AANLEG FIETSPADEN N153

Addendum projectnota

Opdrachtgever: **Stad Herentals**

Datum: RMC 21 maart 2019

Titel	Addendum projectnota fietspaden N153 Herentals
Opdrachtgever	Stad Herentals
Contactpersoon opdrachtgever	Tom Ceusters
Indiener	Tractebel (Tractebel Engineering n.v.) Ilgatlaan 23 - 3500 Hasselt T +32 11 28 86 00 - info@tractebel.engie.com
Contactpersoon indiener	Natalie Craeghs
Datum	26/02/2019
Versienummer	7
Projectnummer	P.003128

TRACTEBEL
ENGIE

KWALITEIT

DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
7	26/02/2019	RMC
6	08/02/2019	Schriftelijke GBC februari 2019
5	18/12/2018	GBC 22 januari 2019
4	03/12/2018	Bijkomende aanpassingen
3	16/10/2018	Tussentijdse versie oktober 2018
2	31/08/2018	Tussentijdse versie augustus 2018
1	24/08/2018	Werkgroep 27 augustus 2018

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Natalie Craeghs	Datum 26/02/2019
Documentscreener(s)	Jos Alen	Datum 24/08/2018

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	P.003128_Addendum projectnota_RMC
Laatst opgeslagen	25/02/2019

INHOUD

1. Aanleiding tot het addendum **3**
   - 1.1 Geschiedenis van het dossier 3
   - 1.2 Situering 3

2. Samenvatting van de projectnota **5**
   - 2.1 Probleemstelling en doelstelling 5
   - 2.2 Voorkeursscenario 5

3. Geactualiseerde planningscontext **8**
   - 3.1 Masterplan stationsomgeving 8
   - 3.2 Fietssnelweg spoorlijn 15 (F105) 8
   - 3.3 Verkeerskundige analyse 9

4. Bijkomend onderzoek **13**
   - 4.1 Parkeerbezettingsonderzoek 13
   - 4.2 Vergelijking aantal parkeerplaatsen bestaande toestand versus ontworpen toestand 16
   - 4.3 Alternatieve parkeerbalans nav opmerkingen bewonersvergadering d.d. 23/02/2016 - Parkeerbalans 4 19
   - 4.4 Alternatieven voor langsparkeerplaatsen 24
   - 4.5 Conclusie 26

5. Spoorwegovergang **28**
   - 5.1 Scenario's kruising spoorwegovergang 28
   - 5.2 Voorkeur spoorwegovergang 29

6. Voorkeursscenario **30**
   - 6.1 Parkeren 30
   - 6.2 Spoorwegovergang 30

7. Concrete uitwerking van het voorkeursscenario **31**
   - 7.1 Omschrijving van het ontwerp 31
   - 7.2 Type dwarsprofiel 32
   - 7.3 Specifieke ontwerpdetails 34
   - 7.4 Materiaalkeuze 35
   - 7.5 Verlichting 36
   - 7.6 Onteigeningen 36

8. Verdere procedures **37**
   - 8.1 Partners en actoren betrokken bij de verdere uitwerking van het project 37
   - 8.2 Subsidies 37
   - 8.3 Parallelle procedures 37
   - 8.4 Verdere timing van het dossier 37

9. Financiële raming 38

10. Bijlagen 39

Bijlage 1. Tabellen parkeerbalans 39

Bijlage 2. Figuren parkeerbalans 45

Bijlage 3. Verslag PAC projectnota 2013 49

Bijlage 4. Verslag GBC addendum projectnota 50

Bijlage 5. Voorontwerp 51

1. AANLEIDING TOT HET ADDENDUM

1.1 Geschiedenis van het dossier

De startnota voor de aanleg van fietspaden langs de N153 is op 28 juni 2012 conform verklaard door de PAC.

Hierna is de projectnota opgemaakt. Op 21 februari 2013 is de projectnota voor gelegd aan de PAC (nu RMC).

In de projectnota voor de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de N153 Poederleeseweg werden reeds parkeertellingen opgenomen die uitgevoerd waren door Tractebel op 04/10/2012. Op basis van deze parkeertellingen werden langsparkeerstroken op het openbaar domein voorzien ter compensatie van de parkings die verloren zouden gaan in de private voortuinstroken, dit naar aanleiding van de aanleg van de vrijliggende fietspaden.

N.a.v. de bewonersvergadering van 23/02/2016 waarin de ontwerp rooilijn- en onteigeningsplannen van de N153 Poederleeseweg werden voorgesteld, werden verschillende opmerkingen gemaakt door de aangelanden. Eén van de frequentste opmerkingen was het feit dat veel private parkeerplaatsen zouden verdwijnen.

Op basis van deze opmerkingen heeft het stadsbestuur, in overleg met AWV (Administratie wegen en verkeer) en de mobiliteitsbegeleider van MOW (departement Mobiliteit en Openbare werken) afdeling Beleid, aan het studiebureau de opdracht gegeven een meer gedetailleerd parkeeronderzoek uit te voeren. In functie van dit gedetailleerd parkeeronderzoek heeft de stad bijkomende tellingen uitgevoerd in de periode 17/01/2018 t.e.m. 22/01/2018.

De resultaten van dit onderzoek en de gewenste aanpassingen aan het reeds goedgekeurde voorontwerp zoals opgenomen in de projectnota van 2013 worden in dit addendum besproken.

Een tweede aspect dat in dit addendum is opgenomen is de verbreding van de spooroverweg ter hoogte van de N153 Poederleeseweg. Het gewijzigde dwarsprofiel heeft tot gevolg dat ook aan de spooroverweg aanpassingen noodzakelijk zijn.

Hiernaast heeft er een hernummering van huisnummers plaatsgevonden. Op de nieuwe plannen zullen voor de duidelijkheid zowel de oude als de nieuwe huisnummers vermeld worden. De nieuwe huisnummers zijn in het groen toegevoegd op het nieuwe plan. Op de plannen uit de projectnota van 2013 staan enkel de oude huisnummers vermeld. In de teksten van dit addendum wordt eveneens verwezen naar de oude huisnummers, dit om de leesbaarheid met de vorige nota's en plannen te garanderen.

1.2 Situering

Het studiegebied van de projectnota omvat de aanleg van de fietspaden langs de N153 Poederleeseweg - Herentalsweg te Herentals, Vorselaar en Lille (tussen kilometerpunt 2.4 en 7.6).

De Poederleeseweg – Herentalseweg vormt de verbinding tussen Herentals, Sassenhout en Poederlee en heeft een lengte van ongeveer 5.2 km.

Het addendum heeft betrekking op een beperkt segment van het traject, namelijk het segment tussen de Druivenstraat en de Lichtaartseweg te Herentals

Figuur 1: afbakening van het studiegebied

2. SAMENVATTING VAN DE PROJECTNOTA

In dit hoofdstuk wordt een korte samenvatting van de belangrijkste aspecten uit de projectnota van 2013 opgenomen.

2.1 Probleemstelling en doelstelling

Overzicht van de belangrijkste probleempunten:

- Het ontbreken van een volwaardig dubbelrichting fietspad (2,5 m) over de volledige lengte van het studietraject.
- Het bestaande fietspad is aanliggend en niet verhoogd uitgevoerd, wat niet gunstig is voor de veiligheid van de fietser en niet conform het fietsvademecum.
- Enkele onveilige en slecht leesbare kruispunten.
- Het ontbreken van degelijke en veilig uitgebouwde fietsoversteken.
- Het ontbreken van 'poorten' welke de overgang tussen verschillende snelheidsregimes en gebieden aangeven of begin en einde van de bebouwde kom.
- Slecht uitgebouwde halteaccommodatie.
- De weg verkeert plaatselijk in een zeer slechte toestand.(*ondertussen heeft er een structureel onderhoud van de weg plaatsgevonden)*
- De N153 heeft geen noemenswaardige groenstructuren.

Er wordt algemeen gestreefd naar:

- De aanleg van kwalitatieve en veilige fietspaden langs de N153 tussen Herentals en Poederlee (Lille).
- Aandacht voor een uitgebouwde halteaccommodatie openbaar vervoer.
- Aandacht voor de realisatie van poorten bij veranderende snelheidsregimes en bij het binnenrijden van de bebouwde kom.
- Aandacht voor een goede link tussen de diverse fietspaden.
- Aandacht voor de zichtbaarheid/duidelijkheid van de kruispunten.
- Aandacht voor groen en laanbeplanting.

2.2 Voorkeursscenario

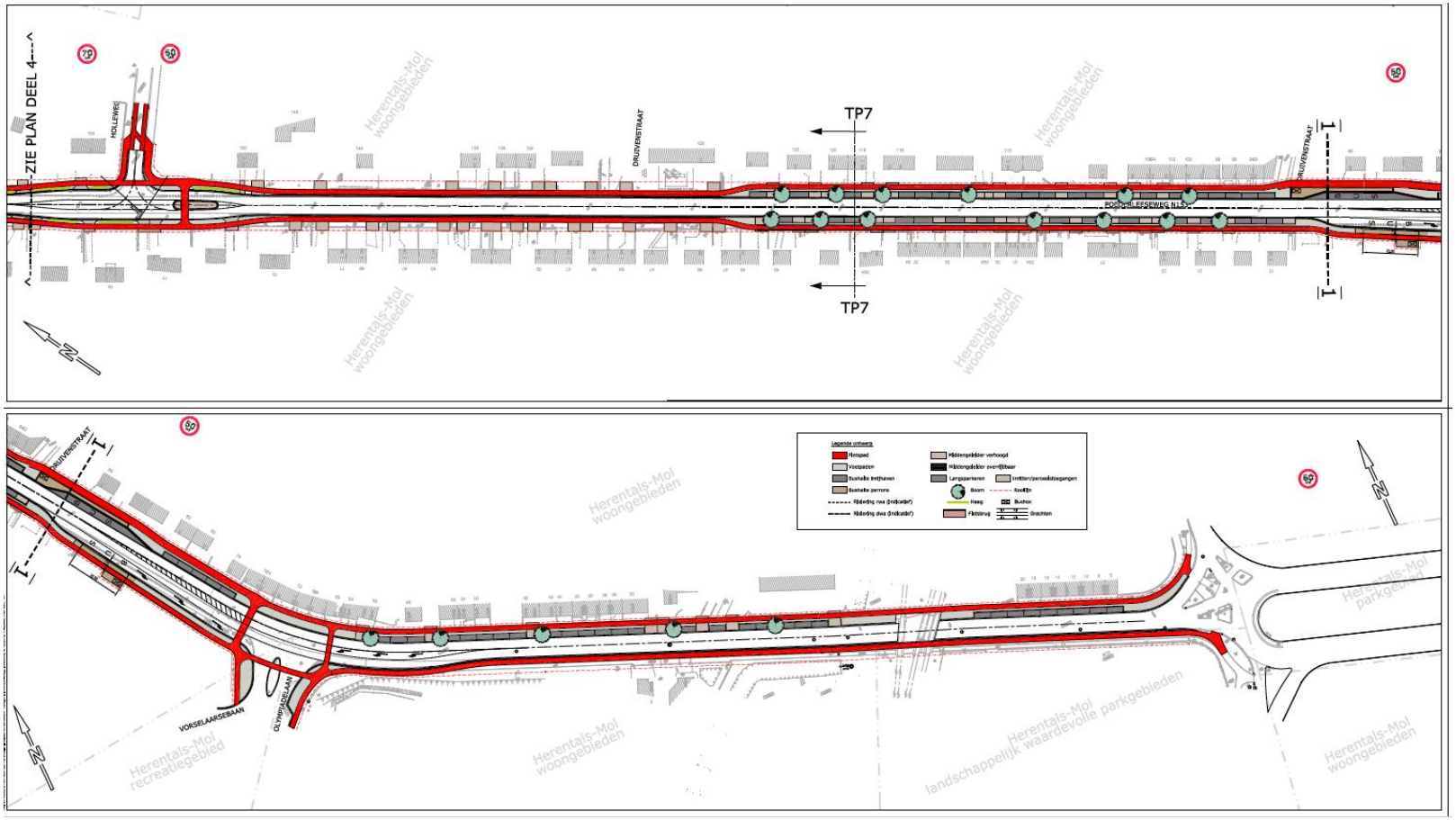
Over het volledige traject worden enkelrichtingsfietspaden voorzien. De fietspaden die aanliggend voorzien zijn, zullen verhoogd uitgevoerd worden met een veiligheidsstrook tussen wegrand en fietspad. De vrijliggende fietspaden zijn gescheiden van de rijweg door middel van een gracht of een groenstructuur. Het fietspad wordt voorzien op een breedte van 1,75m.

Tussen de ovonde en de Olympiadelaan is een dubbelrichtingsfietspad voorzien ten westen van de rijweg.

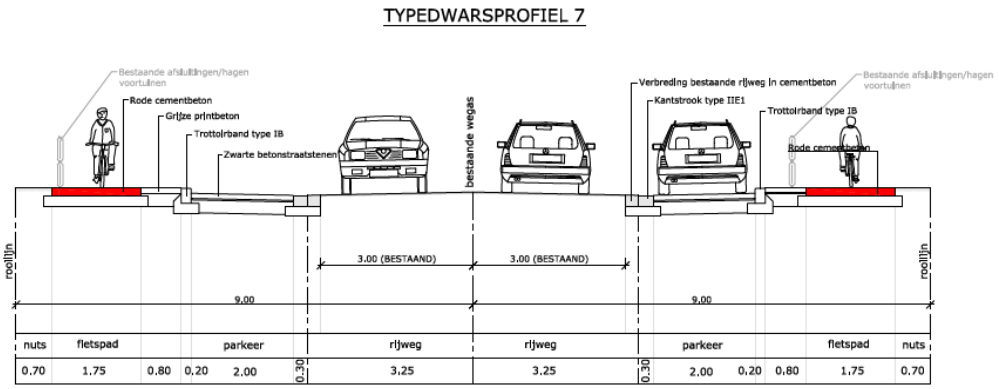
In de bebouwde gebieden wordt eveneens een voetpad voorzien van 1,50 m. Op plaatsen waar het fietspad dicht tegen de woningen wordt aangelegd, wordt de zone tussen het fietspad en de woningen volledig verhard.

Elke woning krijgt één inrit met een breedte van 4,50 m met een verbreding van 1+1 m ter hoogte van de rijweg.

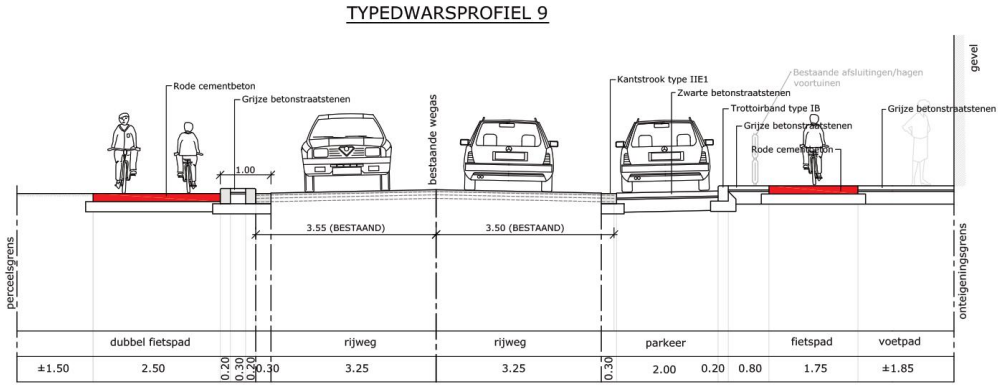
Tussen de Druivenstraat *(Oogststraat na hernummeringsproject van de stad)* en de rotonde is langsparkeren voorzien.



Figuur 2: voorontwerp projectnota 2013 (segment tussen ovonde en Holleweg)



Figuur 3: type dwarsprofiel noordelijk segment (projectnota 2013)



Figuur 4: type dwarsprofiel ten zuiden van de spoorweg (projectnota 2013)

3. GEACTUALISEERDE PLANNINGSCONTEXT

3.1 Masterplan stationsomgeving

De Stad Herentals heeft samen met de NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn en AWV een Masterplan opgemaakt voor de stationsomgeving. Dit masterplan werd goedgekeurd op de gemeenteraad van 26 maart 2013.

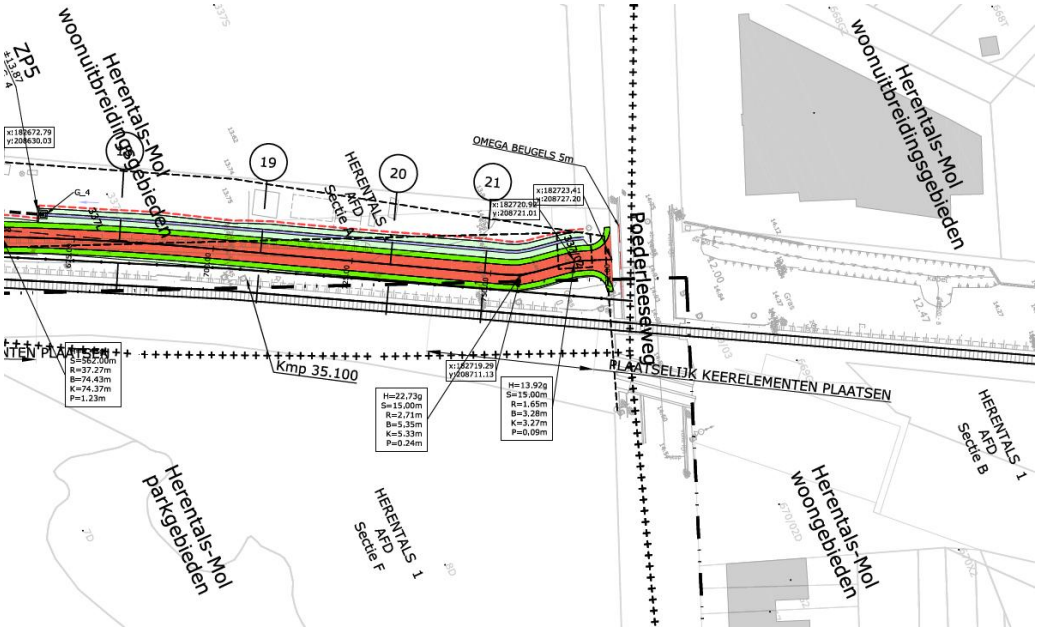
In het Masterplan wordt voorgesteld om de OV-overstapmogelijkheden op te schuiven naar het zuidwesten. Voetgangers krijgen op een verlengde laterale stationsstrip (vanaf de Koeterstraat tot aan de Belgiëlaan) een stationsplein aangeboden. De barrière wordt weggewerkt door aanleg van tunnels. Deze tunnels zullen tevens het fietsaanbod mee verwerken. Tevens is de provinciale fietsostrade, parallel aan het spoor, volledig geïntegreerd. Het op- en afstappen van de bus zal geconcentreerd aan de treinperrons gebeuren. Tevens zal de verlengde Koeterstraat later een extra ontsluiting betekenen voor de bussen van De Lijn. Auto's zullen hun weg vlot vinden naar een parking van 700 (uitbreidbaar tot 900) parkeerplaatsen aan de noordzijde van het spoor. De ontsluiting van deze parking loopt via de Koeterstraat en hoofdzakelijk Olympiadelaan naar de Ringlaan. De huidige knoop van de N153 met de spoorweg zal eveneens ongelijkvloers worden voorzien.

Figuur 5: Masterplan Stationsomgeving (Ringlaan – spoorwegovergang)

3.2 Fietssnelweg spoorlijn 15 (F105)

De plannen voor de fietssnelweg langs spoorlijn 15 zijn ondertussen uitgetekend. De fietssnelweg zal naast de Aveve aansluiten op de Poederleeseweg. Er wordt geen oversteek over de Poederleeseweg voorzien. De fietsers zullen de Poederleeseweg moeten volgen tot aan de rotonde. Hiervoor is er reeds een dubbelrichtingsfietspad aangelegd tussen de rotonde en verder tot aan de Olympiadelaan.

Op lange termijn, wanneer een ongelijkvloerse kruising van de spoorweg voorzien wordt, zal de fietssnelweg wel doorgetrokken worden parallel met de sporen. De Poederleeseweg zal dan de spoorweg ongelijkvloers kruisen.



Figuur 6: fietssnelweg spoorlijn 15, plan der werken, versie 30/11/2016

3.3 Verkeerskundige analyse

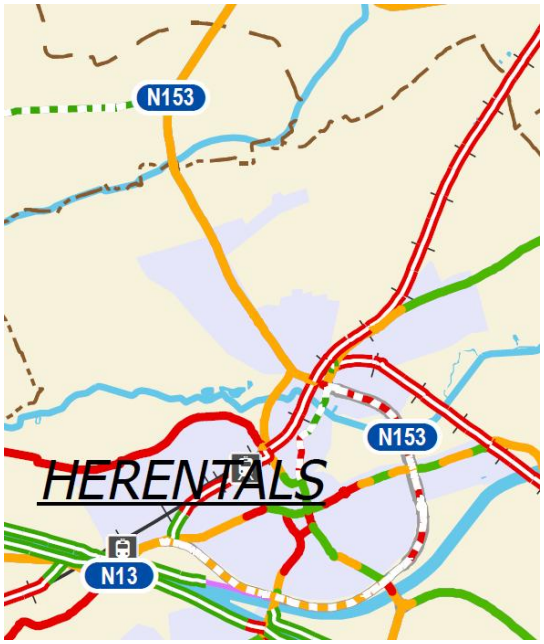
3.3.1 Fietsers

De fietsostrade F102 Herentals-Turnhout kruist de N153 ter hoogte van de spooroverweg. De fietssnelweg is tot op heden nog niet befietsbaar.

De N153 en de Olympiadelaan zijn geselecteerd als functionele fietsroute.

De infrastructuur op de routes voldoet niet aan het vademecum fietsvoorzieningen. Langs de N153 is slechts aan één zijde een aanliggend enkelrichtingsfietspad aanwezig.

Het segment ter hoogte van de Olympiadelaan is reeds heraangelegd na opmaak van de projectnota. Hier is er richting Herentals reeds een verhoogd aanliggend fietspad aangelegd.



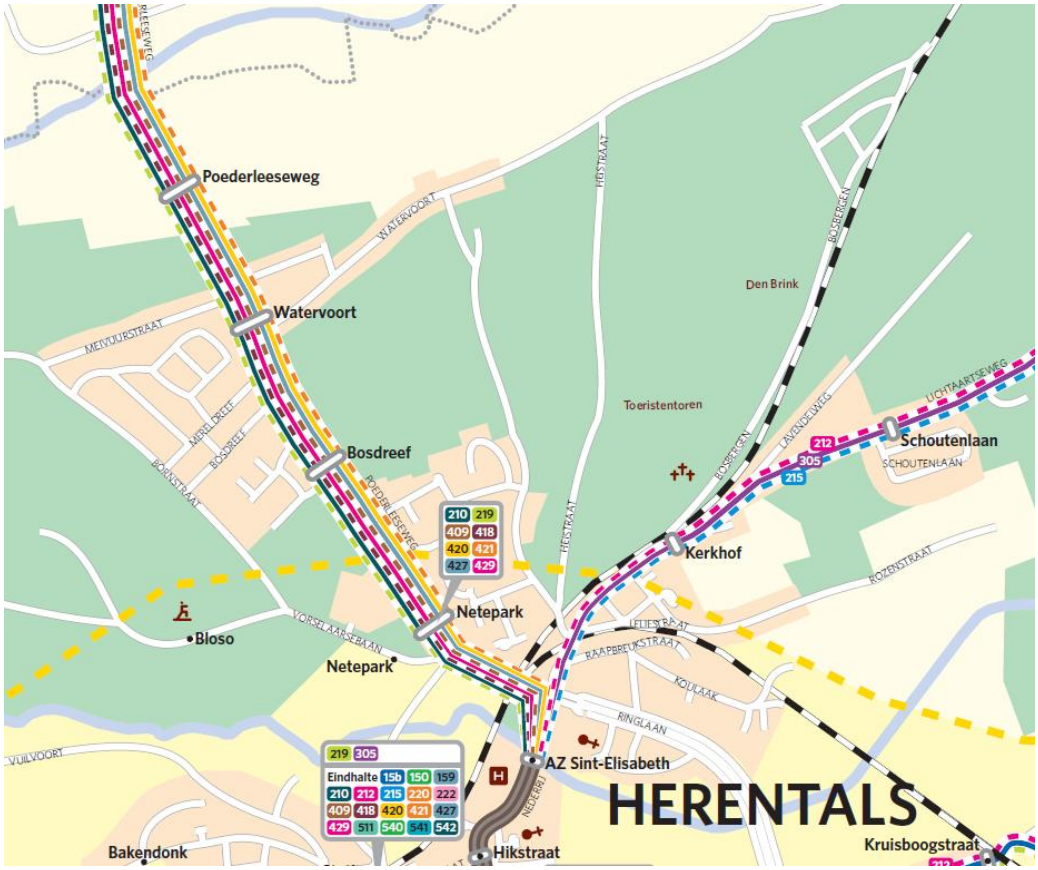
Figuur 7: fietsinfrastructuur N153 en omgeving (versie 2013)

3.3.2 Openbaar vervoer

Binnen het studiegebied van het addendum is de bushalte Herentals Netepark gelegen.

De bushalte wordt bediend door onderstaande lijnen.

nr	omschrijving	frequentie
210	Turnhout - Herentals	Uurfrequentie
219	Poederlee – Vorselaar	Spitsuurritten
409	Herentals/Zandhoven – Malle -Hoogstraten	spitsuurritten
418	Snelbus Antwerpen – Lille -Poederlee – Herentals	Spitsuurritten
420	Berchem – Broechem – Massenhoven - Herentals	Uurfrequentie
427	Snelbus Antwerpen – Massenhoven – Herentals	Uurfrequentie
429	Snelbus Antwerpen – Zoersel – Malle – Lille - Herentlas	Uurfrequentie



Figuur 8: uitsnede netplan De Lijn

De halte richting Herentals is reeds heraangelegd na de opmaak van de projectnota. Voor het kruispunt is een haltehaven voorzien. De haltehaven gaat over in een rechtsafslagstrook. Het perron is verhoogd aangelegd en voorzien van een schuilhuisje en vuilbak.

Het nieuwe fietspad wordt rond het perron geleid.

3.3.3 Gemotoriseerd verkeer

De N153 is geselecteerd als lokale weg type I.

Tussen de ovonde en de Holle weg bedraagt de toegelaten snelheid 50 km/u.

Het kruispunt met de Olympiadelaan is sinds de opmaak van de projectnota reeds uitgerust met verkeerslichten. Ook is er reeds een structureel onderhoud van de rijweg uitgevoerd.

Figuur 9: kruispunt N153 – Olympiadelaan

4. BIJKOMEND ONDERZOEK

4.1 Parkeerbezettingsonderzoek

4.1.1 Resultaten onderzoek 2012

In 2012 bij opmaak van de startnota, was reeds een parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd. Dit parkeerbezettingsonderzoek was uitgevoerd op een weekdag, zowel in de voormiddag, in de namiddag als 's avonds.

De resultaten van dit parkeerbezettingsonderzoek zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Aandachtspunt: *de zones waarbinnen het parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd is in 2012 wijkt beperkt af van de zones waarbinnen het parkeerbezettingsonderzoek in 2018 is uitgevoerd.*

	parkeerbezetting januari 2012		
	VM	NM	AV
zone 1	10	10	17
zone 2			
zone 3	13	14	21
zone 4			
zone 5			
zone 6			
zone 7	18	14	12
zone 8			
zone 9	1	1	4
Totalen	42	39	54

Tabel 1: resultaten parkeerbezettingsonderzoek 2012

4.1.2 Resultaten onderzoek 2018

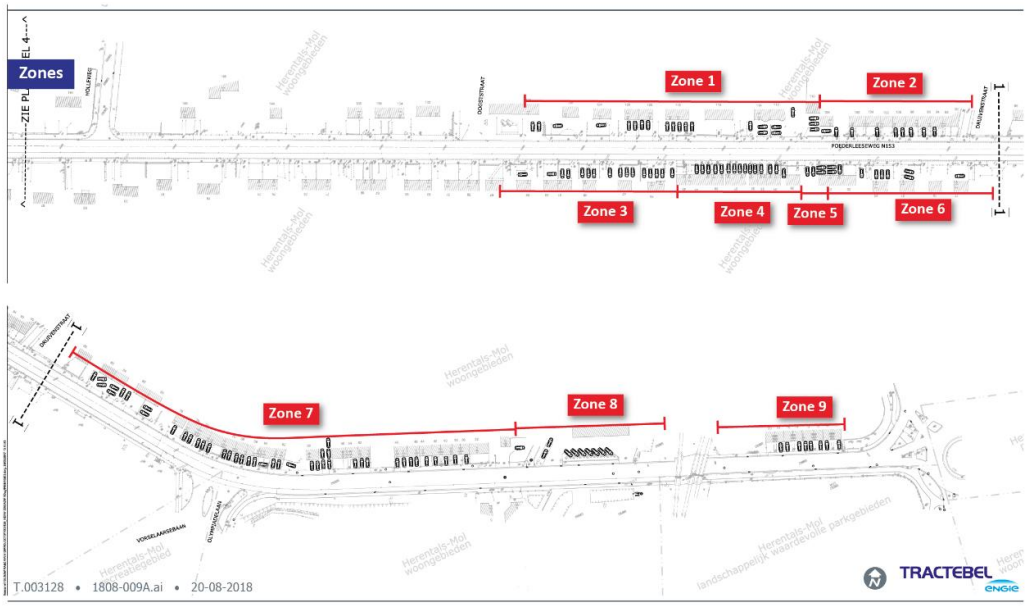
Door de stad Herentals is een nieuw parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd in navolging van de geuite bezorgdheden door de bewoners. Dit parkeerbezettingsonderzoek is uitgevoerd tussen 17/01/2018 en 22/01/2018 en dit op verschillende referentiemomenten.

- Woensdag 17/01/2018 om 17u15
- Vrijdag 19/01/2018 om 10u00
- Zaterdag 20/01/2018 om 11u30
- Zondag 21/01/2018 om 13u00
- Maandag 22/01/2018 om 21u35

Tijdens de terreinopname zijn zowel de geparkeerde wagens op het openbaar domein als op het private domein geteld. Zowel de geparkeerde wagens in de voortuinzone als de

geparkeerde wagens op de oprit tot 5m achter de gevellijn zijn meegenomen in het parkeerbezettingsonderzoek.

Het parkeerbezettingsonderzoek is uitgevoerd in de zones zoals weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 10: opdeling zones parkeerbezettingsonderzoek

4.1.2.1 Resultaten van het onderzoek

De resultaten van het parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd in januari 2018 door de stad Herentals is in onderstaande tabel weergegeven.

Op zondag werd er in het studiegebied de hoogste parkeerdruk vastgesteld. Op dit referentiemoment zijn er in totaal 51 geparkeerde wagens waargenomen.

In zone 3 en zone 6 was er op vrijdag voormiddag een hogere parkeerdruk waar te nemen dan op zondag. In zone 2, 4 en 7 is er op een weekdag avond een hogere parkeerdruk waar te nemen dan op zondag. Het gaat in iedere zone om 1 extra voertuig (behalve in zone 7 om 2 extra voertuigen).

Naast de parkeerbezetting op de Poederleeseweg is eveneens de parkeerdruk op een aantal parkings in de omgeving in beeld gebracht (parking Netepark en parking SKS Herentals). Op zondag is er ook een hoge parkeerdruk waargenomen op deze parkings.

Tabel 2: resultaten parkeerbezettingsonderzoek januari 2018

PARKEERTELLINGEN STAD HERENTALS N153 Poederleeseweg					
	woe 17/01/18 17u15	vrij 19/01/18 10u00	zat 20/01/18 11u30	zon 21/01/18 13u00	ma 22/01/18 21u35
	Namiddag	Voormiddag	Weekend		Avond
Zone 1	7	10	13	13	11
Zone 2	2	0	2	1	2
Zone 3	7	8	6	7	6
Zone 4	7	2	3	6	7
Zone 5	4	4	4	4	4
Zone 6	2	3	1	2	2
Zone 7	10	5	11	11	13
Zone 8	4	2	2	4	2
Zone 9	4	3	3	3	3
Totaal	47	37	45	51	50
INFORMATIEF					
Bezetting parking Netepark	+/- 25%	< 25%	+/- 75 %	(evenement) 100 %	< 25 %
Vorselaarsebaan				langsparkeren in berm	
Bezetting parking SKS Herentals	0%	0%	100%	100%	0%
Olympiadelaan			langsparkeren langs weg	langsparkeren langs weg	

4.1.3 Vergelijking resultaten 2012 – 2018

De tabellen van de verschillende parkeerbalansen zijn eveneens opgenomen in bijlage bij deze nota.

4.1.3.1 Belangrijke wijzigingen tussen 2018 en 2012:

De Aveve was vroeger gelegen in zone 8 van het parkeerbezettingsonderzoek. Ondertussen is de Aveve verhuisd naar de overzijde van de Poederleeseweg. De Aveve beschikt over een ruime parking achter het gebouw. Op de oude locatie van de Aveve is nu een zwembadwinkel gevestigd.

Het kruispunt met de Olympiadelaan is ondertussen heraangelegd en voorzien van verkeerslichten.

De zones van het onderzoek zijn beperkt verschillend in 2012 en 2018. Zone 1 en zone 3 zijn beperkt kleiner dan in 2012 (+/- 50 m). Ondanks de geringe impact, dient dit in het achterhoofd gehouden te worden bij de vergelijking van de resultaten tussen 2012 en 2018.

4.1.3.2 Vergelijking resultaten 2012 versus 2018

In 2012 zijn er geen tellingen uitgevoerd op zondag. De cijfers zijn in onderstaande tabel dan ook in een gele achtergrond gezet aangezien er geen vergelijking mogelijk is.

We kunnen besluiten dat de uitgevoerde tellingen in 2012 en 2018 grotendeels dezelfde resultaten laten zien, mits volgende aandachtspunten (deze zijn in oranje achtergrond gezet):

- In 2012 stonden er zowel in zone 1 + 2 als in zone 3 + 4 + 5 + 6 's avonds iets meer auto's dan in 2018. Zoals voorheen reeds aangegeven heeft dit waarschijnlijk te maken met het feit dat in 2012 een grotere zone werd bemeten dan in 2018.
- In 2012 stond er 's avonds 1 auto meer in zone 9 dan in 2018.
- Het grootste en tevens markantste verschil tussen de tellingen van 2012 en 2018 zit in de voormiddagtellingen van zone 7 + 8 (18 in 2012 tov 7 in 2018). Dit heeft heel waarschijnlijk te maken met het feit dat in 2012 nog veel voertuigen parkeerden omwille van de AVEVE die zich in deze zone bevond. Na de parkeertelling van 2012 is de AVEVE verhuisd naar de overkant van de Poederleeseweg en heeft deze een grote parking op eigen terrein achter het gebouw. De bezetting van de nieuwe parking van de AVEVE is niet in rekening gebracht bij het uitvoeren van het parkeerbezettingsonderzoek, aangezien de aanleg van de fietspaden geen impact zal hebben op het parkeeraanbod van deze parking.

Aangezien de tellingen van 2018 als recenter te beschouwen zijn, is er in het vervolg van deze nota enkel nog rekening gehouden met de tellingen van 2018.

Tabel 3: vergelijking resultaten parkeerbezettingsonderzoek tussen 2012 en 2018

	Lengte zones (cfr telling 2018)	Parkeerteling stad Herentals (17/01/18 - 22/01/18)				Parkeertelling Technum d.d. 04/10/2012			Kadastraal begin-en eindpunt van de zones (cfr telling 2018)	
		VM	NM	AV	Zondag	VM	NM	AV	Begin zone	Einde Zone
zone 1	135 lm	10	9	13	14	10	10	17	656A2/656F2	656W2/656P2
zone 2	70 lm								656W2/656P2	656M/paadje
zone 3	75 lm	17	20	19	19	13	14	21	267X3/267Z3	267D5/267F5
zone 4	45 lm								267D5/267F5	267B5/267E5
zone 5	30 lm								267B5/267E5	267V4/267Y4
zone 6	65 lm								267V4/267Y4	268W/268H2
zone 7	210 lm	7	14	15	15	18	14	12	663S/663X	667X2/667D3
zone 8	70 lm								667X2/667D3	668M/spoorweg
zone 9	55 lm	3	4	3	3	1	1	4	spoorweg/670O2D	670V2/670Y2
Totalen		37	47	50	51	42	39	54		

4.2 Vergelijking aantal parkeerplaatsen bestaande toestand versus ontworpen toestand

Er worden in de nota 3 verschillende parkeerbalansen vergeleken

- Parkeerbalans 1: Totaal aantal <u>theoretisch beschikbare</u> parkeerplaatsen in bestaande toestand ó Aantal parkeerplaatsen in ontworpen toestand (openbaar + op privaat domein)
- Parkeerbalans 2: Werkelijk aantal <u>gebruikte</u> parkeerplaatsen in bestaande toestand (obv tellingen) ó Aantal parkeerplaatsen op openbaar domein in ontworpen toestand (langsparkeren)
- Parkeerbalans 3: Werkelijk aantal <u>gebruikte</u> parkeerplaatsen in bestaande toestand (obv tellingen) ó Aantal parkeerplaatsen op openbaar domein in ontworpen toestand (langsparkeren) + aantal mogelijke parkeerplaatsen op eigen terrein.

De **theoretisch beschikbare plaatsen** bestaande toestand zijn als volgt samengesteld (Het betreft historisch gegroeide situaties die niet overeenstemmen met de huidige richtlijnen van AWV)

- Openbaar domein: zichtbaar aanwezige verhardingen of semiverhardingen die gebruikt worden als langsparkeerplaatsen.

- Op privé terrein:

- In de voortuinstrook: zichtbaar aanwezige verhardingen of semi-verhardingen die gebruikt worden als langs- of dwarsparkeerstrook .
- Op de inrit: een oprit is als één parkeerplaats meegenomen.

Het aantal parkeerplaatsen in **ontworpen toestand** is als volgt samengesteld:

- Openbaar domein: langsparkeerplaatsen zoals op het openbaar domein
- Op privé terrein:
  - Voortuinstrook: er is een overzicht gemaakt van de toekomstige parkeerplaatsen in de voortuinstrook, rekening houdend met het opgemaakte ontwerp en de richtlijnen van AWV. Er wordt immers slecht één oprit per perceel toegestaan, de voortuin zal enkel via deze oprit bereikbaar zijn.
  - Op de oprit: een oprit is als één parkeerplaats meegenomen.

Inpandige garages zijn enkel informatief weergegeven in de tabellen. Bij een correct gebruik van de inpandige garages is er geen verschil in het aantal private parkeerplaatsen voor en na de heraanleg. Indien op dit moment (een aantal van) de inpandige garages oneigenlijk gebruikt worden (bvb als berging,…) zijn er potentieel een aantal bijkomende private parkeerplaatsen mogelijk. Dit laatste zou enkel een positief effect hebben op de parkeerbalans. Aangezien we echter geen zekerheid hebben over het oneigenlijke gebruik wordt er geen rekening gehouden met de inpandige garages in deze analyse.

4.2.1 Parkeerbalans 1

In parkeerbalans 1 wordt de vergelijking gemaakt tussen het theoretisch parkeeraanbod in de huidige situatie en het aantal langsparkeerplaatsen in de ontworpen toestand.

Deze parkeerbalans is echter een louter theoretische benadering omdat het totaal aantal theoretisch beschikbare parkeeraanbod nooit allemaal tegelijkertijd benut wordt. In deze parkeerbalans is ook geen rekening gehouden met de parkeerplaatsen die in de toekomst op eigen terrein mogelijk blijven.

Uit deze vergelijking leiden we af dat het parkeeraanbod na aanleg van de fietspaden in nagenoeg alle zones lager zal zijn dan het huidige theoretisch beschikbaar aanbod. Dit verschil is het grootst in zone 7.

Tabel 4: parkeerbalans 1, theoretisch aanbod tov ontworpen toestand incl. parkeren op eigen terrein

	parkeerbalans 1 (theoretisch aanbod <-> ontworpen toestand)							
	Huidige toestand					Ontworpen toestand	Parkeerbalans (theoretisch)	Informatief
	Huidig parkeergedrag (= totaal aantal theoretich beschikbare plaatsen)	Werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen cfr telling stad Herentals				Langsparkeren volgens ontwerpplan	Verschil huidige toestand (totaal aantal beschikbare plaatsen) <=> ontworpen toestand	Inpandige garages
		VM	NM	AV	Zondag			
zone 1	22	10	7	11	13	10	-12	1
zone 2	9	0	2	2	1	7	-2	2
zone 3	16	8	7	6	7	3	-13	2
zone 4	15	2	7	7	6	5	-10	4
zone 5	4	4	4	4	4	2	-2	
zone 6	10	3	2	2	2	5	-5	
zone 7	44	5	10	13	11	16	-28	
zone 8	10	2	4	2	4	7	-3	1
zone 9	8	3	4	3	3	9	1	
Totalen	138	37	47	50	51	64	-74	10

4.2.2 Parkeerbalans 2

Binnen deze parkeerbalans is de waargenomen parkeerbezetting op het terrein vergeleken met het **aantal beschikbare parkeerplaatsen op openbaar domein** zoals voorzien in het ontwerp.

Uit deze parkeerbalans kunnen we vaststellen dat het totaal ontworpen parkeeraanbod voldoende is om de vastgestelde wagens te kunnen opvangen. Binnen een aantal zones ontstaat wel een tekort. Dit tekort is het grootst in zone 3 en zone 5. Ook in zone 1 en in zone 4 kunnen tekorten ontstaan. Deze zones zijn allemaal in het noordelijk segment van het onderzoeksgebied gelegen. De beschikbare parkeerplaatsen zijn op enige wandelafstand van deze zones gelegen (namelijk in zone 7, 8 en 9) en kan door bewoners aldus niet als een volwaardig alternatief aanvaard worden, aangezien ze nu voor eigen deur parkeren.

Een bijkomend aandachtspunt is natuurlijk dat deze langsparkeerplaatsen openbaar zijn en ook door derde gebruikt kunnen worden.

Tabel 5: vergelijking bezettingsgraad en aanbod aan langsparkeren

	parkeerbalans huidige bezetting - aanbod langsparkeren									
	Huidige toestand				Ontworpen toestand	Parkeerbalans (praktisch)				Informatief
	Werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen cfr telling stad Herentals				Langsparkeren volgens ontwerpplan	Verschil huidige toestand (werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen) <=> ontworpen toestand				Inpandige garages
	VM	NM	AV	Zondag		VM	NM	AV	Zondag	
zone 1	10	7	11	13	10	0	3	-1	-3	1
zone 2	0	2	2	1	7	7	5	5	6	2
zone 3	8	7	6	7	3	-5	-4	-3	-4	2
zone 4	2	7	7	6	5	3	-2	-2	-1	4
zone 5	4	4	4	4	2	-2	-2	-2	-2	
zone 6	3	2	2	2	5	2	3	3	3	
zone 7	5	10	13	11	16	11	6	3	5	
zone 8	2	4	2	4	7	5	3	5	3	1
zone 9	3	4	3	3	9	6	5	6	6	
Totalen	37	47	50	51	64	27	17	14	75	10

4.2.3 Parkeerbalans 3

In parkeerbalans 2 wordt geen rekening gehouden met mogelijke parkeerplaatsen die in de toekomst op eigen terrein mogelijk blijven.

Naast het parkeren op de eigen oprit, kan er aan sommige woningen ook in de toekomst in de voortuin geparkeerd worden. Deze parkeerplaatsen in de voortuin dienen dan wel toegankelijk te zijn vanaf de oprit.

Indien we deze parkeerplaatsen op privaat domein toevoegen aan het toekomstig aanbod, dan blijkt dat in iedere zone voldoende aanbod aanwezig is om aan de vraag te voldoen (behalve in zone 4 en zone 5 waar we een tekort van 3 parkeerplaatsen zien). Een aandachtspunt in dit scenario is wel dat de langsparkeerplaatsen niet enkel door bewoners gebruikt kunnen worden maar ook door derde.

Tabel 6: vergelijking bezettingsgraad en aanbod langsparkeren + parkeerplaatsen op privaat domein

	parkeerbalans huidige bezetting - aanbod langsparkeren + parkeren op privaat domein											
	Huidige toestand				Ontworpen toestand			Parkeerbalans (praktisch)				Informatief
	Werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen cfr telling stad Herentals				Langsparkeren volgens ontwerpplan	Te organiseren op eigen terrein	Totaal aantal parkeerplaatsen	Verschil huidige toestand (werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen) <=> ontworpen toestand				Inpandige garages
	VM	NM	AV	Zondag				VM	NM	AV	Zondag	
zone 1	10	7	11	13	10	21	31	21	24	20	18	1
zone 2	0	2	2	1	7	0	7	7	5	5	6	2
zone 3	8	7	6	7	3	14	17	9	10	11	10	2
zone 4	2	7	7	6	5	0	5	3	-2	-2	-1	4
zone 5	4	4	4	4	2	1	3	-1	-1	-1	-1	
zone 6	3	2	2	2	5	7	12	9	10	10	10	
zone 7	5	10	13	11	16	10	26	21	16	13	15	
zone 8	2	4	2	4	7	6	13	11	9	11	9	1
zone 9	3	4	3	3	9	0	9	6	5	6	6	
Totalen	37	47	50	51	64	59	123	86	76	73	72	10

4.2.4 Conclusies parkeerbalans 1 tot 3

Het toekomstig aantal parkeerplaatsen zal lager liggen dan het huidig theoretisch beschikbaar parkeeraanbod. De parkeerplaatsen in het huidige theoretisch aanbod voldoen echter niet aan de richtlijnen van AWV. Op deze manier parkeren zal in de toekomst ook niet mogelijk blijven.

Op basis van de parkeerbalans, waarbij de **huidige bezetting** vergeleken wordt met het voorziene aanbod aan langsparkeerplaatsen (+ parkeerplaatsen op privaat domein), kunnen we concluderen dat er voldoende parkeerplaatsen voorzien worden om aan de parkeerbehoefte van de aangelanden te kunnen voldoen ,behalve in zone 4 en zone 5 waar we een tekort van 3 parkeerplaatsen zien. Volgende aandachtspunten, o.a. aangegeven door de bewoners, blijven echter aanwezig.

- Openbare langsparkeerplaatsen zorgen voor een verminderde zichtbaarheid als bepaalde verkeersmanoeuvres moeten worden uitgevoerd (o.a. op- en afrijden van private opritten)
- Openbare parkeerplaatsen geven geen garantie dat zij enkel gebruikt kunnen worden door de aangelanden. Mogelijk gevolg is enerzijds dat aangelanden hun wagens verder van de deur moeten parkeren en anderzijds dat dit zoekverkeer (en extra verkeersmanoeuvres) met zich meebrengt.
- Vele aangelanden hebben na de bewonersvergadering van 23/02/2016 de vraag gesteld om de langsparkeerplaatsen weg te laten (omwille van 2 bovenvernoemde argumenten).

4.3 Alternatieve parkeerbalans nav opmerkingen bewonersvergadering d.d. 23/02/2016 - Parkeerbalans 4

4.3.1 Vraagstelling

Na de bewonersvergadering d.d. 23/02/2016 zijn er veel aangelanden die de vraag stellen om het langsparkeren weg te laten (nl in zone 1, 3, 4, 5, 6 en 8). Zo is o.a. volgende gezamenlijke vraag van de bewoners van de oneven huisnummers toegekomen (zone 3 tem 6):

> *Bestaat de mogelijkheid de langsparkeerplaatsen aan de oneven huisnummers niet te voorzien. De voordelen hiervan zijn o.a. dat er minder onteigend moet worden, er zodoende meer ruimte is op het eigen private terrein om te parkeren (wat maakt dat de langsparkeerplaatsen niet nodig zijn) en het veiliger is omdat er een veel betere zichtbaarheid is (auto's geparkeerd op de openbare langsparkeerplaatsen kunnen het zicht belemmeren voor wagens die hun perceel verlaten). Gevolg hiervan is dat auto's hun perceel pas zullen verlaten als ze merken dat ze op de Poederleeseweg kunnen*

invoegen (dwz dat auto's die hun perceel verlaten minder lange tijd het fietspad zullen belemmeren),….

De vraag vanuit de bewoners is verder onderzocht.

4.3.2 Geldende richtlijnen/aannames

4.3.2.1 Richtlijnen Opritbreedtes AWV:

Voor woningen en gebouwen met beperkte verkeersgenererende activiteiten wordt slechts één toegang toegestaan met een maximale breedte van 4,5 m. Als 2 opritten kunnen geclusterd worden, wordt slechts een gezamenlijke opritbreedte van 7 m toegestaan.

Tussen de rest van het perceel en het openbare domein moet een structurele niet-overrijdbare scheiding aangebracht worden.

4.3.2.2 Parkeren in de voortuinstroken:

Op verschillende plaatsen hebben bewoners verhardingen aangelegd in de voortuinstroken. Deze worden gebruikt als (dwars)parkeerplaatsen, meestal reeds geruime tijd. De vraag die zich stelt is of deze parkeerplaatsen in de voortuinstroken zijn vergund en zo nee op welke manier de stad hiertegen wil/kan optreden.

Wetgeving Vlaamse Codex ruimtelijke ordening: Een bouwmisdrijf verjaart na 5 jaar. Concreet wil dit zeggen dat de bouwovertreder beschermd is tegen een straf- en herstelvordering van de handhavende overheid (of anders gezegd: de handhavende overheid kan niet verplichten om de verharde parkeerstroken op te breken). OPGELET: De verjaring van een bouwmisdrijf staat niet gelijk met een vergunning en neemt het illegale karakter van de werken niet weg. Wanneer na de verjaring nieuwe werken worden uitgevoerd (al dan niet vergunningsplichtig) ontstaat een nieuw recht op herstelvordering.

Op basis van voorgaande kunnen we besluiten dat we het parkeren in de voortuinstrook niet kunnen verbieden, maar de opritbreedtes in de ontworpen toestand zullen sowieso beperkt worden tot maximaal 4,5 m per perceel.

4.3.2.3 Aandachtspunten langsparkeren en parkeren op de oprit

Na aanleg van de fietspaden zal er conform de richtlijn van AWV slechts één toegang tot ieder perceel beschikbaar zijn. Dit wil zeggen dat men geen 2 wagens meer naast elkaar in de voortuin kan plaatsen. De tweede wagen zal in de meeste gevallen dwars in de voortuin geplaatst moeten worden. Dit heeft tot gevolg dat de dwarse wagen als tweede het perceel dient te verlaten. Dit kan leiden tot noodzakelijke 'wissels' van de parkeervolgorde in functie van het gewenst vertrek. Wanneer er langsparkeerplaatsen voorzien worden, kunnen deze langsparkeerplaatsen tijdelijk gebruikt worden om deze wissels uit te voeren.

Wanneer er meerdere wagens haaks in de voortuin parkeren, heeft dit ook een gevolg voor de zichtbaarheid op het aankomende verkeer, zowel het gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer. In dit opzicht dient haaks parkeren met 2 wagens dan ook vermeden te worden. Het plaatsen van hagen of afsluitingen op de perceelsgrens buiten de inritzone kan dit vermijden. Indien de eigenaars hier zelf geen initiatief toe nemen, zal AWV voor de nodige afsluiting zorgen met biggenruggen of dergelijke.

Langsparkeerplaatsen kunnen door iedereen gebruikt worden, ze zijn dus niet privé te gebruiken. Dit kan als nadeel hebben dat andere dan de bewoners gebruik maken van de plaats en de bewoner niet voor zijn eigen woning kan plaatsen. Langsparkeren heeft hiernaast

het voordeel dat indien de bewoner zelf onvoldoende plaats heeft, hij of zijn bezoekers gebruik kunnen maken van de langsparkeerplaatsen.

4.3.3 Inhoudelijke uitwerking

4.3.3.1 Noodzaak langsparkeren

In dit hoofdstuk is nagegaan waar het noodzakelijk is om langsparkeren te voorzien, hierbij is rekening gehouden met volgende stellingen:

- Waar moeten we langsparkeren voorzien om het wegvallen van private parkeerplaatsen te compenseren?
- Waar kunnen openbare langsparkeerplaatsen weggelaten worden omdat dit als effect heeft dat er meer parkeerplaatsen op het private terrein mogelijk zijn, rekening houdend met de hierboven vermelde richtlijnen?

Parkeren in de voortuinstrook kan op 2 manieren:

- Haaks parkeren, waarbij er rekening houdend met de richtlijnen van AWV slechts één toegang tot het perceel vanaf het openbaar domein mogelijk is. In dit eerste geval is een diepte van 5,5 à 6 m noodzakelijk.
- Langsparkeren, waarbij de voortuinstrook bereikbaar is vanaf de oprit.

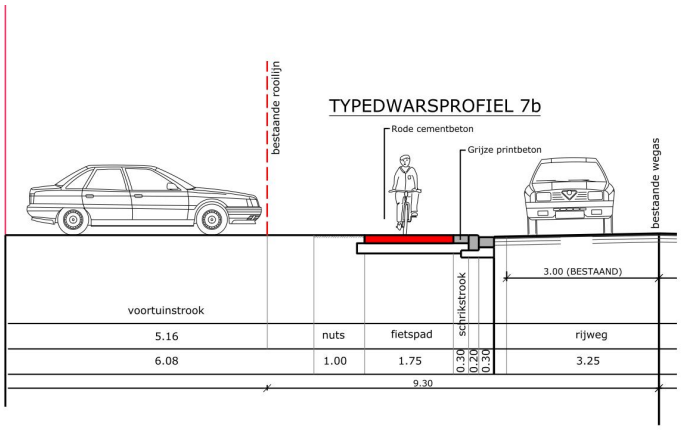
In onderstaande tabel is de beschikbare ruimte tussen de gevellijn en de rooilijn/fietspad opgegeven in het geval geen langsparkeren wordt voorzien.

Tabel 7: afstand van gevellijn tot rooilijn/fietspad zonder langsparkeren

zone	Afstand tss gevellijn en rooilijn	Afstand tussen gevellijn en fietspad
Zone 1	7m	
Zone 2	4m	
Zone 3	8m	
Zone 4	5,16m	7m
Zone 5	5,16m	7m
Zone 6	8m	
Zone 7	4 à 4,5m	
Zone 8	10m	
Zone 9	3,5m	

In **zone 2, zone 7 en zone 9** zal er te weinig ruimte overblijven na aanleg van fietspaden om haaks parkeren in de voortuinzone mogelijk te maken. In deze zones is aldus **langsparkeren noodzakelijk** ter compensatie van het parkeren in de voortuin. Het voorziene aanbod aan langsparkeren is in deze zones groter dan de waargenomen bezetting.

Voor **zone 4 en 5,** waar de woningen op 5m van de rooilijn staan, is verder nagegaan of haaks parkeren mogelijk is, zonder dat de geparkeerde wagens de fietsers op het fietspad hinderen (rekening houdend met een schrikzone van 1m tussen wagens en fietspad). Hieruit blijkt dat er zeker voldoende ruimte is om haaks te parkeren zonder de fietsers te hinderen. Mogelijks zullen grotere wagens wel gedeeltelijk over de rooilijn parkeren.



Figuur 11: ruimte tussen gevel en fietspad bij aanliggende fietspaden thv zone 4

4.3.4 Mogelijk parkeeraanbod op privaat terrein zonder langsparkeren

Voor de zones waar haaks parkeren in de voortuin mogelijk is, is vervolgens bekeken hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien kunnen worden. Hierbij zijn de richtlijnen van AWV in acht genomen, namelijk één inrit per woning van 4,5m breed. Iedere oprit is als één parkeerplaats meegeteld en bijkomend zijn mogelijke langsparkeerplaatsen in de voortuin in rekening gebracht.

Het langsparkeren niet voorzien zal geen winst opleveren voor het totaal aantal parkeerplaatsen in het studiegebied. Als we echter naar de meest kritische zones kijken (nl zone 4 en 5) zien we dat het weglaten van de langsparkeerplaatsen wel een opmerkelijke verbetering van het aantal parkeerplaatsen inhoudt. De nabijgelegen zones zal er eerder een winst te boeken zijn indien de langsparkeerplaatsen wel worden aangelegd, maar in deze zones is deze winst aan parkeerplaatsen minder noodzakelijk.

Een aandachtspunt voor langsparkeren langs de rijweg is natuurlijk wel dat deze ook door andere als de bewoners gebruikt kunnen worden.

Tabel 8: vergelijking aanbod met langsparkeren en zonder langsparkeren

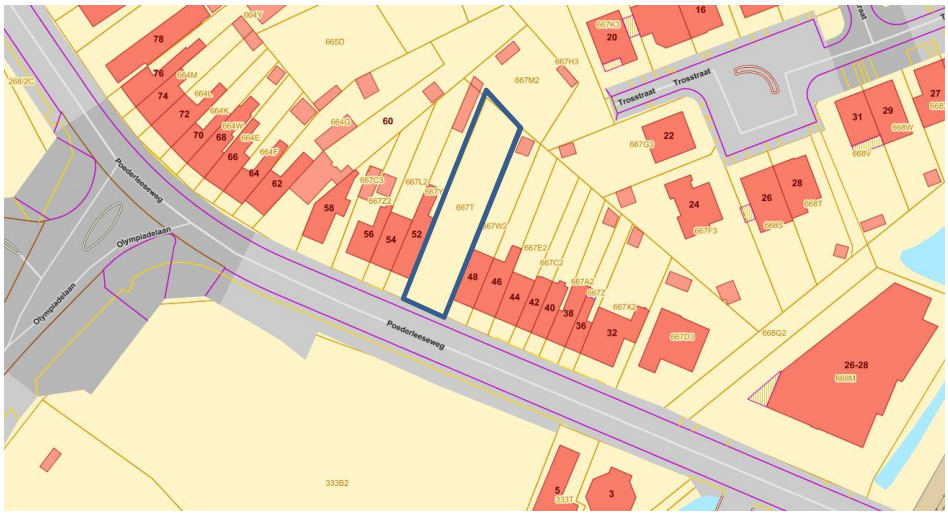
	parkeerbalans huidige bezetting - aanbod langsparkeren + parkeren op privaat domein																
	parkeerbalans 4: ontwerp met langsparkeren versus ontwerp zonder langsparkeren																
	Huidige toestand					Ontworpen toestand langsparkeren			ontwerp beperkt langsparkeren			Parkeerbalans tss ontwerp 1 en ontwerp 2	Parkeerbalans (praktisch)				Informatief
	Huidig parkeergedrag (= totaal aantal theoretich beschikbare plaatsen)	Werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen cfr telling stad Herentals				Langsparkeren volgens ontwerpplan	Te organiseren op eigen terrein	Totaal aantal parkeerplaatsen	langsparkeren op openbaar domein	te organiseren op eigen terrein	totaal aantal parkeerplaatsen	Verschil tussen concept met langsparkeren en concept met beperkt langsparkeren	Verschil huidige toestand (werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen) <=> ontworpen toestand 2				Inpandige garages
		VM	NM	AV	Zondag								VM	NM	AV	Zondag	
zone 1	22	10	7	11	13	10	21	31	0	32	32	1	22	25	21	19	1
zone 2	9	0	2	2	1	7	0	7	7	0	7	0	7	5	5	6	2
zone 3	16	8	7	6	7	3	14	17	0	15	15	-2	7	8	9	8	2
zone 4	15	2	7	7	6	5	0	5	0	9	9	4	7	2	2	3	4
zone 5	4	4	4	4	4	2	1	3	0	3	3	0	-1	-1	-1	-1	
zone 6	16	3	2	2	2	5	7	12	0	10	10	-2	7	8	8	8	
zone 7	44	5	10	13	11	16	10	26	16	10	26	0	21	16	13	15	
zone 8	10	2	4	2	4	7	6	13	0	10	10	-3	8	6	8	6	1
zone 9	8	3	4	3	3	9	0	9	9	0	9	0	6	5	6	6	
Totalen	144	37	47	50	51	64	59	123	32	89	121	-2	84	74	71	72	10

4.4 Alternatieven voor langsparkeerplaatsen

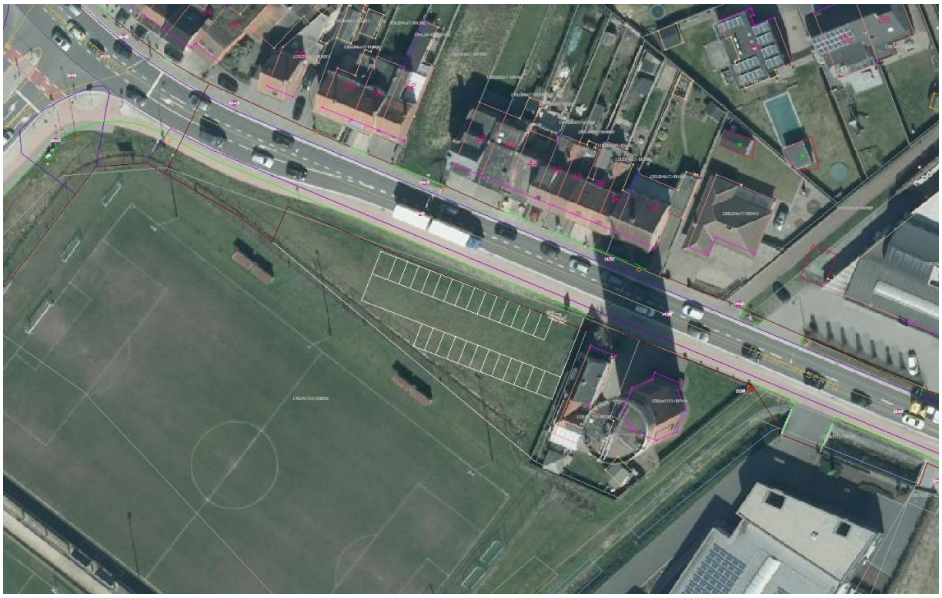
Tijdens de uitwerking van hoofdstuk 4.3 zijn eveneens alternatieve voor het organiseren van langsparkeren bekeken . Er is echter geen aanvaardbaar alternatief voor het langsparkeren gevonden. De onderzochte alternatieven worden hierna kort besproken.

Zone 2 en zone 7

- Voor deze zones is het voorzien van een buurtparking op het terrein met **perceelsnummer 667T** onderzocht. Hier zouden 16 parkings gerealiseerd kunnen worden. Positief is dat voor deze 16 parkings slechts 1 in- en uitrit op de Poederleeseweg moet gerealiseerd worden. Nadeel is dat dit perceel slechts +/- 11,6 m breed is. Dit is eerder aan de krappe kant om de parking te kunnen integreren in de omgeving. Een ander nadeel is dat de bewoners van zone 2 een heel eind moeten wandelen vooraleer ze deze buurtparking bereiken. De kans bestaat dat ze eerder op de parking van het Netepark zullen gaan parkeren. Verder wordt vanuit de stad de sociale controle van een buurtparking die eerder achterin gelegen is als aandachtpunt naar voor geschoven. Deze optie zou bovendien enkel mogelijk zijn indien betreffende grondeigenaar zou openstaan voor een verkoop.



- Het realiseren van een buurtparking op het **terrein van het OCMW** waarop SKS Herentals een opstalrecht heeft. Er zijn echter verschillende bezwaren om dit niet in overweging te nemen:
    - De stad geeft aan dat dit terrein mee is opgenomen in een groter planningsproces.
    - Mobiliteitstechnisch: Komende van de ovonde zou er kort na de spooroverweg een linksafslaande beweging moeten gemaakt worden. Dit kan veiligheidsproblemen met zich meebrengen (nl stilstaand autoverkeer op de spooroverweg). Bovendien zou vanuit deze parking telkens een oversteekbeweging moeten gemaakt worden naar de overkant van de weg. Het is niet aangewezen hier een zebrapad aan te leggen omdat het een gewestweg betreft die een doorstromingsfunctie heeft en omdat een zebrapad een vals gevoel van veiligheid kan geven aan voetgangers. Dit vals gevoel van veiligheid komt omdat de voetganger juridische rechten heeft op het zebrapad, maar langs de andere kant verwachten autobestuurders geen overstekende voetgangers op dit type weg. Een zebrapad kort bij de spooroverweg plaatsen zorgt mogelijks ook voor auto's die op de spooroverweg stil komen te staan, hetgeen een belangrijk veiligheidsaandachtspunt is.



§ Het realiseren van een buurtparking op **gronden van de Repertoire** (die gelegen zijn tegen de Poederleeseweg)
Aangezien deze gronden van de Repertoire reeds moeten dienen voor private parkings van de Repertoire (als gevolg van het masterplan OCMW Vorselaarsebaan), is deze piste geen optie. In totaal zouden er op deze plaats ongeveer 38 parkeerplaatsen kunnen voorzien worden. 35 hiervan moeten dienen voor de Repertoire zelf. Het is dan ook evident dat deze theoretische optie niet verder onderzocht hoeft te worden.

§ Parkeren op de **parking van het Netepark**: Op sommige momenten (bij bepaalde evenementen) staat de parking van het Netepark vol. Deze parking kan dan ook niet als primaire oplossing voor de parkeerproblematiek van de Poederleeseweg aangereikt worden. Het merendeel van de tijd heeft deze parking echter wel parkeerplaatsen op overschot. Op die momenten kan ze dus wel gebruikt worden door de aangelanden van de Poederleeseweg (of hun bezoekers).
Om volledig te zijn merkt de stad op dat de parkeercapaciteit van het Netepark momenteel niet optimaal wordt benut (geen efficiënt ruimtegebruik). Er zouden ongeveer 40 plaatsen extra kunnen gecreëerd worden door een andere organisatie van het parkeerterrein. Een andere organisatie noodzaakt echter wel tot een volledige

heraanleg van het parkeerterrein. Een oplossing met wat extra belijning is in de bestaande context niet mogelijk. Aangezien het parkeerterrein ongeveer 6000m² groot is, zou een heraanleg hiervan € 500.000 à € 750.000 bedragen. Bij een heraanleg zou een deel van het terrein kunnen ingericht worden als buurtparking voor de aangelanden van de Poederleeseweg. Een alternatief zou zijn om slechts een gedeelte van het parkeerterrein heraan te leggen ifv alleengebruik door de bewoners (bvb door bewonerskaarten), het nadeel is dan wel dat er netto parkeerplaatsen verloren zouden gaan voor bezoekers van het Netepark.
De stad geeft aan dat ingrepen aan het parkeerterrein van het Netepark pas overwogen worden indien blijkt dat na de heraanleg van de Poederleeseweg er zich een structureel parkeertekort voordoet voor de aangelanden van de Poederleeseweg (obv de tellingen is dit geenszins het geval).

Zone 9

§ Het realiseren van een buurtparking op het **terrein van de NMBS** (dat naast de spoorweg in zone 9 is gelegen).
Hier zouden 9 parkings kunnen gerealiseerd worden. Deze optie is echter niet weerhouden, gelet op de mogelijke veiligheidsproblematiek die zich zou kunnen stellen door het verkeer dat linksaf moet slaan richting deze buurtparking. Het is nl. zo dat filevorming vanaf de ovonde Wellens tot aan de spooroverweg het onmogelijk maakt om linksaf te slaan naar deze buurtparking. Dit heeft mogelijks tot gevolg dat auto's uit de andere richting op de spooroverweg kunnen komen te staan. Aangezien de overweg zeer frequent wordt gesloten, zou dit een groot veiligheidsprobleem met zich kunnen meebrengen.
Deze optie is bovendien enkel mogelijk indien de NMBS hiervoor zou open staan.

4.5 Conclusie

Rekening houdend met de opmerkingen die door de bewoners gemaakt zijn, is verder in detail nagegaan waar al dan niet langsparkeren noodzakelijk is in functie van het voorzien van voldoende parkeeraanbod, rekening houdend met de vastgestelde parkeerdruk.

In **zone 2, 7 en 9** is er nood aan langsparkeren. In deze zones zal er immers te weinige ruimte overblijven na aanleg van de fietspaden om haaks parkeren in de voortuinzone mogelijk te maken.

In **zone 8** daalt het mogelijke parkeeraanbod indien er geen langsparkeren voorzien wordt. Een deel van de parkeerplaatsen komt echter op het openbaar domein te liggen, waardoor deze ook door derde gebruikt kunnen worden.

In de naastliggende zones, namelijk zone 7 en zone 9 dient het langsparkeren behouden te blijven. In het kader van uniformiteit van het fietspad en de leesbaarheid van het wegbeeld gaat de voorkeur op zich naar het behoud van het langsparkeren.

Bij het voorzien van langsparkeerplaatsen stelt zich echter een mogelijk veiligheidsprobleem. De parkeerplaatsen zijn immers vlak na de spoorwegovergang gelegen. Tijdens het uitvoeren van parkeermanoeuvres naar deze parkeerplaatsen, ontstaat de kans dat er een wachtrij ontstaat tot op de spoorwegovergang. Dit dient uit veiligheidsoverweging maximaal vermeden te worden. De spoorwegovergang sluit immers redelijk frequent. Aangezien de parkeerplaatsen vermoedelijk in hoofdzaak voor de handelszaken gebruikt zullen worden, zal de rotatie vermoedelijk hoger liggen, waardoor deze problematiek zich regelmatig kan voordoen.

De veiligheidsoverweging primeert tov. een uniform wegprofiel. Daarom worden in **zone 8** geen openbare langsparkeerplaatsen voorzien.

In **zone 1** kunnen geen bijkomende parkeerplaatsen gecreëerd worden door de aanleg van langsparkeren. Zone 1 sluit hiernaast aan bij een zone zonder langsparkeren. In dit opzicht kan de vraag van de bewoners gevolgd worden en is de aanleg van langsparkeerplaatsen niet noodzakelijk.

In **zone 4** zal het niet voorzien van langsparkeren zorgen voor een hoger aanbod op privaat domein. In **zone 3 en 6** betekent dit telkens twee parkeerplaatsen minder. Voor **zone 5** is er geen verschil. Globaal genomen voor deze zone blijft het beschikbare aanbod dus ongeveer gelijk in ieder scenario. In het scenario met langsparkeren gaat het wel om openbare parkeerplaatsen. Het voordeel aan langsparkeerplaatsen is wel dat deze flexibeler door bezoekers gebruikt kunnen worden. De effectieve parkeerdruk is immers lager dan het beschikbare aanbod. Niet iedere woning zal gelijktijdig een hoog aantal bezoekers kennen. Een voordeel in het scenario zonder langsparkeren is dat er geen onteigeningen noodzakelijk zijn. Zonder langsparkeren is de zichtbaarheid op het aankomend verkeer ook hoger. Dit geldt natuurlijk enkel indien er op privaat domein geen obstakels geplaatst worden die de zichtbaarheid alsnog beperken (extra parkeerplaatsen dicht op de perceelsgrens, afsluitingen,…).

Voor de **zones 1, 3, 4, 5 en 6** kan de voorkeur voor de bewoners aldus gevolgd worden door geen langsparkeren te voorzien in de zone. Aan de bewoners dient wel duidelijk gemaakt te worden dat er slechts één toegang tot ieder perceel mogelijk blijft. Bijkomende parkeerplaatsen in de voortuinstrook zijn mogelijk. Dit heeft als nadeel dat er een bepaalde volgorde ontstaat in- het in en uitrijden van de wagens.

Er zijn geen alternatieve locaties gevonden om het parkeren te organiseren ter vervanging van het langsparkeren.

5. SPOORWEGOVERGANG

5.1 Scenario's kruising spoorwegovergang

Rekening houdend met het nieuwe profiel van de N153 Poederleesesteenweg, dient ook de spoorwegovergang aangepast te worden.

In de huidige situatie kruist het dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van de N153 de spoorlijn. Dit dubbelrichtingsfietspad wordt behouden om de connectie met de fietssnelweg te garanderen. Zo kunnen fietsers aan de rotonde oversteken en dient er geen bijkomende oversteek na de spoorweg gerealiseerd te worden.

Om te vermijden dat fietsers die vanaf de rotonde richting het westen fietsen de N153 2 keer moeten oversteken, wordt er ook een enkelrichtingsfietspad voorzien ten noorden van de N153. Dit fietspad sluit voorbij de spoorwegovergang aan op het geplande enkelrichtingsfietspad. Om dit enkelrichtingsfietspad te kunnen inpassen, is een aanpassing van de spoorwegovergang noodzakelijk.

De aanpassing van de spoorwegovergang is teruggekoppeld met Infrabel en zij hebben volgende randvoorwaarden meegegeven.

- De parkeervakken aan de overweg mogen de zichtbaarheid op de overwegsignalisatie niet in gedrang brengen. Dit moet in samenspraak met de FOD Mobiliteit bekeken worden. Vermoedelijk mogen er in de eerste 30m rond de overweg geen parkeervakken komen.

Deze voorwaarde zou tot gevolg hebben dat het mogelijke aanbod in zone 9 daalt van 9 naar 6.

Voor de kruising van de spoorwegovergang zijn op zich 2 opties mogelijk:

- Het vrijliggend houden van het fietspad. In dit geval dient het fietspad nog 0,5m verder van de rijweg de spoorlijn te kruisen.
- Het aanliggend brengen van het fietspad. Deze tweede optie lijkt het makkelijkst combineerbaar met het scenario waarin er geen langsparkeren voorzien wordt in scenario 8. De kostprijs voor de aanpassing van de overweg is in dit scenario duurder.

	Piste 1: vrijliggend fietspad	Piste 2: aanliggend fietspad
Bovenleiding	€ 30.000	€ 30.000
Seininrichting	€ 32.000	€ 35.000
Overwegbekleding	€ 100.000	€ 240.000
Totaal	**€ 162.000**	**€ 305.000**

Tabel 9: kostprijsraming aanpassingen spoorwegovergang

Naast de kostprijs voor de aanleg zal er door Infrabel ook een kostprijs voor onderhoud van de spoorwegovergang worden aangerekend.

Hiernaast is het wenselijk dat het voetpad blijft doorlopen. Alternatieven zijn:

- Een voetpad van 1m
- Geen voetpad

5.2 Voorkeur spoorwegovergang

Na bespreking op de GBC gaat de voorkeur naar het vrijliggend houden van het fietspad., waarbij het fietspad 0,5m verder van de rijweg moet opschuiven tov het reeds uitgewerkte plan.

Zowel naar veiligheid van de fietsers als naar kostprijs komt dit scenario als beste naar voor.

Naast het fietspad wordt een voetpad van 1,5m breed voorzien, zodat ook de continuïteit voor de voetgangers gegarandeerd wordt.

6. VOORKEURSSCENARIO

6.1 Parkeren

Aangezien in **zone 2, 7 en 9** onvoldoende ruimte in de voortuin overblijft is het noodzakelijk om op deze locaties een alternatief te voorzien door de aanleg van langsparkeerplaatsen. Op basis van het uitgevoerde bezettingsonderzoek kunnen we ook vaststellen dat het voorziene aanbod aan langsparkeerplaatsen voldoende is om de parkeerdruk op te vangen (o.a. 16 versus 13 in zone 7). Bovendien zijn er in zone 7 nog 10 parkeerplaatsen op privaat domein mogelijk onder andere op opritten. Indien door een éénmalige reden (ten gevolge van een activiteit door de aangelanden van de Poederleeseweg) de openbare langsparkeerplaatsen toch allemaal zouden ingenomen zijn, bestaat nog steeds de mogelijkheid om te parkeren op het parkeerterrein van het Netepark.

Omwille van de nabijheid van de spoorwegovergang wordt voor **zone 8** ook beslist om geen langsparkeren te voorzien. Bij het voorzien van langsparkeren ontstaat immers de kans dat er wagens op de spoorwegovergang stilstaan wanneer er parkeermanoeuvres worden uitgevoerd.

Voor de **zones 1, 3, 4, 5 en 6** kan de voorkeur voor de bewoners gevolgd worden door geen langsparkeren te voorzien in de zone. Aan de bewoners dient wel duidelijk gemaakt te worden dat er slechts één toegang tot ieder perceel mogelijk blijft. Bijkomende parkeerplaatsen in de voortuinstrook zijn mogelijk. Dit heeft als nadeel dat er een bepaalde volgorde ontstaat in- het in en uitrijden van de wagens.

6.2 Spoorwegovergang

Ter hoogte van de spoorwegovergang gaat de voorkeur naar het vrijliggend aanleggen van het enkelrichtingsfietspad ten noorden van de rijweg. Het fietspad zal 0,5m verder afbuigen van de rijweg. Naast het fietspad wordt een voetpad van 1,5m breed voorzien, zodat ook de continuïteit voor de voetgangers gegarandeerd wordt.

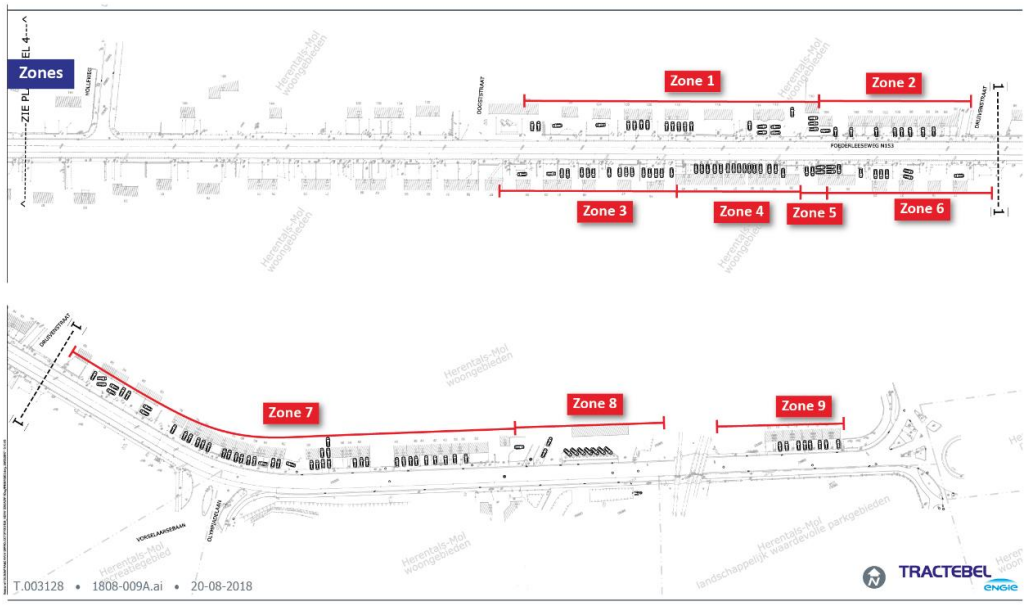
7. CONCRETE UITWERKING VAN HET VOORKEURSSCENARIO

7.1 Omschrijving van het ontwerp

Het segment van de N153 tussen de ovonde en de Holle Weg zal heraangelegd worden als 2x1 met aanliggende fietspaden. De aanliggende fietspaden worden verhoogd aangelegd met een veiligheidsstrook tussen de wegrand en het fietspad van 0,5m. Op het segment tussen de ovonde en de Olympiadelaan komt er ten zuiden van de rijweg een dubbelrichtingsfietspad van 2,5m. De enkelrichtingsfietspaden worden 1,75m breed.

Op de segmenten waar er door de aanleg van de fietspaden onvoldoende ruimte overblijft om haaks parkeren in de voortuin toe te staan, zal er langsparkeren op het openbaar domein voorzien worden. De parkeerstroken worden 2m breed. Tussen het fietspad en de parkeerstrook wordt een veiligheidszone van 1m voorzien, zodat uitstappende passagiers de fietsers niet hinderen.

Het gaat om de segmenten 2, 7 en 9, allen ten noorden van de N153.



Figuur 12: overzicht segmenten

Ten noorden van de rijweg wordt er eveneens een voetpad voorzien op het segment tussen de ovonde en het einde van de aaneengesloten bebouwing (huisnummer 106).

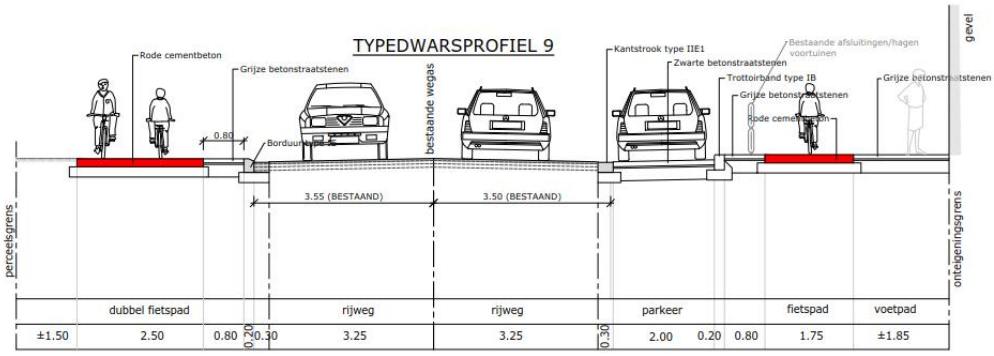
Elke woning krijgt 1 toegang tot het openbaar domein met een breedte van 4,5m, conform de richtlijnen van AWV. Een gecombineerde toegang tot 2 percelen wordt maximaal 7m breed.

7.2 Type dwarsprofiel

Het segment tussen de ovonde en de Holle Weg kent verschillende type dwarsprofiel. Deze worden hierna van oost naar west omschreven.

Tussen de **ovonde en de spoorwegovergang** wordt volgend dwarsprofiel voorzien.

- 2x1 rijweg van 6,5m breed
- Kantstrook van 0,3m aan beide zijde van de rijweg.
- Dubbelrichtingsfietspad van 2,5m breed ten zuiden van de rijweg. Het fietspad wordt gescheiden van de rijweg door een veiligheidsstrook van 1m.
- Parkeerstrook van 2m breed tussen de kantstrook en de boordsteen ten noorden van de rijweg
- Veiligheidszone van 1m tussen de parkeerstrook en het fietspad
- Enkelrichtingsfietspad van 1,75m ten noorden van de rijweg
- Voetpad van 1,85m ten noorden van de rijweg. Het voetpad zal doorgetrokken worden tot tegen de gevel van de woningen.



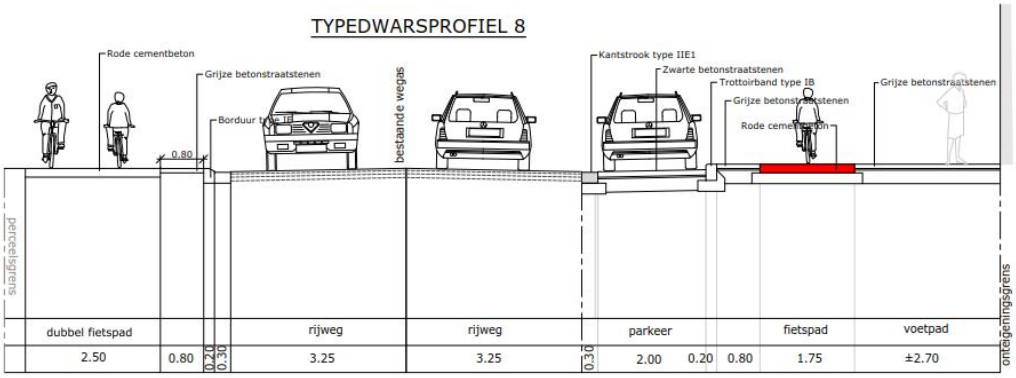
Figuur 13: type dwarsprofiel tussen de ovonde en de spoorwegovergang

Tussen de **spoorwegovergang en de Olympiadelaan** zijn er 2 dwarsprofielen te onderscheiden.

In het eerste segment na de spoorwegovergang tot aan huisnummer 30 wordt het fietspad ten noorden van de rijweg aanliggend gemaakt. Het voorzien van langsparkeerplaatsen op deze locatie wordt afgeraden in functie van de verkeersveiligheid ter hoogte van de spoorwegovergang (kans op stilstaan van wagens op de spoorwegovergang).

Vanaf de woningen tot aan het kruispunt wordt er een parkeerstrook voorzien aan de noordzijde. De parkeerstrook wordt 2 m breed. Het fietspad wordt achter de parkeerstrook doorgetrokken, gescheiden door een schrikstrook van 1m. Achter het enkelrichtingsfietspad wordt het voetpad aangelegd. Het voetpad wordt doorgetrokken tot tegen de gevels en varieert van breedte.

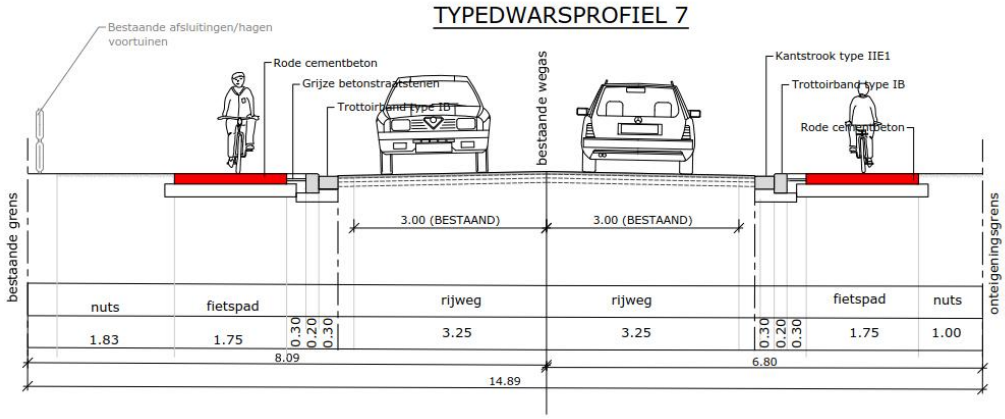
Aan de zuidzijde blijft het dubbelrichtingsfietspad doorlopen. De schrikzone tussen de rijweg en het fietspad bedraagt hier 1m. Dit segment is reeds aangelegd.



Figuur 14: dwarsprofiel tussen huisnummer 30 en de Olympiadelaan.

Op het westelijke segment er worden er aan beide zijde van de rijweg aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden voorzien. De enkelrichtingsfietspaden worden gescheiden van de rijweg door een veiligheidsstrook van 0,5m. Het fietspad zelf blijft 1,75m breed. Tussen het fietspad en de perceelsgrens blijft minimaal een zone van 1m voor nutsleidingen behouden.

Een uitzondering hierop is het segment tussen de Olympiadelaan en de Druivenstraat. Op dit segment is er ten noorden van de rijweg een dubbelrichtingsfietspad voorzien, zodat een veilige connectie ontstaat tussen de Druivenstraat en het kruispunt met de Olympiadelaan.

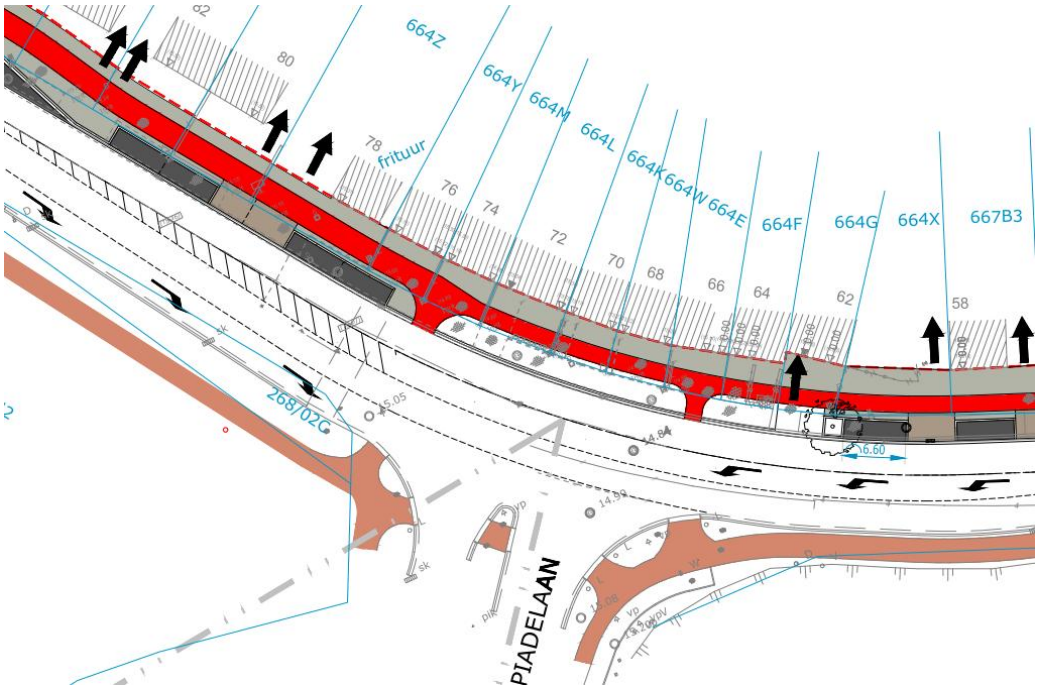


Figuur 15: dwarsprofiel tussen nr 108 en de Holle weg

7.3 Specifieke ontwerpdetails

7.3.1 Kruispunten

Het kruispunt N153 – Olympiadelaan is uitgerust met verkeerlichten. De zuidzijde van het kruispunt is reeds heraangelegd.



Figuur 16: kruispunt N153 – Olympiadelaan

7.3.2 Fietspaden

Het dubbelrichtingsfietspad wordt 2,5m breed en gescheiden van de rijweg door een veiligheidsstrook van 1m breed.

Het enkelrichtingsfietspad wordt 1,75m breed en gescheiden van de rijweg door een veiligheidsstrook van 0,5m. De veiligheidsstrook tussen de parkeerstrook en het fietspad wordt 1m breed voorzien.

Op het segment tussen het kruispunt met de Olympiadelaan en de Druivenstraat is er ten noorden van de rijweg eveneens een dubbelrichtingsfietspad voorzien, zodat een veilige connectie ontstaat tussen de wijk en het kruispunt met de Olympiadelaan.

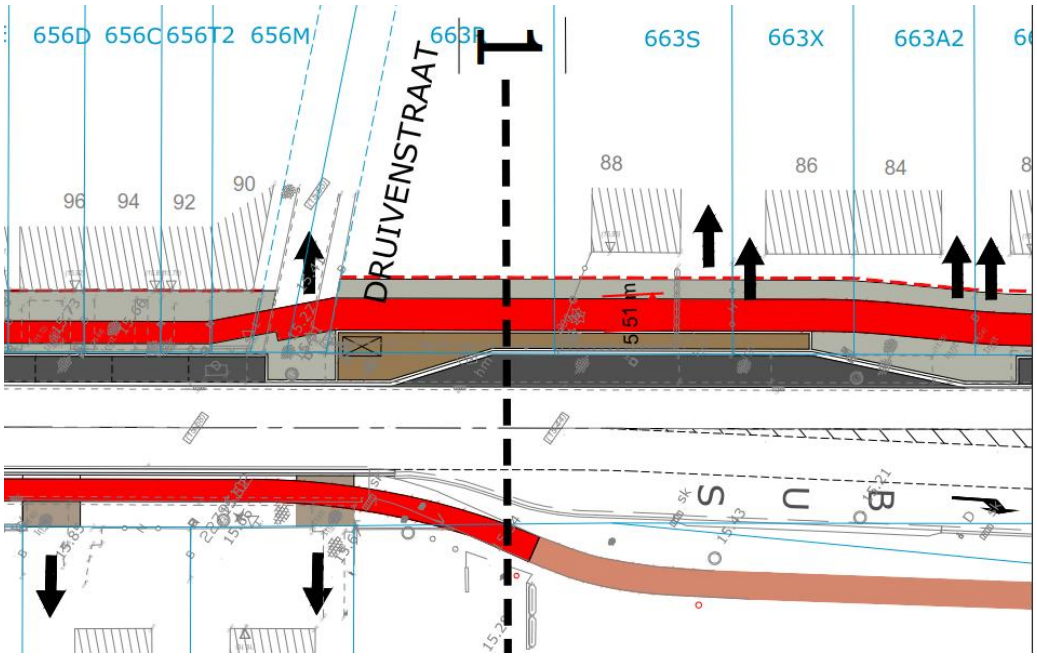
7.3.3 Openbaar vervoer

Binnen het segment van het addendum is de halte Herentals Netepark gelegen.

De halte richting Herentals is reeds heraangelegd. De bus halteert hier in een haltehaven, die doorloopt in de rechtsafslagstrook.

Richting Lille is er eveneens een haltehaven voorzien. De bus halteert hier immers net achter het verkeerslicht. Halteren op de rijweg is hier dus niet aangewezen. Het voorste deel van de halte zal verhoogd aangelegd worden. Ter hoogte van de inritten wordt het perron verlaagd.

Het verhoogde gedeelte is 13m lang. De totale lengte van het perron bedraagt 25m.



Figuur 17: halte Herentals Netepark

7.3.4 Parkeren

In de zones waar er onvoldoende ruimte overblijft om haaks parkeren op eigen terrein toe te staan, wordt langsparkeren voorzien. De parkeerstrook wordt 2m breed tussen straatgoot en boordsteen. Tussen het enkelrichtingsfietspad en de parkeerstrook wordt een veiligheidszone van 1m in rekening gebracht.

De zones waar geen parkeerplaatsen voorzien worden en het fietspad aanliggend is, zullen voorzien worden van een verhoogde boordsteen (type IB), zodat het niet evident is om in deze zones de verharde berm op te rijden.

Om ter vermijden dat er nog haaks geparkeerd wordt in de voortuinen, buiten de zone van de oprit, zal er afscheiding voorzien worden in deze zone (met uitzondering van de zones waar de bewoners reeds een afsluiting voorzien is). Deze zone is voldoende breed. De afscheiding wordt geplant op 0,75m van het fietspad. Bij de uitwerking van het definitief ontwerp zal in overleg met de verschillende partijen naar een geschikte oplossing gezocht worden.

7.4 Materiaalkeuze

Het kruispunt van de N153 met de Olympiadelaan is reeds heraangelegd (met uitzondering van de zone tussen de rijweg en de woningen ten noorden van de rijweg). Voor het segment tussen de ovonde en het kruispunt met de Holle Weg zal eenzelfde materiaal worden gebruikt bij de heraanleg.

Dit wil dus zeggen dat het fietspad in rode beton wordt voorzien. Dit is te verantwoorden aangezien het fietspad op dit segment aanliggend is.

Voorbij de Holle weg wordt het fietspad vrijliggend aangelegd. Vanaf hier wordt het fietspad in zwarte asfalt aangelegd, conform de laatste richtlijnen opgenomen in het vademecum fietsvoorzieningen. Enkel de kruisingen met zijstraten worden in rode asfalt geaccentueerd.

Het fietspad ter hoogte van de spoorwegovergang wordt aangelegd in rubbermatten.

De rijweg is reeds aangelegd in asfaltverharding.

De parkeerstroken worden voorzien in zwarte betonstraatstenen.

De schrikstrook tussen het fietspad en de rijweg en tussen de parkeerstrook en het fietspad wordt voorzien in grijze printbeton.

De voetpaden worden voorzien in grijze betonstraatstenen met afmeting 22x22x10cm (halfsteensverband, evenwijdig met de rijweg).

De inritten worden voorzien in grijze betonstraatstenen met afmeting 22x11x10cm (halfsteensverband, loodrecht op de as van de rijweg).

De haltehavens wordt uitgerust in asfaltverharding.

De hlateperrons worden voorzien in grijze betonstraatstenen met afmeting 22x22x10cm (halfsteensverband).

7.5 Verlichting

In overleg met de verschillende partners (AWV, provincie, 3 besturen,…) zal nog bekeken worden op welke manier er gevolg kan gegeven worden aan de rijweg- en/of fietspadverlichting voor de ganse projectzone van Lille, Vorselaar en Herentals.

7.6 Onteigeningen

In zone 9 (tussen de ovonde en de spoorwegovergang) worden de percelen ten noorden van de rijweg onteigend tot tegen de gevel.

Ter hoogte van de zwembadwinkel kan de te onteigenen zone beperkt worden tot circa 1,8m. Het aanpassen van de parkeerplaatsen op eigen terrein is noodzakelijk.

Tussen de voetgangersoversteek en huisnummer 106 (laatste huis in de aaneengesloten rij) wordt eveneens onteigend tot tegen de gevellijn.

Vanaf huisnummer 108 tot aan het kruispunt met de Holle Weg, is een strook van circa 1m te onteigenen.

Ten zuiden van de rijweg zijn geen onteigeningen meer nodig.

8. VERDERE PROCEDURES

8.1 Partners en actoren betrokken bij de verdere uitwerking van het project

Na de goedkeuring van het addendum door de RMC zal in de verdere uitwerking en realisatie van het project nog aanvullend overleg met de volgende actoren van belang zijn:

- Infrax (Lille) en Hidrorio (Vorselaar), als beheerder van de riolering
- VMM – AOW Antwerpen als beheerder van de Aa cat. 1
- Provincie Antwerpen als beheerder van de Waasbroekloop cat.2
- De nutsmaatschappijen in het algemeen, als beheerder van hun respectievelijk aanwezige nutsleidingen (water, gas, telefoon, elektriciteit, ...)

8.2 Subsidies

Subsidieovereenkomst met AWV Antwerpen in het kader van het mobiliteitsconvenant.

8.3 Parallelle procedures

Parallel in de rand van dit project zijn de volgende:

- De koppeling van het eventuele rioleringsdossier en alle noodzakelijke stappen terzake
- Uitvoeren van milieu-hygiënisch bodemonderzoek
- Opstellen verlichtingsstudie
- Opmaak van onteigeningsdossier

8.4 Verdere timing van het dossier

Na de behandeling van de projectnota bij de RMC zal een volgende timing van toepassing zijn:

- De opmaak van onteigeningsdossier
- De opmaak van het ontwerpdossier en aanbestedingsbundel: 2020/2021
- De aanbesteding en uitvoering van het dossier: 2021/2022

9. FINANCIËLE RAMING

Op basis van het aangepaste voorontwerp is de reeds gemaakte kostprijsraming bijgesteld.

In de bijgaande tabel is de globale raming opgenomen.

Hierbij is een opsplitsing gemaakt naar de kosten voor het Vlaamse Gewest, de stad Herentals en de gemeenten Vorselaar en Lille. Het door AWV subsidieerbaar gedeelte (100%) wordt eveneens opgenomen in de samenvatting van de raming.

De noodzakelijke aanpassingen aan de spoorwegovergang zijn toegevoegd in de raming.

De kosten verbonden aan andere werken zoals verlichting, halteaccommodatie of herschikkingen aan de nutsleidingen zijn niet in de raming opgenomen. Tevens werd een voorlopige inschatting gedaan voor de afvoer van vervuilde gronden.

De raming houdt wel rekening met eventuele onteigeningskosten.

10. BIJLAGEN

Bijlage 1. Tabellen parkeerbalans

Vergelijking resultaten parkeerbezettingsonderzoek tussen 2012 en 2018

	Lengte zones (cfr telling 2018)	Parkeerteling stad Herentals (17/01/18 - 22/01/18)				Parkeertelling Technum d.d. 04/10/2012			Kadastraal begin-en eindpunt van de zones (cfr telling 2018)	
		VM	NM	AV	Zondag	VM	NM	AV	Begin zone	Einde Zone
zone 1	135 lm	10	9	13	14	10	10	17	656A2/656F2	656W2/656P2
zone 2	70 lm								656W2/656P2	656M/paadje
zone 3	75 lm	17	20	19	19	13	14	21	267X3/267Z3	267D5/267F5
zone 4	45 lm								267D5/267F5	267B5/267E5
zone 5	30 lm								267B5/267E5	267V4/267Y4
zone 6	65 lm								267V4/267Y4	268W/268H2
zone 7	210 lm	7	14	15	15	18	14	12	663S/663X	667X2/667D3
zone 8	70 lm								667X2/667D3	668M/spoorweg
zone 9	55 lm	3	4	3	3	1	1	4	spoorweg/670O2D	670V2/670Y2
Totalen		37	47	50	51	42	39	54		

Parkeerbalans 1, theoretisch aanbod tov ontworpen toestand incl. parkeren op eigen terrein

	parkeerbalans 1 (theoretisch aanbod <-> ontworpen toestand)							
	Huidige toestand					Ontworpen toestand	Parkeerbalans (theoretisch)	Informatief
	Huidig parkeergedrag (= totaal aantal theoretich beschikbare plaatsen)	Werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen cfr telling stad Herentals				Langsparkeren volgens ontwerpplan	Verschil huidige toestand (totaal aantal beschikbare plaatsen) <=> ontworpen toestand	Inpandige garages
		VM	NM	AV	Zondag			
zone 1	22	10	7	11	13	10	-12	1
zone 2	9	0	2	2	1	7	-2	2
zone 3	16	8	7	6	7	3	-13	2
zone 4	15	2	7	7	6	5	-10	4
zone 5	4	4	4	4	4	2	-2	
zone 6	10	3	2	2	2	5	-5	
zone 7	44	5	10	13	11	16	-28	
zone 8	10	2	4	2	4	7	-3	1
zone 9	8	3	4	3	3	9	1	
Totalen	138	37	47	50	51	64	-74	10

Parkeerbalans 2: Vergelijking bezettingsgraad en aanbod aan langsparkeren

	parkeerbalans huidige bezetting - aanbod langsparkeren									
	Huidige toestand				Ontworpen toestand	Parkeerbalans (praktisch)				Informatief
	Werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen cfr telling stad Herentals				Langsparkeren volgens ontwerpplan	Verschil huidige toestand (werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen) <=> ontworpen toestand				Inpandige garages
	VM	NM	AV	Zondag		VM	NM	AV	Zondag	
zone 1	10	7	11	13	10	0	3	-1	-3	1
zone 2	0	2	2	1	7	7	5	5	6	2
zone 3	8	7	6	7	3	-5	-4	-3	-4	2
zone 4	2	7	7	6	5	3	-2	-2	-1	4
zone 5	4	4	4	4	2	-2	-2	-2	-2	
zone 6	3	2	2	2	5	2	3	3	3	
zone 7	5	10	13	11	16	11	6	3	5	
zone 8	2	4	2	4	7	5	3	5	3	1
zone 9	3	4	3	3	9	6	5	6	6	
Totalen	37	47	50	51	64	27	17	14	75	10

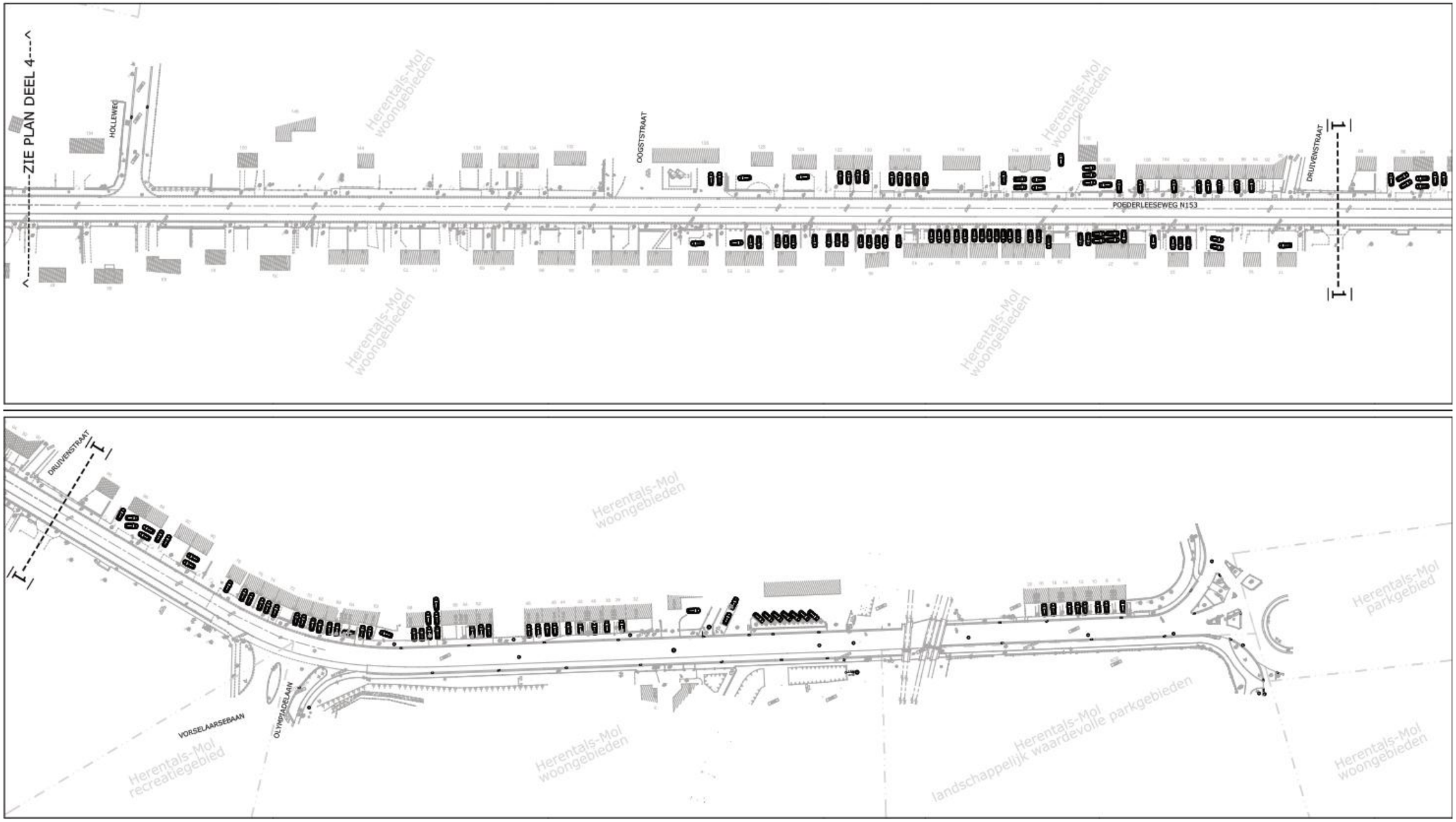
Parkeerbalans 3: vergelijking bezettingsgraad en aanbod langsparkeren + parkeerplaatsen op privaat domein

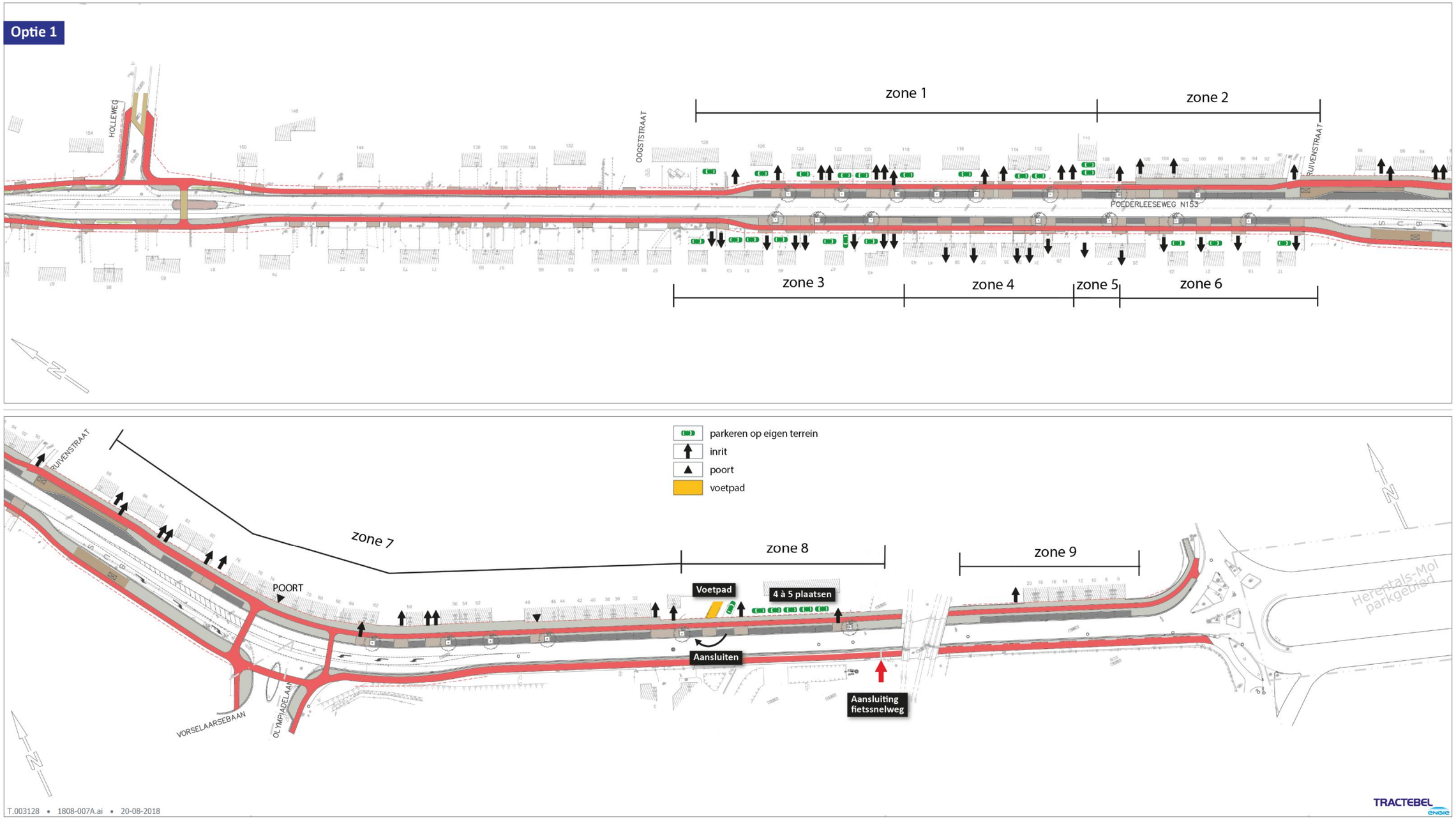
	parkeerbalans huidige bezetting - aanbod langsparkeren + parkeren op privaat domein											
	Huidige toestand				Ontworpen toestand			Parkeerbalans (praktisch)				Informatief
	Werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen cfr telling stad Herentals				Langsparkeren volgens ontwerpplan	Te organiseren op eigen terrein	Totaal aantal parkeerplaatsen	Verschil huidige toestand (werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen) <=> ontworpen toestand				Inpandige garages
	VM	NM	AV	Zondag				VM	NM	AV	Zondag	
zone 1	10	7	11	13	10	21	31	21	24	20	18	1
zone 2	0	2	2	1	7	0	7	7	5	5	6	2
zone 3	8	7	6	7	3	14	17	9	10	11	10	2
zone 4	2	7	7	6	5	0	5	3	-2	-2	-1	4
zone 5	4	4	4	4	2	1	3	-1	-1	-1	-1	
zone 6	3	2	2	2	5	7	12	9	10	10	10	
zone 7	5	10	13	11	16	10	26	21	16	13	15	
zone 8	2	4	2	4	7	6	13	11	9	11	9	1
zone 9	3	4	3	3	9	0	9	6	5	6	6	
Totalen	37	47	50	51	64	59	123	86	76	73	72	10

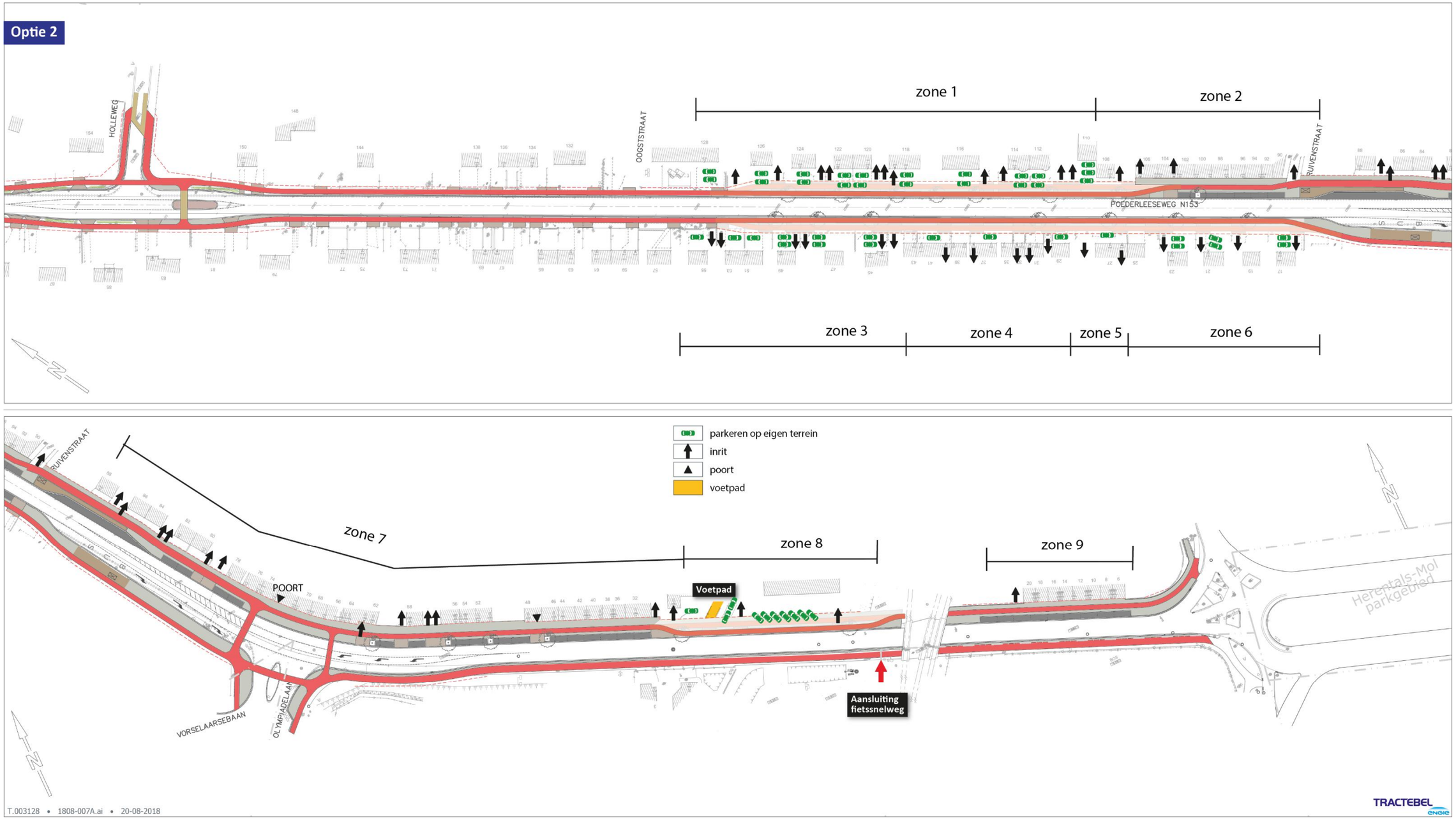
Parkeerbalans 4: ontwerp met langsparkeren versus ontwerp zonder langsparkeren

	parkeerbalans huidige bezetting - aanbod langsparkeren + parkeren op privaat domein																
	parkeerbalans 4: ontwerp met langsparkeren versus ontwerp zonder langsparkeren																
	Huidige toestand					Ontworpen toestand langsparkeren			ontwerp beperkt langsparkeren			Parkeerbalans tss ontwerp 1 en ontwerp 2	Parkeerbalans (praktisch)				Informatief
	Huidig parkeergedrag (= totaal aantal theoretich beschikbare plaatsen)	Werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen cfr telling stad Herentals				Langsparkeren volgens ontwerpplan	Te organiseren op eigen terrein	Totaal aantal parkeerplaatsen	langsparkeren op openbaar domein	te organiseren op eigen terrein	totaal aantal parkeerplaatsen	Verschil tussen concept met langsparkeren en concept met beperkt langsparkeren	Verschil huidige toestand (werkelijk aantal gebruikte parkeerplaatsen) <=> ontworpen toestand 2				Inpandige garages
		VM	NM	AV	Zondag								VM	NM	AV	Zondag	
zone 1	22	10	7	11	13	10	21	31	0	32	32	1	22	25	21	19	1
zone 2	9	0	2	2	1	7	0	7	7	0	7	0	7	5	5	6	2
zone 3	16	8	7	6	7	3	14	17	0	15	15	-2	7	8	9	8	2
zone 4	15	2	7	7	6	5	0	5	0	9	9	4	7	2	2	3	4
zone 5	4	4	4	4	4	2	1	3	0	3	3	0	-1	-1	-1	-1	
zone 6	16	3	2	2	2	5	7	12	0	10	10	-2	7	8	8	8	
zone 7	44	5	10	13	11	16	10	26	16	10	26	0	21	16	13	15	
zone 8	10	2	4	2	4	7	6	13	0	10	10	-3	8	6	8	6	1
zone 9	8	3	4	3	3	9	0	9	9	0	9	0	6	5	6	6	
Totalen	144	37	47	50	51	64	59	123	32	89	121	-2	84	74	71	72	10

Bijlage 2. Figuren parkeerbalans


ZIE PLAN DEEL 4
HOLLEWEG
OOGSTSTRAAT
POEDERLEESEWEG N153
DRUIVENSTRAAT
1
1
DRUIVENSTRAAT
1
1
VORSELAARSEBAAN
OLYMPIADELAAN
Herentals-Mol woongebieden
Herentals-Mol recreatiegebied
Herentals-Mol landschappelijk waardevolle parkgebieden
Herentals-Mol parkgebied


Optie 1
zone 1
zone 2
zone 3
zone 4
zone 5
zone 6
zone 7
zone 8
zone 9
HOLLEWEG
OOGSTSTRAAT
RUIVENSTRAAT
POEDERLEESEWEG N153
POORT
VORSELAARSEBAAN
OLYMPIADELAAN
Voetpad
4 à 5 plaatsen
Aansluiten
Aansluiting fietssnelweg
Herentals-Mol parkgebied
parkeren op eigen terrein
inrit
poort
voetpad
T.003128 • 1808-007A.ai • 20-08-2018
TRACTEBEL


Optie 2
HOLLEWEG
OOGSTSTRAAT
zone 1
zone 2
RUIVENSTRAAT
POEDERLEESEWEG N153
zone 3
zone 4
zone 5
zone 6
parkeren op eigen terrein
inrit
poort
voetpad
zone 7
zone 8
zone 9
POORT
Voetpad
Aansluiting fietssnelweg
VORSELAARSEBAAN
OLYMPIADELAAN
Herentals-Mol parkgebied
T.003128 • 1808-007A.ai • 20-08-2018
TRACTEBEL

Bijlage 3. Verslag PAC projectnota 2013

V2013N001752

STADSBESTUUR
27.03.2013
HERENTALS

TDA

departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

College van Burgemeester en Schepenen

van en te Herentals
Augustijnenlaan 30
2200 Herentals

Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen
Lange Kievitstraat 111 - 113 bus 42
2018 Antwerpen
Tel. 03 224 68 45 - Fax 03 224 68 05
frank.leys@mow.vlaanderen.be

uw bericht van	Uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
		Mob/u/2013/	advies

vragen naar / e-mail	telefoonnummer	datum
Frank Leys Frank.leys@mow.vlaanderen.be	03/224.68.45	22 maart 2013

Betreft: Advies Provinciale auditvergadering op 21 februari 2013

Geachte,

In bijlage vindt u het auditadvies van één van de onderstaande agendapunten van de PAC-bijeenkomst op donderdag 21 februari 2013 terug:

- Kalmthout N117 – Roosdaalsebaan module 13 – startnota (herneming)
- Mechelen R6 – module 14 – ontsluiting regionaal ziekenhuis - startnota
- Herentals-Vorselaar-Lille: Projectnota module 13 N153
- Antwerpen: projectnota Brabo 2: deel Leien fase 2 incl. Kempenstraat tot kruispunt Ijzerlaan openbaar vervoer
- Antwerpen: tramverlenging Rijnkaai-Zuid & Mexicostraat Eilandje - projectnota

Hoogachtend,

Frank Leys
Co-voorzitter PAC
Celhoofd Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen

Mobiliteit en
Openbare Werken

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE ANTWERPEN
ADVIES VAN DE AUDITOR

Gemeente	Herentals, Vorselaar, Lille
Onderwerp	Fietspaden module 13 - N153 - projectnota
Datum	21 februari 2013

Procedure project

Mobiliteitsplan	Projectnummer (historia)	Startnota	Projectnota	Koepelmodule
Herentals: uitwerkingsnota 17/12/2011 - Vorselaar: beleidsplan 09/07/2008 - Lille: beleidsplan 30/08/2012	nvt	28/06/2012	heden	Herentals: 13011/AB/13 Vorselaar: 13044/AA/13 Lille: 13019/AB/13

1 Aanwezigheidslijst

Zie bijlage.

2 Situering van de bespreking

De bespreking wordt ingeleid door een toelichting van de ontwerper. Van belang is vooral dat moet rekening gehouden worden met de interactie van voorliggend fietspadenproject met het structureel onderhoud van de N153, dat reeds eind 2013 zal uitgevoerd worden.

Dit betekent dat er een tussenfase zal zijn waarin de rijweg reeds is heraangelegd en wel naast het bestaande fietspad. Ook (de veiligheid van) deze tussenfase komt aan bod in de verdere bespreking.

PRIVE VERVOER

- De visuele versterking van het poorteffect door de aanbreng van hagen in de tussenberm wordt positief geadviseerd. De auditor beveelt aan te onderzoeken of de poort langgerekter kan worden uitgevoerd om zo de 'poortervaring' bij de automobilist te versterken.
- De rijbaanbreedtes in de bebouwde gebieden zijn aan de ruime kant (zie bespreking 'stappers').
- Dwarsparkeren is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet verantwoord. Zo nodig moeten alternatieven in de buurt gezocht worden (bv. aan wasserette in Herentals)

4 Afsluitende bemerkingen en suggesties van de auditor

De concepten, die in de startnota beschreven staan, zijn zorgvuldig uitgewerkt in de voorliggende ontwerpplannen. De nota geeft ook de verbeteringen, aanvullingen en afwijkingen op de startnota, die de door de GBC goedgekeurd werden duidelijk weer.

Ook de PAC formuleerde enkele bijkomende bemerking en suggesties die in het verslag van de bespreking staan weergegeven.

De auditor beveelt betrokken actoren aan er in het vervolgproces rekening mee te houden. In het bijzonder beveelt de auditor aan bij de dwarsprofielen in bebouwd gebied de rijbaanbreedtes te beperken tot de in de richtlijnen voorgeschreven minima. Enkel indien men de snelheid op 70 km/u brengt kan de in dwarsprofiel 1 voorgestelde breedte gehanteerd worden. Daarbij moet bedacht worden dat snelheid in bebouwd gebied de belangrijkste oorzaak van ongevallen is en dat vooral de veilige oversteekbaarheid er in het gedrang kan komen. De 'gewonnen' breedte kan toebedeeld worden aan de voetpaden om zo de leefbaarheid in de doortochten te bevorderen.

De auditor beklemtoont de bezorgdheid die in de PAC werd geformuleerd over de veiligheid van de fietsers in de tussenfase. In deze fase is de afscherming van het fietspad niet conform de richtlijnen. Daarom is het wenselijk de aanleg van de fietspaden zo snel als mogelijk te laten aansluiten op het structureel onderhoud van de rijbaan. Bovendien dienen de aanbevelingen van de PAC voor een zo goed als mogelijk accentueren van de tussenberm tussen rijbaan en fietspad en voor het uitvoeren van snelheidscontroles ter harte genomen worden. Preventieve maatregelen zijn veruit te verkiezen boven het wachten op een ernstig verkeersongeval.

5 Advies

De voorgelegde projectnota wordt conform verklaard.

Provinciale Auditcommissie Antwerpen
Vergadering van 21 februari 2013
Onderwerp: HERSTALS - VORSELAAR - LILLE N153
fietspaden PN

Mobiliteit en Openbare Werken

naam	functie	telefoon	handtekening
Laurens Hermans	AWVA Afdelingshoofd Voorzitter	03/224.69.08	verontschuldigd
Frank Leys	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid co-voorzitter	03/224.68.45	
Tom Janssens	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.89.07	
Yves de Beleyr	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.69.14	
Nikka Curinckx	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.68.76	
Kathleen Huet	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.94.26	
Rutger Moons	AWVA	03/224.68.48	
Ilse Meeremans	Ruimtelijke Ordening	03/224.65.08	
Lode De Kesel	De Lijn Antwerpen Directeur	03/218.14.02	Verontschuldigd
Roger Corbreun	De Lijn Antwerpen	03/218.14.14	
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen DROM	03/240.66.08	
Dirk Lauwers	Extern auditor (projecten)		
Valère Donné	Intern auditor (plannen)		
Roger Brokx	projectleider	0495/121165	
Inge Wellaerts		011/280.633	
Lieb Grazen	AWVA		
Geert Soeren	PROV. A DMOB	0470 800 139	
Jan Meirsschaut	Stad Herentals Schepen	0473/957423	
Tom Censtor	Stad Herentals directeur TD	0476 66 3935	
Davy Smeyers	Gem. Lille directeur TD	014 44 85 56	
Paul Dirk	Burgemeester Lille	[illegible]	
Van de Walle Alex	adm. medewerker TD	014/50 7103	

Vlaanse overheid

www.vlaanderen.be

Bijlage 4. Verslag GBC addendum projectnota

TRACTEBEL ENGINEERING nv

KANTOOR HASSELT
Ilgatlaan, 23 – 3500 Hasselt – BELGIË
tel +32 11 28 86 00 – fax +32 11 28 86 20
engineering-be@tractebel.engie.com
tractebel-engie.com

VERSLAG VERGADERING V.2

Datum vergadering : 22.01.2019

Opsteller : Jos Alen

Plaats : Stadhuis Herentals

Datum : 19.02.2019

TO : M520

Referentie : P.003128/21/GBC/VE01ALJ-VERSLAG

☐ Vertrouwelijk ☐ Beperkt ☐ Intern ☐ Publiek

ONDERWERP : N153 Herentals Fietspaden

AANWEZIG :

Vaste Leden :

Jan Michielsen : Stad Herentals, Schepenen
jan.michielsn@herentals.be - 0468/18.00.33
Nikka Curinckx : MOW-beleid (nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be) - 03/224.68.76
Mustafa Aktas : AWV (mustafa.aktas@mow.vlaanderen.be) - 03/224.69.00
Frans De Decker : De lijn, doorstromingsdeskundige
frans.dedecker@delijn.be - 015/40.88.66

Variabele leden:

Bert Cardinaels : Infrabel (bert.cardinaels@gmail.com) - 03/204.23.05
Patrick Van Loock : Provincie Antwerpen
patrick.vanloock@provincieantwerpen.be - 03/240.66.77
Natalie Craeghs : Tractebel - natalie.craeghs@tractebel.engie.com
Jos Alen : Tractebel - jos.alen@tractebel.engie.com

Adviserende leden :

Koen Coenen : Stad Herentals (koen.coenen@herentals.be) - 014/28.50.50
D.Janssens : PZ Neteland (pz.neteland.verkeer@police.belgium.eu) - 014/24.42.10
M.Romé : PZ Neteland (pz.neteland.verkeer@police.belgium.eu) - 014/24.42.67
Peter Verpoorten : Groen Herentals (verpoortenp@hotmail.com) - 0499/22.49.96

Zie bijgevoegde lijst

VERONTSCHULDIGD :

Tom Ceusters : Stad Herentals - Tom.Ceusters@herentals.be

VERDELING PER E-MAIL :
- Alle aanwezigen
- Alle verontschuldigden

VERSLAG :

De GBC is samengeroepen om het addendum “parkerennota” welk zal worden toegevoegd aan de goedgekeurde projectnota van 21.02.2013 te bespreken.

Alle vaste leden van de GBC zijn vertegenwoordigd.

Schepen Jan Michielsen heet alle aanwezigen welkom en Natalie geeft toelichting tot de opgemaakte parkeernota.

Het addendum omvat in hoofdzaak een bijkomende parkeerstudie waarin de noodzaak van het aanleggen van langsparkeerplaatsen verder is onderzocht. Vanuit de bewonersvergadering was immers de vraag gesteld om geen langspakeerplaatsen aan te leggen in een aantal zones.

Volgende opmerkingen mochten we tijdens de vergadering noteren nl. :

- MOW-beleid wenst te benadrukken dat het project reeds een hele geschiedenis heeft en dat bepaalde aannames volgens de huidige normen niet meer voldoen. We verwijzen voornamelijk naar breedte fietspad van 1,75 m. De kans is reeël dat de kwaliteitsadviseur hier een opmerking overmaakt. MOW geeft echter aan dat gezien de geschiedenis, ze wel achter het reeds uitgewerkte concept blijven staan.
- MOW-beleid bevestigt dat de parkeerstudie aangeeft dat er geen andere opties zijn (bv. Aanleggen van een buurtparking).
- Politie stelt vragen nl. :
    - Kunnen we zomaar parkeren in voortuin verbieden ? Volgens AWV kan in het kader van de verkeersveiligheid slechts 1 toegang van 4,5 m breedte worden opgelegd.
    - Zonder degelijke scheiding tussen privé en openbaar zullen er zeker auto’s blijven parkeren. In samenspraak met de Stad Herentals en AWV zal worden bekeken wat de beste optie is om dit tegen te gaan, plaatsing van haag, varkensruggen of andere…..
    - Haaks parkeren sluit niet uit dat er niet meer kan worden geparkeerd op privé. Klopt echter zal dit enkel mogelijk zijn via 1 inrit van 4,50m.
    - Binnen het projectgebied is de plaatsing van ANPR-camera’s voorzien. Deze plaatsing had reeds moeten gebeuren maar werd tot heden nog niet goedgekeurd door vertragingen van dit project.

- Gemeenteraadslid vraagt of nl.:
    - De parking van de AVEVE als mogelijk parkeeralternatief is bekeken. De vergadering stelt dat dit geen optie is omdat ze enerzijds te ver is afgelegen van de behoefte en anderzijds dat het een privéparking betreft en het parkeren door derden niet zomaar door de Stad Herentals afdwingbaar is.
    - Waarom fietspad niet opschuiven en een haag planten tussen fietspad en rijweg ? Dit scenario werd reeds eerder bekeken en niet weerhouden (cfr. vademecum fietsvoorzieningen waar bij een snelheid tot 50km/u aanliggend verhoogde fietspaden worden voorgeschreven).

- Spoorwegovergang:
    - Het vrijliggend aanleggen van de fietspaden ter hoogte van de spoorwegovergang is goedkoper dan het aanliggend brengen van de fietspaden. Er dient echter nog 0,5 m opgeschoven te worden tov. het reeds opgestelde plan.
    - AWV stelt de vraag of de optie met het gebruik van rubbermatten op termijn niet duurder is ? Infrabel geeft aan dat de rubbermatten ook een lange levensduur hebben, zeker als ze enkel door fietsers worden gebruikt.
    - Infrabel stelt dat er vermoedelijk in de eerste ca 30m rond de overweg geen parkeervakken mogen komen, in samenspraak met FOD Mobiliteit zal dit worden bekeken en alzo kan worden bepaald wat de impact is op zone 9.
    - De parkeerplaatsen in zone 8 zullen niet aangelegd worden.
    - Infrabel kan pas de juiste offerte overmaken als zij beschikken over de ontwerpplannen.

- De kostprijs voor aanpassen van de overgang zitten vervat in de module van AWV. De onderhoudskost die per jaar door Infrabel wordt gevraagd voor het fietspad zal worden gedragen door AWV en deze van het voetpad door Stad Herentals. De verdeling van de onderhoudskost kan op basis van de respectievelijke oppervlaktes fietspad en voetpad gebeuren. Infrabel zal deze raming van jaarlijkse onderhoudskost overmaken.
- De voorkeur van de vergadering gaat uit naar bijkomend voorzien van een voetpad br= 1,50m op overgang. AWV stelt wel dat deze kosten ten laste zijn van de Stad.

- MOW-beleid maakt volgende bedenkingen nl. :
  - Betreft haaksparkeren en afscherming naar fietspad zal worden bekeken hoe in andere dossiers hiermee is omgegaan.
  - Het haaksparkeren en de auto die vooruit steekt richting fietspad is een toestand die moet worden vermeden.
  - Startnota van tunnel onder spoorwegovergang zullen worden overgemaakt aan de vergadering. Masterplan kan op website van de Stad worden bekeken.
  - Wenst te wijzen op de openbare verlichting die nu niet is voorzien, indien de Stad graag het fietspad en rijweg wil voorzien dient dit worden afgetoest aan de lichtvisie van AWV en eventueel dient de Stad zelf initiatief te nemen om deze bijkomend te voorzien. Vanuit de provincie wordt gepleit voor het voorzien van verlichting. De fietsroute zal immers als voeding dienen voor de fietssnelweg die ter hoogte van de spoorweg de N153 kruist. De verlichtingsstudie dient geen onderdeel uit te maken van het addendum.

Conclusie van de vergadering :

- In de zones 2-7-9 zal langsparkeren worden voorzien, hier blijft immers onvoldoende ruimte tussen de gevel en de rooilijn over om haaks parkeren mogelijk te maken.
- In de zones 1-3-4-5-6-8 zal geen langsparkeren worden voorzien.
- Aangezien de inzichten van AWV t.o.v. de fietspaden werd gewijzigd (asfaltfietspaden i.p.v. beton) is afgesproken om vanaf ovonde Wellens tot Holleweg een fietspad te voorzien in rood beton (o.w.v. uniformiteit met reeds aangelegde fietspaden n.a.v. recente herinrichting kruispunt N153-Olympiadelaan + i.f.v. accentuering aanliggend verhoogd fietspad) en verder in asfaltverharding. Enkel de kruispunten worden verder geaccentueerd met rode asfalt. Hier zullen dus enkel de fietsovergangen in voorrang in kleur worden gerealiseerd. Zie tevens dienstorder MOW/AWV/2017/06 op website www.wegenenverkeer.be

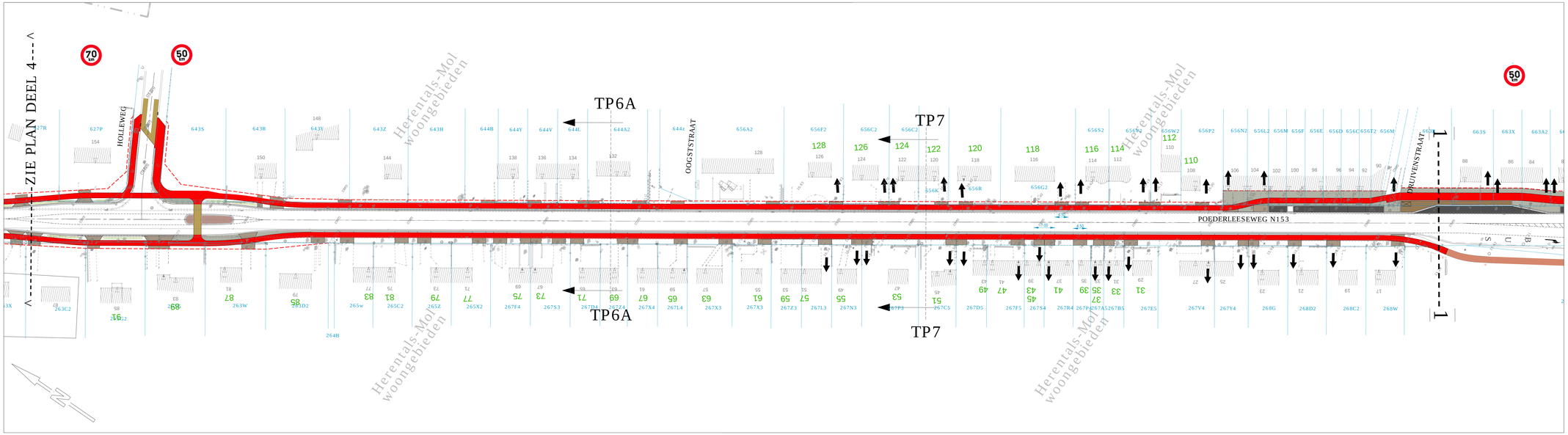
Timing :

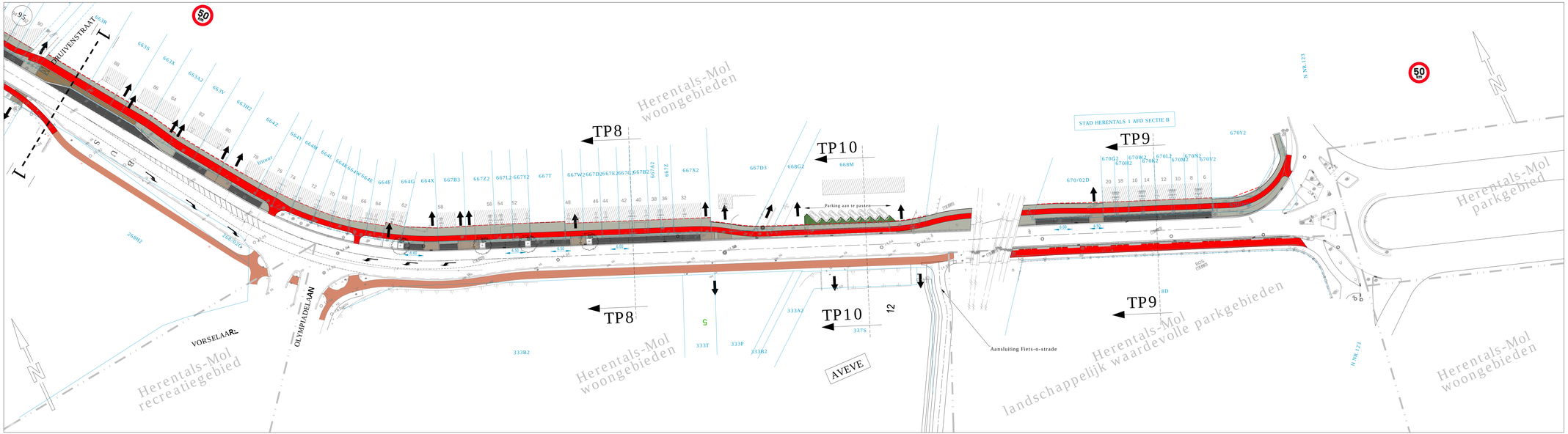
- De aangepaste nota zal samen met het voorontwerpplan schriftelijk (via mail) aan de GBC-leden worden voorgelegd. De leden van de GBC gaan akkoord met een goedkeuringsperiode van 2 weken.
- Het addendum op de projectnota kan op 21/03/2019 op de RMC worden besproken, MOW-beleid zal deze datum alvast reserveren. Aangepaste plannen en nota zullen 3-weken voor RMC worden verstuurd.
- Betreffende de uitvoering is momenteel voorzien 2021, deze datum is volgens de vergadering redelijk optimistisch gezien de vele innames.

Opgesteld te Hasselt, 23.01.2019

Jos Alen
Consultant - Project Manager
Transport Infrastructure

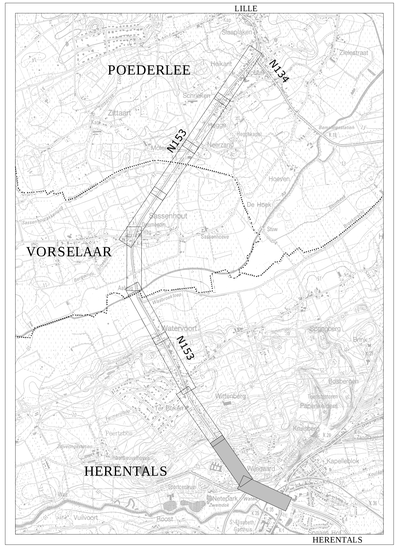
Bijlage 5. Voorontwerp





LIGGINGSPLAN

NOORD | SCHAAL 1/20.000



VLAAMSE OVERHEID
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
Wegen en Verkeer Antwerpen

Lange Kievitstraat 111-113 bus 41, 2018 Antwerpen
Tel. 03 224 68 11 – fax. 03 224 68 99
e-mail: wegen.antwerpen@vlaanderen.be

agentschap Wegen en Verkeer

Studiebureau	Projectnummer	Dossiernummer	Besteknummer
TRACTEBEL ENGIE			
	plotbestand	Cad-bestand	
	IN41605	IN41605	

Opgemaakt door de verantwoordelijke ingenieur.
Antwerpen,

ir. Voornaam Naam

Gezien en voorgesteld door het afdelingshoofd,
Antwerpen,

ir. Henk Keymeulen

Nummer van het plan: **06**

entiteitscode	prefix	volgnummer	fase	index

Datum opmaak: 01/02/19

Aangebrachte wijzigingen

Ind.	Aard	Datum
0	EERSTE UITGAVE	09/01/15
6	RMC 03.12.2018	01/02/19

GEWESTWEG N153

Herentals-Brecht

Aanleg fietspaden N153
Herentals-Vorselaar-Lille

PLAN DER WERKEN

GRONDPLAN DEEL 5

Proj# TE: P003128
Ptn TE: IN41605

Afmetingen plan	Prijs	Schaal	Kilometerpunten	
1.26x0.59 =0.75m2		1/500	van	tot