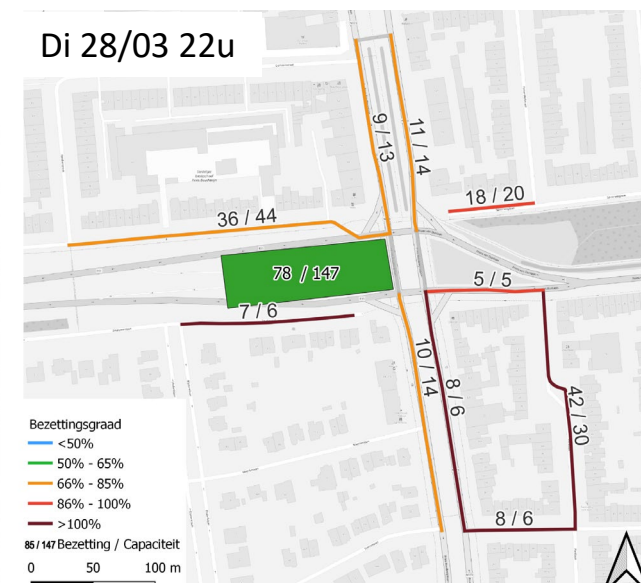
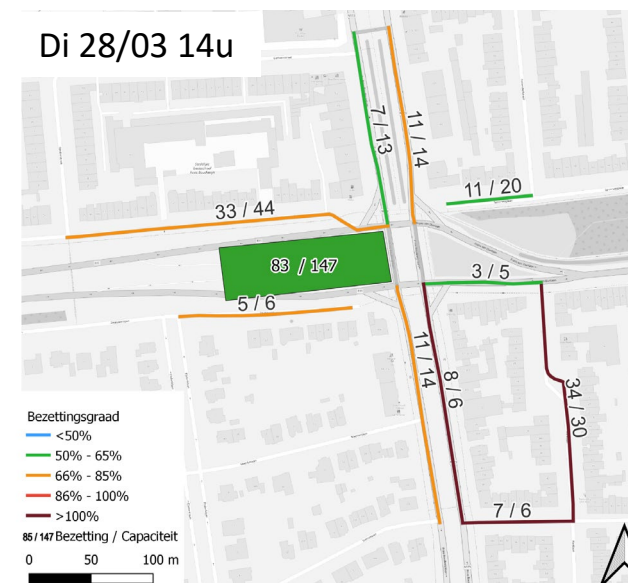
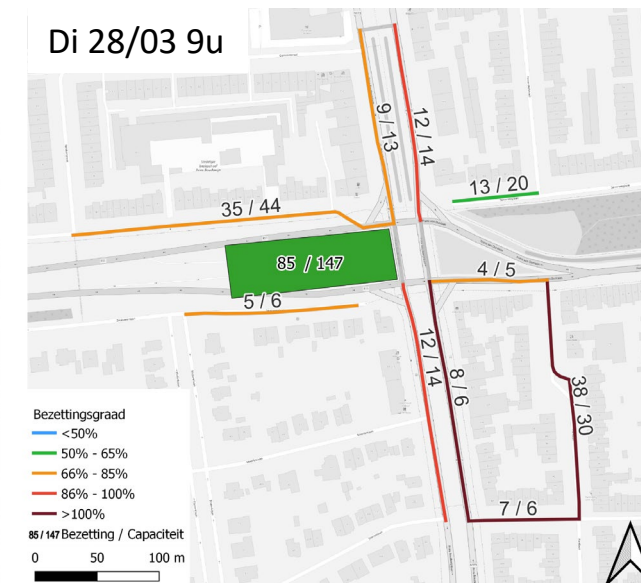
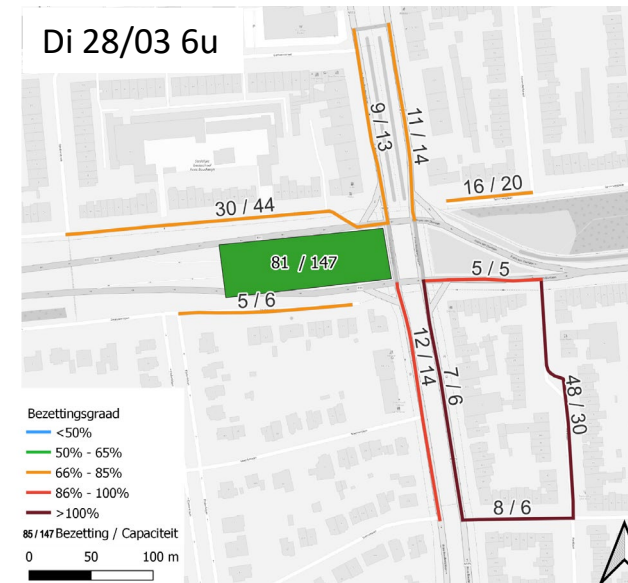




BEZETTINGSGRAAD

Carpool buiten paasvakantie

De bezettingsgraad van de carpoolparking is eerder laag en blijft nagenoeg constant doorheen de volledige dag. De parking wordt echter als veel drukker ervaren door het hoge gehalte aan foutparkeerders.



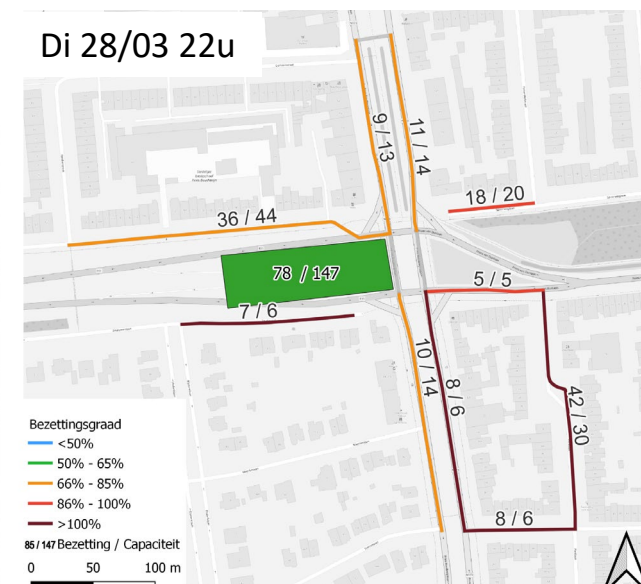
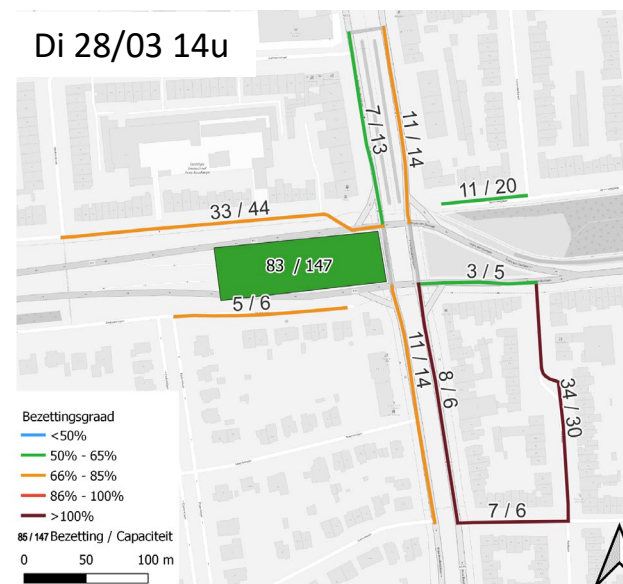
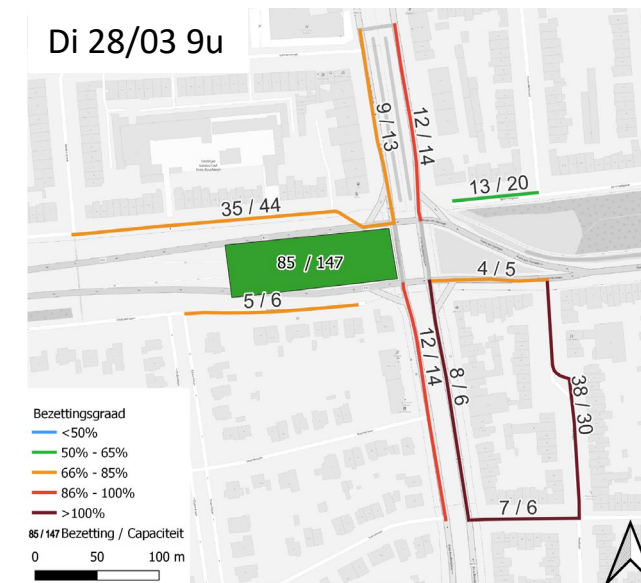
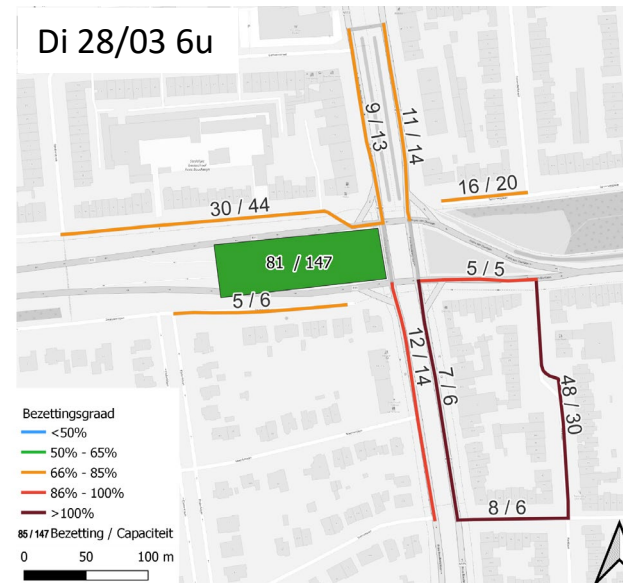


BEZETTINGSGRAAD

Straat buiten paasvakantie

De woonstraten kennen een hoge bezetting, in de zuidoostelijke woonstraten is er zelfs sprake van overbezetting. Deze hoge bezetting wordt deels bereikt doordat er veel voor opritten of voor de ingangen van garages wordt geparkeerd.

De hoge bezettingsgraad doet zich voornamelijk voor in de ochtend en avond, rond 14.00u is de bezetting lager. De Spoorweglaan kent geen daling tijdens de dag door de aanwezigheid van de school.





SFEERBEELDEN BEZETTINGSGRAAD CARPOOLPARKING

Ma 27/03 6u



Ma 27/03 9u



Ma 27/03 14u



Ma 27/03 19u





UITERLIJK HERKENBARE VOERTUIGEN

Carpoolparking

Tijdens de terreinbezoeken is er op de carpoolparking bijgehouden hoeveel uiterlijk herkenbare vrachtwagens, bestelwagens en gewone wagens er geparkeerd stonden. Het merendeel van deze voertuigen waren huurwagens afkomstig van het naburige huurbedrijf Valko (± 20 ppl). De overige voertuigen (± 20 ppl) vertonen geen markering of vertoonden markeringen van bedrijven als. ± 10 parkeerplaatsen waren bezet door vrachtwagens:

- PostNL
- Ladderlift Alpha
- Cralux
- Trans55
- MK Concept

Maandag 27/03	6u	9u	14u	19u	22u
Bezetting Parking	85	83	85	79	81
Valko	16	11	16	19	20
Neutrale en bedrijfs bestelwagens	11	7	7	10	9
Neutrale en bedrijfs vrachtwagens	12	8	8	10	16

Dinsdag 28/03	6u	9u	14u	19u	22u
Bezetting Parking	81	85	83	74	78
Valko	23	18	18	22	24
Neutrale en bedrijfs bestelwagens	11	10	9	9	9
Neutrale en bedrijfs vrachtwagens	8	6	4	6	14

Maandag 03/04	6u	9u	14u	19u	22u
Bezetting Parking	69	54	63	74	76
Valko	19	10	9	12	11 *
Neutrale en bedrijfs bestelwagens	9	4	5	11	12
Neutrale en bedrijfs vrachtwagens	12	8	10	22	22

*Om 6.00 u daalt het aantal huurauto's van Valko op de parking, dit is vermoedelijk het gevolg van het starten van de paasvakantie.



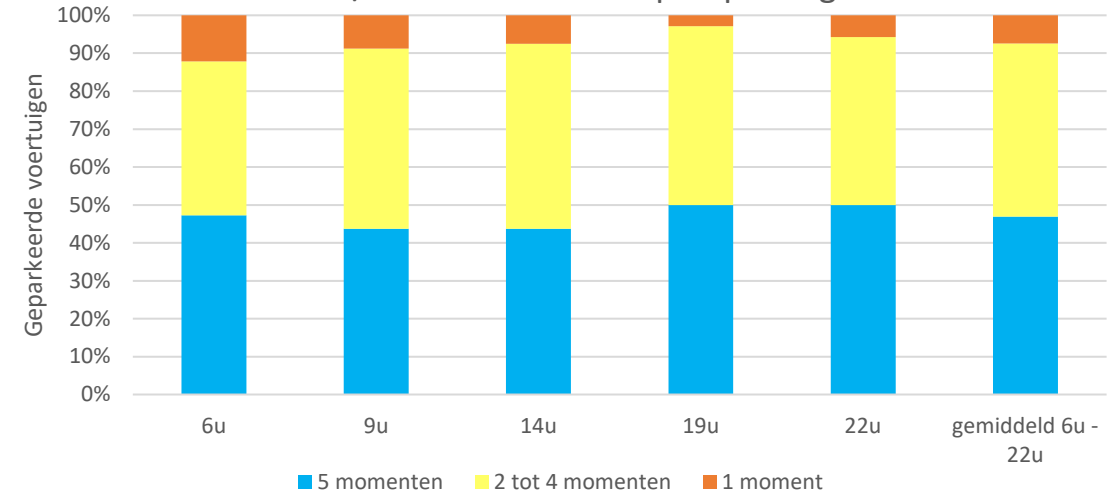
PARKEERDUUR

Buiten de paasvakantie

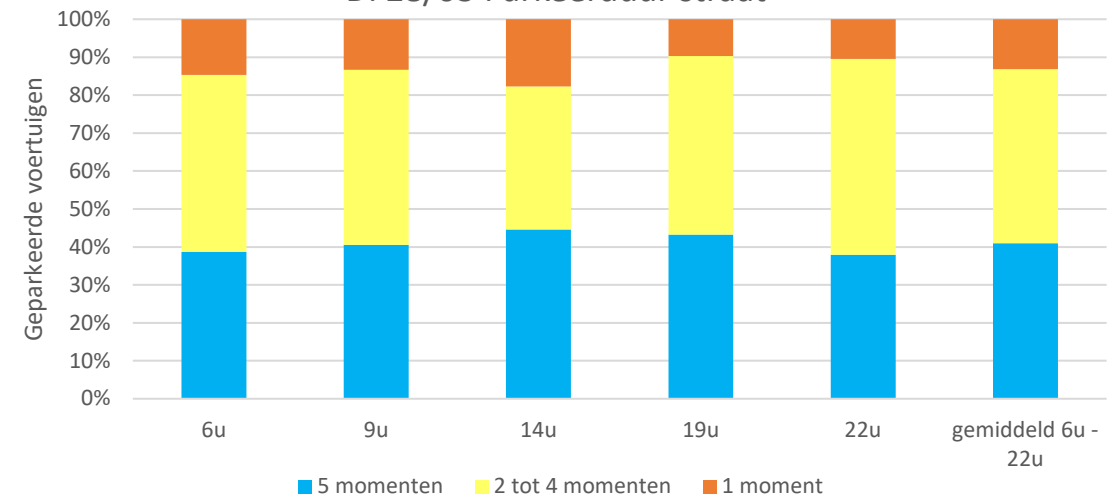
Buiten de paasvakantie is het merendeel van de geparkeerde voertuigen, zowel op de carpoolparking als in de omliggende straten, geregistreerd tijdens alle registratiemomenten.

Ten opzichte van het straatparkeren zijn er op de carpoolparking minder voertuigen aanwezig die gedurende 2 tot 4 registratiemomenten geregistreerd zijn. Het aandeel van de voertuigen die er tijdens 1 of 5 momenten geregistreerd zijn is er ter compensatie hoger.

Di 28/03 Parkeerduur carpoolparking



Di 28/03 Parkeerduur straat



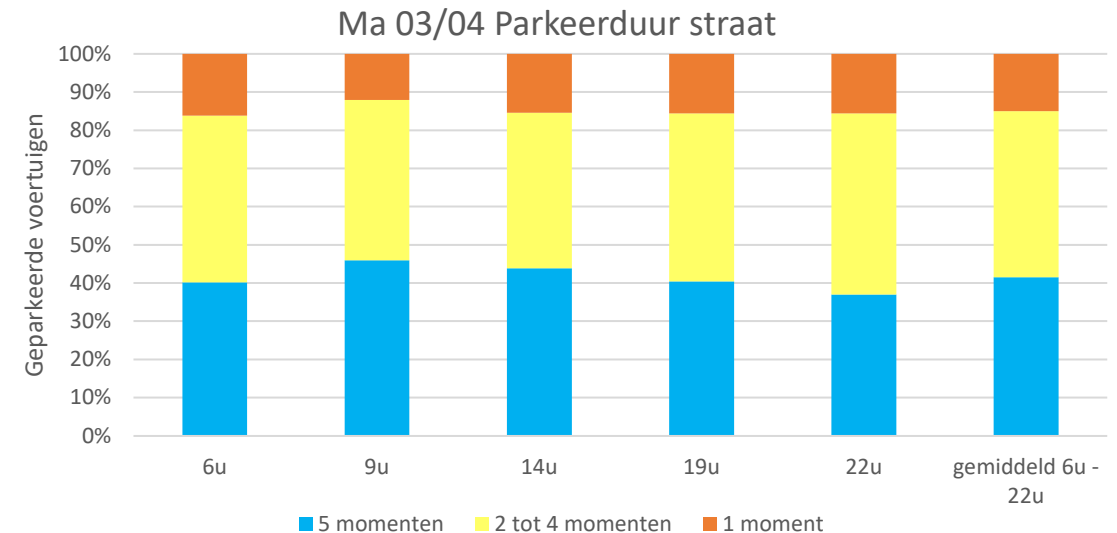
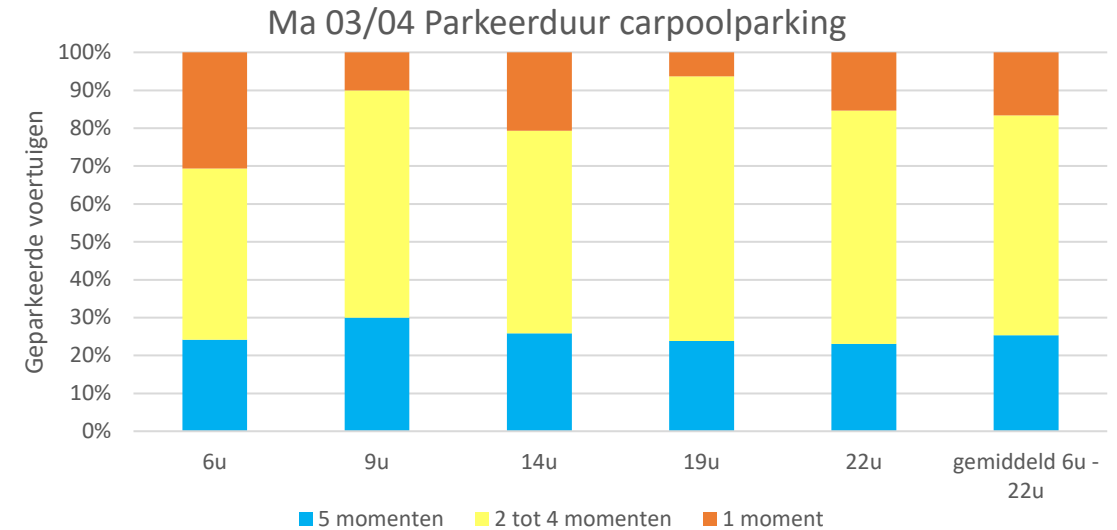


PARKEERDUUR

Tijdens de paasvakantie

Tijdens de paasvakantie zijn er in de omliggende straten nagenoeg dezelfde resultaten vastgesteld als voor de paasvakantie. Dit is niet het geval voor de carpoolparking.

Op de carpoolparking is het aandeel van de voertuigen dat gedurende alle registratiemomenten is geregistreerd gehalveerd. Terwijl de aandelen van de voertuigen die 2 tot 4 registratiemomenten geregistreerd staan bijna verdubbeld is.





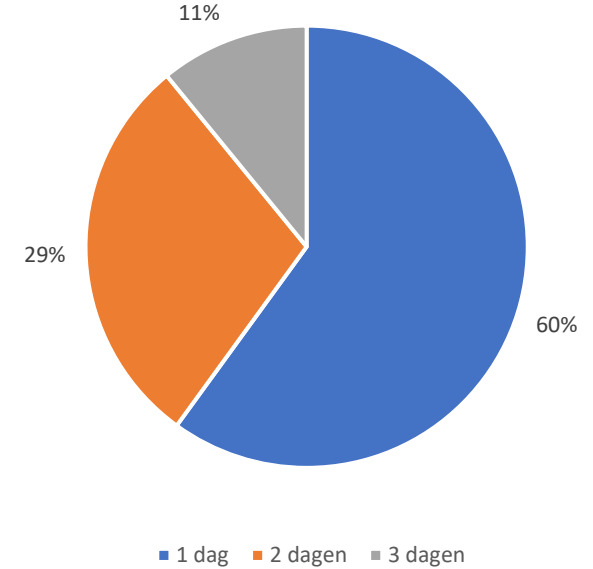
PARKEERDUUR

Aandeel meerdagsparkeerders

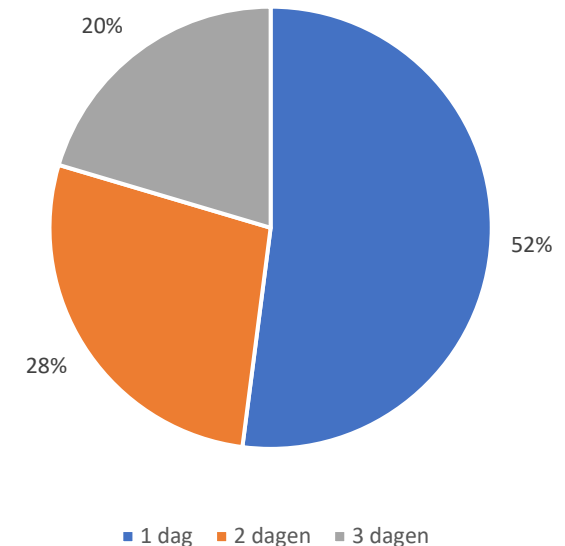
Van het aantal unieke voertuigen die gedurende alle registratiemomenten geregistreerd zijn, is er op de carpoolparking 60% enkel op 1 dag geregistreerd, 29% zijn gedurende 2 dagen geregistreerd en 11 % is geregistreerd tijdens alle dagen.

In de omliggende straten is het aandeel dat slechts gedurende 1 dag geregistreerd is lager (52%). Het aandeel dat gedurende alle dagen geregistreerd is er wel hoger (20%). 28% is er tijdens 2 dagen geregistreerd.

Carpoolparking



Straat





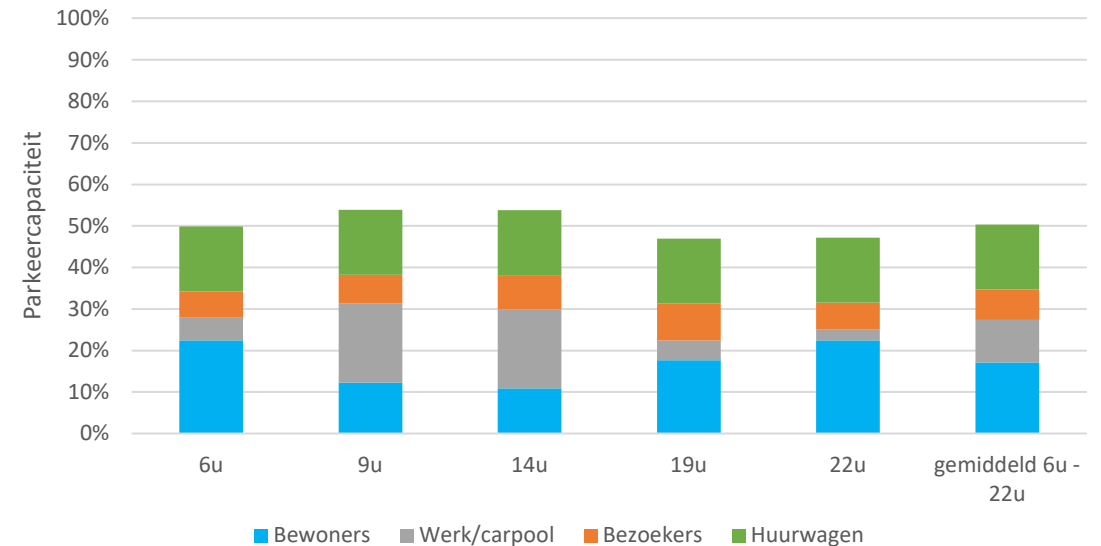
PARKEERMOTIEF

Buiten de paasvakantie

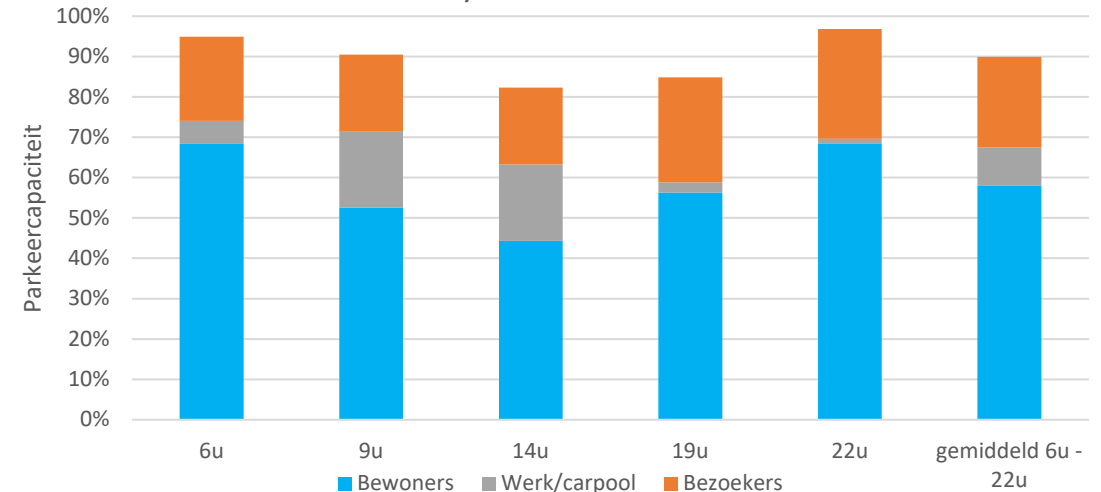
Buiten de paasvakantie nemen bewoners het grootste aandeel in van de beschikbare capaciteit. Het aandeel bewoners is lager op de carpoolparking dan in de omliggende straten. Werknemers/carpoolers nemen in heel het onderzoeksgebied ongeveer even grote aandelen in ($\pm 20\%$).

$\pm 15\%$ van de capaciteit van de carpoolparking wordt bezet door huurwagens. De huurwagens volgen hetzelfde patroon als de bewoners.

Di 28/03 Carpoolparking Motief



Di 28/03 straat Motief



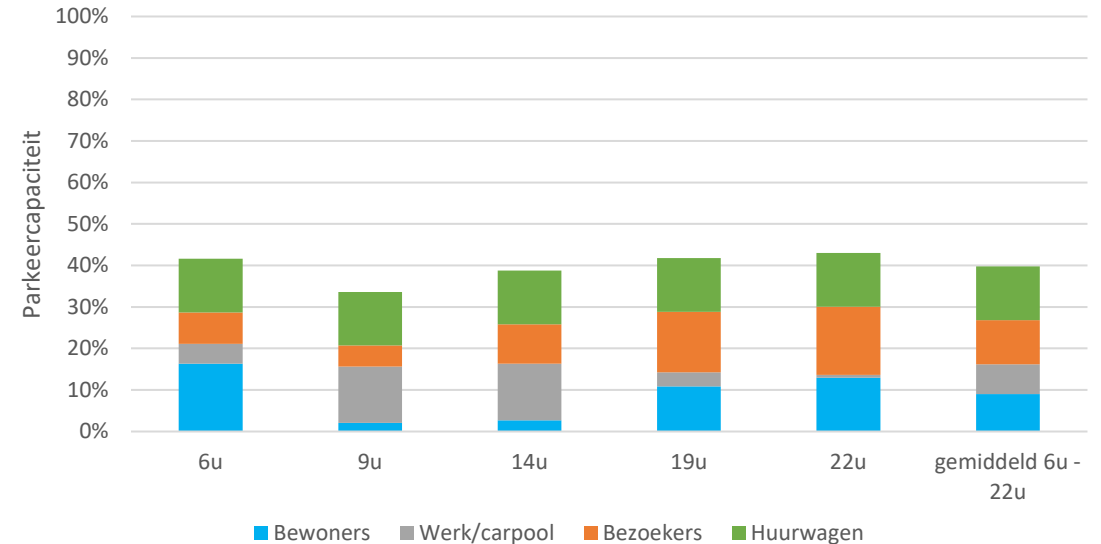


PARKEERMOTIEF

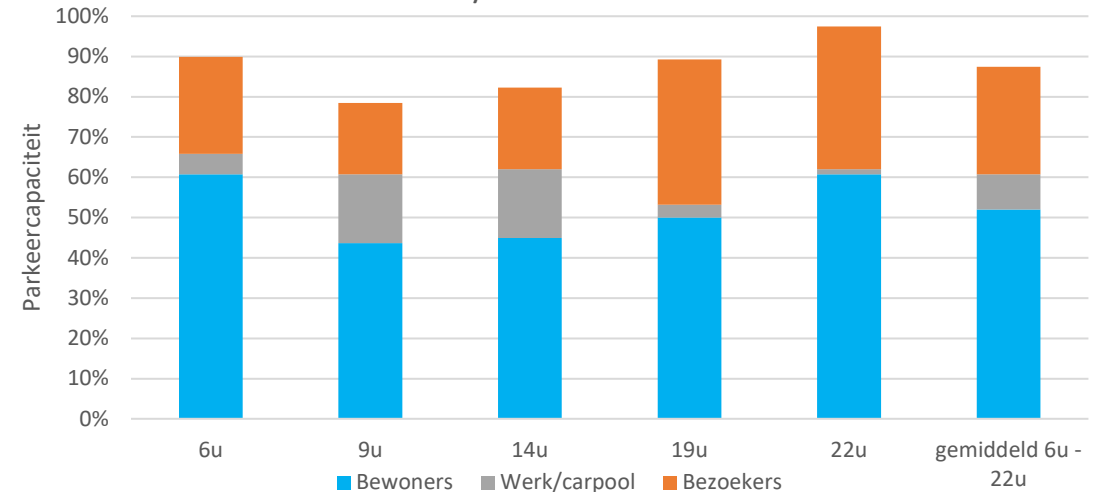
Tijdens de paasvakantie

Tijdens de paasvakantie zijn de aandelen van de motieven lager dan buiten de paasvakantie ten gevolge van de lagere bezetting. Alleen het aandeel van de bezoekers is toegenomen

Ma 03/04 Carpoolparking Motief



Ma 03/04 straat Motief



CONCLUSIE



SYNTHESE

- Het totaal parkeeraanbod van het onderzoeksgebied bedraagt **305 parkeerplaatsen**:
 - 147 parkeerplaatsen op de carpoolparking
 - 158 parkeerplaatsen in de omliggende straten
- De **carpoolparking** kent een **lage bezetting**, maar wordt door foutparkeerders als drukker ervaren
 - ± 20 parkeerplaatsen worden ingenomen door huurwagens
 - ± 20 parkeerplaatsen worden ingenomen door uiterlijke herkenbare voertuigen, waaronder 10 door vrachtwagens
- De **omliggende straten kennen een hoge bezetting**, op sommige plaatsen is er zelfs sprake van overbezetting.
- **Bijna de helft van de bezetting** van het onderzoeksgebied wordt gevormd door voertuigen die gedurende **5 registratiemomenten geregistreerd zijn**. Op de carpoolparking tijdens de paasvakantie was dit aandeel lager.
- Het **grootste deel** van de **parkeercapaciteit** wordt bezet door **bewoners**. Dit aandeel is lager op de carpoolparking dan in de omliggende straten. Op de carpoolparking wordt $\pm 20\%$ van de capaciteit bezet door bewoners. Op de straten wordt meer dan de helft van de capaciteit bezet door bewoners.

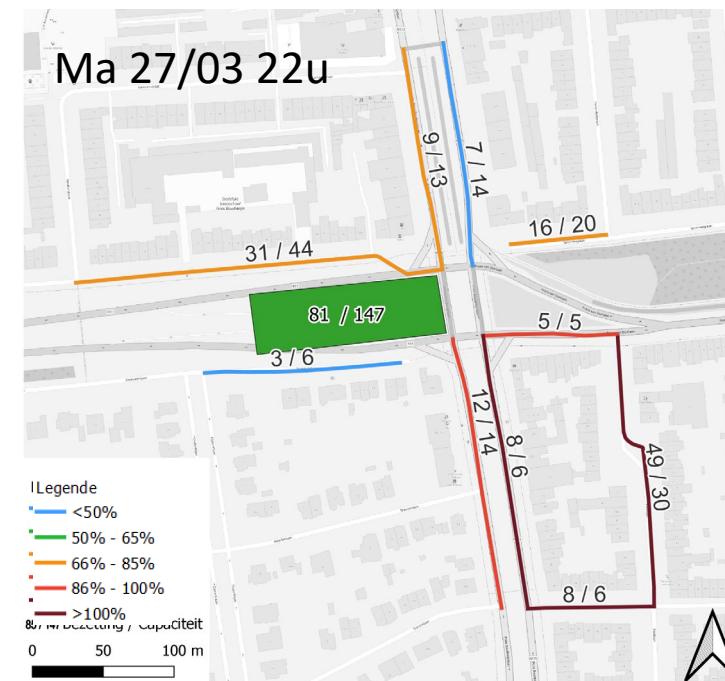
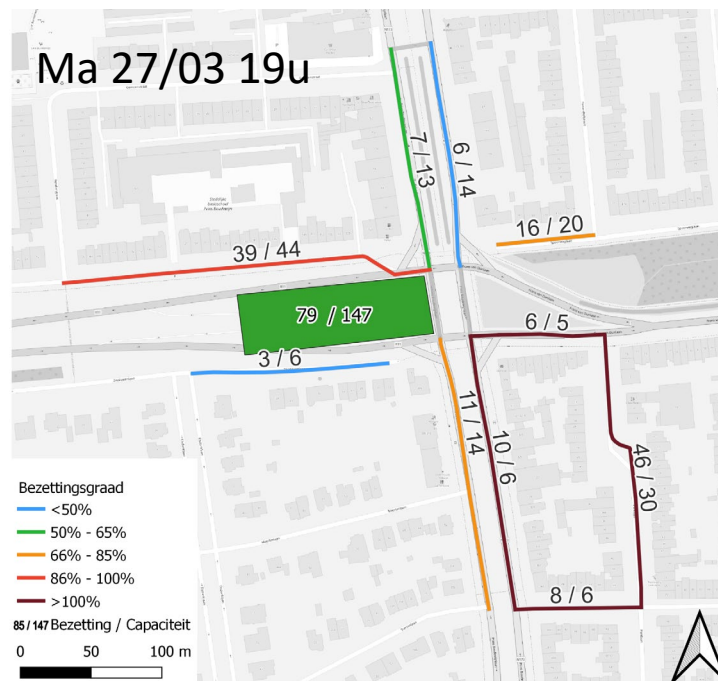
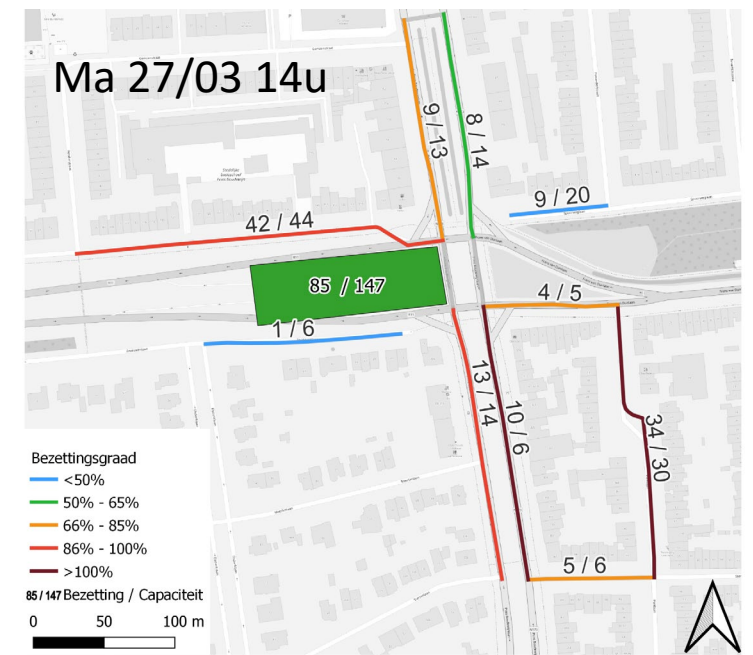
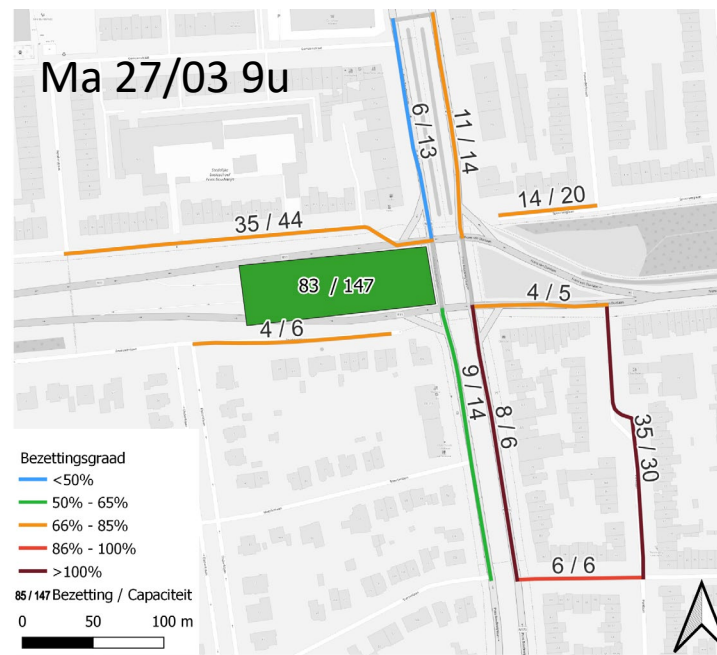
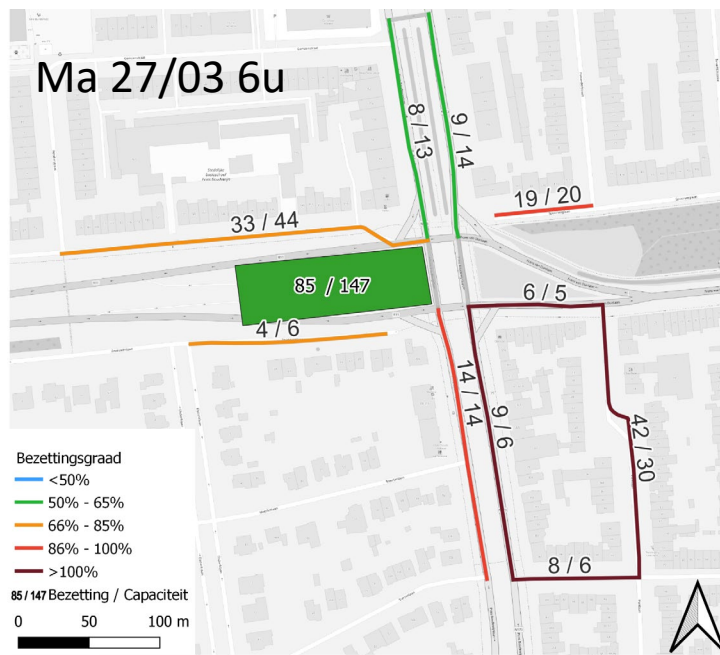


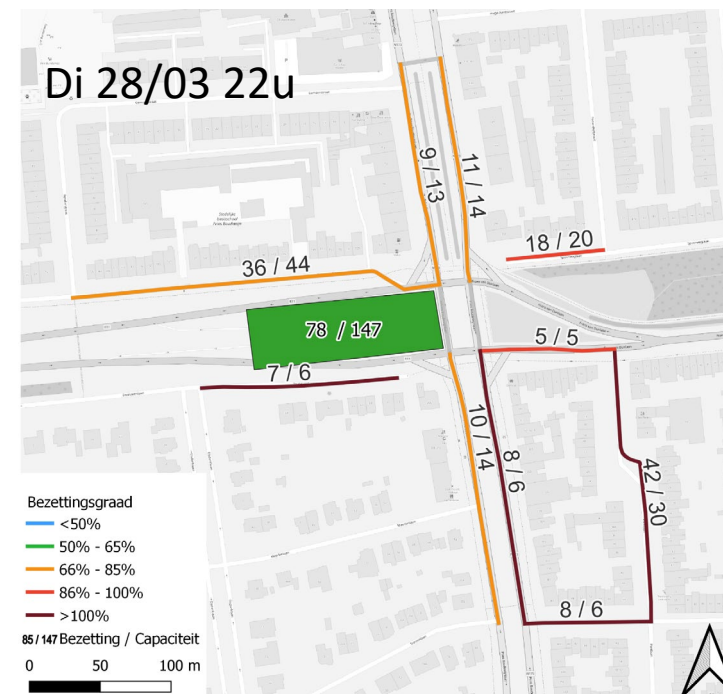
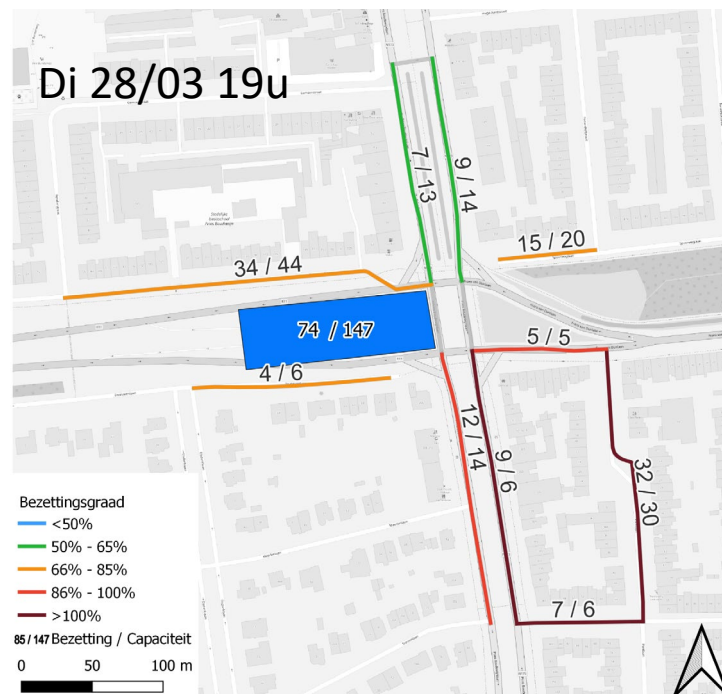
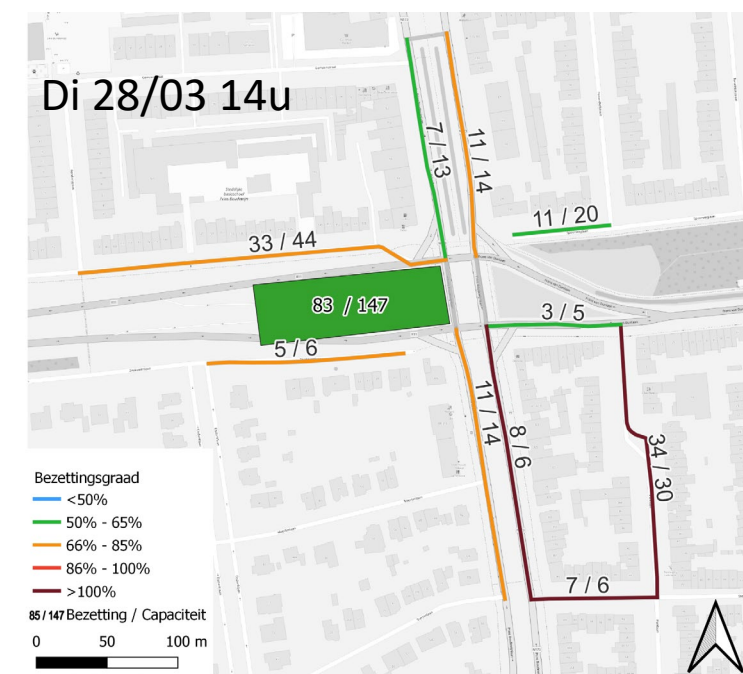
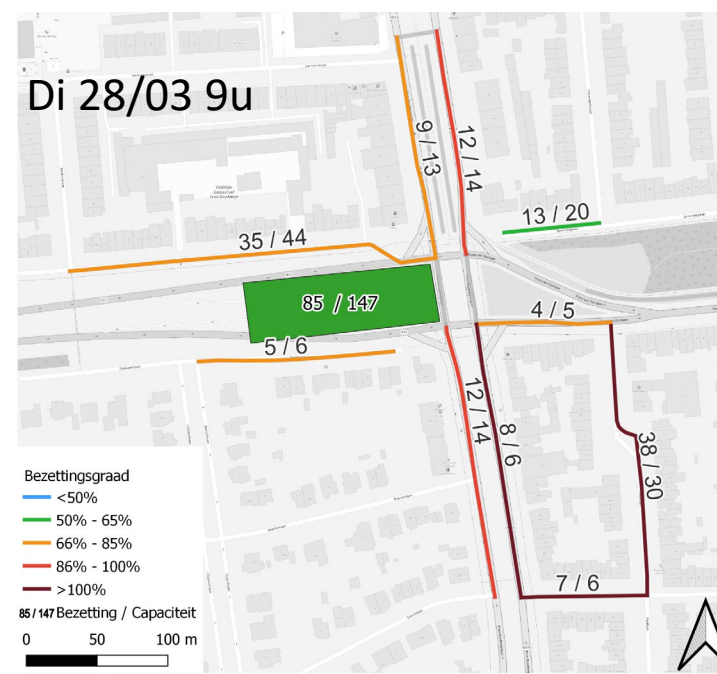
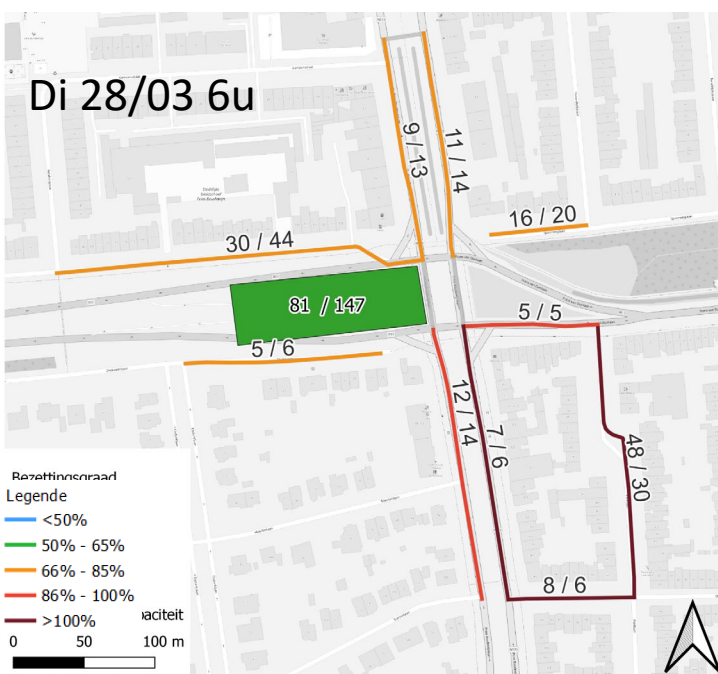
CONCLUSIE

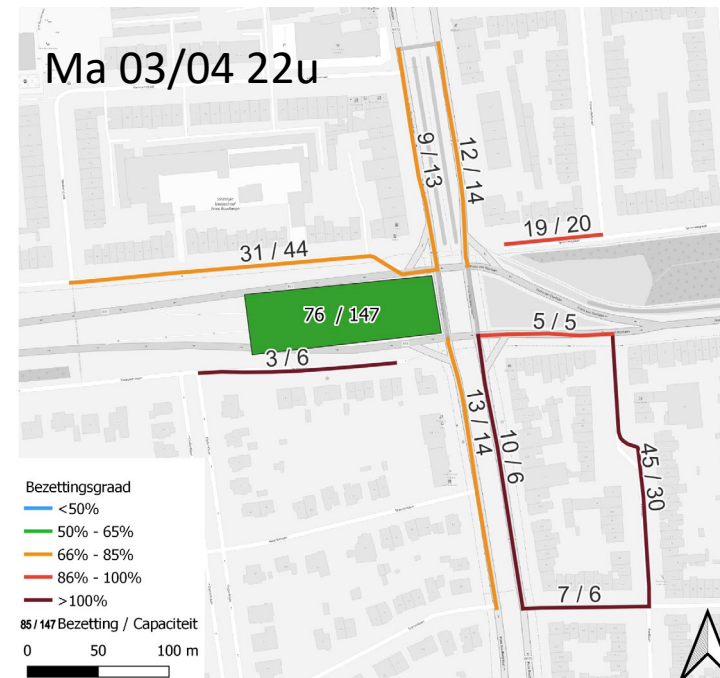
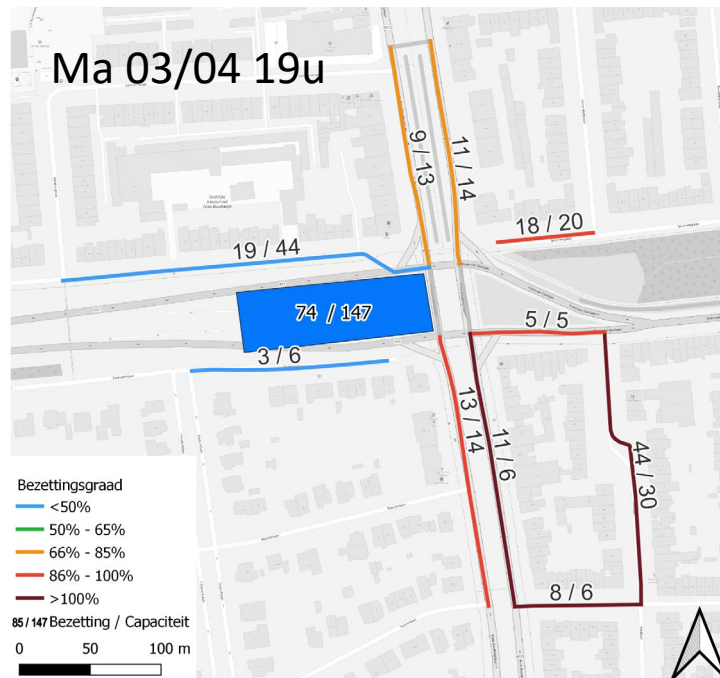
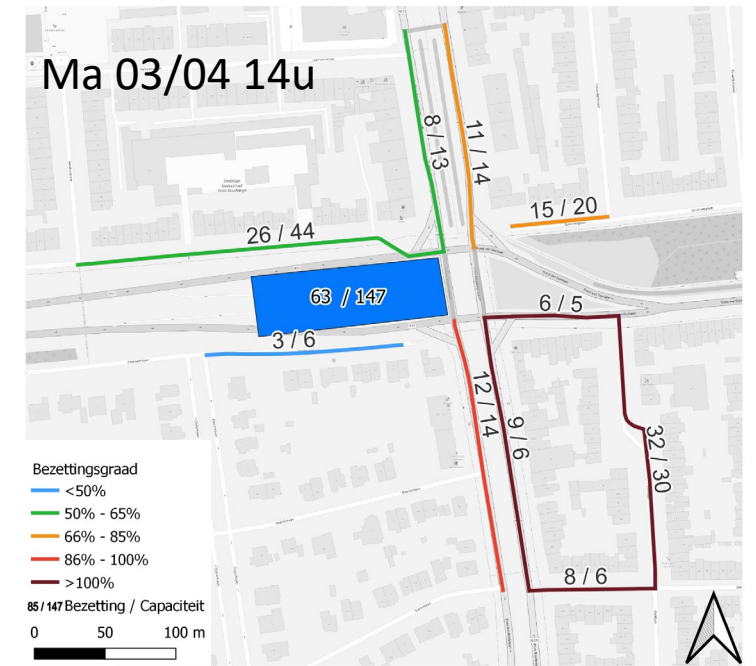
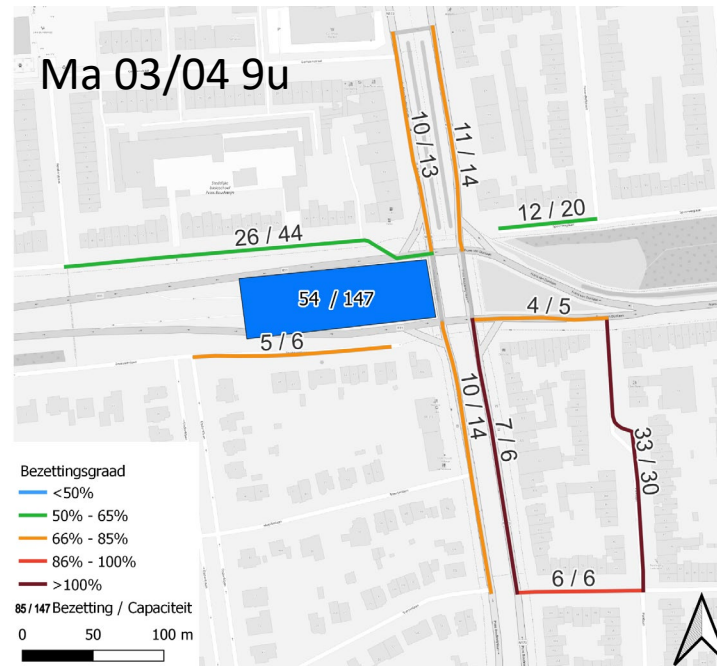
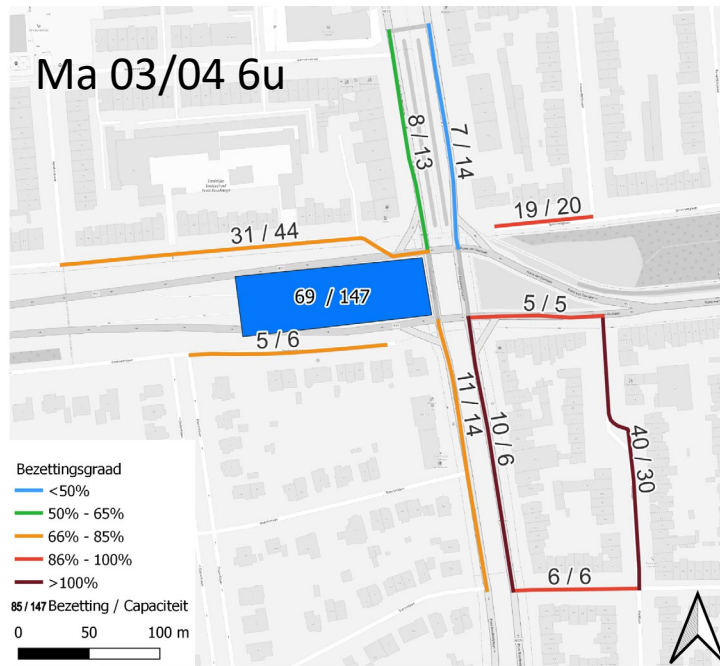
- De vraag naar parkeerplaatsen op de carpoolparking is aanzienlijk lager dan de capaciteit, ondanks de geparkeerde vrachtwagens en huurwagens. Toch zorgen foutparkeerders en vrachtwagens ervoor dat de parking als drukker wordt ervaren.
- De grootste groep voertuigen staat geparkeerd voor lange periodes waarvan bijna de helft zelfs gedurende meerdere dagen. Het aandeel en de impact van kortstondige bezoekers is eerder beperkt.
- De carpoolparking ziet zowel bewoners als werknemers/carpoolers. Een deel van de parking wordt stelselmatig gebruikt als bijkomende parking voor het nabijgelegen verhuurbedrijf Valko. Door de lage bezettingsgraad van de parking is de impact echter beperkt.
- Tijdens de paasvakantie is de bezettingsgraad in het gehele onderzoekgebied lager dan buiten de paasvakantie. Ook het aandeel van de geparkeerde voertuigen op de carpoolparking dat tijdens alle registratiemomenten is geregistreerd was lager tijdens de paasvakantie.
- In de omliggende straten is er een grotere vraag naar parkeerplaatsen dan op de carpoolparking. Dit leidt in sommige plaatsen zelfs tot overbezetting. Ook het aandeel van de parkeercapaciteit dat ingenomen wordt door bewoners is er hoger.

BIJLAGEN



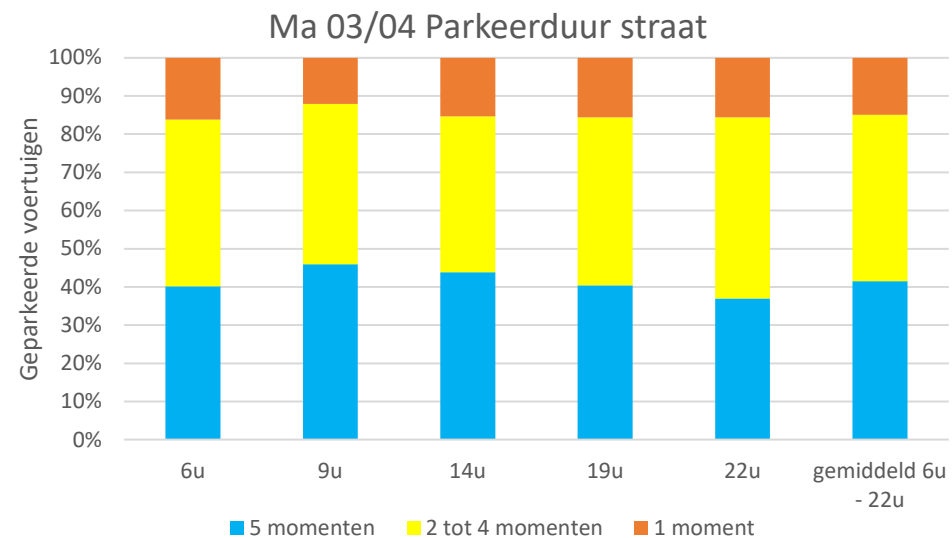
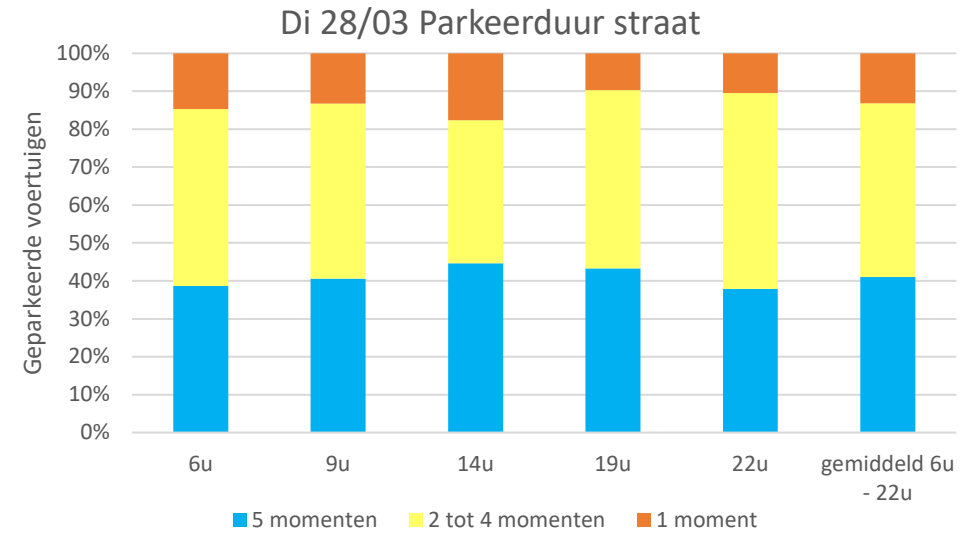
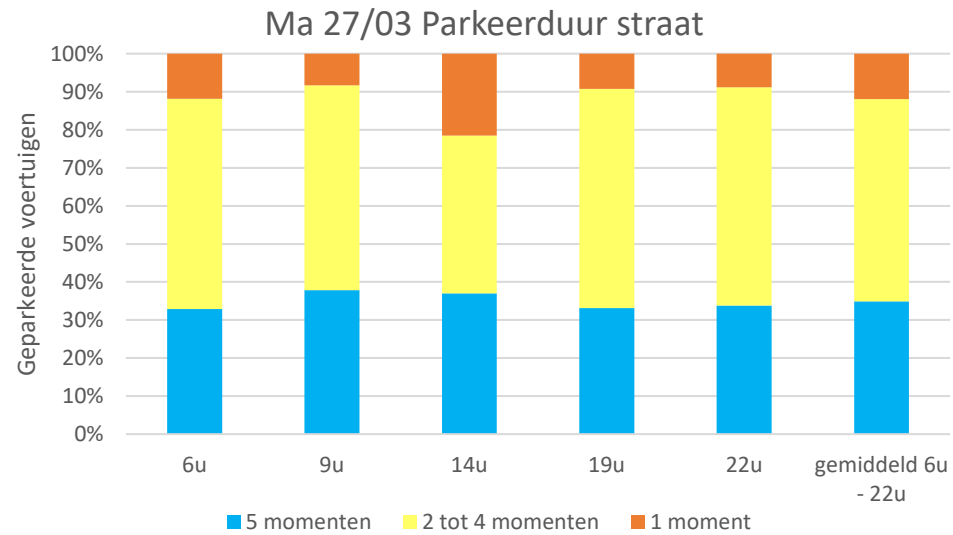








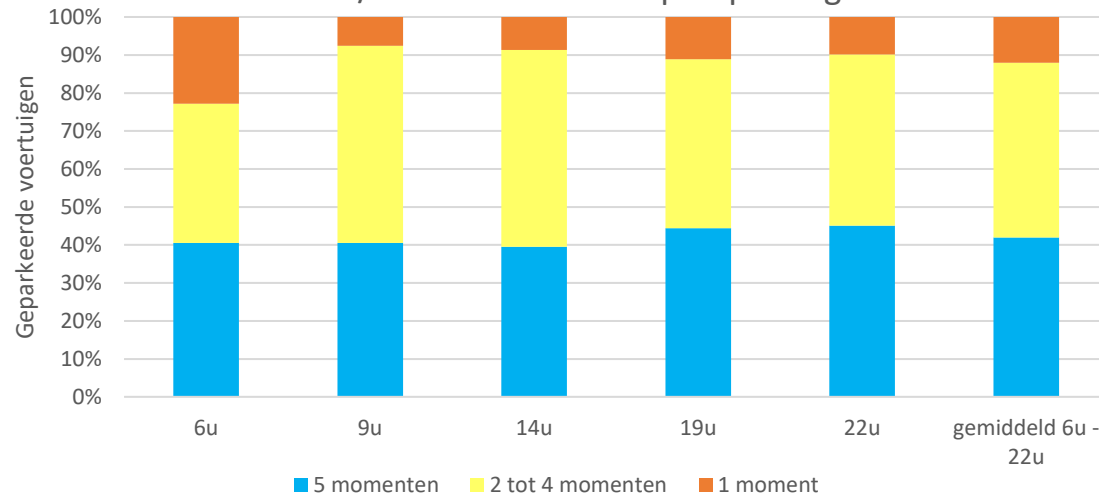
PARKEERDUUR STRAAT



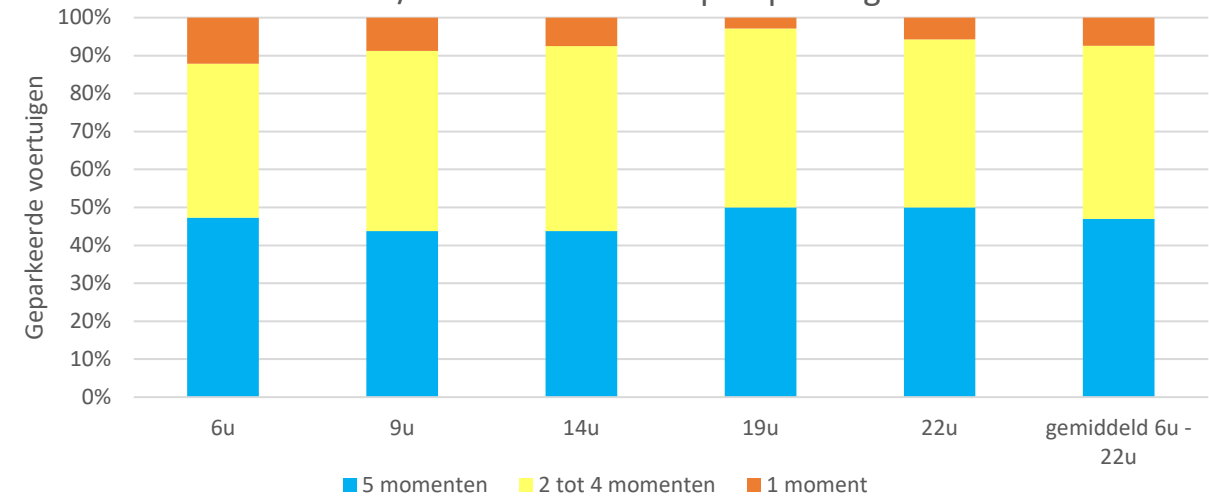


PARKEERDUUR CARPOOLPARKING

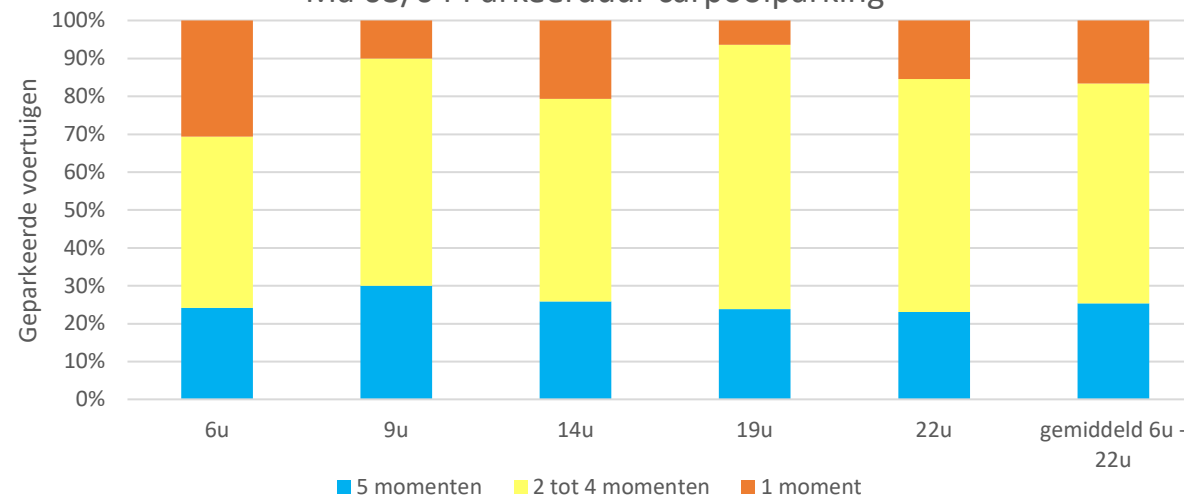
Ma 27/03 Parkeerduur carpoolparking



Di 28/03 Parkeerduur carpoolparking

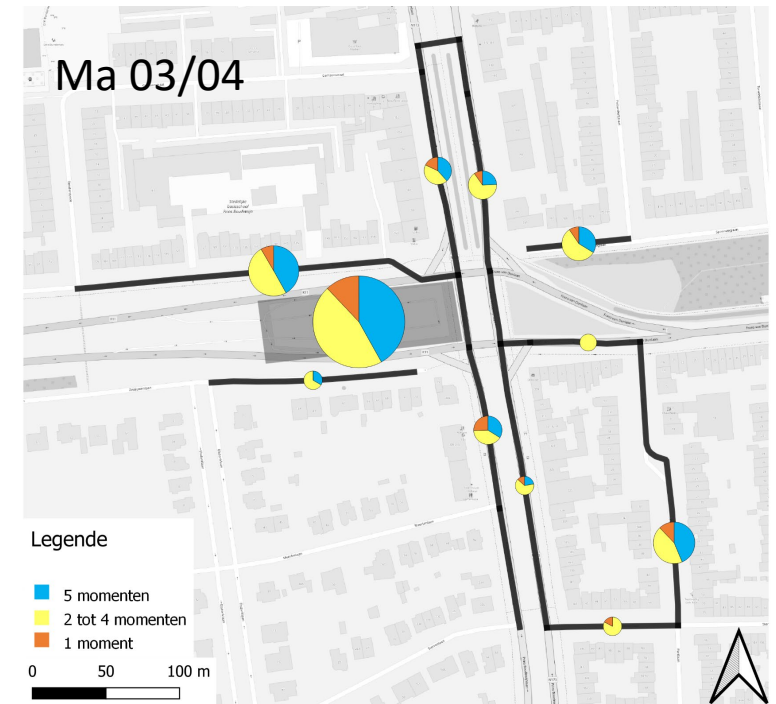
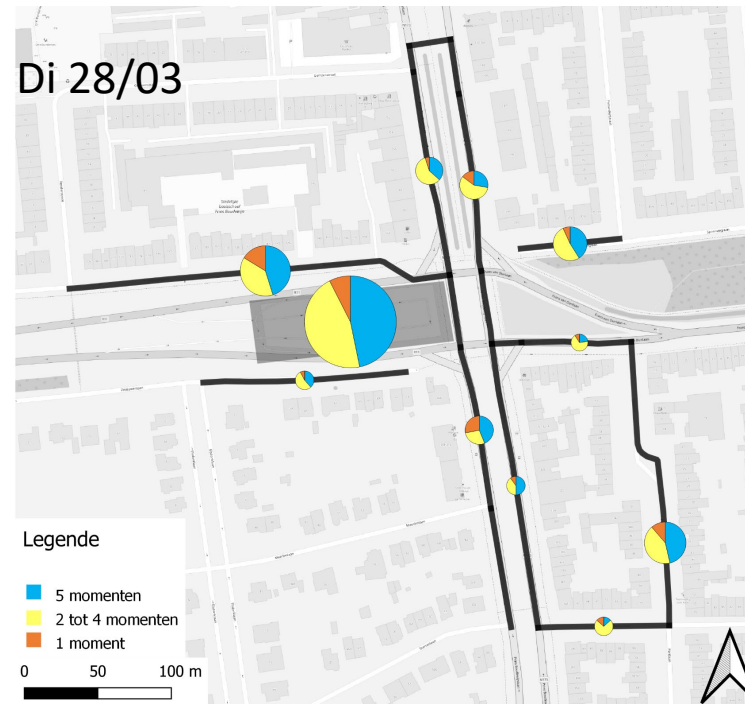
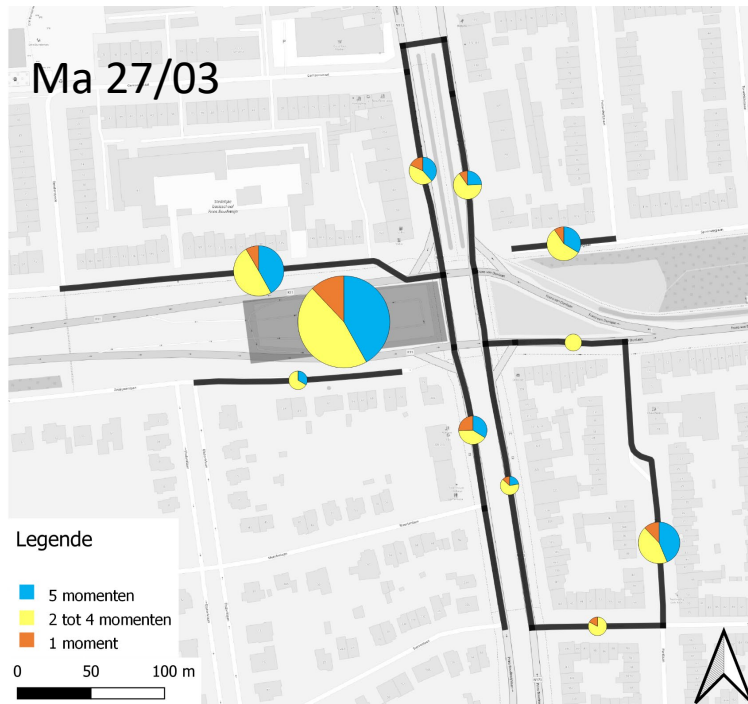


Ma 03/04 Parkeerduur carpoolparking





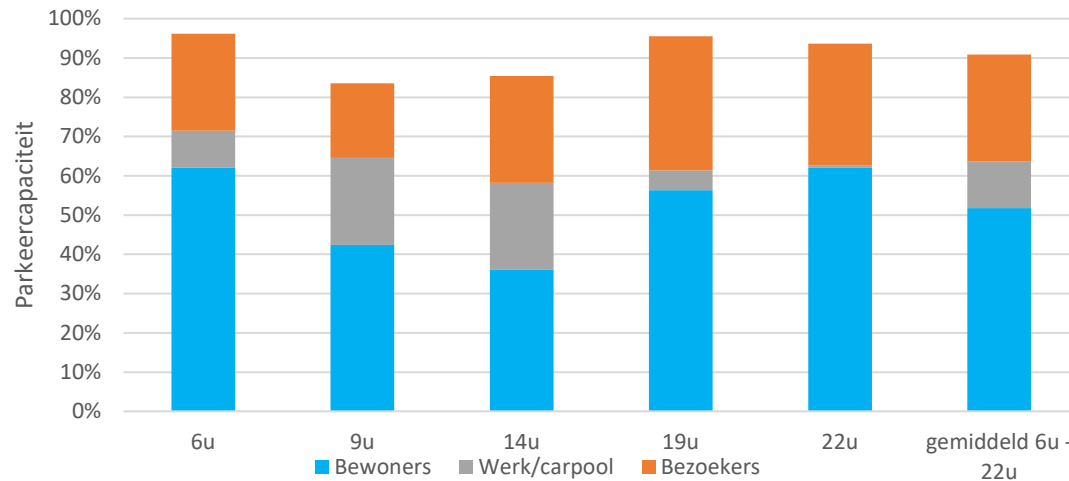
GEMIDDELDE PARKEERDUUR SEGMENTEN



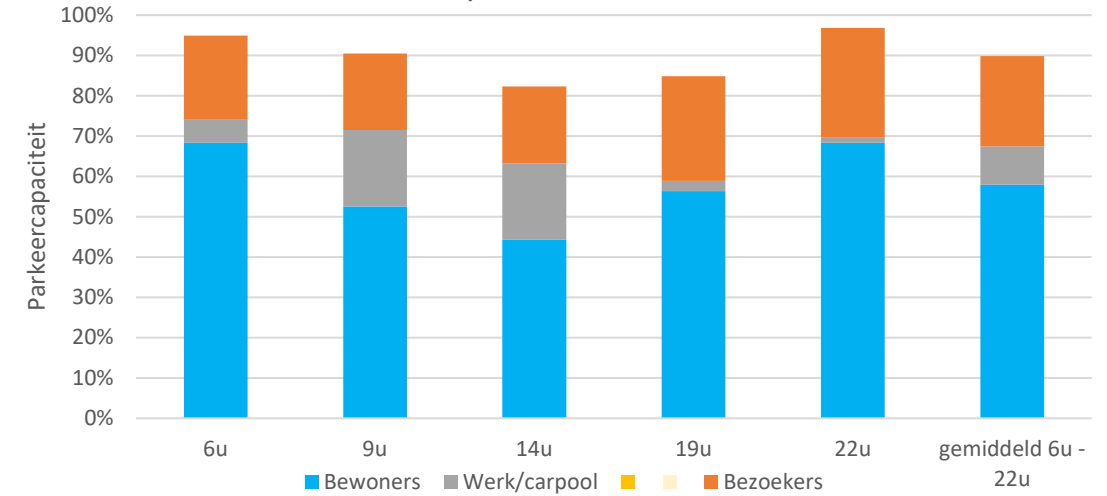


PARKEERMOTIEF STRAAT

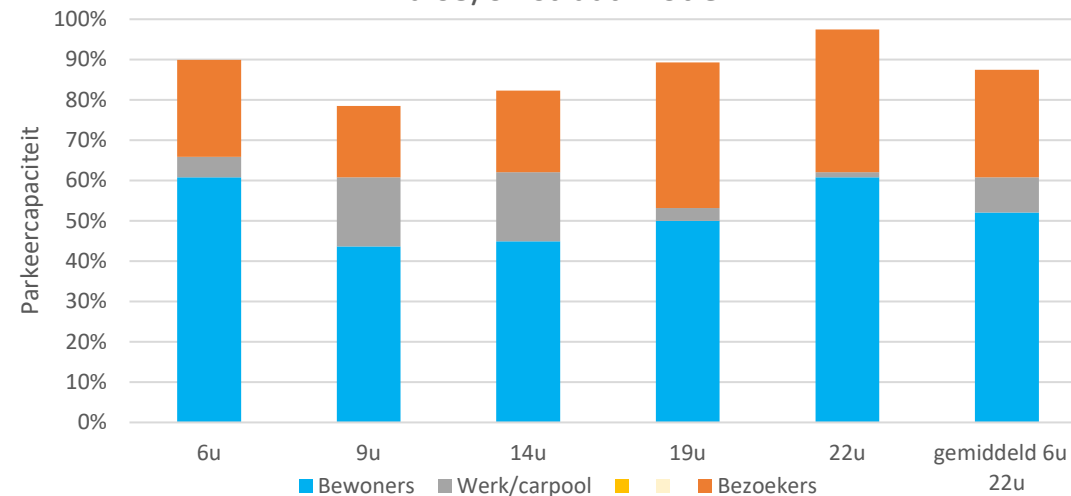
Ma 27/03 straat Motief



Di 28/03 straat Motief



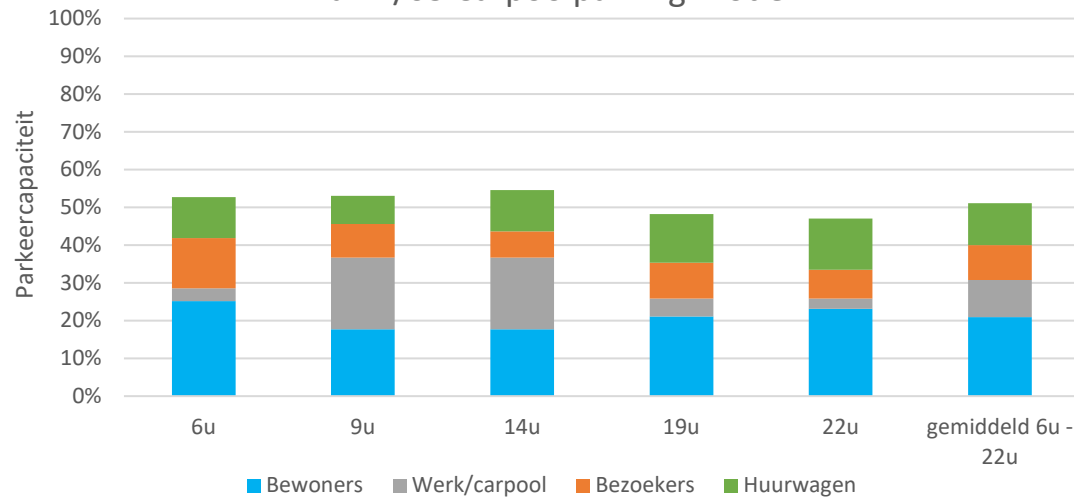
Ma 03/04 straat Motief



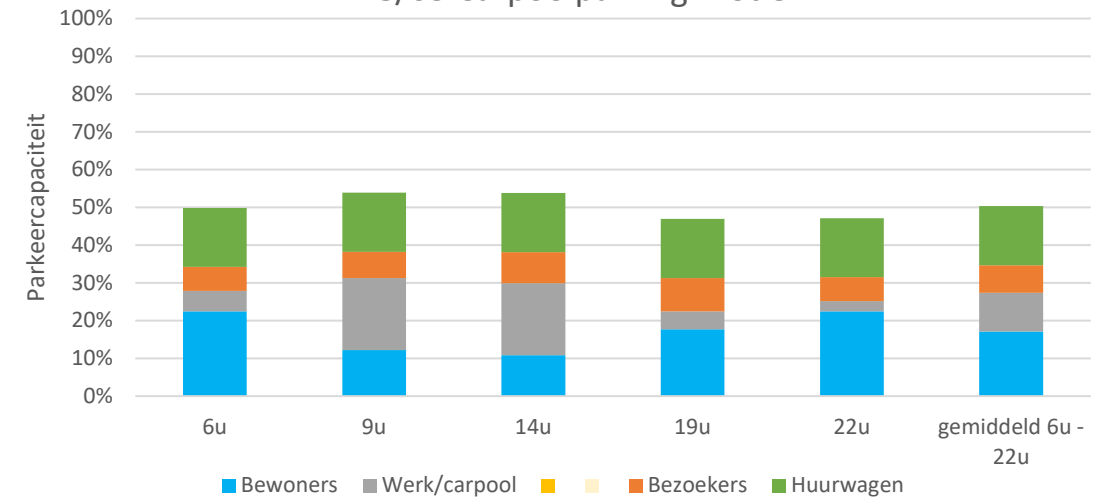


PARKEERMOTIEF CARPOOLPARKING

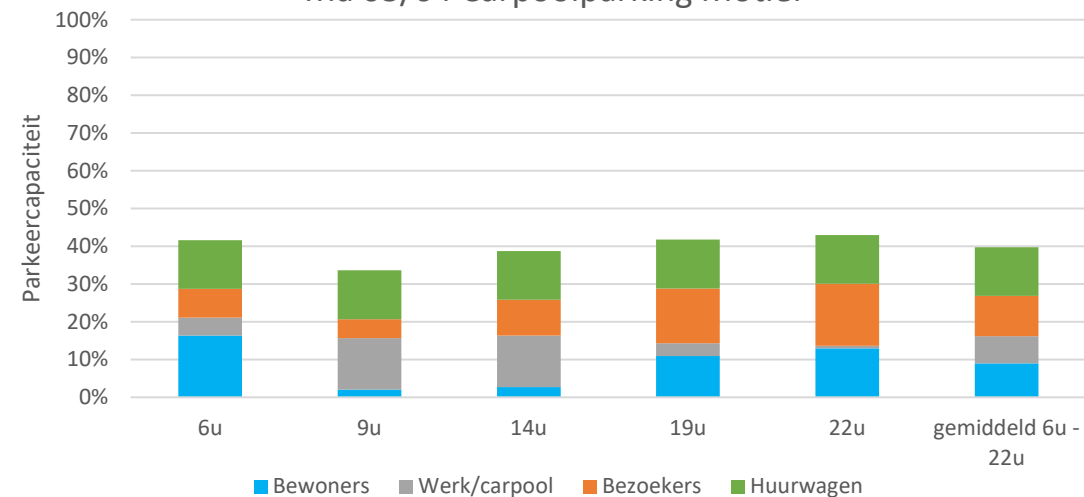
Ma 27/03 Carpoolparking Motief



Di 28/03 Carpoolparking Motief

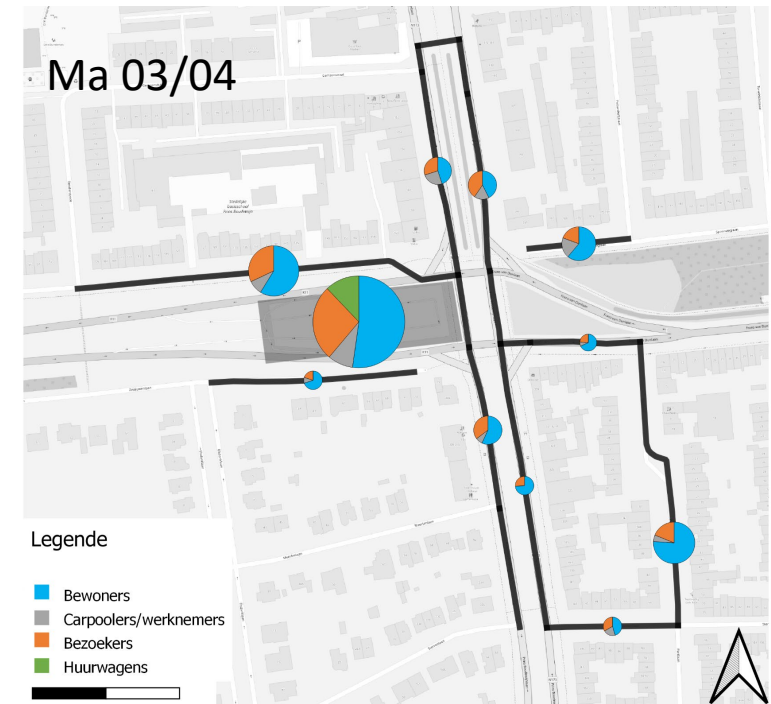
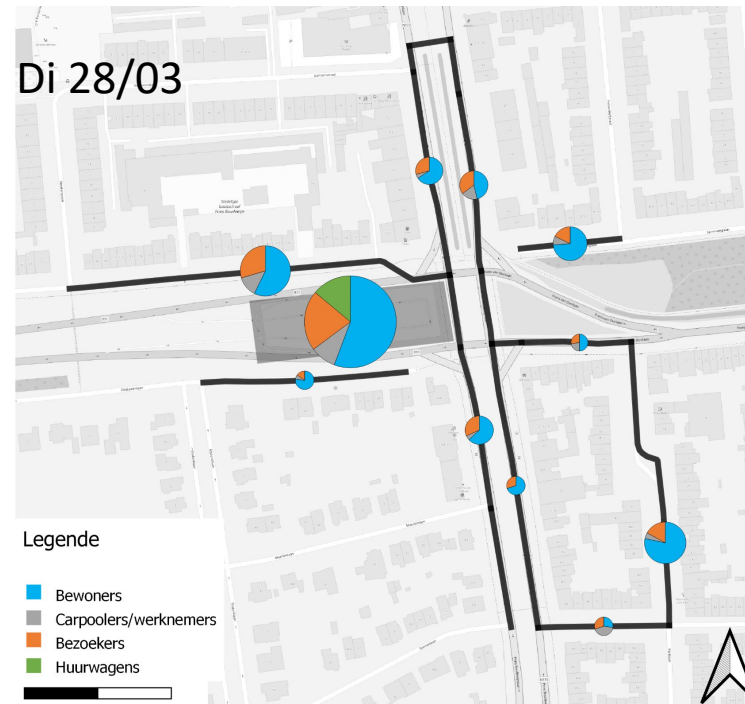
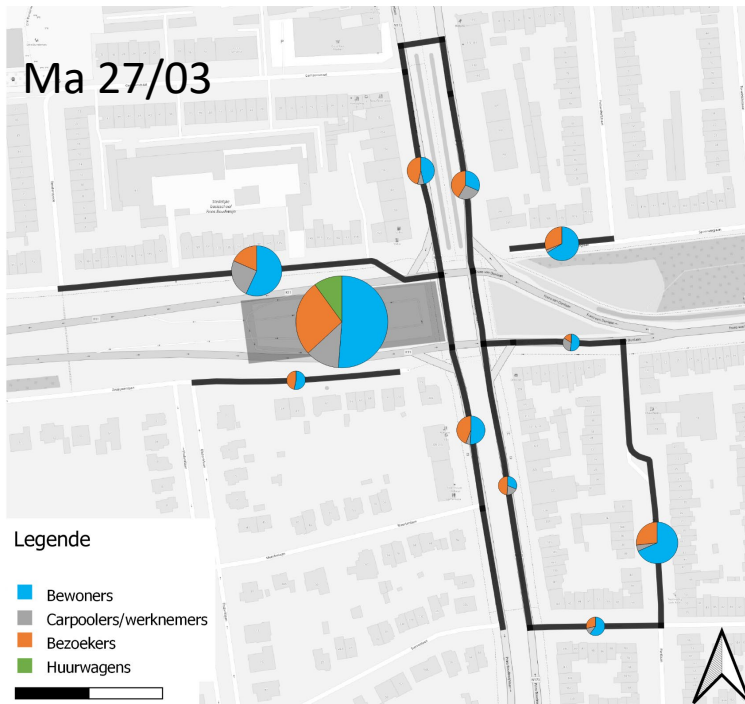


Ma 03/04 Carpoolparking Motief





GEMIDDELDE MOTIEVEN SEGMENTEN





Hendrik Consciencestraat 1 b | 2800 MECHELEN | T 015 56 04 20 | E mint@mintnv.be