



Heraanleg Paardenmarkt

Bouw mee aan een nieuwe straat!

District Antwerpen

PROJECT PAARDENMARKT

Het district Antwerpen plant een heraanleg van de Paardenmarkt en de Varkensmarkt. In een deel van de straat zijn de voorbije jaren al wat ingrepen gebeurd, maar dit waren tijdelijke maatregelen, vooral bedoeld om de gewenste snelheid (zone 30km/h) af te dwingen.

PROJECTEN IN OMGEVING

Naast de Paardenmarkt en Varkensmarkt plant het district Antwerpen de komende jaren ook nog een heraanleg van een aantal andere straten in de omgeving. Deze maken geen deel uit van dit project, maar worden uiteraard wel op elkaar afgestemd.

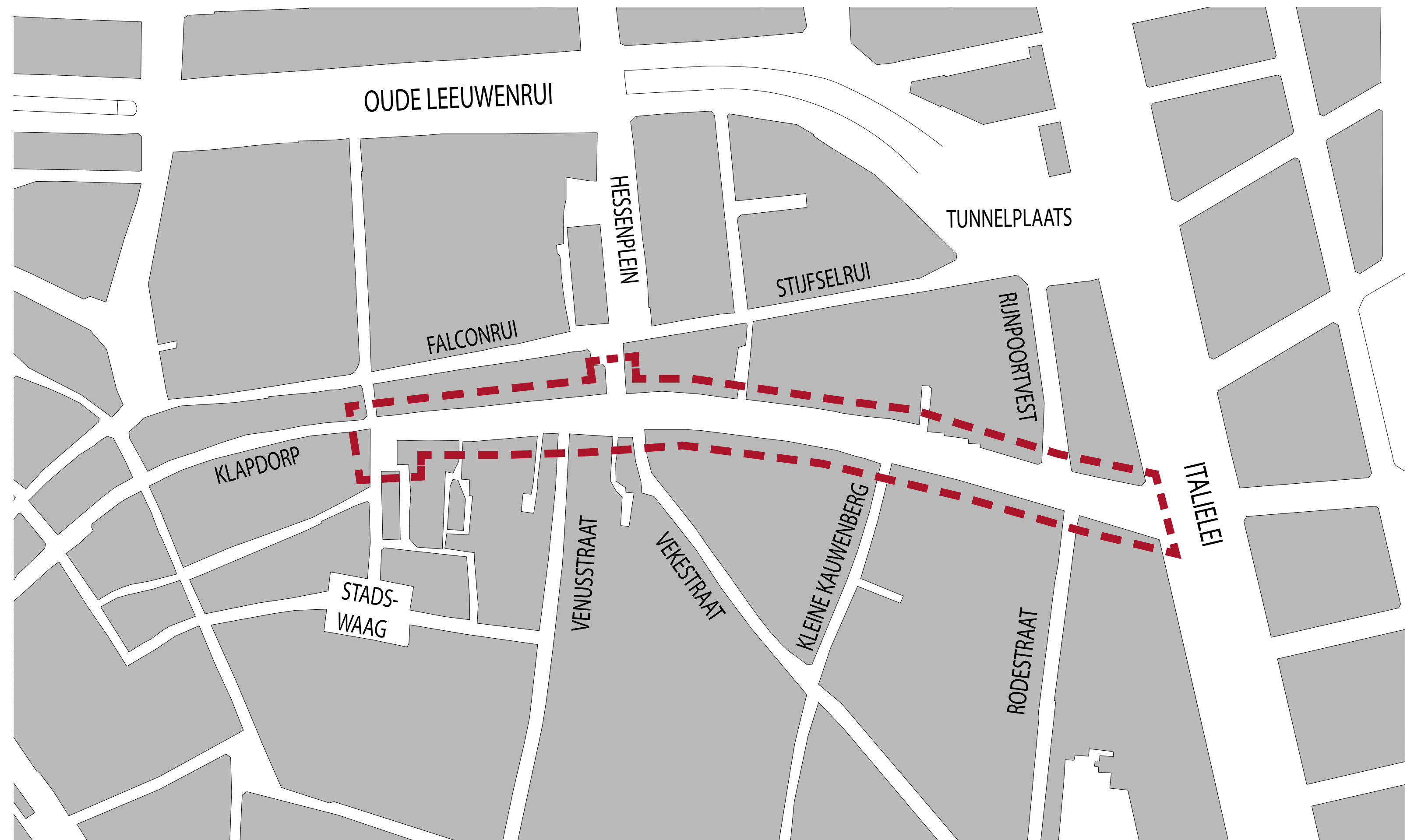
Voor deze projecten worden afzonderlijke inspraakmomenten georganiseerd.

UW MENING? SUGGESTIES? OPMERKINGEN?

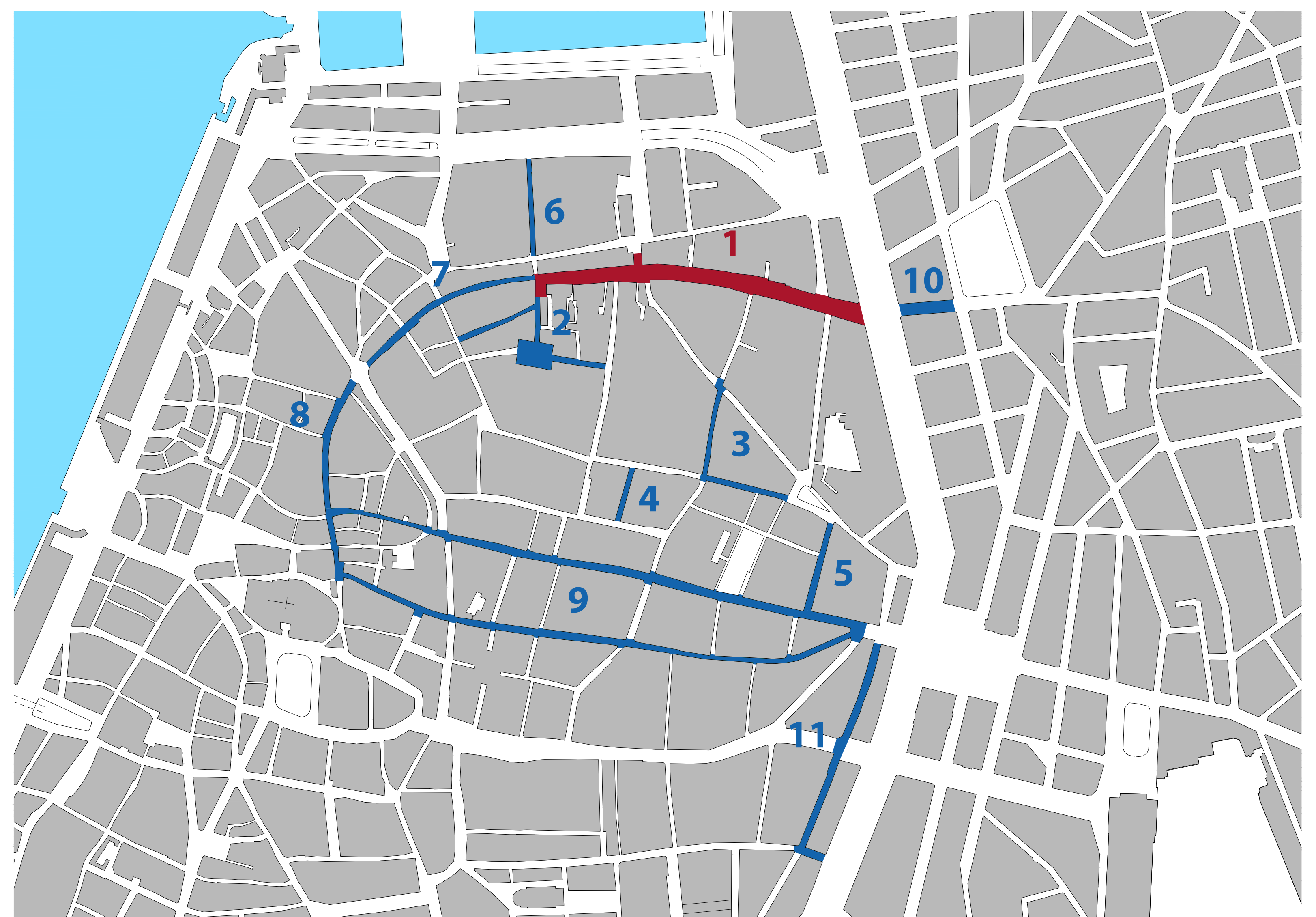
Op deze panelen wordt in de eerste plaats een analyse getoond van de straat. Dit is nodig om te weten hoe de straat nu functioneert, waar knelpunten zijn en waar potenties liggen. Hoewel we een heleboel aspecten behandelen, kan het best zijn dat we iets vergeten zijn. Als u als bewoner, gebruiker of handelaar nog zaken wenst aan te vullen, horen we dit graag.

Hoe de straat eruit zal zien ligt nog niet vast. Ook hierover zijn uw mening en suggesties van belang. Om enkele mogelijkheden te tonen werd een maquette gemaakt. Dit is nog geen ontwerp, maar toont een aantal uiteenlopende inrichtingsscenario's.

Kijk ook op www.antwerpen.be/paardenmarkt voor meer info en om op de hoogte te blijven van het verdere verloop.

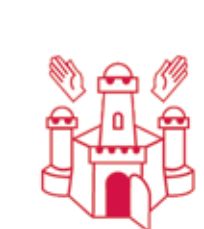


AFBAKENING PROJECTGEBIED



HERAANLEGPROJECTEN IN OMGEVING

1. Paardenmarkt en Varkensmarkt
2. Stadswaag, Hoornestraat, Lange Noordstraat en Lange Brilstraat
3. Grote Kauwenberg en Pieter Van Hobokenstraat
4. Koningstraat
5. Lange Sint-Annastraat
6. Generaal Belliardstraat
7. Klapdorp
8. Lange Koepoortstraat
9. Tramlus Kipdorp (Sint-Jacobsmarkt t.e.m. Lange Nieuwstraat)
10. Vondelstraat
11. Kipdorpvest en Van Cuyckstraat



DISTRICT ANTWERPEN



Heraanleg Paardenmarkt

Bouw mee aan een nieuwe straat!

District Antwerpen

ANALYSE MOBILITEIT

Mobiliteitsplan Antwerpen

De Paardenmarkt heeft volgens het mobiliteitsplan van de stad Antwerpen het statuut van ‘woonstraat’ en ‘winkelstaat’. Volgens deze categorisering is de verblijfsfunctie uitermate belangrijk en moet de voetganger centraal staan. Verkeer dat in de straat komt dat geen herkomst- en/of bestemming heeft in de straat of de onmiddellijke omgeving, is niet gewenst.

Deze straten kunnen ingericht worden als een woonerf, winkel(wandel)straat, voetgangersgebied... Er geldt een maximumsnelheid van 30 km/u (of 20 km/u voor woonerven) en fietsers delen de rijbaan met het overige verkeer.

De straat is ook onderdeel van het stedelijk fietsnet (wijkroute). Dit betekent niet dat aparte fietspaden moeten voorzien worden, maar wel dat een comfortabele en veilige fietsverbinding gewenst is.

Geplande circulatiewijzigingen

In de ruimere omgeving staan enkele wijzigingen gepland die ook impact kunnen hebben op de Paardenmarkt:

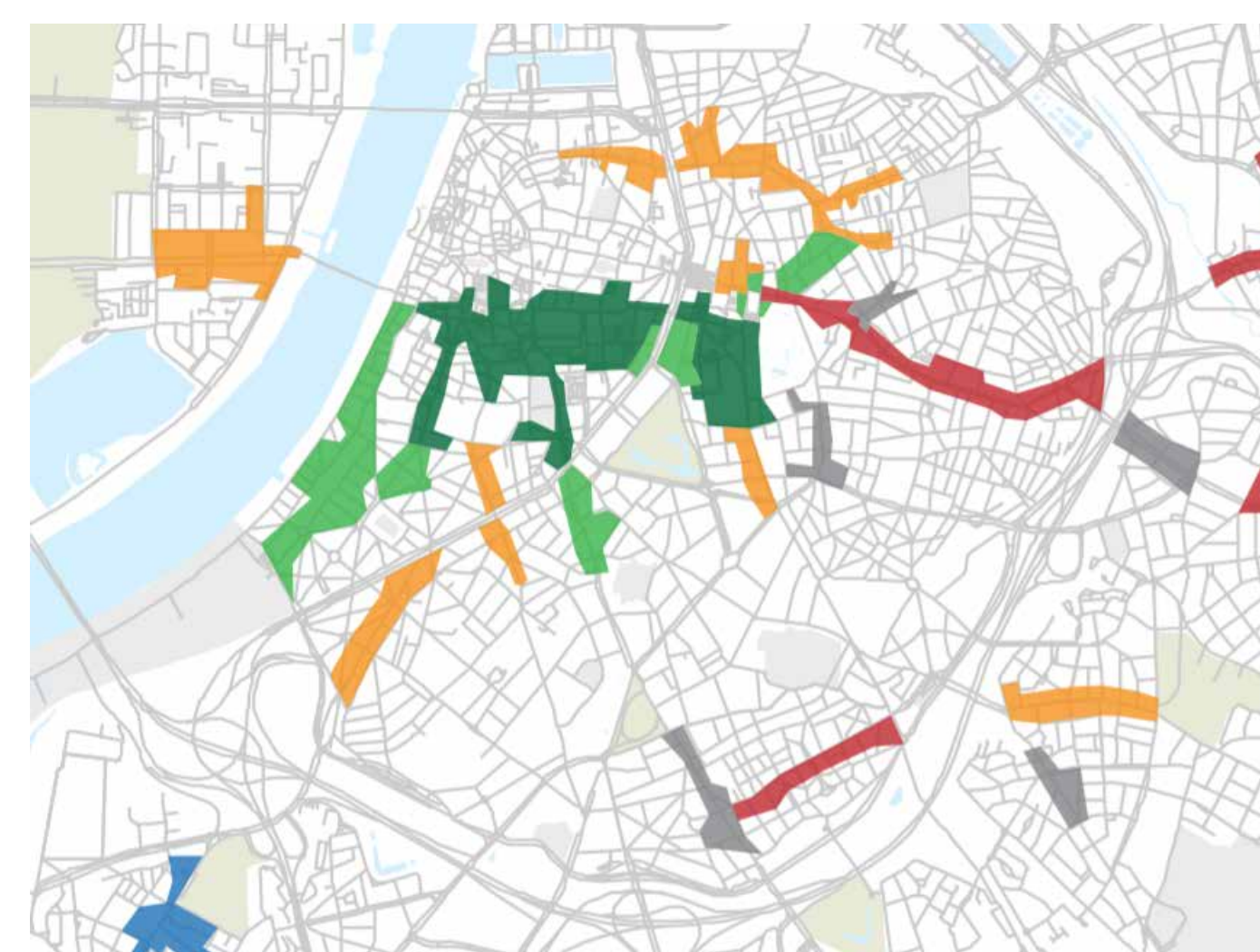
- Met de uitbouw van de Via Sinjoor (de wandelas van het Centraal Station tot aan de Scheldekaaien) zal de noord-zuidverbinding ter hoogte van de Sint-Katelijnevest/Meirbrug geknipt worden. Op die manier zal geen doorgaand verkeer meer mogelijk zijn door het centrum.
- De rijrichting van de tramlus Sint-Jacobsmarkt Lange Nieuwstraat, alsook de LangeKooptrstraat wordt omgedraaid. Verkeer dat nu via de Lange Koepoortstraat-Klapdorp-Paardenmarkt het centrum verlaat zal dus niet meer mogelijk zijn.
- Ter hoogte van het Operaplein wordt weldra de autotunnel in gebruik genomen. Het verkeer kan hier niet rechtsreeks het centrum inrijden

Autoverkeer

Momenteel is de Paardenmarkt, in overeenstemming met het mobiliteitsplan, een zone 30. Omdat de snelheid in de straat veel te hoog lag, werden enkele jaren geleden een aantal (tijdelijke) snelheidsremmende maatregelen uitgevoerd. Uit snelheidsmetingen blijkt dat sindsdien de gewenste snelheid van 30km/h gerespecteerd wordt.

Uit tellingen (uitgevoerd in maart/april 2019) blijkt dat het aantal voertuigen in de straat hoog ligt voor een woonstraat. In een woonstraat zouden eigenlijk niet meer dan 250 voertuigen per uur per rijrichting mogen rijden. In de Paardenmarkt tellen we overdag echter tot 350 voertuigen per uur per rijrichting.

Door de geplande circulatiemaatregelen (zie boven) zal in de toekomst het verkeer dat zijn bestemming niet in deze buurt heeft, ontmoedigd worden om in de wijk te rijden. Of er nog andere maatregelen nodig en/of mogelijk zijn wordt nog verder onderzocht.

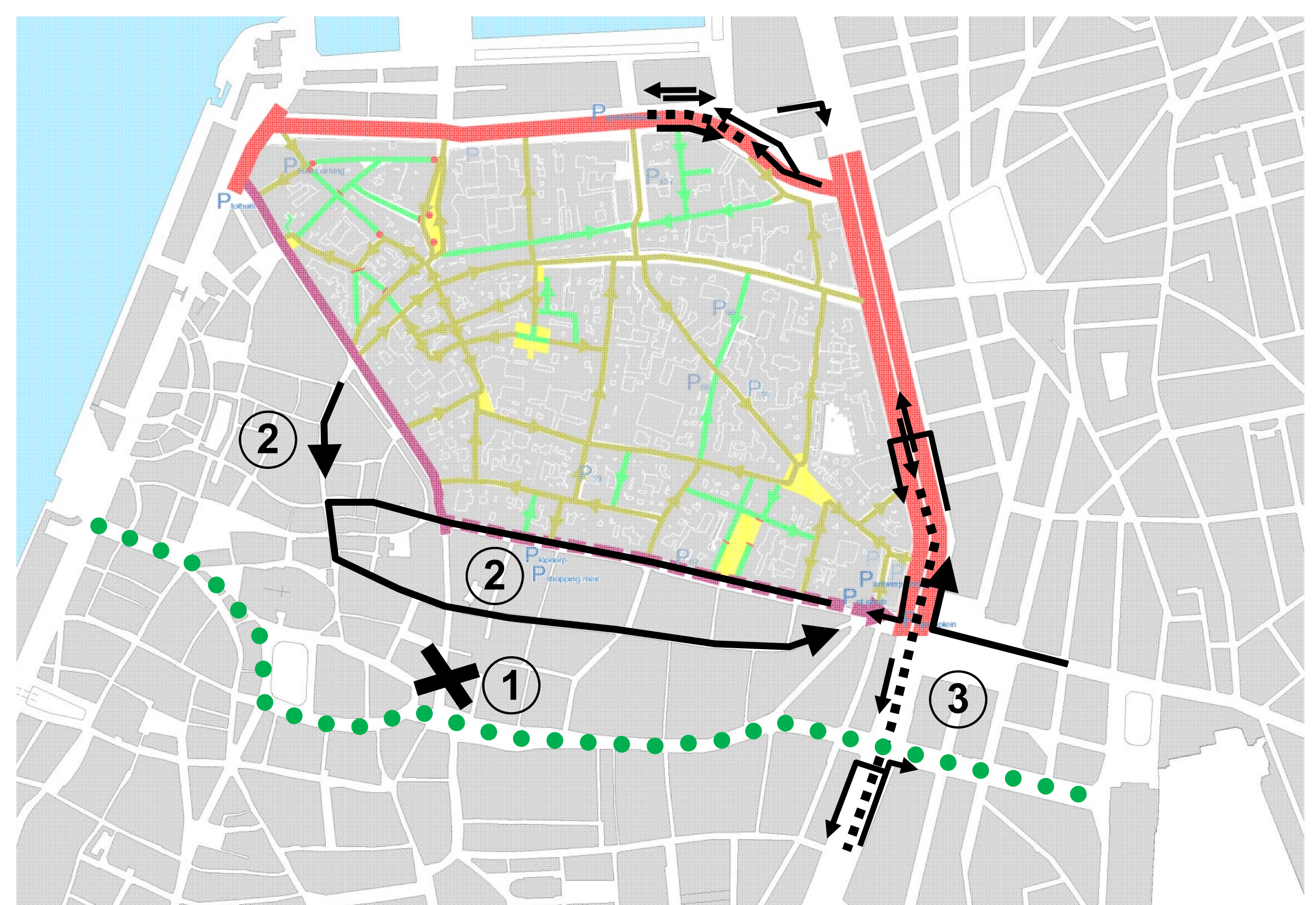


kaart winkelgebieden



kaart fietsnet

FIGUREN UIT HET MOBILITEITSPLAN



GEPLANDE CIRCULATIEWIJZIGINGEN
1. Knip Meirbrug / As Via Sinjoor
2. Gewijzigde rijrichting tramlus en Lange Koepoortstraat
3. Omgeving Operaplein



HUIDIGE VERSMALLING VAN DE RIJWEG



Heraanleg Paardenmarkt

Bouw mee aan een nieuwe straat!

District Antwerpen

ANALYSE MOBILITEIT

Fietsers

De Paardenmarkt is een straat met veel fietsverkeer. De ligging binnen de studentenbuurt, maar ook de verbinding naar het historische centrum maken deze straat tot een logische fietsroute.

Als woonstraat binnen zone 30, wordt verwacht dat fietsverkeer gemengd rijdt met het autoverkeer. In de praktijk werkt dit echter enkel op de momenten dat er weinig verkeer is. Tijdens de spitsmomenten ligt de verkeersintensiteit eigenlijk te hoog om dit fietscomfort te garanderen.

Er gebeurde een inventarisatie om de huidige fietsbewegingen op de Paardenmarkt in kaart te brengen. Hieruit blijkt dat het fietsverkeer vaak chaotisch verloopt en zelfs ook de voetpaden gebruikt worden als fietsverbinding om de aansluiting naar de zijstraten te bereiken.

Voetgangers

De Paardenmarkt heeft brede voetpaden in vergelijking met andere woonstraten. Als verblijfsruimte zijn deze voetpaden in verhouding tot de grote oppervlakte van de straat niettegenstaande beperkt, en hebben ze vooral een doorgangsfunctie.

Openbaar vervoer

De Paardenmarkt is ligt op het traject van een busroute. Deze lijn blijft in principe behouden. De halteplaats kan herbekeken worden i.f.v. het nieuwe ontwerp.

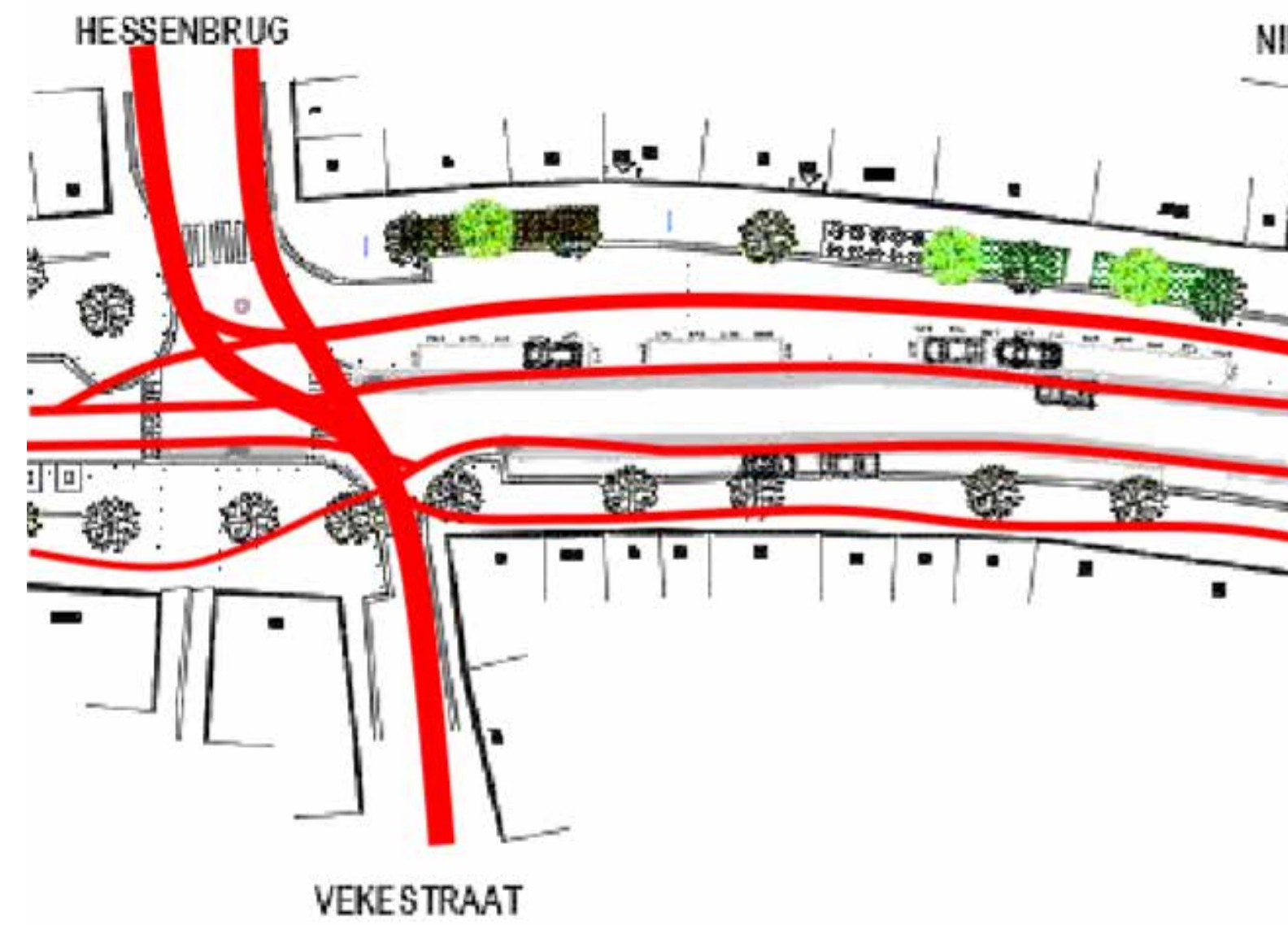
Parkeren

In de Paardenmarkt zijn 88 parkeerplaatsen op het openbaar domein en 3 laad- en loszones. De parkeerdruk in de wijk ligt hoog, en de straat is dan ook overbevraagd. Deze parkeerplaatsen leggen anderzijds ook een claim op de publieke ruimte.

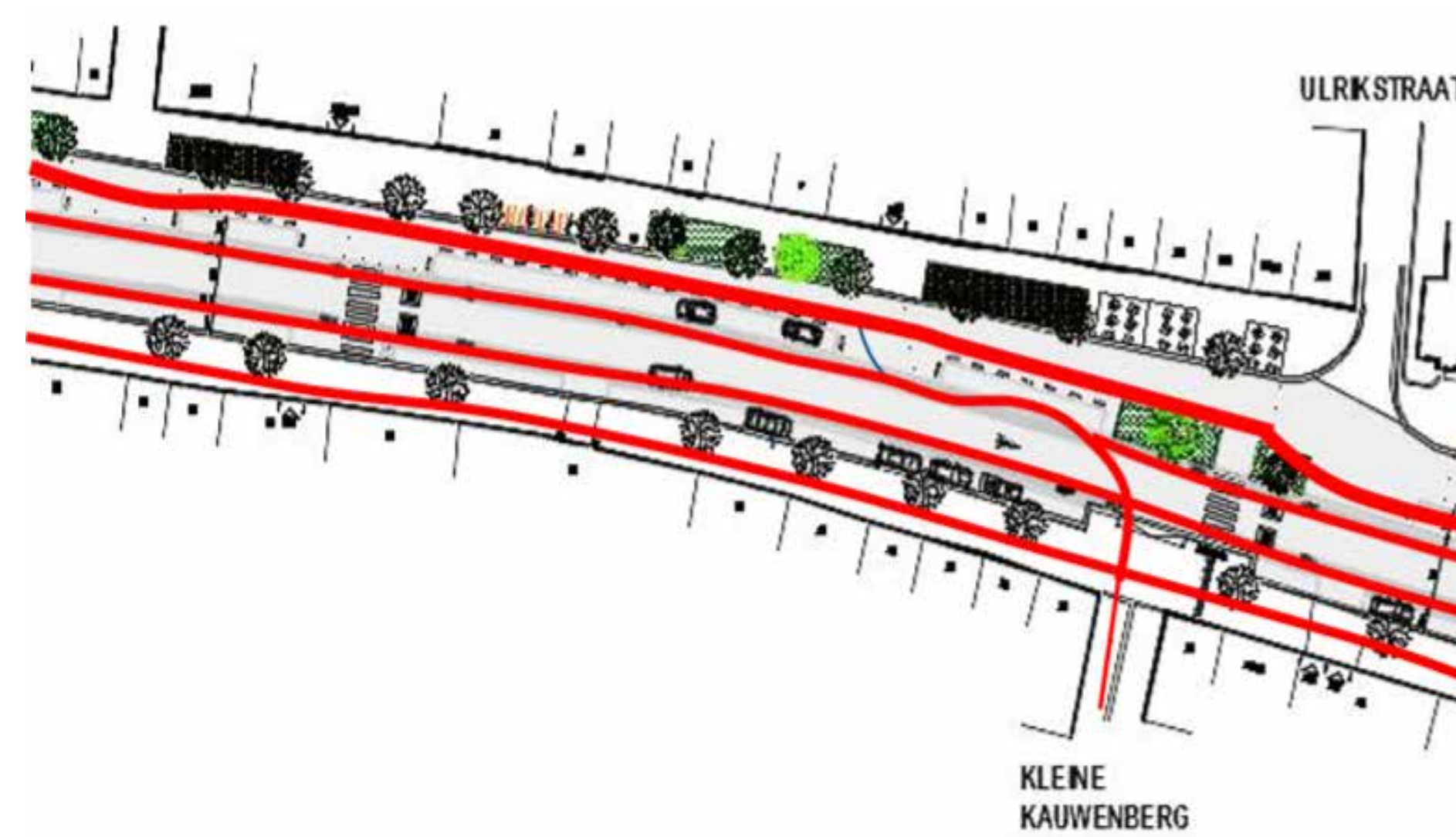
Momenteel wordt onderzocht of aanwezige parkings in de omgeving kunnen ingezet worden als buurtparking. Er zijn bijvoorbeeld meer dan 300 parkeerplaatsen van de universiteit en hogescholen in deze omgeving. Dit zou een opportuniteit kunnen bieden voor de Paardenmarkt om (een deel van) de parkeerdruk op te vangen en meer ruimte vrij te maken in de straat.

Voor fietsers zijn er stallingen voorzien voor een 70-tal fietsen, en deze worden goed gebruikt. Er is momenteel 1 velostation in de straat. Binnenkort zal nog een bijkomend station geplaatst worden.

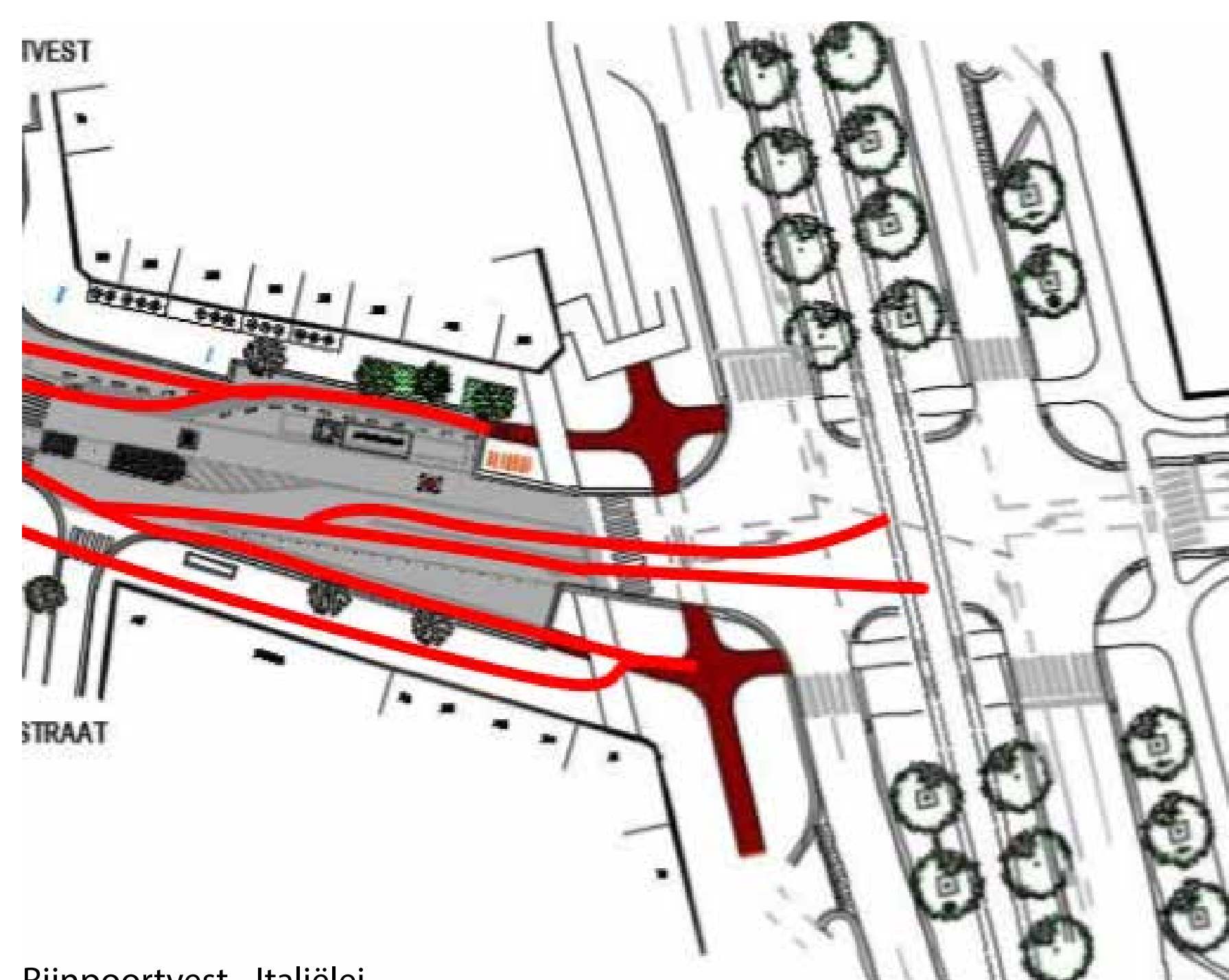
Voor andere deelsystemen (bv. autodelen, deelsteps, deelscooters...) zijn momenteel geen aparte voorzieningen.



Hessenbrug - Nieuwegang



Nieuwegang - Ulrikstraat



Rijnpoortvest - Italiëlei

INVENTARISATIE FIETSVRKEER (uitgevoerd november 2018 - avondspits)



- 1.380 bewonerskaarten
- 605 pp op openbaar domein
- 418 pp in publieke parkings (binnen de wijk)
- 1286 pp in publieke parkings (aan de rand van de wijk)
- 332 pp binnen universiteit en hogescholen

OVERZICHT PARKINGS OMGEVING



Heraanleg Paardenmarkt

Bouw mee aan een nieuwe straat!

District Antwerpen

ANALYSE MILIEU

Milieu en klimaat zijn actuele thema's. Ook bij de heraanleg van een straat moeten we hierop inzetten. Zowel stad als district Antwerpen hebben deze ambitie ook onderschreven in hun bestuursakkoord.

Groen

In de bestaande toestand staan bomen langs beide straatkanten. De bomen staan in verhouding tot het brede straatprofiel relatief dicht tegen de gevel in een klein boomvak waardoor ze vooral de brede rijweg accentueren. Deze bomen (boomsoort 'Acer Campestre' of 'Veldesdoorn') werden geplant in 1981 en verkeren in goede conditie. De bomen hebben nog een lange levensverwachting, maar het is geen boomsoort die qua omvang tot grote exemplaren zal uitgroeien (in principe tot 10 à 12 meter).

Met de tijdelijke aanpassingswerken werden ook enkele plantvakken aangelegd met enkele jonge bomen (diverse boomsoorten).

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit (luchtverontreiniging) heeft een belangrijke impact op onze gezondheid. Een belangrijke parameter om de luchtverontreiniging te meten is de uitstoot van NO₂ (stikstofdioxide), die hoofdzakelijk afkomstig is van het verkeer in de straat.

De stad Antwerpen laat op regelmatige basis gemodelleerde kaarten opmaken om de luchtkwaliteit in beeld te brengen. Deze zijn opgesteld op basis van metingen door de Vlaamse Milieumaatschappij en puntsgewijze metingen die gebeurden in het kader van het Curieuzeneuzen-meetproject in 2016 en mei 2018.

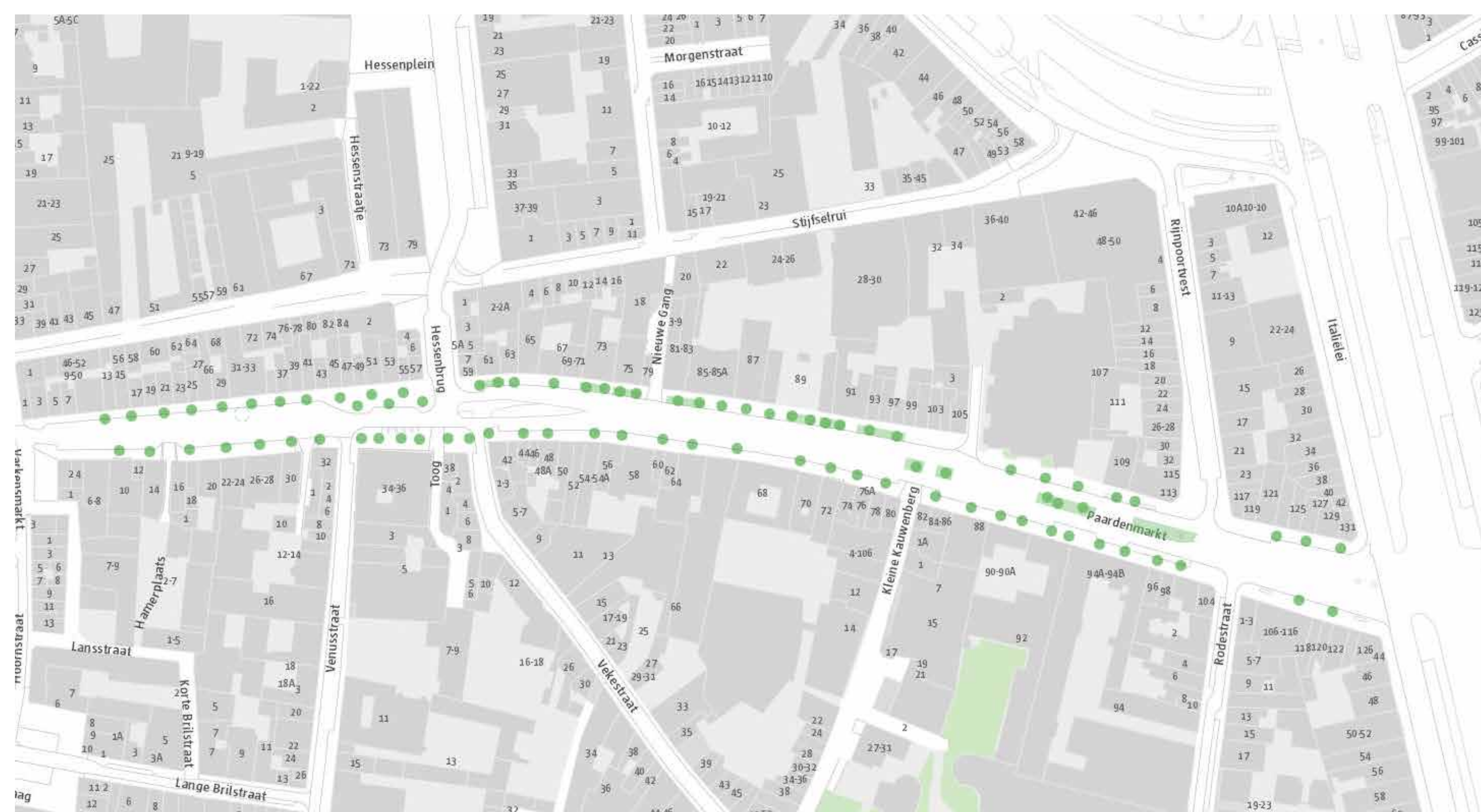
Hoewel deze gegevens telkens met de nodige voorzichtigheid moeten geïnterpreteerd worden (en ook bijvoorbeeld de verkeerssituatie t.g.v. de werken Noorderlijn heeft invloed gehad op de luchtkwaliteit in de straat), blijkt toch uit beide metingen dat de luchtkwaliteit in de Paardenmarkt eigenlijk niet goed genoeg scoort en zelfs waarden vertoont die boven de Europese drempelwaarde zit.

Geluid

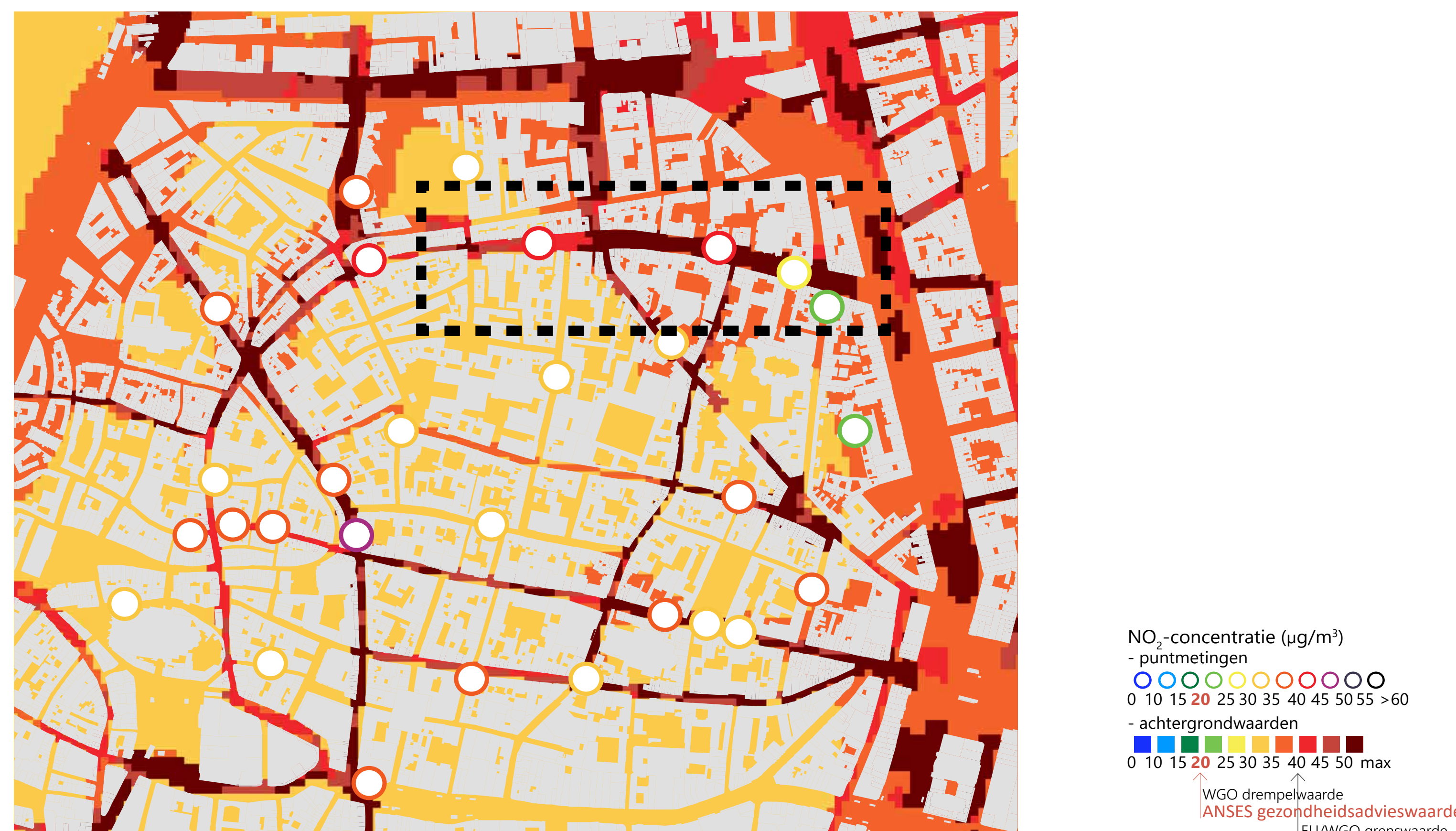
Ook omgevingsgeluid beïnvloedt de woon- en leefkwaliteit, en is vanaf een bepaald niveau ook schadelijk voor de gezondheid.

Een maat om geluidsbelasting te meten is de 'L_{den}' (Level day-evening-night), dat een logaritmisches gemiddelde in dB weergeeft van het dag-, avond en nachtgeluid. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt dat de Lden van wegverkeer onder de 53dB zou moeten blijven.

Binnen de stad scoren vooral de straten met tramverkeer en drukke verkeerswegen slecht qua geluid. De Paardenmarkt zelf zit ook iets boven deze streefwaarde, en dan vooral het gedeelte tussen Hessenbrug en de Italiëlei.



OVERZICHTPLAN GROEN BESTAANDE TOESTAND



FIGUUR LUCHTKWALITEIT



FIGUUR OMGEVINGSGELUID



Heraanleg Paardenmarkt

Bouw mee aan een nieuwe straat!

District Antwerpen

ANALYSE MILIEU

Water

Het grootste gedeelte van de Paardenmarkt bestaat uit verharde ruimte. In een verharde omgeving kan regenwater nauwelijks infiltreren in de bodem en wordt het onmiddellijk naar de riolering afgeleid. Hierdoor moet tot 5 à 6 keer meer hemelwater afgevoerd worden t.o.v. in een natuurlijke omgeving.

Dit heeft niet alleen consequenties naar de dimensionering en kostprijs van de riolering. Het houdt ook gevolgen in voor het milieu en een toenemende kans op wateroverlast en overstromingen.

Een stedelijke omgeving kunnen we uiteraard nooit volledig ontharden zoals een natuurlijke omgeving. Wel kunnen we trachten deze zoveel mogelijk na te bootsen, door volgende voorkeursvolgorde te hanteren in de omgang met hemelwater:

1. herbruik van regenwater
2. infiltratie ter herstel van de grondwatertafel
3. buffering van regenwater waarbij grote regenbuien water wordt opgespaard om nadien vertraagd af te voeren en overstromingen te voorkomen
4. pas in laatste instantie kiezen voor de aansluiting op de straatriolering

Deze doelstelling zit ook vervat in het hemelwaterplan dat samen met Aquafin en water-link voor de stad Antwerpen werd opgesteld.

Omdat de Paardenmarkt nu een volledige makeover zal krijgen, waarbij de bestaande riolering moet vervangen worden, is dit dus een uitgelezen kans om ook de waterhuishouding van de straat grondig aan te pakken en zo een antwoord te bieden op de klimaatverandering.

TECHNIEK

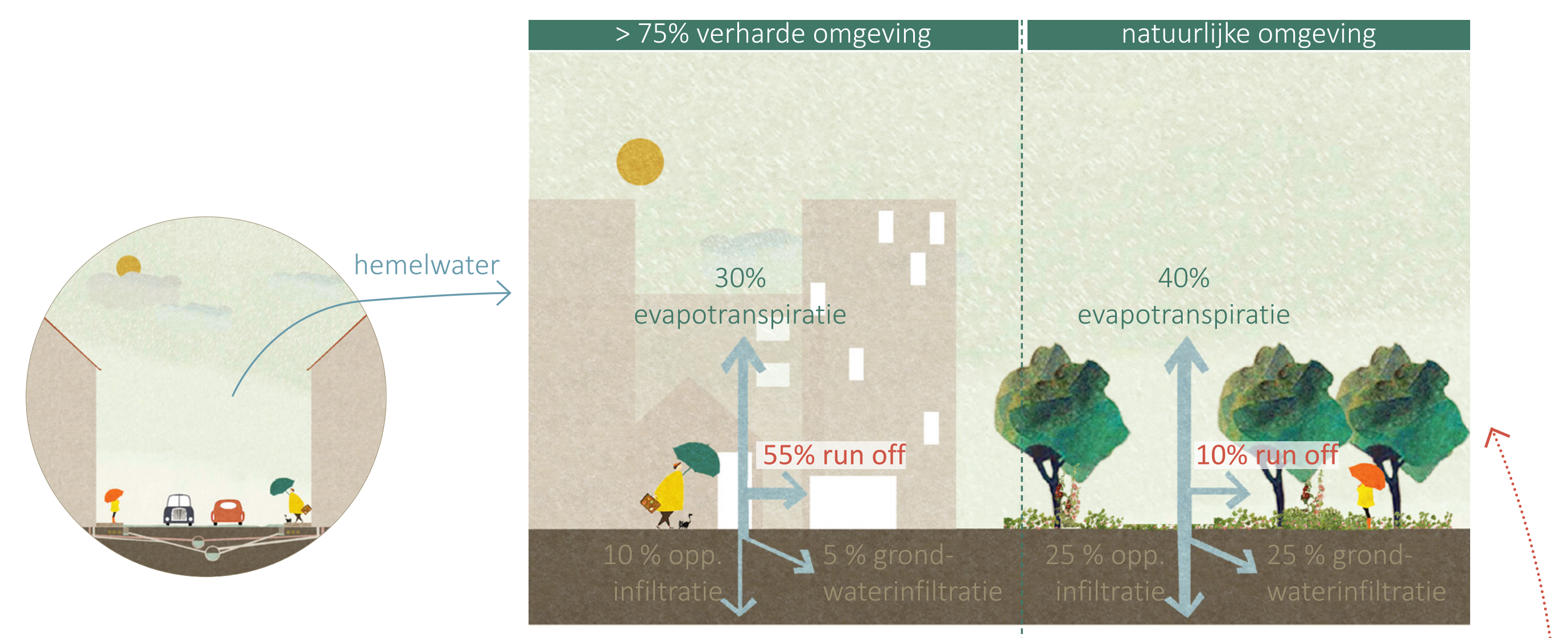
Materialen en verlichting

Het huidige straatbeeld wordt gedomineerd door een grote oppervlakte aan asfaltverharding. De voetpaden zijn aangelegd in klassieke betontegels en zijn op vele plaatsen in slechte staat. Door verschillende toevoegingen en aanpassingen die gebeurden in de loop der jaren, oogt het straatbeeld op vele plaatsen rommelig.

De verlichting is verouderd en moet vernieuwd worden. Niet alleen de keuze van armaturen, maar ook de opstelling van de verlichting zal herbekeken worden. Dit gebeurt in overeenstemming met het lichtplan van de stad Antwerpen, zodat de straat ook 's nachts een veilige en aangename omgeving is.

Sorteerstraat

In de straat liggen nu 2 sorteerstraten en zullen ook in de nieuwe toestand voorzien worden. De inplanting ervan kan wel wijzigen zodat het goed ingepast kan worden in het nieuwe ontwerp.



VERGELIJKING VERHARDE OMGEVING versus NATUURLIJKE OMGEVING



VOORKEURSVOLGORDE OMGANG MET HEMELWATER



BESTAANDE MATERIALEN



Heraanleg Paardenmarkt

Bouw mee aan een nieuwe straat!

District Antwerpen

ANALYSE RUIMTE

Historisch erfgoed

De Paardenmarkt is een straat met een lange geschiedenis die teruggaat tot het einde van de 13de eeuw. Toen ontstond het eerste deel van de straat dat hoorde bij het gehucht Klapdorp. De paardenmarkt die er toen plaatsvond en erg bekend was, gaf haar naam aan de straat. In het begin van de 14de eeuw werd de straat uitgebreid tot aan de Kleine Kauwenberg en in 1860, bij het slopen van de Spaanse Vesten, werd ze verlengd tot aan de Italiëlei, waar ook een van de 7 stadspoorten stond (de Rode Poort). De restanten daarvan werden tijdens de werken Noorderlijn nog even blootgelegd.

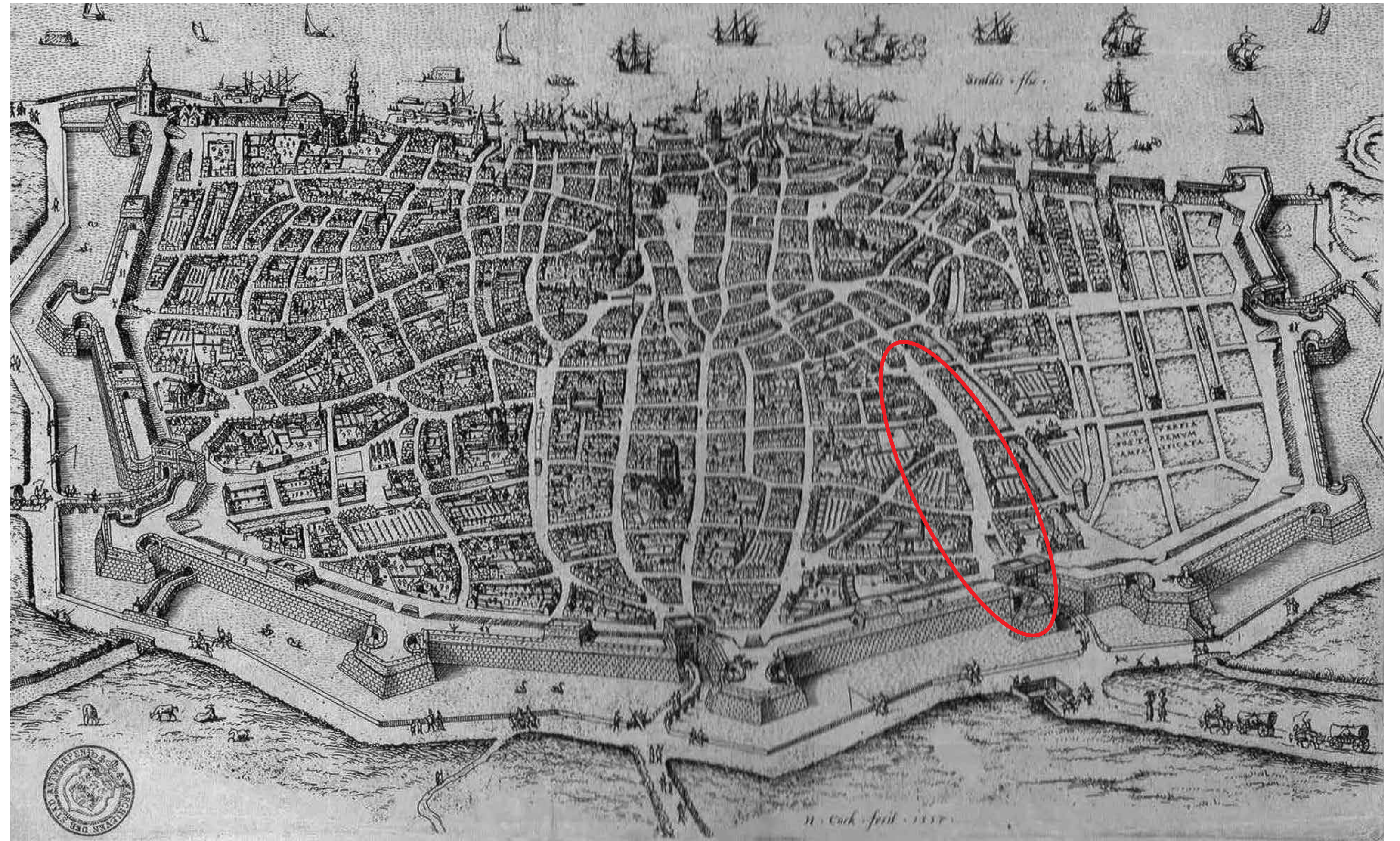
Ook in het gebouwenpatrimonium is nog veel zichtbaar van de lange geschiedenis van de straat, met een ietwat heterogene bebouwing daterend van de 16de tot de 20ste eeuw. In de straat staan verschillende beschermde monumenten en tal van panden die behoren tot het bouwkundig erfgoed. Recentelijk werd de neo-gotische Sint-Antoniuskerk nog gerestaureerd en binnenkort wordt ook de site van het 16e eeuwse Knechtjeshuis nieuw leven ingeblazen. Hier zal het Departement Productontwikkeling van de Universiteit Antwerpen zich vestigen.

In de huidige aanleg komt dit erfgoed misschien te weinig tot zijn recht. Het kan een troef zijn om mee uit te spelen bij een nieuwe inrichting van de straat.

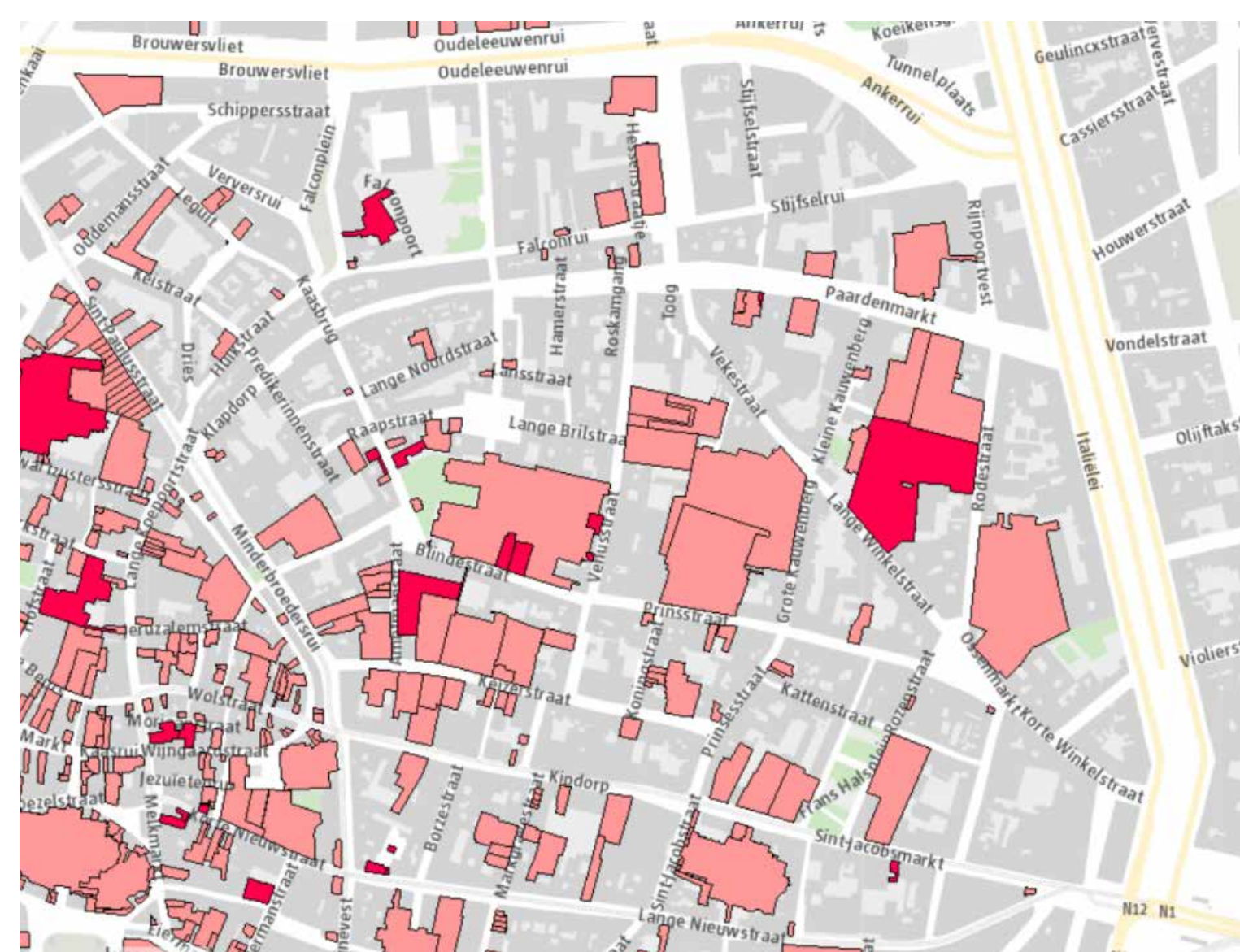
Straatprofiel

Het profiel van de Paardenmarkt wijkt sterk af van de meeste andere woonstraten in de wijk. De Paardenmarkt is niet alleen veel breder maar heeft ook een heel variabele breedte. Op het breedste punt (aansluiting Italiëlei) is de straat meer dan 32m breed en op het smalste punt 17m (zijde Klapdorp). Enkel het Hessenplein en het Falconplein hebben gelijkaardige profielbreedtes in de buurt. De Paardenmarkt is in tegenstelling tot die 2 straten wel veel langer (meer dan 500m).

Deze breedte is enerzijds een troef als deze kan ingezet worden als verblijfsruimte, voor terrassen, groen enz. Anderzijds legt ze ook een claim op de straat als toegangsweg tot de wijk, als route voor openbaar vervoer en hulpdiensten, opvang parkeerdruk...



Plan Antwerpen van Hieronymus Cock, 1557 met aanduiding Paardenmarkt en de Rode Poort



Plan beschermde monumenten



Plan bouwkundig erfgoed

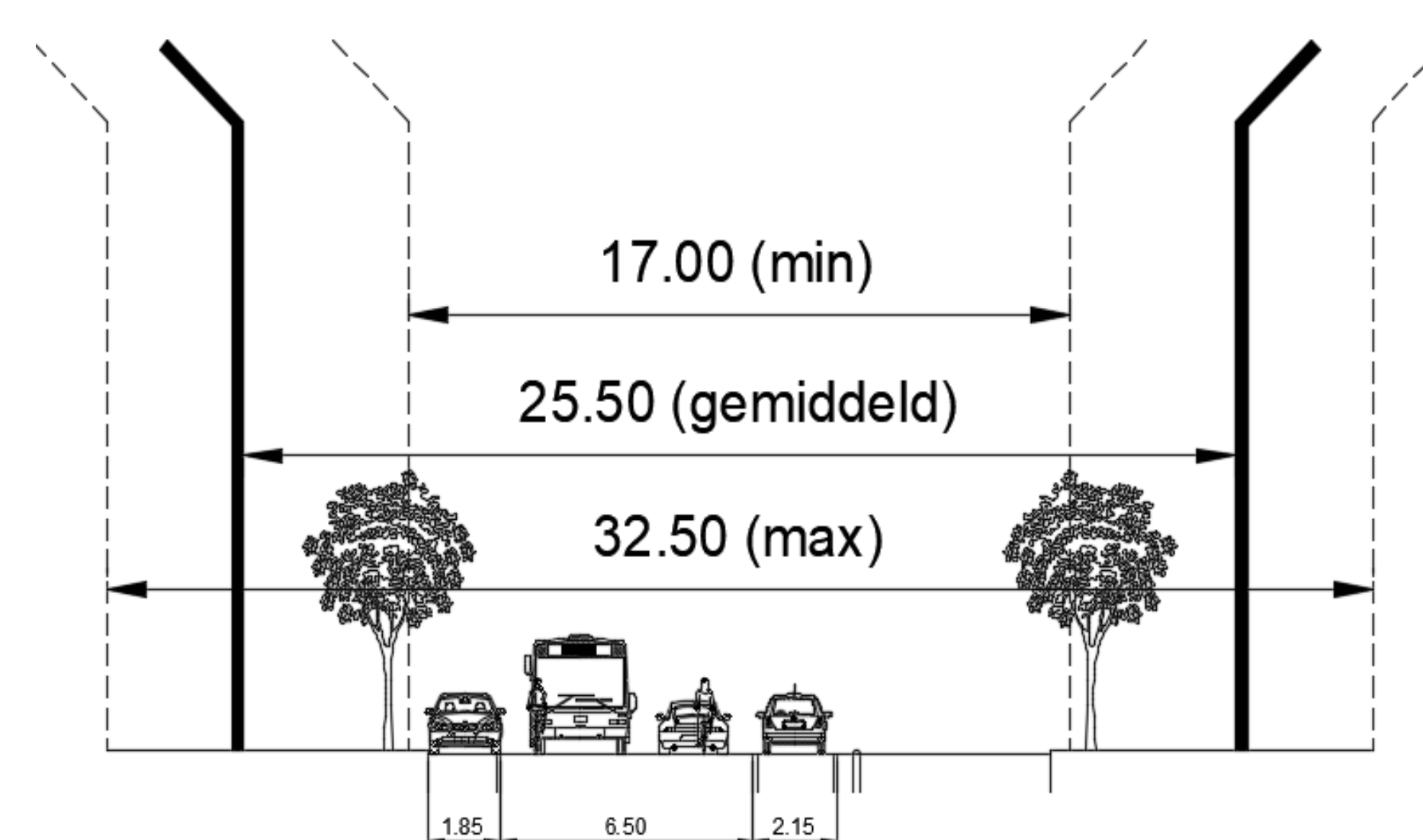


- Straatprofielen < 7m
- Straatprofielen 7m > 8m
- Straatprofielen 8m > 9m
- Straatprofielen 9m > 10m
- Straatprofielen 10m > 11m
- Straatprofielen 11m > 13m



- Pleinen
- Brede straten (+14m)
- Private / semi-publieke tuinen

Overzicht straatprofielen in de wijk



Straatprofiel Paardenmarkt



Heraanleg Paardenmarkt

Bouw mee aan een nieuwe straat!

District Antwerpen

ANALYSE GEBRUIK

Gebouwen

De panden op de Paardenmarkt hebben zeer uiteenlopende functies: wonen, handel en horeca, studentenhuisvesting, universiteit, kerk, kantoor/vrije beoepen...

Handel en horeca liggen verspreid over de straat. De lange gevellijn ter hoogte van de school en de kerk vormt hier een onderbreking in.

Gebruik van de straat

De straat zelf wordt hoofdzakelijk gebruikt als verkeersruimte en ondanks de centrale ligging en grote straatbreedte slechts in beperkte mate als verblijfsplek. Gebruikers associëren de plek met passage, het is meestal geen bestemming op zich.

Een aantal nieuwe/vernieuwde handelspanden en horecazaken zijn er de laatste jaren al wel in geslaagd de Paardenmarkt pril op de kaart te zetten als een plek waar je ook 'naartoe kan gaan' en niet enkel passeert. Bijhorende horecaterassen zorgen er ook voor dat de publieke ruimte anders wordt gebruikt. De huidige straatinrichting zorgt er helaas voor dat deze terrassen in een restruimte moeten staan (vaak vlak naast de rijweg), waardoor het terraspotentieel slechts beperkt kan benut worden.

Ook ter hoogte van de kerk vinden verschillende activiteiten plaats (erdediensten door verschillende gemeenschappen, onthaal Sint-Antonius...) waarbij mensen zich ook langer op een plek ophouden. Er kan ook aangenomen worden dat wanneer de school terug in gebruik genomen wordt ook hier meer activiteit op de straat zal zijn (door de studenten).

Qua openbare voorzieningen zijn er nu weinig expliciete verblijfsfuncties gefaciliteerd, afgezien van enkele zitbanken. De plantvakken en het groen maken het straatbeeld misschien al iets aangenamer, maar ook dit zijn nu geen verblijfsplekken. Voorzieningen voor bijvoorbeeld spel(aanleidingen) komen niet voor. Ook in de nabije omgeving zijn hiervoor weinig voorzieningen.

Voetgangersstromen

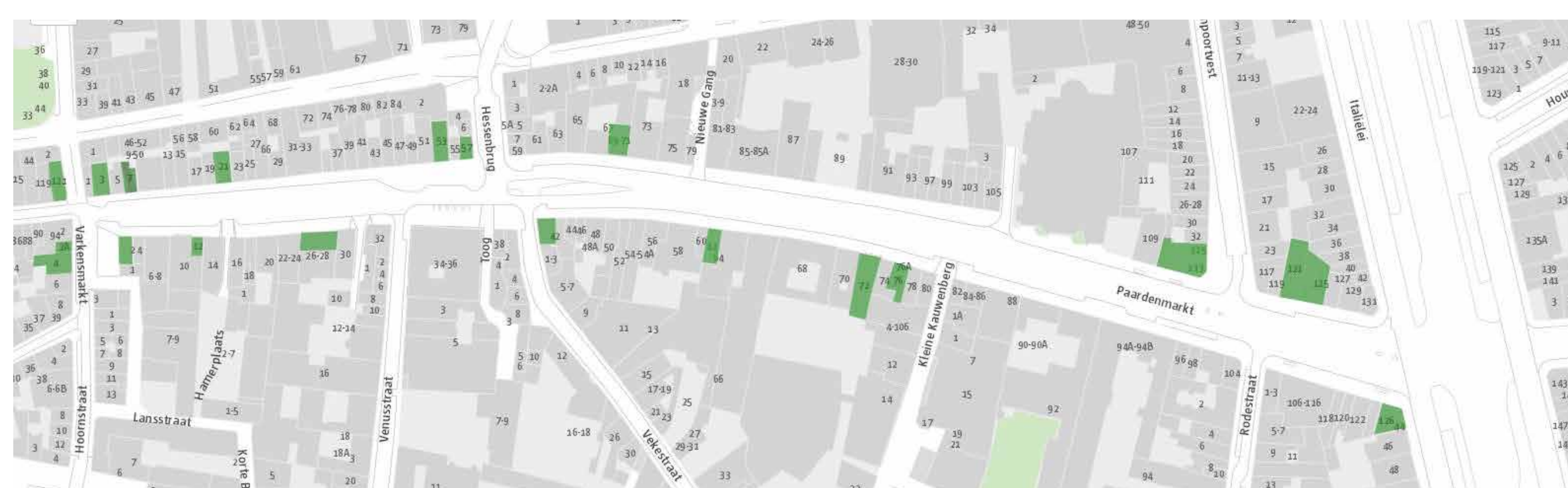
De manier hoe en waar mensen zich verplaatsen in de straat zegt ook iets over het (potentieel) gebruik van de straat. In het gedeelte tussen de Hessenbrug en de Italiëlei zijn de voetgangersstromen intensiever langs de zuidelijke zijde van de straat. De meeste voetgangers verplaatsen zich echter in het gedeelte tussen Hessenplein en Klapdorp. Hier is vandaag ook minder leegstand en zijn meer functies gevestigd die gebruiksstromen aantrekken.

Overlast

Overlast en criminaliteit die in de straat voorkomen zijn vooral uitgaansgerelateerd. Hierin is tengevolge opwaardering omliggende wijken (Schipperkwartier en Eilandje) gedurende de laatste jaren wel verbetering gekomen.



HANDEL



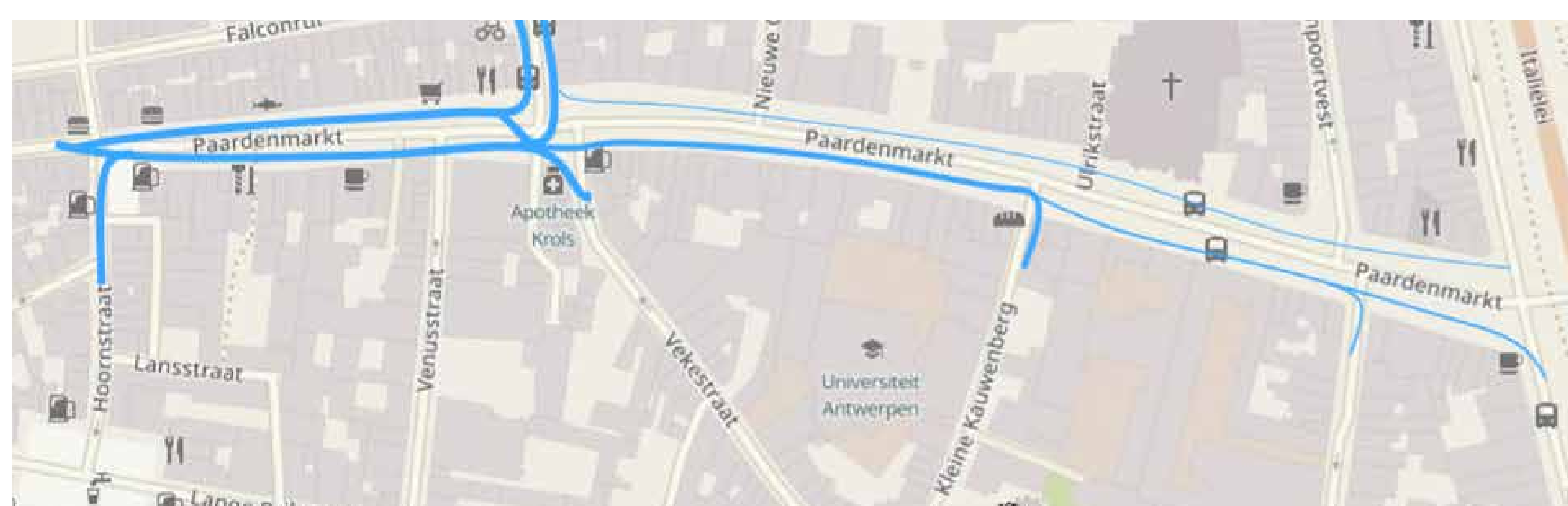
HORECA



PRIVATE HUISVESTING



STUDENTENHUISVESTING



INVENTARISATIE VOETGANGERSSTROMEN PAARDENMARKT



Heraanleg Paardenmarkt

Bouw mee aan een nieuwe straat!



Hoe de nieuwe Paardenmarkt eruit gaat zien ligt nog niet vast.

Hoe ze ingevuld kan worden hangt samen met de keuze van het profiel.

Op dit paneel staan enkele ideeën.

>>>>>

Om water niet allemaal naar de riolering te sturen kan een wadi zorgen voor een tijdelijke opvang, waarna het verder in de bodem kan infiltreren of vertraagd kan worden afgevoerd. Dit zou bijvoorbeeld mee geïntegreerd kunnen worden in de aanleg van een goenzone



<<<<<

Een andere oplossing om water tijdelijk te bufferen is een 'waterplein'. Bij hevige regenval loopt dit plein vol met water waarna het vertraagd kan worden afgevoerd naar de riolering.

>>>>>

Of een ouderwetse waterpomp?



<<<<<

Meer ruimte voor terrassen?

>>>>>

Een spelletje petanque onder de bomen?



<<<<<

Spelvoorzieningen in combinatie met groene heuvels (foto Schengenplein Eilandje © Bart Gosselin)

>>>>>

Terug een echte markt op de Paardenmarkt?



>>>>>

Een eyecatcher als toegang tot de Paardenmarkt?
Of een verwijzing naar de vroegere stadspoort?



<<<<<

Een Tiny Forest?

Het concept van een Tiny forest is een dichtbegroeid, inheems bos ter grootte van een tennisveld. De beplanting gebeurt zodanig dat er op heel korte tijd een bos gevormd wordt. Tiny Forests zouden 30 keer dichter begroeid zijn dan traditionele bossen, veel sneller groeien en tot 100 keer meer biodiversiteit bevatten. zodanig

Een Tiny Forest heeft niet alleen een ecologische maar ook een educatieve waarde voor kinderen en scholen, die samen met de buurt van bij de aanvang bij de aanplanting kunnen betrokken worden.

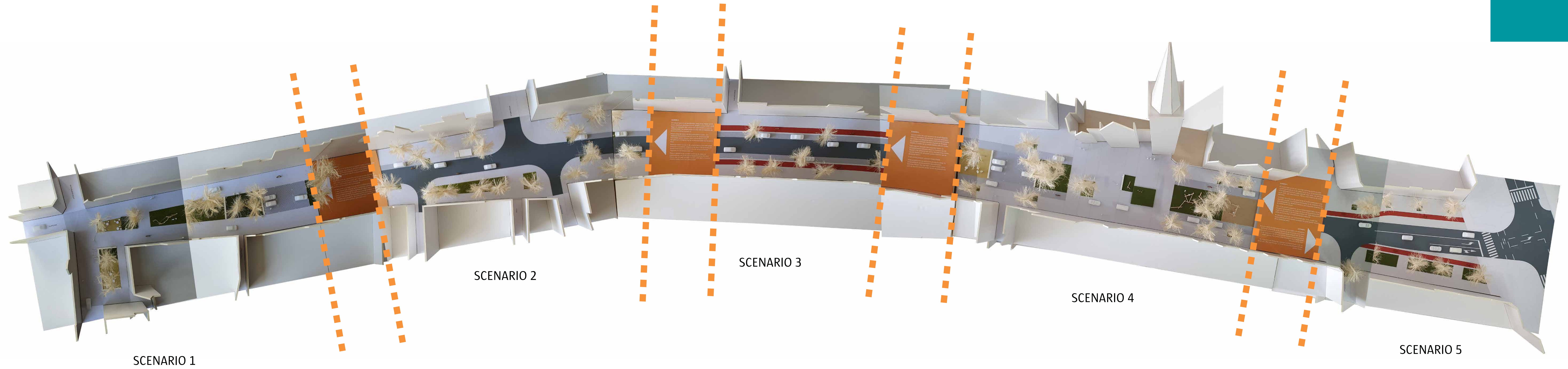




Heraanleg Paardenmarkt

Bouw mee aan een nieuwe straat!

District
Antwerpen



MAQUETTE

Om enkele mogelijkheden te tonen wat met de straat mogelijk is, werd een maquette van de ganse Paardenmarkt gemaakt op schaal 1/100. Binnen deze maquette zijn 5 segmenten van de straat ingevuld met telkens een ander inrichtingsscenario.

De maquette toont ook andere invullingen dan een klassiek straatprofiel. De bedoeling is om aan de hand van deze visualisatie te polsen naar de reactie en mening van alle gebruikers van de straat.

Met deze input kan in een volgende fase aan de slag worden gegaan om een eerste voorontwerp van de straat uit te werken. Dit ontwerp kan gebaseerd zijn op 1 scenario, maar evengoed op een combinatie van verschillende scenario's.



SCENARIO 1

Dit scenario toont de Paardenmarkt als woonerf. In deze inrichting is er geen aparte rijweg, maar delen alle gebruikers (voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer) dezelfde ruimte en is de snelheid beperkt tot 20km/h. Op die manier krijgt de straat aanzienlijk meer verblijfsruimte.

De verblijfsruimte kan op verschillende manieren worden ingevuld: meer ruimte voor terrassen, groen, sport, spel, verpoosruimte... Ook is er meer ruimte om de straat te ontharden. Behoud van de bestaande bomen is in dit ontwerp niet overal mogelijk.

Een belangrijke voorwaarde is wel dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer beperkt blijft. Het is mogelijk om hier bijkomende maatregelen voor nodig. Parkeren blijft mogelijk in afgebakende vakken, maar het aantal parkeerplaatsen zal minder zijn dan in de bestaande toestand. Voor dit scenario is het wenselijk om aanwezige parkings in de nabije omgeving in te zetten als buurtparking. Dit wordt momenteel onderzocht. Laden en lossen mag overal gebeuren waar ruimte vrij is.



SCENARIO 2

Dit scenario gaat uit van een klassieke rijweg in het midden van de straat, waarlangs geparkeerd wordt. Omdat de rijweg smaller wordt, krijgen de voetpaden meer ruimte voor bijvoorbeeld terrassen en straatmeubilair. De verblijfsruimte is echter wel veel beperkter dan bij een erfinrichting (scenario 1).

Fietsers delen de rijweg met het gemotoriseerd verkeer. Om voldoende fietscomfort te garanderen is het aangewezen dat hoeveelheid verkeer afneemt. Zeker in het gedeelte tussen Hessenbrug en de Italiëlei ligt de verkeersintensiteit momenteel te hoog. Bestaande bomen kunnen in dit scenario meestal behouden blijven en komen in de bredere voetpadzone te staan. In de parkeerstrook kunnen extra bomen voorzien worden die ook groter kunnen uitgroeien dan de bestaande bomen.

Parkeren gebeurt in een parkeerstrook langs de rijweg. De parkeerplaatsen van de bestaande toestand kunnen behouden blijven. Voor het laden en lossen kunnen aparte laad- en loszones voorzien worden binnen de parkeerstrook.



SCENARIO 3

Scenario 3 gaat net zoals scenario 2 uit van een klassieke rijweg in het midden van de straat, waarlangs geparkeerd kan worden met bijkomend aparte enkelrichtingsfietspaden. De voetpaden behouden hierdoor ongeveer de bestaande breedte of worden op een aantal plaatsen zelfs iets smaller.

Enkel waar de voetpaden niet versmallen kunnen de bestaande bomen behouden blijven en flankeren dan het fietspad. In de parkeerstrook kunnen nog bijkomende bomen voorzien worden die ook groter kunnen uitgroeien dan de bestaande bomen.

In dit voorstel primeert vooral de verkeersfunctie.

Parkeren gebeurt in een parkeerstrook langs de rijweg. De parkeerplaatsen van de bestaande toestand kunnen behouden blijven. Voor het laden en lossen kunnen aparte laad- en loszones voorzien worden binnen de parkeerstrook.



SCENARIO 4

Dit scenario gaat uit van een 'erfachtige' inrichting waarbij een grote verblijfsruimte vrijkomt in het midden van de straat. De verblijfsruimte kan op verschillende manieren worden ingevuld: meer ruimte voor terrassen, groen, sport, spel, verpoosruimte... Ook is er meer ruimte om de straat te ontharden.

Ter hoogte van de kerk en de school wordt het profiel onderbroken en een soort plein gemaakt. Na de geplande verbouwing van de school kan dit een ontmoetingsplek voor studenten worden en een aangename omgeving voor de activiteiten van de kerk. Het is in dit scenario aangewezen dat het verkeer beperkt blijft in de straat. Het aantal parkeerplaatsen zal minder zijn dan in de bestaandetoestand. Dit maakt het wenselijk om de aanwezige parkings in de nabije omgeving in te zetten als buurtparking. Dit wordt momenteel onderzocht.

De bestaande bomen zijn in dit scenario behouden. In de centrale zone kunnen bijkomend bomen worden aangeplant die groter kunnen uitgroeien dan de bestaande bomen.



SCENARIO 5

Scenario 5 toont de aansluiting ter hoogte van de Italiëlei. De uiteindelijke inrichting is afhankelijk van de invulling van de rest van de straat. Om te kunnen aansluiten op het verkeerslichtengeregeld kruispunt met de Leien, is het aangewezen dat dit eerder als een klassieke kruispuntaansluiting wordt ingericht. Voor fietsers is het wenselijk om aan te sluiten op de fietspaden van de Leien.

Het kruispunt is een belangrijke toegang tot de Paardenmarkt en de rest van de wijk. Deze 'poortfunctie' zou in het ontwerp ook zichtbaar gemaakt kunnen worden.