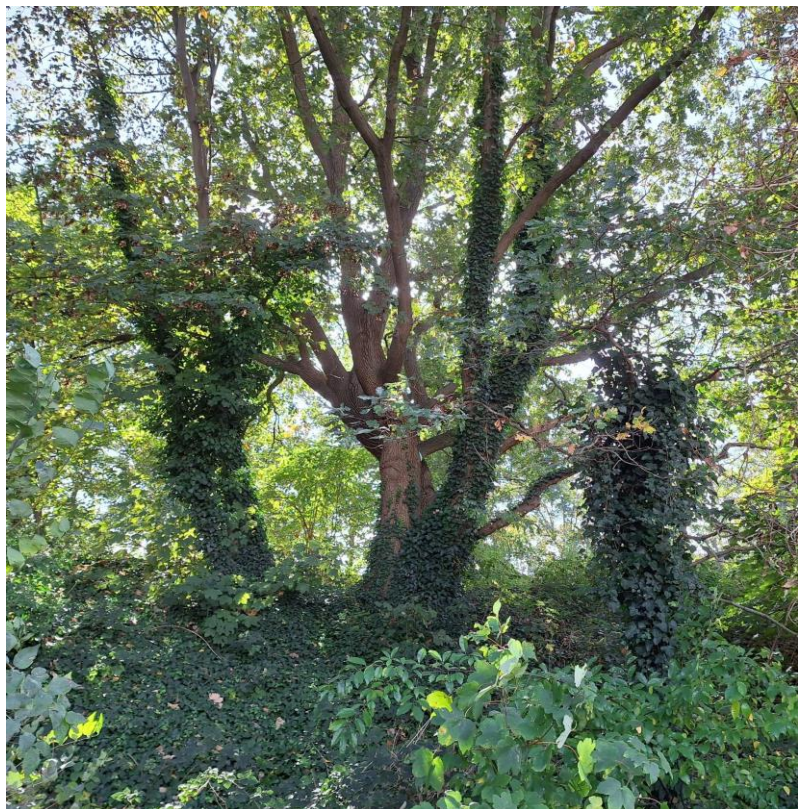




RED DE BERM

Heraanleg mét behoud van groen

Kruispunt Frans Van Dunlaan - Prins Boudewijnlaan (R11-N173)

*Een veilig, vlot kruispunt
mét behoud van groen*

Auteur: Beter Kruispunt
beterkruispunt@gmail.com

1. Korte geschiedenis.....	2
2. Onderzoeken en plannen	2
3. Heraanleg kruispunt	4
3. Zijn deze plannen gezond?	6
4. Veiligheid	7
4.1 Ongevallen	7
4.2 Oorzaken.....	7
4.3 Adviezen.....	8
4.4 Oppervlakte	8
4.5 Besluit	8
5. Alternatieven	8
5.1 Startnota	9
5.2 Ringland Academie	9
5.3 Natuurweefselplan 2021	10
6. Het belang van de groene berm.....	11
7. De vergunning.....	13
8. Wat nu?.....	13
8.1 Beter Kruispunt.....	14
8.2 Wat willen we.....	14
9. Referenties.....	15

Waarom een **BETER KRUISPUNT ?**

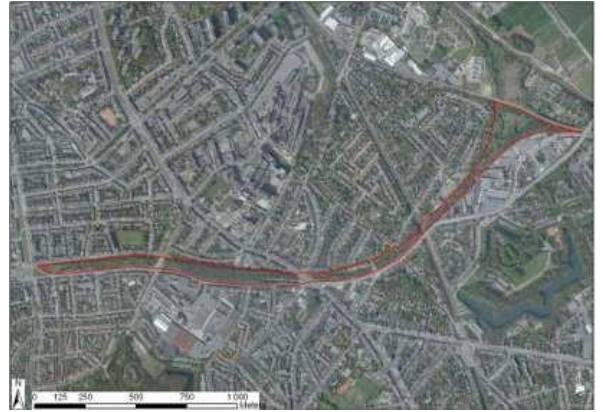
Kruispunt Frans Van Dunlaan - Prins Boudewijnlaan (of R11 - N 173)

BEHOUD VAN GROEN EN LEEFBAARHEID!

1. Korte geschiedenis

Het kruispunt is onderdeel van een oude spoorwegberm die rond 1920 aangelegd werd en van Hoboken tot aan de haven liep.

In 1970 werd de spoorweg afgeschaft. Rond die tijd werden de bruggen afgebroken en de sporen verwijderd. Van dan af ontstond er op de berm een interessant natuurlijk biotoop dat gaandeweg door de omwonenden als park werd gebruikt.



Sindsdien werd de berm meermaals bedreigd en aangetast door wegeninfrastructuur. Vooral door de R11 en de Prins Boudewijnlaan die stelselmatig (meestal zonder plan, noch vergunning) deels op en deels naast de berm werd uitgebreid.

Er kwam zelfs een plan om de R11 om te vormen tot een autostrade. (R11bis)
Hiertegen kwam zeer veel protest. Het project werd gelukkig afgevoerd.

2. Onderzoeken en plannen.

Ondertussen gebeurden er tal van onderzoeken en ontstonden plannen om de berm te vergroenen en de wegeninfrastructuur te hervormen om de leefbaarheid van de buurt te verbeteren.

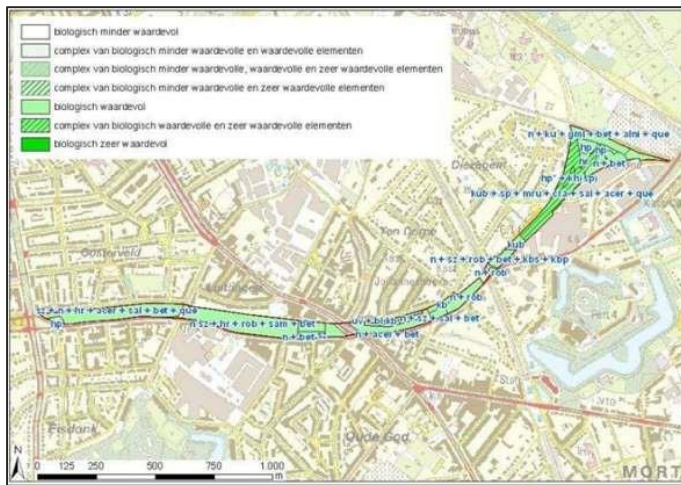
Zo was er onder meer:

- het gewestplan van 1979 dat de berm inkleurt als parkzone en de omliggende wijken als woonzone.



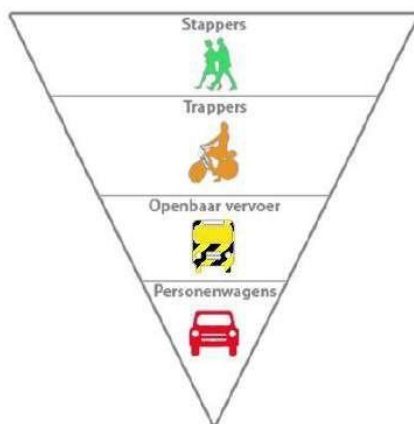
Bron: Geopunt.be – Gewestplan Antwerpen

- de biologische waarderingskaart van het Instituut voor Natuur en Bos Onderzoek INBO.A.2012.6 uit 2006 waarbij de berm waardevol tot zeer waardevol scoort. (zie punt6. Het belang van de groene berm)



Biologische Waarderingskaart groene zone langs R11 in Wilrijk en Mortsel

- de startnota van de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid van 2006 waarin een streefbeeld werd vastgelegd met een compacter en groener kruispunt (zie verder hfdst 5 alternatieven).
- het regeerakkoord van 2009-2014 waarbij voor nieuwe infrastructuur in Vlaanderen het STOP-principe geldt.



Dit houdt in dat er allereerst rekening gehouden wordt met de Stappers (voetgangers), die een zo optimaal mogelijke omgeving dienen te vinden. Tweede op de ranglijst zijn de Trappers (fietsers), gevolgd door het Openbaar vervoer en ten slotte het Privaat vervoer. Op deze manier wordt gewerkt naar een zo duurzaam mogelijk ontworpen omgeving.

- Labo XX (labo 20) startte in 2012 een studie naar stadsvernieuwing in de districten. Deze studie, uitgevoerd in opdracht van de stad Antwerpen, adviseert om de R11 om te vormen tot een stedelijke boulevard met 1 rijvak in elke richting.



- het natuurweefselplan¹ (2021), een gezamenlijk initiatief van Gebermte en het Agentschap Natuur en Bos, dat dienst moest doen als nieuw beleidsinstrument om de berm te beheren en te beschermen. Aan de hand van een uitgebreide wetenschappelijke studie werden de kenmerken en grote waarde van de berm in kaart gebracht. Hierin werd ook een voorstel voor het kruispunt uitgewerkt (zie punt 5. Alternatieven).

- het klimaatplan² 2021-2030 dat het belang van de klimaatcorridors, zoals de berm benadrukt.
- het Strategisch Ruimteplan Antwerpen³ (SRA 2023) dat ambieert om van Antwerpen de meest leefbare stad van Vlaanderen te maken. Een project met aandacht voor leefkwaliteit, duurzame mobiliteit en klimaatveerkracht. (pg.35,112&115 SRA).
- Voor de Provincie past de ontwikkeling van een overkoepelende visie op beheer, inrichting en beleving van de spoorwegbermen in de strategische doelstellingen van het gebiedsprogramma Zuidrand en het Regionaal Landschap Rivierenland. De ecologische verbinding van de oude spoorwegberm van Mortsel en Wilrijk moet volgens de Provincie worden versterkt en als stadsnatuur aansluiting zoeken bij aanliggende groengebieden.
- In haar eindwerk als landschapsarchitecte over de bermen omschrijft Hannah van den Broeck de bermen als een stuk stedelijke natuur op en naast de bermen waarop gedurende de laatste 100 jaar een unieke levende gemeenschap is ontstaan. Mensen en niet-mensen (bomen, struiken, kruiden, schimmels, bacteriën, mossen, gewervelde en ongewervelde dieren, stenen, teelaarde, water) zijn veelvuldige interacties met elkaar aangegaan. Hun verhalen hebben zich verweven en er ontstond een samenspel specifiek voor deze plek. Het geheel vormt een unieke combinatie van historisch erfgoed, infrastructurele veranderingen, spontane evolutie, individuele interventies en toe-eigening door lokale actoren (moestuintjes, kleine aanplant, natuurwandelingen, etc.) en diverse ecologische processen. Samen met een grote verscheidenheid van belanghebbenden die zorg dragen voor deze plek, heeft dit alles een plek-eigen bio-culturele gemeenschap tot stand gebracht.

Het laatste plan van AWV, dat voornamelijk gericht is op autoverkeer, gaat hier lijnrecht tegenin. Bovendien wordt de groene berm met zijn grote ecologische waarde en belangrijke buffercapaciteit opgeofferd.

3. Heraanleg kruispunt

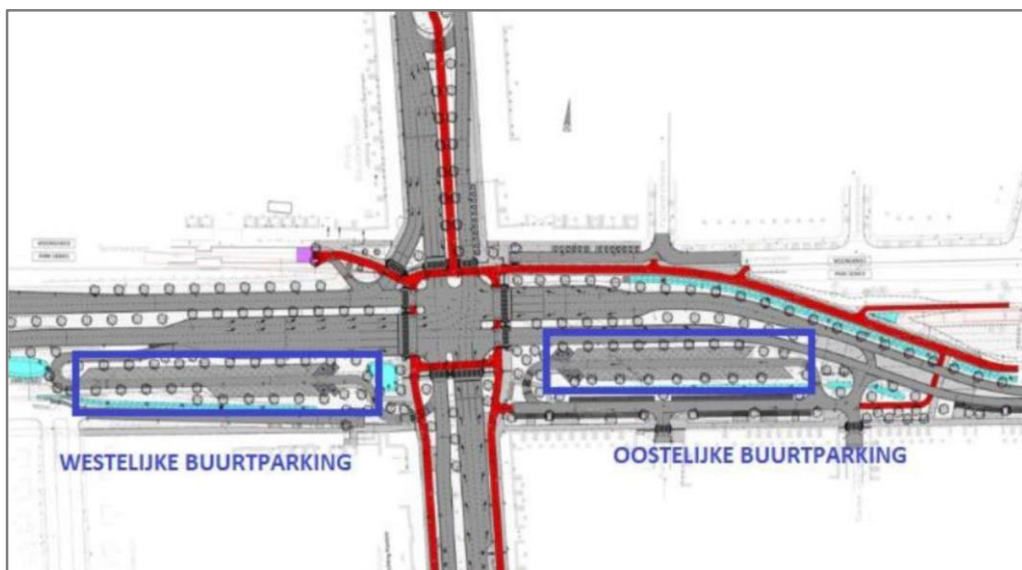
Het plan om het kruispunt heraan te leggen dateert al van **2006**. Het uitgangspunt bij die startnota⁴ was "veiligheid" waarvoor 3 onderzoekbureaus werden ingeschakeld. Een ongelijkvloers kruispunt werd onderzocht en goedgekeurd op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 2007. Deze plannen werden echter nooit uitgevoerd.

In **2011** werd door de stad Antwerpen een nieuw gelijkvloers concept voorgesteld.⁵ Hierbij werd geen rekening meer gehouden met de voorgaande studies/ adviezen omtrent veiligheid, maar werd verhoogde doorstroming plots als voorwaarde gesteld. Het was een plan met zeer veel rijvakken waarvoor een stuk berm zou worden afgegraven, dat werd goedgekeurd. Ook toen was er massaal protest! De geldigheidstermijn voor de vergunning verstreek en de plannen werden opgeborgen...

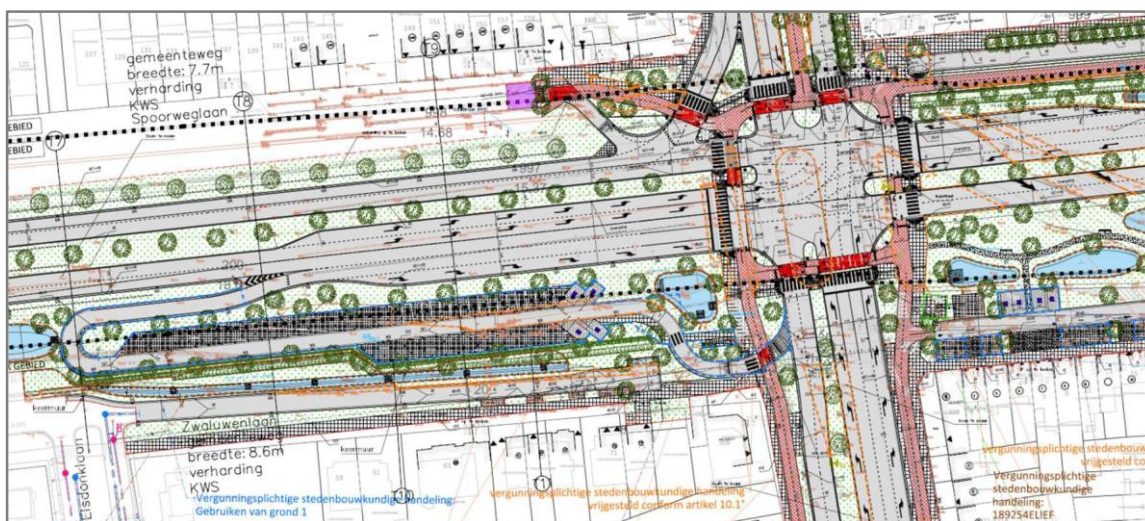
De R11bis moest het rondpunt in Wommelgem verbinden met de E19 in Wilrijk. Dit plan ging gepaard met massaal protest van de omwonenden. Het effect van dit project werd onderzocht in de plan-milieueffectrapportage van de Oosterweelverbinding. In het najaar van 2017 werd het project R11bis definitief geschrapt.

Tot nu in **2023**...een plan door AWV⁶ wordt voorgelegd. Met zijn groot aantal rijstroken is het een verdere uitbreiding van de onvergunde R11 expresweg. De aanleg gaat ten koste van de spoorwegberm, laanbomen en een groot aantal straatparkeerplaatsen. Deze zullen samen met de huidige (onvergunde) parking vervangen worden door een onbewaakte, afgelegen kleinere "buurt"parking.

Hieronder de plannen: het **initiële plan** bevatte nog 2 buurtparkings. De oostelijke buurtparking werd daarna geschrapt gezien deze door zijn ligging, bijna volledig in parkgebied, onmogelijk kon gezien worden als “ruimtelijk beperkte impact op het parkgebied” (zie pag 12 conclusie projectvergadering).



Initieel plan met 2 buurtparkings.



Aangepast plan met 1 parking- de oostelijke parking

Aan de noordkant van de Prins Boudewijnlaan plant het AWW 5+2 rijstroken en verdwijnt de groene middenberm quasi volledig! Aan de andere kant worden het 4+2 rijstroken.



Rood omcirkeld: de bomen en berm die verdwijnen voor het nieuwe kruispunt

Ook op de R11 wordt het aantal rijstroken verhoogd naar 4. De berm, met waarschijnlijk verontreinigde grond, wordt voor een groot stuk afgegraven en vervangen door beton.



In het nieuwe plan komt de weg in de plaats van de berm

3. Zijn deze plannen gezond?

De **prioriteiten** blijken niet veiligheid en gezondheid te zijn. De focus is verschoven naar **grotendeels conflictvrij** en **doorstroming** van **autoverkeer**. Hierdoor wordt al bij aanvang **elke andere veilige optie uitgesloten**.

Het behoud van de spoorwegberm, gezondheid en leefbaarheid komen zelfs helemaal niet in de doelstellingen voor. Het AWW beweert het kruispunt “compacter” te maken, toch moet -om ruimte te maken voor dat kruispunt- meer dan 10.000m² (2 grote voetbalvelden) aan **parkgebied-bos sneuvelen** en dient men te compenseren in Willebroek

Een groot deel van de spoorwegberm, die als waardevol is bestempeld en een groot algemeen belang heeft zal verloren gaan. De werken zullen voor **onomkeerbare schade** aan de **natuur** zorgen, de **gezondheid van omwonenden schaden** en bijkomende **overlast** - water, geluid, hitte, luchtvervuiling,...- **veroorzaken**. (meer hierover vind je in Effecten op de mens en omgeving door Beter Kruispunt ⁸).

Ook hebben de vernieuwde plannen een **negatieve impact op parkeergelegenheid voor bewoners**. 130 parkeerplaatsen verdwijnen op de meest nodige plaatsen.

Of de **veiligheid** verhoogt is erg **onzeker....**

Besluit:

Dit plan is op alle vlakken een duidelijke achteruitgang voor de buurt en zijn bewoners. De gezondheid van onze kinderen is de tol die we betalen.

4. Veiligheid

“Onvermijdelijk omwille van de veiligheid” beweert het AWW.

4.1 Ongevallen

Volgens de gegevens van Statbel deed er zich in de periode 2017-2022 (gelukkig!) **geen enkel ongeval met zwaar letsel voor met fietsers of voetgangers**. Hieronder de tabel met ongevallencijfers:

Tabel: aantal “Op Kruispunt” geregistreerde verkeersongevallen 2017-2022, volgens jaar, type weggebruikers en ernst van het ongeval.¹

		voetganger of fietser betrokken					andere weggebruikers						geen details bekend	
		VG + PW	PW+F	F+F	VW + F	F+BF	PW+hind	PW+PW	PW+LV	BF	BF+LV	PW+BF		
2017	lichtgewonden				1	1		1	1					4
	zwaargewonden						1							1
2018	lichtgewonden		4						1			1		6
	zwaargewonden						1							1
2019	lichtgewonden	1						2				1		4
	zwaargewonden													0
2020	lichtgewonden		1					2	1		1		1	6
	zwaargewonden													0
2021	lichtgewonden		2	1				3	1			1		8
	zwaargewonden													0
2022	lichtgewonden							1		1				2
	zwaargewonden						1							1
Totaal	lichtgewonden	1	7	1	1	1	0	9	4	1	1	3	1	30
	zwaargewonden	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3

4.2 Oorzaken

Wanneer we naar de ernst en de oorzaken kijken, zien we voornamelijk materiële schade en licht letsel ten gevolge van roodrijders en kop-staartaanrijdingen. Er is bovendien geen enkele aanwijzing of onderzoek dat aantoont dat de geplande werken het kruispunt effectief veiliger zullen maken. Met de meerdere, lange oversteekplaatsen riskeren we (zeker bij roodrijders) mogelijks zelfs eerder een nadelig effect op de veiligheid van de zwakke weggebruikers.

¹ Bron: Statbel (<https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen#panel-15>, 09/2023), eigen verwerking. De tabel geeft een overzicht van de door de federale politie geregistreerde verkeersongevallen met lichamelijk letsel op het kruispunt Frans van Dunlaan - Prins Boudewijnlaan in Wilrijk. In totaal gaat het om 33 ongevallen die tussen 2017 en 2022 werden geregistreerd, waarvan 3 met zwaargewonden. Bij de drie ongevallen met zwaargewonden gaat het telkens om een incident met één personenwagen, waarvan twee die tegen een hindernis reden en zijn er geen andere voertuigen, fietsers of voetgangers betrokken. De overige ongevallen waren ongevallen met enkel lichtgewonden. In de betrokken periode werden er geen ongevallen met doden geregistreerd. Het grootste deel van het aantal geregistreerde ongevallen, zijn ongevallen tussen gemotoriseerde voertuigen. Bij 6 van deze ongevallen was een bromfietser betrokken. Bij 10 van de geregistreerde ongevallen met lichtgewonden waren fietsers betrokken; bij 1 ongeval met lichtgewonden was een voetganger betrokken. Personenwagen (PW): personenauto; auto voor dubbel gebruik; minibuss; kampeerwagen. Lichte vrachtwagen (LV): lichte vrachtauto. Vrachtwagen (VW): vrachtwagen; trekker + aanhangwagen; trekker alleen. Bromfiets (BF): bromfiets A (tweewielig); bromfiets B (tweewielig); bromfiets met 3 of 4 wielen. Fiets (F): fiets Voetganger (VG): gehandicapte in rolstoel; voetganger die zijn (brom)fiets duwt; andere voetganger.

4.3 Adviezen

Al in 2007 gaf de verkeerspolitie aan dat de veiligheid op dit kruispunt kan verhoogd worden door het plaatsen van roodlichtcamera's. Een snelle, makkelijke én goedkope oplossing. Jammer genoeg moeten we vaststellen dat dit, meer dan 15 jaar later, nog steeds niet is gebeurd.

Ook de adviezen uit de studie van de projectnota van 2006 (zie kader hieronder) werden niet gevolgd.

OPLOSSINGEN VOLGENS AVOC (Aanpak Verkeers Ongevallen Concentratiepunten)

Conflicterende rijrichtingen

- verhogen stroefheid wegdek;
- ontruimingstijden, groen- en roodfase herberekenen;
- aanleg ander type kruispunt (rotonde).

Zijdelingse aanrijdingen van fietsers, bromfietzers en voetgangers

- verwijderen zichtbelemmerende elementen;
- snelheidsremmende maatregelen t.h.v. de oversteek;
- verhogen attentieniveau oversteekplaats.

Zijdelingse aanrijdingen

- aanbrengen signalisatie;

4.4 Oppervlakte

De huidige oppervlakte van het kruispunt is al erg groot. Het is dan ook perfect mogelijk een veilig kruispunt in te richten op de beschikbare ruimte.

4.5 Besluit

Hoewel iedereen overtuigd is dat het kruispunt veiliger kan, is het huidige plan onaanvaardbaar. Door de "onnodige" ontbossing en de gezondheidsschade die deze veroorzaakt bij de vele omwonenden slaat de kosten-baten analyse overtuigend negatief uit. Alle gevolgen opsommen vult pagina's. (zie verder punt 6. Het belang van een groene berm, alsook de bijlage "effecten op mens en omgeving" door Beter Kruispunt⁸)

Toch blijft het AWW sinds 2011 vasthouden aan dit plan....alternatieven werden niet onderzocht.

5. Alternatieven

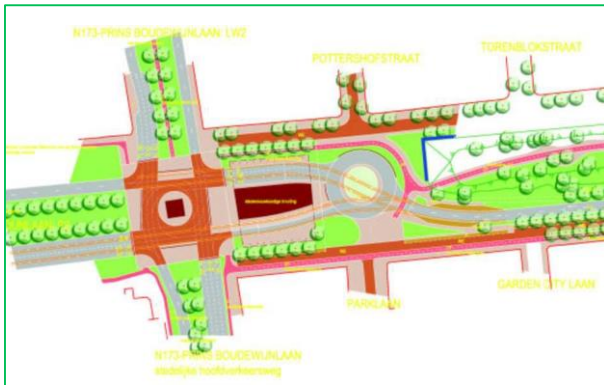
Hoewel het Agentschap Natuur en Bos (ANB) verzoekt alternatieven met behoud van groen te onderzoeken, is dit niet gebeurd. In de vergunningsbeslissing staat letterlijk:

"Een alternatievenonderzoek voor de herinrichting van het kruispunt is niet opportuun."
(cfr. pag. 21 vergunningsbeslissing⁹).

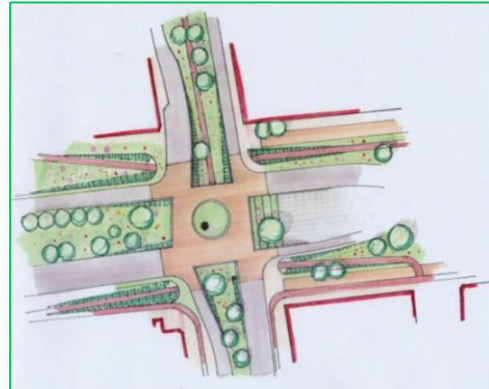
Mogelijke alternatieven zijn er nochtans zeer zeker.

5.1 Startnota

De startnota⁴ van 2006 bevat onderstaand voorstel. Dit ontwerp is compacter en groener dan het huidige plan. Ook is er meer aandacht voor voetgangers en fietsers. Het bevat namelijk een veilige ondergrondse oversteek voor zwakke weggebruikers.



Voorstel streefbeeld R11 – versie april 2006



Detail van het kruispunt

Met de studies en plannen uit de startnota is uiteindelijk niets gebeurd. Het document blijkt ook uit het dossier, dat bij het openbaar onderzoek ter inzage lag, te zijn verdwenen.

5.2 Ringland Academie

Ringland Academie werkt samen met experts om plannen kritisch uit te diepen op 3 basisthema's: meer ruimte en groen, betere leefbaarheid en duurzaamheid.



Zij tekenden een alternatief volgens het concept “vierkant groen”. Hierbij kunnen fietsers in alle richtingen tegelijkertijd oversteken. Er is hierbij eveneens geen conflict met gemotoriseerd verkeer.

5.3 Natuurweefselplan 2021

Het natuurweefselplan van 2021¹ bevat een alternatief voorstel, ontwikkeld door Supersudaca, IND (International Design) Rotterdam en KU Leuven, in opdracht van ANB, departement Omgeving en de provincie Antwerpen. In dit voorstel valt alles binnen de lichtenregeling en breidt het parkgebied uit.

Zo wordt een deel van de aangerichte schade uit het verleden hersteld en krijgt het parkgebied meer invulling, zoals het Vlaams Gewest voorziet. Dit model sluit bovendien aan bij het Stedelijk Ruimteplan Antwerpen (SRA), dat benadrukt dat de 20ste-eeuwse gordel de opgave heeft om open ruimte - bestaande uit groen en water - zoveel mogelijk te behouden en op alle niveaus te versterken.



Bron: Geopunt.be - Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden pluviaal, 2023

De gevolgen van het afgraven en verwijderen van de spoorwegberm zijn onmiskenbaar. Deze werden duidelijk geïllustreerd en wetenschappelijk onderbouwd in het document “De effecten op mens en omgeving” door Beter Kruispunt⁸.

Een Milieu Effecten Rapport (MER-onderzoek) was dus nodig. Hierbij wordt de impact van een project op het milieu en de omgeving grondig onderzocht.

Zelfs zonder MER is het overduidelijk: **Aan de berm raken betekent ieder levend wezen schaden!**



7. De vergunning

Ondanks het belang van de berm en de mogelijke alternatieven werd op 18 december 2023 de vergunning toegekend. **2.222 bezwaren** (= aantal cfr. vergunningsbeslissing⁹) werden op een drafje “weggeschreven” door de Stad Antwerpen en het Departement Omgeving van de Vlaamse Overheid die de vergunning uiteindelijk goedgekeurde.

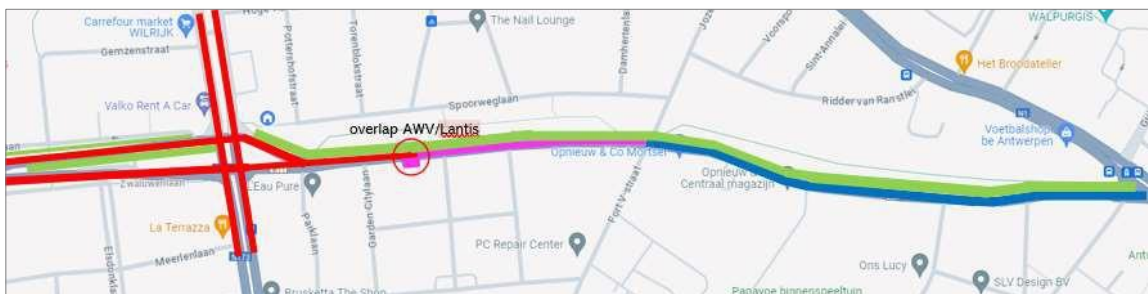
Tegen deze vergunning werd beroep aangetekend door omwonenden bij de Raad voor Vergunningenbetwistingen. Ter zitting van de Raad van 5 december gaf het AWV aan afstand te doen van haar vergunning en deze niet uit te zullen voeren. De vergunning werd dan ook vernietigd. AWV kondigde op 5 december evenwel al aan begin 2025 een nieuwe vergunningsaanvraag te zullen indienen.

8. Wat nu?

Ondertussen slagen onze overheden er niet in om het kruispunt te kaderen in zijn omgeving. Verschillende instanties werken volledig naast elkaar met dure, onsamenvangende plannen als resultaat. Het geheel van de berm, weg en fietspad wordt in kleine stukjes opgedeeld en voor elk stuk apart wordt telkens een plan gemaakt en een vergunning aangevraagd.

We hebben voor de Frans Van Dunlaan wel 5 plannen: (zie afbeelding)

- het Agentschap voor Natuur en Bos dat met Gebermte heeft meegewerkt aan een studie/plan voor een groenere berm met een compacter, groener kruispunt (het natuurweefselplan);*
- het AWV dat een vergunning verkreeg om het kruispunt en de Frans Van Dunlaan in te richten tot aan de Ullensstraat 10000m² ontbossing, afgraven stuk berm, 6000m² extra verharding*
- Lantis dat in het kader van de Oosterweelwerken, een vergunning aanvraagt om het fietspad van de hondenwei tot aan de Jozef Hermanslei te verbreden.*
- het AWV plant ondertussen een studie van 250.000 EUR voor de volledige herinrichting “van gevel tot gevel” voor de Frans Van Dunlaan tot aan de Antwerpsestraat.* Met opnieuw **impact op de berm...** volgens het AWV wordt dit **“tot een minimum beperkt”** (dat verhaal kennen we natuurlijk).
- In het kader van routeplan 2030 van de vervoersregio Antwerpen wordt er een studie gemaakt van het verkeer, waarin ook de nodige uitbreiding van het openbaar vervoer voor de omgeving wordt voorzien. Ook dat heeft hoogstwaarschijnlijk opnieuw **impact op parkgebied en verharding**.



Aangezien de impact op milieu als een gezamenlijke impact gezien moet worden, is het bij wet verboden te saucissoneren. Door dit opdelen worden vergunningen te snel, zonder grondig onderzoek en participatie toegekend. Burgers moeten voortdurend alert zijn. Door de talrijke aanvragen wordt het ook zo goed als onmogelijk gemaakt om telkens een dure beroepsprocedure op te starten. Een totaalplan voor de R11 en het kruispunt is er niet, ten koste van de natuur en de leefbaarheid van de omgeving.

8.1 Beter Kruispunt

“Beter Kruispunt” is een samenwerking tussen buurtbewoners, Gebermte, alsook bezorgde bewoners van Mortsel en Edegem. Samen vinden ze dat ze veel beter verdienen dan het voorgestelde kruispunt en komen ze op voor de belangen van omwonenden en de bescherming van de spoorwegberm.

8.2 Wat willen we

Samenhangende plannen voor de hele omgeving. Een compact, veilig kruispunt en een heraanleg die rekening houdt met:

- de leefbaarheid en gezondheid van de omwonenden: verontreinigde grond, luchtkwaliteit, geluid en trillingen, wateroverlast,...;
- het behoud van natuurschatten: biodiversiteit, toekomstbomen en andere grote bomen, vleermuizen, vogels,...;
- de bereikbaarheid van school, ziekenhuis, handelaren en een vlotte doorgang voor hulpdiensten;
- al zijn gebruikers;
- evoluties zoals toename fietsverkeer, toename wateroverlast door klimaatopwarming e.a.

Kortom: een samenhangend project dat in overleg met de buurt vorm krijgt mét behoud van groen!



**Actie Beter Kruispunt op de bedreigde spoorwegberm in Wilrijk
“Geen bomen vellen, want bomen tellen”**

9. Referenties

¹ [Voorstudie natuurweefselplan.](#)

² [Klimaatplan 2030.](#)

³ [Strategisch Ruimteplan Antwerpen.](#)

⁴ [Startnota 2006.](#)

⁵ [Artikel Nieuwsblad.](#)

⁶ [Plannen 2023 Agentschap Wegen en Verkeer \(AWV\).](#)

⁷ [Verslag Projectvergadering.](#)

⁸ [Effecten op milieu en de mens: dossier opgemaakt door Beter kruispunt.](#)