

Kapellen; module 13 & 4 (SO VI en SO VIII) - N111 Klinkaardstraat

projectnota (versie november 2018)

Gemeentebestuur Kapellen
Antwerpsesteenweg 130
2950 Kapellen

Sweco Belgium nv
Mechelen, november 2018

Verantwoording

Titel : Kapellen; module 13 & 4 (SO VI en SO VIII) - N111 Klink-aardstraat

Subtitel : projectnota

Projectnummer : 297433

Referentienummer :

Revisie : d

Datum : November 2017 / april 2018 / november 2018

Auteur(s) : Gert Weymans, Joris Vandebon, Manu Versluys, Dimitri Van Woensel, Jo Van den Bossche, Inge Beyers (Kapellen)

E-mail adres : gert.weymans@swecobelgium.be

Gecontroleerd door : Bert.mulleman@swecobelgium.be

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd door :

Paraaf goedgekeurd :

Contact : Sweco Belgium nv
Posthofbrug 2-4, bus 1
B-2600 Antwerpen (Berchem)
T +32 3 808 10 96
www.swecobelgium.be

Inhoudsopgave

1	Leeswijzer	6
2	Situering van de opdracht	7
2.1	doel van de projectnota	7
2.2	Geografische ligging.....	7
2.3	Betrokken actoren	9
2.4	Historiek van het project Module 14 / projectsubsidiedossier: procesverloop	9
2.5	Modules / samenwerkingsovereenkomsten	9
3	Aanvullingen op het deel startnota	10
3.1	kruispunten	11
	uit de startnota	11
	verder onderzoek.....	11
	voorstelling op de infovergaderingen	12
	Aanpassingen nav de GBC of infovergaderingen.....	12
	Finaal voorstel voor uitwerking van deze projectnota.....	13
3.2	Deelgebied A: binnen de bebouwde kom (bibeko)	15
	uit de startnota	15
	verder onderzoek.....	15
	voorstelling op de infovergaderingen	18
	Aanpassingen nav de GBC of infovergaderingen.....	19
	Finaal voorstel voor uitwerking van deze projectnota.....	19
3.3	Binnen bebouwde kom – parkeren	21
3.4	deelgebied B: overgangsgebied tussen bebouwde kom en Selstbaan (lengte 1265 m)	23
	uit de startnota	23
	verder onderzoek.....	23
	voorstelling op de infovergaderingen	24
	Aanpassingen nav de GBC of infovergaderingen.....	24
	Finaal voorstel voor uitwerking van deze projectnota.....	25
3.5	deelgebied C: buitengebied tussen Selstbaan en gemeentegrens Kalmthout (lengte 1085 m).....	27
	uit de startnota	27
	verder onderzoek.....	27
	voorstelling op de infovergaderingen	27
	Aanpassingen nav de GBC of infovergaderingen.....	27
	Finaal voorstel voor uitwerking van deze projectnota.....	27
4	ontwerpprincipes	28
4.1	Afwijkingen tov het typeprofiel	28
	aan de vooruitspringende woningen binnen bebouwde kom	28
4.2	Parkeren BIBEKO	29
4.3	Conflictpresentaties ter hoogte van zijstraten.....	30
4.4	Perceelstoegangen en inbuizingen van grachten	30
4.5	Bushalteplaatsen.....	31
4.6	fietsoversteek aan Selstbaan.....	33
4.7	Materiaalgebruik.....	33

4.8	Verlichting	34
4.9	Nutsleidingen en riolering	35
5	Ontheffingen	36
6	Timing en verder procesverloop	37
7	Kostenraming	38
8	Evaluatie en flankerende maatregelen	39
8.1	Evaluatie	39
8.2	Flankerende maatregelen	39
9	Bijlagen	40
9.1	Verslag RMC fase startnota	41
9.2	Verslag overleg voorafgaand aan GBC	42
9.3	Bijlage: onderzoek kruispunt N111 – N11 na inname hoekwoning	43
9.4	Bijlage: bijkomend onderzoek naar al dan niet bijkomend afsluiten van zijstraten	46
9.5	Onderzoekskaart aantal parkeerplaatsen	56
9.6	Overzicht aantal parkeerplaatsen	57
9.7	Plannen	58

FIGURENLIJST

figuur 1: situering van het studiegebied	7
figuur 2: situering op een stratenplan met aanduiding van de fietsroutes.....	8
figuur 3: aanduiding van de achterliggende woongebieden en de te behouden en af te sluiten aansluitingen op de N111	11
figuur 4: startnota-profiel A bibeko thv vooruitspringende woningen noordkant.....	15
figuur 5: projectnota- <u>onderzoeks</u> profiel A bibeko thv vooruitspringende woningen noordkant	16
figuur 6: projectnota- <u>onderzoeks</u> profiel A bibeko basis	16
figuur 7: profiel bibeko voor GBC 1 uit fase projectnota en zoals op infovergaderingen voorgesteld	18
figuur 8: profiel bibeko voor uitwerking in de projectnota.....	20
figuur 9: startnota-profiel B overgangsgebied; voorkeursprofiel.....	23
figuur 10: profiel bubeko deelgebied B voor GBC 1 uit fase projectnota en zoals op infovergaderingen voorgesteld.....	24
figuur 11: profiel bubeko voor uitwerking in de projectnota.....	25
figuur 12: startnota-profiel C buitengebied; voorkeursprofiel.....	27
figuur 13: ruime bochtstralen bij asverschuivingen in het fietspad	28
figuur 14: onderzoek naar parkeerterrein aan kruispunt met de N11	29
figuur 15: principe van perceelstoegang met grachtinbuizing	30
figuur 16: type-oplossing toegankelijke bushalte	31
figuur 17: toegankelijk halteplaatsen met beperkte lengte van de 18cm opstand.....	32
figuur 18: verlichtingsconcept	34
figuur 19: alternatieve kruispuntinrichting bij inname van hoekwoning.....	45

1 Leeswijzer

Vanuit de startnota (RMC januari 2014) werden keuzes gemaakt, welke in een eerste versie van de projectnota (besproken op GBC van februari 2016) verder verfijnd werden om te komen tot voorontwerpplannen.

In maart 2016 werden 2 info avonden georganiseerd voor de betrokkenen (voor deel binnen bebouwde kom en voor deel buiten bebouwde kom).

Het is vanuit deze bezorgdheden welke door de inwoners werden meegegeven, dat er alternatieve voorstellen voor het typedwarsprofiel werden uitgewerkt.

Het zijn deze alternatieve voorstellen welke in voorliggende nota worden besproken.

Tussen de RMC van de startnota en huidige projectnota zijn er volgende stappen:

1. Wat is opgenomen in de startnota?
2. Welke zaken moesten verder verduidelijkt, uitgeklaard of onderzocht worden?
Zie ook RMC-verslag startnota in bijlage.
3. Wat was de uitkomst van dat onderzoek, of welke voorstellen werden op de infovergaderingen voorgesteld?
4. Welke aanpassingen zijn er naar aanleiding van de GBC en/of bevolkingsvergadering doorgevoerd?
5. Wat is het finale voorstel zoals het verder uitgewerkt is op de ontwerpplannen?

In de GBC van april 2017 werden bijkomende of aanvullende elementen gevraagd om toe te voegen aan / verder te onderzoeken in de nota. Dit werd eveneens besproken in het overleg van de Gemeente Kapellen met Beleid en AWV (september 2018).

Het betreft;

- Bijkomende motivering voor het niet bijkomend afsluiten van zijstraten.
zie 3.1 en bijlage
- Bijkomende motivering mbt het aantal parkeerplaatsen.
zie 4.2
- Inrichting van de bushaltehavens

En verder:

- Naar aanleiding van het bijkomend onderzoek naar het niet bijkomend afsluiten van zijstraten, werden de fietsrelaties opnieuw onder de aandacht geplaatst.
In het kader daarvan wordt een beveiligde fietsoversteek voorgesteld ter hoogte van de voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten Selstbaan. Er wordt een middengeleider voorgesteld wat oversteken in 2 tijden mogelijk maakt. Met deze ingreep wordt bovendien de bocht in de N111 ruimtelijk benadrukt.
Zie plannen toegevoegd aan deze nota.
- De hoekwoning op het kruispunt N11 – N111 zal niet worden ingenomen. Het onderzoek naar voordelen indien deze inname zou gebeuren, werd naar bijlage verzet in deze nota.

2 Situering van de opdracht

2.1 doel van de projectnota

Deze projectnota is aanvullend op de startnota van dit project; beide rapporten dienen als een geheel beschouwd te worden.

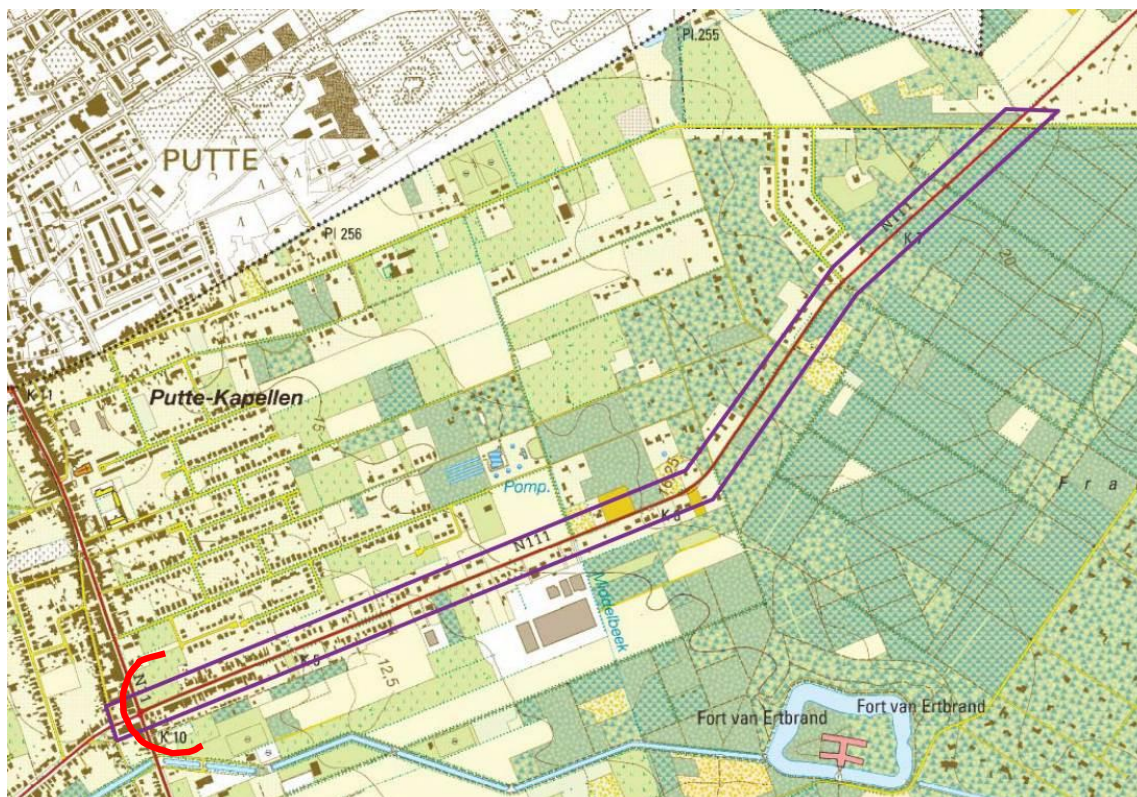
De projectnota is de verdere uitwerking van het vooropgestelde, en conformverklaarde (zie bijlage verslag RMC), concept uit de startnota en geeft door een hogere graad van detaillering concrete vorm aan de ontwerpprincipes.

2.2 Geografische ligging

In de startnota werd het studiegebied bepaald vanaf de gemeentegrens met Kalmthout tot aan de Lepelstraat (80m ten westen van het kruispunt N11-N111).

Het deel van de N111 met benaming Driehoek (tussen de Lepelstraat en het kruispunt met de N11) valt buiten deze opdracht en wordt reeds in een andere module 13 opgenomen. Het kruispunt N11-N111 zelf valt wel binnen voorliggende opdracht.

De rode lijn op onderstaande kaart geeft de inkorting van het studiegebied aan.



figuur 1: situering van het studiegebied



figuur 2: situering op een stratenplan met aanduiding van de fietsroutes

2.3 Betrokken actoren

Volgende partijen zijn betrokken bij de vergaderingen van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC). Gemeentebestuur Kapellen is opdrachtgever.

- Gemeente Kapellen
- Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Beleid
- Vlaamse Overheid, Agentschap Wegen en Verkeer, Wegen en Verkeer Antwerpen (AWV)
- Provincie Antwerpen, dienst Mobiliteit (DMOB)
- De Lijn entiteit Antwerpen
- Politie / Brandweer
- Fietsersbond

2.4 Historiek van het project Module 14 / projectsubsidiedossier: procesverloop

Volgende tabel geeft een overzicht van de verschillende overlegmomenten en het verloop van de studie tot op heden.

11 / 06 / 2013 GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie; bespreking startnota
16 / 12 / 2013 RMC startnota	Indienen startnota voor schriftelijk advies
16 / 01 / 2014 RMC startnota	Gunstig advies
09 / 06 / 2015	Pre-GBC; bespreking projectnota
25 / 02 / 2016	GBC; bespreking projectnota
22 en 23 / 04 / 2016	bevolkingstoelichtingen
27 april 2017	GBC; bespreking projectnota versie d
04 september 2018	Overleg tussen Kapellen, Beleid (MOW) en AWV

2.5 Modules / samenwerkingsovereenkomsten

Voor projecten die langs gewestwegen liggen werd de samenwerking en financiering sinds 1 maart 2013 geregeld via zeven type Samenwerkingsovereenkomsten (SO).

Deze projectnota kadert dan in

- SO VI (module 13) fietspaden
- SO VIII (module 4) - verlichting

Aangezien de studie reeds aangevat werd nog voordat de Samenwerkingsovereenkomsten de Modules vervangen hebben, werd geen 'SO studie' opgemaakt. Dat zal mee verwerkt worden in de 'SO werken'.

3 Aanvullingen op het deel startnota

Vanuit de startnota werden keuzes gemaakt, welke in een eerste versie van de projectnota (besproken op GBC van februari 2016) verder verfijnd werden om te komen tot voorontwerpplannen.

In maart 2016 werden 2 info avonden georganiseerd voor de betrokkenen (voor deel binnen bebouwde kom en voor deel buiten bebouwde kom).

Het is vanuit deze bezorgdheden welke door de inwoners werden meegegeven, dat er alternatieve voorstellen voor het typedwarsprofiel werden uitgewerkt.

Het zijn deze alternatieve voorstellen welke in voorliggende nota worden besproken.

Tussen de RMC van de startnota en huidige projectnota zijn er volgende stappen:

6. Wat is opgenomen in de startnota?
7. Welke zaken moesten verder verduidelijkt, uitgeklaard of onderzocht worden?
Zie ook RMC-verslag startnota in bijlage.
8. Wat was de uitkomst van dat onderzoek, of welke voorstellen werden op de infovergaderingen voorgesteld?
9. Welke aanpassingen zijn er naar aanleiding van de GBC en/of bevolkingsvergadering doorgevoerd?
10. Wat is het finale voorstel zoals het verder uitgewerkt is op de ontwerpplannen?

Het zijn ook deze stappen welke hieronder telkens worden besproken voor:

- De kruispunten of aansluiting met de zijstraten
- deel binnen bebouwde kom
- deel buiten de bebouwde kom

3.1 kruispunten

uit de startnota

- aansluiting op de N11 met behoud van bestaande lichtengeregeld kruispunt
- Middelbeeklaan; beveiligde fietsoversteek met afslagstrook voor voertuigen komende vanuit Putte
- Selstbaan: afsluiten van de weg voor gemotoriseerd verkeer. Wel behoud van mogelijkheid tot aansluiting voor fietsers, evenwel geen beveiligde fietsoversteek
- Speckweg: voorzien van een beveiligde fietsoversteek

verder onderzoek

algemeen kader welke zijstraten al dan niet aansluiten op de N111

Met uitzondering van de Partizanenstraat (parallel lopend aan de N111, ten noorden van de N111), zijn alle achterliggende straten dubbelrichtingsverkeer.

Middelbeeklaan verzorgt de ontsluiting van achterliggende gebied A (aangeduid op onderstaande figuur). Selstbaan kan worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (dus niet af te sluiten voor fietsers).

De Speckweg vormt de ontsluiting van gebied B en de Paasbloemlaan voor gebied C.

De groene bollen op onderstaande figuur tonen de te behouden aansluitingen van de zijstraten op de N111.



figuur 3: aanduiding van de achterliggende woongebieden en de te behouden en af te sluiten aansluitingen op de N111

In bijlage werd een bijkomende motivering toegevoegd. In deze bijlage werd op basis van afwezigingscriteria nagegaan per zijstraat of een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer ten opzichte van de N111 wenselijk is.

voorstelling op de infovergaderingen

- Op de infovergaderingen werd het ontwerp voorgelegd waarbij enkel de Selstbaan wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
- De Middelbeeklaan is voorzien van een afslagstrook en beveiligde fietsoversteek (oversteek in 2 tijden aan begin en einde van de afslagstrook)
- Aan de Speckweg is een volwaardige aansluiting voor gemotoriseerd verkeer voorzien. De woning nr 294 aan de zuidoostkant van de N111 (tegenover de zijstraat Speckweg) is als voorkeursscenario voorgesteld als zijnde te onteigenen, maar het alternatieve inrichtings-principe (met behoud van de woning) behoort nog tot de mogelijkheden.

Aanpassingen nav de GBC of infovergaderingen

Aansluitingen zijstraten op de N111

Op de GBC werd gevraagd om de aansluiting van de Middelbeeklaan met een middengeleider te herbekijken.

In samenspraak met het Gemeentebestuur van Kapellen werd de aansluiting van de Middelbeeklaan voorzien als een gewone aansluiting op de N111 zonder middengeleider en dan ook zonder fietsoversteek in 2 tijden.

Op de GBC werd aan de Speckweg, conform de startnota, een fietsoversteekplaats in 2 tijden voorgesteld. Doordat de Speckweg als volwaardige aansluiting op de N111 behouden is, in combinatie met mogelijk behoud van de woning nr 294, maakt dat de fietsoversteek over de N111 relatief ver van de Speckweg voorzien is, waardoor fietsers aan de noordzijde nog een stuk dubbelrichting moeten fietsen tot aan de Speckweg (tussen profiel 39 en 40).



- Middelbeeklaan: volwaardige aansluiting op de N111 blijft. Middengeleider alsook fietsoversteekplaats in 2 tijden vervalt ten opzichte van de startnota.
- Selstbaan: principe van de startnota blijft behouden: de Selstbaan wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en heeft op de N111 enkel een aansluiting voor fietsers. Gezien de ligging van de Selstbaan in een bocht van de N111 is het niet aangewezen fietsers hier te laten oversteken. Er zal geen doorsteek voor fietsers voorzien worden; de haagstructuur blijft doorlopen.
- Speckweg: blijft behouden als een volwaardige aansluiting voor alle verkeer. Er wordt geen fietsoversteek in 2 tijden voorzien, wel de mogelijkheid om via een doorsteek in de haagstructuur als rijbaanscheiding de N111 over te steken. Voor de woning nr 294 wordt uitgegaan van een inname van deze woning.
- Paasbloemlaan: volwaardige aansluiting op de N111 blijft.

Positie van de overgang BIBEKO / BUBEKO

Op de infovergaderingen wordt ter hoogte van het poorteffect (de ten opzichte van heden verschoven overgang van BIBEKO / BUBEKO) een bijzonder zware parkeerdruk op heden aangehaald, welke door de aanleg van het poorteffect + bushaltes (waardoor er nagenoeg geen pp meer overblijven) als echt onhaalbaar aangegeven wordt.

Bovendien wordt op terrein vastgesteld dat de huidige ligging van de grens BIBEKO / BUBEKO in overeenstemming is met de ruimtelijke context, zeker nu er de laatste jaren vele woningen zijn bijgebouwd aan de zijde van de bebouwde kom.

Finaal voorstel voor uitwerking van deze projectnota

Aansluitingen zijstraten op de N111

- Middelbeeklaan:
 - volwaardige aansluiting gemotoriseerd verkeer
 - geen middengeleider (noch fietsoversteek in 2 tijden)
- Selstbaan:
 - afgesloten voor gemotoriseerd verkeer
 - fietsoversteek in 2 tijden te voorzien; veilige fietsoversteek (in 2 tijden) centraal in de wijk, in combinatie met ruimtelijke nadruk van de bocht in de rijbaan.
- Speckweg:
 - volwaardige aansluiting gemotoriseerd verkeer
 - geen middengeleider (noch fietsoversteek in 2 tijden)
 - voor woning nr 294 wordt uitgegaan van een inname van deze woning
- Paasbloemlaan:
 - volwaardige aansluiting gemotoriseerd verkeer
 - geen middengeleider (noch fietsoversteek in 2 tijden)

De afsluiting van de Selstbaan voor gemotoriseerd verkeer is een vaststaand gegeven dat reeds werd onderschreven in de startnota. Alle partijen zijn het hierover eens dat dit de meest aangewezen oplossing is omwille van de onoverzichtelijke ligging in de bocht in de Klinkaardstraat.

Voor de andere zijstraten lopen er rioleringsdossiers: project 297435 "Paasbloemlaan" en project 297437 "Speckweg, Selstbaan en uitbreidingen"

De gemeente gaat een engagement aan om in beide rioleringsdossiers samen met rioolbeheerder Waterlink en Aquafin een circulatieplan op te stellen, waarbij wordt onderzocht welke straten nog kunnen omgevormd worden tot enkelrichtingsstraten. Een nieuwe inrichting van de weg zal immers in vele gevallen noodzakelijk zijn omwille van het aangepaste profiel met grachten. Door straten om te vormen tot enkelrichtingsstraten geven ze minder kans op conflicten ter hoogte van de aansluiting met de gewestweg.

Positie van de overgang BIBEKO / BUBEKO

De plaats van de overgang BIBEKO / BUBEKO blijft op de huidige locatie gesitueerd met als argumentatie:

- De ruimtelijke context; intussen zijn er verschillende woningen bijgebouwd en is de huidige ligging van de komgrens in overeenstemming met het ruimtelijke beeld van de weg en naastgelegen functies.
- Het aantal parkeerplaatsen wat niet gerealiseerd kon worden bij een verschoven komgrens en de noodzaak aan parkeerplaatsen op deze locatie.

3.2 Deelgebied A: binnen de bebouwde kom (bibeko)

De indeling in 3 gebieden is conform de indeling uit de *startnota*:

- *deelgebied A: binnen bebouwde kom – lengte 375 m*
- *deelgebied B: overgangsgebied tussen bebouwde kom en Selstbaan – lengte 1265 m*
- *deelgebied C: buitengebied tussen Selstbaan en gemeentegrens Kalmthout – lengte 1085 m*

uit de startnota

- De grens bebouwde kom wordt verschoven richting huisnr 63. (de zone bebouwde kom wordt kleiner ten opzichte van de huidige grens (huidige grens : woning nr 89 / 124). De verschuiving is conform de studie van de Provincie Antwerpen in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Verschillende profielopties, evenwel geen eenduidige keuze in profiel

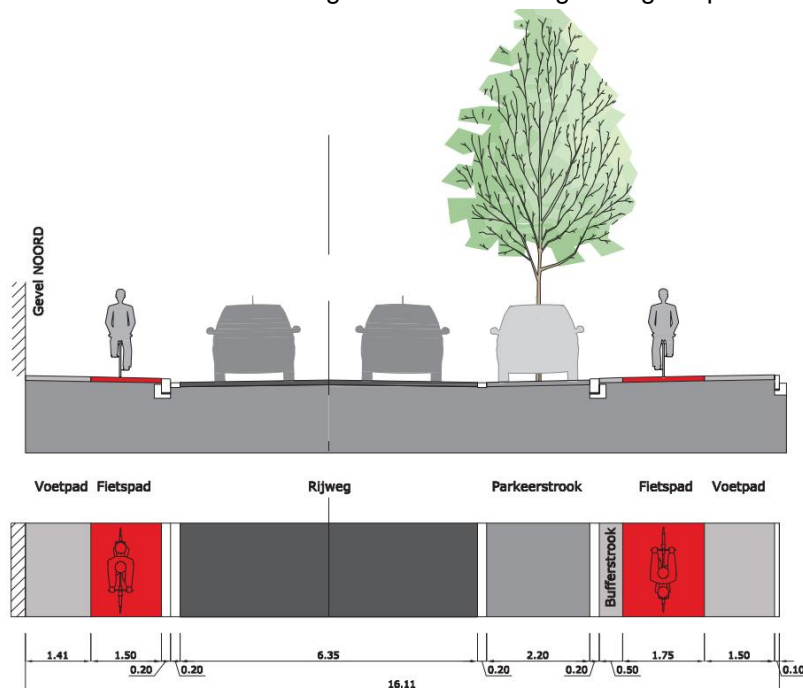
verder onderzoek

De grens bebouwde kom wordt voorzien voorbij woningen nr 69-71, en heeft te maken met de interne organisatie van deze percelen. Het poorteffect als overgang tussen buiten/binnen bebouwde kom wordt ingeplant ter hoogte van woning nr 73.

Naar aanleiding van de onduidelijkheid welk profiel vooropgesteld wordt voor de zone binnen de bebouwde kom (rijbaan al dan niet (deels) behouden, en welke financiële gevolgen dit heeft), werd een profiel uitgewerkt waarbij de rijbaan in asfalt behouden blijft en de overbreedte van de asfalt (van de huidige brede rijbaan) herbruikt wordt voor een deel van het naastliggende parkeervakken aan weerskanten van de rijbaan.

Er van uitgaande dat de as van de weg ter hoogte van de vooruitspringende woningen¹ aan de noordzijde in eenzelfde lijn doorloopt, is het typeprofiel aan deze vooruitspringende woningen bepalend voor het algemene typeprofiel bibeko.

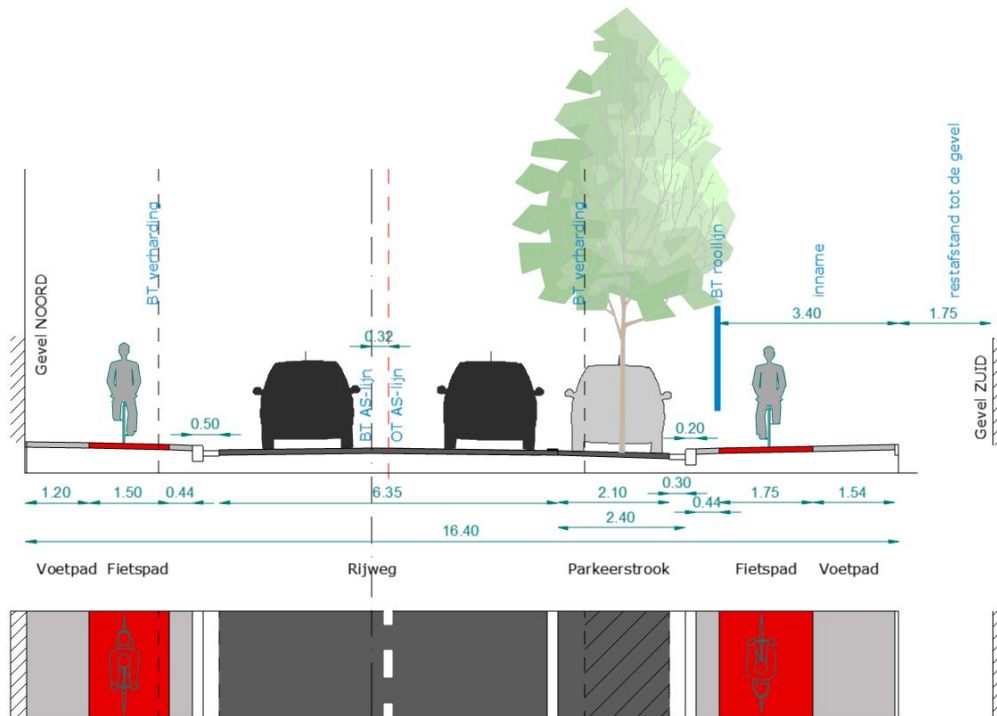
In de startnota werd ter hoogte van deze woningen volgend profiel voorgesteld:



figuur 4: startnota-profiel A bibeko thv vooruitspringende woningen noordkant

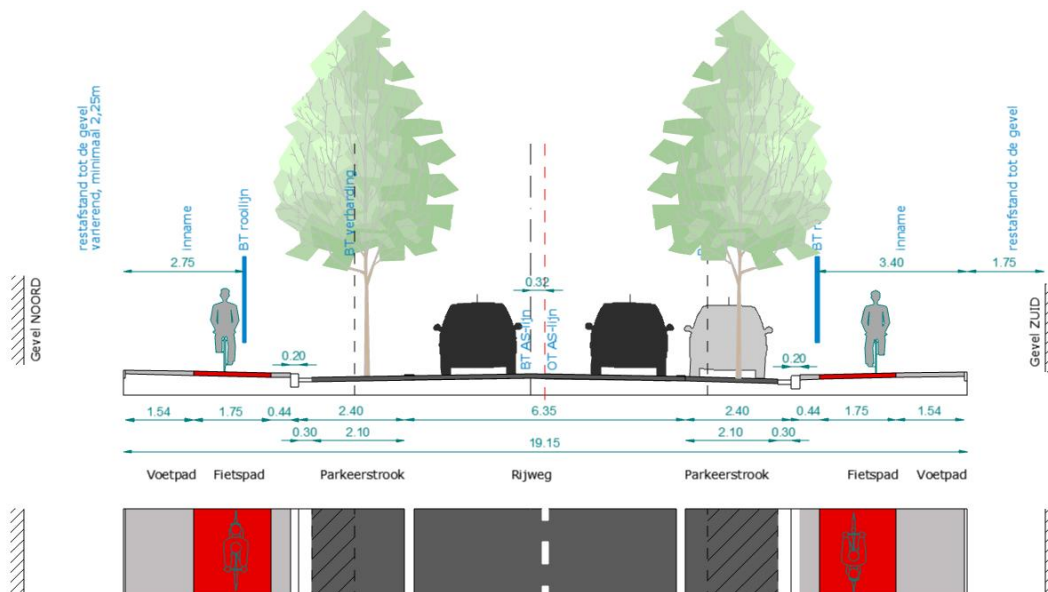
¹ Het betreft de woninggroepen met huisnummers 19 en 21, en de huisnummer 43-45.

In het onderzoeksprofiel projectnota werd dit profiel verfijnd en werd de schrikstrook tussen de rijbaan en het fietspad aangehouden uit het basisprofiel en wordt het voetpad lokaal smaller ingetekend op 1,20m.



figuur 5: projectnota-onderzoeksprofiel A bibeko thv vooruitspringende woningen noordkant

Vertrekkend vanuit de as van de rijbaan van het profiel ter hoogte van de vooruitliggende woningen (zie hierboven figuur 4), wordt onderstaand basisprofiel voor deelgebied A (binnen de bebouwde kom) dan verkregen.



figuur 6: projectnota-onderzoeksprofiel A bibeko basis

Dit impliceert dat, uitsluitend gezien vanuit het ontwerp van de bovenbouw:

- de as van de 'ontworpen weg' zo'n 30 cm verschuift richting zuidkant tov de huidige as van de weg
- de huidige rijbaanbreedte (8m asfalt) lokaal dient versmald te worden aan de noordzijde.
- de bestaande asfalt kan blijven bestaan en deze wordt uitgebreid om de parkeerstrook de voorziene breedte te geven (parkeerstrook in asfalt).
- de overgang van 'bestaande opbouw asfaltverharding' naar de nieuwe opbouw zich dan situeert in de parkeerstrook.

Voordeel is dat de bestaande rijbaan kan behouden blijven (financieel voordeel). Nadeel is dat de parkeerstrook ook in asfalt voorzien zal worden (nadeel inzake wegbeeld) aangezien de rijbaan niet versmald kan worden (om de parkeerstrook vb in klinkers aan te leggen) zonder de hele rijbaan op te breken (randvoorwaarde; zie hoger).

Aanvullend nadeel is verschillende opbouw tussen bestaande asfaltverharding en nieuwe asfaltverharding, maar deze situeert zich evenwel in de parkeerstrook, niet in de rijbaan. De overgang in opbouw van de weg (bestaande opbouw met onderliggende kassei en nieuwe opbouw ter volgediging van de parkeerstrookbreedte) is technisch haalbaar.

Bovenstaand deelonderzoek is uitsluitend vanuit de bovenbouw bekeken.

Als de component riolering eveneens in rekening wordt genomen, wordt tot de conclusie gekomen dat de huidige rijbaan alsnog volledig opgebroken moet worden, en dit door de aanleg van een grote riolering (diam 1000 op 2m diepte onder de parkeerstroken) waardoor het graven van de sleuf voor de riolering vlak langs de rijbaan alsnog ervoor zal zorgen dat de bestaande rijbaan-opbouw niet stabiel zal blijven.

Conclusie is dan ook; rijbaan zal in alle varianten moeten worden opgebroken. Hierdoor kan het profiel vrij gekozen worden.

De conclusie uit het onderzoek naar de mogelijkheid tot het behoud van de rijbaan geeft aan dat de rijbaan in alle opties opgebroken dient te worden en dat de ligging van het profiel vrij te kiezen is.

Er wordt vastgesteld dat indien bovenstaande onderzoeksprofielen als uitgangspunt voor de projectnota worden aangehouden:

- Er ter hoogte van de vooruitspringende noordelijke woningen het fietspad dient te versmalen tot 1,50m en het voetpad beperkt wordt tot 1,20m
- Er aan de zuidzijde tussen de nieuwe rooilijn (de onteigeningsgrens) en de bestaande woningen een reststrook van 1,75m overblijft, waarbij een zinvolle invulling van deze strook in vraag gesteld wordt.

Om geen restruimte van 1,75m over te houden tussen de rand van het voetpad en de gevellijn van de rijwoningen (nrs 8-68) en om geen afwijkend profiel te moeten hanteren ter hoogte van de vooruitspringende woningen aan de noordzijde van de Klinkaardstraat, zal ervoor worden geopteerd om de rijbaan richting de zuidelijke gevellijn van woningen nrs 8-68 te verleggen en te onteigenen tot tegen de zuidelijke gevellijn.

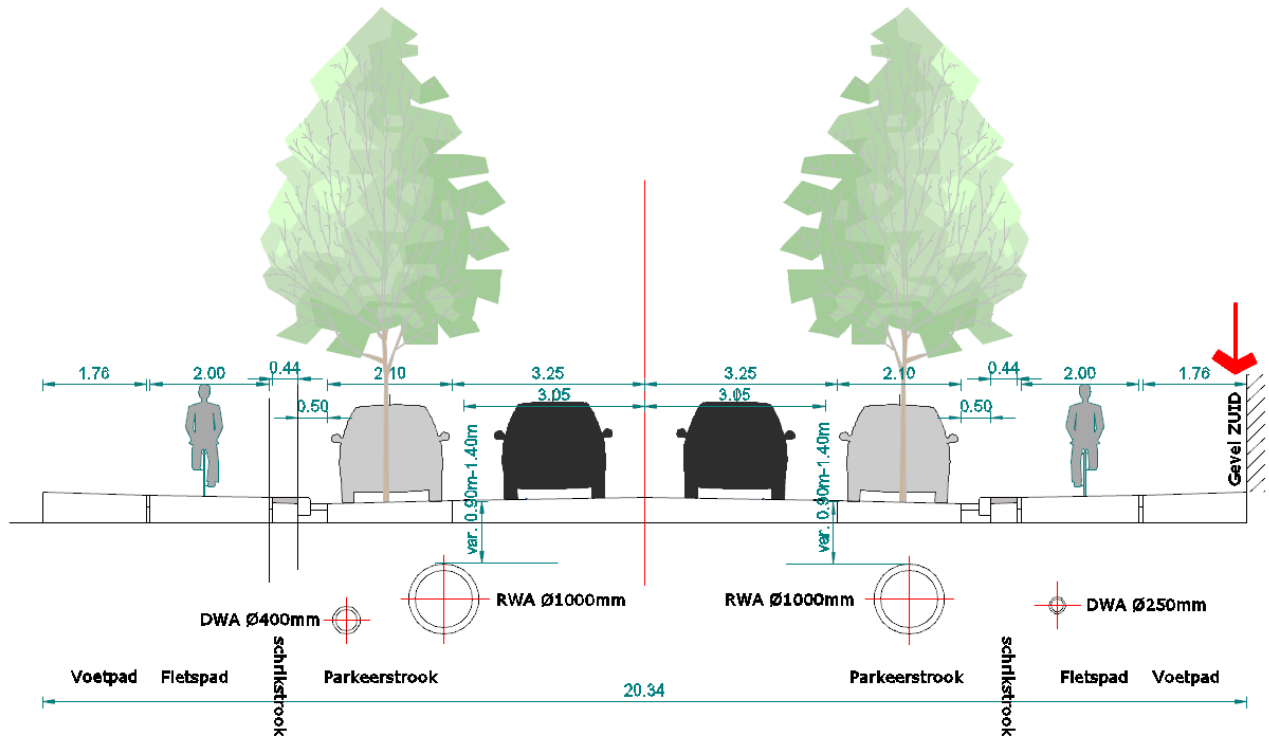
De overige vrijgekomen breedte binnen het beschikbare gabarit zal worden aangewend om:

- de fietspaden te verbreden van 1,75m naar 2,00m
- de voetpaden voldoende breed te maken (méér dan 1,5 m)

voorstelling op de infovergaderingen

De overgang van binnen naar buiten bebouwde kom werd conform de startnota verlegd (ingekort ten opzichte van de huidige situatie). De overgang werd gerealiseerd door middel van een poorteffect waar het verschil in typeprofiel tussen bibeko en bubeko wordt opgevangen in een lichte asverschuiving en waarbij de bushaltplaatsen worden gecombineerd in dit poorteffect.

Op basis van bovenstaand onderzoek en conclusies wordt volgend uitgangsprofiel bekomen voor het deel binnen de bebouwde kom.



figuur 7: profiel bibeko voor GBC 1 uit fase projectnota en zoals op infovergaderingen voorgesteld

met volgende maatvoeringen:

- rijbaan: 6,5m verhardingsbreedte met 6,1m rijstrookbreedte belijningen inclusief
- parkeerstroken aan weerskanten van de rijbaan, breedte 2,10m (excl belijning, excl goot) met boomvakken voorzien in de parkeerstroken
- goot van 30 cm breedte
- opstaande boordsteen van 20 cm breedte
- schrikstrook van 44 cm betonstraatstenen zandkleurig
- fietspad in zwarte asfalt, 2m breedte exclusief boordstenen aan weerskanten
- voetpad van 1,75m

De putten van de riolering worden voorzien in de parkeerstroken. De nutsleidingen worden in het voetpad voorzien. In het fietspad worden geen leidingen (en dus ook geen putdeksels) voorzien.

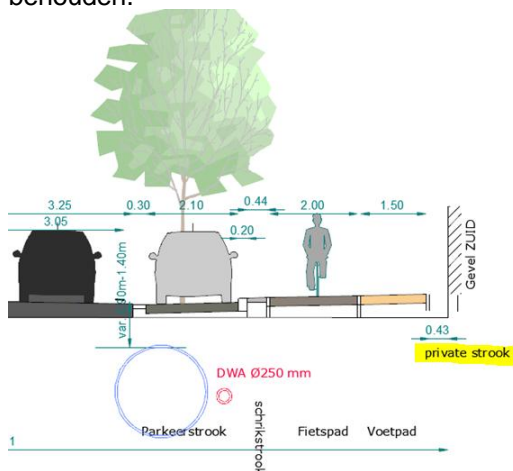
Aanpassingen nav de GBC of infovergaderingen

Op de GBC werd gevraagd de goot te voorzien tussen de rijbaan en de parkeerstrook (in plaats van tussen de parkeerstrook en de schrikstrook aan de fietspadzijde. Dit is mogelijk aangezien de rijbaan er toch volledig uit moet en er minder rekening dient gehouden te worden met de hoogteligging.

Op de infovergaderingen werden volgende opmerkingen aangehaald:

Het aantal parkeerplaatsen daalt sterk; het aantal langse parkeerplaatsen is niet voldoende in verhouding tot het aantal geschrapte parkeerplaatsen in de voortuinstroken (welke onteigend worden voor aanleg van het typeprofiel BIBEKO).
Hiertoe werd de grens BIBEKO / BUBEKO terug naar de huidige situatie gelegd (zie hoger).

Met betrekking tot het typeprofiel werd een detailaanpassing gevraagd om het voetpad niet tot tegen de gevels van de woningen (zuidkant) aan te sluiten, maar nog een strookje privaat eigendom te behouden. Dit op vraag van de bewoners om een zekere privacy-gradiënt te behouden.

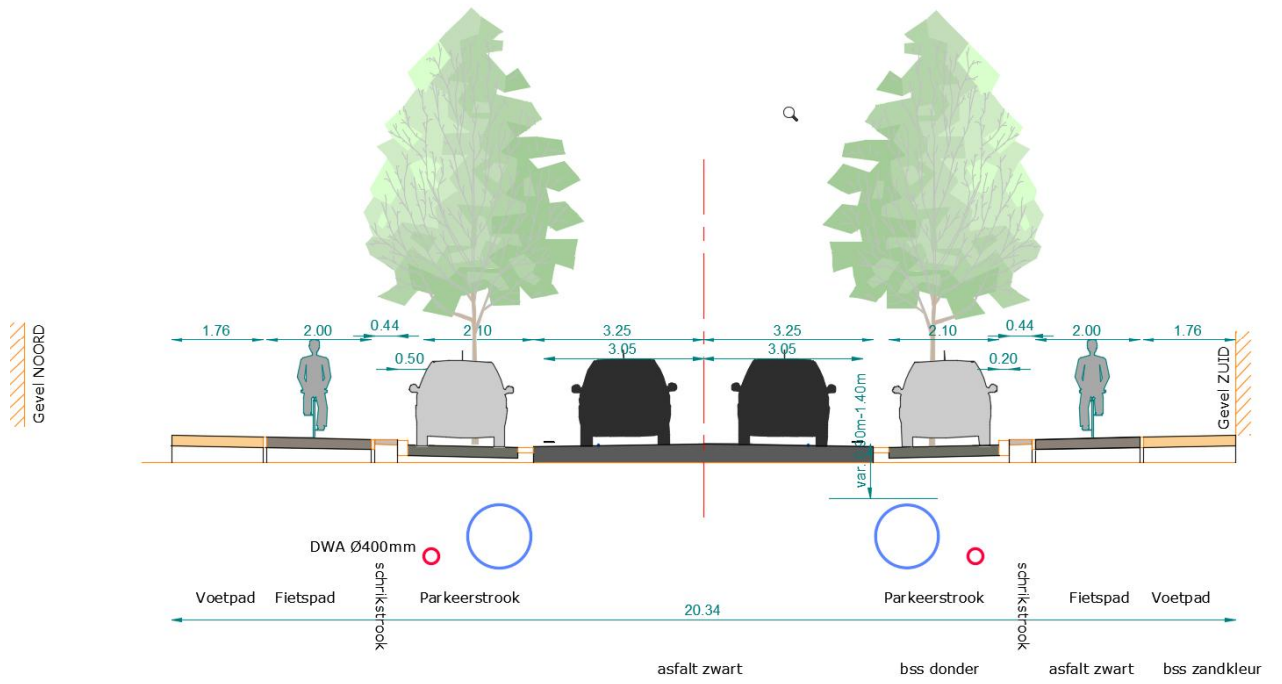


Dit werd in de GBC van april 2017 opnieuw gewijzigd; er zal voorzien worden dat het voetpad tot tegen de zuidelijke gevels wordt aangewerkt. Bij kwalitatieve voorstellen van een inwoner kan alsnog in overweging genomen worden om lokaal een voetpadstrookje tegen de gevel een andere invulling te geven (vb groenstrook).

Op deze manier wordt vermeden dat deze reststrook, welke mogelijk niet door elke aangelande gewenst is en een kwalitatieve invulling zal krijgen, een verwaarloosd beeld vormt in de straat.

Finaal voorstel voor uitwerking van deze projectnota

Onderstaand typeprofiel is van toepassing voor het deel binnen de bebouwde kom:



figuur 8: profiel bibeko voor uitwerking in de projectnota

3.3 Binnen bebouwde kom – parkeren

Op terrein werd in het najaar 2016 nagegaan hoeveel parkeerplaatsen er maximaal kunnen ingevuld worden; het betreft:

- Parkeerplaatsen in private voortuinstroken
- Parkeerplaatsen in de berm, langsheen de N111

1. BESTAANDE TOESTAND		noordkant	zuidkant	
		<i>nrs 5 tem 91</i>	<i>nrs 2 tem 124</i>	
	aantal woningen	38	55	
	aantal parkeerplaatsen op openbaar (*1)	15	10	
	aantal parkeerplaatsen op privaat (*1)	42	87	
	totaal op heden (max !)	57	97	
				154
	aantal pp per woning	1,50	1,76	1,66

(*1) = het aantal parkeerplaatsen werd bepaald door een terreinonderzoek; hierbij werd de mogelijkheid tot parkeren vastgesteld (een verharde voortuin, aftekening van een voertuig in een grasstrook, een effectief geparkeerd voertuig, ed...)

In bijlage is de onderzoekskaart toegevoegd.

De eerder gemaakte parkeeraanlyse (zie bijgevoegde onderzoekskaart) biedt een zicht op de aanwezige plaatsen langs de weg en voor de aanwezige woningen, zowel in de bestaande toestand, als voor het voorontwerp.

Teneinde een duidelijk beeld te geven van de feitelijke parkeerbezetting, werd aanvullend op een maandagavond (17 september 2018, 18.15u) een telling van het aantal voertuigen uitgevoerd binnen de bebouwde kom. Aan de noordzijde werden er 42 geparkeerde voertuigen geteld, aan de zuidzijde 48. Zowel het aantal voertuigen in de voortuinen als op het openbaar domein werden geteld.





In de bestaande toestand waren er in totaal 129 parkeerplaatsen (maximale invulling!) op privaat terrein en 25 op het openbaar domein.

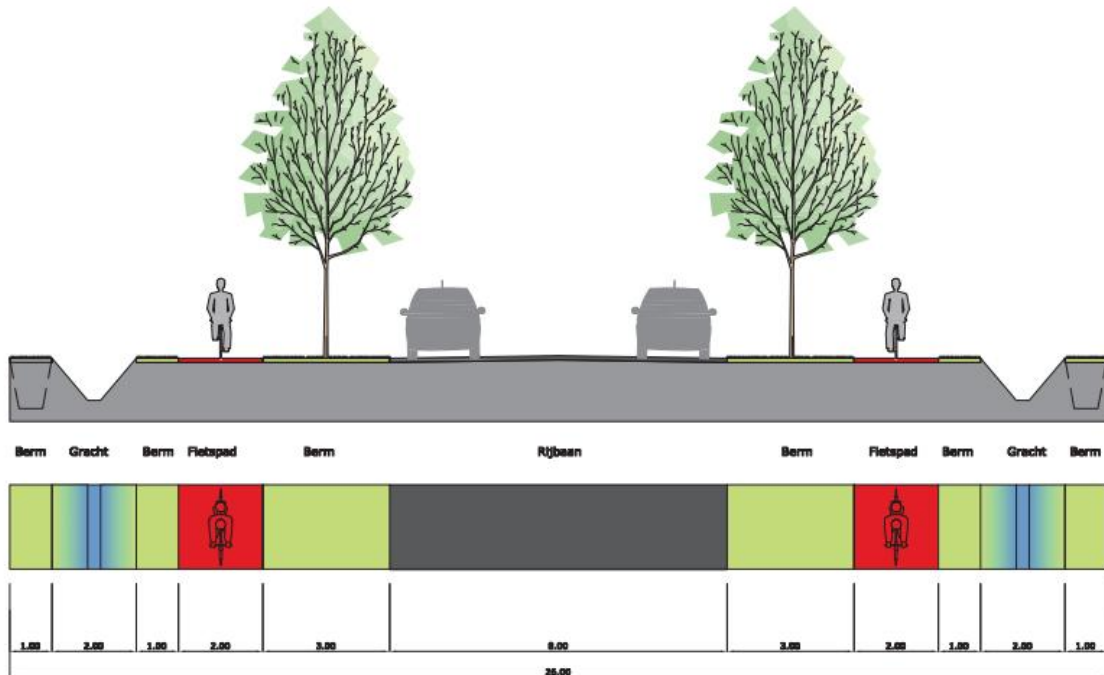
In het nieuwe ontwerp zijn er aan de noordzijde in totaal 59 parkeerplaatsen voorzien: 28 resterende parkeerplaatsen in de voortuinen en 31 vrij beschikbare parkeerplaatsen op de parkeerstrook. Aan de zuidzijde zijn er in totaal 71 parkeerplaatsen ontworpen: 22 blijven er behouden in de voortuinen en 49 zijn er nog vrij beschikbaar langs de parkeerstrook.

Van de 90 getelde voertuigen (momentopname!) zullen nog maximaal 50 in de voortuinen kunnen parkeren. Het overige deel moet gebruik maken van de parkeerstrook waar nog 80 plaatsen beschikbaar zijn. De voertuigen werden geteld op maandag om 18.15 uur; er kan vanuit gegaan worden dat de parkeerbehoefte op zondag nog groter is.

3.4 deelgebied B: overgangsgebied tussen bebouwde kom en Selstbaan (lengte 1265 m)

uit de startnota

In de startnota werd het voorkeursprofiel van vrijliggende enkelrichtingsfietspaden weerhouden. Het ontwerpprofiel heeft een totale breedte van **26m**. Tussen de rijbaan en het fietspad wordt een brede grasberm voorzien met aanplanting van bomen.



figuur 9: startnota-profiel B overgangsgebied; voorkeursprofiel

verder onderzoek

Aan het concept (de ligging van fietspaden en grachten ten opzichte van de rijbaan) van het profiel wordt niet gewijzigd.

Maar gezien:

- de ontwerp rooilijnplannen slechts een breedte van 18m vermelden en het wenselijk is om voor het project een maatschappelijk draagvlak te creëren
- het profiel van het buitengebied (zie verder) een ontwerpbreedte van 24m kent

wordt in de projectnota voorgesteld om het profiel aan te passen naar een doorgroeiprofiel.

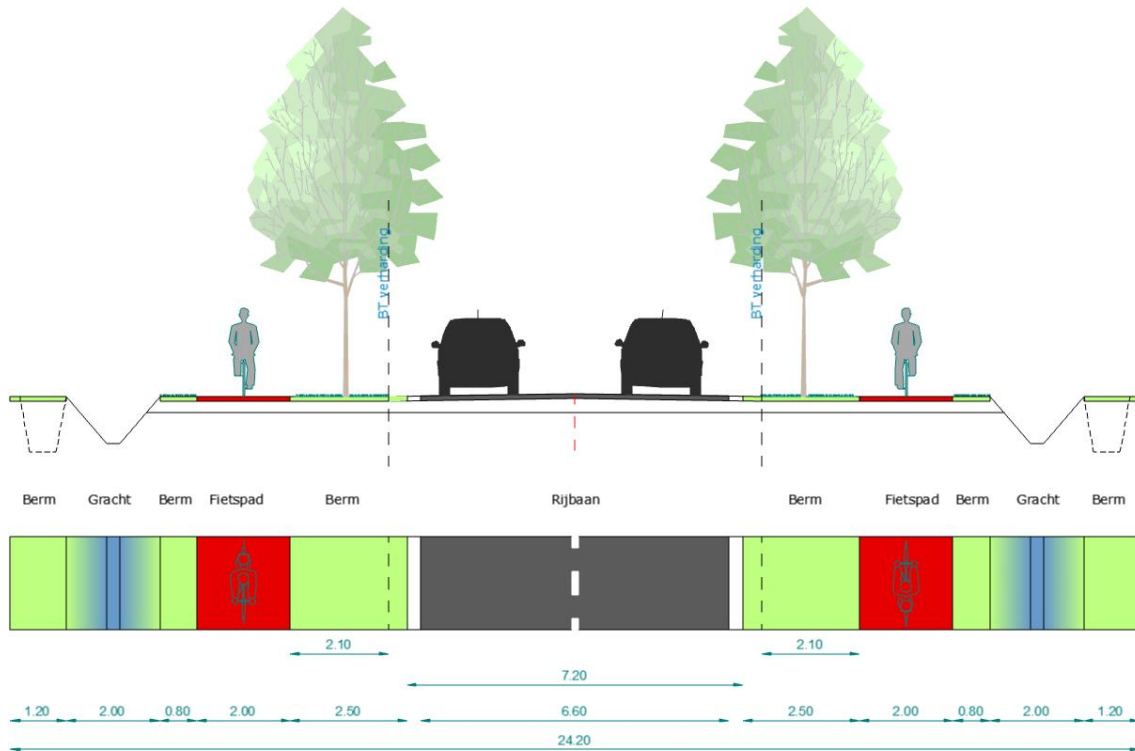
In het doorgroei-profiel wordt de overbreedte van de rijbaan (in de toekomst, bij heraanleg van de rijbaan) aan de tussenberm gevoegd. In afwachting daarvan blijft de groenberm tussen rijbaan en fietspad 'beperkter' (2,10m). Na heraanleg van de rijbaan kan de rijbaan vb teruggebracht worden naar (2x330cm) 6,60m met vb aan weerskanten een kantstrook (in latere fase te ontwerpen). De grasberm met bomen heeft dan een breedte van 2,5m (ipv de 3m voorzien in de startnota).

Om de nutsbedrijven tussen de nieuwe rooilijn en de nieuwe gracht iets meer ruimte te bieden, wordt de grasberm 120 cm voorzien (100 cm in profiel startnota) (deze 20cm extra wordt afgehaald van de grasberm tussen fietspad en gracht (van 100 naar 80 cm).

Hierdoor wordt het totaalprofiel van 26m naar 24m²⁰ gebracht.

voorstelling op de infovergaderingen

Onderstaand profiel met bijhorende uitwerking op grondplan werd op de infovergaderingen aan de inwoners voorgesteld.



figuur 10: profiel bubeko deelgebied B voor GBC 1 uit fase projectnota en zoals op infovergaderingen voorgesteld

Aanpassingen nav de GBC of infovergaderingen

Op de infovergaderingen kwamen volgende opmerkingen naar voor, met vermelding hoe met deze opmerkingen al dan niet werd rekening gehouden:

1. De vraag wordt gesteld waarom alles zo omvangrijk in het ontwerpprofiel moet zijn. Vooral mbt groen; 'waarom zoveel groen (grote waardevolle bomen!) uit de voortuinen weghalen om amper structureel groen in het openbaar domein te krijgen?'
à deze opmerking werd meegenomen en het profiel bubeko werd aangepast zodat er minder innemingen (van groen in de voortuinen) nodig zijn
2. Waarom zoveel ruimte voor de aanplant van hagen (/bomen). Als in deze ruimte geen bomen komen, maar vb enkel gras en/of een haag, dan kunnen hier de nutsbedrijven liggen en kan eveneens de voorziene nutsstrook tussen gracht en perceelsgrens verminderd worden.
à de nodige ruimte voor de nutsbedrijven, en dit aan de zijde van de percelen werd behouden (om klantaansluitingen te realiseren, om werken aan nutsleidingen uit te voeren). Deze opmerking werd niet meegenomen in de aanpassing van het typeprofiel.
3. Kan niet onderzocht worden om de huidige gracht te laten liggen (te herprofilieren) en het fietspad aan de perceelszijde te brengen?
à deze piste werd reeds in de startnota onderzocht en wordt niet verder opgenomen.

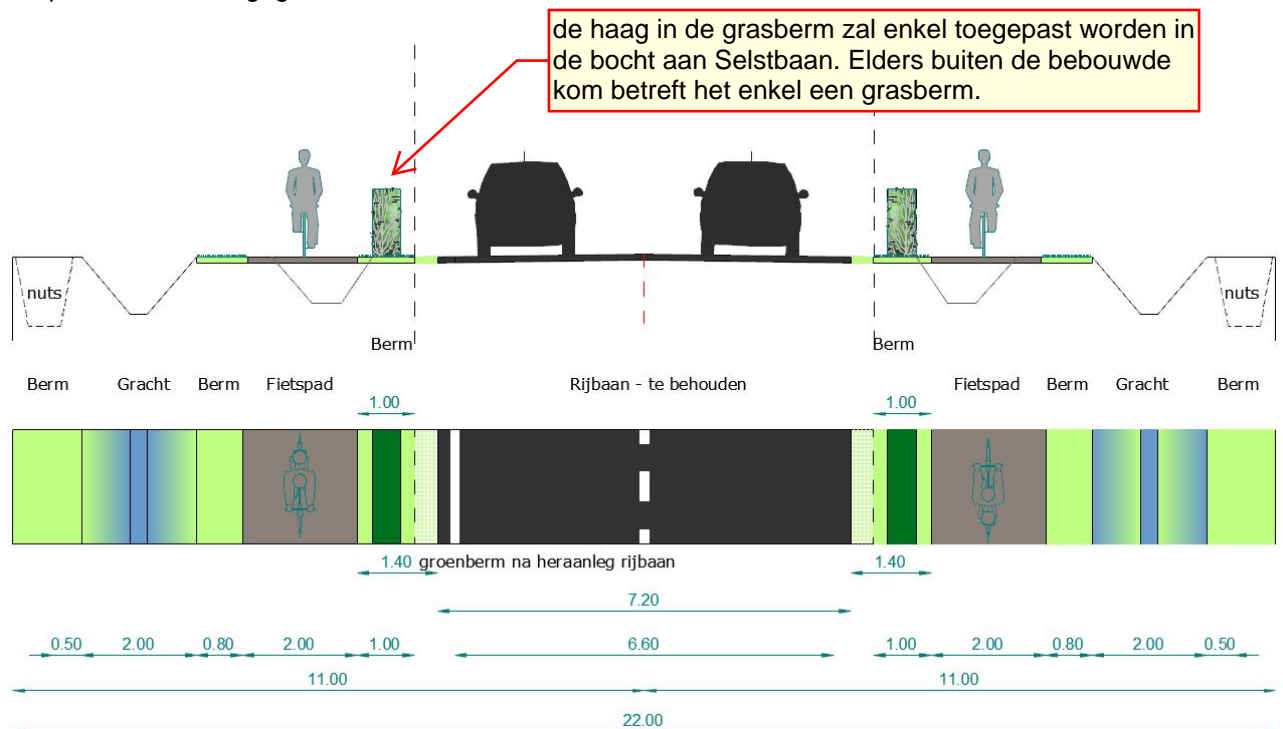
Fietspad aan de perceelszijde leggen biedt minder goed zicht van voertuigen welke van een privaat perceel komen gereden.

4. Er worden vragen gesteld waarom de weg zelf niet mee aangepakt wordt.. de weg is al meermaals hersteld, maar er blijven zich verzakkingen voordoen.
à dit vormt geen onderdeel van voorliggend dossier.
5. Het afslijpen van de rijbaan heeft voordelen inzake wegbeeld + minder innames; de kost voor het afslijpen van de rijbaan wordt door de sterke besparing op de innames gecompenseerd. à dit vormt geen onderdeel van voorliggend dossier.
6. Er wordt melding gemaakt van een (zwaar) ongeval tussen vrachtwagen en fietser op het heraangelegde deel van de N111 (richt Stabroek). Ter hoogte van cafe op de hoek, ontstaan dode-hoek situaties.
à dit vormt geen onderdeel van voorliggend dossier.
7. Komende van Kalmthout kunnen er slechts 3 voertuigen per cyclus afdraaien richting Kapellen; er wordt gevraagd of dit verlengd kan worden.
à dit vormt op zich geen onderdeel van voorliggend dossier. De vraag kan voorgelegd worden aan de GBC. Een eventuele verlenging van de afslagstrook zal ten koste van parkeerplaatsen gaan. (zie ook 9.3)
8. De asfaltverharding op het kruispunt zelf zou relatief recent vernieuwd zijn, evenwel werden niet alle markeringen voor fietsoversteken opnieuw aangebracht wat tot verwarring zou leiden.
à de aangebrachte markeringen zijn conform de richtlijnen. De nieuwe richtlijnen met betrekking tot wegmarkeringen zijn niet dezelfde als vóór de heraanleg van het kruispunt.

Finaal voorstel voor uitwerking van deze projectnota

Onderstaand typeprofiel is van toepassing voor het deel buiten de bebouwde kom. De indeling in zone B en C voor het deel buiten de bebouwde kom vervalt; er is slechts 1 typeprofiel BUBEKO van toepassing.

Het typeprofiel wordt gereduceerd tot 22m, met een doorgroeiscenario bij volledige heraanleg van de rijbaan, waar de overbreedte aan asfalt aan de groenzone/schrikstrook tussen rijbaan en fietspad kan worden gegeven.



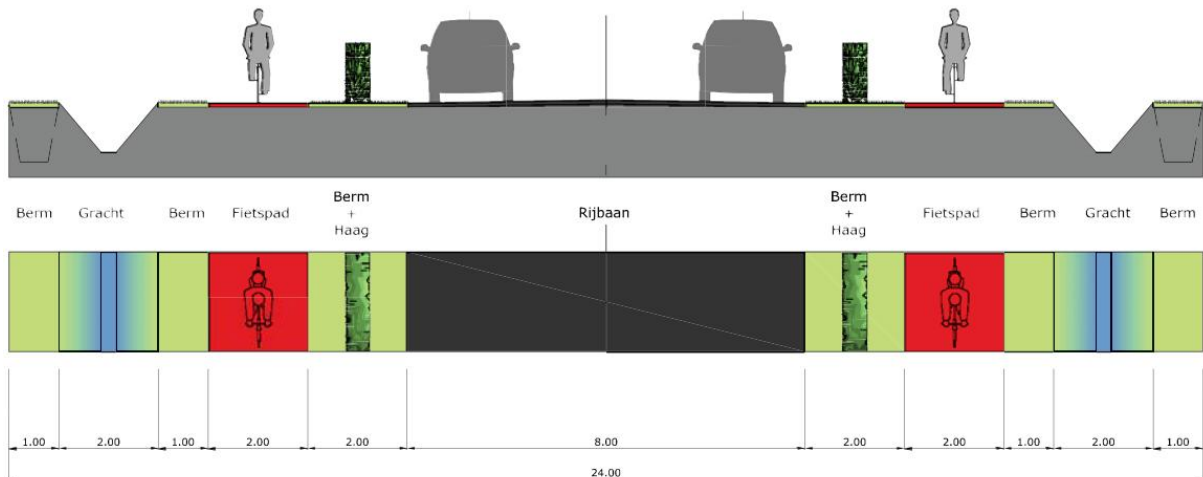
figuur 11: profiel bubeko voor uitwerking in de projectnota

Beleid (MOW) geeft aan dat de schuwstrook minstens 1 meter moet bedragen bij vrijliggende fietspaden. Buiten de bebouwde kom zal bijgevolg géén haag tussen het fietspad en de rijbaan voorzien worden, maar gewoon een grasberm. Als enige uitzondering hierop zullen er in de bocht (nabij de Selstbaan) extra afscheidende maatregelen genomen worden die de fietsers van het autoverkeer beschermen.

3.5 deelgebied C: buitengebied tussen Selstbaan en gemeentegrens Kalmthout (lengte 1085 m)

uit de startnota

In de startnota werd het voorkeursprofiel van vrijliggende enkelrichtingsfietspaden weerhouden. Het ontwerpprofiel heeft een totale breedte van 24m. Tussen de rijbaan en het fietspad wordt een grasberm (2m) voorzien met een haagaanplanting.



figuur 12: startnota-profiel C buitengebied; voorkeursprofiel

verder onderzoek

Ook dit profiel kan als een doorgroeiscenario worden opgevat, waarbij in eerste instantie een smallere berm wordt voorzien welke later –bij heraanleg en versmallen van de weg– kan worden verbreed naar het wensbeeld.

Het lijkt wenselijk om de ontworpen rooilijn in breedte hetzelfde te voorzien in deelgebied B (overgangsgebied) als deelgebied C (buitengebied).

Het profiel van het buitengebied wordt eveneens op 24,20m (ipv 24m uit de startnota) gebracht, waarbij de grasbermen tussen rijbaan en fietspad aan weerskanten 10 cm breder worden voorzien (en later bij een doorgroeiscenario (heraanleg van de rijbaan) nog kunnen uitgebreid worden met de overbreedte van de op heden 8m brede rijbaan).

voorstelling op de infovergaderingen

het profiel zoals hierboven getekend voor deelgebied C werd voorgesteld op de infovergaderingen.

Aanpassingen nav de GBC of infovergaderingen

Zie hierboven bij deelgebied B

Finaal voorstel voor uitwerking van deze projectnota

De indeling in zone B en C voor het deel buiten de bebouwde kom vervalst; er is slechts 1 typeprofiel BUBEKO van toepassing (zie deelgebied B)

4 ontwerpprincipes

4.1 Afwijkingen tov het typeprofiel

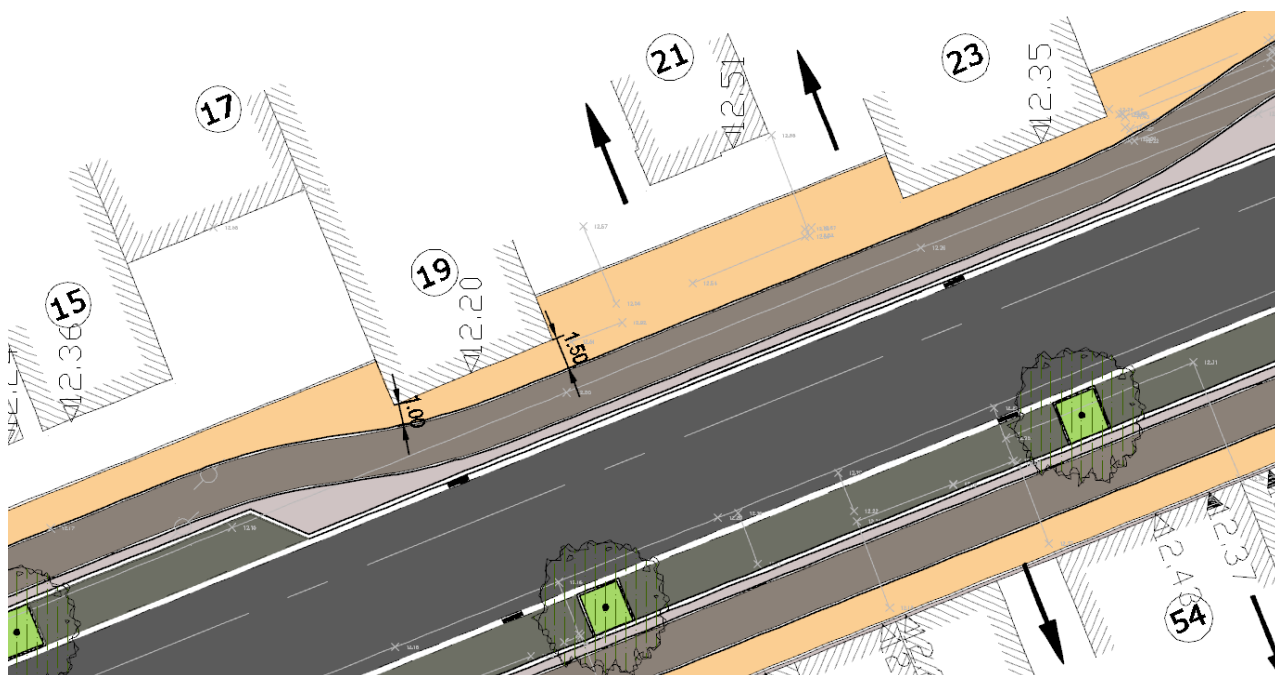
aan de vooruitspringende woningen binnen bebouwde kom

De bochtstralen bij asverschuivingen van het fietspad aan de vooruitspringende woningen binnen de bebouwde kom worden ruim gedimensioneerd (straal > 30m) waarbij ook rekening werd gehouden met perceelinritten en het zoveel als mogelijk voorzien van publieke parkeerplaatsen.

Het voetpad heeft een minimum breedte van 1m.

Het fietspad behoudt de breedte van 2m

Tussen fietspad en rijbaan wordt een schrikstrook van 44 cm voorzien (exclusief boordsteen van 20cm en goot van 30 cm), net zoals de breedte van de schrikstrook tussen fietspad en parkeerstrook.



figuur 13: ruime bochtstralen bij asverschuivingen in het fietspad

4.2 Parkeren BIBEKO

Het aantal maximaal beschikbare parkeerplaatsen werd binnen de bebouwde kom geteld (zie hoger). Op basis van voorliggend ontwerp werden de behouden parkeerplaatsen (op private eigendom) en de nieuwe parkeerplaatsen (openbaar domein, langsheen de N111) in een overzicht gezet (zie bijlage).

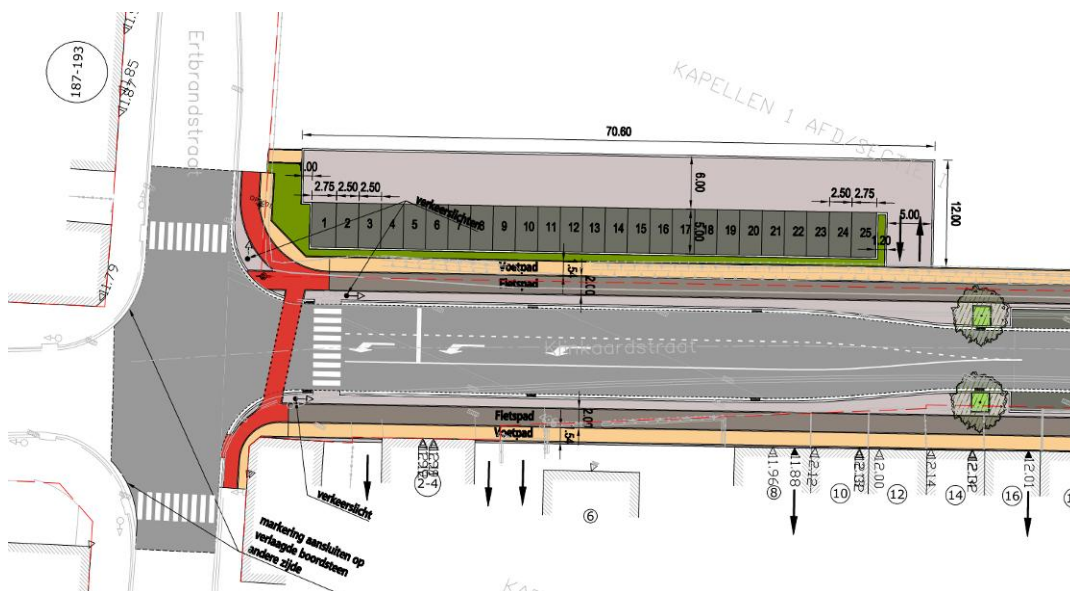
Het onderzoek naar het bestaande aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op verharde voortuinen, bermen waarin duidelijke bandensporen afgetekend staan ,enz... deze parkeerplaatsen worden dus alle gebruikt, mogelijk niet op hetzelfde moment. Er wordt wel vermoed dat de parkeerbezetting 's avonds erg groot is. Het aantal vastgestelde 'parkeerplaatsen' houdt in dat er 1,66 parkeerplaats per 1 woning beschikbaar is op heden.

In totaliteit wordt een verlies van 24 parkeerplaatsen vastgesteld (ten opzichte van het maximaal aantal beschikbare plaatsen).

Het aantal langse parkeerplaatsen wat in het ontwerp voorzien is, is dus zeker niet overdreven, immers;

- In dit overzicht wordt uitgegaan dat er ook na herinrichting van de rijbaan er in de voortuinen geparkeerd blijft (zie onderzoekskaart). Dit is evenwel niet wenselijk; indien een meer kwalitatief straatbeeld (en verkeersveilig; haaks parkeren in de voortuinen geeft conflicten met de fietsers) op termijn gewenst is, dient voldoende alternatief aangeboden te worden (langsparkeren langsheen de N111) zodat parkeren in de voortuinen kan geweerd worden.
- Dient er niet uitgegaan te worden van een 100 % bezettingsgraad; er zullen immers zones in het deel bebouwde kom zijn waar er hogere parkeerdruk van toepassing is waardoor uitwijkmogelijkheden binnen aanvaardbare loopafstand voorzien moeten zijn.

Voor de GBC van april 2017 werd nog de haalbaarheid onderzocht om een parking in te richten aan de noordzijde van de N111, ter hoogte van het kruispunt met de N11. Het betreft een parkeerterrein van 25 plaatsen, met 1 in/uitgang op de N111, gelegen op 70m van het lichtengeregelde kruispunt.



figuur 14: onderzoek naar parkeerterrein aan kruispunt met de N11

Deze parking wordt momenteel uit het fietspaden dossier gelaten. Mogelijk kan deze parking later aangelegd worden (na evaluaties van de parkeerbezetting opgedeeld in zones).

4.3 Conflictpresentaties ter hoogte van zijstraten

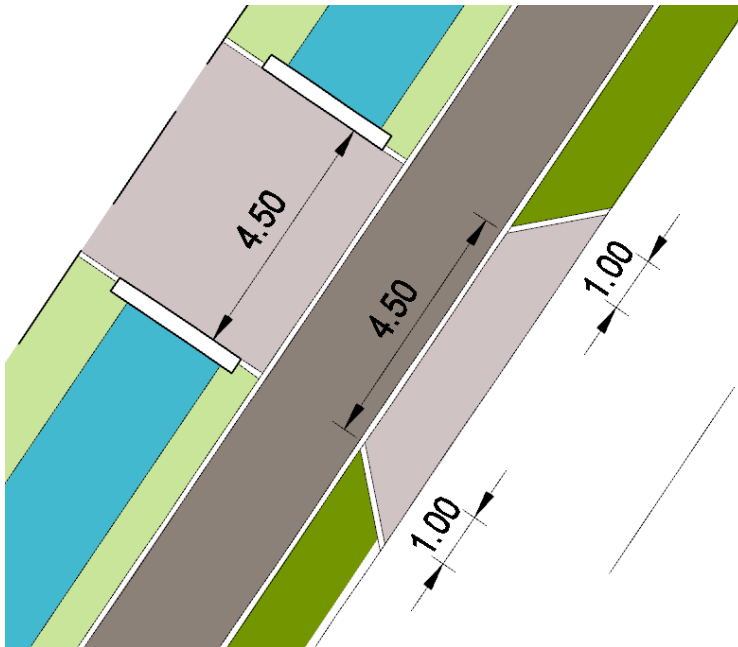
De N111 Klinkaardstraat is een voorrangsweg. Conform de richtlijnen vanuit het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt ter hoogte van de zijstraten het principe van de 'conflictpresentatie' gehanteerd.

Bij vrijliggende fietspaden wordt er een inbuiging van het fietspad naar de rijweg voorzien ongeveer 30m vóór het kruispunt. Het fietspad wordt ter hoogte van deze inbuiging uitgevoerd in een rode kleur.

4.4 Perceelstoegangen en inbuizingen van grachten

Per perceel wordt 1 perceelstoegang toegestaan. Buiten de bebouwde kom, met vrijliggende fietspaden, betekent dit dat de gracht op 1 plaats per perceel wordt ingebuisd en wordt volgend principe gehanteerd:

- 5m inbuizing van de gracht, kopmuren inclusief. (4,5m verharding tussen de kopmuren)
- Tussen het fietspad en de rijbaan wordt de verharding van de perceelstoegang onder 45 graden, over een afstand van 1m, aangesloten op de gewestweg en wordt 6,5 m verhardingsbreedte bekomen grenzend aan de gewestweg



figuur 15: principe van perceelstoegang met grachtinbuizing

Aan elke zijstraat alsook mogelijk op enkele tussenliggende locaties (voor zover hiervoor geen perceelstoegang gebruikt kan worden) zal de groenberm onderbroken en plaatselijk verhard worden, zodat de fietspaden bereikbaar zijn vanuit de zijstraten en woningen aan de overzijde. Dit kan met enkele extra inbuizingen; een breedte van 1,50 meter volstaat hiervoor.

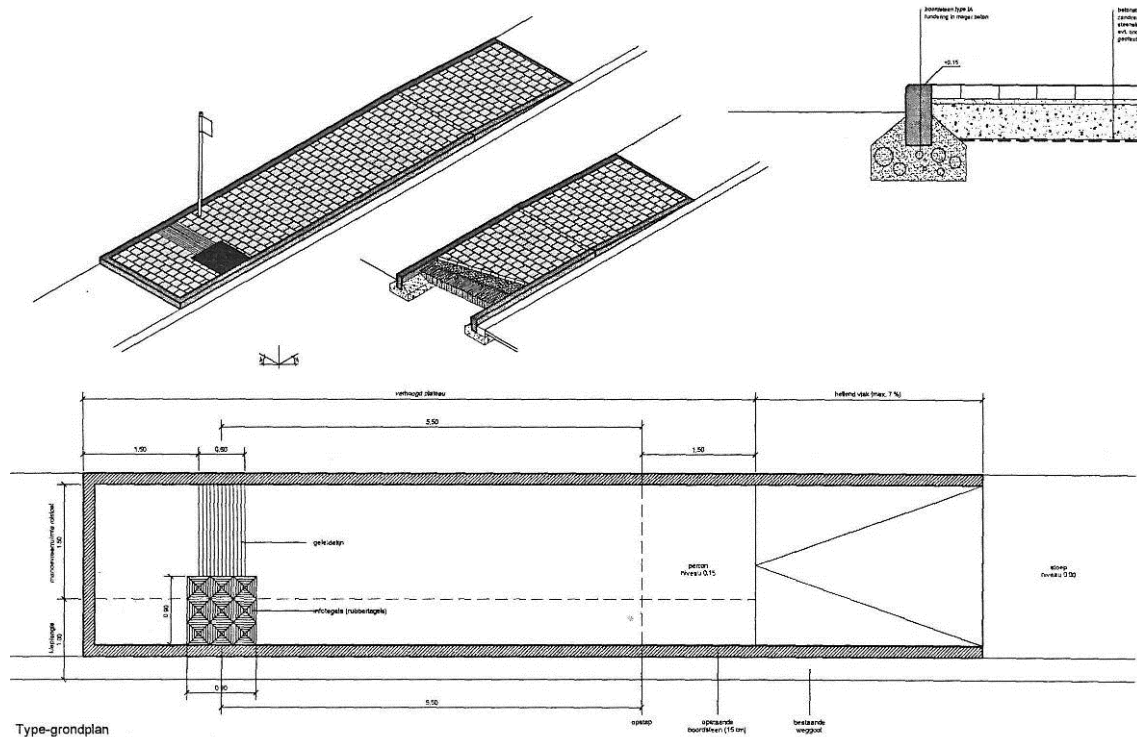
4.5 Bushalteplaatsen

De bushalteplaatsen zijn voorzien ter hoogte van de te behouden komgrens. De bushaltes blijven in grote lijn dan ook op dezelfde locatie liggen als op heden.

Gezien de vele perceelstoegangen, wordt een beperkt toegankelijke halte aangelegd. 'Beperkt' in die zin dat de lengte van het perron niet gerealiseerd kan worden zoals voorzien is in de type-oplossing van een toegankelijke halteplaats.

Inrichting van een toegankelijke halteplaats impliceert;
 verhoogde bordsteen (lage drempel opstap)
 helling(en) naar perron

Geleidetegels en attentietegels worden niet voorzien conform wat op GBC besproken werd.



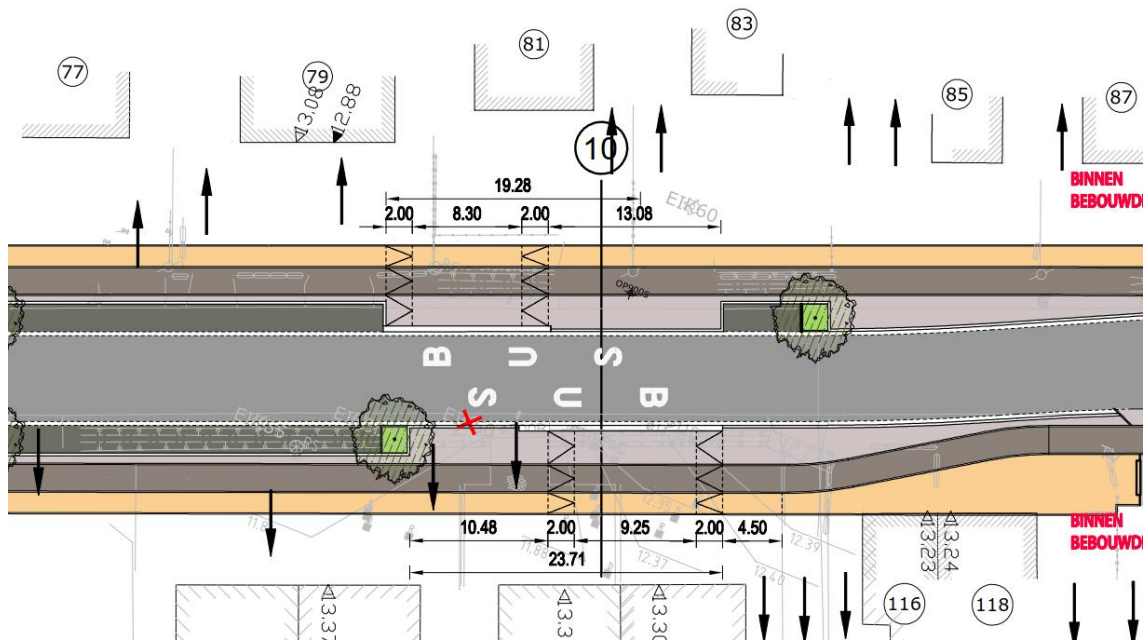
figuur 16: type-oplossing² toegankelijke bushalte

² Bron: De Lijn

Door de aanwezigheid van verschillende perceelstoegangen zijn verhoogde halte-inrichtingen slechts mogelijk met een beperkte lengte.

De totale lengte van de halteplaats is conform de richtlijnen; het betreft enkel het maximaal toegankelijke gedeelte (verhoogd 18 cm) wat in lengte beperkt is. De andere delen van het perron zijn overrijdbare boordstenen (naar de achterliggende perceelstoegangen) met een opstand van 7 cm.

Het busperron heeft een breedte van 250 cm (exclusief de verhoogde band aan de rijbaanzijde). Ook het naastgelegen fietspad en voetpad wordt in helling aangelegd om zo mee de helling te vormen naar het perron (met beperkte lengte).



figuur 17: toegankelijk halteplaatsen met beperkte lengte van de 18cm opstand

4.6 fietsoversteek aan Selstbaan

Naar aanleiding van het bijkomend onderzoek naar het niet bijkomend afsluiten van zijstraten, werden de fietsrelaties opnieuw onder de aandacht geplaatst.

In het kader daarvan wordt een beveiligde fietsoversteek voorgesteld ter hoogte van de voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten Selstbaan. Er wordt een middengeleider voorgesteld wat oversteken in 2 tijden mogelijk maakt. Met deze ingreep wordt bovendien de bocht in de N111 ruimtelijk benadrukt

Over deze lengte wordt de rijbaan vernieuwd ten gevolge van de aanleg van deze oversteekplaats.

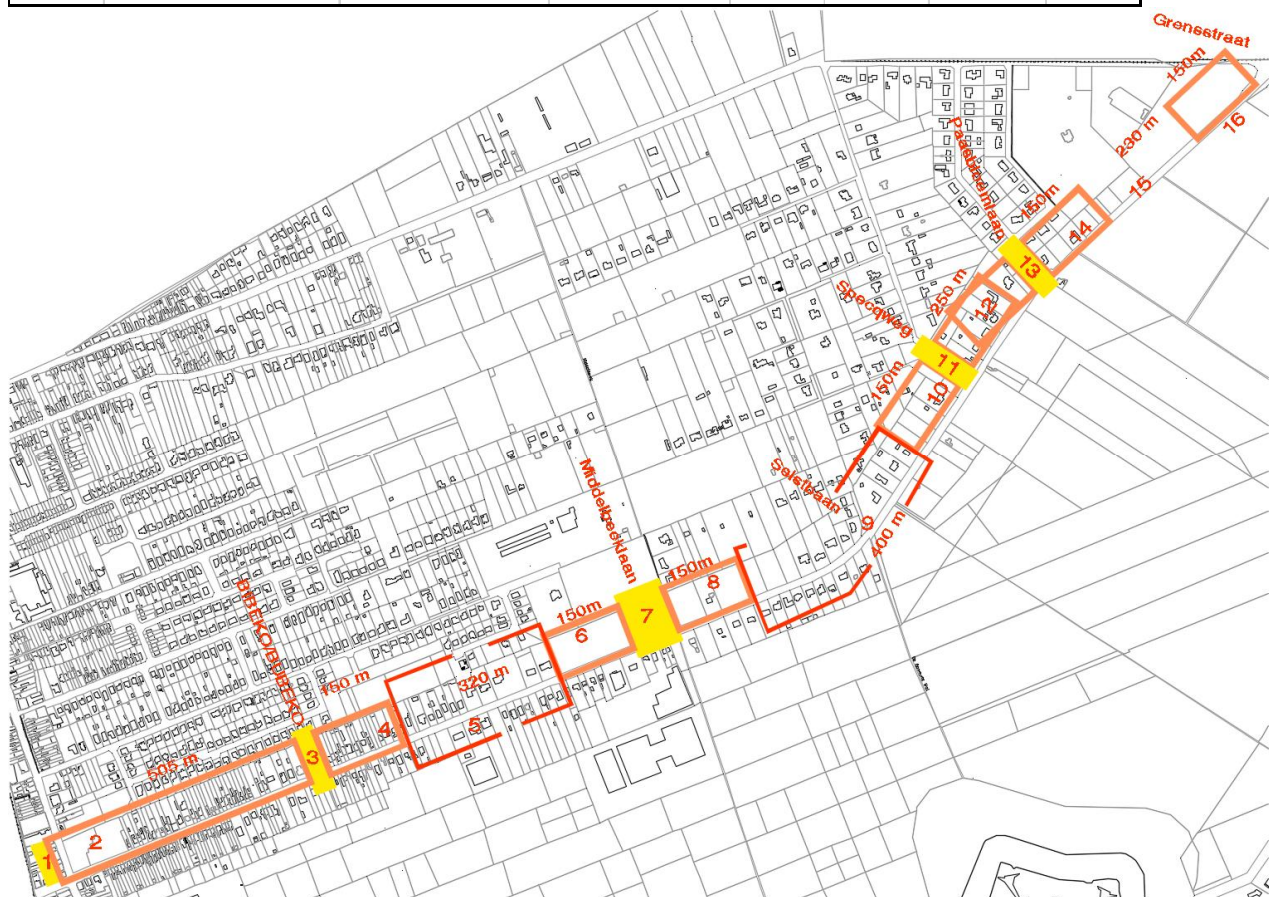
4.7 Materiaalgebruik

- fietspaden binnen bebouwde kom: zwart asfalt, met aan weerskanten een boordsteen welke een 'naadloze' overgang vormt met de naastgelegen betonstraatstenen (van de schrikstrook of van het voetpad)
- fietspaden aansluitend op kruispunt N11: rood asfalt
- fietspaden vrijliggend buiten de bebouwde kom: zwart asfalt, met rood asfalt ter hoogte van zijstraten.
- Rijbaan (binnen de bebouwde kom): zwart asfalt
- voetpaden (binnen bebouwde kom): betonstraatstenen 22x22x8 zandkleurig
- parkeerstroken (binnen bebouwde kom): antracietkleurige betonstraatstenen 22x11x10
- schrikstrook 44 cm (4x11 cm) in grijze betonstraatstenen
- perceelstoegangen in betonstraatstenen grijs 22x11x10

4.8 Verlichting

Volgens de Lichtvisie voor de Vlaamse Gewestwegen (AWV, versie juli 2014) wordt de hele Klinkaardstraat verlicht conform onderstaande indeling van de weg.

nr	benaming	volgens Lichtvisie AWV	reden	verlichten	lichtniveau	lichtkleur (K)	opstelling
1	kruispunt met de N11	stap 1	VRI	ja	hoog	4000-4500	
2	binnen bebouwde kom	stap 0	2x1	ja	hoog	2800-3150	zig-zag
3	poort bibeko			ja	hoog	2800-3150	portaal
4	overgangszone 150 m			ja		2000-2200	eenzijdig
5	tussenzone 320 m	na stap 3 of stap 2	< 400m duisterzone > 33% bebouwd	ja		2000-2200	eenzijdig
6	overgangszone 150 m			ja		2000-2200	eenzijdig
7	Middelbeeklaan	stap 3		ja		3500	eenzijdig
8	overgangszone 150 m			ja		2000-2200	eenzijdig
9	tussenzone 400 m	stap 2	> 33% bebouwd	ja		2000-2200	eenzijdig
10	overgangszone 150 m			ja		2000-2200	eenzijdig
11	Specqweg	stap 3		ja		3500	eenzijdig
12	overgangszone 150 m			ja		2000-2200	eenzijdig
13	Paasbloemlaan	stap 3		ja		3500	eenzijdig
14	overgangszone 150 m			ja		2000-2200	eenzijdig
15	tussenzone 230 m	na stap 3	< 400m duisterzone	ja		2000-2200	eenzijdig
16	overgangszone 150 m naar Grensstraat	stap 3		ja		2000-2200	eenzijdig



figuur 18: verlichtingsconcept

Het fietspad wordt mee verlicht met de rijweg. Volgens de lichtvisie is dit met een eenzijdig geplaatst verlichtingsarmatuur. De verlichtingsstudie met concrete inplanting van de armaturen en bijhorende berekeningen, wordt opgesteld door Infracan en zal op een aparte GBC worden voorgelegd.

4.9 Nutsleidingen en riolering

nutsleidingen worden verlegd in functie van het fietspadenontwerp de riolering (DWA (diameter 250 (aan de zuidzijde) en 400 (aan de noordzijde) en ingebuisde RWA (2 keer diam 1000)) binnen de bebouwde kom wordt voorzien in de parkeerstrook. De putdeksels worden in de parkeerstrook voorzien.

buiten de bebouwde kom wordt de RWA voorzien in open grachten en wordt de DWA onder het fietspad gelegd.

5 Onteigeningen

Voor de berekening van de oppervlaktes aan innames, wordt in de projectnota uitgegaan van een eerste vooronderzoek inzake de huidige rooilijnbreedte. Op basis van het gewestplan worden volgende oppervlaktes grondinname bekomen per gewestplanzone:

	m2	prijs	€ 3.463.602
woonuitbreidingsgebied	3235	€ 250	€ 808.750
woongebied	4091	€ 250	€ 1.022.750
agrarisch gebied	2129	€ 3	€ 6.387
woongebied met landelijk karakter	3295	€ 250	€ 823.750
woonpark	3075	€ 250	€ 768.750
natuurgebied	3851	€ 5	€ 19.255
bosgebied	2792	€ 5	€ 13.960

De vermelde eenheidsprijzen per m² grond zijn op basis van eigen ramingen en exclusief opstellen of andere kosten volgend uit de onderhandelingen om te komen tot de verkoopsovereenkomsten.

Informatief;

Het vorige ontwerp kwam uit op onderstaande gegevens:

	m2	prijs	€ 4.372.674
<i>woonuitbreidingsgebied</i>	<i>4167</i>	<i>€ 250</i>	<i>€ 1.041.750</i>
<i>woongebied</i>	<i>4636</i>	<i>€ 250</i>	<i>€ 1.159.000</i>
<i>agrarisch gebied</i>	<i>2768</i>	<i>€ 3</i>	<i>€ 8.304</i>
<i>woongebied met landelijk karakter</i>	<i>4532</i>	<i>€ 250</i>	<i>€ 1.133.000</i>
<i>woonpark</i>	<i>3950</i>	<i>€ 250</i>	<i>€ 987.500</i>
<i>natuurgebied</i>	<i>4812</i>	<i>€ 5</i>	<i>€ 24.060</i>
<i>bosgebied</i>	<i>3812</i>	<i>€ 5</i>	<i>€ 19.060</i>

6 Timing en verder procesverloop

- Versturen van de projectnota naar de leden van de GBC. Met reactie tegen 23/11/2018
- RMC fase projectnota: 20/12/2018
- Vervolgens zullen de innemingsplannen worden opgemaakt

7 Kostenraming

Kostenraming projectnota

KAPELLEN: Fietspaden N111 Klinkaardstraat

SO VI (Module 13) (kmp t x,xx - y,yy)

kostenraming op basis van plan dd. december 2016 (GBC)

en tot op heden beschikbare gegevens (geen gegevens beschikbaar over aard van de ondergrond, mogelijke verontreinigingen, ...)

omschrijving van de werken	hoeveelheid	eenheid	eenheids prijs	totaal	Kostenverdeling			
					Vlaams gewest		Gemeente Kapellen	
verdeelsleutel			euro	euro	100%		100%	
DEELGEBIED binnen bebouwde kom (lengte 510m)								
Wegeniswerken								
-, inrichting werf en signalisatie	1	TP	6.500,00	6.500,00	6.500,00			
-, rooien van bomen groot	4	st	300,00	1.200,00			1.200,00	
-, rooien van bomen klein	10	st	100,00	1.000,00			1.000,00	
-, zaagsneden asfalt (inzagen in bestaande wegenis)	40	m	12,00	480,00	480,00			
-, affrezen toplaag asfalt (kruispunt N11)	460	m ²	15,00	6.900,00	6.900,00			
-, opbraak boordstenen en fundering	2.000	m	6,00	12.000,00	12.000,00			
-, opbraak wegenis en fundering, inclusief kassei	4.000	m ²	6,00	24.000,00	24.000,00			
-, opbraak allerhande (afsluitingen, muurtjes,...)	1	TP	4.500,00	4.500,00	4.500,00			
-, opbraak randverhardingen	5.400	m ²	2,00	10.800,00	10.800,00			
-, aanleg lijnvormige elementen incl. fundering (goot tussen parkeerstrook en rijbaan)	1.080	m	30,00	32.400,00	32.400,00			
-, aanleg lijnvormige elementen incl. fundering (boordstenen tussen parkeerstrook en rijbaan)	1.097	m	25,00	27.420,00	27.420,00			
-, aanleg lijnvormige elementen incl. fundering (boordsteen fietspad)	2.160	m	25,00	54.000,00	54.000,00			
-, aanleg lijnvormige elementen incl. fundering (boomvakken in parkeervakken)	170	m	19,00	3.231,90	3.231,90			
-, aanleg lijnvormige elementen incl. fundering (ID4 langs voetpaden)	1.020	m	19,00	19.380,00			19.380,00	
-, asfalt inclusief fundering wegenis	3.750	m ²	40,00	150.000,00	150.000,00			
-, asfalt nieuwe toplaag (op kruispunt met N11)	460	m ²	10,00	4.600,00	4.600,00			
-, verharding parkeerstrook betonstraatstenen incl. fundering	1.410	m ²	35,00	49.350,00	49.350,00			
-, op hoogte brengen randverhardingen : klein schalige elementen (kassei, betonstenen)	182	m ²	12,00	2.184,00	2.184,00			
-, op hoogte brengen randverhardingen : gesloten verhardingen (beton, asfalt)	78	m ²	25,00	1.950,00	1.950,00			
-, grondverzet	2.322	m ³	17,50	40.635,00	40.635,00			
-, geschikt maken van de zate	1.548	m ³	13,00	20.124,00	20.124,00			
Fietspaden								
-, asfalt + fundering	2.175	m ²	35,00	76.125,00	76.125,00			
-, schrikstrook in betonstraatstenen incl. fundering	810	m ²	35,00	28.350,00	28.350,00			
Voetpaden								
-, voetpaden in betonstraatstenen incl. fundering	1.770	m ²	35,00	61.950,00			61.950,00	
Afwatering								
-, opbraak bestaande inbuizingen grachten	aandeel AWV van project AQF 22.466 (Collector Klinkaardstraat)							
-, opbraak kopmuren	1	TP	97.200,00	97.200,00	97.200,00			
-, ruimen + dempen grachten								
-, nieuwe RWA riolering								
-, straatkolken incl. aansluiting	45	st	450,00	20.250,00	20.250,00			

Kostenraming projectnota

omschrijving van de werken	hoeveelheid	eenheid	eenheids prijs	totaal	Kostenverdeling			
					Vlaams gewest		Gemeente Kapellen	
Deel groenaanleg								
-, aanplanting van bomen	27	st	300,00	8.100,00			8.100,00	
-, wortelgeleiding aan bomen	27	st	160,00	4.320,00			4.320,00	
-, aanplanting van heesters	2.160	st	2,75	5.940,00			5.940,00	
-, teelaarde boomvakken	108	m³	8,00	864,00			864,00	
-, onderhoud	1	TP	2.025,00	2.025,00			2.025,00	
Signalisatie								
-, verkeersborden, incl. opbraak / herplaatsen	1	TP	500,00	500,00	500,00			
-, thermoplastische belijning	1.620	m	1,00	1.620,00	1.620,00			
-, thermoplastische belijning diverse	1	TP	500,00	500,00	500,00			
Diversen (15%van de totale kostprijs)	1	TP		117.059,84	101.342,99		15.716,85	
totaal der werken voor deel binnen bebouwde kom:				897.458,74	776.962,89		120.495,85	
DEELGEBIED buiten bebouwde kom (lengte 2215m)								
Wegeniswerken								
-, inrichting werf en signalisatie	1	TP	7.500,00	7.500,00	7.500,00			
-, rooien van bomen groot	275	st	125,00	34.375,00	34.375,00			
-, rooien van bomen klein	95	st	75,00	7.125,00	7.125,00			
-, rooien van hagen	300	m	5,00	1.500,00	1.500,00			
-, rooien van beplantingen	500	m²	0,50	250,00	250,00			
-, zaagsneden asfalt (inzagen in bestaande wegenis)	60	m	12,00	720,00	720,00			
-, wegfrezen belijning	1	TP	3.500,00	3.500,00	3.500,00			
-, affrezen toplaag asfalt	260	m²	15,00	3.900,00	3.900,00			
-, opbraakwerken randverhardingen : kleinschalige elementen (kassei, betonstraat)	3.055	m²	6,00	18.330,00	18.330,00			
-, opbraakwerken randverhardingen : gesloten verhardingen (beton, asfalt)	1.310	m²	8,00	10.480,00	10.480,00			
-, opbraakwerken wegenis + fundering (bestaand fietspad t.h.v krsip Grensstraat-C)	200	m²	5,00	1.000,00	1.000,00			
-, opbraakwerken wegenis + fundering	260	m²	5,00	1.300,00	1.300,00			
-, opbraak boordstenen en fundering	150	m	6,00	900,00	900,00			
-, opbraak weggoten en fundering	150	m	10,00	1.500,00	1.500,00			
-, opbraak afsluitingen	400	m	4,50	1.800,00	1.800,00			
-, aanleg lijnvormige elementen incl. fundering (kantstrook)	50	m	30,00	1.500,00	1.500,00			
-, aanleg lijnvormige elementen incl. fundering (goot)	30	m	30,00	900,00	900,00			
-, aanleg lijnvormige elementen incl. fundering (boordstenen)	30	m	25,00	750,00	750,00			
-, nieuwe verharding in asfalt (incl. onderfundering en fundering)	260	m²	38,00	9.880,00	9.880,00			
-, asfalt nieuwe toplaag	260	m²	10,00	2.600,00	2.600,00			
-, aanleg opritten in betonstraatstenen incl. fundering	3.015	m²	35,00	105.525,00	105.525,00			
-, aanleg boordstenen opritten	710	m	25,00	17.750,00	17.750,00			
-, op hoogte brengen randverhardingen : klein schalige elementen (kassei, betonst	382	m²	12,00	4.584,00	4.584,00			

Kostenraming projectnota

omschrijving van de werken	hoeveelheid	eenheid	eenheids prijs	totaal	Kostenverdeling		
					Vlaams gewest		Gemeente Kapellen
-, op hoogte brengen randverhardingen : gesloten verhardingen (beton, asfalt)	164	m ²	25,00	4.100,00	4.100,00		
-, grondverzet	380	m ³	17,50	6.650,00	6.650,00		
-, geschikt maken van de zate	291	m ³	13,00	3.783,00	3.783,00		
Fietspaden							
-, asfalt verharding; incl. fund.	8.960	m ²	35,00	313.600,00	313.600,00		
-, aanleg lijnvormige elementen incl. fundering (boordstenen)	8.860	m	25,00	221.500,00	221.500,00		
-, schrikstrook in betonstraatstenen incl. fundering	15	m ²	35,00	525,00	525,00		
Voetpaden							
-, voetpaden in betonstraatstenen incl. fundering	30	m ²	35,00	1.050,00			1.050,00
Afwatering							
-, opbraak bestaande inbuizingen grachten							
-, opbraak kopmuren							
-, ruimen + dempen grachten	1	TP	118.800,00	118.800,00	118.800,00		
-, aanleg nieuwe grachten							
-, inbuizingen grachten; duikers	1	TP	11.880,00	11.880,00	11.880,00		
-, kopmuren							
-, straatkolken incl. aansluiting	4	st	450,00	1.800,00	1.800,00		
Deel groenaanleg							
-, aanplanting van hagen	3.020	m	15,00	45.300,00	45.300,00		
-, teelaarde bermen	12.050	m ³	8,00	96.400,00	96.400,00		
-, onderhoud	1	TP	5.500,00	5.500,00	5.500,00		
Signalisatie							
-, verkeersborden, incl. opbraak / herplaatsen	1	TP	4.500,00	4.500,00	4.500,00		
-, thermoplastische belijning	135	m	1,00	135,00	135,00		
-, thermoplastische belijning diverse	1	TP	1.500,00	1.500,00	1.500,00		
Diversen (15% van de totale kostprijs)							
	1	TP		161.203,80	161.046,30		157,50
totaal der werken buiten bebouwde kom:				1.235.895,80	1.234.688,30		1.207,50
SAMENVATTING							
totaal der werken voor deel binnen bebouwde kom:				897.458,74	776.962,89		120.495,85
totaal der werken buiten bebouwde kom:				1.235.895,80	1.234.688,30		1.207,50
TOTAAL, exclusief BTW, exclusief innemingen				2.133.354,54	2.011.651,19		121.703,35

8 Evaluatie en flankerende maatregelen

8.1 Evaluatie

Volgende aspecten zullen ter evaluatie meegenomen worden:

- Na aanleg van de fietspaden zullen het aantal fietsers geteld worden en vergeleken met de huidige tellingen van de fietsers.
De telling zal niet enkel tijdens de klassieke ochtend en avondspits (vb in functie van schooltijden) gehouden worden, maar eveneens overdag en dit in relatie tot fietsrelaties met de Haven.
Dit zal vergeleken worden met de fietstellingen van heden.
- Ook het gebruik van de parkeerplaatsen zal geteld worden om zo de maximale bezettingsgraad te kennen, en mogelijk het voortuin parkeren verder terug te dringen.
- Tellen van auto's
- Ongevallenanalyse
- Tevredenheidsenquête bij gebruikers en bewoners
- Opmeten van de wachtrij ter hoogte van het kruispunt N111-N11
- Snelheidsmetingen

8.2 Flankerende maatregelen

- Vanaf de ingebruikname dient er op toegezien te worden dat de maximum toegelaten snelheid wordt gehandhaafd.
- De gemeente gaat een engagement aan om in rioleringsdossiers van zijstraten samen met rioolbeheerder Waterlink en Aquafin een circulatieplan op te stellen, waarbij wordt onderzocht welke straten nog kunnen omgevormd worden tot enkelrichtingsstraten. (zie ook hoger in de projectnota).

9 Bijlagen

9.1 Verslag RMC fase startnota

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

PROCES-VERBAAL SCHRIFTELIJKE VOORLEGGING



Mobiliteit en
Openbare Werken

Agendapunt: Kapellen – Klinkaardstraat N111 (vak Grensstraat – Lepelstraat) – fietspaden (module 13) en verlichting - startnota

RMC-voorzitter: Frank Leys

GBC-voorzitter: Koen Helsen (koen.helsen@kapellen.be en openbarewerken@kapellen.be)

Kwaliteitsadviseur: Lieven Van Eenoo

GRB GBC	Goedkeuring HR
GRB: 22/04/2013	ok

Mobiliteitsplan	sneltoets	fase
PAC: 21/09/2004 BS: nvt	PAC: 25/02/2010 Spoor: 3	sneltoets

startnota	Projectnota	evaluatie	Referentie project
GBC:11/06/2013 consensus	nvt	nvt	Fietspad: 11023/1/A13 Verlichting: 11023/1/B4
nvt	nvt	nvt	

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de (I)GBC van 11/06/2013. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. De initiatiefnemer diende op 16/12/2013 een aanvraag in voor een schriftelijk advies. De adviestermijn loopt uiterlijk tot 20/01/2014.

b) Besluit

De kwaliteitsadviseur heeft binnen de voorziene termijn een **gunstig** advies uitgebracht.

Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



Mobiliteit en
Openbare Werken

Kapellen, N111 Klinkaardstraat – modules 4 en 13 (startnota)

Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op 19 december 2013.

Ref.: *(Module 13 & 4) – N111 Klinkaardstraat Kapellen (tussen Lepelstraat en Grensstraat) startnota, Grontmij; versie d4 – 15/11/2013
– 106 blz. + bijlagen.

a) Procesbeschrijving

De startnota werd besproken op de GBC van 11 juni 2013 en door de GBC-leden in consensus aanvaard.

Het project werd voor schriftelijk advies overgemaakt aan de voorzitter van de Regionale Mobiliteitscommissie, zetelend in de provincie Antwerpen.

De gemeente Kapellen beschikt sinds 21 september 2004 over een conform verklaard mobiliteitsplan, waarvoor op 25 februari 2010 een sneltoets werd uitgevoerd (spoor 3).

b) Toetsing van het plan of project

Het project voorziet in de aanleg van fietspaden als onderdeel van het bovenlokale netwerk langs de N111 (Klinkaardstraat) op grondgebied Kapellen tussen Putte-Kapellen en de buurgemeente Kalmthout. Vandaag is dit volgens de schoolfietsroutekaart een "te mijden traject". Gezien de selectie van de N111 als secundaire weg II en als deel van het bovenlokaal fietsroutenetwerk en het volledig ontbreken van fietsvoorzieningen is dergelijke ingreep zeker verantwoord. Het fietspadproject is gekoppeld aan een rioleringsdossier van Aquafin.

De categorisering van de lokale wegen is onderbelicht. Eigenlijk is enkel de Grensstraat van belang als lokale verzamelweg. De andere aansluitende wegen zijn woonstraten of landelijke wegen die geen functie (zouden mogen) hebben in het verkeersnetwerk. Dit kader is belangrijk voor de aanpak van een aantal kruispunten waar volgens "een eerste inschatting" een verkeersingreep nodig is. De verkeersveiligheid in het algemeen en de veiligheid van fietsers in het bijzonder is gebaat met een beperking van het aantal kruisingen met dwarsend autoverkeer.

De geplande afsluiting van de Selbstbaan (p.64) is daarom een duidelijke én verdedigbare keuze die geapprecieerd wordt. Bij de opmaak van het voorontwerp wordt dit algemene kader best even hernomen. In de projectnota moet in elk geval aangegeven worden hoe hiermee werd omgegaan.

De startnota is globaal goed uitgewerkt en biedt een goede situering van het project. Ondanks versie 0 pas van januari 2013 dateert, ontstaat bij lezing een vage indruk dat dit document op oudere informatie gebaseerd is. Zo is een verwijzing te vinden naar het "in opmaak zijnde *Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen*" terwijl ook de initiële ontwerpeisen uitgaan van oudere richtlijnen.

Volgende gegevens ontbreken of worden onderbelicht terwijl ze projectgericht nochtans interessant en/of noodzakelijk zijn:

- p.36: openbaar vervoer: frequentie en amplitude
- p.43: morfologisch is er weinig onderscheid tussen het einde van de bebouwde kom en het begin van het overgangsgebied. Het inkorten van de bebouwde kom betekent daar dus een verhoging van de toegelaten snelheid. Dat lijkt contradictorisch met het streven naar meer verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- Algemeen wordt bij de omschrijving van de bestaande situatie nogal vlug een "eerste inschatting" gemaakt van mogelijkheden en effecten (vb. bij het parkeeronderzoek). Dat vertroebelt een heldere analyse en komt soms voorbarig over. De startnota is gebaat bij het uiteen houden van de volgende onderdelen: beschrijving – knelpuntenanalyse – randvoorwaarden – concepten – keuze.
- p.61: ontwerpeisen fietspaden omvatten ook belangrijke richtlijnen i.v.m. schuwafstanden.

Vanaf p.65 worden de mogelijke inrichtingsconcepten afgewogen. Per deelgebied worden diverse varianten voorgesteld. Dit is een zinvolle afweging. Hierbij toch volgende bedenkingen en suggesties:

Deelgebied A (kerngebied – bebouwde kom)

- Op dit punt in de nota is niet duidelijk of in deze zone publieke parkeerstroken gewenst zijn. Of houdt men eerder vast aan het particulier parkeren op eigen terrein? Dit is een belangrijke ontwerpkeuze, waarbij elke optie de andere bemoeilijkt.
- p.68: een asymmetrisch profiel met rijbaanbreedte van 8m binnen bebouwde kom is binnen de huidige kaders geen overweging waard. De huidige rijweg is bijna 2m breder dan nodig in deze omstandigheden (8m i.p.v. 2 x 3,05m). Gelukkig wordt dit rechtgezet in de volgende pagina's en gaat ook het voorkeurprofiel op p.75 uit van een meer hedendaagse maatvoering. Vreemd wel dat niet direct gezocht

werd naar opties om een parkeerstrook of fietspad op de bestaande overbreedte te realiseren.

- Voor de verdediging van de voorkeursvariant is een ruwe inschatting van de impact van het voorkeurprofiel op privaat / publiek parkeren interessant.

Deelgebieden B (overgangsgebied) en C (buitengebied):

- Een prima benadering van de mogelijkheden met duidelijke profielen en goede maatvoering. De huidige breedte van de verharding (8m) is zeer ruim, maar vormt geen belemmering voor de kwaliteit van het aan te leggen fietspad. Bij een toekomstige heraanleg kan de rijweg dan wat smaller aangelegd worden.

Globaal is de ontwerpkeuze voor enkelrichtingsfietspaden verantwoord gezien enerzijds de bebouwde omgeving en anderzijds de continuïteit van het fietsnetwerk. Er wordt dan ook een logische keuze gemaakt. De specifieke keuze van de typeprofielen is jammer genoeg slechts af te leiden uit het verslag van de GBC dat in bijlage bij de startnota zit. Het is best de eigenlijke keuze bij de inleiding van de projectnota even te herhalen.

c) Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

De ontwerpkeuzes die in dit dossier gemaakt worden zijn goed onderbouwd, correct afgewogen en robuust. Hopelijk blijven deze kwaliteit en ambitie in het voorontwerp overeind.

Voor de opmaak van het voorontwerp graag specifiek aandacht voor volgende aspecten:

- Categorisering van de lokale wegen in relatie tot het ontwerp.
- Aandacht voor snelheidsbeheersing in bebouwde kom. De V85 is aan de hoge kant voor een zone 50. Ook het inkorten van de bebouwde kom wordt best nog eens overwogen.
- Parkeren binnen bebouwde kom: de keuze voor publieke parkeerstroken heeft een impact op het particulier parkeren op eigen terrein. Dit kan een heikel punt zijn voor de aangelanden. Best dit nog wat onderbouwen met heldere cijfers.

Uit het dossier blijkt tenslotte enige onzekerheid met betrekking tot de aanpak van de rijbaan. De opmaak en uitvoering van een kwalitatief wegenontwerp vergt een globale visie op en aanpak van een wegvak. Dit geldt des te meer in de bebouwde kern. Het heeft in dergelijke omgeving absoluut geen pas een fietspadenontwerp uit te voeren met behoud van een overmatig brede rijweg. Dit is dan ook een oproep en aanbeveling naar de wegbeheerder toe om dit project met open blik te benaderen en indien nodig tijdig in te passen in de eigen planning. Tegelijk ook de vraag naar de ontwerper toe om de nodige creativiteit aan de dag te leggen om met vermijding van onnodige ingrepen een degelijk resultaat neer te zetten.

d) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

donderdag 16 januari 2014

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur,

Lieven Van Eenoo



9.2 Verslag overleg voorafgaand aan GBC

**GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN
GEMEENTE KAPELLEN**

**VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN
25 FEBRUARI 2016**

Verslaggever: Grontmij

Verslag versie 1 – 25/02/2016

*Onderwerp: Projectnota N111
Klinkaardstraat Kapellen*

Aard van de GBC-beslissing

***Globale eindbeslissing bij
consensus mits nog enkele
aanpassingen en
opmerkingen/aandachtspunten
om dossier voor te leggen aan
RMC***

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Koen Helsen (voorzitter)	Gemeente Kapellen; Schepen van Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Mobiliteit	koen.helsen@kapellen.be	A
Johan Van Kerkhove	Gemeente Kapellen	johan.vankerkhove@kapellen.be	A
Ronny Denisse	Gemeente Kapellen	ronny.denisse@kapellen.be	A
Inge Beyers	Gemeente Kapellen	Inge.beyers@kapellen.be	A
Kathleen Huet	Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Beleid	Kathleen.huet@mow.vlaanderen.be	A
Annelies De Ridder	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Annelies.deridder@mow.vlaanderen.be	A

	- AWW		
Paul Van Hal	VVM De Lijn	paul.vanhal@delijn.be	N
Ivo Van Belle	VVM De Lijn	ivo.vanbelle@delijn.be	A
Nathalie Couttenier	VVM De Lijn	nathalie.couttenier@delijn.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Wim Peetermans	Provincie Antwerpen, dienst mobiliteit	wim.peetermans@ provincieantwerpen.be	A
Ilse Van Roey	Ruimte Vlaanderen	ilse.vanroey@rwo.vlaanderen.be	N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Luc Sleeckx	PZ Noord	Luc.sleeckx@pznoord.be	A
Dieter Verhaert	Aquafin	Dieter.verhaert@aquafin.be	A
Stef Vandersypen	Fietsersbond	Stef.vandersypen@gmail.com	A
Tom De Gent	PZ Noord	tom.degent@pznoord.be	N

Gert Weymans	Sweco	Gert.weymans@swecobelgium.be	A
Joris Vandebon	Sweco	Joris.vandebon@swecobelgium.be	N

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
/	/

Vaststelling van het quorum¹

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag **niet** tot een besluit komen.

Verslag van de vergadering

1) huishoudelijk reglement

Kathleen Huet meldt dat op p3 "Beleid mobiliteit en verkeersveiligheid" veranderd moet worden naar "Beleid".

2) bespreking van de projectnota

2.1 opmerking RMC verslag startnota

Kathleen Huet meldt dat niet alle opmerkingen vanuit het RMC verslag startnota behandeld werden. Het gaat ondermeer over de motivatie van de kruispuntvormen van de ondergeschikte straten met de gewestweg. Ook de keuze waarom welke straten wel of niet aangesloten blijven op de gewestweg. Kapellen meldt dat bijkomend straten afsluiten niet wenselijk is. Dit zal onderbouwd worden in de nota

De parkeerbalans (welke private parkeerplaatsen in de voortuinen verdwijnen / hoeveel parkeerplaatsen op openbaar domein komen erbij?) dient opgenomen te worden. Dit vormt dan ondermeer de onderbouwing voor de voorziene parkeerstroken in het profiel binnen bebouwde kom.

De keuze voor het verschuiven van de komgrens (buiten / binnen bebouwde kom) zal toegelicht worden in de projectnota, met vermelding dat het aangepaste profiel binnen de bebouwde kom aangepast is aan de snelheid van 50 km/u.

2.2 zone binnen bebouwde kom

- In de projectnota zal een duidelijkere indeling gemaakt worden wat uit de startnota komt / welk verder onderzoek uitgevoerd werd / wat finaal de basis is in de projectnota om de ontwerpplannen op te stellen.
- AWV vraagt om de goot tussen rijbaan en parkeerstroken te leggen; dit is mogelijk nu blijkt dat de rijbaan er toch volledig uit moet. Ook De Lijn is vragende partij hiervoor. Ook de gemeente is voorstander, maar merkt op dat het technisch nog wel haalbaar moet zijn in functie van de

¹ Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

ligging van de riolering; Grontmij geeft aan dit geen probleem zal zijn, maar zal het verder aantonen. Mogelijk dienen er ondiepe kolken voorzien te worden.

- Op het finaal profiel binnen bebouwde kom (figuur 6) zal de riolering correct ingetekend worden; de riolering komt in de parkeerstroken te liggen, binnen de bebouwde kom liggen er geen rioleringsdeksels in het fietspad.
- Het kruispunt N111 x N11 dient ook op het grondplan opgenomen te worden; ook hier worden rioleringswerken en wegeniswerken aan uitgevoerd.
AWV vraagt om maximaal het asfalt voor het fietspad ook hier toe te passen (ipv de voorziene rode betonstraatstenen in de projectnota).

2.3 zone buiten bebouwde kom

- AWV meldt dat er geen kantstroken op het doorgroeioprofiel moeten vermeld worden; de latere nieuwe rijbaan (niet voorzien in dit dossier / nog niet voorzien op een ander investeringsprogramma) zal 6.60m asfaltbreedte krijgen zonder kantstroken.
Deze 2x30 cm kan bij in de groenberm gerekend worden. Het typeprofiel blijft verder ongewijzigd op de totaalbreedte van 24.20m breedte.
- De Fietsersbond vraagt waarom de fietsers niet verder van de rijbaan voorzien werden (door gracht en fietspad te wisselen in het typeprofiel); dit is meer comfortabel voor de fietser en ook gezonder doordat de fietsers verder van de rijbaan rijden.
Ronny Denisse licht toe dat deze afweging in de startnota werd besproken; fietsers op 1m van de rooilijn laten fietsen geeft ook conflicten met uitrijdende voertuigen vanaf de private percelen. Fietsersbond gaat akkoord met het voorliggende profiel.
- Kathleen Huet vraagt om bij het typeprofiel te vermelden dat de 80cm tussen fietspad en gracht ook effectief gerealiseerd zal worden als vlakke grasberm en niet (al een deel van) de helling van de gracht zal zijn.
- Het finale projectnotaprofiel (voor zone C) zal in de projectnota worden toegevoegd.
- Het fietspad buiten de bebouwde kom is ook voorzien in zwart asfalt; dit zal in de typeprofielen in de nota nog worden aangepast (daar stond het nog verkeerdelijk ingetekend in een rode kleur).

2.4 ontwerpprincipes

- Parkeervakken aan de vooruitspringende noordelijke woningen binnen de bebouwde kom zullen worden afgeschuind zodat de parkeerstrook verder van het fietspad komt te liggen.
De parkeerstroken elders (vb ter hoogte van plantvakken) behouden de haakse boordstenen.
- Ter hoogte van woning nr 294 (aan Speckweg) stelt AWV voor de woning te onteigenen; de maatvoering van rijbaan, fietspad en verharding voor de woning aan de voordeur zijn alle te krap. De veiligheid van de fietser komt in het gedrang.
Kapellen meldt dat de woning gelegen is in bosgebied en zal na afbraak niet opnieuw opgebouwd kunnen worden.

Er wordt overeengekomen dat er 2 opties mogelijk zijn; de voorkeursoplossing waarbij de woning wordt onteigend en een terugvalscenario waarbij de woning behouden blijft. Grontmij werkt de optie met te onteigenen woning verder uit. Kapellen informeert bij de betrokken eigenaar van de woning.

- De conflictpresentatie ter hoogte van de zijstraten is wel op te nemen. Grontmij zal de plannen in die zin aanpassen (30m voor het kruispunt het fietspad laten inbuigen naar de gewestweg). Ter hoogte van de zijstraten en de conflictpresentatie zal het fietspad worden uitgevoerd in rood asfalt in plaats van een rode slemlaag.
De Fietzersbond vraagt of de Paasbloemlaan ook niet afgesloten kan worden. Dit zal mee opgenomen worden in de verantwoording van de kruispuntvormen aan de verschillende zijstraten; zie hoger).
- AWV meldt dat de perceelstoegangen niet getekend zijn cfr het dienstorder; het is pas de laatste 1 meter vóór de aansluiting op de gewestweg welke afgeschuind mag worden onder 45 graden.
- Perceelstoegangen waarvan nu al geweten is dat deze te krap zullen zijn cfr de principes uit het dienstorder, mogen al aangepast worden (vb Van Wellen).
Alle andere uitzonderings-vragen dienen aan AWV door de betrokkenen gesteld te worden en worden geval per geval door AWV overwogen.
- Het in opmaak zijnde RUP ter hoogte van de zone aan Van Wellen zal mee opgenomen worden in deze projectnota; de ontwerpplannen kunnen al rekening houden met wensen vanuit het RUP / de ontwerpplannen kunnen input leveren naar het RUP.
- Voor het poorteffect/bushaltes als overgang tussen binnen / buiten bebouwde kom:
De Lijn vraagt 2 oversteekplaatsen vóór en na de bushalte, maar vanuit zichtbaarheid op aankomende verkeer wordt dit vanuit de GBC niet aangeraden. Grontmij zal de andere optie (met uit elkaar geschoven halteplaatsen en 1 centrale zebra) verder uitwerken op grondplan. Er zal een fietsenstalling (niet overdekt) voorzien worden aan de zuidkant. Verder zijn er geen wachthuisjes te voorzien en kan de gracht lokaal ingebuisd worden voor de realisatie van de halteplaatsen / middengeleider als poorteffect.
De bushalteplaatsen worden verhoogd toegankelijk aangelegd maar niet voorzien van blindegeleiding. Ook elders in het dossier worden geen blindengeleiding voorzien.
- Met betrekking tot de verlichting vraagt AWV om de beslisboom toe te voegen aan de nota, zodat dit AWV intern kan worden afgestemd. AWV vraagt ook na te gaan of de minimale lengte van de duistere zones wel conform het handboek zijn. Grontmij zal dit nagaan.
Kapellen meldt dat de bocht aan Selstbaan echt wel verlicht moet worden; er zijn reeds verschillende ongevallen geweest.
Ook de Grensstraat (reeds verlicht) zal op het verlichtingsconcept opgezet worden.
AWV meldt ook dat de verlichting als principe ook op de typeprofielen opgetekend moet worden. Voor de verdere technische afstemming dient een afzonderlijke GBC georganiseerd te worden waarbij EM ook zal worden uitgenodigd.
- Fietzersbond vraagt of er ook iets wordt opgenomen m.b.t. de vlakheid van het fietspad. Hierbij zullen de richtlijnen van de Provincie gevolgd worden (strenger dan SB250), maar voor asfalt zou dit geen probleem mogen stellen bij uitvoering.

Bij de uitvoering zal er aandacht moeten gaan naar de overgang tussen voetpad en fietspad (en de voorziene boordsteen tussenin).

- Met betrekking tot de plannen vraagt AWV om meer maatvoeringen op de plannen te vermelden (breedtes, maar ook lengtes van asverschuivingen enz...).
- AWV vraagt ter hoogte van de Middelbeeklaan 2 fietsoversteekplaatsen te voorzien (aan weerskanten van de middengeleider).

2.5 onteigeningen

- Na de innameplannen en de motivatienota worden de innemingsplannen bij AWV ondertekend en wordt een MB aangevraagd. AWV meldt dat het verkrijgen van een MB tot 6 maanden kan duren.
- Ministerieel Besluit wordt door AWV verstuurd naar de bewoners.
- Kapellen zal een motivatienota opstellen. AWV zal aan Kapellen een voorbeeld hiervan toesturen.

2.6 uitvoering van de werken

- De werken worden op heden voorzien in 2017 maar is in functie van de voortgang van de innemingen.
- De Lijn geeft aan dat het openleggen van het kruispunt N111 x N11 niet evident is; de omleiding voor bus 720 is erg groot.
In het bestek kan worden opgenomen dat de werken aan het kruispunt vb moeten uitgevoerd worden in een bepaalde periode (vb augustus) en dat het kruispunt maar voor termijn X mag onderbroken worden.

2.7 kostenraming

- Groen binnen bebouwde kom is ten laste van Kapellen
- Groen buiten bebouwde kom is ten laste van AWV
- Kostenverdeling van de afwatering is op te nemen cfr. de afspraken gemaakt op 18/02/2016

2.8 evaluatie

- MOW – Beleid vraagt om tellingen net vóór aanvang van de werken uit te voeren
- Provincie meldt dat meetsystemen voor het tellen van de fietsers beschikbaar zijn bij het Provinciebestuur.

2.9 timing

- Kapellen meldt de noodzaak tot voortgang van het dossier
- Grontmij bekijkt intern wat de mogelijkheden zijn om de ontwerplannen aan te passen tegen 04 maart.

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSKOMMISSIE VAN
GEMEENTE KAPELLEN

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN
27 APRIL 2017

Verslaggever: Sweco

Verslag versie 1 – 07/06/2017

*Onderwerp: Projectnota N111 Klinkaardstraat
Kapellen*

Aard van de GBC-beslissing

Geen consensus

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Koen Helsen (voorzitter)	Gemeente Kapellen; Schepen van Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Mobiliteit	koen.helsen@kapellen.be	A
Ronny Denisse	Gemeente Kapellen	ronny.denisse@kapellen.be	A
Inge Beyers	Gemeente Kapellen	Inge.beyers@kapellen.be	A
Kathleen Huet	Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Beleid	Kathleen.huet@mow.vlaanderen.be	V
Annelies De Ridder	Departement Mobiliteit en Openbare Werken – AWV	Annelies.deridder@mow.vlaanderen.be	A
Nathalie Couttenier	VVM De Lijn	nathalie.couttenier@delijn.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Wim Peetermans	Provincie Antwerpen, dienst mobiliteit	wim.peetermans@provincieantwerpen.be	A
Ilse Van Roey	Ruimte Vlaanderen	ilse.vanroey@rwo.vlaanderen.be	N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Luc Sleenckx	PZ Noord	Luc.sleenckx@pznoord.be	N
Tom De Gent	PZ Noord	tom.degent@pznoord.be	A
Dieter Verhaert	Aquafin	Dieter.verhaert@aquafin.be	A
Mario Michiels	Aquafin	Mario.michiels@aquafin.be	A
Stef Vandersypen	Fietsersbond	Stef.vandersypen@gmail.com	A

Gert Weymans	Sweco	Gert.weymans@swecobelgium.be	A
Joris Vandebon	Sweco	Joris.vandebon@swecobelgium.be	N

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
Kathleen Huet Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Beleid	Annelies De Ridder Departement Mobiliteit en Openbare Werken – AWW

Vaststelling van het quorum¹

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag niet tot een besluit komen.

¹ Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

Verslag van de vergadering

1) Inleiding

Op vorige GBC (25 februari 2016) werden opmerkingen op de projectnota geformuleerd. De plannen voor de Klinkaardstraat werden aan de inwoners toegelicht op infovergaderingen (22 en 23 april 2016), waar er bezorgdheden werden geuit met betrekking tot de herinrichting.

Het is op basis hiervan dat de voorliggende projectnota werd bijgesteld. Omdat voor de RMC de verschillende stappen ten opzichte van de startnota inzichtelijk gemaakt moeten worden, werd de projectnota ook in die zin opgesteld; "welke opmerkingen, inzichten of bezorgdheden hebben geleid tot voorliggende projectnota en bijhorende plannen?"

2) bespreking van de projectnota

2.1 indeling van de nota

- AWV en Beleid vinden de projectnota (de indeling) niet goed leesbaar.
- De andere actoren vinden de indeling wel een goede weergave van de verschillende stappen in het proces.
- Sweco meldt dat het een bijzonder moeilijke oefening is geweest om de verschillende wijzigingen tov de fase Startnota-RMC tot heden leesbaar te houden..
- Actie/gevolg:
 - De indeling van de projectnota blijft onveranderd.

2.2 kruispunten en afsluiten van zijstraten

- AWV en Beleid vinden de motivatie mbt het niet afsluiten van zijstraten niet voldoende. Er dient bijkomende info opgenomen te worden; aantal bewoners, omrijfactor bij eventueel afsluiten van een zijstraat, enz...
- Sweco meldt dat deze gegevens opgenomen kunnen worden maar vraagt wat de maatstaf dan is om een straat al dan niet af te sluiten. Dat blijft een subjectief gegeven.
- AWV en Beleid vragen niet om sowieso bijkomend (naast de eerder overeengekomen Selstbaan) zijstraten af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, wel om bijkomende argumentatie in de nota op te nemen.
- De Middelbeeklaan staat buiten discussie; deze straat wordt gebruikt als omleidingsroute bij evenementen.
- Actie/gevolg:
 - Sweco en Kapellen vullen de nota verder aan met argumentatie

2.3 grens bibeko / bubeko

- De vergadering gaat akkoord om de komgrens te behouden op de huidige locatie. De motivering in de nota is OK (muv het parkeren; zie verder)

2.4 parkeren langsheen de N111

- AWV en Beleid vinden het parkeeronderzoek niet waardevol. Er ontbreekt een bezettingsgraad in de projectnota.
- Sweco meldt dat ook niet beschreven staat dat het een parkeeronderzoek betreft, maar duidelijk vermeld staat dat het een onderzoek is naar het huidig aantal maximale parkeerplaatsen op heden.
- Gemeente Kapellen geeft aan dat de bezettingsgraad 's avonds 100% bedraagt.

- AWV vraagt of er rekening gehouden werd met parkeermogelijkheden achteraan de woningen in het deel BIBEKO (aan de zuidzijde van de N111). Gemeente Kapellen geeft aan dat dit een bijzonder moeilijke oefening is; wie heeft er 'recht van doorgang' ? Dan dienen alle notariële akten nagekeken te worden.
- Sweco heeft ook een onderzoekskaart gemaakt met alle parkeerplaatsen, met opdeling in privaat en openbaar, en opdeling of de parkeerplaats al dan niet voor een garage of oprit zich bevindt. Dit plan werd evenwel niet meegestuurd met de nota blijkt. Het plan zal nog worden bijgevoegd bij volgende versie van de projectnota.
- Actie/gevolg:
 - Meegeven van de onderzoekskaart 'aantal parkeerplaatsen op heden' bij volgende versie van de projectnota.
 - Bijkomend motiveren of die parkeerplaatsen wel nodig zijn (beter uitschrijven van de overzichtstabel met betrekking tot het parkeren).

2.5 parkeren: haaks parkeren en inzichtelijk maken van de opritten

- AWV vraagt hoe het voortuinparkeren zal verhinderd worden. Sweco meldt dat enkel de opritten worden vrijgehouden van langsparkeren, maar dat in bepaalde voortuinen wel geparkeerd zal worden in de praktijk, evenwel met toegang vanaf de betreffende oprit zelf. De langspaarkeerstrook op openbaar domein betreft ter hoogte van het voortuinparkeren via de inrit dan een vrije parkeerplaats. Dit blijkt niet zo evident aangezien het niet toegestaan is een voertuig te blokkeren door te parkeren op de langspaarkeerstrook. Een pasklare oplossing wordt op de GBC niet bekomen.
- AWV meldt dat na de goedkeuring van de projectnota elke aangelande de oprit in kaart gebracht moet hebben. Dit is voor de Dienst Patrimonium van AWV.
- AWV geeft aan dat de oprit ter hoogte van de perceelsgrens ook voor het deel BIBEKO (net als BUBEKO) beperkt is tot 4,5m breedte. Een verbreding (ter hoogte van de parkeerstrook) om veilig de N111 op / af te rijden is ook toegelaten conform de principes van BUBEKO.
- Elke inrit wordt volgens AWV best aangeduid met witte dwarsmarkering in de parkeerstrook links en rechts van de inrit (1m voor en 1m na de inrit).

2.6 parkeren op 'de weide'

- Om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren heeft Kapellen een voorstel gedaan om op de hoek van de N111 / N11 (noordzijde) een bijkomend parkeerterrein voor 25 voertuigen in te richten. Sweco heeft dit uitgewerkt op het plan.
- AWV meldt dat er in geen geval kosten van inneming ten behoeve van deze parking voor AWV kunnen zijn.
- AWV meldt dat de parking niet in bouwvrije zone mag liggen. AWV zal dit nog nagaan (er wordt immers nu een strook ingenomen.. Schuift de bouwvrije strook dan mee op met de nieuwe rooilijn?)
- AWV suggereert een rechts-in/rechts-uit principe, met een enkel IN via de Ertbrandstraat. Een linksaf-beweging op de N111 in de rijrichting naar Kalmthout (naar de parking) lijkt niet aangewezen, aangezien dit het verkeer mogelijk zal ophouden t.h.v. de verkeerslichten aan de N11.
- Bij eventuele aanleg van de parking / inritten: afstemming te doen met de plannen van AWV mbt herinrichting van de bushalteplaats op de N11.
- Actie/gevolg:
 - AWV kijkt de bouwvrije zone na
 - Kapellen gaat na of ze willen instaan voor innamekosten voor deze parking.

2.7 Halteplaatsen De Lijn

- De Lijn is niet akkoord met de ontworpen halteplaatsen. Deze zijn veel te beperkt in lengte. Ook zijn er geen fietsenstallingen of schuilhuisjes meer voorzien. Sweco meldt dat alle opties werden nagegaan om ergens een plek te zoeken zonder opritten naar de private percelen in de buurt van de overgang van de komgrens. De lengte van het perron is inderdaad te beperkt in lengte voor een gelede bus. Ruimte voor fietsenstallingen of schuilhuisjes was er al helemaal niet meer.
- De discussie of de toegankelijke halteplaatsen zinvol zijn gezien het beperkte gebruik wordt opnieuw gevoerd. De meningen blijven verschillend. Toekomstig potentieel is onduidelijk en wordt door de Gemeente Kapellen betwijfeld. Er zijn geen telgegevens beschikbaar van het aantal reizigers meldt De Lijn; deze gegevens komen van de scholen. Het aantal reizigers fluctueert elk schooljaar.
- AWW en De Lijn zijn van mening dat indien er halteplaatsen worden voorzien, deze maximaal toegankelijk moeten zijn.
- De Lijn stelt thv huisnummers 73-77 en 93-102, of 83-85 voor. Sweco en Kapellen geven aan dat deze op heden volgens Streetview onbebouwde percelen intussen reeds of bebouwd zijn of deze ook nog bebouwd kunnen worden.
- Actie/gevolg:
 - Sweco zal de meegegeven opties mbt inplanting van de halteplaatsen nog eens onderzoeken.

2.8 middengeleiders en fietsoversteek

- Provincie vraagt zich af waar de middengeleiders zijn gebleven: deze hebben het voordeel om fietsers te laten oversteken in 2 tijden, maar hebben ook een snelheidsremmend effect.
- Het betreft de middengeleiders aan de Middelbeeklaan alsook het poorteffect. Sweco meldt dat het oversteken in 2 tijden in combinatie met de afslagstrook een nadelig gevolg heeft dat fietsers een stukje dubbelrichting moeten fietsen om zo de zijstraat te bereiken.
- AWW vraagt na te gaan of de fietsers van private percelen zeker ook de overzijde kunnen bereiken (kan ook via een overliggende perceelstoegang).
- Actie/gevolg:
 - Sweco zal de plannen screenen op oversteekbaarheid aan percelen.

2.9 profiel BIBEKO

- De reststrook van 43cm aan de zuidzijde zal wél mee ingenomen worden in het openbaar domein. Zo wordt verhinderd dat dit vuile stroken worden.
- Inwoners die een kwalitatieve invulling willen geven aan deze strook (vb groeninvulling om zo een privacy-gradient te creëren tov hun voorgevel) zullen hiervoor dan een toestemming krijgen. In andere gevallen wordt de strook tot tegen de voorgevels aan de zuidzijde mee dichtgelegd met voetpadverharding.
- Actie/gevolg:
 - Sweco zal de plannen in die zin aanpassen (als zijnde mee dichtgelegd met betonstraatstenen (wijzigingen ifv voorstellen van inwoners zijn voor nadien en lokaal te bekijken (tussen Gemeente en betrokken aangelanden)

2.10 profiel BUBEKO

- Er staat een foute maatstreek bij het profiel BUBEKO mbt de nutsstrook.
- AWV en Beleid vragen dat ook het profiel waarbij fietspad en gracht worden omgekeerd, opnieuw wordt onderzocht. Na discussie is de GBC het eens dat dit onderzoek (wat ook al in de startnota werd gevoerd) niet opnieuw wordt opgenomen. AWV bespreekt dit ook nog met Beleid.
- AWV vindt een haag niet nodig. GBC vreest evenwel dat de berm (en dan ook een deel van het fietspad in de praktijk) dan gebruikt zal worden om ook op te parkeren, wat niet de bedoeling kan zijn.
- AWV meldt dat de haag tussen rijbaan en fietspad te dicht tegen het fietspad staat. Provincie geeft de schuwafstand van 75 cm mee van de rand van het fietspad tot de haag. Sweco meldt dat er verschillende andere fietspaden uitgevoerd werden waarbij de haag tot 'tegen' het fietspad staat. Kapellen meldt dat een haag beperkt kan blijven in breedte door een goede plantkeuze en gericht onderhoud.
- AWV meldt dat het niet zal instaan voor snoeien van de haag. Kapellen zal hiervoor zelf moeten instaan.
- AWV meldt dat het niet zal betalen voor de nutsleidingen langsheen de rijbaan van de N111 welke verplaatst moeten worden voor aanleg van de haag.
- Actie/gevolg:
 - AWV bespreekt met Beleid wat nog onderzocht moet worden inzake profiel
 - De maatvoering t.h.v. de nutsstrook wordt op het profiel BUBEKO aangepast.

2.11 hoekwoning N111 / N11

- eigenaars hadden AWV laten weten dat ze bereid waren hun woning te laten innemen.
- Kapellen heeft Sweco gevraagd na te gaan welke voordelen het afbreken van deze woning tot gevolg kan hebben. Dit werd in de projectnota opgenomen.
- Intussen is de woning verkocht. AWV gaat ervan uit dat deze woning dus niet zal ingenomen worden.
- Actie/gevolg:
 - Er wordt geen rekening gehouden met inname van deze woning bij uitwerken van de plannen.
 - Dit onderzoek gaat naar bijlage in de projectnota.

2.12 woning nr 294 (thv de Speckweg)

- ANB is intussen eigenaar geworden van deze woning. Woning is verhuurd. Indien de woning wordt afgebroken is heropbouw –gezien de ligging in bosgebied- niet mogelijk.
- AWV meldt 2 mogelijkheden (al dan niet innemen). Sweco geeft aan dat deze oplossing met behoud van deze woning al eerder onderzocht werd en AWV niet akkoord was gezien de beperkte beschikbare ruimte tussen de woning en de rijbaan van de N111.
- Actie/gevolg:
 - De plannen worden behouden, met inname van de betreffende woning nr 294.

2.13 materiaalgebruik / detaillering

- In de parkeerstroken wordt geen vakindeling gemaakt.
- Er worden wel witte hoekjes voorzien om begin en einde van de parkeerstrook af te bakenen ter hoogte van garages / inritten, zodat voertuigen vanaf het private terrein op een veilige manier de N111 kunnen oprijden. (zie ook 2.5.)

2.14 verkeerslichten (VRI) Ertbrandstraat

- er zijn opmerkingen van inwoners dat de VRI aan het kruispunt niet optimaal verloopt (afslag van de N111 Klinkaardstraat naar Kapellen centrum). AWW zal dit eens bekijken.
- De Fietsersbond vraagt aandacht voor de veiligheid van de fietsers op het kruispunt N111-N11.
- Actie/gevolg:
 - AWW bekijkt de VRI

2.15 verdere afspraak

- Mits verwerking van de opmerkingen, rondsturen van de nieuwe nota, en akkoord van alle leden, is er geen nieuwe GBC nodig en kan vervolgens de projectnota aan RMC worden voorgelegd.
- Actie/gevolg:
 - Aangepaste nota te verdelen naar de leden van de GBC.

Opgemaakt door Sweco Belgium NV

Gert Weymans – 07 juni 2017

9.3 Bijlage: onderzoek kruispunt N111 – N11 na inname hoekwoning

Het kruispunt met de Ertbrandstraat (N11) kent beperkende randvoorwaarden door aanwezige bebouwing.

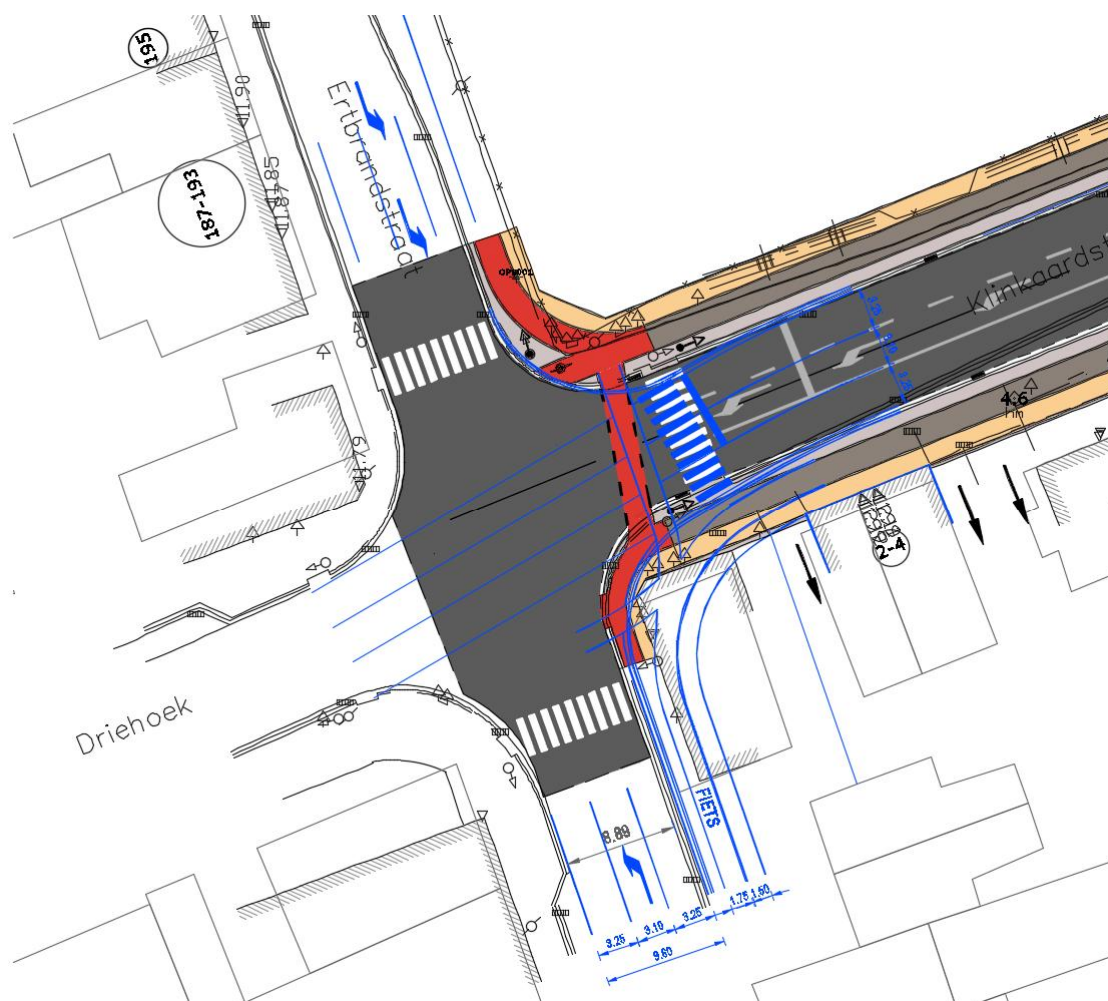
- De rechtdoorgaande beweging op de N111 (de N11 dwarsend) ligt niet in het verlengde. Dit is op heden reeds zo en het ontwerp van het kruispunt kan dit niet oplossen door het voorzien van voetpad en fietspad aan de zuidzijde.



- De hoekwoning aan de zuidoostzijde (*Ertbrandstraat 84 te Kapellen*) beperkt breedtes van voetpaden en fietspaden en de nodige opstelruimte voor fietsers



In het kader van de innemingen nodig voor de werken aan het fietspad op de N11 Klinkaardstraat zijn (waren) de eigenaars van deze betreffende woning mogelijk bereid om hun eigendom mee te laten onteigenen, wat enkele kruispuntaanpassingen zou mogelijk maken.



figuur 19: alternatieve kruispuntinrichting bij inname van hoekwoning

Volgende voordelen zou een inname van deze woning bieden:

- De rijstroken aan de zuidkant van de N11 kunnen naar 325 cm gebracht worden, met een afslagstrook van 310 cm (op heden bedraagt de beschikbare breedte tussen de goten 889 cm)
- Als deze rijstrookbreedtes, en in elkaars verlegde, ook aan de noordkant van de N11 worden voorzien, ontstaat ook aan de noordkant meer ruimte voor aanleg van fietspad en voetpad en kan de hoek aan de noordwest kant (cafe) iets ruimer worden vormgegeven.
- Het fietspad aan de zuidkant van de N11 kan een comfortabele breedte hebben (175 cm) evenals het voetpad (150 cm)
- Ter hoogte van het kruispunt ontstaat ruimte voor het opstellen van fietsers en voetgangers
- De bochtstraal komende van N11 zuid richting N11 naar Kalmthout kan ruimer gemaakt worden zodat de stopstreep op de N11 richting het kruispunt kan verschuiven wat de opstellengte voor afslaand verkeer op de Klinkaardstraat vergroot met 1 voertuig
- De rechtdoorgaande richtingen op de N11 liggen iets meer in elkaars verlengde

9.4 Bijlage: bijkomend onderzoek naar al dan niet bijkomend afsluiten van zijstraten

Inleiding – kadering

Op de GBC april 2017 mbt de bespreking van de projectnota vraagt Beleid en AWW om bijkomend te motiveren waarom er geen bijkomende straten, naast de Selstbaan (wat reeds in de startnota beslist werd), af te sluiten van de Klinkaardstraat voor gemotoriseerd verkeer.

Zijstraten van de Klinkaardstraat

Figuur 1 duidt het projectgebied aan. Alle zijstraten worden besproken.

Middelbeeklaan

- Woonstraat (4 woningen)
- Twee richtingsverkeer
- Wikfelt verschillende straten (tussen N11 en Middelbeeklaan) af op de N111 voor verkeer richting Kalmthout.
- Bebouwing is beperkt.
- Wordt gebruik als omleidingsweg bij evenementen in het centrum (door beperkte bebouwing geen nadelige invloed op leefbaarheid).

Selstbaan

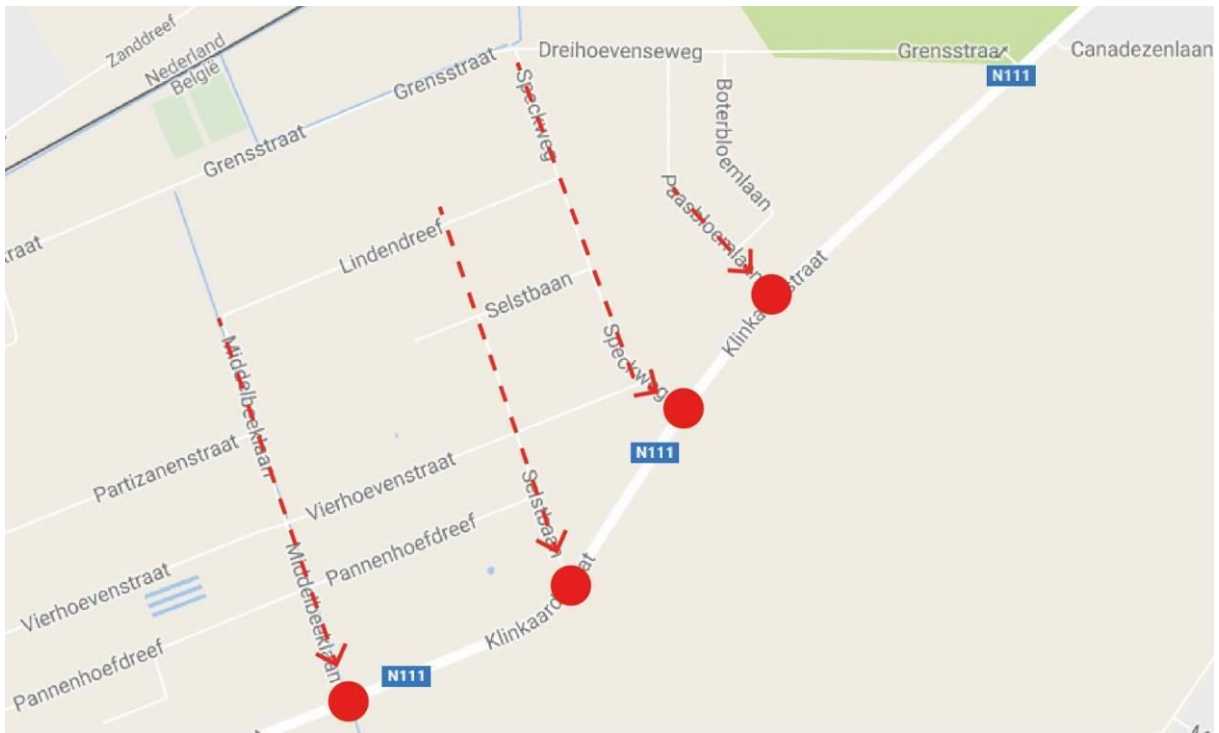
- Woonstraat (32 woningen)
- Twee richtingsverkeer
- Beperkte afwikkeling naar N111, enkel verkeer uit Selstbaan. Misschien ook gedeeltelijk verkeer uit Pannenhoefdreef.
- Zicht op de gewestweg is slecht tot zeer slecht door schuine aansluiting en boomrijke omgeving op de hoeken.
- **ER WERD REEDS EERDER BESLIST OM DE SELSTBAAN AF TE SLUITEN VOOR GEMOTORISEERD VERKEER**

Speckweg

- Woonstraat (28 woningen)
- Twee richtingsverkeer
- Maakt verbinding tussen Grensstraat en Klinkaardstraat, maar is geen shortcut voor verkeer richting Kapellen of Kalmthout.

Paasbloemlaan

- Woonstraat (24 woningen)
- Twee richtingsverkeer
- Zorgt ook voor afwikkeling van verkeer van de Boterbloemlaan (13 woningen).
- Maakt verbinding tussen Grensstraat en Klinkaardstraat, maar is geen shortcut voor verkeer richting Kapellen of Kalmthout.



Figuur 1: projectgebied

Parameters

Een aantal elementen kunnen in rekening gebracht worden ter evaluatie.

1. impact op leefbaarheid woonstraat
2. situatie kruispunt (de aansluiting van de zijstraat op de N111)
3. omrijfactor: hier wordt de afstand gemeten vanaf het kruispunt dat afgesloten wordt tot op de locatie op de gewestweg aan hetzelfde kruispunt. Dit is dus de maximale omrijfactor.
4. effect op gewestweg en/of op andere kruispunten

Middelbeeklaan

1. Gezien de geringe aanwezigheid van bebouwing is de impact op de leefbaarheid beperkt. Echter de beperkte bebouwing heeft ook een voordeel, aangezien deze straat als omleidingsstraat wordt gebruikt bij evenementen in het centrum. Afsluiten van de toegang tot de gewestweg is in deze zin dus niet opportuun.

456

2. De inrichting van het kruispunt (de aansluiting van de zijstraat op de N111) kan op een veilige manier gebeuren. Het kruispunt is gelegen op een recht segment met vrij goed zicht. Het rooien van struikgewas kan hierin nog een verbetering zijn.

3. De omrijfactor is vrij groot met een nadelige impact op de andere woonstraten (extra belasting).

Omrijden via N11: 2,83km



4. Afhankelijk van de bestemming zal ofwel het kruispunt N11-N111 een extra belasting krijgen ofwel het kruispunt Grensstraat – N111. Deze is op zich positief gezien de inrichting van deze kruispunten, maar kan nadelig zijn op de doorstroming op deze kruispunten, voornamelijk in combinatie met het afsluiten van de andere straten.

Conclusie:

Gezien de grote omrijfactor én het gebruik als omleidingsweg (bij festiviteiten in het centrum) is het niet wenselijk om de Middelbeeklaan af te sluiten voor het verkeer naar en van de gewestweg N111.

Selstbaan

Nb; ER WERD REEDS EERDER BESLIST OM DE SELSTBAAN AF TE SLUITEN VOOR GEMOTORISEERD VERKEER

1. Het afsluiten heeft een beperkte impact op de leefbaarheid van de woonstraat, aangezien de vandaag niet wordt gebruikt als ontsluitingsweg van een achtergelegen gebied.
2. De schuine aansluiting van de bestaande weg op de gewestweg is nefast voor de verkeersveiligheid. Zonder grote onteigeningen is hierin geen beterschap te realiseren.
3. Omrijfactor is beperkt richting Middelbeeklaan, via de Grensstraat groot (maar niet wenselijk).

Omrijden via Middelbeeklaan: 1,18km



Omrijden via Grensstraat: 3,04 km



4. De belasting op het kruispunt N111-Middelbeeklaan wordt groter. Herinrichting is noodzakelijk.
Via de Grensstraat is deze impact minder op het kruispunt met de N111, maar wel meer op de verschillende woonstraten.

Conclusie:

Gezien de schuine aansluiting van de weg op de N111 en de beperkte mogelijkheden voor herinrichting en de ligging in een bochtsegment van de N111 is het logisch om de Selstbaan af te sluiten van de Klinkaardstraat voor gemotoriseerd verkeer. Rekening houdende met het openhouden van de Middelbeeklaan is de omrijfactor (via deze route) beperkt.

Er werd reeds eerder (startnota) beslist om de Selstbaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Bovenstaande motivering bevestigt dit.

Speckweg

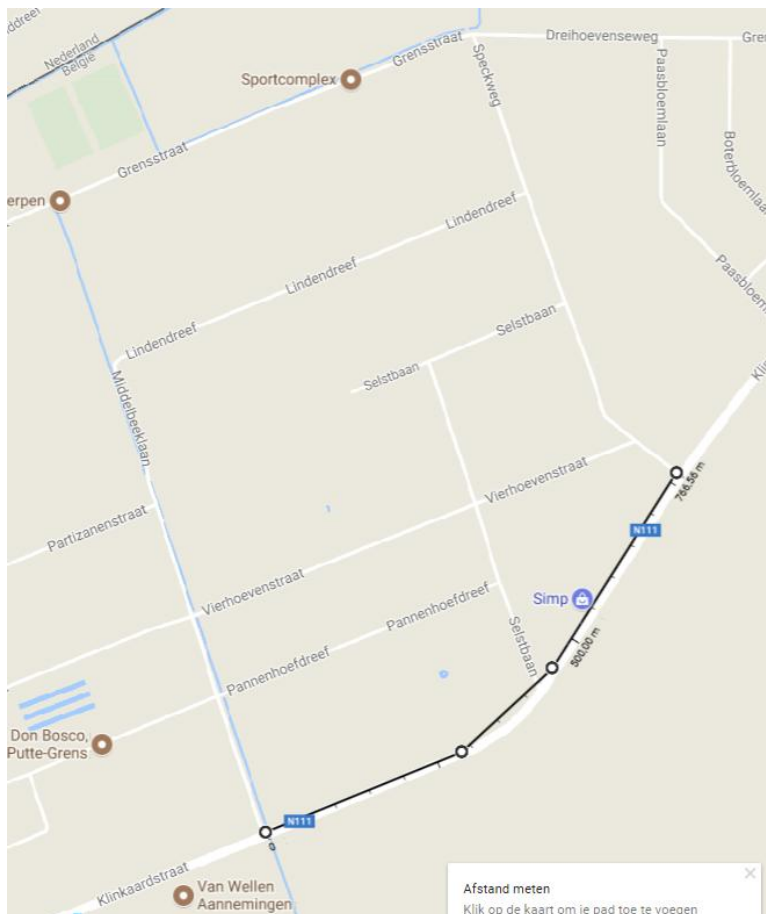
1. het afsluiten van deze zijstraat zal de leefbaarheid niet drastisch verbeteren in deze woonstraat, aangezien het aanwezige verkeer voor 99% lokaal verkeer is naar de aangelanden.

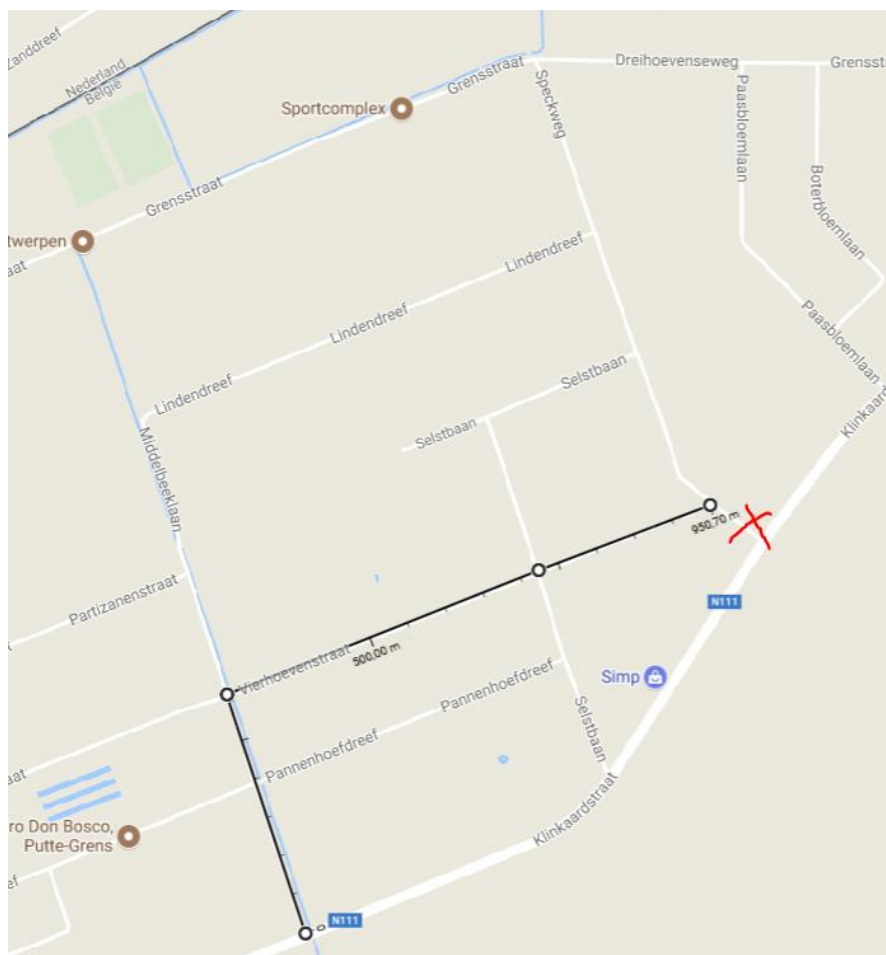
2. De rechte aansluiting van de weg op de gewestweg en de beschikbare ruimte maakt het mogelijk om een verkeersveilige situatie in te richten. Het onteigenen van woning nr. 294 langsheen de gewestweg ter hoogte van deze zijstraat zal de verkeersveiligheid nog kunnen verbeteren.

3. omrijfactor

Omrijden via Middelbeeklaan, komende van Stabroek:

Vanaf de Middelbeeklaan tot aansluiting van de Speckweg op de N111 = 750 m



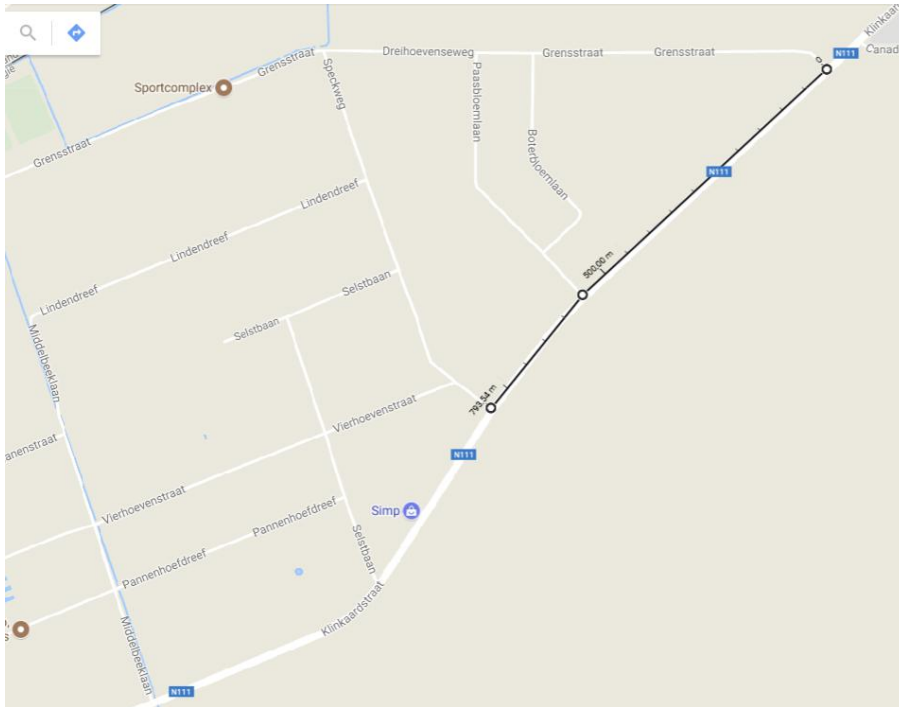


Omrifactor:

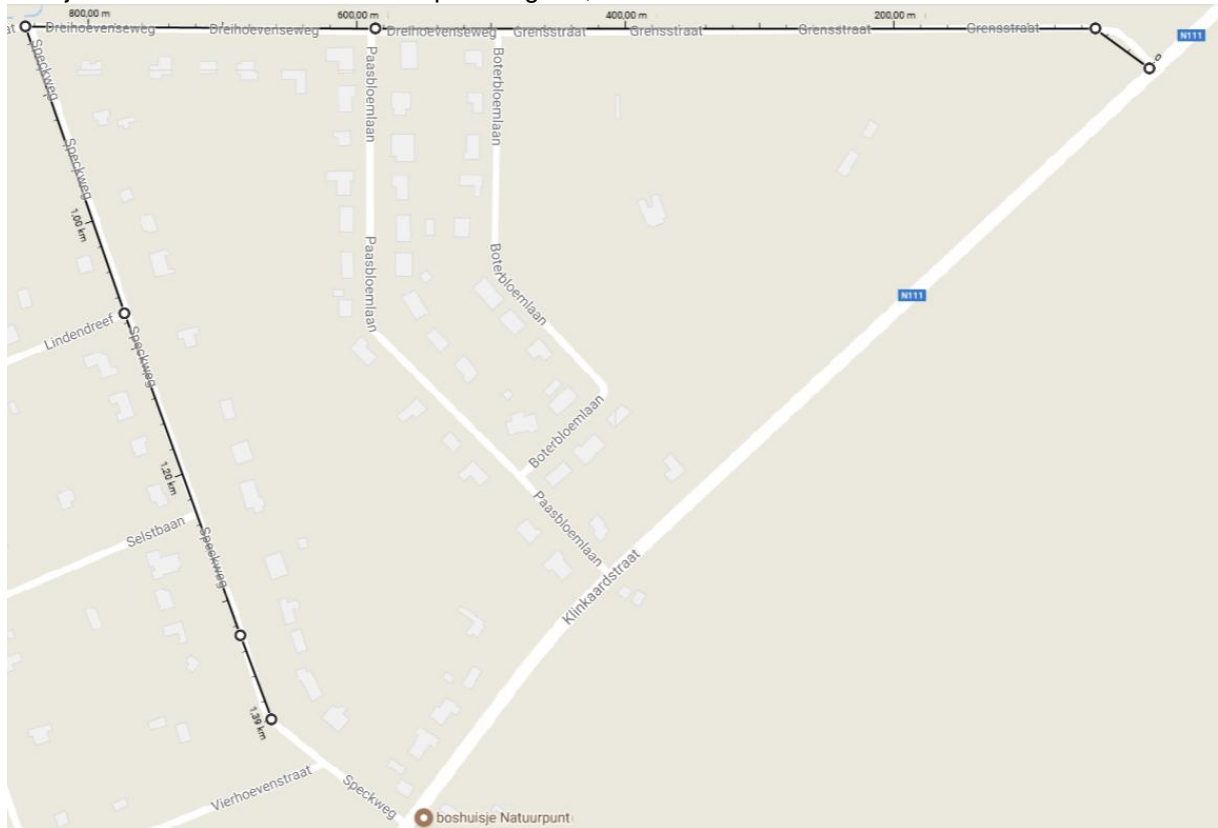
0,95 km – 0,75 km = 200 m omrijfactor, komende van Stabroek om via de Middelbeeklaan zo de Speckweg te bereiken.

Omrijden via Grensstraat, komende Kalmthout:

Vanaf de Grensstraat tot aansluiting van de Speckweg op de N111 = 800 m



Omrijden vanaf de Grensstraat tot Speckweg = 1,4 km



Omrijfactor:

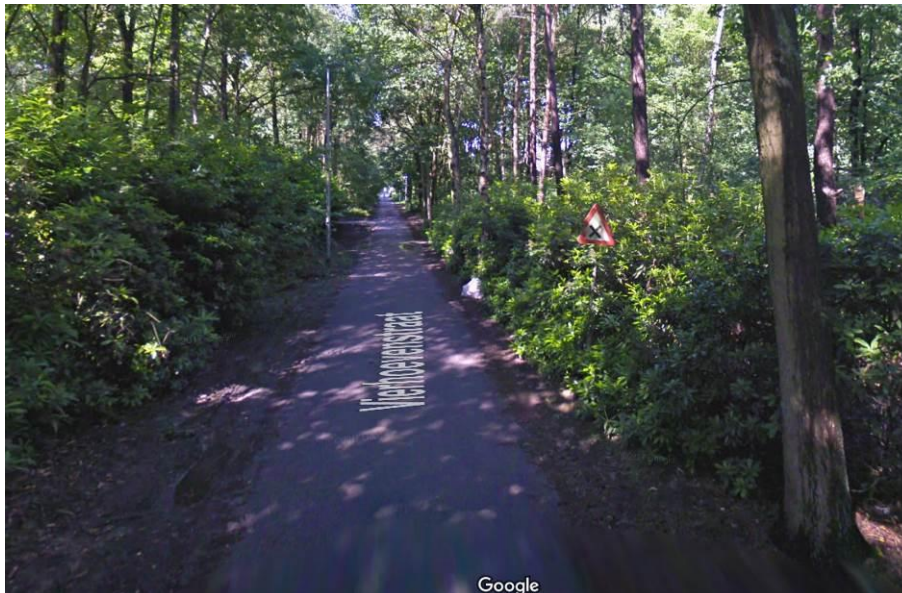
1,4 km – 0,8km = 600 m omrijfactor, komende van Kalmthout via de Grensstraat, om zo de Speckweg te bereiken.

4. Het omrijden heeft impact op de andere woonstraten en dit over een niet geringe afstand. Ook de afwijking van de Lindendreef en een gedeelte van de Selstbaan worden hierdoor beperkt met bijkomende invloed van verkeer van en naar deze straten op de andere woonstraten.

Conclusie:

Gezien de mogelijkheid om een goede aansluiting te kunnen maken op de gewestweg (recht segment), de grote omrijfactor en de impact op andere woonstraten (Vierhoevenstraat, welke onvoldoende uitgerust is (*) om bijkomend verkeer te verwerken) is het niet wenselijke de Speckweg af te sluiten.

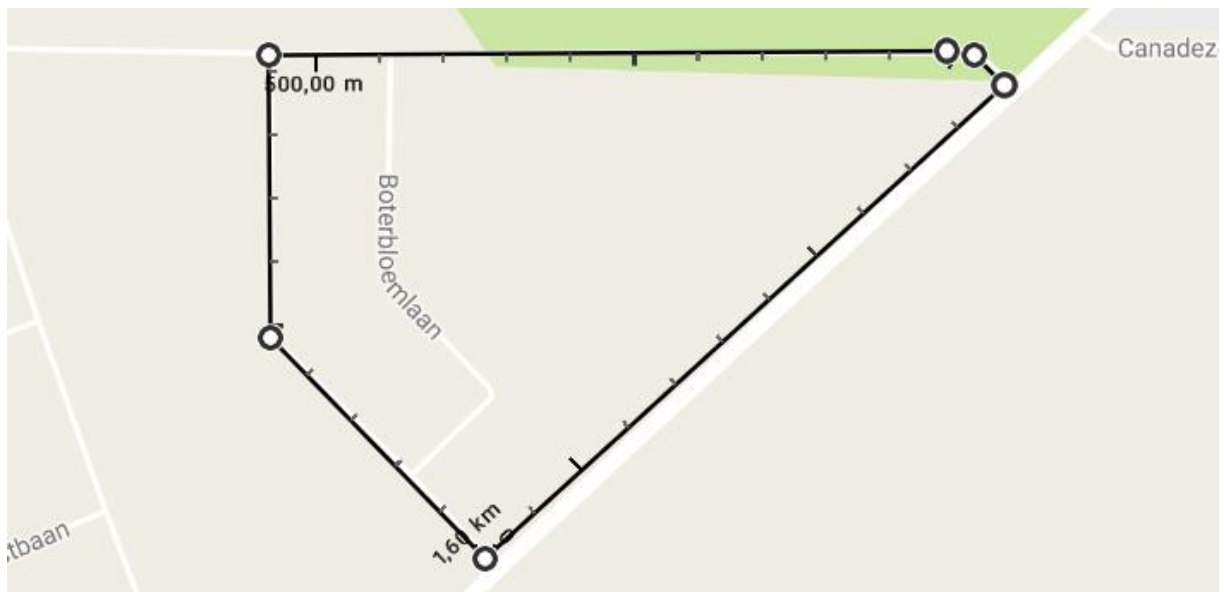
(*) de Vierhoevenstraat heeft slechts een beperkte breedte en is niet aangelegd om voertuigen zelfs nog maar elkaar te laten kruisen.



Paasbloemlaan

1. De situatie is vergelijkbaar met de Speckweg: de leefbaarheid door het afsluiten zal niet drastisch verbeteren in deze woonstraat, aangezien het aanwezige verkeer voor 99% lokaal verkeer is naar de aangelanden. De Paasbloemlaan en de Boterbloemlaan worden hierbij als 1 geheel gezien.
2. Gezien de grote beschikbare ruimte en het zicht op de gewestweg is een veilige aansluiting van en naar de gewestweg goed realiseerbaar.
3. De omrijfactor is vrij groot via de Grensstraat. Omrijden naar de westzijde is gezien de afstand niet van toepassing op deze afwikkeling.

Omrijfactor via Grensstraat (komende van Stabroek): 1,60km.



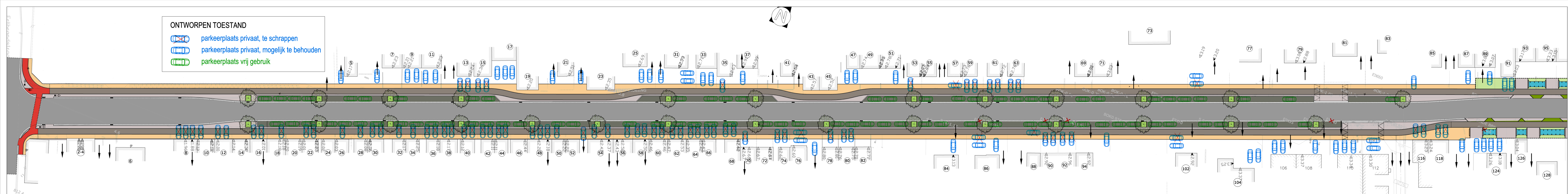
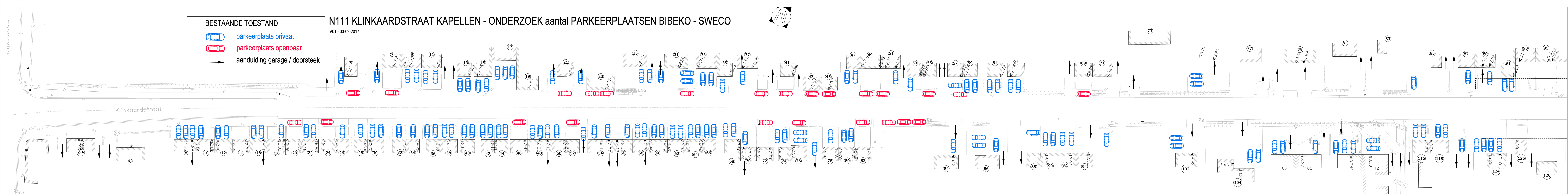
4. Het afsluiten van deze straten naar de N111 is gering, gezien de direct ligging nabij het kruispunt met de N111, maar de vraag is of dit zin heeft. Het kruispunt kan verkeersveilig ingericht worden en de impact op de intensiteit is ook beperkt.

Conclusie:

Gezien de grote omrijfactor (van 1,6 km, via de Grensstraat (het enigste alternatief voor omrijden indien de Paasbloemlaan afgesloten zou worden), is het voorstel om deze aansluiting te behouden.

9.5 Onderzoekskaart aantal parkeerplaatsen

Bijgevoegd aan deze nota



9.6 Overzicht aantal parkeerplaatsen

ONDERZOEK AANTAL PP BIBEKO

1. BESTAANDE TOESTAND

	noordkant <i>nrs 5 tem 91</i>	zuidkant <i>nrs 2 tem 124</i>	
aantal woningen	38	55	
aantal parkeerplaatsen op openbaar (*1)	15	10	
aantal parkeerplaatsen op privaat (*1)	42	87	
totaal op heden (max !)	57	97	154 = A
aantal pp per woning	1,50	1,76	1,66

2. ONTWORPEN TOESTAND (dec 2016)

aantal pp welke vervallen op openbaar (*2)	15	10	
aantal pp welke vervallen in de voortuinen	14	65	
totaal vervallen	29	75	104
aantal pp welke behouden kunnen blijven in de voortuinen	28	22	
aantal vrije parkeerplaatsen in parkeerstrook (*3)	31	49	
totaal	59	71	130 = B
aantal pp per woning	1,55	1,29	1,40
totaal winst aan parkeerplaatsen noordkant: (A minus B)	2		
totaal verlies aan parkeerplaatsen zuidkant:		-26	
totaal verlies aan parkeerplaatsen:		-24	

(*1) = het aantal parkeerplaatsen werd bepaald door een terreinonderzoek; hierbij werd de mogelijkheid tot parkeren vastgesteld (een verharde voortuin, aftekening van een voertuig in een grasstrook, een effectief geparkeerd voertuig, ed...)

(*2) = alle (informele) parkeerplaatsen op het openbaar domein (langsheen de N111, in de bermen) worden integraal geschrapt, evenwel in het ontwerp vervangen door een uniforme parkeerstrook.

(*3) = het aantal vrije parkeerplaatsen zijn de parkeerplaatsen niet voor een garage of oprit naar een achterliggende garage dit stemt NIET overeen met een parkeeronderzoek; de bezettingsgraad werd NIET vastgesteld.

9.7 Plannen

Bijgevoegd aan deze nota