



Vlaanderen
is veilig onderweg

N11 Kapelsesteenweg

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Toelichting parkeerstudie
wegenenverkeer.be

Doelstelling

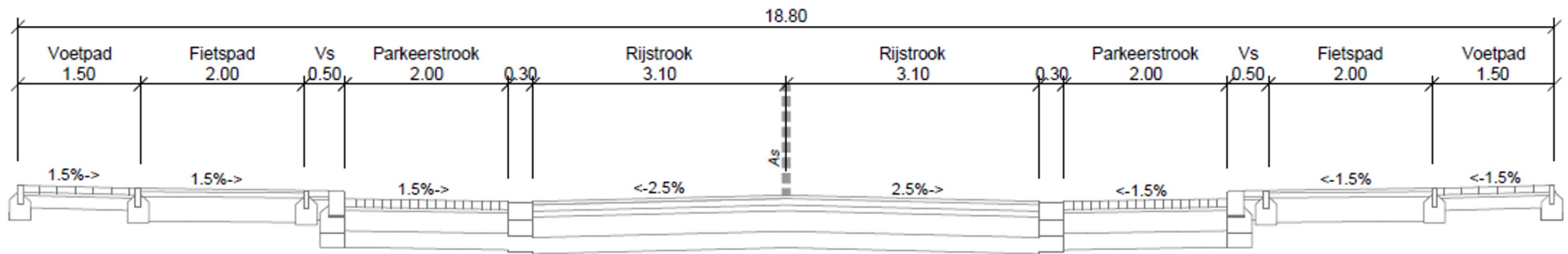
Het project is een samenwerking tussen AWV, water-link i.s.m. Aquafin, Pidpa, de stad Antwerpen, het district Ekeren en de gemeente Brasschaat. De herinrichting van de Kapelsesteenweg (N11) in Brasschaat/Ekeren omvat een nieuwe, gescheiden riolering en een volledige renovatie van de weg.

We geven de mobiliteit van morgen vorm door:

- verhoging van de verkeersveiligheid door de aanleg van voet- en fietspaden, de herinrichting van de kruispunten met de voorziening van maximaal conflictvrije lichtenregeling
- inplanting van de bushaltes conform de toekomstvisie van De Lijn en de inrichting van een hoppinpunt aan de Molenweg (modal shift)
- voorzien van langspaarkeerplaatsen op basis van noodzaak d.m.v. een parkeerstudie
- voorzien van groen om een aangenaam straatbeeld te creëren
- aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel

Gewenst typedwarsprofiel

Rooilijnbreedte 18.80m



- Voetpad: minimaal 1.50m, waar mogelijk 2.20m
- Fietspad: 2.00m
- Parkeerstrook + weggoot: 2.30m
- Veiligheidsstrook tussen parkeerstrook en fietspad: 0.50m
- Rijstrook: 3.10m

Parkeeronderzoek

Zone parkeeronderzoek

- Doel: in kaart brengen van de huidige parkeersituatie
- N11 Kapelsesteenweg
- Inclusief zijstraten in de kerngebieden (Mariaburg en Kerk Donk)
- Opgedeeld in 3 deelgebieden: Mariaburg, N11 en Kerk Donk



Parkeeronderzoek

Onderzoeksvragen

- Wat is de daadwerkelijke (openbare) parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied?
- Wat is de privé parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied (voor zover zichtbaar vanaf de openbare weg)?
- Wat is de parkeerdruk en bezettingsgraad in het onderzoeksgebied?
- Hoeveelheid bewoners, langparkeerders en kortparkeerders?
- Wat is de parkeerduur van de voertuigen die geparkeerd staan in de twee centrumgebieden?
- Wat is de turnover (wisselingen van geparkeerde voertuigen)?

Parkeeronderzoek

Werkwijze

- Op verschillende tijden van de dag werden de kentekens van de geparkeerde voertuigen geregistreerd
- **Parkeercapaciteit:** per sectie werd de aanwezige openbare én private parkeercapaciteit in kaart gebracht
- **Parkeerdruk:** aantal gelijktijdig aanwezige voertuigen op een bepaald moment
- **Bezettingsgraad:** verhouding tussen de parkeerdruk en de beschikbare parkeercapaciteit
- **Parkeermotief:** bewoner, langparkeerder (werker), kortparkeerder (bezoeker)
- **Parkeerduur:** uitgevoerd in de centrumgebieden Mariaburg en Kerk Donk

Parkeeronderzoek

Wanneer?

Telmomenten:

- dinsdag 07/09/ 21
- donderdag 09/09/21
- zaterdag 11/09/21

Na de coronaperiode

Tijdstippen: 6u, 9u, 12u, 17u en 20u

Inde centrumgebieden: meting elk uur tussen 8u en 18u

Registratiemomenten totale onderzoeksgebied (parkeermotief)

	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
dinsdag 7 september																								
donderdag 9 september																								
zaterdag 11 september																								

Registratiemomenten centrumgebieden Mariaburg en Kerk Donk (parkeerduur)

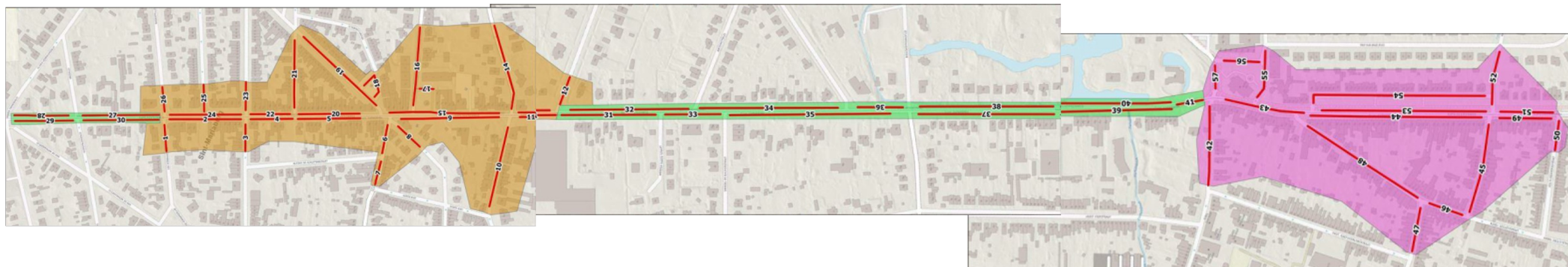
	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
dinsdag 7 september																								
donderdag 9 september																								
zaterdag 11 september																								

Het parkeeronderzoek is buiten de regionale schoolvakanties uitgevoerd. Ook vonden tijdens de uitvoering geen grote evenementen plaats.

Resultaten parkeeronderzoek

Parkeercapaciteit

	Openbaar	Privaat
Mariaburg	260 (inclusief zijstraten)	155
N11	154	117
Kerk Donk	259 (inclusief zijstraten)	101
Totaal	673	373



Resultaten parkeeronderzoek

Bezettingsgraad openbare plaatsen

Bezettingsgraad: hoeveel procent van de parkeercapaciteit wordt er benut op het drukste meetmoment per dag

	Di 7/9 om 20u	Do 9/9 om 12u	Za 11/9 om 20u
Mariaburg	79,2%	97,3%	91,2%
N11	48,7%	57,8%	42,9%
Kerk Donk	78,4%	67,6%	103,1%
Totaal	71,9%	76,8%	84,7%

Resultaten parkeeronderzoek

Bezettingsgraad centrumgebieden - openbare plaatsen

Bezettingsgraad: hoeveel procent van de parkeercapaciteit wordt er benut op het drukste meetmoment per dag

	Di 7/9 om 15u	Do 9/9 om 12u	Za 11/9 om 18u
Mariaburg	87,7%	97,3%	87,3%
Kerk Donk	74,5%	67,6%	95,4%
Totaal	81,1%	82,5%	91,3%

Maximaal acceptabele bezettingsgraad:

85% bij een hoog aandeel kortparkeerders

90% bij een hoog aandeel langparkeerders

Resultaten parkeeronderzoek

Parkeerdruk - eigen terrein

	Di 7/9 om 6u	Do 9/9 om 20u	Za 11/9 om 20u
Mariaburg	33,5%	42,3%	47,7%
N11	56,3%	63,9%	50,3%
Kerk Donk	48,2%	26,6%	52,2%
Totaal	44,7%	35,6%	49,7%

Resultaten parkeeronderzoek

Parkeermotief

Vergelijking van de geregistreerde kentekens op verschillende momenten.

Bewoner: waarneming om 6u

Langparkeerder/werknemer: twee of meer meetmomenten achter elkaar (maar niet om 6u)

Kortparkeerder/bezoeker: slechts 1 meting (niet om 6u)

Maatgevend moment bewoners op dinsdag om 20u:

60% van de parkeerders zijn bewoners, 25% van de parkeerders is bezoeker en 15% is werknemer/langparkeerder

Maatgevend moment op zaterdag om 20u is gelijkaardig

Meetmoment op donderdag om 12u: aandeel werknemers/langparkeerders 25%

Resultaten parkeeronderzoek

Parkeerduur

Alle meetmomenten in de centrumgebieden

- aandeel parkeerders dat meer dan 4 keer achter elkaar is geregistreerd het hoogst
- Mariaburg: aandeel op de drie onderzoeksdagen is erg hoog met maximaal 75% op donderdag 9 september tussen 12:00 en 13:00u.
- Kerk Donk: aandeel langparkeerders minder hoog met maximaal 55% op zaterdag 11 september tussen 18:00 en 19:00u
- Kerk Donk: Aandeel kortparkeerders (één waarneming achter elkaar) is hier wel hoger dan in Mariaburg met maximaal 28% op donderdag 9 september tussen 18:00 en 19:00u

Analyse

Bestaande toestand versus ontworpen toestand

Parkeercapaciteit:

Bestaande toestand: 360 (exclusief de zijstraten)

Ontworpen toestand: 261 (exclusief de zijstraten)

Gemiddelde parkeerdruk:

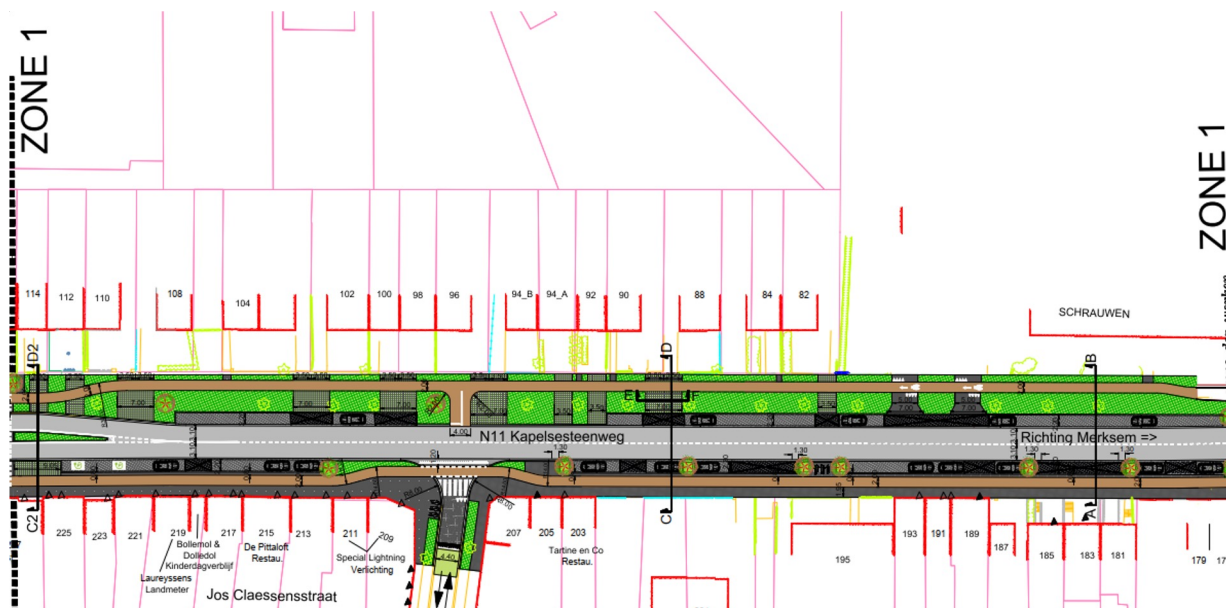
Gemiddelde van alle telmomenten over de volledige zone

Maximale parkeerdruk:

het maximum aantal getelde voertuigen over de volledige zone

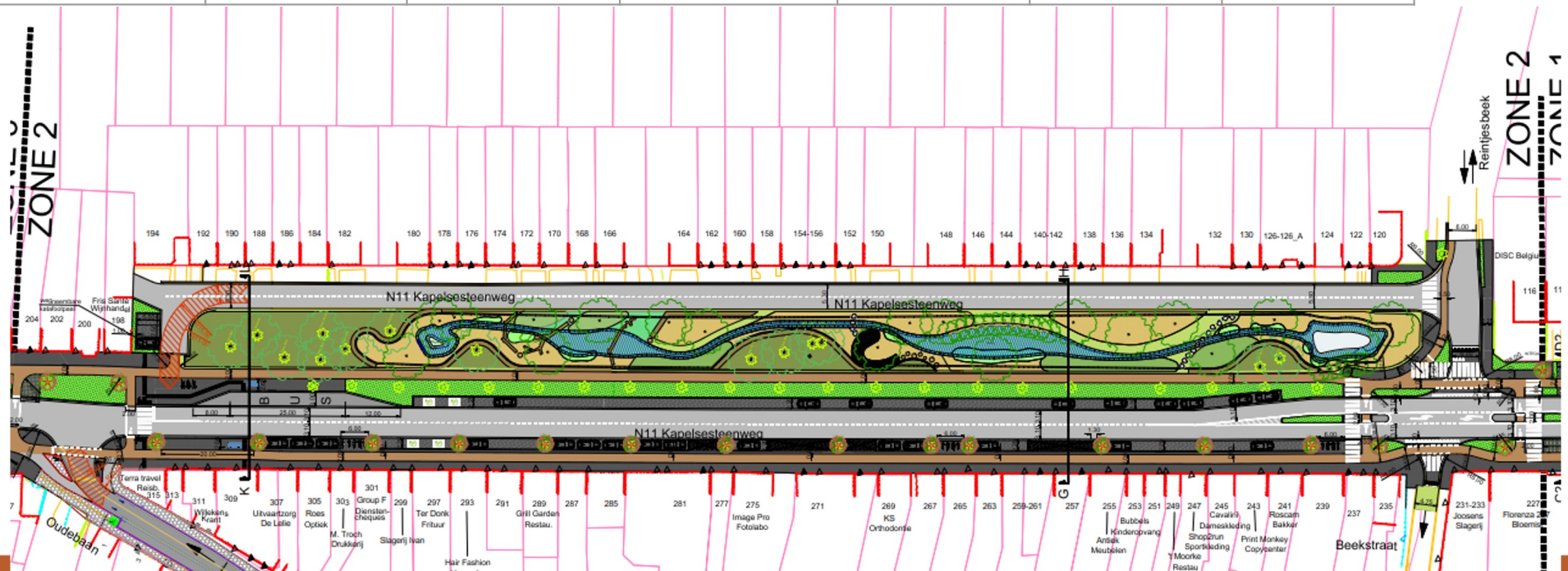
Zone 1 - huisnr 177 tot Reintjesbeek

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Gemiddelde	Maximum	Balans tov maximum
zone 1	42	37	-5	29	36	+1



Zone 2 - Reintjesbeek - Oudebaan (zone ventweg)

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Gemiddelde	Maximum	Balans tov maximum
zone 2	74	59	-15	44	46	+13



Zone 3 - Oudebaan - Donksesteenweg

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Gemiddelde	Maximum	Balans tov maximum
zone 3	3	11	+8	2	4	+7



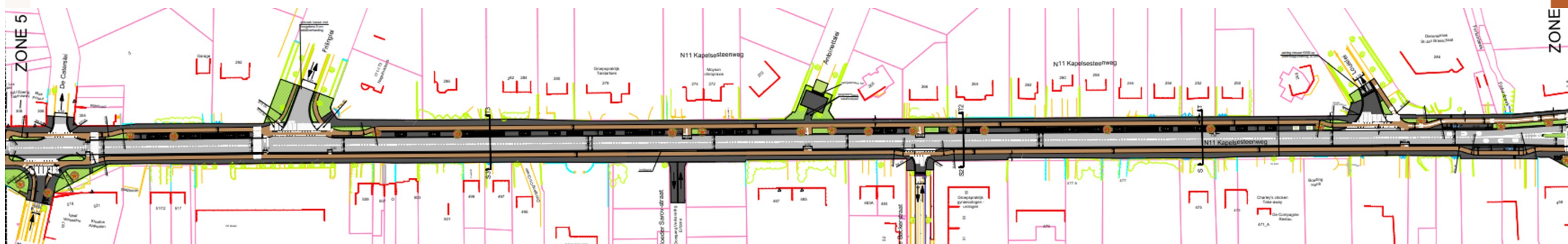
Zone 4 - Donkesteenweg - Bisschoppenhoflei/Veltwijcklaan

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Gemiddelde	Maximum	Balans tov maximum
zone 4	35	22	-13	17	21	+1



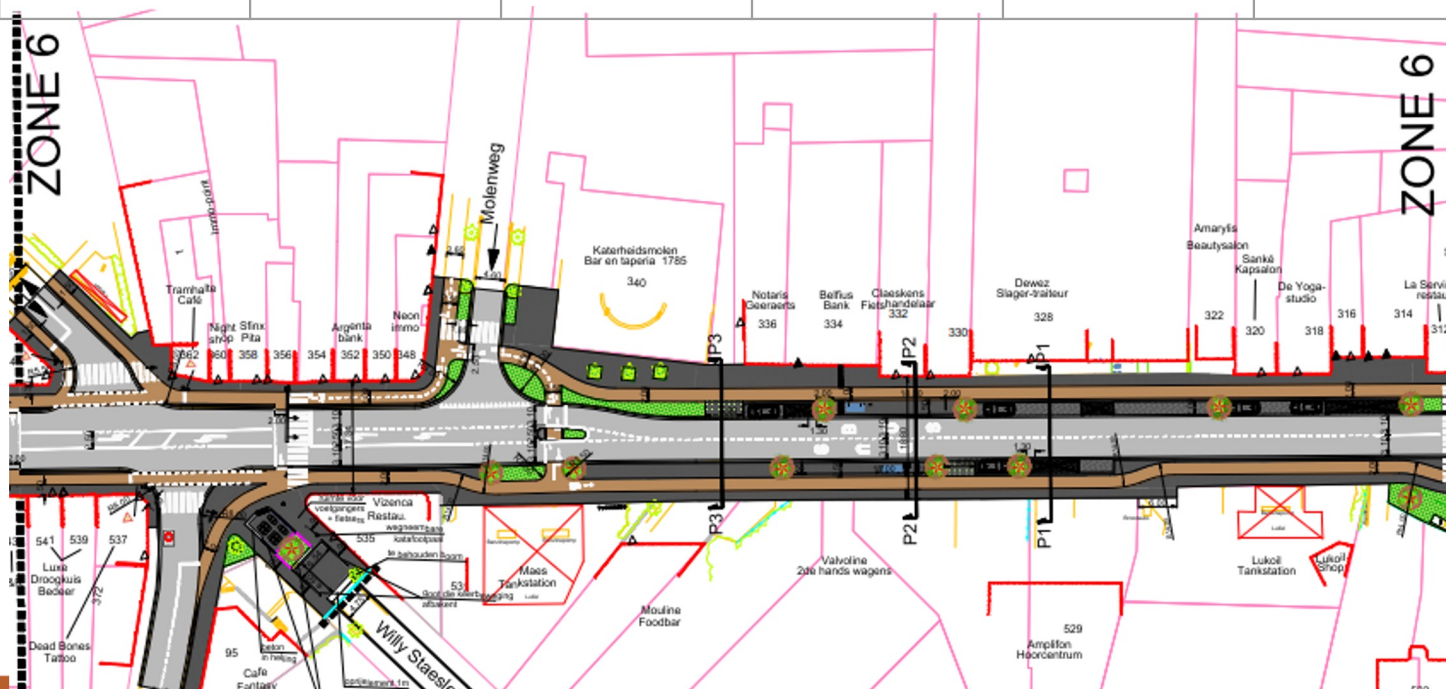
Zone 5 - Bisschoppenhofle/Veltwijcklaan - De Caterslei/Bist

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Gemiddelde	Maximum	Balans tov maximum
zone 5	109	44	-65	45	66	-22



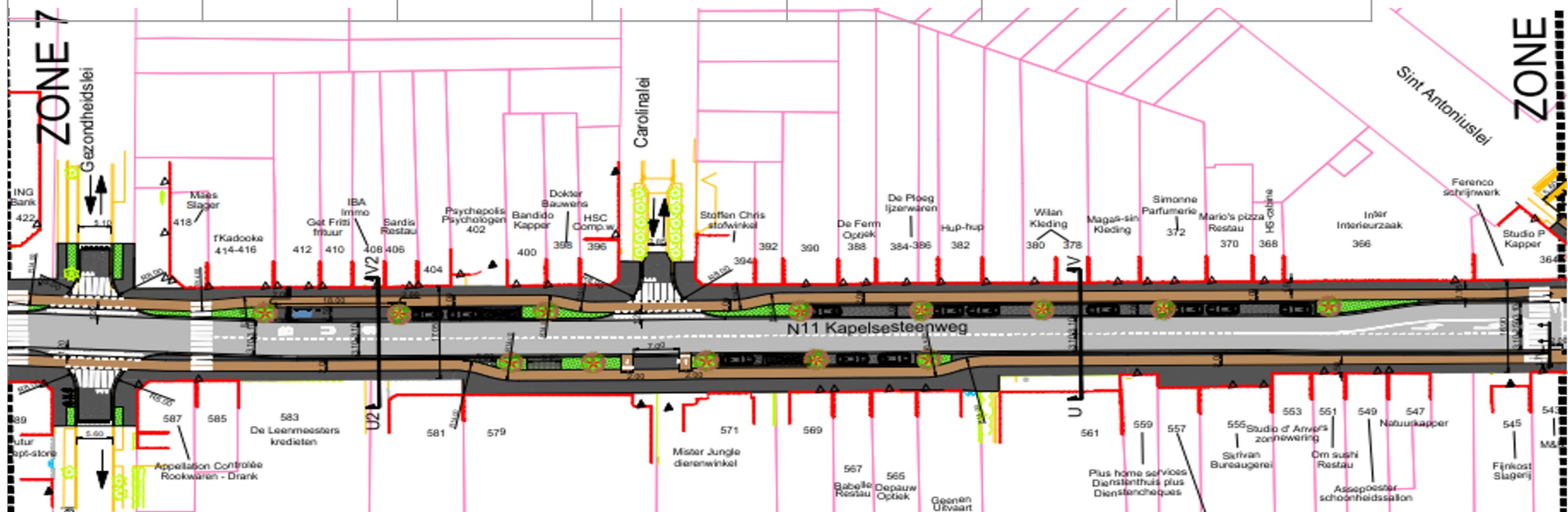
Zone 6 - De Caterslei/Bist - Sint Antoniuslei

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Gemiddelde	Maximum	Balans tov maximum
zone 6	19	16	-3	16	21	-5



Zone 7 - Sint Antoniuslei - Gezondheidslei/Frans Standaertlei

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Gemiddelde	Maximum	Balans tov maximum
zone 7	29	25	-4	21	30	-5



Zone 8 - Gezondheidslei/ Frans Standaertlei - grens Kapellen

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Gemiddelde	Maximum	Balans tov maximum
zone 8	49	47	-2	36	43	+4



Besluit parkeerdruk

- In alle zones (uitgezonderd zone 3) is er een negatieve parkeerbalans en zullen er parkeerplaatsen verdwijnen
- Als we de parkeerplaatsen in de ontworpen toestand bekijken, dan volstaan deze om te voldoen aan de gemiddelde parkeerdruk (behalve 1 tekort in zone 5)
- In zones 1-2-3-4-8 zijn er voldoende parkeerplaatsen om het drukste moment op te vangen
- In zones 5-6-7 zijn er onvoldoende parkeerplaatsen om het drukste moment op te vangen

Innames

Om de gemiddelde parkeerdruk te kunnen opvangen, zijn er innames voorzien om langsparkeerstroken te kunnen realiseren:

- Verbreding van het openbaar domein om parkeerstroken in te passen
- Niet in elke zones zijn innames mogelijk omdat de ruimte tussen de gevels langs beide kanten te beperkt is

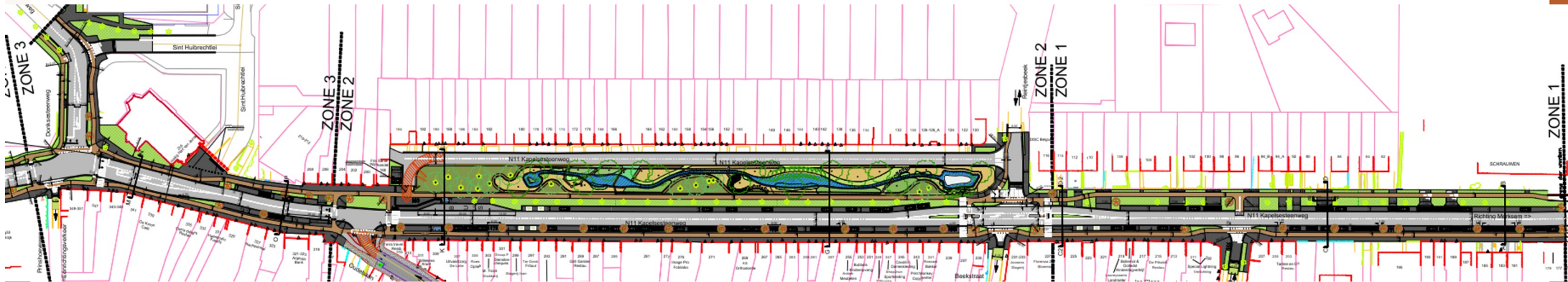
Ondanks innames, zijn er in de ontworpen toestand onvoldoende parkeerplaatsen om het drukste moment op te vangen

=> Dit wordt opgevangen door het voorzien van bijkomende fietsenstallingen. Veilige fietspaden zorgen namelijk voor meer fietsverkeer.

Zone 1+2+3

Geen innames

- Zone 1+2+3: voldoende parkeerplaatsen



Zone 4

Innames kant Ekeren

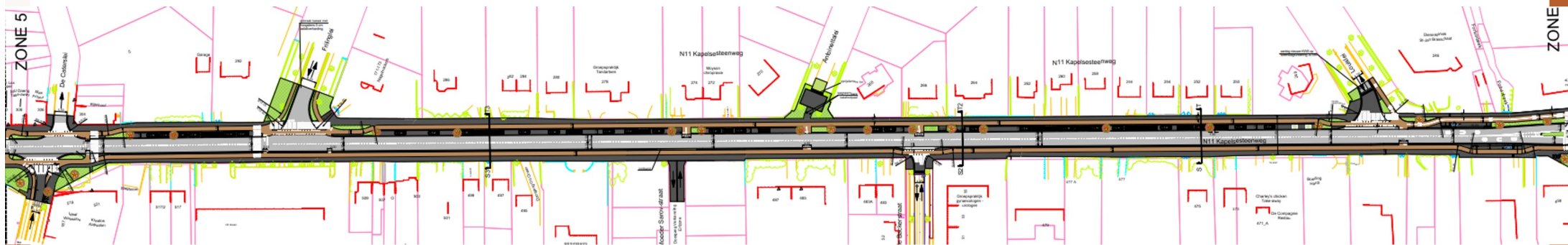
- Innames van huisnummer 353 tem 371: +9 parkeerplaatsen
- Kant Brasschaat geen innames mogelijk wegens waterloop
- Deels opvangen van tekort in zone 5-6-7



Zone 5

Geen innames

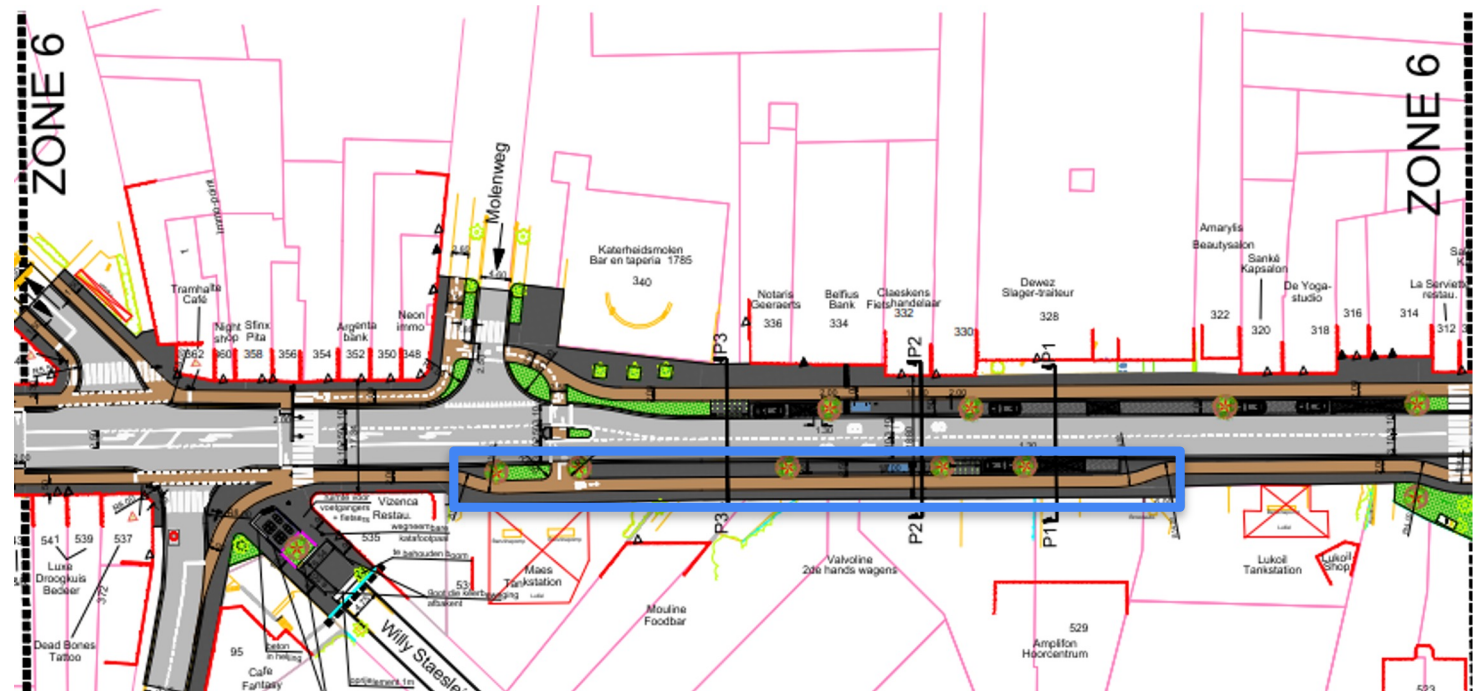
- Enkel parkeerstroken aan de kant van Brasschaat
- Geen innames voor parkeerstrook kant Ekeren: percelen hebben een ruime private oprit. Uit parkeeronderzoek blijkt dat de bezetting op privaat terrein laag is.



Zone 6

Innames kant Ekeren

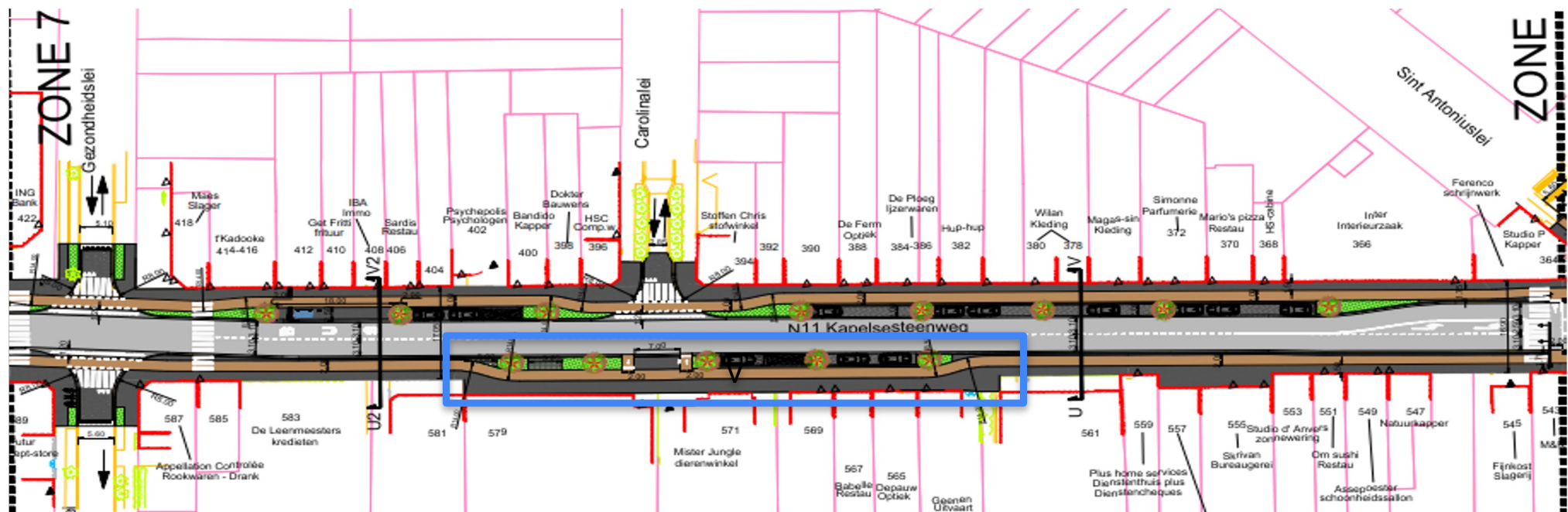
- +2 parkeerplaatsen
- Geen parkeerstrook ter hoogte van foodbar (parkeren op eigen terrein)



Zone 7

Innames kant Ekeren

- Parkeerstroken kant Brasschaat zijn maximaal voorzien
- Kant Ekeren **+3 parkeerplaatsen** door inname



Zone 8

Innames kant Brasschaat

- Kant Brasschaat: +19 parkeerplaatsen
- Deels opvangen van tekort in zone 5-6-7



Conclusie

Ontwerpplannen

- Veilige en comfortabele voet- en fietspaden
- Hoppinpunt en toegankelijke bushaltes
- Bomen: snelheidsmilderend effect (50km/u) en verhoging leefbaarheid
- Parkeerstroken waar ruimte is
- 33 parkeerplaatsen extra door innames
- Voorzien van ruimte voor fietsenstallingen