



Vlaanderen
is veilig onderweg

N11 Kapelsesteenweg

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Toelichting parkeerstudie
wegenverkeer.be

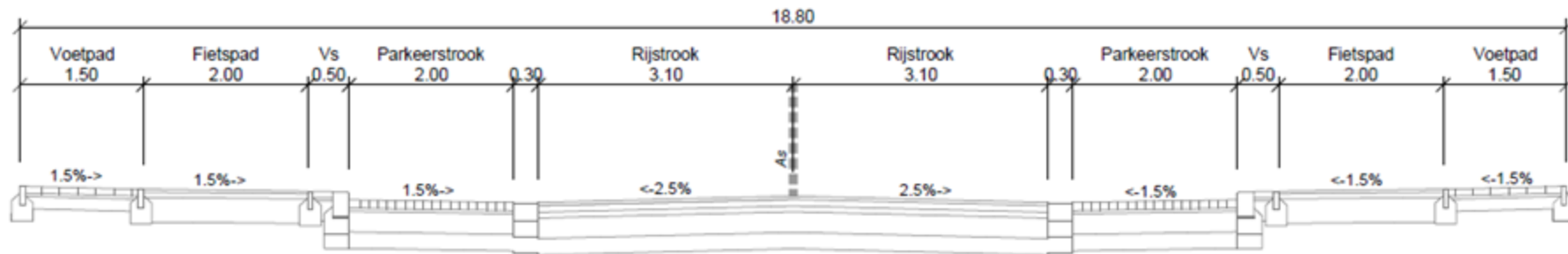
Doelstelling

Het project is een samenwerking tussen AWW, 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



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?

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

Parkeermotief: tussen 8u en 18u
ieder uur

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 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

Analyse

Bestaande toestand versus ontworpen toestand

Parkeercapaciteit:

Bestaande toestand: 360 (exclusief de zijstraten)

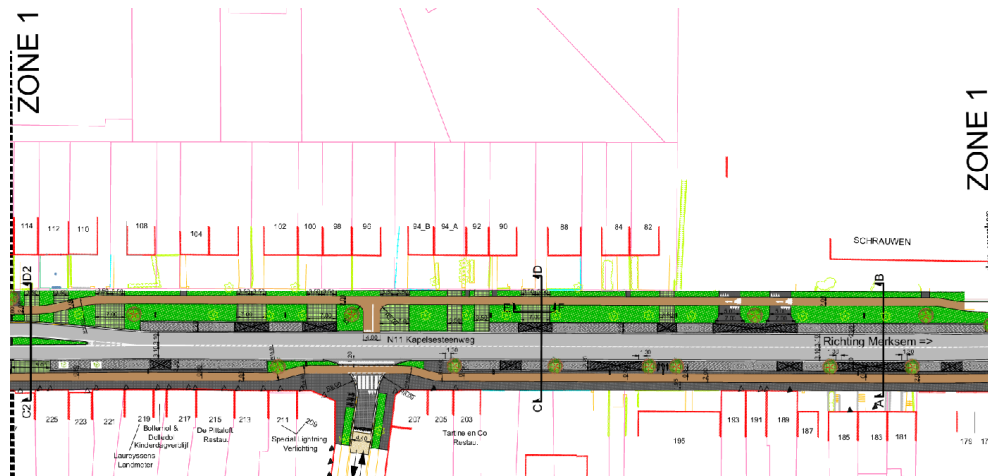
Ontworpen toestand: 254 (exclusief de zijstraten)

Maximale parkeerdruk handelskern:

het maximum aantal gelijktijdig aanwezige voertuigen **tussen 8u en 18u**

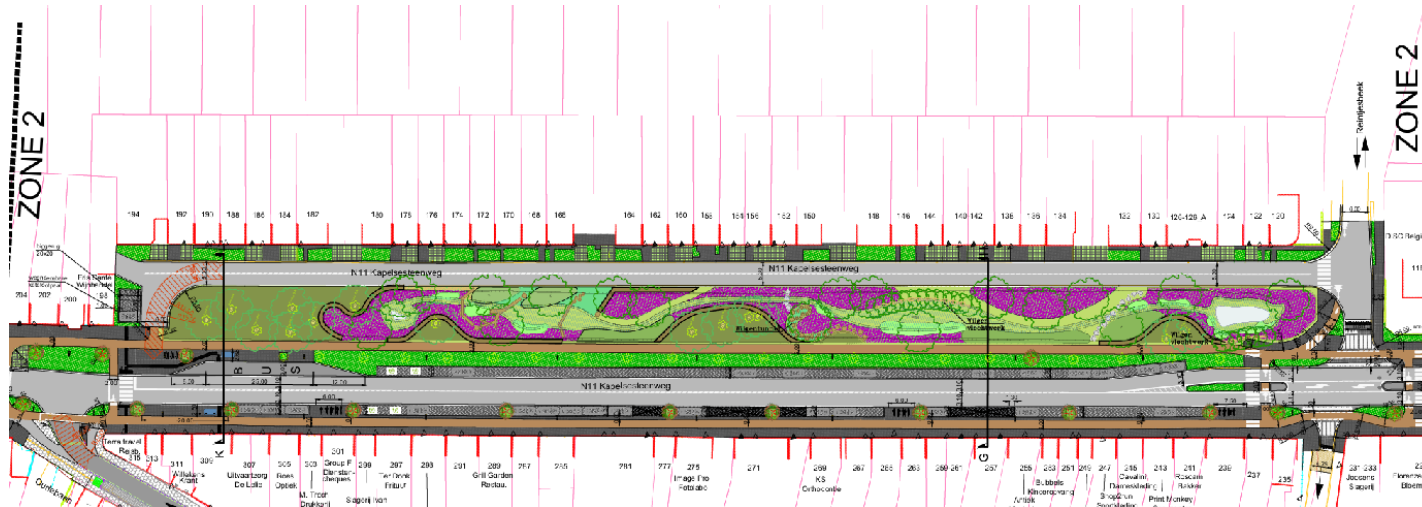
Zone 1 - huisnr 177 tot Reintjesbeek

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Maximale parkeerdruk	Balans tov max
zone 1	42	37	-5	36	+1



Zone 2 - Reintjesbeek - Oudebaan (zone ventweg)

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Maximale parkeerdruk	Balans tov max
zone 2	74	61	-13	46	+15



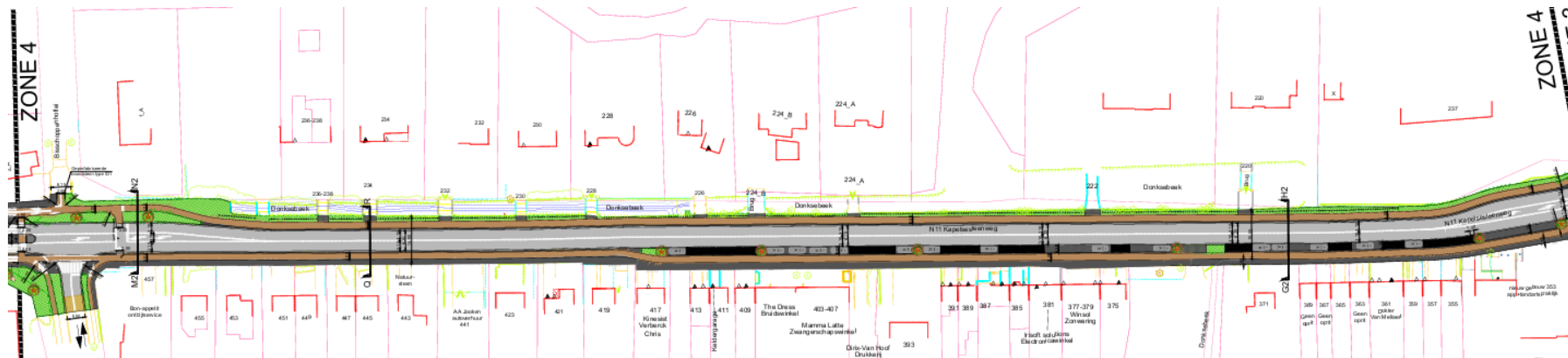
Zone 3 - Oudebaan - Donksesteenweg

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Maximale parkeerdruk	Balans tov max
zone 3	3	11	+8	4	+7



Zone 4 - Donkesteenweg - Bisschoppenhoflei/Veltwijcklaan

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Maximale parkeerdruk	Balans tov max
zone 4	35	23	-12	21	+2



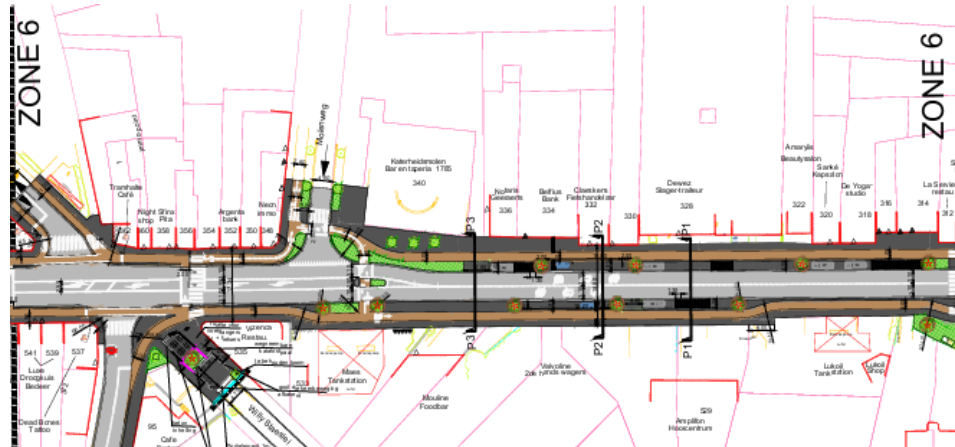
Zone 5 - Bisschoppenhofle/Veltwijcklaan - De Caterslei/Bist

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Maximale parkeerdruk	Balans tov max
zone 5	109	47	-62	66	-19



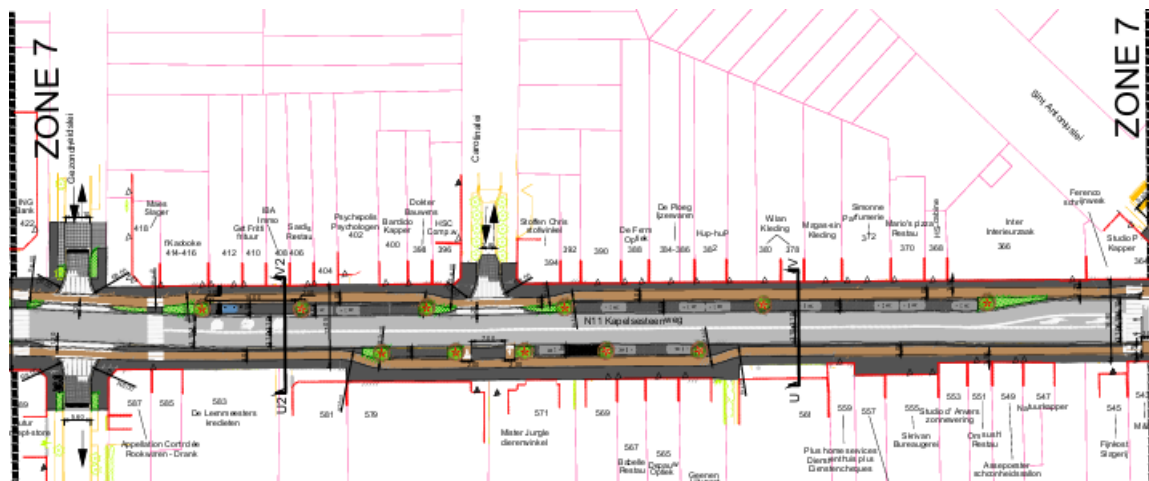
Zone 6 - De Caterslei/Bist - Sint Antoniuslei

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Maximale parkeerdruk	Balans tov max
zone 6	19	10	-9	21	-11



Zone 7 - Sint Antoniuslei - Gezondheidslei/Frans Standaertlei

	Bestaande Toestand	Ontworpen Toestand	Parkeerbalans	Maximale parkeerdruk	Balans tov max
zone 7	29	22	-7	30	-8



Besluit parkeerdruk handelskernen

- Uitgezonderd zone 3, is er een negatieve parkeerbalans in alle zones en zullen er parkeerplaatsen verdwijnen
- 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

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

Innames

Ten behoeve van parkeerstroken

Om ruimte te creëren voor het inrichten van parkeerstroken, werden er innames voorzien.

- Zone 1+2+3: geen innames omdat het ontwerp voorziet in voldoende parkeerplaatsen om het drukste moment op te vangen
- Zone 5: geen innames voor een parkeerstrook aan de kant van Ekeren. Percelen hebben een ruime private oprit. Uit parkeeronderzoek blijkt dat de bezetting op privaat terrein laag is. Er zijn wel parkeerstroken voorzien aan de kant van Brasschaat.

Zone 4

Innames kant Ekeren

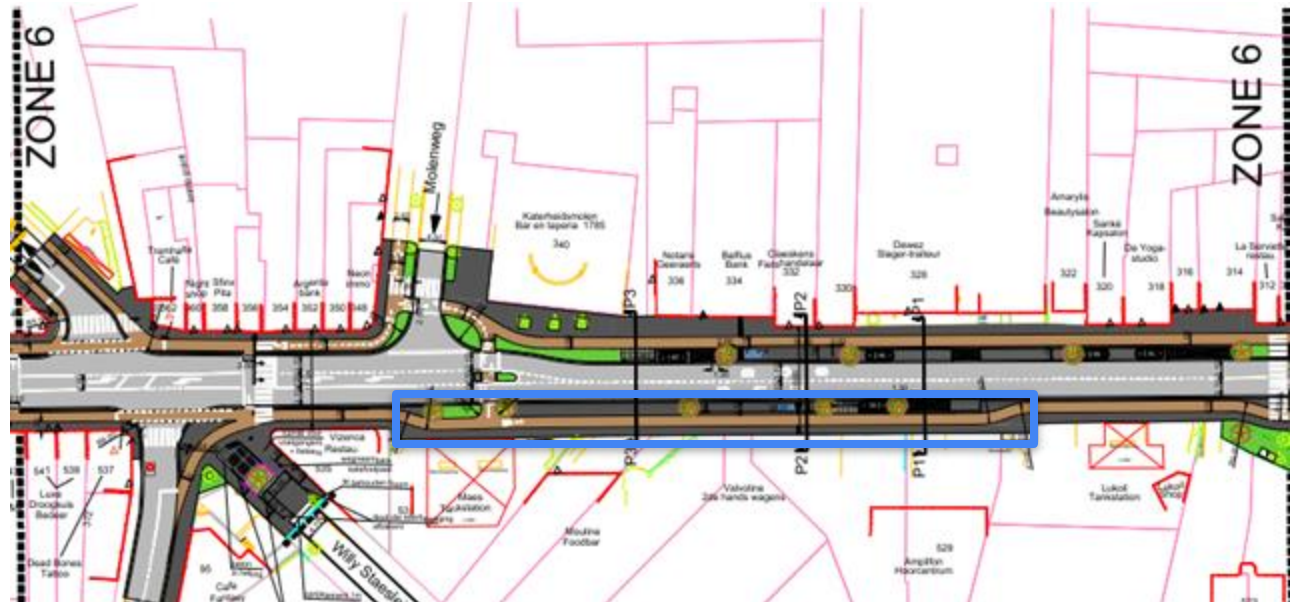
- Innames van huisnummer 353 tem 371: **+9 parkeerplaatsen**
- Kant Brasschaat geen innames mogelijk wegens waterloop
- Deels opvangen van tekort in zone 5-6-7



Zone 6

Innames kant Ekeren

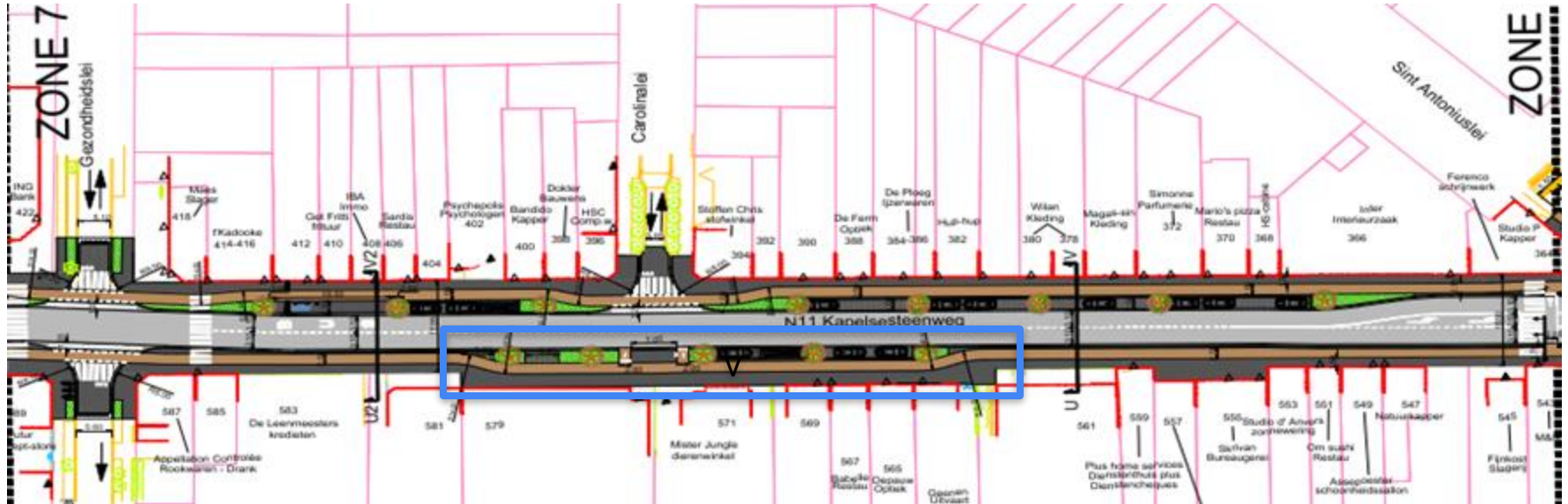
- +2 parkeerplaatsen door inname
- Geen parkeerstrook ter hoogte van foodbar (parkeren op eigen terrein)



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 door inname
- 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 die gebruikt kunnen worden door klanten
- In totaal 254 parkeerplaatsen over het hele projectgebied