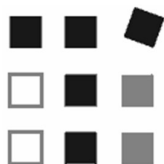


Parkeerbeleidsplan en verkeerscirculatieplan centrum Opwijk

eindrapport

januari 2017





Documentbeschrijving

Titel	Parkeerbeleidsplan en verkeerscirculatieplan centrum Opwijk
Ondertitel	eindrapport
Pagina's	65
Publicatiennr.	1545
Verschijningsdatum	januari 2017
Auteurs	Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	gemeente Opwijk
Contactpersoon	Mia Van der Straeten

Timenco – Martelarenplein 3/7 – 3000 Leuven – (016) 24 22 70
Vestigingen in Leuven (Timenco), Rotterdam-NL (Ligtermoet & Partners) en Zwolle-NL (BVA Verkeer)



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	- 7 -
2.	Bestaande parkeerstructuur	- 8 -
2.1	Aanbod parkeerplaatsen	- 8 -
2.2	Aanbod: parkeerregimes	- 9 -
2.3	Gebruik: parkeerbezettingsmeting	- 10 -
	Donderdag 6 u	- 11 -
	Donderdag 9 u	- 12 -
	Donderdag 19u	- 13 -
	Vrijdag 9u	- 14 -
	Vrijdag 11u	- 15 -
	Zaterdag 10u	- 16 -
	Zaterdag 14u	- 18 -
	Zaterdag 20u	- 19 -
	Conclusies	- 19 -
2.4	Gebruik: gepercipieerde problemen	- 21 -
3.	Bestaande verkeerscirculatie	- 22 -
3.1	Aanbod: bestaande rijrichtingen auto's	- 22 -
3.2	Aanbod: routes openbaar vervoer	- 24 -
3.3	Aanbod: fietsroutes	- 24 -
3.4	Gebruik: gepercipieerde problemen	- 25 -
	Bereikbaarheid	- 26 -
	Hoeveelheid / aard van het verkeer	- 27 -
	Oversteekbaarheid	- 28 -
	Hoge snelheid	- 29 -
	Onveiligheidsgevoel	- 30 -
	Kwaliteit van de weg/fietspad	- 32 -
4.	Van problemen naar oplossingen	- 33 -
4.1	Relatie aard van de problemen en oplossingsrichting	- 33 -
4.2	Organisatie van het verkeer op wijkniveau	- 34 -
	Verkeerscirculatie	- 34 -
	Parkeren	- 34 -
	Snelheid	- 34 -

4.3	Organisatie van het verkeer op straatniveau	- 34 -
5.	Eén scenario parkeren	- 36 -
5.1	Centrum	- 36 -
	Uitbreiding blauwe zone	- 36 -
	Verplaatsen van een aantal parkings	- 36 -
	Invoering van bewonerskaarten	- 37 -
5.2	Stationsomgeving	- 38 -
5.3	Scholen	- 39 -
5.4	Specifieke locaties	- 39 -
6.	Eén scenario snelheidsbeleid	- 41 -
7.	Twee scenario's verkeerscirculatie	- 43 -
7.1	Scenario 1	- 43 -
7.2	Scenario 2	- 43 -
7.3	Afweging scenario's	- 44 -
7.4	Andere onderzoeken qua verkeerscirculatie	- 46 -
	Fabriekstraat enkelrichting	- 46 -
	Rijrichting gedeelte marktstraat omdraaien	- 46 -
8.	Organisatie van het verkeer op straatniveau	- 48 -
8.1	Kloosterstraat (beperkte heraanleg)	- 48 -
	Problematiek	- 48 -
	Oplossingsrichting	- 48 -
	Raming kostprijs	- 48 -
8.2	Schoolstraat (beperkte heraanleg)	- 49 -
	Problematiek	- 49 -
	Oplossingsrichting	- 49 -
	Raming kostprijs	- 49 -
8.3	Heiveld-zuid (beperkte heraanleg)	- 50 -
	Problematiek	- 50 -
	Oplossingsrichting	- 50 -
	Raming kostprijs	- 50 -
8.4	Fabriekstraat (beperkte heraanleg)	- 51 -
	Raming kostprijs	- 51 -
8.5	Marktstraat (beperkte heraanleg)	- 52 -
	Problematiek	- 52 -
	Oplossingsrichting	- 52 -



Raming kostprijs	- 52 -
8.6 Gasthuisstraat - Steenweg op Merchtem (beperkte heraanleg)	- 53 -
Problematiek	- 53 -
Oplossingsrichting	- 53 -
Raming kostprijs	- 53 -
8.7 Nanovestraat – Sint-Paulusbaan (beperkte heraanleg)	- 54 -
Problematiek	- 54 -
Oplossingsrichting	- 54 -
Raming kostprijs	- 54 -
8.8 Schuttershof (juridisch statuut)	- 55 -
Problematiek	- 55 -
Oplossingsrichting	- 55 -
Raming kostprijs	- 55 -
8.9 Kadeestraat (juridisch statuut)	- 55 -
Problematiek	- 55 -
Oplossingsrichting	- 55 -
Raming kostprijs	- 55 -
8.10 Gasthuisstraat (volledige heraanleg)	- 56 -
Problematiek	- 56 -
Oplossingsrichting	- 56 -
Raming kostprijs	- 56 -
8.11 Kattestraat en omgeving (volledige heraanleg)	- 57 -
Problematiek	- 57 -
Oplossingsrichting	- 57 -
Raming kostprijs	- 58 -
8.12 Heiveld (volledige heraanleg)	- 58 -
Problematiek	- 58 -
Oplossingsrichting	- 58 -
Raming kostprijs	- 59 -
8.13 Ringlaan (volledige heraanleg)	- 59 -
Problematiek	- 59 -
Oplossingsrichting	- 59 -
Raming kostprijs	- 60 -
8.14 Karenveldstraat (volledige heraanleg)	- 60 -
Problematiek	- 60 -

Oplossingsrichting	- 61 -
Raming kostprijs	- 61 -
8.15 Marktstraat (volledige heraanleg)	- 61 -
Problematiek	- 61 -
Oplossingsrichting	- 61 -
Raming kostprijs	- 62 -
8.16 Stationsstraat (volledige heraanleg)	- 63 -
Problematiek	- 63 -
Oplossingsrichting	- 63 -
Raming kostprijs	- 64 -
8.17 Heirbaan (volledige heraanleg)	- 64 -
Problematiek	- 64 -
Oplossingsrichting	- 64 -
Raming kostprijs	- 65 -
8.18 Kruispunt Kloosterstraat – Singel – Kattestraat	- 65 -
8.19 Overzicht prijsramingen	- 66 -



1. Inleiding

Voorliggend document is de rapportage van het planningsproces van de opmaak van het parkeer- en verkeerscirculatieplan in Opwijk.

De aanleiding van de studie was het concrete plan om een bijkomende parking te realiseren aan de rand van het centrum. De gemeente beseft dat de ontsluiting van de parking onlosmakelijk verbonden is met de verkeerscirculatie van het centrum.

De opdracht werd bij aanvang reeds ruimer opgevat dan een 'klassiek' verkeerscirculatieplan en omvat meer dan circulatiemaatregelen alleen. Het goed functioneren van het centrum bestaat immers uit meer dan toegelaten rijrichtingen alleen. Zo moet bijvoorbeeld de infrastructuur veilig en comfortabel zijn om goed te kunnen functioneren.

Tijdens de opmaak van dit plan werd een participatieproces doorlopen. Bewoners werden vanaf het begin betrokken bij de inventarisatie van de problemen. De oplossingsrichtingen werden aan hen voorgelegd tijdens de tweede participatieronden. Hetzelfde participatieproces werd doorlopen met handelaars, directies van scholen, Tot slot werden de oplossingsrichtingen voorgelegd aan de mobiliteitsraad.

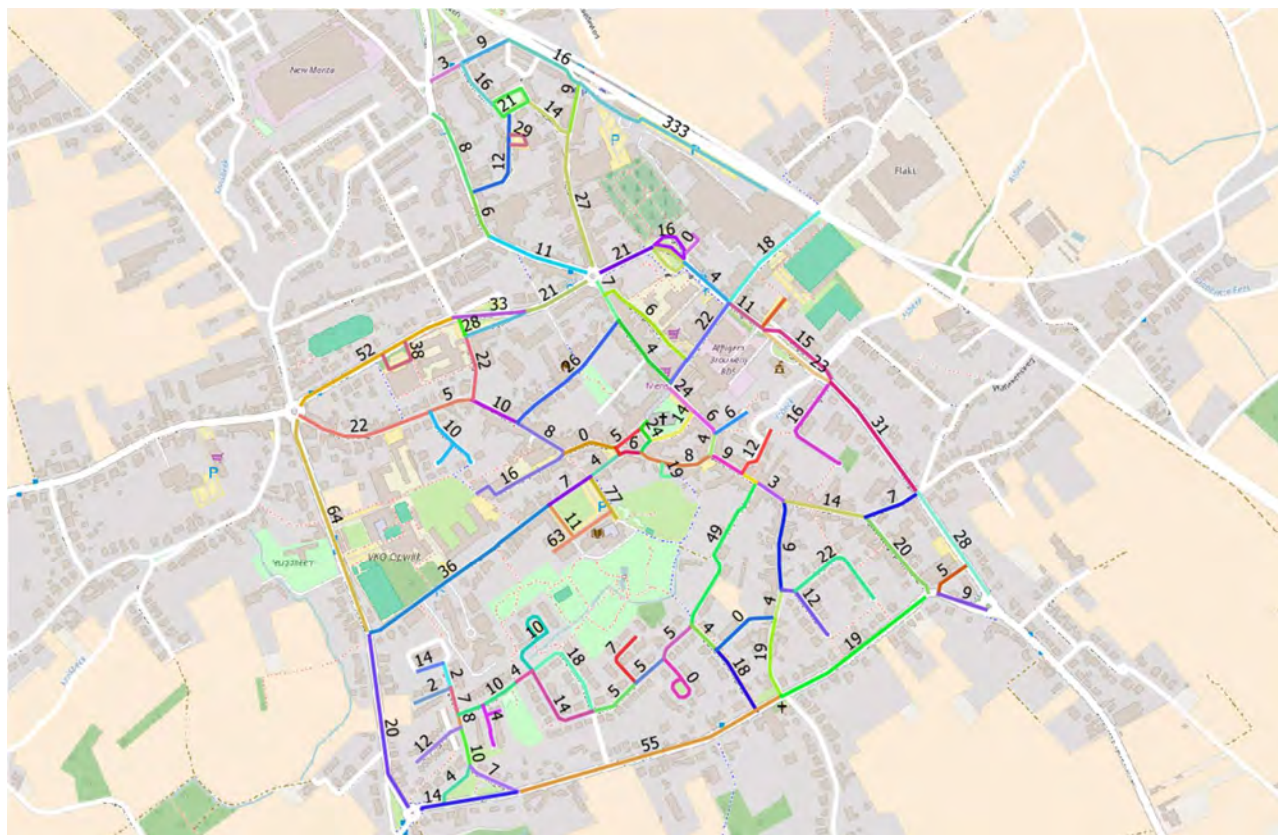
Behalve de informatie uit deze participatieprocessen werden meer objectieve gegevens verzameld en verwerkt. Zo werd een parkeerbezettingsmeting uitgevoerd op meerdere dagen en werden verschillende terreinbezoeken gedaan.

2. Bestaande parkeerstructuur

2.1 Aanbod parkeerplaatsen

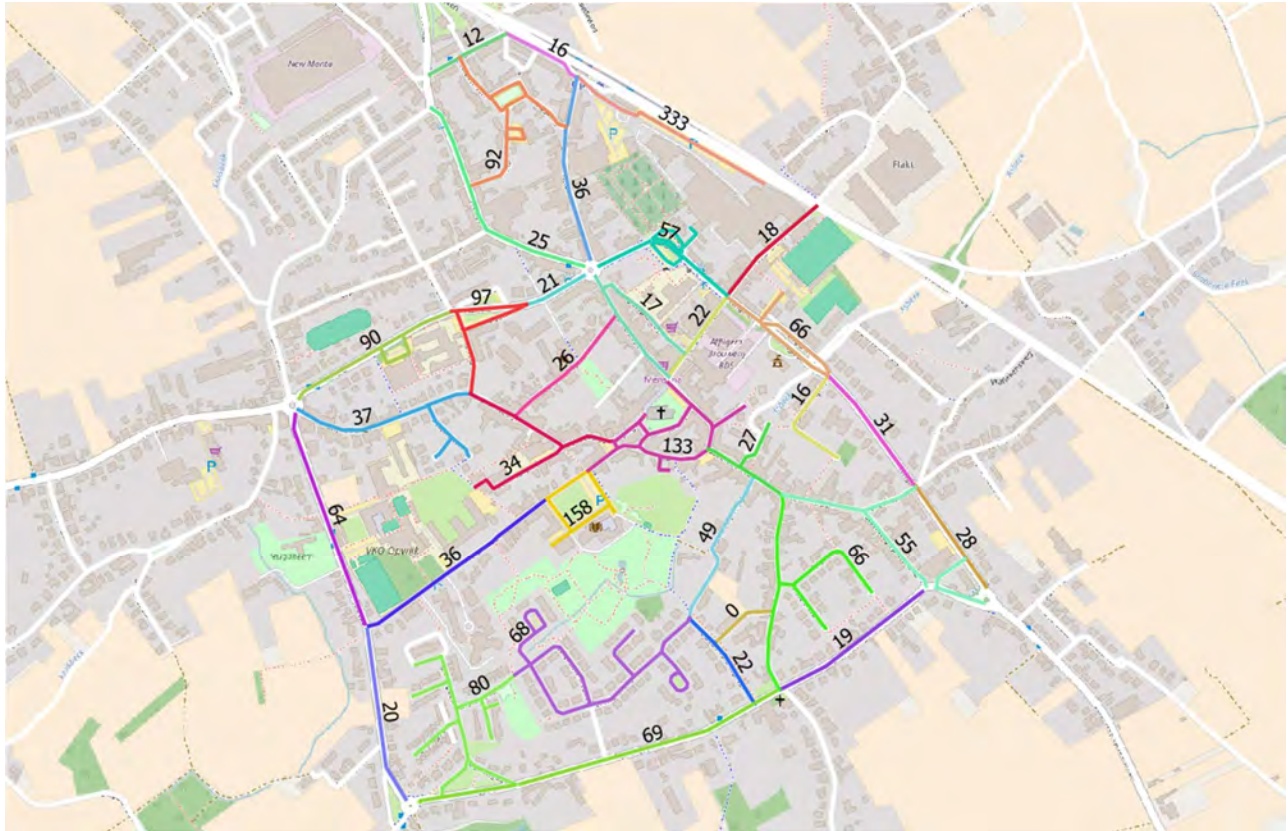
Ter voorbereiding van het parkeeronderzoek werden alle beschikbare parkeerplaatsen geïnventariseerd door middel van een plaatsbezoek. Indien de parkeerplaatsen niet zijn afgebakend, wordt de beschikbare lengte gedeeld door 5,5. Bij de inventaris wordt rekening gehouden met inritten, verkeersdrempels, wettelijke afstanden tot kruispunten en zebrapaden enz.

Inventaris beschikbare parkeerplaatsen per straatsegment





Inventaris beschikbare parkeerplaatsen per zone



2.2 Aanbod: parkeerregimes

In het centrum zijn er een aantal blauwe zones met een parkeerduurbeperking van 2 uur. In sommige daarvan krijgen bewoners een uitzondering door middel van een bewonerskaart.

Daarnaast zijn er op een aantal plekken parkeerplaatsen voor ultrakort parkeren met een parkeerduurbeperking van 30 minuten. Hier moet men een parkeerschijf plaatsen.

Parkeerregimes in Opwijk centrum



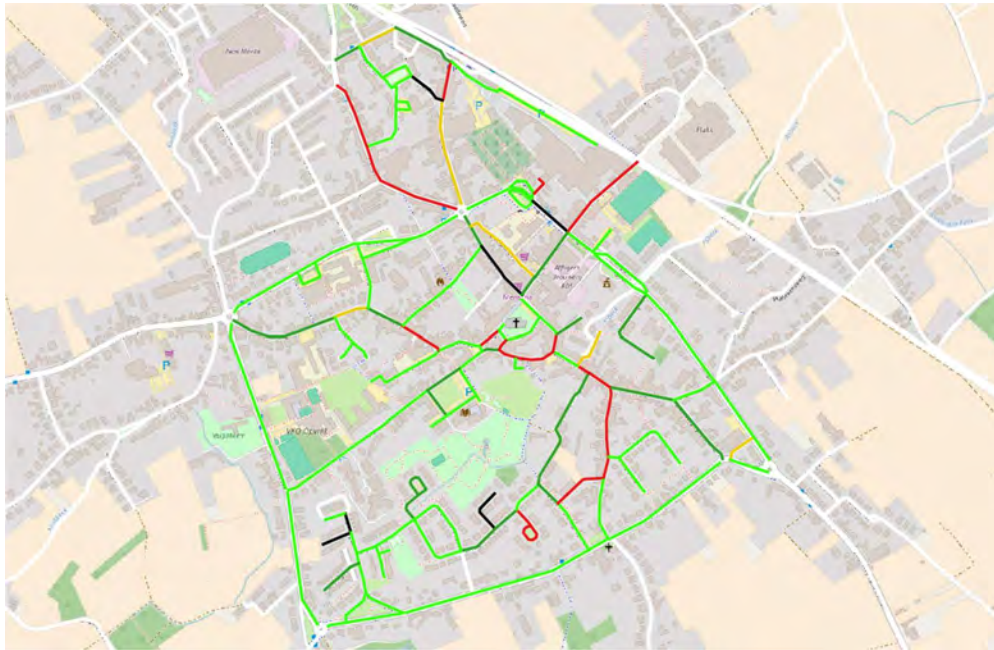
2.3 Gebruik: parkeerbezettingsmeting

Op 9 momenten werd de bezettingsgraad gemeten. Op een donderdag om 6u, om 9u en op 19u. Op een vrijdag (marktdag) om 9u, om 11u en om 19u. Op zaterdag om 10u, om 14u en om 20u.

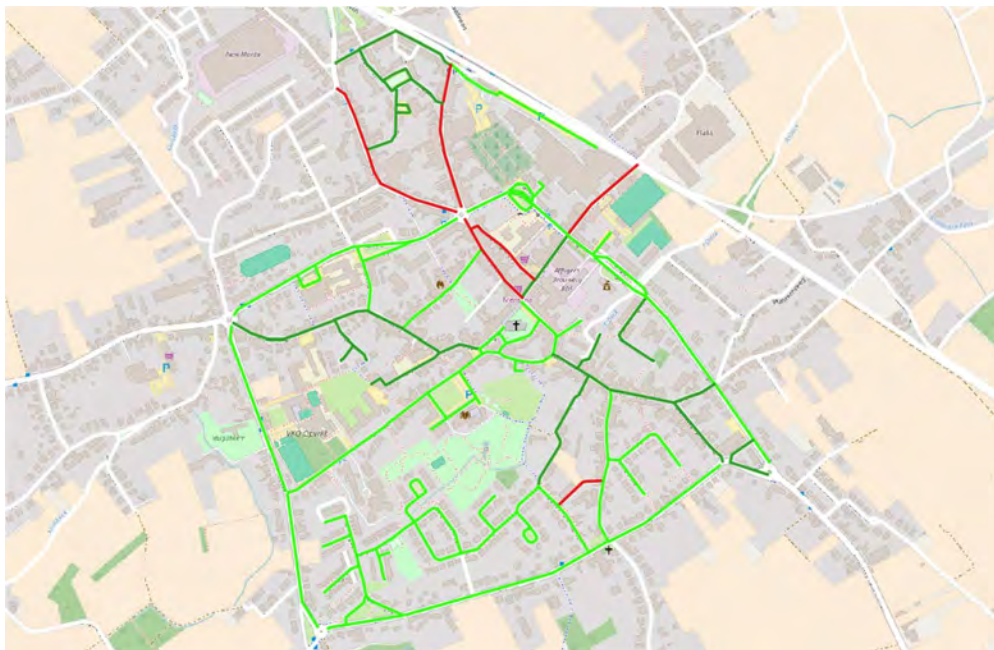
Volgende figuren geven de bezettingsgraad weer per wegsegment en per zone. De zones bundelen een aantal wegsegmenten die ruimtelijk en verkeerskundig een relatie hebben. De afbakening van de zone gebeurde in samenspraak met de gemeente.



DONDERDAG 6 U
Parkeerbezettingsgraad donderdag 6u per straatsegment

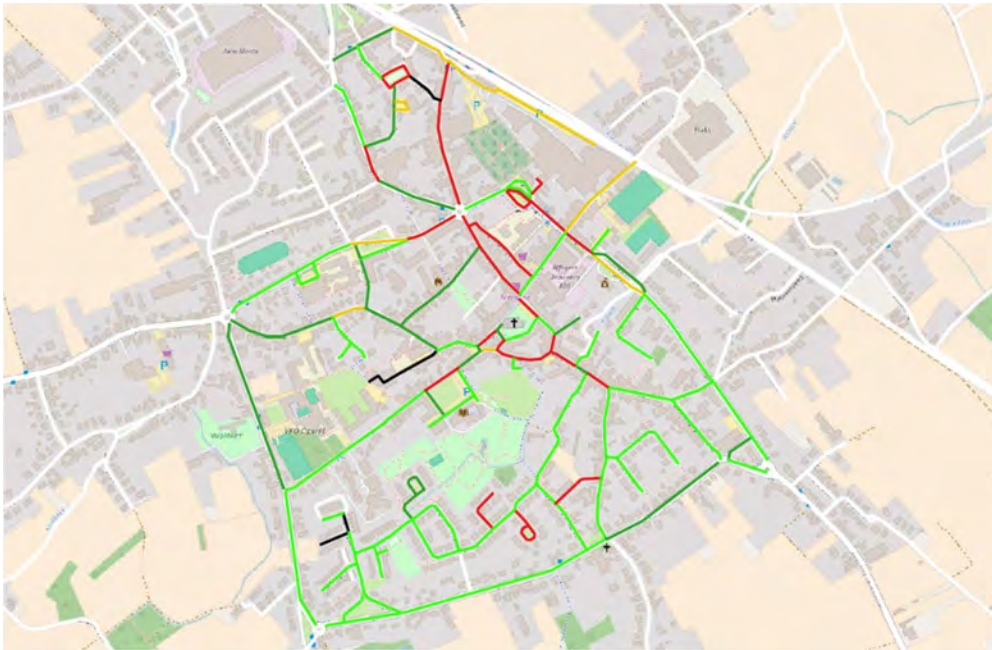


Parkeerbezettingsgraad donderdag 6u zonaal

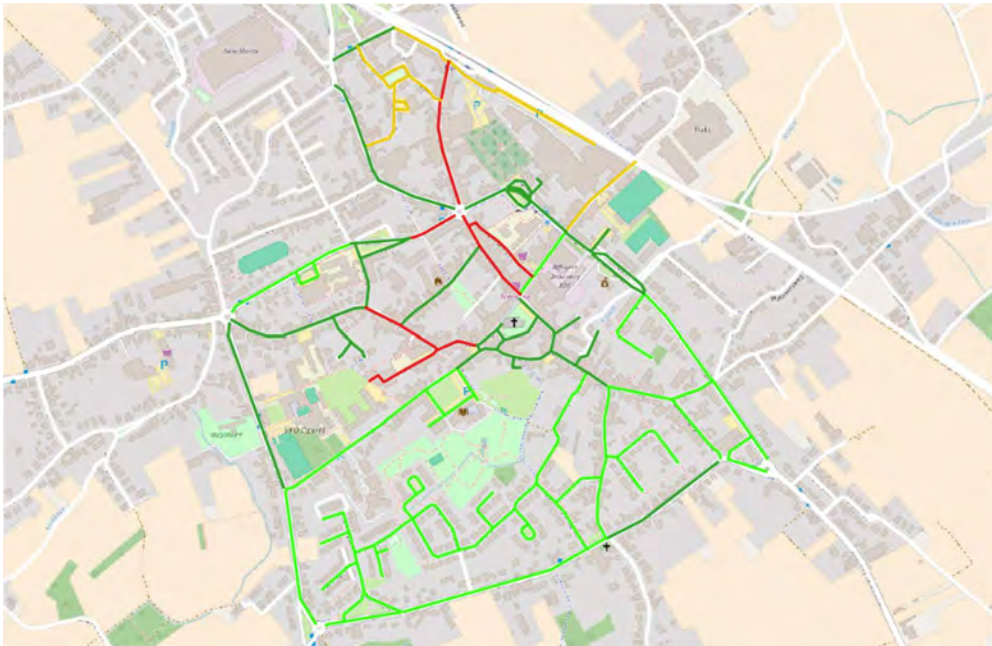


DONDERDAG 9 U

Parkeerbezettingsgraad donderdag 9u per straatsegment

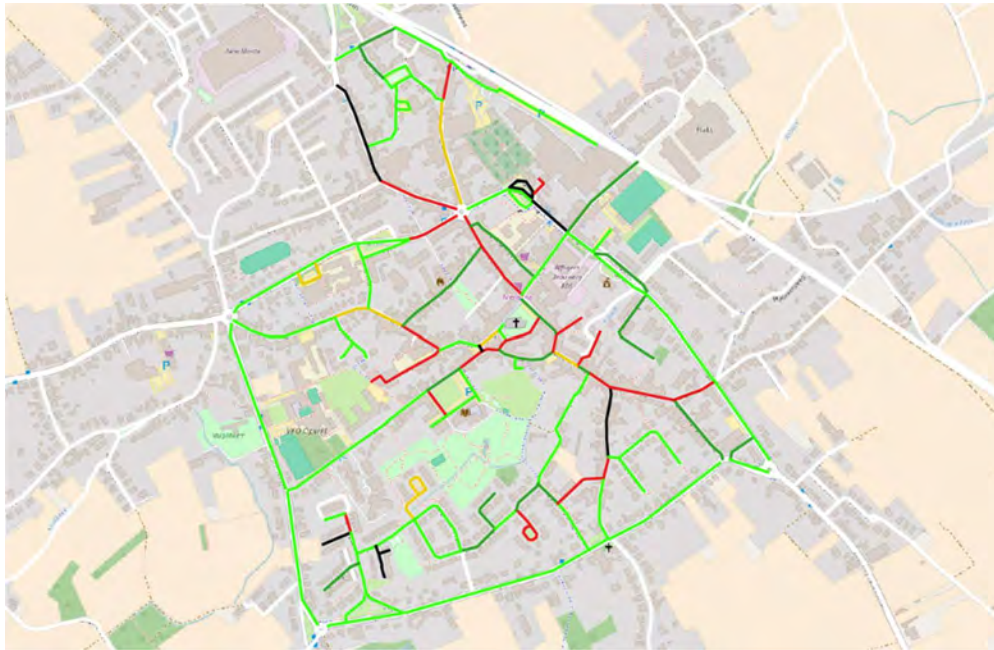


Parkeerbezettingsgraad donderdag 9u zonaal

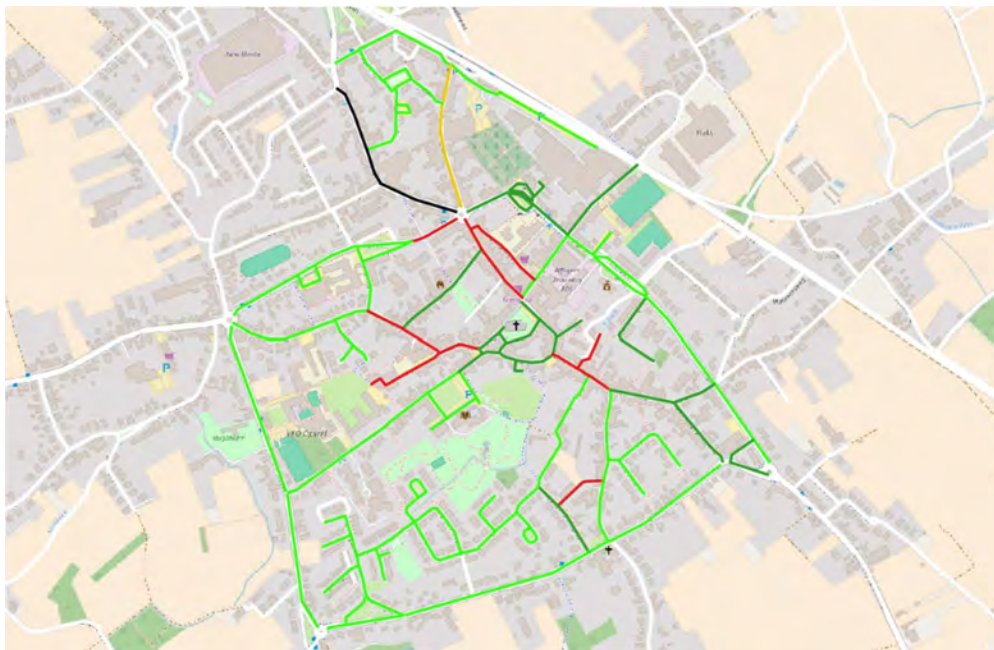




DONDERDAG 19U
Parkeerbezettingsgraad donderdag 19u per straatsegment

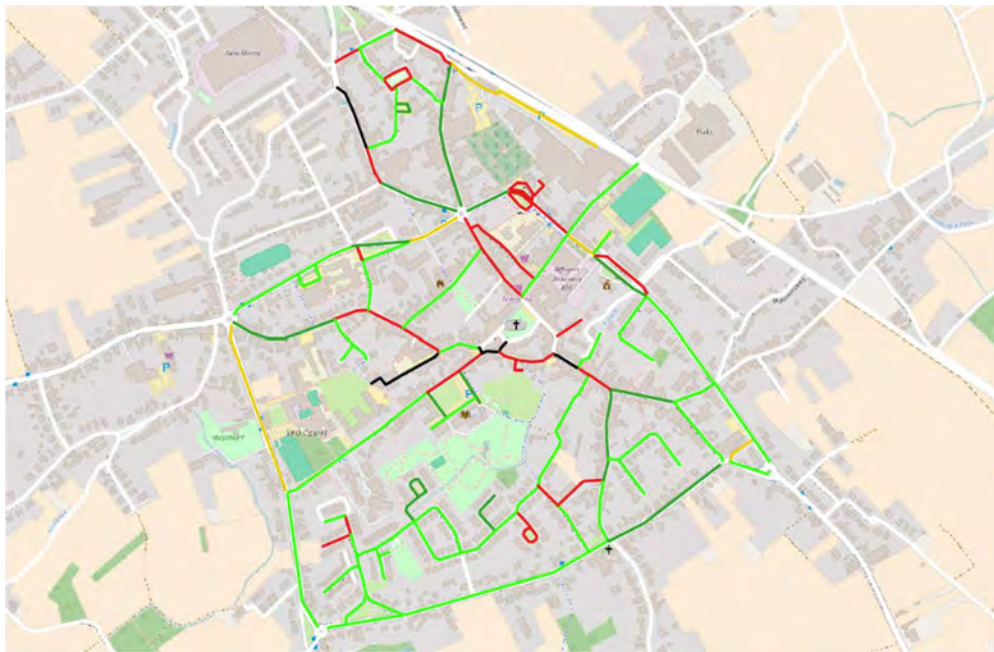


Parkeerbezettingsgraad donderdag 19u zonaal

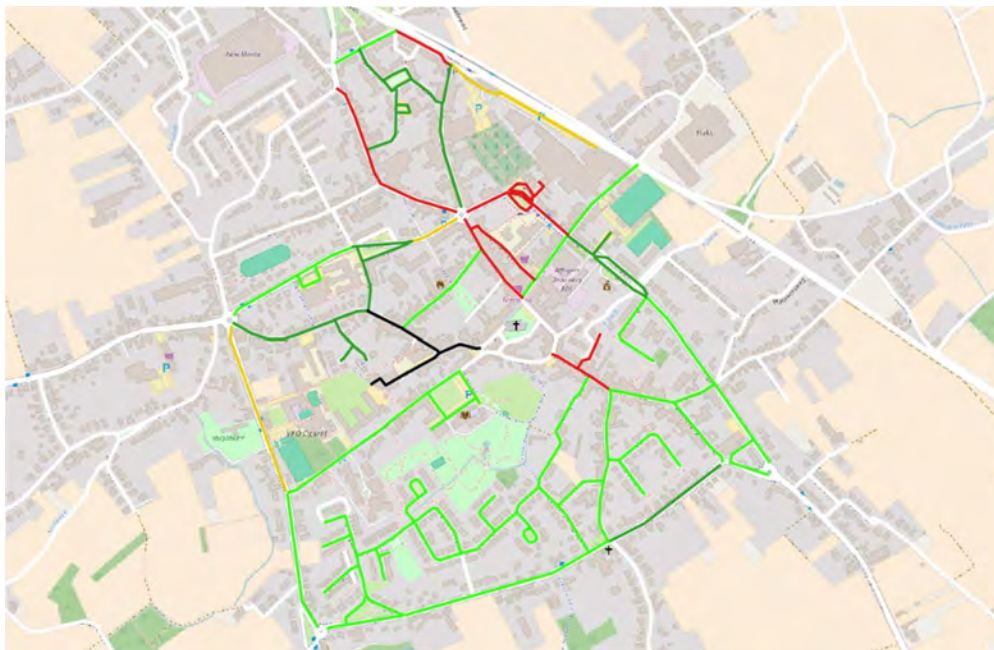


VRIJDAG 9U

Parkeerbezettingsgraad vrijdag 9u per straatsegment

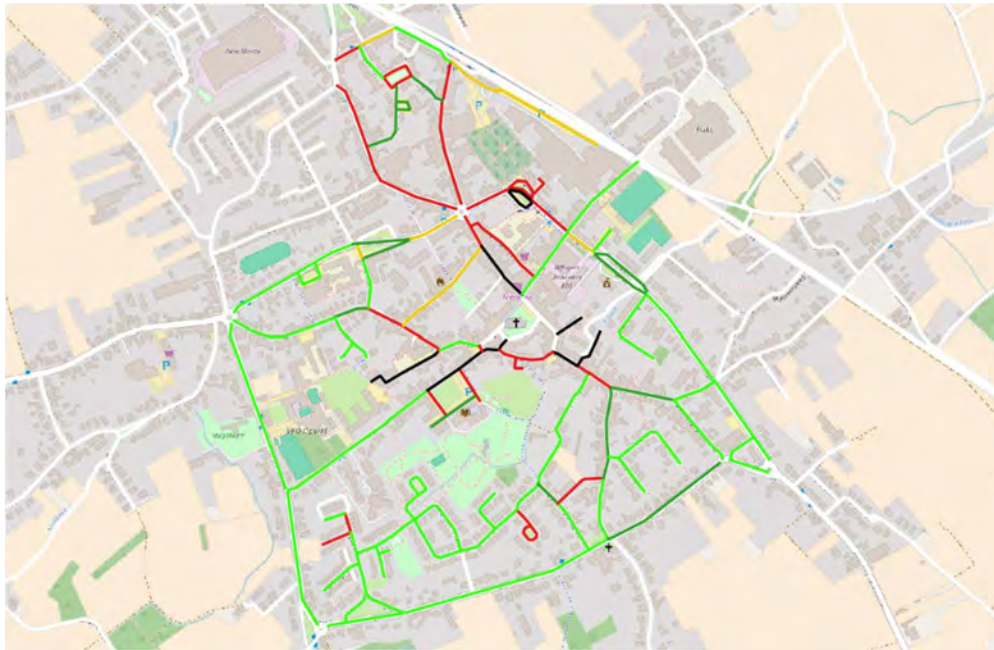


Parkeerbezettingsgraad vrijdag 9u zonaal

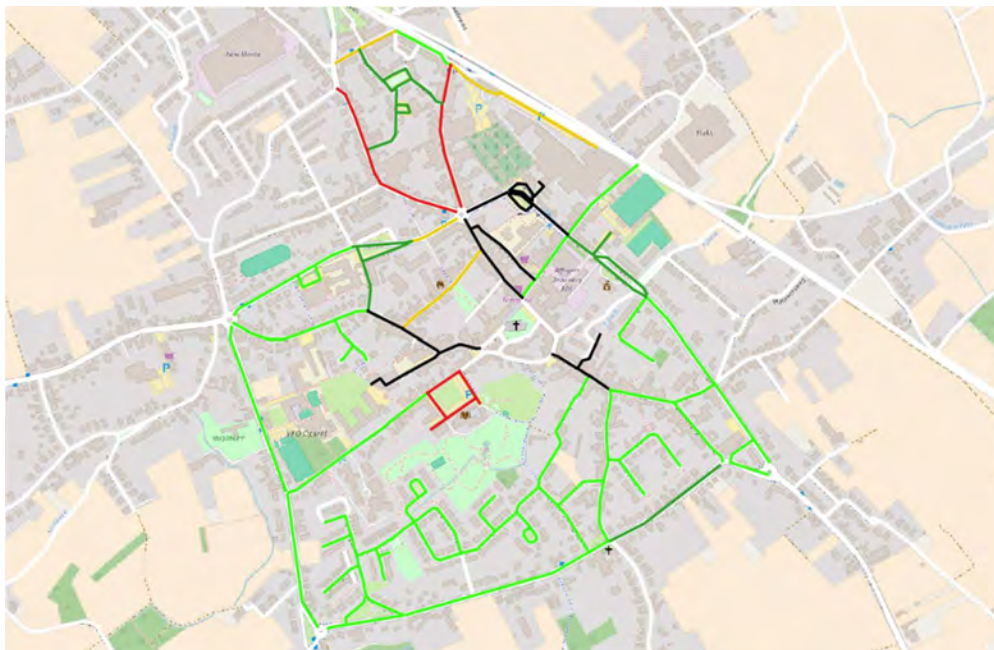




VRIJDAG 11U
Parkeerbezettingsgraad vrijdag 11u per straatsegment



Parkeerbezettingsgraad vrijdag 11u zonaal

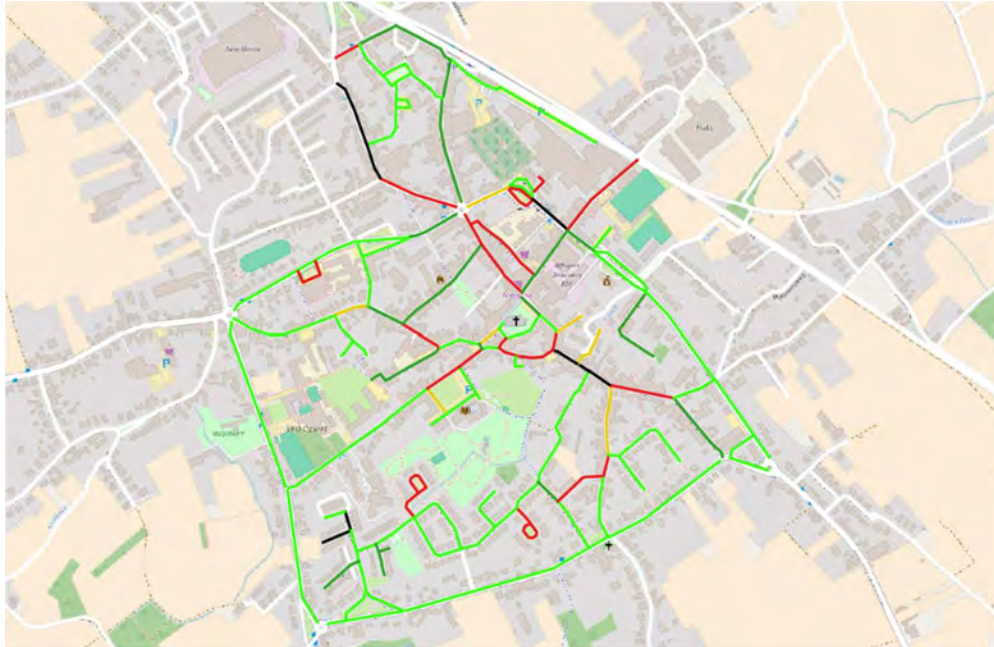


ZATERDAG 10U

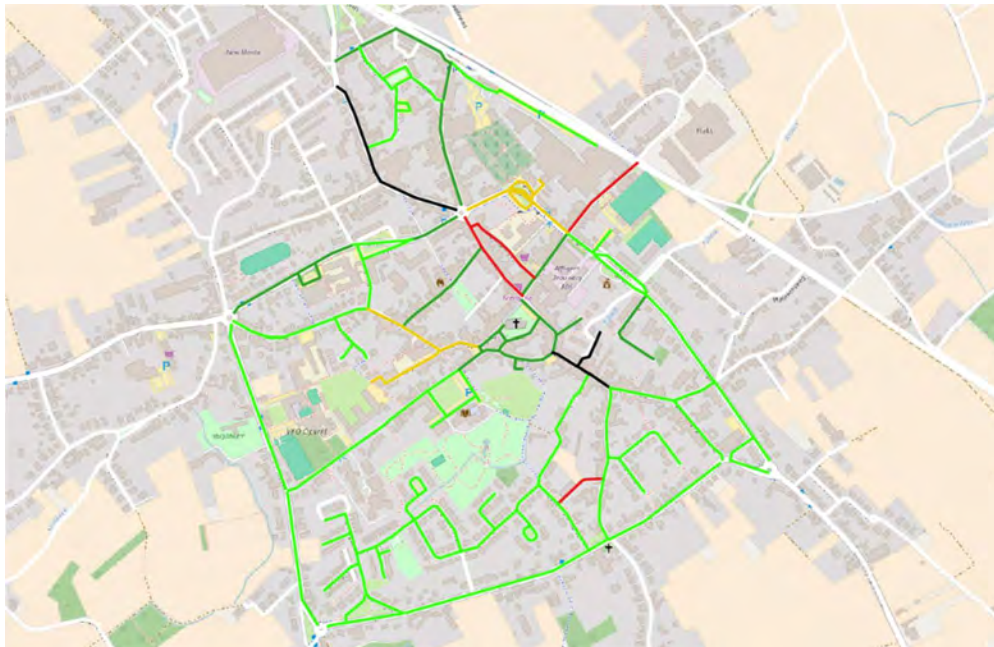
De parkeertelling op zaterdag was minder representatief vanwege de communicatievieringen. De meting om 14u is dus een overschatting en in de woonwijken om 20u. Ook de resultaten van het noordelijk gedeelte van Ringlaan zijn niet representatief als gevolg van een eetfestijn in de school.



Parkeerbezettingsgraad zaterdag 10u per straatsegment

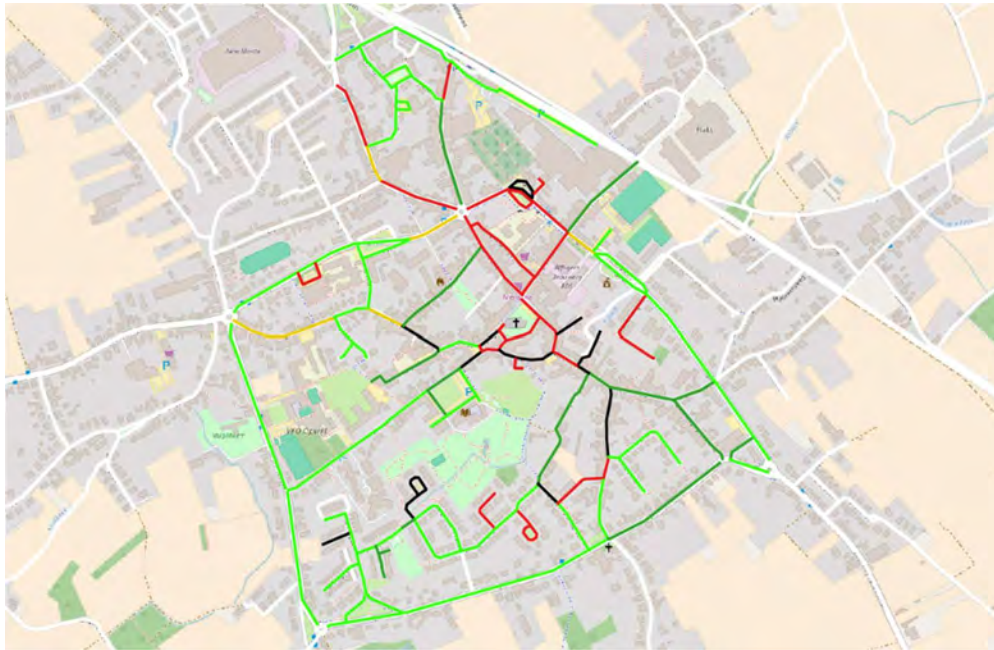


Parkeerbezettingsgraad zaterdag 10u zonaal

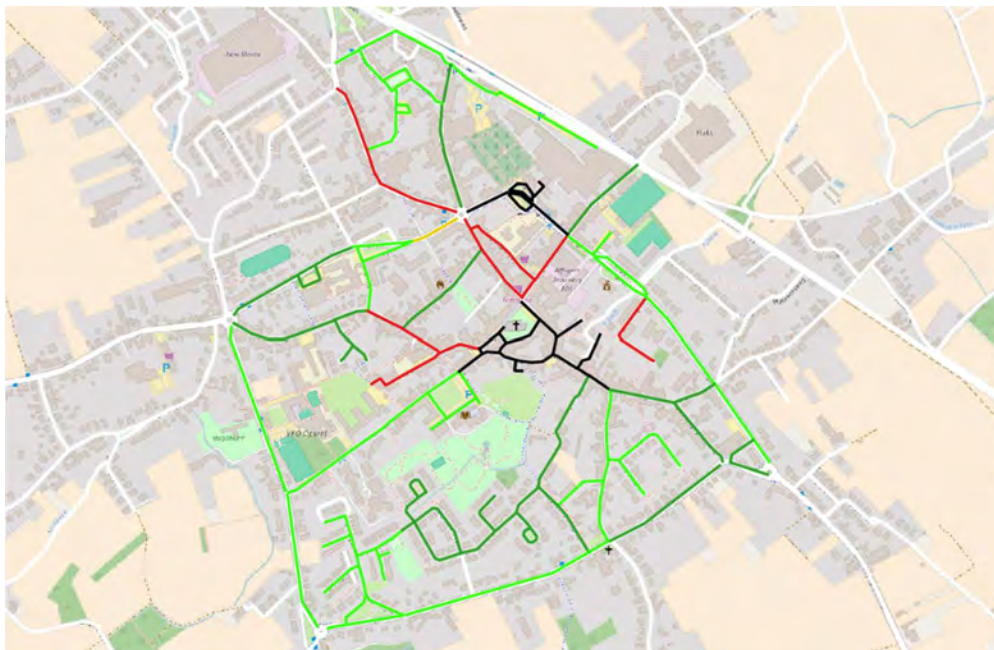


ZATERDAG 14U

Parkeerbezettingsgraad zaterdag 14u per straatsegment



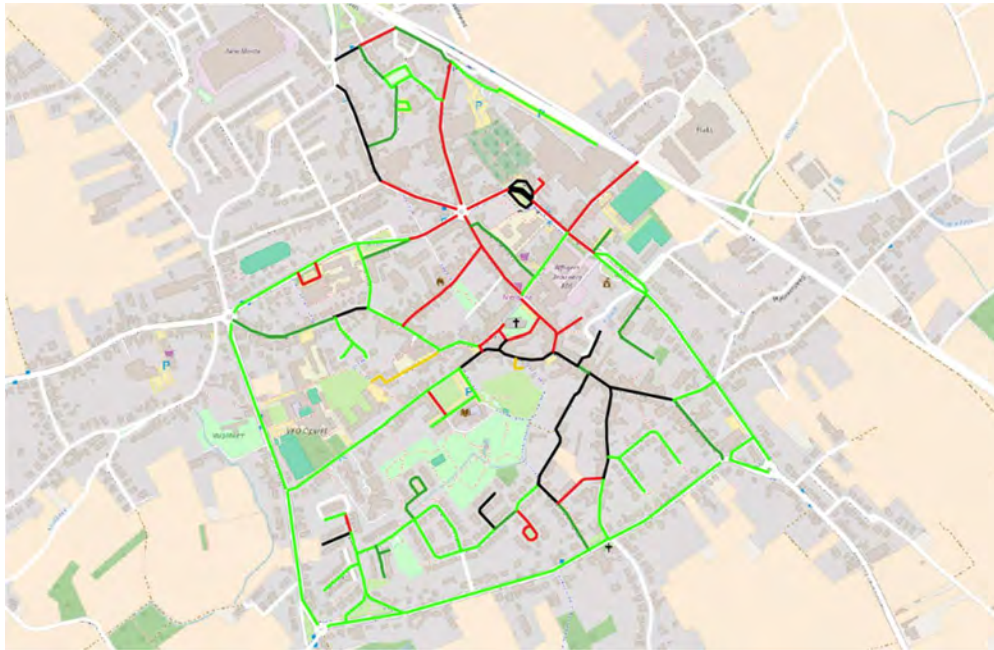
Parkeerbezettingsgraad zaterdag 14u zonaal



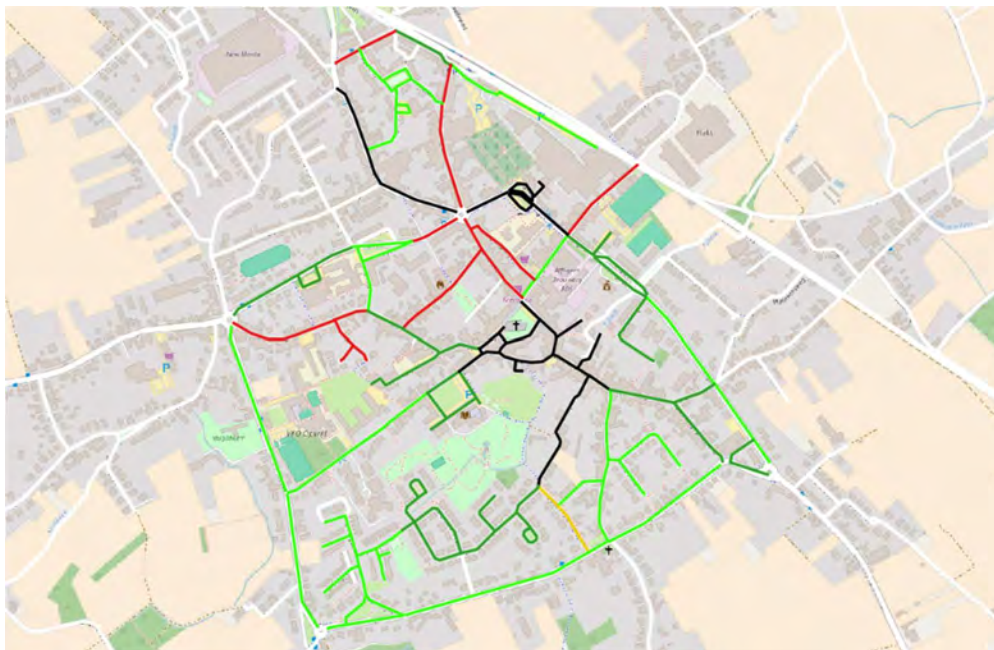


ZATERDAG 20U

Parkeerbezettingsgraad zaterdag 20u per straatsegment



Parkeerbezettingsgraad zaterdag 20u zonaal



CONCLUSIES

De bezettingsgraden fluctueren sterk naar tijdstip van de dag en tussen de dagen onderling.

Erg hoge bezettingsgraden kwamen op meerdere momenten voor in:

- de stationsomgeving (zone Heirbaan, zone Stationsstraat)

- de zone Marktstraat (en Dorpssteeg)
- de zone Schoolstraat (en Schuttershof)
- de zone Gasthuisstraat en Kadeestraat
- de zone Heiveld (tussen Maria Assumpta Instituut en Marktstraat)
- Fabriekstraat

Op straatsegmentniveau is de parkeerdruk op verschillende momenten hoog (bezettingsgraad > 85 %):

- Fabriekstraat
- Schoolstraat (gedeeltelijk)
- Heirbaan (gedeeltelijk)
- Dorpssteeg
- Kloosterstraat (gedeeltelijk)
- Kattestraat
- Kadeestraat
- Marktstraat
- Vitsgaard (gedeeltelijk)
- Kerkstraat
- Ringlaan (gedeeltelijk)
- Konkelgoed (gedeeltelijk)
- Ringlaan (gedeeltelijk)
- Nanovestraat (gedeeltelijk)
- Gasthuisstraat
- Heirbaan (gedeeltelijk)



2.4 Gebruik: gepercipieerde problemen

Tijdens de eerste participatieavonden werd bevestigd in welke wegsegmenten bewoners, handelaars en andere gebruikers zij problemen ervaren op het vlak van parkeren.

Gepercipieerde problemen met betrekking tot het parkeren



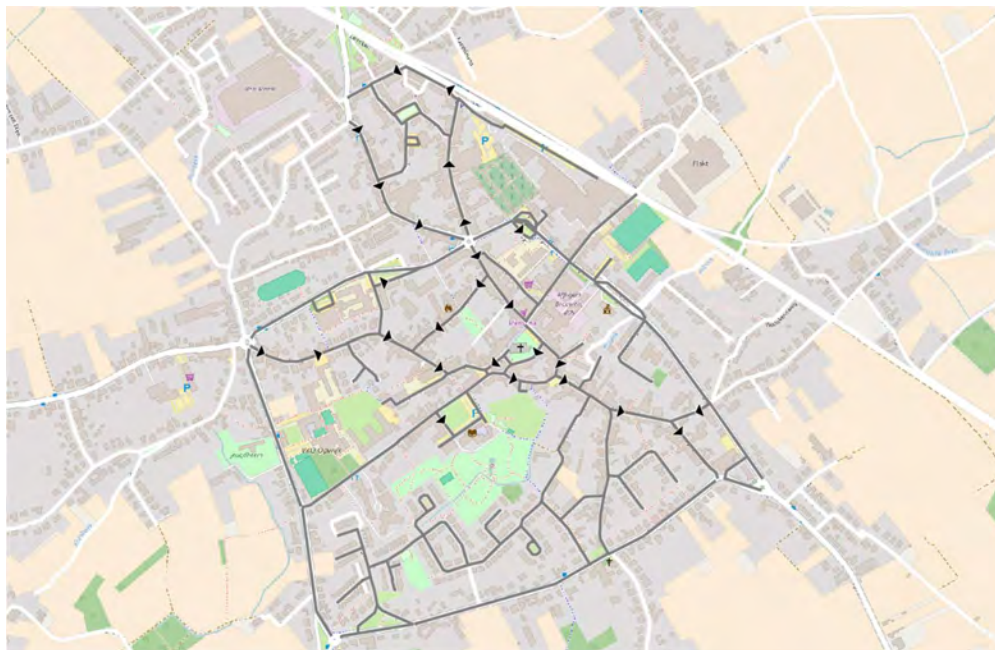
Het betreft volgende straatsegmenten:

- Vitsgaard (pendelaars)
- Heirbaan
- Heiveld
- Processiestraat
- Marktstraat
- Costershof (schoolgerelateerd)
- Gasthuisstraat
- Kloosterstraat (gedeeltelijk)
- Parking Hof ten Hemelrijk.

3. Bestaande verkeerscirculatie

3.1 Aanbod: bestaande rijrichtingen auto's

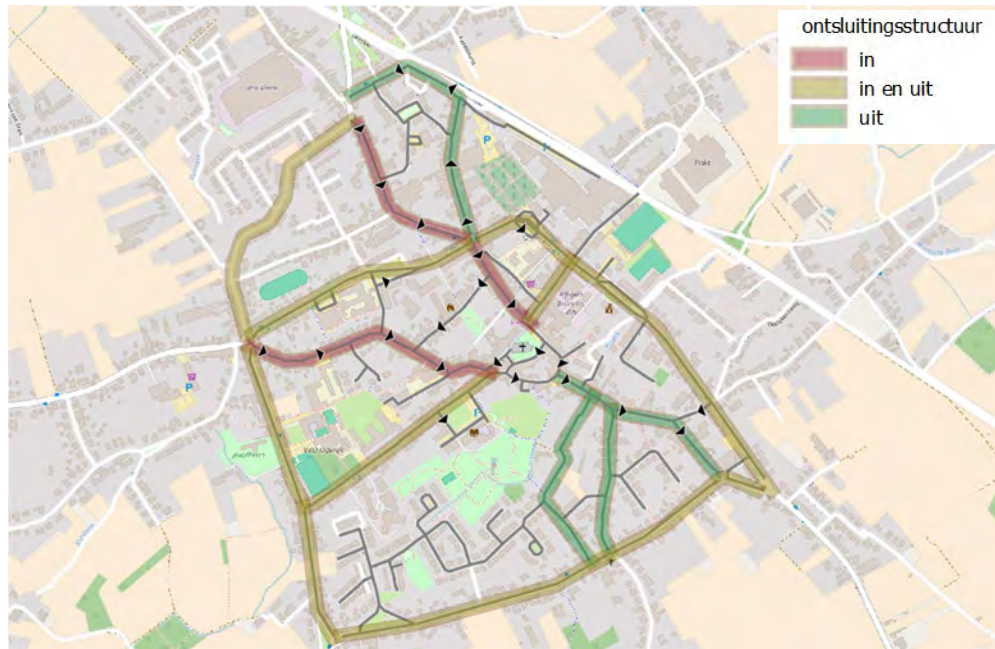
Bestaande rijrichtingen



In het verleden zijn er een aantal ingrepen gedaan op het vlak van verkeerscirculatie. Smalle straten werden enkelrichting gemaakt om onder meer tegemoet te komen aan de toenemende parkeerdruk. De nieuwe woonwijken in het zuiden van het centrum werden reeds bij aanvang uitgerust met voldoende parkeeraanbod op privaat domein en met voldoende brede rijbanen.



Bestaande ontsluitingsstructuur



Het centrum inrijden gebeurt via volgende assen:

- Kloosterstraat
- Fabriekstraat
- Schoolstraat
- Marktstraat

Het centrum uitrijden kan via volgende assen:

- Kloosterstraat
- Fabriekstraat
- Gasthuisstraat
- Nanovestraat
- Oude Pastoriedreef

De bestaande ontsluitingsstructuur bestaat uit de ringstructuur: Heiveld, Ringlaan, Sint-Paulusbaan, Nanovestraat, Karenveldstraat van waaruit 2 aders het centrum binnendringen: Kloosterstraat en Fabriekstraat.

3.2 Aanbod: routes openbaar vervoer

Routes openbaar vervoer



In het onderzoeksgebied maken volgende straten deel van het busroutenetwerk:

- Karenveldstraat: buslijnen 23 en 43
- Heiveld: buslijnen 23, 41, 43, 44
- Stationsstraat, Kouterlaan, Heirbaan: buslijnen 23, 41, 43, 44
- Ringlaan: buslijn 44.

De buslijnen lopen allemaal via de zogenaamde ringstructuur van het centrum van Opwijk.

3.3 Aanbod: fietsroutes

De schoolroutekaart geeft een aanduiding van de belangrijkste fietsroutes van en naar de verschillende scholen.

Deze routes bestaan uit wegen met afzonderlijke fietsinfrastructuur, gemengd verkeer en doorsteekjes waar enkel voetgangers en fietsers mogen komen. Uit waarnemingen bij het begin en einde van de school, bleken deze routes in de praktijk te kloppen.



Fietsroutes schoolroutekaart



De meeste schoolroutes voor fietsers mijden de belangrijkste dragers van de ontsluitingsstructuur. Uitzonderingen zijn Fabriekstraat en Schoolstraat.

3.4 **Gebruik: gepercipieerde problemen**

Tijdens de eerste ronde van het participatietraject werden samen met de bewoners, handelaars, scholen de problemen in kaart gebracht (letterlijk). Dit gebeurde gestructureerd aan de hand van een indeling van de aard van de problemen.

BEREIKBAARHEID

Onder bereikbaarheid verstaan we het gemak waarmee een bestemming kan worden bereikt. Dit slaat zowel op omrijfactoren (bijvoorbeeld als gevolg van eenrichtingsverkeer) als moeilijkere doorstroming op wegsegmenten.

Problemen op het vlak van bereikbaarheid



Volgende straat(segmenten) werden genoemd:

- Kloosterstraat
- Broekstraat
- Averbekstraat
- Nieuwstraat

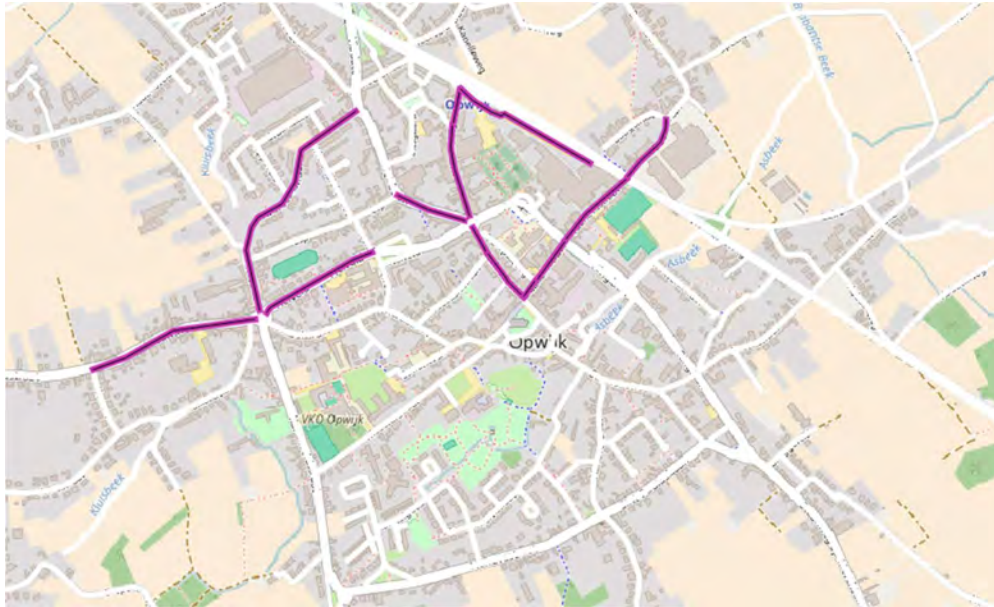
De problemen situeren zich vooral in de randen van het onderzoeksgebied. De problemen hebben voornamelijk te maken met de inrichting van de weg: geparkeerde voertuigen belemmeren de doorstroming (Kloosterstraat en Nieuwstraat). De problematiek van Averbekstraat heeft te maken met de congestie tijdens de spitsmomenten.



HOEVEELHEID / AARD VAN HET VERKEER

Het gaat hier over straatsegmenten waar men het gevoel heeft dat er teveel verkeer op zit of teveel vrachtverkeer (of bussen) over rijdt.

Problemen op het vlak van hoeveelheid / aard van het verkeer



Volgende straat(segmenten) werden genoemd:

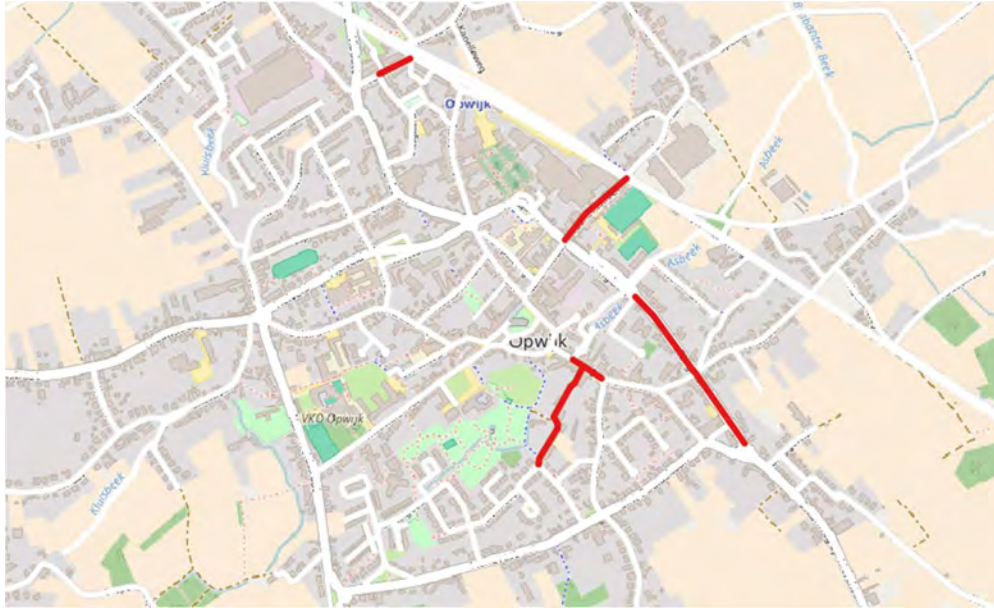
- Marktstraat
- Heiveld
- Stationsstraat
- Heirbaan
- Fabriekstraat
- Parking Station
- Doortstraat
- Averbeekstraat
- Nieuwstraat

De problematiek situeert zich in het noorden van het onderzoeksgebied (stationsomgeving, Averbeekstraat, Heiveld, Nieuwstraat) en in Fabriekstraat.

OVERSTEEKBAARHEID

Onder oversteekbaarheid verstaan we het gemak waarbij een voetganger kan oversteken of het gemak waarbij een fietser of automobilist een straat kan oprijden of kruisen.

Problemen op het vlak van oversteekbaarheid



Volgende straat(segmenten) werden genoemd:

- Oude Pastoriedreef
- Gasthuisstraat
- Ringlaan
- Kouterlaan
- Fabriekstraat

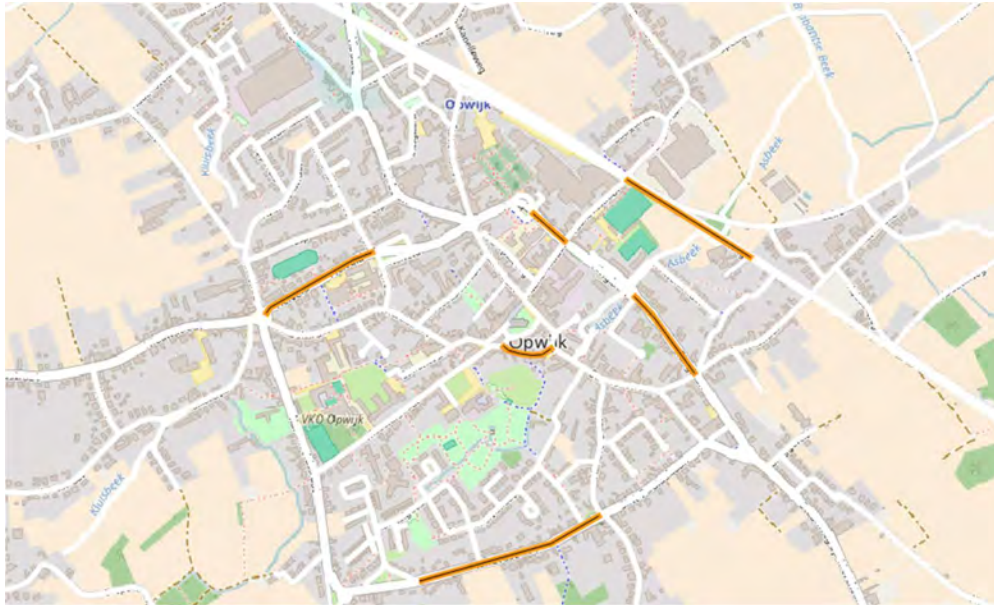
De problematiek is erg verspreid en soms ook heel er plaatselijk. Oude Pastoriedreef werd genoemd omdat het voor fietsers moeilijk is deze straat over te steken ter hoogte van de ingang van het park.



HOGESNELHEID

Het betreft hier straatsegmenten waar men het gevoel heeft dat er te snel wordt gereden.

Problemen op het vlak van snelheid



Volgende straat(segmenten) werden genoemd:

- Kattestraat
- Heiveld
- Ringlaan
- Ringlaan
- Nanovestraat
- Wallekesweg

De problematiek is geconcentreerd in de zogenaamde ringstructuur. In het centrum vindt men dat er te snel wordt gereden in Kattestraat.

ONVEILIGHEIDSGEVOEL

In deze straatsegmenten voelt men zich onveilig als voetganger, automobilist of als fietser.

Problemen op het vlak van onveiligheid



Volgende straat(segmenten) werden genoemd:

- Oude Pastoredreef
- Nanovestraat
- Gasthuisstraat
- Kloosterstraat
- Schoolstraat
- Heiveld
- Kattestraat
- Singel parking
- Kerkstraat
- Kattestraat
- Heiveld
- Ringlaan
- Karenveldstraat
- Stationsstraat
- Kouterlaan
- Vitsgaard
- Fabriekstraat

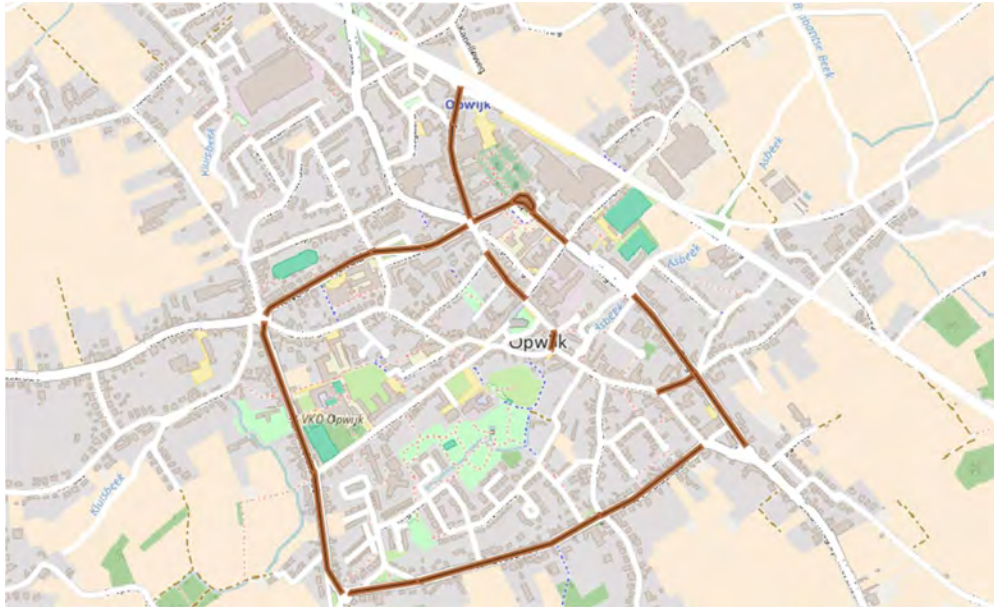
De problematiek situeert zich zowel in de rand van het onderzoeksgebied (ringstructuur) als in het centrum. Vooral de smalle straten in combinatie met het fietsen in tegenrichting wordt onveilig ervaren. In de randen ('ring') is de problematiek gerelateerd aan de schoolpieken. Daarnaast valt de stationsomgeving en Fabriekstraat op: dit heeft dan weer meer te maken met de hoeveelheid van het verkeer.



KWALITEIT VAN DE WEG/FIETSPAD

In deze straatsegmenten vindt men dat de rijbaan of het fietspad in (zeer) slechte staat is.

Problemen op het vlak van kwaliteit van de weg/fietspad



Volgende straat(segmenten) werden genoemd:

- Marktstraat
- Broekstraat
- Heiveld
- Ringlaan
- Sint-Paulusbaan
- Nanovestraat
- Karenveldstraat
- Stationsstraat
- Heiveld

Op enkele uitzondering na, worden voornamelijk de fietspaden genoemd die als slecht worden ervaren.



4. Van problemen naar oplossingen

4.1 Relatie aard van de problemen en oplossingsrichting

De aard van de problemen bepaalt in welke richting men moet denken in de zoektocht naar oplossingen. Voor sommige problemen kunnen ingrepen in de verkeerscirculatie een oplossing bieden. Andere problemen vereisen een reorganisatie op straatniveau: dit kan gaan van kleine ingrepen zoals belijning, kleinere infrastructuurmaatregelen tot een volledige heraanleg van een straat. Een aantal problemen kunnen door een combinatie van verkeerscirculatie en heraanleg worden opgelost.

Onderstaande tabel geeft de relatie weer tussen de aard van de problemen en de oplossingsrichting. Een groot kruis geeft een sterke relatie weer, een klein kruis een zwakkere relatie.

aard van het probleem	organisatie van het verkeer op wijkniveau = verkeerscirculatie, zonaal snelheidsbeleid en parkeren	organisatie van het verkeer op straatniveau = infrastructuur / juridisch
bereikbaarheid	X	
hoeveelheid / aard	X	
onveiligheidsgevoel	x	X
oversteekbaarheid	x	X
snelheid	x	X
overige		X
parkeren	X	

Verkeerscirculatie is een oplossingsrichting die voornamelijk problemen kan oplossen op het vlak van bereikbaarheid en hoeveelheid/aard van het verkeer en in mindere mate een effect kan hebben op onveiligheidsgevoel, oversteekbaarheid en snelheid. Infrastructurele aanpassingen zijn meer geschikt bij problemen op het vlak van onveiligheidsgevoel, oversteekbaarheid, snelheid en comfort.

4.2 Organisatie van het verkeer op wijkniveau

VERKEERSCIRCULATIE

Uit de inventarisatie van de problemen blijkt de probleemcategorie bereikbaarheid niet veel genoemd te zijn.

De problematiek bereikbaarheid blijkt bovendien in vele gevallen gerelateerd aan de organisatie van het verkeer op straatniveau. In Kloosterstraat en Nieuwstraat veroorzaken de geparkeerde voertuigen voor een verminderde doorstroming.

De problemen op as Averbekstraat – Klarstraat hebben wel te maken met de organisatie van het verkeer op wijkniveau. Deze as werd echter in het mobiliteitsplan geselecteerd als drager van het verkeer.

De problematiek met betrekking tot de aard en hoeveelheid van het verkeer werden vaker vernoemd maar veelal juist op die straten die een bepaalde verkeersfunctie hebben gekregen in het mobiliteitsplan (Averbekstraat – Klarstraat, Nieuwstraat, Stationsstraat en Heirbaan). Enkel Fabrikstraat en Heiveld (overtrekkingen van het vrachtwagenverbod) vallen hier uit de toon.

De realisatie van een nieuwe parking pal aan het centrum kan op meerdere manieren worden ontsloten. In het volgende hoofdstuk worden 2 scenario's voorgesteld en afgewogen.

PARKEREN

Uit een analyse van de parkeerproblematiek blijkt dat de focus moet liggen op 3 vlakken:

- het centrumgebied waar langparkeerders een grote claim leggen op de beschikbare parkeerplaatsen ten nadele van de kortparkeerders (bezoekers en winkelaars)
- de stationsomgeving waar het parkeren door pendelaars voor ongenoegen zorgt bij bewoners
- de schoolomgevingen waar bij piekmomenten het huidig parkeeraanbod onvoldoende is met foutparkeren tot gevolg

De problemen zijn zo specifiek dat er bijgevolg slechts één scenario met betrekking tot het parkeren wordt opgesteld.

SNELHEID

Een deel van de snelheidsproblematiek kan opgelost worden op wijkniveau, namelijk het helder maken van het snelheidsbeleid. Ook hier is slechts één scenario wenselijk.

4.3 Organisatie van het verkeer op straatniveau

De meeste problemen die werden geïnventariseerd hebben te maken met de organisatie van het verkeer op straatniveau.

Soms volstaat beperkte infrastructurele maatregelen (zoals bijvoorbeeld het supprimeren of bijkomend markeren van parkeerplaatsen of een beperkte herinrichting van een straat). In een aantal andere gevallen is een grondige heraanleg van de straat noodzakelijk.



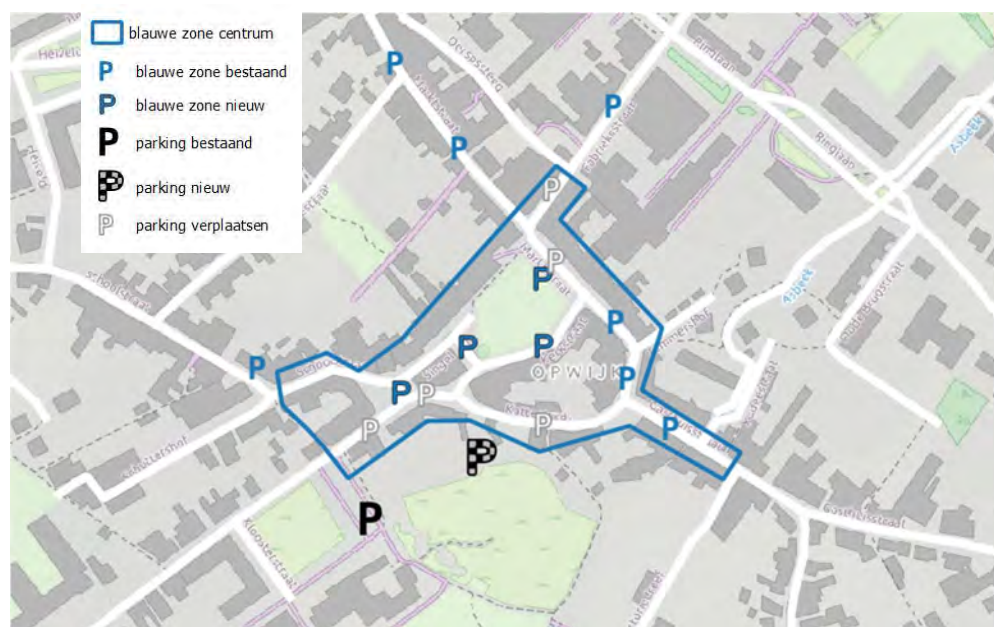
Voor de meest cruciale straat(segmenten) wordt verder in het rapport de problematiek geschetst en een voorstel van oplossing gegeven.

5. Eén scenario parkeren

5.1 Centrum

De komst van een nieuwe parking (+ 100 parkeerplaatsen) pal aan het centrum biedt de opportuniteit om in het centrum meer plaats te maken voor de bezoekers van de handelszaken, horeca en kantoren (inclusief Gemeentelijk Administratief Centrum) en om de openbare ruimte kwalitatiever aan te leggen.

Parkeerconcept centrum



UITBREIDING BLAUWE ZONE

Het doel van de uitbreiding van de blauwe zone is om langparkeerders te sturen naar de bestaande parking aan Hof ten Hemelrijk en de nieuwe parking. Op deze wijze komen er meer parkeerplaatsen vrij in het hart van Opwijk.

VERPLAATSEN VAN EEN AANTAL PARKINGS

De realisatie van een nieuwe parking in het centrum biedt de mogelijkheid om een aantal parkeerplaatsen te 'verplaatsen':

- Kattestraat: op deze manier kunnen fietsers veiliger en comfortabeler in beide richtingen fietsen, bovendien is het noodzakelijk voor scenario 1 m.b.t. verkeerscirculatie (zie verder).
- Kloosterstraat (tussen toegang parking Hof ten Hemelrijk en Singel): deze parkeerplaatsen belemmeren een vlotte doorstroming van Kloosterstraat
- Singel (kort stukje): deze parkeerplaatsen belemmeren een vlotte doorstroming en maken het kruispunt met Kerkstraat minder overzichtelijk.



- Marktstraat (strook langsparkeren voor het gemeentehuis): het ‘verplaatsen’ van deze parkeerplaatsen maakt het mogelijk om de zone voor het GAC 1 meer als een plein aan te leggen.
- Fabriekstraat (tussen Dorpssteeg en Marktstraat, smal gedeelte): deze parkeerplaatsen belemmeren een vlotte doorstroming van Fabriekstraat.

INVOERING VAN BEWONERSKAARTEN

Het doel van de bewonerskaarten is om bewoners de mogelijkheid te geven om dichtbij hun woning te parkeren ter compensatie van de verruiming van de blauwe zone in het centrum.

Het principe is dat bewoners die een kaart hebben zich binnen de perimeter van de blauwe zone in het centrum mogen zetten (en dus geen recht hebben op een plaats in Stationsstraat en omgekeerd).

Uitgaande dat enkel woningen of appartementen die in deze zone gelegen zijn en geen garage hebben, 1 bewonerskaart krijgen.

Volgende tabel is een gedetailleerde inschatting van het aantal mogelijke bewonerskaarten.

	woning	handelsruimte met woning/app	appartementen vóór regelgeving
Gasthuisstraat	6		
Kattestraat	6	2	4
Kerkstraat	5	4	1
Singel	6	4	3
Schoolstraat	6	2	
Kloosterstraat	1		1
Fabriekstraat	1		
Marktstraat	7	4	1
totaal	38	16	10

In totaal zouden er ongeveer 64 bewonerskaarten kunnen worden uitgereikt.

Na realisaties van de eerder beschreven maatregelen (verplaatsen van parkeerplaatsen) zouden in deze blauwe zone van het centrum 95 parkeerplaatsen overblijven.

De parkeerbehoefte die wordt gegenereerd door de bewoners fluctueert naargelang de dag en het tijdstip. Doorgaans wordt gebruikt gemaakt van aanwezigheidspercentages die op Vlaams niveau werden geraamd.

Volgende tabel geeft de aanwezigheidspercentages aan van de functie woningen, een raming van de parkeerbehoefte door bewoners en de restcapaciteit (na aftrek van de behoefte van bewoners).

	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag- middag
aanwezigheidsgraad woningen	50%	60%	100%	60%
parkeerbehoefte woningen	32	38	64	38
restcapaciteit nieuwe blauwe zone	63	57	31	57

Op het drukste moment voor bewoners (werkdag 's avonds) schieten er nog 31 parkeerplaatsen over. Dit is meer dan de huidige straatsegmenten waar momenteel een blauwe zone is (Marktstraat gedeeltelijk en Gasthuisstraat: 29 parkeerplaatsen). Het uitreiken van een bewonerskaart voor een deel van de bewoners (diegenen die geen garage hebben) is dus mogelijk zonder dat het kortparkeren (en dus de werking van het centrum) in het gedrang zou komen.

5.2 Stationsomgeving

De resultaten van de metingen van de bezettingsgraadmetingen in de stationsomgeving op zonaal niveau geven niet meteen aan dat de pendelaars het bewonersparkeren erg in het gedrang zou brengen. Op straatsegmentniveau is er wel sprake van een hoge bezettingsgraad op het centrale plein van Vitsgaard en Vitsgaard aan de zijde van Stationsstraat. Er blijven echter in de nabijheid steeds parkeermogelijkheden over.

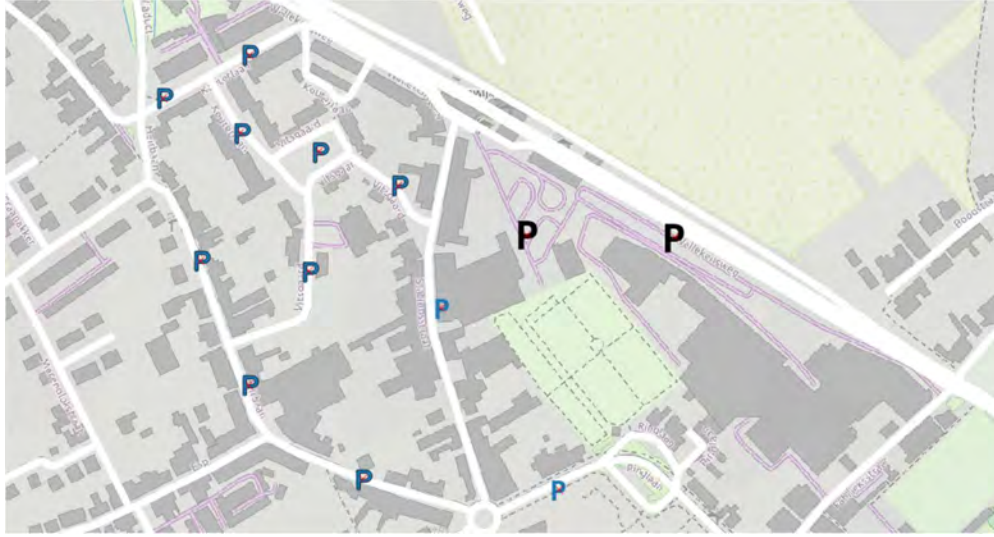
Uit verschillende gesprekken is gebleken dat de parking aan het station op dinsdag en donderdag nagenoeg volzet is. Dit bleek echter niet uit de metingen (enkel een donderdag werd geteld maar de bezettingsgraad viel toen nog mee). Dit wijst op een structureel tekort. Een uitbreiding van de stationsparking lijkt noodzakelijk. Uit een onderzoek is gebleken dat er heel wat mensen van buiten de gemeente naar deze parking komen om zo de overstap op de trein te maken. Vermoedelijk heeft dit te maken met de goede verbinding richting Brussel en het parkeeraanbod.

Voorgesteld wordt om een afwachende houding aan te nemen en de parkeerdruk in de stationsomgeving te monitoren.

Indien uit deze monitoring zou blijken dat het bewonersparkeren in het gedrang zou komen, kan men overgaan tot de invoering van een grote blauwe zone met bewonerskaarten. Bewoners van deze stationsomgeving kunnen dan in één van deze straten gaan staan zonder tijdsduurbepanking.



Mogelijk parkeerconcept stationsomgeving



5.3 Scholen

Eigen aan de parkeren aan schoolomgevingen zijn de sterke pieken aan het begin- en einde van de schooltijd. Hoewel de metingen van de bezettingsgraad niet tijdens de schoolpieken gebeurde, zijn er voldoende bronnen die melden dat dit wel zo is. Er werd gekeken of in de nabijheid van de scholen parkeer capaciteit bij gemaakt kon worden maar dit bleek niet mogelijk. Deze pieken kan men met andere woorden niet volledig opvangen.

Er werd overwogen om van Schoolstraat een 'schoolstraat' te maken (=tijdelijk doorgangverbod voor gemotoriseerd verkeer) maar door het ontbreken van parkeermogelijkheden aan het begin van de 'schoolstraat' is dit niet wenselijk. Aan de uiteinden zijn immers andere schoolomgevingen gelegen.

Er werd daarnaast onderzocht of de leerkrachten zich een beetje verder konden zetten om plaats te maken voor (groot)ouders maar ook hier zijn er geen aanvaardbare alternatieven gevonden.

De enigste strategie is om de piek wat meer te spreiden in de tijd. Dit kan men doen door:

- de begin- en einduren van scholen die vlak bij elkaar zijn gelegen aan te passen. Dit vergt een grote organisatorische aanpassing van de scholen
- een oproep te doen aan de ouders om ofwel met de fiets hun kinderen te brengen of om niet op het exacte begin en einduur naar de school te rijden met de auto: de gemeente moet de scholen hierbij zoveel mogelijk assisteren door bijvoorbeeld een grootschalige campagne aan te koppelen (met bijvoorbeeld beloningen voor wie zijn/haar gedrag aanpast, best ook de kinderen bij de campagne betrekken): grootouders!

5.4 Specifieke locaties

Er zijn 2 locaties waar er een erg hoge parkeerdruk is en waar er bijgevolg ook fout wordt geparkeerd: Kadeestraat en Schuttershof. In beide straten stoort het

foutief parkeren niet omdat deze doodlopend zijn en voetgangers veilig over de huidige rijbaan kunnen wandelen. Er wordt bijgevolg voorgesteld om er het juridisch statuut van een woonerf aan te geven. In dit type van straat is men verplicht te parkeren in de aangeduide vakken. Dit maakt het voor iedereen helder en maakt handhaving eenvoudiger.



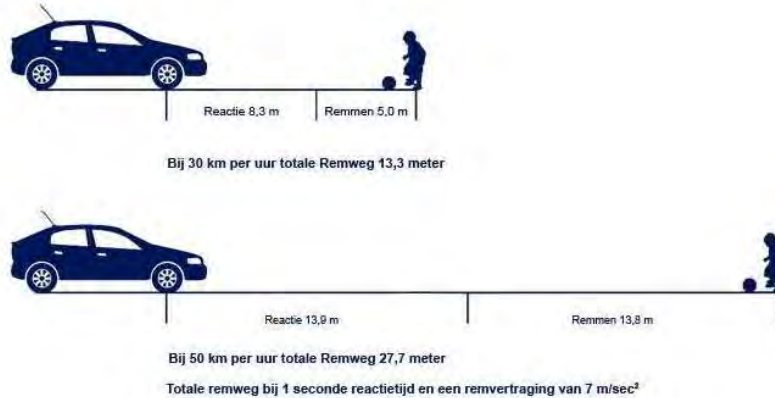
6. Eén scenario snelheidsbeleid

Het onderzoeksgebied valt binnen de bebouwde kom maar er zijn op verschillende plaatsen snelheidsbeperkingen: zone 30 schoolomgevingen, ‘gewone’ zone 30, fietsstraat: maximum toegelaten snelheid: 30 km/u. De overgangen van snelheidszones/snelheidsbeperking zijn momenteel niet erg duidelijk.

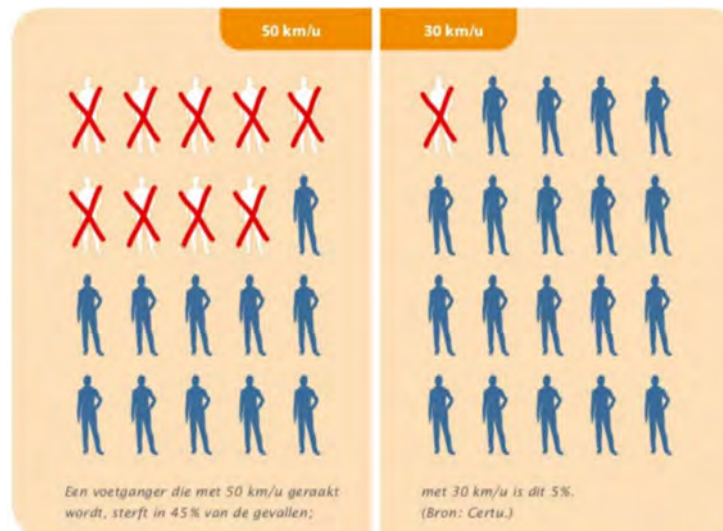
Er wordt voorgesteld om binnen de ‘ringstructuur’ een homogene snelheid in te voeren. Dit maakt het helder voor de weggebruiker als hij aan het rijden is, is makkelijker communiceerbaar en maakt handhaving bovendien eenvoudiger.

Een zonale snelheidsbeperking van 30 km/u is meer dan wenselijk.

Eenzijds zorgt een snelheidsverlaging voor een hogere verkeersveiligheid. Onderstaande figuur toont het verschil van de stopafstand bij 30 km/u en bij 50 km/u.



De kans op een overlijden van een voetganger die wordt aangereden is een pak groter bij 50 km/u dan bij 30 km/u.



Anderzijds zorgt een snelheidsverlaging voor een verhoging van de fietsbaarheid: de snelheidsverschillen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer verkleint immer. Fietsen wordt hierdoor veiliger en ook aangenamer.

Tot slot nodigt de huidige infrastructuur in het centrumgebied uit om trager te rijden. Er zijn slechts een beperkt aantal plekken waar dit niet zo is.

Het tijdsverlies voor het gemotoriseerd verkeer is door de snelheidsverlaging erg beperkt. Het verschil in reistijd (theoretisch) van de route: Kloosterstraat in, Kattestraat, Gasthuisstraat, Steenweg op Merchtem (1,8 km) bedraagt slechts 1 min 26 seconden.

Voorstel zone 30





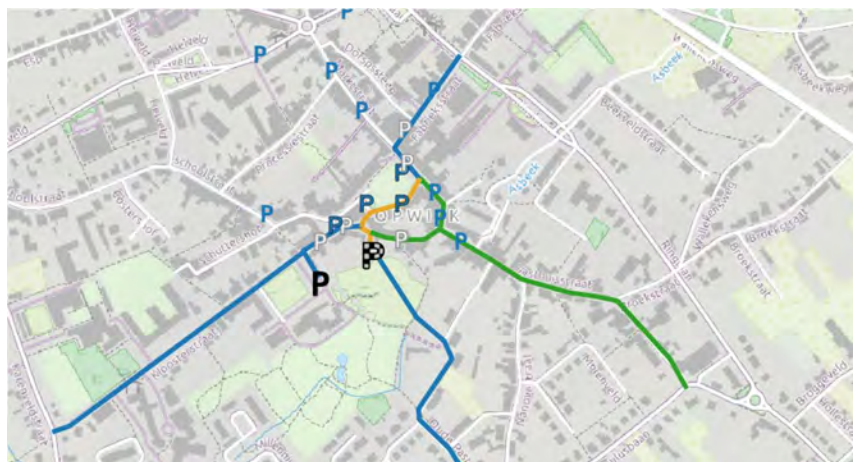
7. Twee scenario's verkeerscirculatie

7.1 Scenario 1



Bij het eerste scenario wordt de nieuwe parking voornamelijk via Kloosterstraat ontsloten. Om dit mogelijk te maken moet Kattestraat heel plaatselijk dubbel-richting worden (tussen de uitgang van de parking en het kruispunt met Kerkstraat / Singel). De parking blijft ook toegankelijk via Marktstraat/Fabriekstraat en Kerkstraat naar Kattestraat en het uitgaand verkeer kan ook kiezen om via Gasthuisstraat het centrum te verlaten of via Marktstraat naar Fabriekstraat. Het beperkt eenrichtingsverkeer blijft van toepassing in alle enkelrichtingsstraten. Fietsers zullen dus overal in tegenrichting mogen blijven rijden.

7.2 Scenario 2



Dit scenario gaat uit van het feit dan de nieuwe parking voornamelijk via een nieuwe verbinding door het park richting Oude Pastoredreef wordt ontsloten in beide richtingen (= voorkeursroute). Het verkeer naar de nieuwe parking kan daarnaast via Kloosterstraat en via Marktstraat/Fabriekstraat – Marktstraat – Kerkstraat – Kattestraat rijden. Het uitrijden van de parking kan eveneens via Kattestraat en dan ofwel via Gasthuisstraat, ofwel Marktstraat - Fabriekstraat

7.3 Afweging scenario's

Bij de afweging van de scenario's wordt gekeken naar volgende aspecten:

- Parkeerlogica / helderheid van de parkeerstructuur
- Ruimtelijke draagkracht van wegen: breedte tussen de gevels, dichtheid van bebouwing, bochtigheid van het parcours
- Relatie met het fietsnetwerk: valt de ontsluitingsroute samen met een belangrijke route voor het fietsverkeer
- De efficiëntie van het parkeren: parkings die goed met elkaar verbonden zijn, zorgen voor een grotere efficiëntie

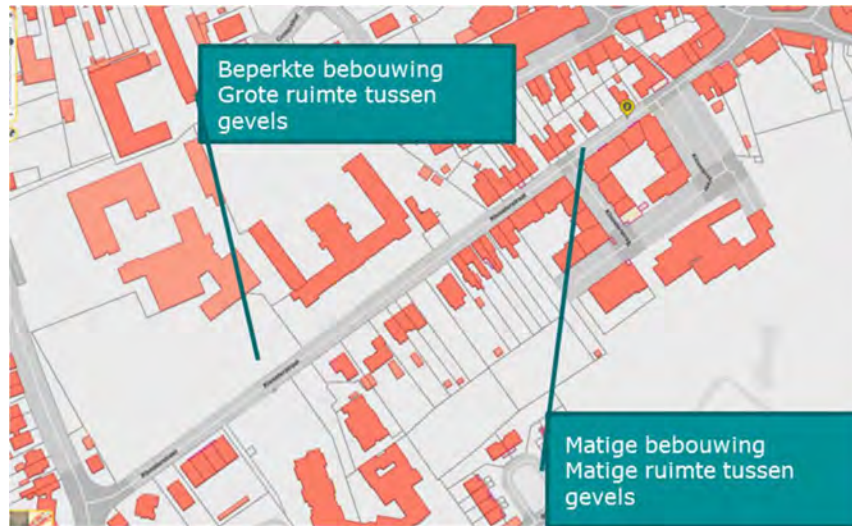
criterium	scenario 1: Kattestraat	scenario 2: Oude Pastoriedreef
parkeerlogica / helderheid	1 route 1 bewegwijzering naar 2 parkings= heel helder	2 routes 2 bewegwijzeringen nodig = minder helder men moet op voorhand een keuze maken van parking
ruimtelijke draagkracht voorkeursroutes	Kloosterstraat: grote ruimtelijke draagkracht	Oude Pastoriedreef: matige ruimtelijke draagkracht
andere netwerken		valt deels samen met schoolroute voor fietsers
efficiënt gebruik parkings	werken als communicerende vaten: efficiënt	staan onafhankelijk van elkaar: risico op extra parkeerdruk Oude Pastoriedreef

Het eerste scenario is meer helder dan het tweede: er is één voorkeursroute naar beide parkings. Mensen hoeven dus niet op voorhand te kiezen of ze naar de bestaande parking aan Hof ten Hemelrijk rijden via Kloosterstraat of via Oude Pastoriedreef naar de nieuwe parking. Bij scenario 1 hoeft er slechts één route te worden bewegwijzerd, bij scenario 2 zijn dat er 2.

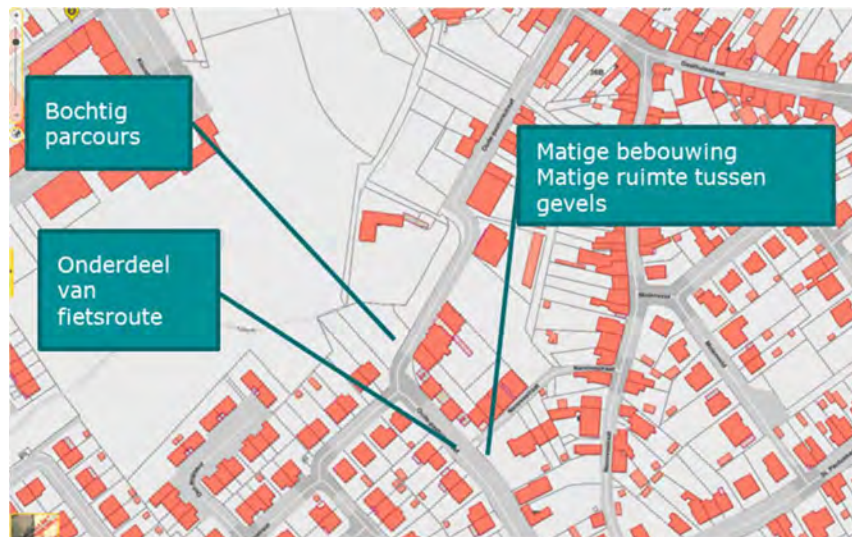
De ruimtelijke draagkracht van de voorkeursroute van scenario 1 is hoger dan bij scenario 2: de bebouwing in Kloosterstraat is minder dicht en in het begin van Kloosterstraat staan de gebouwen (klooster, woonzorgcentrum) ver van de rijbaan af en de route heeft slechts één bocht. De route via Oude Pastoriedreef daartegen heeft een iets dichtere bebouwing en de gebouwen (woningen) staan dicht bij de rijbaan en het parcours kent meerdere bochten.



Ruimtelijke draagkracht Kloosterstraat



Ruimtelijke draagkracht Oude Pastoredreef



Bij scenario 2 is een deel van de Oude Pastoredreef ook opgenomen in het fietsrouteplan van de gemeente en er zijn daar geen fietspaden. Kloosterstraat vormt geen deel van het fietsrouten netwerk van de gemeente.

Naar efficiëntie toe scoort het scenario 1 ook beter: de bestaande parking aan Hof ten Hemelrijk en de nieuwe parking kunnen immers werken als communicerende vaten: als de ene parking volzet is, kunnen de automobilisten vlot naar de andere parking (via Kattestraat). Bij het scenario 2 bestaat het risico dat als de nieuwe parking volzet is, automobilisten Oude Pastoredreef gaan verkiezen om te parkeren (in plaats van een rondje te maken via Marktstraat – Kerkstraat en Kloosterstraat).

Er kan hieruit worden geconcludeerd dat het scenario 1 de voorkeur geniet.

7.4 Andere onderzoeken qua verkeerscirculatie

Behalve de twee scenario's voor de ontsluiting van de nieuwe parking werden een aantal ingrepen op het vlak van verkeerscirculatie verkend.

FABRIEKSTRAAT ENKELRICHTING

In de inventarisatie van de problemen kwam Fabriekstraat voor bij verschillende soorten problemen.

De vraag werd gesteld wat de gevolgen zouden zijn indien deze straat enkelrichting zou worden.

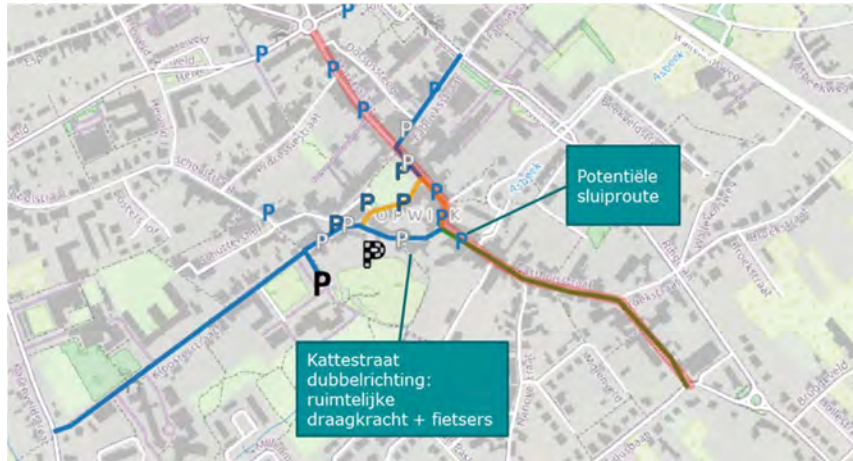
Het meest logische is dat in dat geval de toegelaten richting in Fabriekstraat richting Ringlaan zou zijn. Het gevolg is dat er meer verkeer door Marktstraat zal rijden. Als we nu de ruimtelijke draagkracht bekijken is deze van Fabriekstraat groter dan die van Marktstraat. Bovendien is Marktstraat een fietsstraat: een toename van het verkeer staat haaks op de eisen van zulke straten. Daarenboven zijn er geen echte alternatieven voor de fietsers om van het noorden naar het centrum te rijden (en omgekeerd). Dit voorstel wordt bijgevolg niet weerhouden.



RIJRICHTING GEDEELTE MARKTSTRAAT OMDRAAIEN

Deze vraag komt er om Gasthuisstraat beter bereikbaar te maken vanuit het noorden. Momenteel moet het verkeer dat van Marktstraat en Fabriekstraat komt, via Kerkstraat en Kattestraat rijden en dit wordt als een omweg ervaren.

De consequentie van deze maatregel is dat Kattestraat volledig dubbelrichting moet worden om de bestaande parking aan Hof ten Hemelrijk en de nieuwe parking ook vanuit het noorden te kunnen bedienen. De verblijfskwaliteit en de fietsbaarheid van Kattestraat gaan hierdoor sterk achteruit. Bovendien is de kans groot dat Marktstraat – Gasthuisstraat – Steenweg op Merchtem een sluiproute zal worden. Dit voorstel wordt bijgevolg niet weerhouden.



8. Organisatie van het verkeer op straatniveau

In dit hoofdstuk worden de straat(segmenten) besproken waar er ingrepen nodig zijn op het vlak van infrastructuur. De problematiek wordt kort geschetst en de oplossingsrichting wordt gemotiveerd. Voor de straten waar een volledige heraanleg noodzakelijk is, wordt een mogelijk dwarsprofiel gegeven. Dit is vooral illustratief van wat er mogelijk en nodig is.

8.1 Kloosterstraat (beperkte heraanleg)

PROBLEMATIEK



De geparkeerde auto's zorgen voor een verminderde doorstroming in Kloosterstraat.

OPLOSSINGSRICHTING

Het supprimeren van 4 parkeerplaatsen door de parkeermarkering weg te halen en een parkeerverbod in te stellen.

RAMING KOSTPRIJS

De kostprijs wordt geschat op € 250,00.



8.2 Schoolstraat (beperkte heraanleg)

PROBLEMATIEK



OPLOSSINGSRICHTING

Herschikken van de parkeerplaatsen, rekening houdend met de doorstroming en met de inritten van de garages.

RAMING KOSTPRIJS

De kostprijs wordt geschat op € 500,00.

8.3 Heiveld-zuid (beperkte heraanleg)

PROBLEMATIEK



Het betreft hier een plaatselijk probleem waarbij de automobilisten ter hoogte van de haaiantanden heel schuin opgesteld staan waardoor hun zicht op het aankomend verkeer beperkt is.

OPLOSSINGSRICHTING

Door de aansluiting volledig haaks op de hoofdbaan te leggen bekomt men een beter zicht.

RAMING KOSTPRIJS

Ingeschat wordt dat ongeveer 200 m² moet worden heraangelegd. Bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m² wordt dit ingeschat op 15.000,00.



8.4 Fabriekstraat (beperkte heraanleg)

PROBLEMATIEK



De geparkeerde auto's zorgen voor een verminderde doorstroming in Fabriekstraat.

OPLOSSINGSRICHTING

Het supprimeren van 4 parkeerplaatsen in het smalle gedeelte van de straat. Voor de bewoners van dit gedeelte van Fabriekstraat die geen garage hebben wordt een compensatie voorzien in de vorm van een bewonerskaart. Hierdoor kunnen zij in de blauwe zone parkeren zonder parkeerduurbepering.

RAMING KOSTPRIJS

De kostprijs wordt geschat op € 250,00.

8.5 Marktstraat (beperkte heraanleg)

PROBLEMATIEK



De geparkeerde rij voertuigen voor het Administratief Centrum maakt dat voetgangers moeilijk kunnen oversteken en het plein niet als dusdanig wordt ervaren.

OPLOSSINGSRICHTING

Door het suppresseren van de parkeerplaatsen aan de zijde van het Administratief centrum tot aan de hoek met Kerkstraat kan men het trottoir verbreden om zo een grotere onthaalruimte te creëren en bijvoorbeeld ruimte voor fietsbeugels te plaatsen. Het is aan te bevelen om op langere termijn het volledig plein meer een centrumkarakter te geven door bijvoorbeeld de rijbaan in kleinschalige (weliswaar fietsbare) materialen aan te leggen.

RAMING KOSTPRIJS

Ingeschat wordt dat ongeveer 200 m² moet worden heraangelegd. Bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m² wordt dit ingeschat op 15.000,00.



8.6 Gasthuisstraat - Steenweg op Merchtem (beperkte heraanleg)

PROBLEMATIEK



De straat is te breed voor een enkelrichtingsstraat en nodigt uit tot hoge snelheden.

OPLOSSINGSRICHTING

Een beperkte herinrichting aan de noordzijde bijvoorbeeld is aangewezen met volgende principes:

- een rijbaan van 3,5 meter zodat fietsers nog comfortabel en veilig in tegenrichting kunnen fietsen
- parkeren op een afzonderlijke strook waar de ruimte dit toelaat (aan de linkerzijde van de rijbaan dus), bij voorkeur in een ander materiaal dan de rijbaan (zodat fietsers die in tegenrichting rijden niet te neiging hebben om telkens uit te wijken naar de parkeerstrook)
- compacter kruispunt met scherpere bochten en Broekstraat haaks op Steenweg op Merchtem

RAMING KOSTPRIJS

Ingeschat wordt dat ongeveer 900 m² moet worden heraangelegd. Bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m² wordt dit ingeschat op 67.500,00.

8.7 Nanovestraat – Sint-Paulusbaan (beperkte heraanleg)

PROBLEMATIEK



De fietspaden in deze straten zijn aan vervanging toe.

OPLOSSINGSRICHTING

De fietspaden worden bij voorkeur in asfalt aangelegd.

RAMING KOSTPRIJS

Voor Nanovestraat wordt ingeschat dat ongeveer 1.950 m² moet worden heraangelegd. Bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m² wordt dit ingeschat op 146.250,00.

In Sint-Paulusbaan dient 900 m² heraangelegd te worden. De kostprijs voor de fietspaden in dit gedeelte wordt geschat op 67.500,00.



8.8 Schuttershof (juridisch statuut)

PROBLEMATIEK



De parkeerdruk is erg groot en hierdoor wordt er veel op het trottoir geparkeerd. De foutief geparkeerde wagens vormen echter geen veiligheidsprobleem voor de voetgangers daar de straat doodlopend is.

OPLOSSINGSRICHTING

Door hier een woonerf van te maken en de plaatsen waar men wel mag parkeren te markeren kunnen bijkomende parkeermogelijkheden worden gecreëerd.

RAMING KOSTPRIJS

De kostprijs wordt geschat op € 250,00.

8.9 Kadeestraat (juridisch statuut)

PROBLEMATIEK

De parkeerdruk is erg groot en hierdoor wordt er veel op het trottoir geparkeerd. De foutief geparkeerde wagens vormen echter geen veiligheidsprobleem voor de voetgangers daar de straat doodlopend is.

OPLOSSINGSRICHTING

Door hier een woonerf van te maken en de plaatsen waar men wel mag parkeren te markeren kunnen bijkomende parkeermogelijkheden worden gecreëerd.

RAMING KOSTPRIJS

De kostprijs wordt geschat op € 250,00.

8.10 Gasthuisstraat (volledige heraanleg)

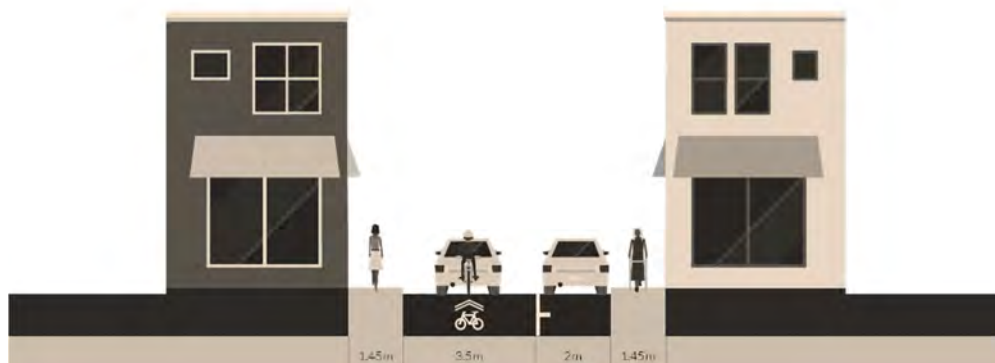
PROBLEMATIEK



De rijbaan is te smal om fietsers in tegenrichting het nodige comfort en veiligheid te geven. Momenteel wijken zij vaak uit naar het trottoir.

OPLOSSINGSRICHTING

Een volledige herinrichting is noodzakelijk. Onderstaand profiel geeft een mogelijke inrichting weer, gebaseerd op het smalste gedeelte van de straat.



RAMING KOSTPRIJS

Ingeschat wordt dat ongeveer 1.000 m² moet worden heraangelegd. Bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m² wordt dit ingeschat op € 75.000,00.



8.11 Kattestraat en omgeving (volledige heraanleg)

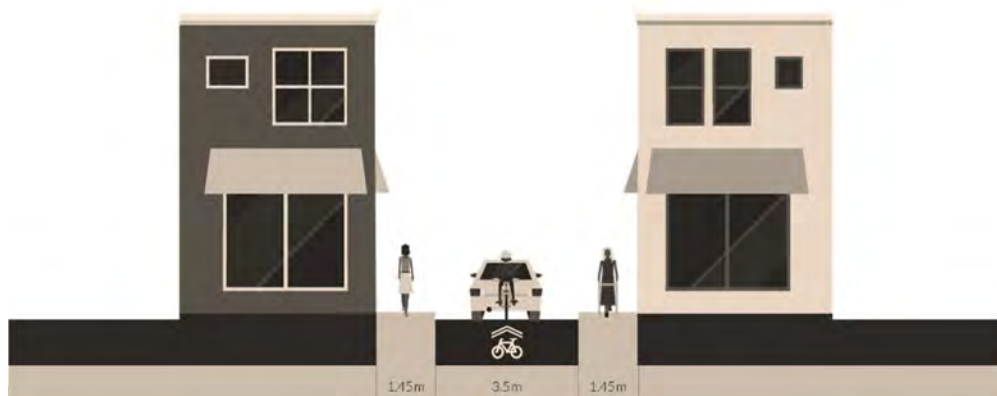
PROBLEMATIEK



De rijbaan is te smal om fietsers in tegenrichting het nodige comfort en veiligheid te geven. Momenteel wijken zij vaak uit naar het trottoir.

OPLOSSINGSRICHTING

Een volledige herinrichting is noodzakelijk. Onderstaand profiel geeft een mogelijke inrichting weer, gebaseerd op het smalste gedeelte van de straat.



RAMING KOSTPRIJS

Ingeschat wordt dat ongeveer 2.700 m² moet worden heraangelegd. Bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m² wordt dit ingeschat op € 202.500,00. Hierin is het kruispunt met Kloosterstraat en Singel begrepen.

8.12 Heiveld (volledige heraanleg)

PROBLEMATIEK

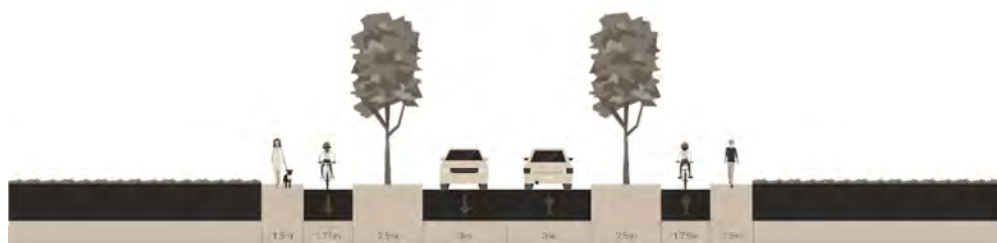


In Heiveld zijn er verschillende problemen:

- de fietspaden zijn niet comfortabel en onveilig (openslaande portieren)
- de rijbaan is in beton en zorgt voor lawaai en trillinghinder

OPLOSSINGSRICHTING

Een volledige herinrichting is noodzakelijk. Onderstaand profiel geeft een mogelijke inrichting weer, gebaseerd op het smalste gedeelte van de straat.



Opmerking: de groenstrook wordt afgewisseld met parkeerstroken en de fietspaden zijn op hetzelfde niveau als het trottoir.



RAMING KOSTPRIJS

Ingeschat wordt dat ongeveer 9.000 m² moet worden heraangelegd. Bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m² wordt dit ingeschat op €675 000,00.

8.13 Ringlaan (volledige heraanleg)

PROBLEMATIEK



In Ringlaan zijn er verschillende problemen:

- het fietspad is niet comfortabel en onveilig (dubbelrichtingsfietspad)
- de rijbaan is in beton en zorgt voor lawaai en trillinghinder

OPLOSSINGSRICHTING

Een volledige herinrichting is noodzakelijk. Onderstaand profiel geeft een mogelijke inrichting weer, gebaseerd op het smalste gedeelte van de straat.



Opmerking: de fietspaden zijn op hetzelfde niveau als het trottoir.
 Ontwerp, zone voor parkeerstrook

RAMING KOSTPRIJS

Voor het noordelijk gedeelte (tussen Fabriekstraat en Oude Burgstraat) wordt de heraan te leggen oppervlakte ingeschat op 6.700 m². De kostprijs bedraagt dan € 502.500,00.

Voor het zuidelijk gedeelte (tussen Oude Burgstraat en Steenweg op Merchtem) wordt de heraan te leggen oppervlakte ingeschat op 6.100 m². De kostprijs wordt geraamd op € 457.500,00.

8.14 Karenveldstraat (volledige heraanleg)

PROBLEMATIEK



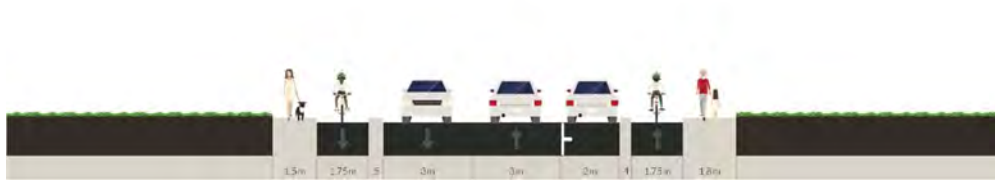
In Karenveldstraat zijn er verschillende problemen:

- de fietspaden zijn niet comfortabel en onveilig en lopen niet volledig door
- problematieken gerelateerd aan de schoolomgeving



OPLOSSINGSRICHTING

Een volledige herinrichting is noodzakelijk. Onderstaand profiel geeft een mogelijke inrichting weer, gebaseerd op het smalste gedeelte van de straat.



RAMING KOSTPRIJS

Voor het noordelijk gedeelte (tussen Schoolstraat en Kloosterstraat) wordt de heraan te leggen oppervlakte ingeschat op 6.400 m². De kostprijs bedraagt dan € 480.000,00 bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m².

Voor het zuidelijk gedeelte (tussen Kloosterstraat en Nanovestraat) wordt de heraan te leggen oppervlakte ingeschat op 7.000 m². De kostprijs wordt geraamd op € 525.000,00.

8.15 Marktstraat (volledige heraanleg)

PROBLEMATIEK

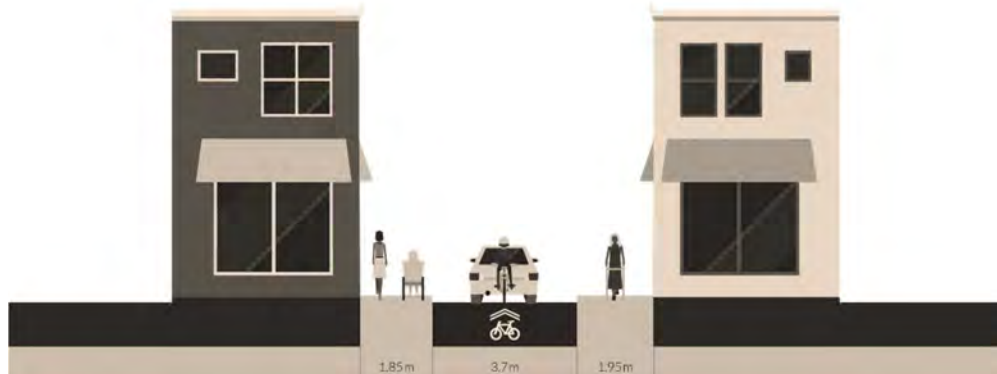


De rijbaan is te smal om fietsers in tegenrichting het nodige comfort en veiligheid te geven. Momenteel wijken zij vaak uit naar het trottoir.

OPLOSSINGSRICHTING

Een volledige herinrichting is noodzakelijk. De problemen met betrekking tot de fietsers kunnen enkel maar worden opgelost als de parkeerstroken verdwijnen.

Onderstaand profiel geeft een mogelijke inrichting weer, gebaseerd op het smalste gedeelte van de straat.



Een alternatief voor het parkeren kan worden gevonden door een perceel aan te kopen en om te vormen tot een buurtparking. Om het huidige aantal parkeerplaatsen te compenseren zijn 11 parkeerplaatsen noodzakelijk. De gemeente zou actief op zoek moeten gaan zo'n grond.

RAMING KOSTPRIJS

Voor de volledige heraanleg van Marktstraat moet men rekening houden met een oppervlakte van 2.000 m². Bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m² wordt de kostprijs ingeschat op € 150.000,00.



8.16 Stationsstraat (volledige heraanleg)

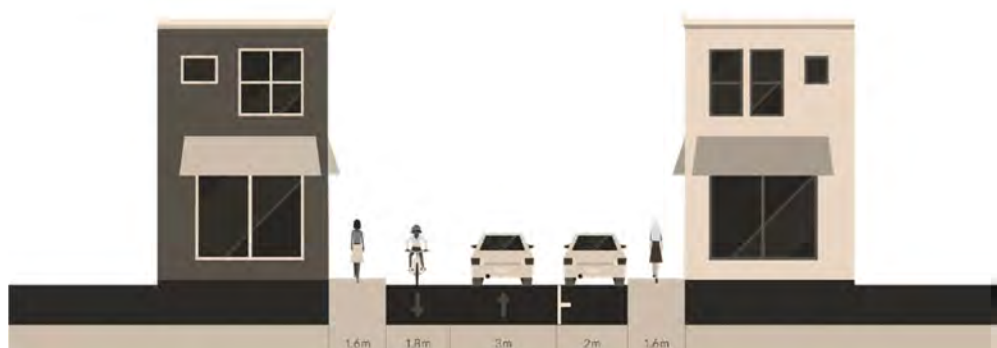
PROBLEMATIEK



Het fietsen in Stationsstraat wordt als onveilig ervaren, zowel het in tegenrichting fietsen als met het verkeer mee.

OPLOSSINGSRICHTING

Een volledige herinrichting is noodzakelijk om meer ruimte te geven voor de fietsers in tegenrichting. Onderstaand profiel geeft een mogelijke inrichting weer, gebaseerd op het smalste gedeelte van de straat.



Behalve een herinrichting is de invoering van het statuut van fietsstraat logisch. Automobilisten mogen in principe al niet inhalen (ze mogen niet uitwijken over het fietspad om in te halen) en een fietsstraat benadrukt dit.

RAMING KOSTPRIJS

Voor de volledige heraanleg van Stationsstraat moet men rekening houden met een oppervlakte van 3.500 m². Bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m² wordt de kostprijs ingeschat op € 262.500,00.

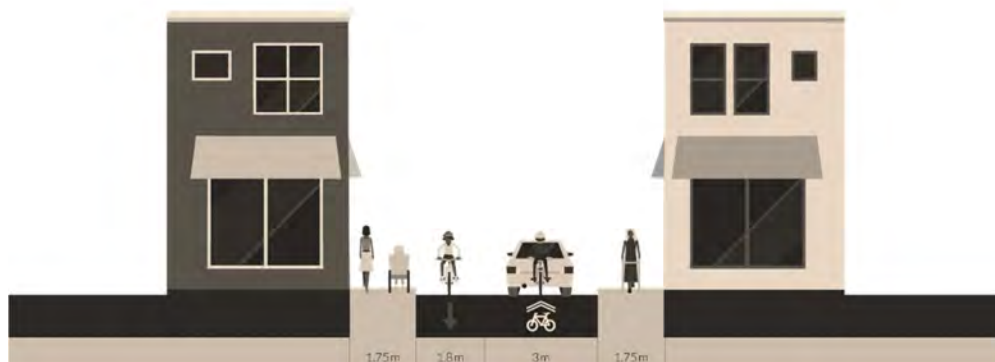
8.17 Heirbaan (volledige heraanleg)

PROBLEMATIEK

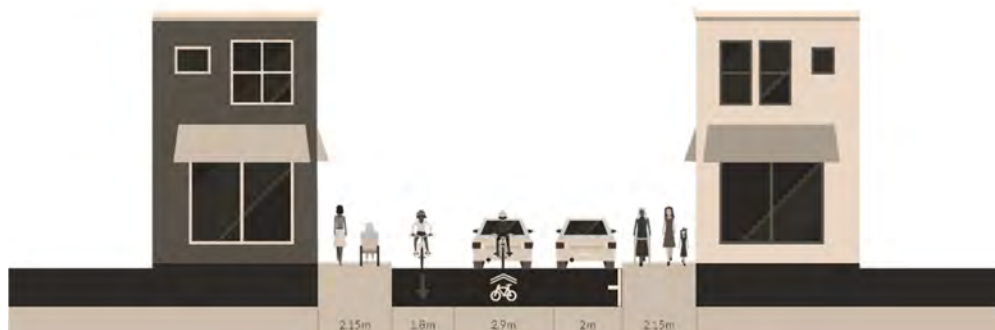
Het fietsen in Heirbaan wordt als onveilig ervaren, zowel het in tegenrichting fietsen als met het verkeer mee.

OPLOSSINGSRICHTING

Een volledige herinrichting is noodzakelijk om meer ruimte te geven voor de fietsers in tegenrichting. Onderstaand profiel geeft een mogelijke inrichting weer, gebaseerd op het smalste gedeelte van de straat.



In het breder gedeelte kan een parkeerstrook langs één zijde worden gerealiseerd.





Het aantal parkeerplaatsen kan vermoedelijk worden gehandhaafd. Net zoals bij Stationsstraat is hier de invoering van het juridisch statuut fietsstraat gewenst.

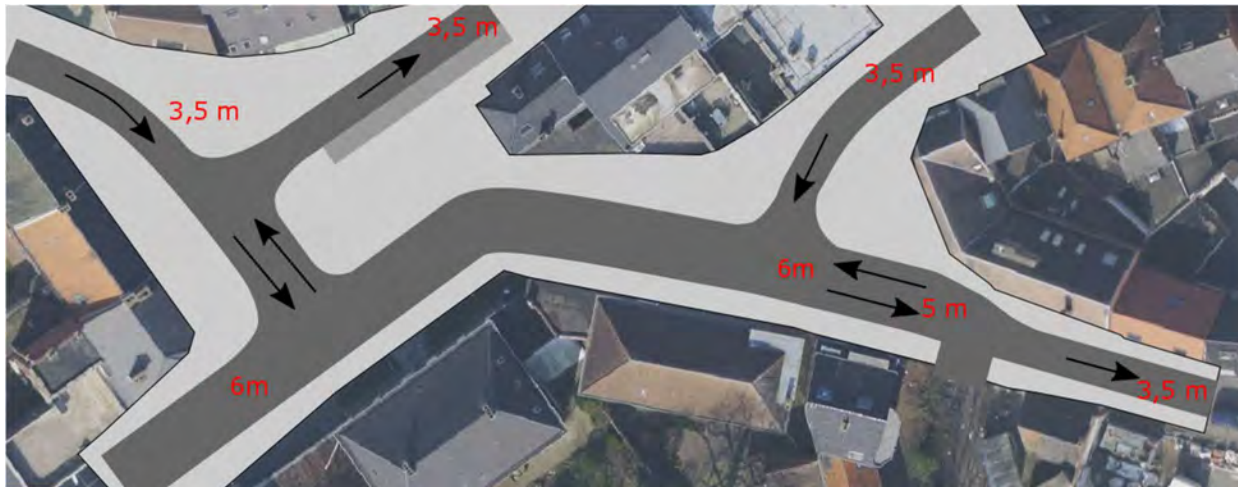
RAMING KOSTPRIJS

Voor de volledige heraanleg van Heirbaan moet men rekening houden met een oppervlakte van 4.400 m². Bij een eenheidsprijs van € 75,00 per m² wordt de kostprijs ingeschat op € 330.000,00.

8.18 Kruispunt Kloosterstraat – Singel – Kattestraat

Dit kruispunt is cruciaal voor de werking van het centrum en van de nieuwe parking. Daarom werd een verkeerskundige schets opgesteld met volgende principes:

- beperking van het aantal parkeerplaatsen: ten behoeve van een aantal functies op Singel worden een beperkt aantal parkeerplaatsen behouden
- enkelrichting maken van Singel: toegelaten richting richting kerk
- breedte van rijbaan bij beperkt eenrichtingsverkeer: 3,5 meter
- breedte rijbaan in- en uitgang parking: 5 meter
- breedte rijbaan dubbelrichtingsverkeer 6 meter



Raming kostprijs: Kattestraat: deze is mee opgenomen in de raming van de heraanleg van Kattestraat (8.11).

Singelplein: oppervlakte bedraagt ongeveer 2000 m². De kostprijs wordt bijgevolg geraamd op 150.000,00.

8.19 Overzicht prijsramingen

		opper- vlakke / hoeveel- heid	eenheids- prijs	raming
8.1	Kloosterstraat (beperkt)	1	250	250,00
8.2	Schoolstraat (beperkt)	1	500	500,00
8.3	Heiveld (beperkt)	200	75	15 000,00
8.4	Fabriekstraat (beperkt)	1	250	250,00
8.5	Marktstraat (beperkt)	200	75	15 000,00
8.6	Gasthuisstraat- Steen- weg op Merchtem	900	75	67 500,00
8.7	Nanovestraat	1950	75	146 250,00
	Sint-Paulusbaan	900	75	67 500,00
8.8	Schuttershof	1	250	250,00
8.9	Kadeestraat	1	250	250,00
8.10	Gasthuisstraat	1000	75	75 000,00
8.11	Kattestraat	700	75	52 500,00
8.12	Heiveld	9000	75	675 000,00
8.13	Ringlaan noord	6700	75	502 500,00
	Ringlaan zuid	6100	75	457 500,00
8.14	Karenveldstraat noord	6400	75	480 000,00
	Karenveldstraat zuid	7000	75	525 000,00
8.15	Marktstraat	2000	75	150 000,00
8.16	Stationsstraat	3500	75	262 500,00
8.17	Heirbaan	4400	75	330 000,00
8.18	Singelplein	2000	75	150 000,00