

PROJECTNOTA MODULE 11

Fietspaden N12 Malle

Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen



COLOFON

Opdracht:

Module 11
Fietspaden N12 Malle
Gemeente Malle

Opdrachtgever:

Agentschap Wegen en Verkeer
Wegen en Verkeer Antwerpen (AWV)
Lange Kievitstraat 111-113 bus 41
2018 Antwerpen 1

Opdrachthouder:

Antea Belgium nv
Posthofbrug 10
2600 Berchem (Antwerpen)

T : +32(0)3 221 55 00
F : +32 (0)3 221 55 01
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB

Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer:

2233063007/cha

Datum:

29 juni 2012

status / revisie:

1^e draftversie

Vrijgave:

Koen Reusen, projectleider

Projectmedewerkers:

Koen Reusen
Koen Slabbaert
Caroline Kopmanis
Tinne Gijsbrechts

© Antea Belgium nv 2012

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.

INHOUD

DEEL 1 PROJECTNOTA.....	5
1 PARTNERS EN ACTOREN	6
1.1 SAMENSTELLING PROJECTTEAM.....	6
1.2 VERGADERINGEN	7
2 STARTNOTA - FOCUSPUNTEN AUDITOR.....	8
2.1 PARKEREN	8
2.2 AFSTEMMING MET DE LIJN.....	10
2.3 ONGEVALLEN	11
2.4 RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE ANALYSE.....	19
3 BESCHRIJVING VAN HET ONTWERP	20
3.1 VORMGEVING EN MAATVOERING.....	20
3.2 UITVOERINGSDETAILS	24
3.3 FASERING	25
4 FLANKERENDE MAATREGELEN EN EVALUATIECRITERIA.....	26
4.1 FLANKERENDE MAATREGELEN	26
4.2 EVALUATIECRITERIA.....	26
5 GEDETAILLEERDE KOSTENRAMING	27
DEEL 2 BIJLAGEN.....	28

TABELLEN

Tabel 1 Aanwezigheid van fietsenstallingen aan de bushaltes.....	10
Tabel 2 Aantal ongevallen per jaar	13

FIGUREN

Figuur 1 Positionering belangrijkste publiekstrekkende functies t.h.v. Malle-centrum	9
Figuur 2 Inrichting nieuwe bushalte Tichelmanstraat	11
Figuur 3 Inrichtingsprincipe bushaltes	11
Figuur 4 Geaggregeerde ongevallen en gevaarlijke punten (2006-2008).....	12
Figuur 5 Ongevallen met enkel auto	14
Figuur 6 Ongevallen waarbij een zwakke weggebruiker betrokken was	15
Figuur 7 Ongevalanalyse A. Vesaliuslaan x Handelslei.....	16
Figuur 8 Ongevalanalyse vanaf Mostheuvellaan tot aan Dennenlaan.....	17
Figuur 9 Ongevalanalyse vanaf Tichelmanstraat tot aan Brechtsesteenweg	18
Figuur 10 Vormgeving oversteekpunten	23
Figuur 11 Voorbeeld inrichting kruispunt	24

BIJLAGEN

Bijlage 1 Verslagen

DEEL 1 PROJECTNOTA

1 Partners en actoren

1.1 Samenstelling projectteam

De opmaak van de startnota werd begeleid door een projectteam waarbij volgende actoren vertegenwoordigd zijn:

Voor het Vlaams Gewest

- Mevr. Annelies De Ridder, AWV district Brecht, Dienstkringingenieur
Annelies.deridder@mow.vlaanderen.be
- Dhr. Roel Smits, AWV district Brecht, Districtschef
Roeland.smits@mow.vlaanderen.be
- Mevr. Kathleen Huet, Departement MOW, Mobiliteitsbegeleider BMV
Kathleen.huet@mow.vlaanderen.be

Voor de Provincie

- Dhr. André Arnauw, Provincie Antwerpen, Dienst Mobiliteit
Andre.arnauw@admin.provant.be
- Dhr. Geert Soenen, Provincie Antwerpen, Dienst Mobiliteit
Geert.soenen@admin.provant.be

Voor de gemeente Malle

- Dhr. Danny Van Oeckel, Gemeente Malle, Manager grondzaken
Danny.van.oeckel@malle.be
- Dhr. Johan Bockx, Gemeente Malle, Dienst OW
Johan.bockx@malle.be

Voor de gemeente Zoersel

- Dhr. Gilbrant Nafri, Gemeente Zoersel, Dienst OW
Gilbrant.nafri@zoersel.be
- Mevr. Katrijn Van Beek, Gemeente Zoersel, Dienst OW
katrijn.vanbeek@zoersel.be
- Dhr. Rudy Reynders, Gemeente Zoersel, Dienst Planning
Rudy.reynders@zoersel.be
- Dhr. Luc Kennis, Gemeente Zoersel, schepen r.o.
luc.kennis@zoersel.be

Voor De Lijn

- Dhr. Jef Van Staeyen, De Lijn, Turnhout
Jef.vanstaeyen@delijn.be

Voor politiezone Voorkempen

- Dhr. Raymond Boden
verkeer@politie-voorkempen.be

Voor Antea Group

- Dhr. Koen Reusen, Projectingenieur, Antea Group
Koen.Reusen@anteagroup.com
- Dhr. Koen Slabbaert, Senior Adviseur, Antea Group
Koen.Slabbaert@anteagroup.com

1.2 Vergaderingen

Volgende overlegmomenten hebben plaatsgevonden:

• 26 januari 2012	GBC 1 (startvergadering)
• 27 februari 2012	GBC 2 (startnota)
• 25 april 2012	PAC startnota
• 29 juni 2012	GBC 2 (projectnota)

De verslagen van de vergaderingen worden toegevoegd in de Bijlagen onder de titel “Verslagen”, achteraan in deze bundel.

2 Startnota - focuspunten auditor

Op de PAC van 25 april 2012 werd de startnota conform verklaard. Wel werd gevraagd in kader van de projectnota volgende punten verder uit te klaren:

- Vraag voor een onderbouwde aanpak voor het parkeervraagstuk in de bebouwde kom met aandacht voor veiligheid, met name de interactie tussen fietsverkeer en het parkeren.
- Afstemming met De Lijn i.f.v. ruimtereservering voor de trambaan en onderbouwen van de inplanting van de openbaar vervoer haltes en de inrichting hiervan.
- Diepgaandere analyse van de ongevalgegevens en deze in relatie brengen met het ontwerp.
- Verduidelijking van de segmentering van de ruimtelijke en verkeerskundige elementen. Het is wenselijk deze als aparte lagen te scheiden en dan terug in een 'overlay' te brengen om te komen tot een doordacht totaalbeeld dat als 'kapstok' dient voor een integraal ontwerp.

Deze punten worden hieronder besproken.

2.1 Parkeren

2.1.1 Autoparkeerplaatsen

Om de conflicten zo klein mogelijk te houden tussen parkeerders en fietsers is het wenselijk om niet meer parkeerplaatsen dan nodig te voorzien langs de rijweg.

Om de behoefte inzichtelijk te maken werd op vrijdag 24, zaterdag 26 en dinsdag 29 mei 2012 de parkeerdruk langsheen de N12 nagegaan. Hieruit bleek dat de parkeervraag het hoogst was op zaterdag 26 mei. Deze cijfers zullen gebruikt worden als de referentiesituatie om zo zeker te kunnen inspelen op de piekmomenten.

Ter hoogte van de keurslager en de kledingwinkel (Malle centrum) was de parkeervraag het hoogste. Uit de observatie bleek dat er tijdens een druk moment ongeveer een parkeerbehoefte was van in totaal 20 auto's ter hoogte van de keurslager en kledingwinkel. Hun eigen parkeeraanbod kon niet voldoen aan de parkeervraag, waardoor auto's moesten langsparkeren op de weg.

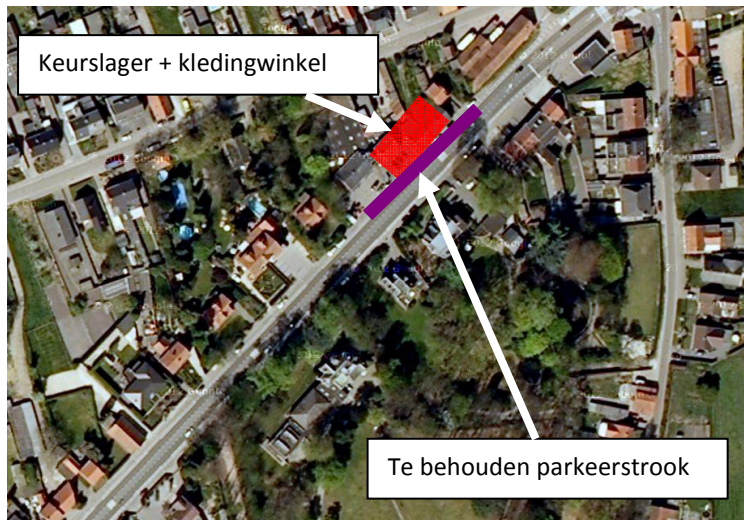
In het nieuwe profiel voor de N12 zou t.g.v. de aanleg van het fietspad een deel van de parkeercapaciteit van deze handelszaken wegvallen. De resterende capaciteit is onvoldoende om de benodigde behoefte op te vangen.

Indien men in de toekomst het langsparkeren langs de N12 volledig zou wegnemen, zou dit problematisch kunnen zijn voor de bezoekers en zo dus ook voor de eigenaars van de winkels. Tevens is het om veiligheidsredenen niet aangewezen dat parkerende auto's stelselmatig het fietspad moeten kruisen.

Derhalve is het wenselijk om minimaal 20 langspaarkeerplaatsen te voorzien in het nieuwe profiel ter hoogte van deze winkels. Deze zouden bij voorkeur gelegen zijn aan de kant van de winkels om zoveel mogelijk oversteekbewegingen (door voetgangers) te vermijden.

Op andere delen van het traject werd er nauwelijks gebruik gemaakt van de langspaarkeerstroken. Hier is geen absolute nood om parkeerstroken te behouden.

Figuur 1 Positionering belangrijkste publiekstreckende functies t.h.v. Malle-centrum



Zaterdag: 26 mei (avondrukke)

	Vraag	Aanbod
Privédomein		
Keurslager	1	5
Kledingwinkel	7	8
Openbaar domein N12		
Langsparkeren links	4	11
Langsparkeren rechts	5	16
Totaal	17	40

2.1.2 Fietsenstallingen

Op de Antwerpsesteenweg tussen A. Vesaliuslaan en Brechtsesteenweg zijn 7 bushaltes gelegen. Aan 5 van deze haltes zijn fietsenstallingen aanwezig. Uit observatie blijkt dat de fietsenstallingen aan de bushaltes wel degelijk gebruikt worden.

Aan bushalte Dennenlaan is het wenselijk om het parkeeraanbod voor fietsers te vergroten, aangezien fietsen er op elk telmoment wild geparkeerd werden.

Bushalte Eikendreef zal, overeenkomstig met het voorstel uit de startnota, in de toekomst verdwijnen. Hierbij kan het wenselijk zijn om bij de halte voor en na Eikendreef (i.c. Olmenlei en Nooitrust), extra fietsvoorzieningen te plaatsen.

Aan de 2 haltes waar vandaag geen stalplaatsen zijn (Nooitrust, Kempendreef), werden geen fietsen waargenomen. In het toekomstig profiel zou er eventueel toch een stalling voorzien kunnen worden.

Tabel 1 Aanwezigheid van fietsenstallingen aan de bushaltes

	Aantal beugels	Aantal fietsen geteld 24 mei	Aantal fietsen geteld 26 mei	Aantal fietsen geteld 29 mei	Stalling voldoet aan vraag?
Olmenlei	16	13	4	3	Ja
Eikendreef	4	2	0	0	Ja
Nooit Rust	0	0	0	0	/
Lacroixlaan (Privé parking Café Trappisten)	±60	11	/	/	Ja
Dennenlaan	2	4	4	3	Nee
Kempendreef	0	0	0	0	/
Scherpenberg	2	0	0	2	Ja

2.2 *Afstemming met De Lijn*

2.2.1 *Reserveringsruimte trambaan*

Er zijn nog geen detailplannen voor de toekomstige trambaan. Om maximale flexibiliteit te garanderen wordt daarom beslist om verder te werken met het standaard comfortprofiel voor een gemengde tram-busbaan van 8,10m breed.

2.2.2 *Wijziging inplanting bushaltes*

In de bestaande toestand bevinden er zich 7 bushaltes in het projectgebied. In de startnota werd door de GBC voorgesteld om de bushalte ter hoogte van de Eikendreef te supprimeren. Deze halte ligt op respectievelijk 260m van halte “Nooit Rust” en op 330m van halte “Olmenlei”. Het is wel wenselijk om hier een fietsoversteek te voorzien, aangezien zich hier een kleuterschool bevindt en hier een recreatieve fietsroute kruist.

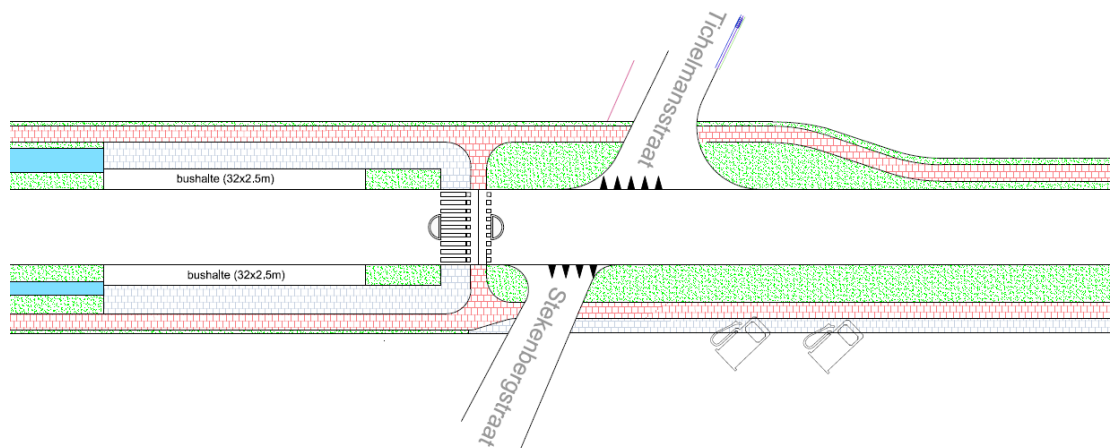
Eveneens is het wenselijk dat halte “Scherpenberg” verplaatst wordt naar het kruispunt met de Tichelmanstraat (i.f.v. bediening bedrijvenszone). De nieuwe bushalte zou dan gecombineerd worden met een nieuwe beveiligde fietsoversteek.

De Lijn gaat hiermee akkoord. Reizigerstellingen (die er nu niet zijn) worden niet nodig geacht door De Lijn.

2.2.3 *Inrichting nieuwe bushalte Tichelmanstraat*

Het uitgangspunt is om een nieuwe bushalte zo dicht mogelijk tegen het kruispunt N12 x Stekensbergsstraat/Tichelmanstraat te voorzien. Wegens onvoldoende ruimte ten noorden van het kruispunt, werd beslist om beide haltes aan de zuidzijde van het kruispunt in te passen. Gezien een toegelaten snelheid van 70km/u in deze zone en de beschikbare ruimte wordt gekozen om een haltehaven in te passen. Het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten geeft een halte lengte aan van 32m en een halte breedte van 2,5m. Langs weerszijden van de N12 zal het fietspad achter de halte doorgeleid worden. De halte wordt op een minimale afstand van 20m voor het kruispunt gelegd.

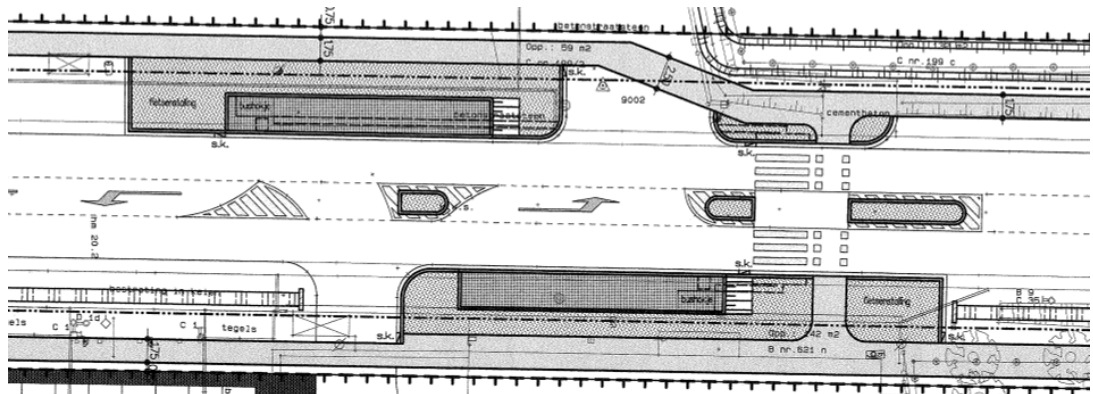
Figuur 2 Inrichting nieuwe bushalte Tichelmanstraat



2.2.4 Inrichting van de overige haltes

Voor de inrichting van de overige bushaltes wordt de inrichting van de vernieuwde halte aan Café Trappisten als model toegepast.

Figuur 3 Inrichtingsprincipe bushaltes



2.3 Ongevallen

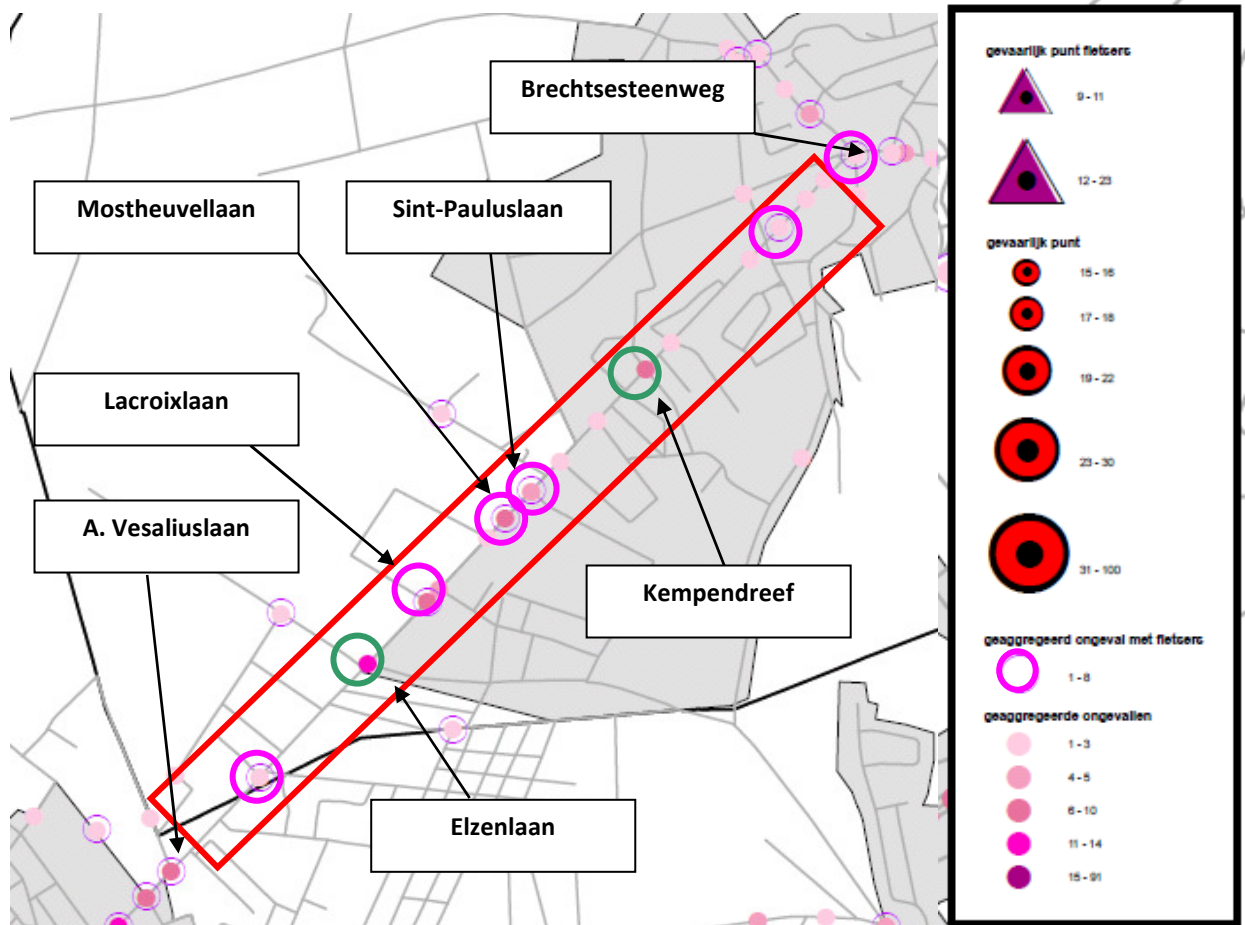
2.3.1 Ongevallen-GIS 2006-2008


In de startnota werd het ongevallen-GIS 2005-2007 gebruikt. Onderstaande figuur geeft de geregistreerde locaties met letselongevallen weer voor de recentste beschikbare dataset (2006-2008). Hieruit blijkt dat de N12 over de hele lijn vrij gevoelig is voor ongevallen, maar dat de ernst relatief beperkt is. Momenteel zijn er geen gevaarlijke punten (prioriteitswaarde 15 of meer) terug te vinden in het projectgebied.

Recent zijn wel de twee zwarte punten in de directe nabijheid van het projectgebied heringericht, namelijk kruispunt A. Vesaliuslaan x N12 en kruispunt Brechtsesteenweg x N12.

Uit de ongevallendata kan geconcludeerd worden dat de ongevallen verspreid zijn langs het traject. Toch kunnen er twee locaties geduid worden waar de ongevallen enkel met auto meer geconcentreerd voorkomen. Deze ongevallencusters kunnen geduid worden t.h.v. kruispunt Kempendreef x N12 en kruispunt Elzenlaan x N12.

Figuur 4 Geaggregeerde ongevallen en gevaarlijke punten (2006-2008)



 Belangrijkste locaties met ongevallen met enkel auto

2.3.2 Detailonderzoek politiegegevens

Uit ongevalgegevens verkregen van de Dienst Verkeer Politie Voorkempen konden enkele gedetailleerde vaststellingen gemaakt worden. De verkregen ongevalgegevens bevatten gegevens over ongevallen die zich hebben afgespeeld op de Antwerpsesteenweg vanaf de kruising met de A. Vesaliuslaan tot aan de kruising met de Brechtsesteenweg. De ongevallen dateren van begin 2007 tot april 2012. In deze periode werden er 70 ongevallen geregistreerd door de politie, waarvan er 38 ongevallen waren met gewonden, 1 ongeval met een dode en 31 ongevallen met enkel stoffelijke schade.

Net als bij analyse van het ongevallengis 2006-2008 komen ook uit analyse van de ongevalgegevens van de politie twee ongevallocaties sterker naar voor, namelijk kruispunt N12 x Kempendreef en kruispunt N12 x Elzenlaan. Deze clusters worden geduid als belangrijkste locaties met ongevallen met enkel auto.

Voor de fietsongevallen kunnen er drie clusters gedetecteerd worden, namelijk ter hoogte van de kruispunten met de A. Vesaliuslaan, de Sint-Pauluslaan en tussen kruispunten met de Tichelmanstraat en de Brechtsesteenweg.

Tabel 2 Aantal ongevallen per jaar

Jaartal	Aantal ongevallen (volledige tracé)
2007	17
2008	9
2009	13
2010	15
2011	15
2012 (april)	1

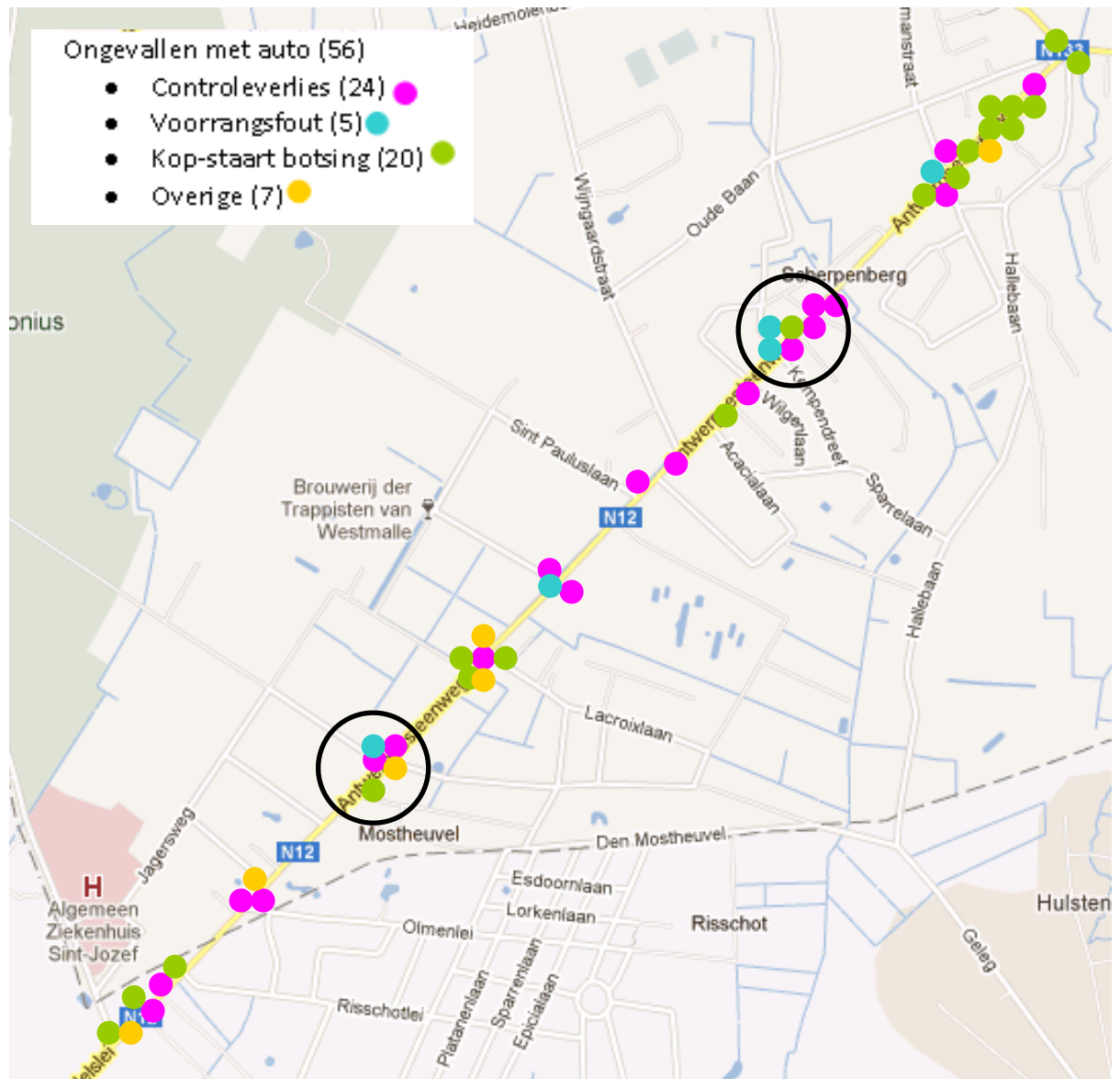
Deze ongevallen kunnen gesorteerd worden volgens type weggebruiker en type ongeval:

Ongevallen met enkel auto

In totaal werden er 56 ongevallen geregistreerd. In de meerderheid van deze ongevallen werd een controleverlies vastgesteld, dit zijn ondermeer ongevallen waarbij er alcohol, vermoeidheid in het spel was. Ook resulteerde een groot deel van de ongevallen in kop-staart botsingen. Een klein aandeel van de ongevallen was te wijten aan voorrangsfouten. Onder de categorie 'overige' vallen ongevallen waarbij een overlopend dier een hindernis vormde of waarbij het ongeval buiten de openbare weg gebeurde (bv. privéparking).

Ongevallen met als oorzaak controleverlies deden zich voornamelijk voor buiten de bebouwde kom (zone 70) terwijl ongevallen met kop-staart botsingen zich voornamelijk voordeden binnen de bebouwde kom (zone 50). Deze kop-staart botsingen deden zich voornamelijk voor richting Brechtsesteenweg, wanneer auto's moesten voorsorteren of stonden te wachten aan de verkeerslichten. Botsingen gebeurden in de meeste gevallen door onoplettendheid.

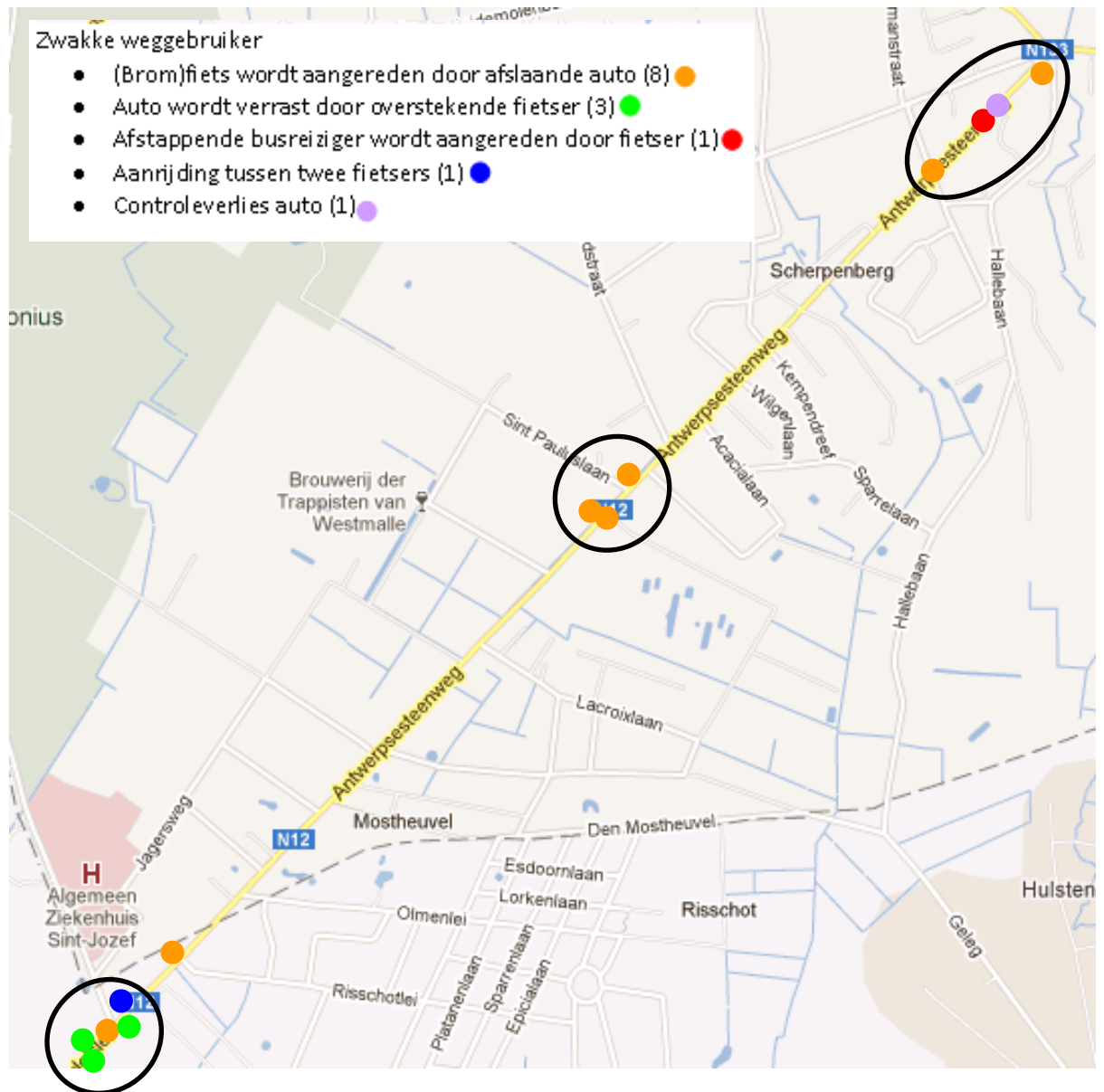
Figuur 5 Ongevallen met enkel auto



Ongevallen waarbij een zwakke weggebruiker betrokken was

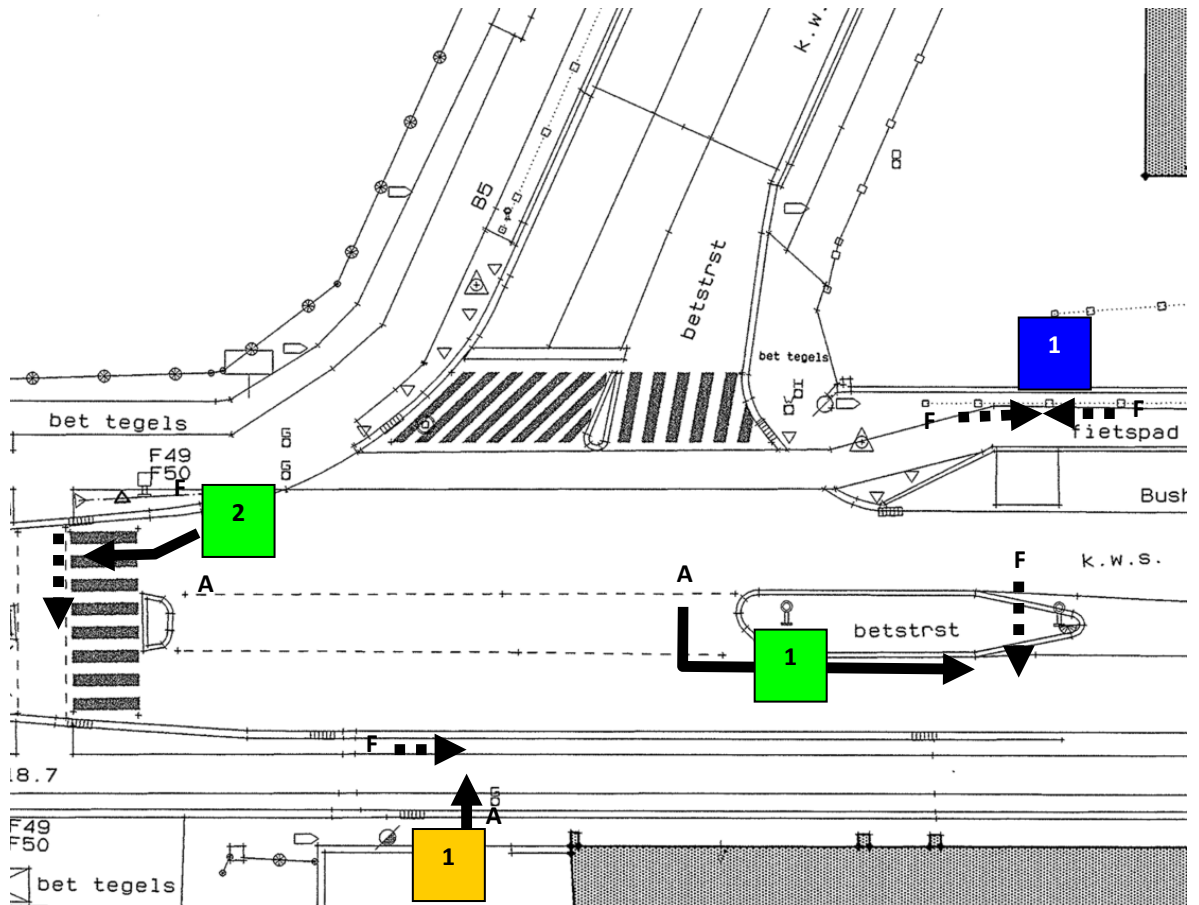
Voor deze module 11 studie is het vooral belangrijk om de ongevallen voor zwakke weggebruikers in kaart te brengen. Deze ongevallen zijn minder gespreid dan de ongevallen die zich enkel voordeden met auto's en situeren zich in drie clusters.

Figuur 6 Ongevallen waarbij een zwakke weggebruiker betrokken was



Net buiten het projectgebied van voorliggende module 11 op het kruispunt A. Vesaliuslaan x Handelslei werden 5 ongevallen geregistreerd. Drie van deze ongevallen gebeurden voor de aanpak van dit zwart punt. De twee ongevallen die gebeurden na de aanpak van dit punt waren ongevallen waarbij een reglementair overstekende fietser werd aangereden op de oversteekplaats door een afslaande auto komende uit de A. Vesaliuslaan.

Figuur 7 Ongevalanalyse A. Vesaliuslaan x Handelslei



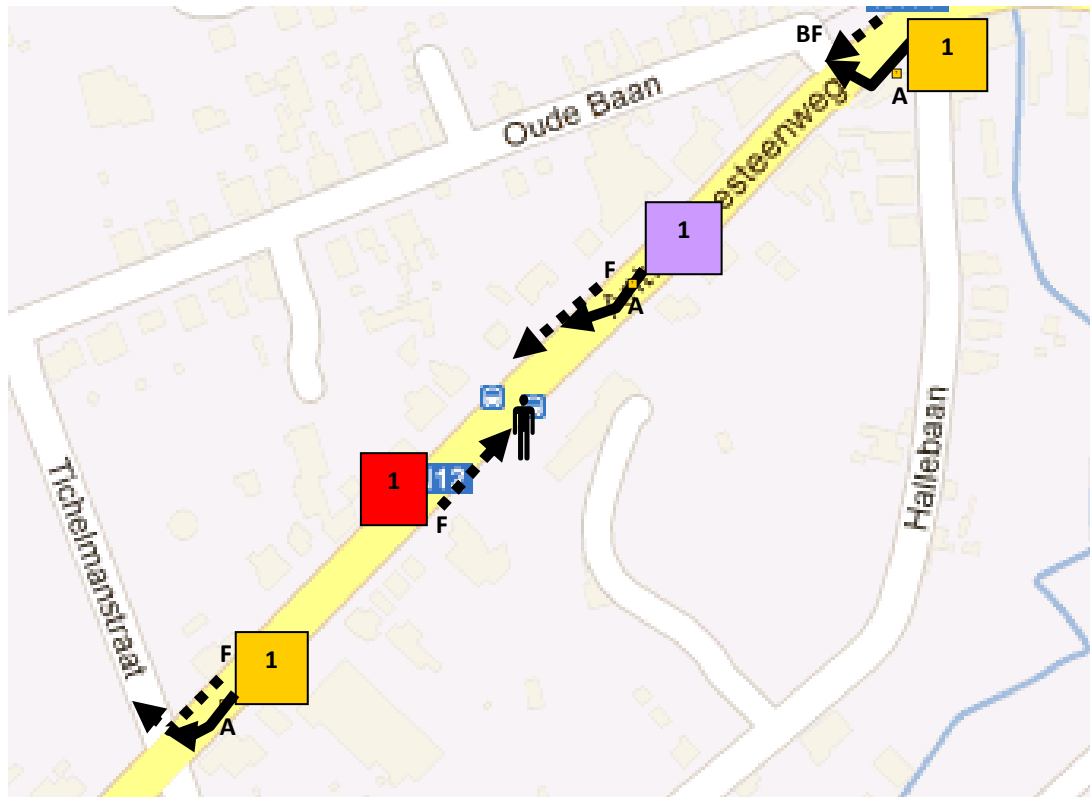
Aan het kruispunt Mostheuvellaan en het kruispunt Dennenlaan gebeurden respectievelijk 2 en 1 ongeval met telkens een fietser die werd aangereden door een afslaande auto.

Figuur 8 Ongevalanalyse vanaf Mostheuvellaan tot aan Dennenlaan



Tussen het kruispunt met de Tichelmanstraat en het kruispunt met de Brechtsesteenweg gebeurden 4 ongevallen waarbij een zwakke weggebruiker betrokken was.

Figuur 9 Ongevalanalyse vanaf Tichelmanstraat tot aan Brechtsesteenweg



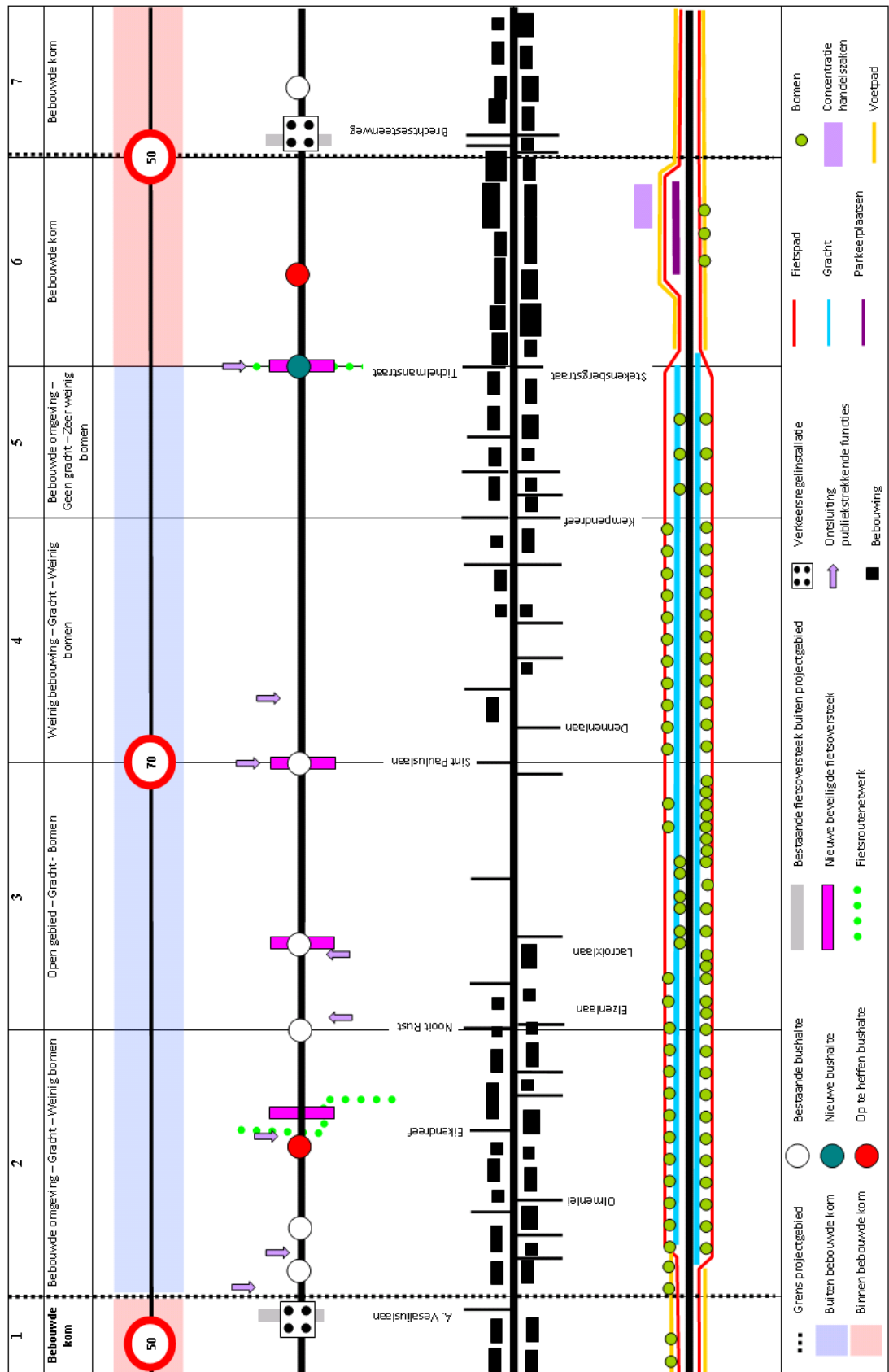
Opvallend is dat bij de ongevallen waarbij een zwakke weggebruiker betrokken was in de meerderheid van de situaties er een conflict was tussen een afslaan auto en een rechtdoorgaande fietser die zich op het fietspad bevond.

2.3.3 Conclusies en aanbevelingen

Op basis van de analyse van de ongevalgegevens worden volgende conclusies en aanbevelingen naar voor geschoven:

- Met betrekking tot de ongevallen met enkel auto's kan een mogelijke suggestie zijn om het eentonige beeld van de N12 te laten variëren. Dit zodat de bestuurder alert blijft.
- Een mogelijke oplossing om het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers op het kruispunt A.Vesaliuslaan x N12 te reduceren is het inlassen van een groenmoment voor enkel de fietser. Hierdoor zouden dodehoekongevallen vermeden kunnen worden.
- Om het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers te verminderen ter hoogte van Dennenlaan en Mostheuvellaan te verminderen is het aangewezen dat fietsers beter in het gezichtsveld van de automobilist worden gebracht.
- Om fietsongevallen met auto's te vermijden op kruispunten is het belangrijk om in de toekomst de automobilisten te attenderen op de doorgaande fietsbeweging. Dit kan gebeuren door de fietspadverharding een rode kleur te geven en deze over het kruispunt door te trekken. Eveneens kan het hoger leggen van de fietsvoorziening d.m.v. een verhoogd plateau, de automobilist komende uit de zijtakken van de N12 op de aanwezigheid van het fietspad en de voorrang van de fietser wijzen. Belangrijk hierbij is dat het zicht op het kruispunt vrijgehouden wordt (bv. niet hinderen d.m.v. groenvoorzieningen).

2.4 Ruimtelijke en verkeerskundige analyse



3 Beschrijving van het ontwerp

3.1 Vormgeving en maatvoering

Het definitieve ontwerp zal het gekozen concept van de startnota volgen met inbegrip van enkele wijzigingen die tijdens het ontwerpproces verwezenlijkt werden na aanpassing van de opmerkingen van de PAC (zie punt 2 Startnota - focuspunten auditor).

- Breedte tram-busbaan 8,10m
- Fietspaden verbreden van 1,75m naar 2m
- Parkeerstrook in nieuw profiel binnen bebouwde kom op lange termijn verkorten tot nodige behoefte. Resterende ruimte invullen met groen. De parkeerstrook aan de rechterzijde van de weg verwijderen.

3.1.1 Inrichting traject

Het nieuwe wegprofiel moet volgende aandachtspunten mee in rekening nemen:

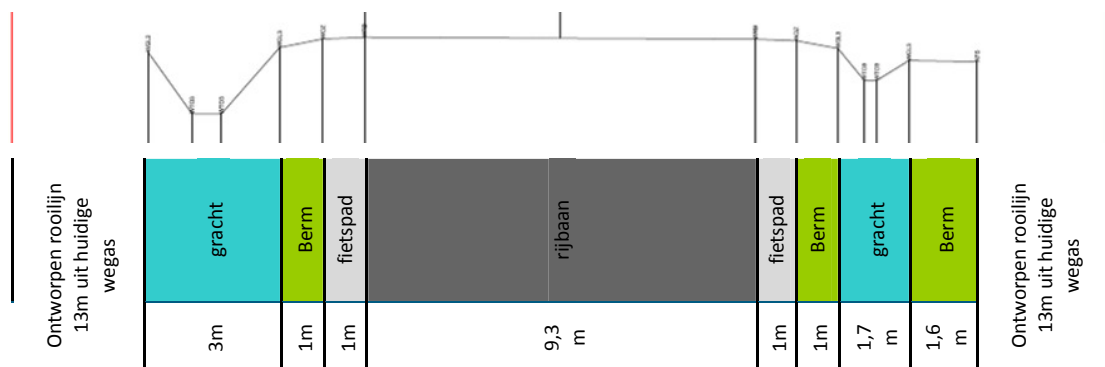
- Vrijliggende eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbaan
- De toekomstige trambedding welke in twee richtingen moet kunnen functioneren
- Een ontwerpsnelheid van 70km/u buiten de bebouwde kom en 50km/u binnen de bebouwde kom

3.1.1.1 Buiten de bebouwde kom

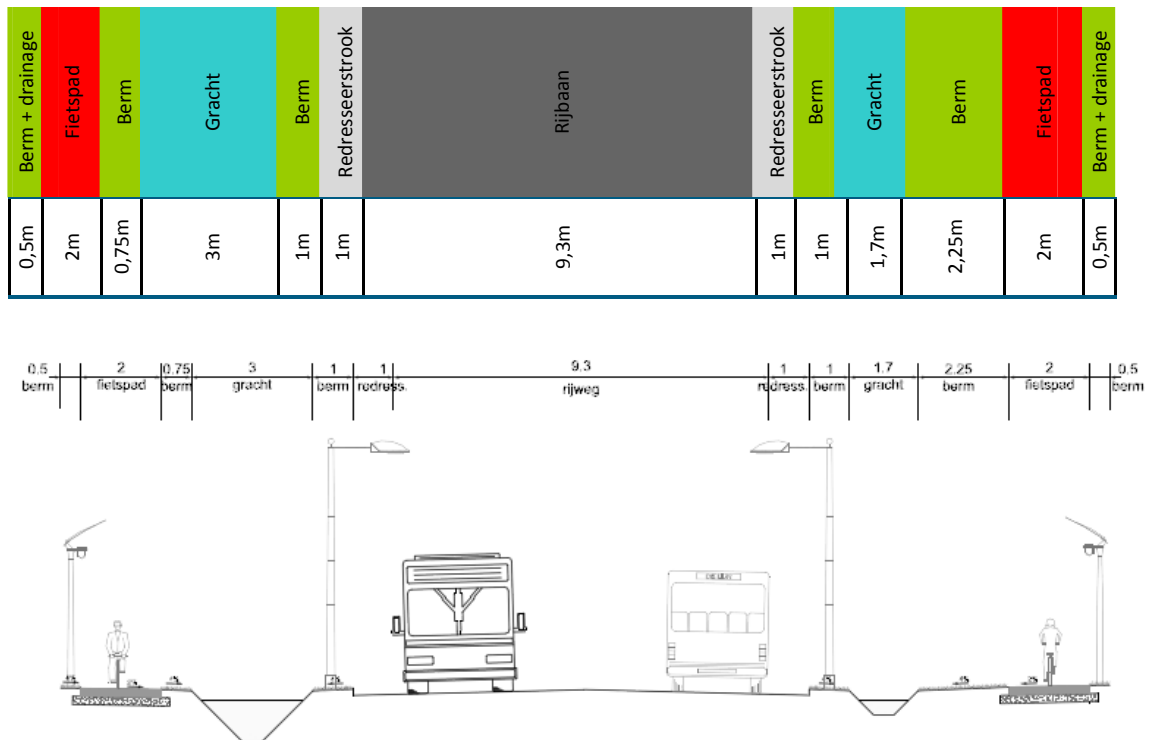
Op korte termijn bestaat de ingreep (louter) uit het realiseren van eenrichtingsfietspaden. Aan de rijbaan wordt in principe niets gewijzigd, behoudens de realisatie van veilige oversteekpunten en het wegschilderen van de bestaande aanliggende fietspaden als redresseerstrook. De afstand tussen huidige rijbaan en het nieuwe fietspad wordt dusdanig gekozen dat bij de toekomstige realisatie van een trambaan het fietspad niet opnieuw moet opgebroken worden.

De nodige breedte voor een toekomstige trambaan en 2x1 rijstroken voor autoverkeer bedraagt 12,90m tot 14,80m naargelang de trambaan al dan niet ook zal gebruikt worden als busbaan. De beschikbare ruimte tussen de bestaande grachten bedraagt slechts 11,30m. Voor de nieuwe situatie buiten de bebouwde kom, werd er gekozen om de bestaande grachten maximaal te behouden; ook na de eventuele komst van de tram. Fietspaden worden op 1m buiten de bestaande grachten gelegd. Indien ooit de trambaan gerealiseerd wordt, moet zo slechts 1 gracht verlegd worden. Naargelang de te hanteren vrije ruimte voor de trambaan, welke 8,10m breed zal zijn, kan dit nog net wel of niet binnen de ontworpen rooilijn. Om te voorkomen dat de aangrenzende percelen over het fietspad afwateren, wordt in de berm buiten het fietspad een waterafvoer (drainage) voorzien.

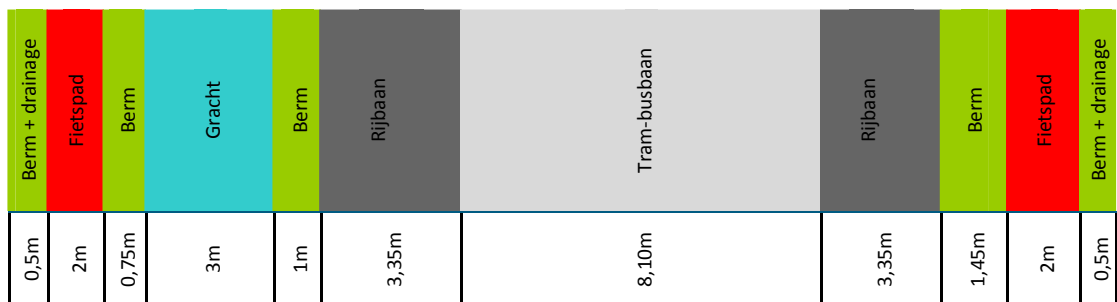
Bestaand profiel



Nieuwe situatie korte termijn bij langetermijnkeuze tram-busbaan 8,1m



Nieuwe situatie na aanleg tram-busbaan 8,1m (illustratief)



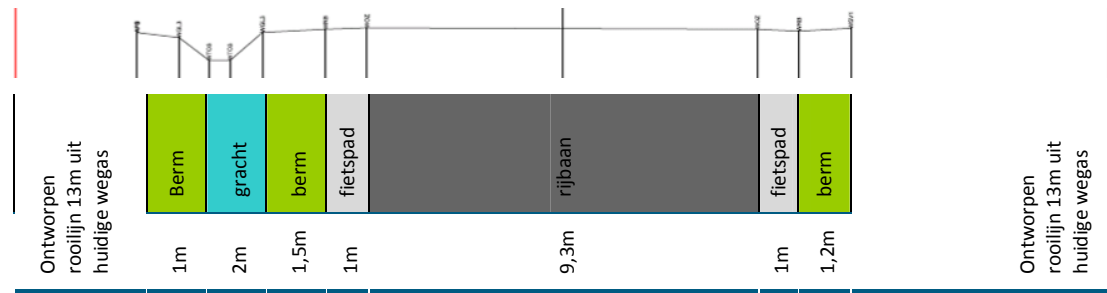
3.1.1.2 Binnen de bebouwde kom

In het segment van de bebouwde kom is slechts over een zeer beperkte lengte een open gracht aanwezig. Deze gracht wordt gesupprimeerd en vervangen door een parkeerstrook. Op basis van de conclusies uit het parkeeronderzoek en vanuit oogpunt verkeersveiligheid worden de beschikbare haakparkeerplaatsen geschrapt. Er worden enkel aan de westzijde van de rijbaan langparkeerstroken behouden. Er werd gekozen om een beperkt aantal parkeerplaatsen langs de westzijde te behouden, om de doorstroming en zichtbaarheid zo optimaal mogelijk te houden en het aantal manoeuvres te beperken, maar tegelijk toch tegemoet te komen aan de vraag van de bezoekers. De resterende ruimte wordt ingevuld met groen.

In de bebouwde omgeving worden tussen het fietspad en de bebouwing voetpaden voorzien op hetzelfde niveau als de fietspaden.

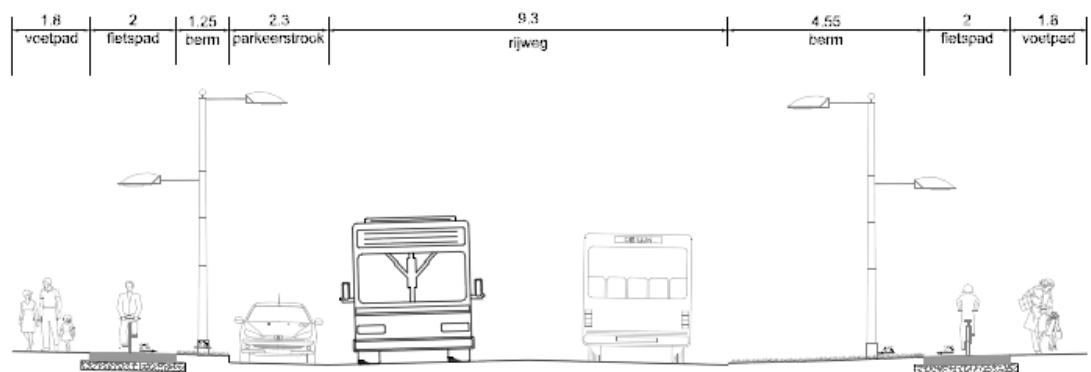
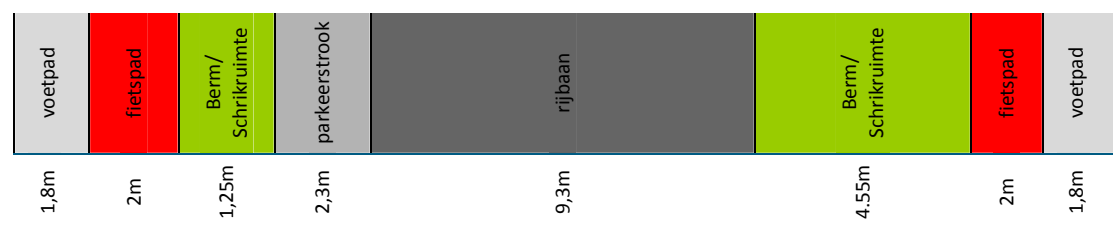
Op basis van informatie van de gemeente Malle, moet ook de riolering geheel vernieuwd worden.

Bestaand profiel

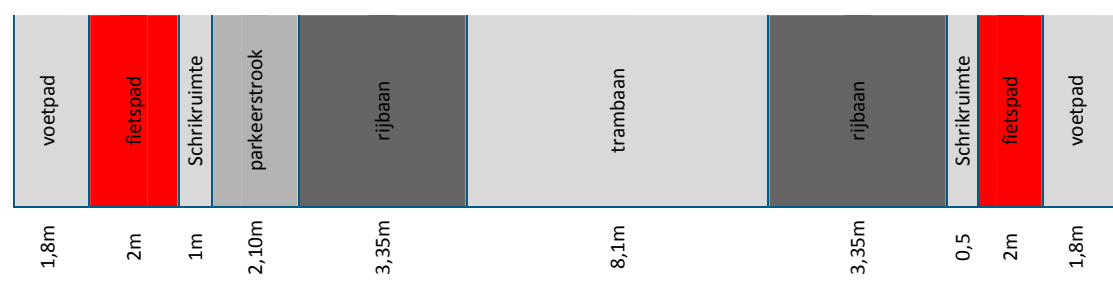


Aansluiting op profiel Stekensbergstraat:

Nieuwe situatie korte termijn bij langetermijnkeuze trambaan 8,1m



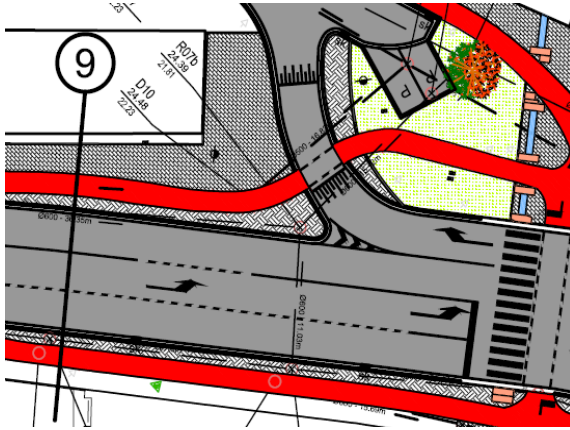
Nieuwe situatie na aanleg tram-busbaan 8,1m (illustratief)



3.1.1.3 Aansluiting centrum Malle (segment 7)

In dit kleine segment bevindt zich nog bebouwing die te dicht tegen de rijbaan staat om zonder onteigening een profiel in te passen dat rekening houdt met een toekomstige trambaan op eigen bedding. Ook verder naar het centrum van Malle is het ruimtelijk niet zo evident om tussen de bestaande bebouwing zowel fietspaden als een vrijliggende trambaan in te kunnen passen. Mogelijks is hier een trambedding geïntegreerd in de rijbaan het enige valabel alternatief. Dit vraagt echter verder onderzoek buiten het bestek van voorliggende module 11.

In functie van voorliggend fietspaddossier lijkt een onteigening van deze bebouwing (nog) niet opportuun en wordt voorgesteld het profiel af te stemmen op het recent uitgevoerde deel t.h.v. de aansluiting met de Brechtsesteenweg in kader van de zwarte punten. Dit komt neer op het aanleggen van verhoogde aanliggende fietspaden op 1m van de rijbaan. De restruimte tussen fietspad en de bebouwing wordt ingevuld als voetpad.

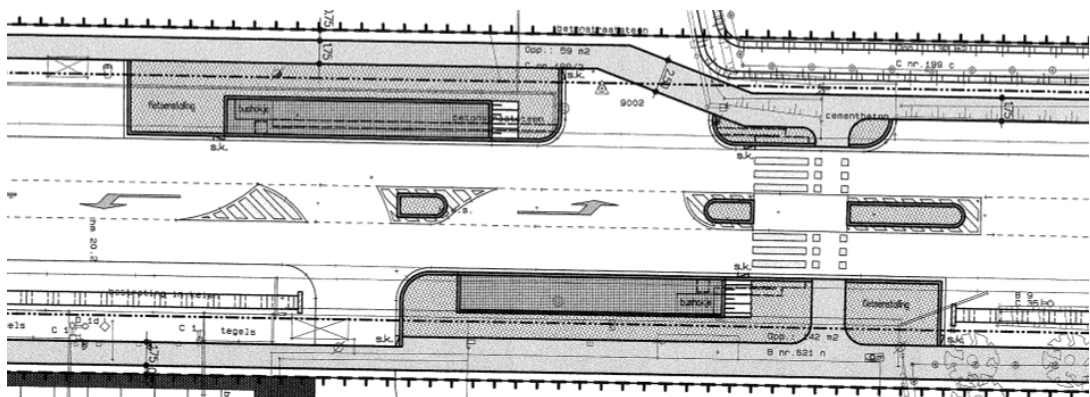


3.1.1.4 Vormgeving oversteekpunten

Om de eenvormigheid langsheen het traject te bewaren, wordt de recent uitgevoerde oversteek ter hoogte van Café Trappisten (zie onderstaande figuur) als uitgangspunt genomen voor de vormgeving van de nieuwe oversteekpunten:

- Oversteken in 2 fasen via beveiligde middenberm
- Combinatie met bushalte; fietspad loopt achter halte door

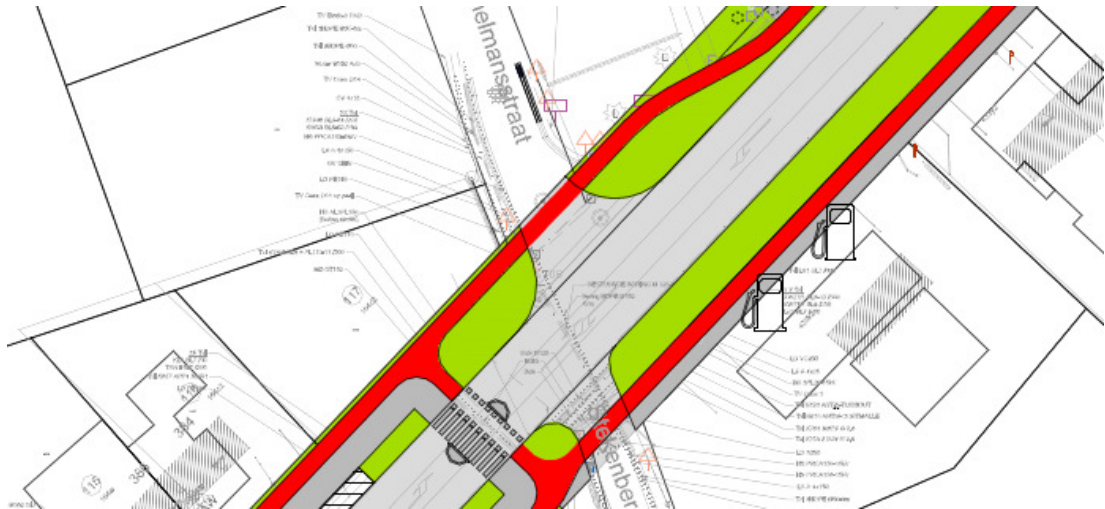
Figuur 10 Vormgeving oversteekpunten



3.1.2 Inrichting kruispunten

De fietspaden zullen over de kruispunten doorlopen op hetzelfde niveau. Dit zodat de auto op de hoofdweg een voldoende zicht heeft op de overstekende fietser en zodat de fietser zijn/haar voorrang blijft behouden. Auto's die vanuit de zijwegen richting de hoofdweg N12 komen, zullen zich op een lager niveau dan het fietspad bevinden. Dit om de automobilist duidelijk te maken dat de fietser in de voorrang is.

Figuur 11 Voorbeeld inrichting kruispunt



3.2 *Uitvoeringsdetails*

3.2.1 *Verhardingen*

Volgende verhardingen worden toegepast in het projectgebied:

verharding	locatie
asfalt	• rijweg
rode beton	• fietspad
betonstraatstenen (grijs, 220 x 220 x 80)	• voetpad • inritten t.h.v. woningen • verharding t.h.v. bushalte
donkergrijze gekloven betonstraatsteen - halfsteensverband 16,8x11,2x10cm	• parkeervakken

3.2.2 *Bepplanting*

Buiten de bebouwde kom worden de bestaande bomen waar mogelijk behouden. Bermen zullen worden ingericht als grazige stroken, zodat de auto een goed zicht heeft op de rechtdoorgaande fietser bij afslag bewegingen.

Binnen de bebouwde kom wordt aan de westzijde van de rijbaan een langspaarkeerstrook voorzien. Deze zal niet volledig ingevuld worden met parkeerplaatsen. De resterende ruimte kan ingevuld worden met plantvakken waarin lage boompjes of struiken kunnen voorkomen. De brede groene berm aan de rechterzijde van de weg kan ook ingevuld worden als plantvak met lage beplanting of kan ingevuld worden met gras. Later bij aanleg van de trambedding zal deze groene berm vervangen worden door een rijstrook.

3.2.3 *Verlichting*

De huidige verlichting wordt teruggeplaatst volgens het nieuwe ontwerp. Het is aanbevolen om extra verlichting te plaatsen op plaatsen waar fietsers de rijbaan moeten oversteken of kruisen.

3.2.4 *Riolering*

De bestaande riolering wordt behouden. Er worden geen bijkomende werken uitgevoerd.

3.3 Fasering

> toevoegen na gbc 03 dd 29/06/'12

4 Flankerende maatregelen en evaluatiecriteria

4.1 Flankerende maatregelen

Om een vlot verloop van de herinrichting te garanderen is het aanbevolen om een goede informatieverspreiding te verstrekken zowel voor, tijdens als na de werken. Dit kan onder andere gebeuren via het gemeenteblad, website en hoorzittingen.

4.2 Evaluatiecriteria

Om van een geslaagd fietsproject te kunnen spreken wordt gestreefd naar een toename van de fietsintensiteiten en een afname van de ongevallen met betrokken (brom)fietsers:

- Nagaan of er nog veel fietsongevallen gebeuren, goed bij te houden in ongevallenregistratie door de politie...
- Verzamelen van klachten van gebruikers en jaarlijks evalueren
- Gedurende de 3 opeenvolgende jaren na de realisatie zal de GBC samenkomen om de resultaten te evalueren. Dit kan mee behandeld worden tijdens de jaarlijkse GBC ter evaluatie van het mobiliteitsplan. De resultaten van de evaluatie geven aan op welke manier al dan niet bijgestuurd moet worden, zij het infrastructureel, organisatorisch (netwerken, ...) en/of flankerend.

5 Gedetailleerde kostenraming

> toevoegen na gbc 03 dd 29/06/'12

Overeenkomstig de bepalingen van de module 11 neemt de lokale overheid de volgende kosten voor haar rekening

1. levering en plaatsing van nieuwe stoepen en het onderhoud ervan tot het einde van de looptijd van de module;
2. levering en plaatsing van het straatmeubilair en het onderhoud ervan tot het einde van de looptijd van de module;
3. levering en aanplanting van het groen binnen de bebouwde kom en het onderhoud ervan tot het einde van de looptijd van de module. (De lokale overheid moet dus geen kosten betalen voor het groen buiten de bebouwde kom);
4. aanleg van of aanpassing aan DWA-riolering (behalve het op de juiste hoogte brengen van de bovenbouw van bestaande inspectieputten in de verharding van de fietspaden en het leveren en plaatsen van geschikte riooldeksels) en het percentage in de RWA-riolering dat niet ten laste valt van het gewest;
5. kosten voor aanpassen van bewegwijzering en fietsrouteplan;
6. kosten voor fietsenstallingen;
7. kosten voor extra infrastructurele maatregelen buiten de projectzone.

De overige kosten (bouwkost, studie, onteigening) komt 100% ten laste van het gewest.

Niet inbegrepen in de raming:

- *btw*
- *meerprijzen voor grondwerken bij vervuilde grond*
- *eventuele verplaatsing nutsleidingen*
- *vernieuwing DWA-riolering*
- *toezichtkosten en studiekosten uitvoeringsdossier*
- *onteigening*
- *verlichting (nieuwe verlichting zal noodzakelijk zijn; doch dit vergt een afzonderlijke studie, al dan niet in kader van een module 4).*

De gedetailleerde raming voor de projectnota wordt hierna toegevoegd.

DEEL 2 BIJLAGEN

BIJLAGE 1 VERSLAGEN

Bijlage 1 Verslagen

Verslag GBC 1

Antea Group Posthofbrug 10 2600 Antwerpen		
Gemeente : Malle Projectnaam : Ontwerp fietspaden langsheen N12 - Module 11		Projectnr: AWW: X10/N12/51 AG : 223306
VERSLAG overlegvergadering GBC dd 26-01-2012 Datum opmaak : 30-01-2012		

<u>AANWEZIG :</u>			
<u>Naam</u>	<u>Functie</u>	<u>Telefoon</u>	<u>Mail</u>
Annelies De Ridder	AWV district Brecht, Dienstkringenieur		Annelies.deridder@mow.vlaanderen.be
Roel Smits	AWV district Brecht, Districtschef	0478/56.00.96	Roeland.smits@mow.vlaanderen.be
Kathleen Huet	Departement MOW, Mobiliteitsbegeleider BMV	T 03/224.94.26	Kathleen.huet@mow.vlaanderen.be
André Arnauw	Provincie Antwerpen, Dienst Mobiliteit	T 03/240.66.73	Andre.arnauw@admin.provant.be
Geert Soenen	Provincie Antwerpen, Dienst Mobiliteit	T 03/240.66.73	Geert.soenen@admin.provant.be
Jef Van Staeyen	De Lijn, Turnhout	0473/65.71.80	Jef.vanstaeyen@delijn.be
Danny Van Oeckel	Gemeente Malle, Manager grondzaken	0476/96.98.43	Danny.van.oeckel@malle.be
Johan Bockx	Gemeente Malle, Dienst OW	T 03/310.06.45	
Koen Slabbaert	Antea Group, RMB	T 03/221.57.14 F 03/221.55.01	Koen.slabbaert@anteagroup.com
Stijn Van Maldeghem	Antea Group, Infra	T 03/221.57.62 F 03/221.55.01	Stijn.vanmaldeghem@anteagroup.com
<u>VERONTSCHULDIGD / AFWEZIG :</u>			
Rudy Reynders	Gemeente Zoersel, Dienst Planning	T 03/298.08.00	Rudy.reynders@zoersel.be

Doel Overleg

Dit overleg heeft als doel een eerste toelichting te geven over het voorliggende project en de eerste noden en vragen te kennen van de verschillende betrokken partijen om zo een duidelijker idee te krijgen over hoe het (voor)ontwerp er kan uitzien

Toelichting Project

Antea Group heeft de opdracht van AWW om een ontwerp op te maken voor de aanleg van fietspaden langsheen de N12, en dit in het kader van een module 11. Het traject langs de N12 is gelegen tussen de kilometerpunten 18,73 en 22,30 en sluit aan op de TV3V-projecten:

- Zoersel: N12 – A. Vesaliuslaan
- Malle: N12 – N133 Brechtsesteenweg.

De bestaande infrastructuur kan als volgt samengevat worden:

- secundaire weg type III
- weg voor uitzonderlijk transport
- 3 rijstroken: 2 x 1 met middenstrook/afslagstrook
- snelheidsbeperking tot 70km/h, verbod op inhalen
- aanliggend fietspad aan beide zijden van de weg
- grote bomen en grachten
- 8 bushaltes
- 4 voetgangersoversteken (A. Vesaliuslaan/Eikendreef/Trappisten/Brechtsesteenweg)

Onderzoeksvragen:

- rijbaan: 2x1 met of zonder middenstrook/afslagstrook?
- aanliggend vs. vrijliggend fietspad?
- dubbelrichting vs. enkelrichtingsfietspaden?
- toekomstige trambaan?
- bushaltes op of naast rijbaan?
- maximale oversteekbaarheid (bvb. door middenstrook om te vormen tot overrijdbare middenberm) vs. bundelen op belangrijke punten (bvb. bushaltes, kruisende fietsroutes, aansluitingen verkeersgenererende functies)

Bemerkingen en voorstellen partijen

AWV

- vraagt beperkt in te grijpen in de eigenlijke wegenis gezien de opdracht kadert in de aanleg van fietspaden.
- bermen tussen rijweg en fietspaden naar een breedte van 1m te brengen.
- vraagt mogelijke oversteken te combineren met bushaltes.
- fietspaden ver genoeg uit rijbaan leggen om eventuele trambaan niet te hypothekeren.
- behoud open grachten.

Malle

- gelet de doorstroming is het wenselijk de middelste rijstrook te behouden.
- project ten aanzien in 3 verschillende profielen: zijde Zoersel/t.h.v. Trappisten/zijde Malle.
- gezien de ouderdom, en hieraan verbonden onderhoud, kan mogelijks aanvaard worden dat er bomen gerooid worden en nieuwe aangeplant.
- RUP op deel t.h.v. Trappisten (gegevens door Malle aan Antea Group te overhandigen).
- waterloop onder de N12 t.h.v. de Moerbeeklaan.
- uitbreiding "Kindervreugd" achter Stekensbergstraat.
- er bestaan enkele verkaveling waarvoor een rooi -/ bouwlijn is opgelegd (gegevens door Malle aan Antea Group aan te leveren).
- bestaande inbuizingen langs de N12 zijn in slechte staat.
- vragen nodige aandacht voor de aanwezige nutsleidingen en zone te voorzien in het ontwerp.
- Aquafin en Hidrorio (Pidpa) zouden geen werken voorzien op korte termijn.

aBMV

- Er moet niet op elk kruispunt een beveiligde oversteek zijn; oversteken selectief bundelen op relevante punten.
- Rekening houden met ontsluiting van belangrijke verkeersgenererende functies (scholen, supermarkt, ...)

De Lijn

- concrete plannen aangaande tram op de N12.
- halteren langs de rijweg zou aanvaard kunnen worden gelet de hinder bij het halteren op de rijweg.
- afhankelijk van de gekende tellingen en mogelijkheden tram aantal haltes te behouden of te wijzigen.

Provincie Antwerpen

- stellen dat aan beide zijden van de N12 een vrijliggend, enkelrichtingsfietspad voorzien dient te worden. Binnen de bebouwde kom kan aanliggend mits nodige voorzieningen.
- Melden de aanwezigheid van toeristische fietsroutes die de N12 kruisen t.h.v. Elzenlaan-Nooitrust en Tichelmanstraat.

Zoersel

- zouden voetpad willen laten doortrekken van aan de A. Vesaliuslaan tot aan de oprit van Aldi.

Samenvatting

Uit de verschillende standpunten van de aanwezige partijen kan als eerste conclusie opgemaakt worden dat:

- de middelste rijstrook behouden dient te blijven.
- langs beide zijden van de N12 een enkelrichting fietspad, vrijliggend, voorzien dient te worden.
- afhankelijk van de gegevens aangaande de tramlijn en de gekende tellingen er een "x" aantal bushaltes behouden dienen te blijven, te voorzien naast de rijweg.
- belangrijk hierbij is de beschikbare ruimte. Deze zal bepaald worden door de bestaande rooilijnen en toestand, de te ontwikkelen rooilijnen en de plannen aangaande de tramlijn.

Afspraken

Antea Group zal een overzichtsplanning opmaken met de aanduiding van de bestaande bushaltes en oversteken. Dit op vraag ter toelichting van de verschillende besturen.

Volgens de opdracht aan Antea Group dient voor 16/03/'12 een startnota ingediend te worden.

Antea Group zal verdere gegevens opvragen en verwerken bij de verschillende instanties: De Lijn, Dienst Waterbeleid, ...

Een volgend overleg zal plaats vinden op maandag 27 februari 2012 omstreeks 14.30h in de gebouwen van het District Brecht.

Opgemaakt door Antea Group

Posthofbrug 10 te 2600 Antwerpen

Stijn Van Maldeghem, Project Ingenieur

Verslag GBC 2

Antea Group Posthofbrug 10 2600 Antwerpen		
Gemeente : Malle Projectnaam : Ontwerp fietspaden langsheen N12-Module 11		Projectnr: AWV: X10/N12/51 AG : 223306
VERSLAG overlegvergadering GBC dd 27-02-2012 Datum opmaak : 28-02-2012		

<u>AANWEZIG :</u>			
<u>Naam</u>	<u>Functie</u>	<u>Telefoon</u>	<u>Mail</u>
Annelies De Ridder	AWV district Brecht, Dienstkringingenieur		Annelies.deridder@mow.vlaanderen.be
Roel Smits	AWV district Brecht, Districtschef	0478/56.00.96	Roeland.smits@mow.vlaanderen.be
Kathleen Huet	Departement MOW, Mobiliteitsbegeleider BMV Provincie Antwerpen, Dienst Mobiliteit	T 03/224.94.26	Kathleen.huet@mow.vlaanderen.be
André Arnauw		T 03/240.66.73	Andre.arnauw@admin.provant.be
Jef Van Staeyen	De Lijn, Turnhout	0473/65.71.80	Jef.vanstaeyen@delijn.be
Raymond Boden	Politie, Zone Voorkempen		verkeer@politie-voorkempen.be
Danny Van Oeckel	Gemeente Malle, Manager grondzaken	0476/96.98.43	Danny.van.oeckel@malle.be
Johan Bockx	Gemeente Malle, Dienst OW	T 03/310.06.45	johan.bockx@malle.be
Gilbrant Nafri	Gemeente Zoersel, Dienst OW	T 03/298.08.51	Gilbrant.nafri@zoersel.be
Katrijn Van Beek	Gemeente Zoersel, Dienst OW		katrijn.vanbeek@zoersel.be
Stijn Van Maldeghem	Antea Group, Infra	T 03/221.57.62 F 03/221.55.01	Stijn.vanmaldeghem@anteagroup.com
<u>VERONTSCULDIGD / AFWEZIG :</u>			
Koen Slabbaert	Antea Group, RMB	T 03/221.57.14 F 03/221.55.01	Koen.slabbaert@anteagroup.com
Harry Hendrickx	Gemeente Malle, Burgemeester		burgemeester@malle.be
Jules Mintjens	Gemeente Malle, Schepen OW		Jules.mintjens@malle.be
Tom Vermeiren	Gemeente Malle, Stedenbouwkundig Ambt.		tom.vermeiren@malle.be
Anny De Schutter	Gemeente Malle, Duurzaamheids Ambt.		anny.de.schutter@malle.be
Rudy Reynders	Gemeente Zoersel, Dienst Planning	T 03/298.08.00	Rudy.reynders@zoersel.be Planning.infrastructuur@zoersel.be
Luc Kennis	Gemeente Zoersel, Schepen OW		luc.kennis@zoersel.be
Geert Soenen	Provincie Antwerpen, Dienst Mobiliteit	T 03/240.66.73	Geert.soenen@admin.provant.be

Doel Overleg

Dit overleg heeft als doel de voorgestelde startnota, opgesteld na de CBC van 26/01/2012, te bespreken en mogelijke bemerkingen op te geven. Dit naar de verdere opmaak van de startnota voor de PAC.

Bespreking Startnota

1. Partners en actoren

- Raymond Boden - Politie Voorkempen
- Luc Kennis – Schepen Zoersel

2. Inleiding

/

3. Analyse

3.1.2.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Antwerpen

Malle geeft aan dat de 'alternatieve fietsroute' via de abdij Trappisten deels over privédomein loopt en dus niet onderhouden kan worden door de gemeente. Dit fietspad kan dus niet als 'functioneel' aanzien worden.

3.1.2.3 Recreatief fietsknooppuntennetwerk Antwerpen

Malle vraagt om na te gaan of het mogelijk geacht wordt om het deel tss knooppunten 61 en 62 te verplaatsen naar de Mostheuvellaan – St-Pauluslaan (zie ook 3.3.3).

3.1.3.2 Mobiliteitsplan Malle

Wegencategorisering: definitie van een lokale erftoegangsweg?

3.1.4.3 Ontwikkeling Masterplan 2020

Mee op te nemen dat er wel rekening gehouden wordt met de nodige, minimale, breedte tbv de aanleg van een trambaan, echter dat de prioriteit van de studie op de realisatie van veilige fietspaden gelegen is.

3.2.1 Ruimtelijke segmenten

De gemeente Malle vraagt om volgende indeling aan te houden:

- a) Centrum Malle – Stekensbergstraat: “bebouwde kom”
- b) Stekensbergstraat – Kempendreef: “bebouwd”
- c) Kempendreef – St-Pauluslaan: “weinig bebouwd”
- d) St-Pauluslaan – Nooitrust: “omgeving Trappisten, sporadisch bebouwd”
- e) Nooitrust – A Vesaliuslaan: “bebouwd”
- f) A Vesaliuslaan – Centrum St-Antoonius: “bebouwde kom”

3.2.2 Publiekstrekkende functies

Horeca –en handelszaken niet vernoemen, exclusief Aldi, gezien beperkt belang ivf studie.

Wel toe te voegen:

- Scherpenbergmolen langs de Tichelmanstraat

3.2.3 Waterlopen

- 3^e categorie: dit betekent dat de gemeente instaat voor het onderhoud van de waterloop, exclusief doorsteken onder een gewestweg welke ten last is van AWW, maar dat eventuele machtigingen aangevraagd dienen te worden bij de Provincie
- Thv Riscchotlei – Doornlaan: bevoegdheid Zoersel?

3.3.1.1 Auto –en vrachtverkeer

Verskil R4 vs G4 (voor uitzonderlijk vervoer) aan te geven.

3.3.1.2 Fietsverkeer

Hierbij te vermelden dat er vele schoolgaande fietsers, naar het St Jan Berchmanscollege en Mariagaarde Instituut, via de abdij de Trappisten rijden (vanuit St Antonius) en via de Hallebaan – Schaggeleweg (vanuit Zoersel) rijden.

3.3.1.3 Openbaar vervoer

Vermelden dat binnen de bebouwde kom de maximum afstand tussen 2 haltes 500m bedraagt.

3.3.2.3 Intensiteiten

Te vermelden dat er weinig fietsers geteld worden.

3.3.2.4 Parkeren

Vraag van Malle en politie om de parkeermogelijkheden (huidige kasseistrook) binnen de bebouwde kom te behouden, indien ruimte beschikbaar is/blijft.

3.3.3 Verkeersleefbaarheid

Malle vraagt om voor het kruispunt Tichelmanstraat-Stekensbergstraat de mogelijkheid na te gaan om een, met verkeerslichten, beveiligde oversteek te voorzien gezien de aanwezige fietsroute, achterliggende KMO, ...).

Ook vraagt Malle om voor het kruispunt met de St Pauluslaan een beveiligde oversteek te voorzien gezien de mogelijke bestemmingen en als de knooppuntenroute kan worden aangepast.

4. Gewenste Inrichtingen

4.1.3 Inrichtingsprincipes uitzonderlijk vervoer

Zie ook 3.3.1.1 en 3.3.2.4

4.2 Mogelijke oplossingsconcepten

Vraag vanuit AWV om rekening te houden met de nodige breedte tbv de aanleg van een trambaan en trachten de bestaande grachten zo veel als mogelijk te behouden.

4.2.3.2 Oversteekmogelijkheden vs bushaltes

Vraag vanuit de gemeente Malle om de bestaande bushalte Scherpenberg te vervangen/op te schuiven naar het kruispunt Stekensbergstraat – Tichelmanstraat, rekening te houden met maximale afstand tussen bushaltes ⇒ mogelijkheid tot bushaltes thv N133 – Hallebaan?

Na te gaan of de haltes thv de Eikendreef afgeschaft kunnen worden gezien de nabije locatie van de haltes thv Nooitrust en de Olmenlei.

4.3 Wijziging wegprofiel

Zie ook 4.2

Afspraken

Samen met dit verslag wordt de besproken nota overgemaakt zodat eventuele andere bemerkingen gesteld kunnen worden.

De in de startnota opgenomen profielen zullen mee overgemaakt worden.

Volgens de opdracht aan Antea Group dient voor 16/03/'12 een startnota ingediend te worden voor PAC.

Een volgend overleg zal plaats vinden om laatste hand te kunnen leggen aan de startnota voor deze naar PAC gaat.

Opgemaakt door Antea Group Posthofbrug 10 te 2600 Antwerpen
--

Stijn Van Maldeghem, Project Ingenieur

PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE ANTWERPEN

ADVIES VAN DE AUDITOR

Gemeente	MALLE
Onderwerp	N12 St Antonius – Handelslei – Brechtsesteenweg – fietspaden module 11 - startnota
Datum	25 april 2012

Procedure project

Mobiliteitsplan	Projectnummer (historia)	Startnota	Projectnota	Koepelmodule
Malle: beleidsplan 28/8/2008	2761	op heden		Nog op te maken

1 Aanwezigheidslijst

Zie bijlage.

2 Situering van de bespreking

De bespreking wordt ingeleid door een toelichting door de vertegenwoordigers van de ontwerper en van de gemeente bij het tot stand komen en de inhoud van de startnota.

3 Bespreking

Volgende elementen uit de bespreking zijn van belang voor het vervolgtraject van het proces:

- Het is niet duidelijk welk profiel in de GBC verkozen werd. Er wordt toegelicht dat de documenten voor de GBC niet op voorhand werden verspreid en dat de GBC dus niet tot een echte discussie en conclusie kon komen. De leden van de GBC vragen hier verbetering in voor het verdere verloop van het project.

- Verschillende commissieleden spreken hun waardering uit dat ook langere termijn opties m.b.t. de aanleg van de sneltramverbinding Antwerpen-Malle aan bod kwamen. Er wordt echter ook aandacht gevraagd voor de kwaliteit van de tussentijdse oplossing (geen 'verloren' ruimtes creëren maar uitgaan van een groene boulevard als ontwerpbeeld).
- Uit de toelichting blijkt dat het de bedoeling is het proces voor fietspadenproject en het RIO-project gelijktijdig te laten lopen (onteigeningen, werken). Dit zal een sterke procesregie vergen (rol op te nemen door de gemeente). De onteigeningen staan op het programma van AWV.
- De ongevalsgegevens zouden moeten aangevuld worden met de meer recente cijfers en geanalyseerd worden.
- Kwantitatieve gegevens i.v.m. parkeren en openbaar vervoer gebruik ontbreken, nochtans zijn die belangrijk bij de verdere uitwerking van het ontwerp.
- Bij de in de nota beschreven segmentering worden de ruimtelijke en verkeerskundige benadering gemengd. Het is wenselijk de als aparte 'lagen' te scheiden en dan terug in 'overlay' te brengen. De segmentering zou moeten leiden tot een goede landschappelijke inpassing/differentiatie van het ontwerp en een goed leesbaar wegbeeld.

4 Afsluitende bemerkingen en suggesties van de auditor

De voorgelegde startnota is goed leesbaar en goed gedocumenteerd opgemaakt. De ontwerpkeuzes zijn helder beschreven en goed afgewogen.

De sterkte van de nota is o.a. dat een adaptief ontwerpconcept werd uitgewerkt, waarmee een korte termijnoplossing voor de aanleg van veiliger fietspaden kan uitgewerkt worden, maar op langere termijn de inplanting van de wenselijke trambaan mogelijk blijft. Ook het meervoudig gebruik op korte termijn (normale verkeersomstandigheden, uitzonderlijke transporten) wordt in het concept mogelijk.

Uit de nota blijkt een consensus in de GBC.

Ook de PAC adviseert het in de nota beschreven ontwerpconcept als basis te nemen voor het verdere ontwerpproces. Tijdens de bespreking werden een aantal suggesties gedaan voor aanvullend onderzoek die het ontwerp bijkomend kunnen stofferen. De auditor beveelt aan deze suggesties ter harte te nemen in het verdere ontwerpproces.

In het bijzonder vraagt hij aandacht voor een goed onderbouwde aanpak van het parkeervraagstuk in de bebouwde kom. Ook het veiligheidsaspect (eventuele interactie fietsverkeer en parkeren/deparkeren) vergt aandacht in het ontwerp.

M.b.t. het openbaar vervoer is een verdere afstemming met de Lijn over de gedetailleerde ruimtereservering voor de trambaan wenselijk. Ook de definitieve inplanting van de haltes, de inrichting ervan (inclusief eventuele fietsstallingen, oversteekvoorzieningen e.d.) dient verder overlegd en bij voorkeur ook onderbouwd te worden (bv. reizigerstellingen).

De aangevulde ongevalsgegevens dienen in de projectnota niet enkel diepgaander geanalyseerd (bv. onderscheid tussen kop-staart ongevallen, zijdelingse botsingen, oversteekongevallen e.d.) maar ook in verband gebracht met het ontwerp (t.t.z. er dient aangegeven in welke mate het ontwerp een antwoord geeft op de optredende ongevalspatronen).

Tenslotte vraagt de auditor aandacht voor een goed doordacht totaalontwerp: locatie van de oversteken en poorten, duidelijk onderscheid qua wegbeeld binnen en buiten bebouwde kom. Dergelijk totaalbeeld van het projectgebied dient hernomen in de projectnota, dit als 'kapstok' voor de gedetailleerde ontwerpen.

Ook flankerende maatregelen en evaluatiecriteria mogen niet ontbreken in de projectnota.

5 Advies

De startnota wordt conform verklaard.

6 Verdere procedure

De projectnota kan opgemaakt worden op basis van de startnota, rekening houdend met de bemerkingen van de PAC.

Antwerpen, 7 mei 2012
Voor advies,



de projectauditor,
Dirk Lauwers

Provinciale Auditcommissie Antwerpen

Vergadering van 25 april 2012

 Onderwerp: TALE-200801 - fietspaden N12 (module 11)
 SA)


naam	Functie	telefoon	handtekening
Henk Keymeulen	AWVA Afdelingshoofd Voorzitter	03/224.99.08	verontschuldigd
Frank Leys	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid co-voorzitter	03/224.99.45	
Tom Janssens	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.99.07	verontschuldigd
Yves de Belyr	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.99.14	
Nikke Curinckx	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.99.76	verontschuldigd
Kathleen Huet	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.94.26	
Rutger Moons	AWVA	03/224.99.48	verontschuldigd
Ilse Moeremans 	Ruimtelijke Ordening	03/224.95.06	
Lode De Kasel	De Lijn Antwerpen Directeur	03/218.14.02	verontschuldigd
Roger Corbreun	De Lijn Antwerpen	03/218.14.14	verontschuldigd
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen DROM	03/240.99.08	
Dirk Lauwers	Extern auditor (projecten)		
	men		AUS
Gaëtan Someren	Kon. Antw. (DMO) B	03/240.66.53	
Annelies de Rudder	AWV - IVA Dienstverlening en Beveiliging		
Miriam Henkens MEMBER OF STAFF	Buizen en in Schepen Vlaanderen		
JAN DECKECQ	Manager Grondwerken Malle	03/310.05.50	
JOHAN BOECK	OPENBARE WERKEN & MOBILITEIT	03/310.06.65	
GILBERT NAFFRI	projectleider Zoraad	03/2480.85.1	
Vera Stubbout	Antea Group	03.221.97.14	