

‘participatief’ PCV-Dossier

Kruispunt Krijgsbaan/Frans van Dunlaan - R11 / Prins Boudewijnlaan – N173



Inhoud

Inleiding.....	3
1. Probleemsignalering.....	4
1.1. Beschrijving probleem.....	4
1.2. Situering.....	5
1.2.1. Ruimtelijk Kader.....	5
1.2.2. Verkeerskundig kader.....	14
2. Analyse.....	18
2.1. Ongevallenanalyse.....	18
2.2. Observaties ter plaatse.....	20
2.3. Snelheden en intensiteiten.....	28
3. Doelstellingen.....	32
3.1. Normatief.....	32
3.2. Strategisch.....	32
3.3. Operationeel.....	32
4. Randvoorwaarden uitgangspunten en programma van eisen.....	33
4.1. Randvoorwaarden.....	33
4.2. Uitgangspunten.....	33
4.2. Programma van eisen.....	33
5. Oplossingen.....	34
5.1. Voorstellen.....	34
5.1.1. Officiële plannen van AWV (omgevingsvergunning verkregen op 18/12/2023).....	34
5.1.2. Voorstel uit de startnota van 2006.....	36
5.1.3. eerste voorstel getekend samen met de bewoners.....	37
5.2. Keuze en uitwerking voorkeursoplossing.....	38
6. Verdere verloop en evaluatieplan.....	40
6.1. Verdere verloop.....	40
6.2. Evaluatieplan.....	40

Inleiding

“Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) plant een volledige heraanleg van het kruispunt van de Frans van Dunlaan (R11) en de Prins Boudewijnlaan (N173) in Wilrijk. Het kruispunt zal volledig heringericht worden om de veiligheid, vooral van de actieve weggebruikers, te verhogen en de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Tegelijk zal water-link i.s.m. Aquafin op het kruispunt een gescheiden riolering aanleggen.”

Deze aankondiging van AWV aan de buurtbewoners heeft tot dit werk geleid. De doelen van AWV klinken immers wel mooi, maar met de concrete uitwerking waren de omwonenden verre van tevreden. Ze hebben zich verenigd in de actiegroep ‘Beter Kruispunt’¹ en zijn (na vruchteloze pogingen om via acties en gesprekken het plan aan te passen) naar de raad voor vergunningsbetwistingen getrokken en het opgestelde plan is voorlopig terug naar af gestuurd. Men is overeen gekomen de zaak op te schorten en momenteel probeert men via onderhandelingen tussen AWV, de stad en de vrijwilligers van ‘Beter Kruispunt’ tot een nieuw en beter plan te komen.

Op dit moment heeft men mij gevraagd om op te treden als vertegenwoordiger van de actiegroep bij de geplande gesprekken en om een eigen ontwerp te maken dat beter aansluit bij de noden van de buurt. Ik heb dan ook besloten om dit als onderwerp te nemen voor mijn WPL 4 en er een klassiek PCV dossier van te maken, aangevuld met een volledig nieuw plan gebaseerd op doelstellingen en randvoorwaarden geformuleerd samen met de mensen van ‘Beter Kruispunt’. In mijn ogen maak ik zo het PCV proces nog beter om volgende redenen. Ik ga verder dan wat aanpassingen van het kruispunt zuiver om de veiligheid te verhogen en probeer geen doelen van bovenaf opgelegd te formuleren, maar om deze samen met de bewoners, AWV en de stad overeen te komen.

In de oorspronkelijke planning hadden de gesprekken al afgerond geweest voor de deadline van dit werk. Dit is uiteindelijk verre van het geval en men kan dit dossier daarom ook zeker nog als een ‘work in progress’ beschouwen waarbij het definitieve plan dat ik hier op het einde presenteer zeker nog kan wijzigen voor het uitgevoerd wordt.

¹ Zie <https://beterkruispunt.be/> voor meer achtergrondinfo over de actiegroep en de voorgeschiedenis

1. Probleemsignalering

1.1. Beschrijving probleem

Volgens de definitie van het Vlaamse veiligheidsplan van Minister Lydia Peeters is het kruispunt Frans van Dunlaan (R11) en de Prins Boudewijnlaan (N173) in Wilrijk een zwart punt en het opstellen van een PCV (Provinciale Commissie Veiligheid) dossier en vervolgens uitvoeren van voorgestelde aanpassingen is zeker verantwoord.

Sinds 2018 wordt gewerkt met een dynamische lijst van gevaarlijke punten. Bij de berekening van gevaarlijke punten wordt telkens de laatste drie jaar aan beschikbare ongevallendata gebruikt. Voor het berekenen van gevaarlijke punten wordt gebruik gemaakt van de 531-score, waarbij een gewicht van 5 wordt gegeven aan elk dodelijk gewond slachtoffer, 3 aan elk zwaargewond slachtoffer en 1 aan elk lichtgewond slachtoffer. Een punt wordt als gevaarlijk beschouwd wanneer de prioriteitscore op basis van de laatste 3 beschikbare jaren aan ongevallendata minstens 15 bedraagt. Voorts dienen ook minstens 3 ongevallen gebeurd te zijn tijdens deze 3 jaren. Sinds 2019 wordt een verhogingsfactor van 1,7 toegepast voor alle voetgangers, fietsers en bromfietzers.

Op basis van de ongevalgegevens in 2020, 2021 en 2022 (zie gegevens van de Politiezone Antwerpen in bijlage 1 en manoeuvreplaatjes in bijlage 2)² kunnen we concluderen dat het hier om een gevaarlijk 'zwart' punt gaat met een wegingsfactor van 21,5 voor de periode 2020-2022. Deze trend zette zich door in 2023 met opnieuw 6 ongevallen met lichtgewonden³.

De wegingsfactor is hier vooral hoger dan 15 door het hoge aantal betrokken fietsers en voetgangers. Ongevallen met doden of zwaargewonden vielen immers (gelukkig) niet voor. Deze ongevallen vinden bijna altijd plaats op de zogenaamde bypasses, waar auto's rechtsaf kunnen slaan naast de aanwezige verkeerslichten. Daarnaast vinden er veel ongevallen plaats midden op 1 van de kruisingen doordat de voorrangregels niet correct worden toegepast. Een derde categorie van ongevallen kan je verklaren door de drukte en/of onoplettendheid van chauffeurs: kop-staart aanrijdingen in de wachtrij en aanrijdingen bij het veranderen van rijstrook.

Tot zover de klassieke PCV analyse. Ik voeg hierbij de bezorgdheden van omwonenden. Het gaat hier om een druk kruispunt in een dichtbevolkte wijk. Tijdens de spits telden we 2544 pa/u op de Prins Boudewijnlaan ter hoogte van het kruispunt (zie tabel 1). Dit is een hallucinant hoog aantal voor een woonwijk. Op het punt waar we dit aantal telden, staan op 9 à 10 m van de rijbaan al meteen 4 appartementsblokken. In de onmiddellijke omgeving van het kruispunt wonen 8566 mensen⁴. De R11, de Prins Boudewijnlaan en het kruispunt zelf vormen echte barrières voor actieve weggebruikers. De geluidshinder is behoorlijk en de luchtkwaliteit ondermaats. Net naast de enige plek in Antwerpen waar een autostrade (E19 naar Brussel) overkapt werd (lang voor Ringland en voor de gezondheid van de vele patiënten in de vele ziekenhuizen in de nabijheid) is dit enigszins cynisch. Momenteel worden deze effecten nog serieus gemilderd door de aanwezige groene bermen. Het is dus cruciaal om deze te behouden.⁵

² Bijlages met de analyse van de politie zijn achteraan in dit werk terug te vinden.

³ Bron: dashboard verkeersongevallen van de Provincie Antwerpen

⁴ Bron: stad in cijfers, cijfers van 2024 in segmenten U30, U31, U32 en U33 (buurniveau)

⁵ Bijlage 'Effecten op mens en milieu' van de werkgroep van Beter Kruispunt

Tabel 1 tellingen in het kader van straatvinken op 16 mei 2024

resultaten verkeerstelling Prins Boudewijnlaan op 16 mei tussen 17u en 18u net voor kruispunt met R11 (in Wilrijk, ten noorden van het kruispunt ter hoogte van nr166)				
	Richting		totaal	
	noorden	zuiden		
vrachtwagen	2	4	6	modal split
bestelwagen	102	72	174	
auto/brommer	1101	1209	2310	88% 12%
bus	9	15	24	
fiets	124	134	258	2544 pae/u
bakfiets	5	10	15	
voetganger	2	24	26	
step	2	0	2	

Daarnaast signaleert AWW een probleem met de doorstroming. Dit is echter niet op te lossen op dit specifieke punt en ook een eerder tijdelijk probleem enkel op de spitsuren (zie ook hiervoor de analyse in de bijlage 'effecten op mens en omgeving' van Beter Kruispunt). De bewoners willen het totaal aantal gemotoriseerd verkeer zien halveren om de leefbaarheid te verbeteren en de doorstroming zou zo ook in 1 klap weer vlot zijn. Dit kan natuurlijk niet enkel gerealiseerd worden door aanpassingen op dit ene punt en zou moeten kaderen in de plannen van stad en het Toekomstverbond⁶ om een modal shift van 50/50 te bereiken in de hele regio door investeringen in fietsvoorzieningen en Openbaar Vervoer. Plaatselijke ingrepen dragen hier wel zeker toe bij.

1.2. Situering

1.2.1. Ruimtelijk Kader

1.2.1.1 Macroniveau

Het kruispunt ligt in het zuiden van Antwerpen, binnen het district Wilrijk, vlakbij de grens met de gemeentes Morselt en Edegem. Antwerpen is de grootste stad van het Vlaamse gewest in België. De stad heeft 538.910 inwoners⁽⁷⁾ en herbergt één van de grootste havens van Europa, wat zorgt voor enorm veel internationaal vrachtverkeer van en naar de haven ten noorden van de stad, vlakbij de Nederlandse grens. Op de Antwerpse Ring kruisen volgende Europese hoofdwegen: E19, E313, E17 en E34. De R11 werd ooit geconcipteerd als deel van een geplande 2^{de} Ring rond Antwerpen en ook nu nog zijn er plannen om deze te realiseren in het verlengde van de nieuwe Rand (A102)⁸.

⁶

https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1635943327/DEF-170314-TOEKOMSTVERBOND-VOOR-BEREIKBAARHEID-EN-LEEFBAARHEID-NA-IKW_wywyf.pdf

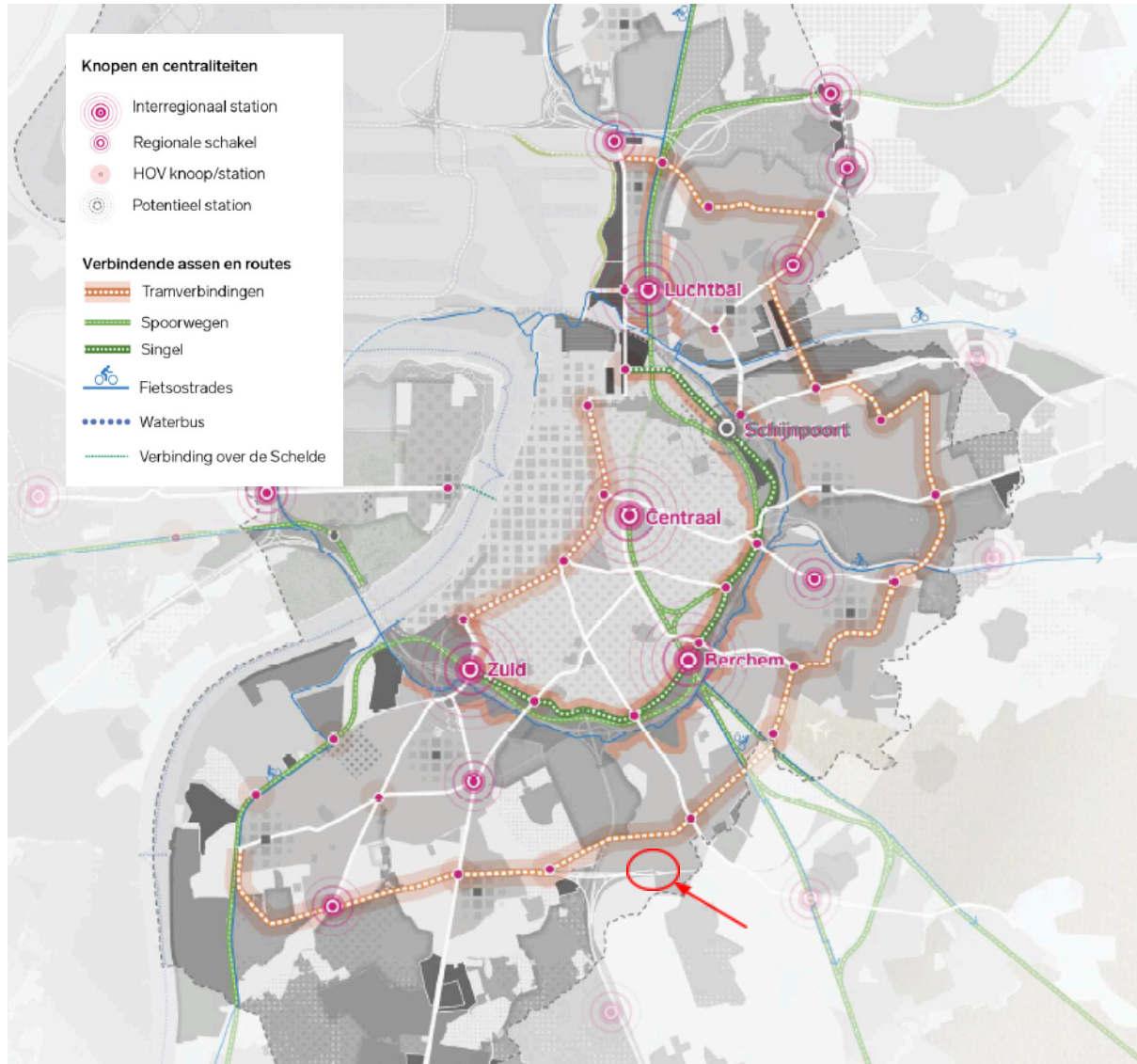
⁷ Bron Statbel, 1/01/2023

⁸ <https://www.denieuwerand.be/>



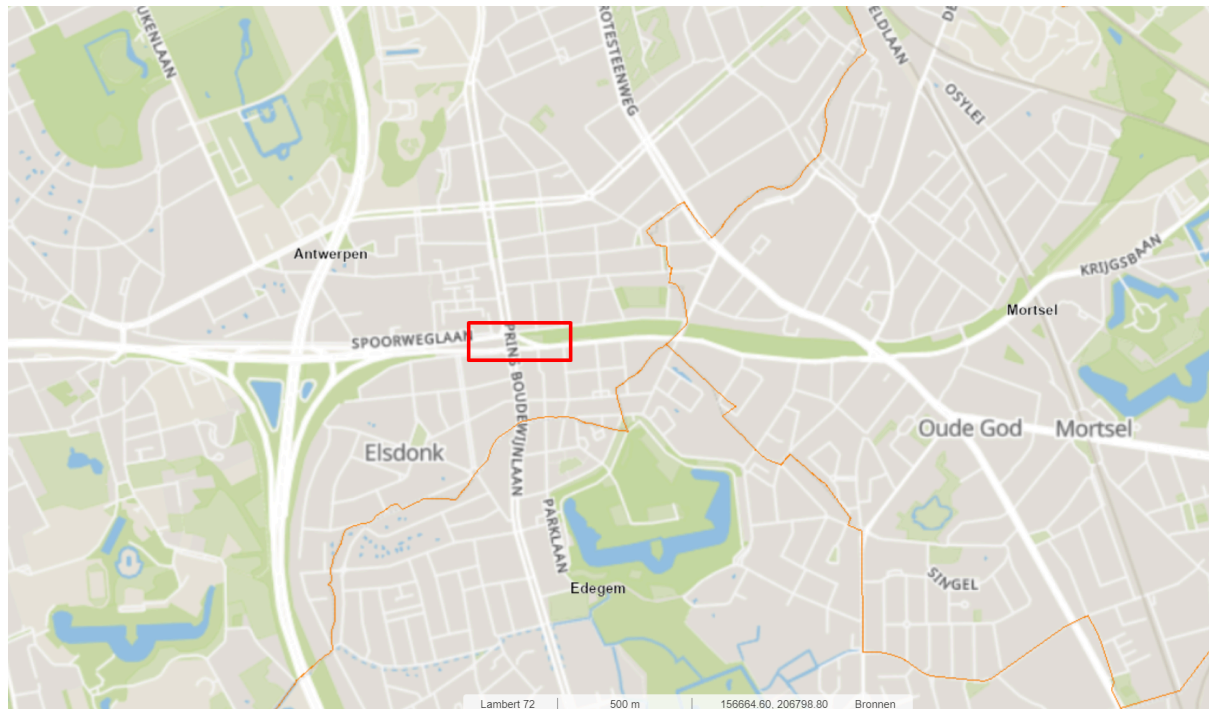
Figuur 1 plattegrond Antwerpen en omliggende gemeenten met situering kruispunt

In het pas goedgekeurde nieuwe Structureel Ruimtelijk Plan van Antwerpen (SRA) vind je ons kruispunt bijna niet meer terug. De districtenlijn (tramlijn) is verschoven naar het noorden en loopt over de Groenenborgerlaan. Meer naar het westen is er een compacte aansluiting tussen R11 en A12 gepland, maar ter hoogte van ons kruispunt zijn de plannen vandaag eerder om hier lokale wegen van te maken.



Figuur 2: uittreksel uit SRA goedgekeurd in mei 2024

1.2.1.2 Mesoniveau



Op het gewestplan is de zone ingekleurd als parkgebied⁹ (zie figuur 4). Net voorbij het kruispunt richting oosten (waar de Krijgsbaan/R11 de Frans van Dunlaan wordt) verandert de 'ringweg' dan ook opnieuw in een lokale ontsluitingsweg van 1 rijbaan in elke richting, vlakbij de huizen. Gezien de te verwachten gevolgen van de klimaatopwarming en de plaatselijke bevolkingsdichtheid is het omvormen van de volledige R11 naar een echte ringweg niet meer wenselijk.

1. Het kruispunt ligt in pluviaal overstromingsgevoelig gebied, pluviaal met score van D.¹⁰
2. Het aanwezige groen en zeker de bestaande (oudere, grote) bomen zijn cruciaal om de omgeving af te koelen.
3. De leefbaarheid komt nu al in het gedrang door slechte luchtkwaliteit en de geluidsoverlast, aangezien deze wegen zich in dichtbevolkt gebied bevinden.¹¹ (In het beleidsplan van het district Wilrijk wordt om die reden al voorzien in geluidsschermen)

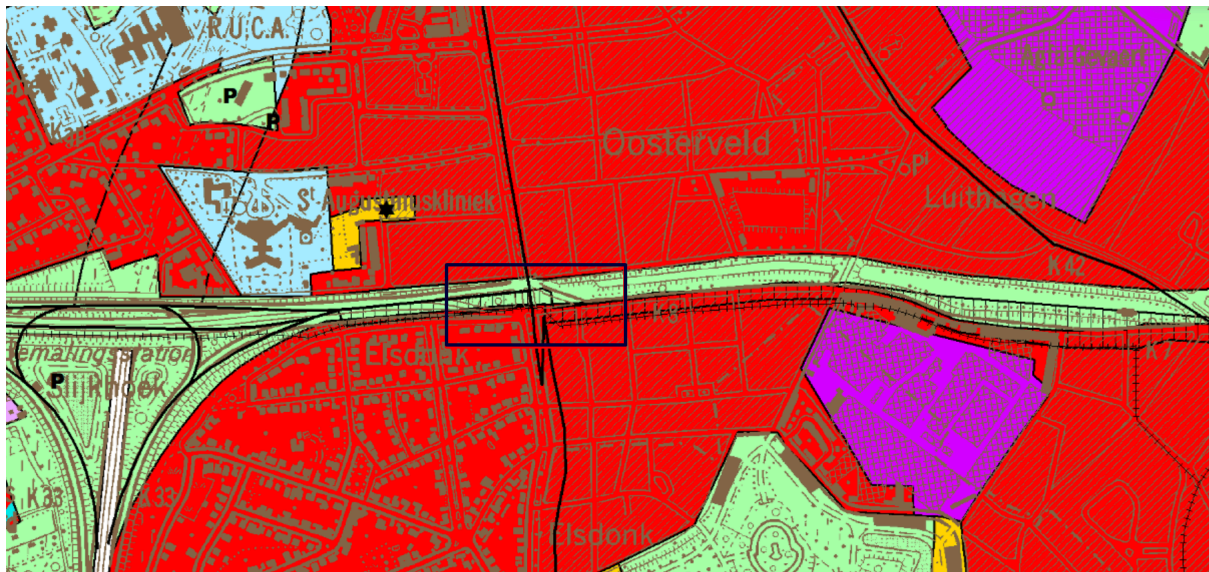


Figuur 3 Bron: Geopunt.be - Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden pluviaal, 2023

⁹ De wet (omzendbrief 8-7-1997 inrichting en toepassing ontwerp-gewestplannen en gewestplannen) zegt over de parkgebieden o.a. dat ze in hun staat bewaard moeten blijven of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in al dan niet verstedelijkt gebied hun sociale functie vervullen. Voorts zegt de wet dat het geenszins de bedoeling is de parken in te richten voor actieve recreatie. Daarnaast wordt in deze omloopbrief aangegeven dat slechts die werken en handelingen kunnen toegelaten worden die strikt noodzakelijk zijn voor de openstelling, het behoud, verfraaiing en/of aanleg van het park. Dus bomen kappen is hier niet toegestaan.

¹⁰ Bron: Geopunt.be - Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden pluviaal, 2023

¹¹ 3888 huishoudens in de onmiddellijke omgeving (bron Statbel: de 4 statistische sectoren rond het kruispunt in 2022)



Figuur 4 gewestplan zone

Ten westen van het gebied bevindt zich een op- en afrit van de E19 in de vorm van een half klaverblad. Vlakbij bevindt zich het Sint Augustinus ziekenhuis met een spoedafdeling, een campus van de universiteit, een basisschool, industriezone (site van Agfa Gevaert) en waardevolle natuur in de vorm van Fort 5 in Edegem.

1.2.1.3 Microniveau

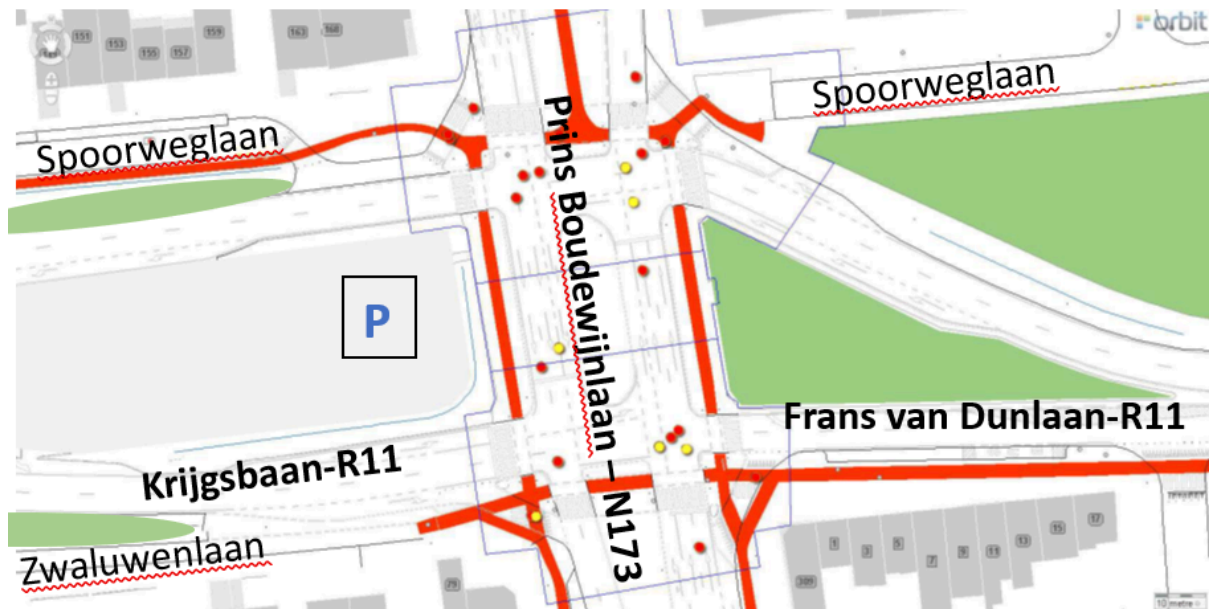


Figuur 5 bovenaanzicht projectgebied, bron:

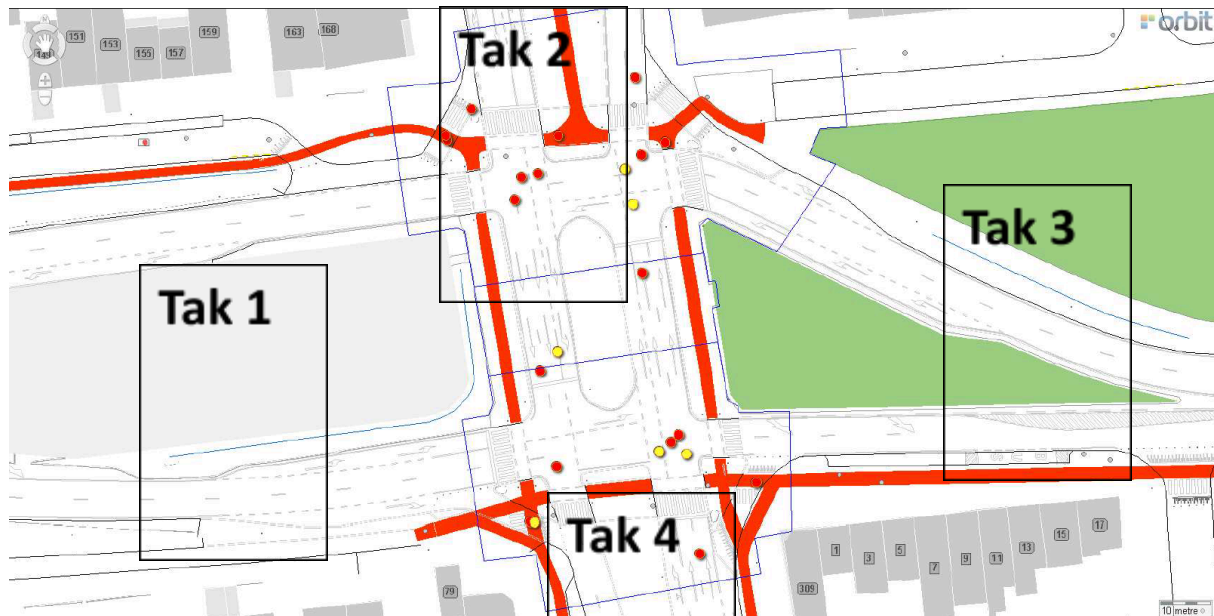
<https://www.wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-kruispunt-frans-van-dunlaan-prins-boudewijnlaan-wilrijk>

Het betreft een vierarmig verkeerslichtengeregeld kruispunt, opgebouwd door de Prins Boudewijnlaan (N173-lokale verbindingsweg ten noorden, regionale weg ten zuiden van het

kruispunt) de R11 (Krijgsbaan ten westen, Frans van Dunlaan ten oosten van N173), en situeert zich binnen de bebouwde kom. Het beslaat een aanzienlijke oppervlakte wat resulteert in een bijzonder groot en onoverzichtelijk kruispunt. Onderstaande figuur brengt het kruispunt in kaart. Per kruispunttak volgt een beschrijving. Het gaat om een knooppunt, aangezien wegen van verschillende categorisering hier samenkomen, maar wegen op dit punt ook overgaan van de ene categorisering naar de andere.



De huidige parking net naast het kruispunt is zonevreemd en werd eigenlijk tijdelijk aangelegd als minderhindermaatregel tijdens werken aan de Ring. Dit is volgens het gewestplan parkgebied dat hersteld moet worden. Aangezien het hier om pluviaal overstromingsgevoelig gebied gaat, is opnieuw ontharden echt wel noodzakelijk.

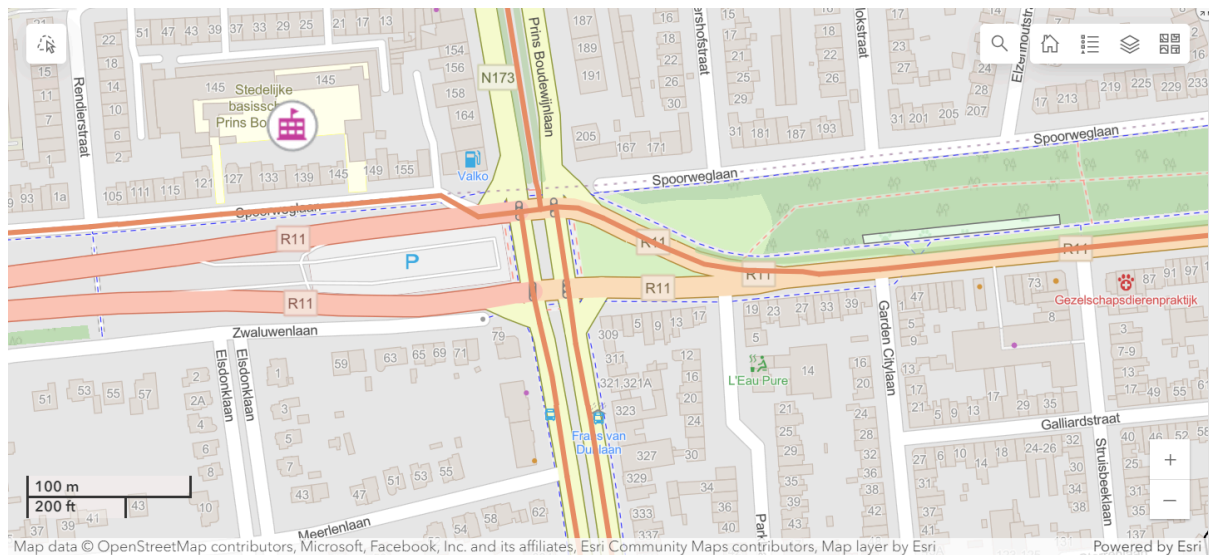


Tak 1: Krijgsbaan (R11)

Wegbeheerder	AWV
Wegcategorie	Steenweg (secundaire III)
voorrangstatuut	Nvt, autoweg zonder zijstraten, enkel op-afritten naar parking en E19
snelheidsregime	90 km/u
profiel	2 rijstroken in elke richting met tussenin de carpoolparking, richting Frans van Dunlaan (ten zuiden van de parking) ook een afslagstrook naar links en naar rechts
parkeren	Carpool Wilrijk centraal tussen beide rijrichtingen toegankelijk via afslagstroken
openbaar vervoer	geen
Fiets	geen
Voetganger	geen
Oversteekvoorzieningen	geen
Uitzonderlijke transporten	240Ton/+5/R3
Urgentieroute	Route naar de spoed van GZA Sint Augustinus

‘Ventweg’: Spoorweglaan ten westen van Prins Boudewijnlaan

Ik voeg deze straat even toe voor de volledigheid. Dit is de enige straat, parallel aan de R11 die momenteel toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer vanaf het kruispunt. De andere straten (andere deel Spoorweglaan en Zwaluwenlaan) lopen dood aan het kruispunt (verkeersfilter/‘knip’ in de vorm van doorlopend voetpad/pleintje). Hier loopt het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk verder naast de R11/Tak 1 (Krijgsbaan). Het fietspad is een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de kant van de berm tussen de straat en de R11 van 2m, dus nog niet aangelegd volgens de huidige normen.



Figuur 6 bron: dashboard verkeersongevallen provincie Antwerpen - Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Ook loopt langs deze straat een route naar de Spoed van GZA Sint Augustinus. Op dit moment is de straat aangelegd in kasseien, enkelrichting in westelijke richting en zone 30 met langs weerszijden langsparkeren.

Op de hoek van het noordwestelijke kwadrant bevindt zich verhuurbedrijf Valko, dat auto's en bestelwagens verhuurt. Op de hoek is hun eigen tankstation en hun kantoor. Aan de overkant van de straat ter hoogte van Prins Boudewijnlaan 203 is er een parking van hen.

Tak 2: Prins Boudewijnlaan 'noord' (N173)

Wegbeheerder	AWV
Wegcategorie	Stadsweg (lokale I)
voorrangstatuut	voorrangsweg
snelheidsregime	50km/u
profiel	2 rijstroken in elke richting gescheiden door een groene middenberm
parkeren	Langsparkeren aan zijde middenberm
openbaar vervoer	Bus 32 (Antwerpen F. Rooseveltplaats - Edegem Sint-Goriksplein)
Fiets	Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad op de middenberm (2,50m)
Voetganger	voetpaden
Oversteekvoorzieningen	Zebapaden en fietsoversteekplaatsen (lichtengeregeld en in de voorrang op de bypasses voor de rechts afslaanende auto's)
Uitzonderlijke transporten	240Ton/+5/R2
Urgentieroute	ja

Tak 3: Frans van Dunlaan (R11)

Wegbeheerder	AWV
--------------	-----

Wegcategorie	Steenweg (secundaire III)
voorrangstatuut	voorrangsweg
snelheidsregime	50 km/u
profiel	2 rijbanen, 1 in elke richting met middenbaanmerkering. Net voor het kruispunt splitst de rijbaan in 2 rijstroken richting westen en 1 richting oosten met tussen groene berm in driehoekvorm
parkeren	Langsparkeren en dwars parkeren aan huizenzijde
openbaar vervoer	geen
Fiets	Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad (2,5m) tussen geparkeerde auto's en aanliggend aan de stoep tot net voorbij de Garden Citylaan waar het fietspad verschuift naar de parkzone aldaar aan de overkant van de straat.
Voetganger	Voetpad en wandelpaden in de parkzone meer naar het oosten
Oversteekvoorzieningen	2 lichtengeregelde oversteekplaatsen met tussenin groene berm van 38m lang ter hoogte van het kruispunt.
Uitzonderlijke transporten	240Ton/+5/R3
Urgentieroute	ja

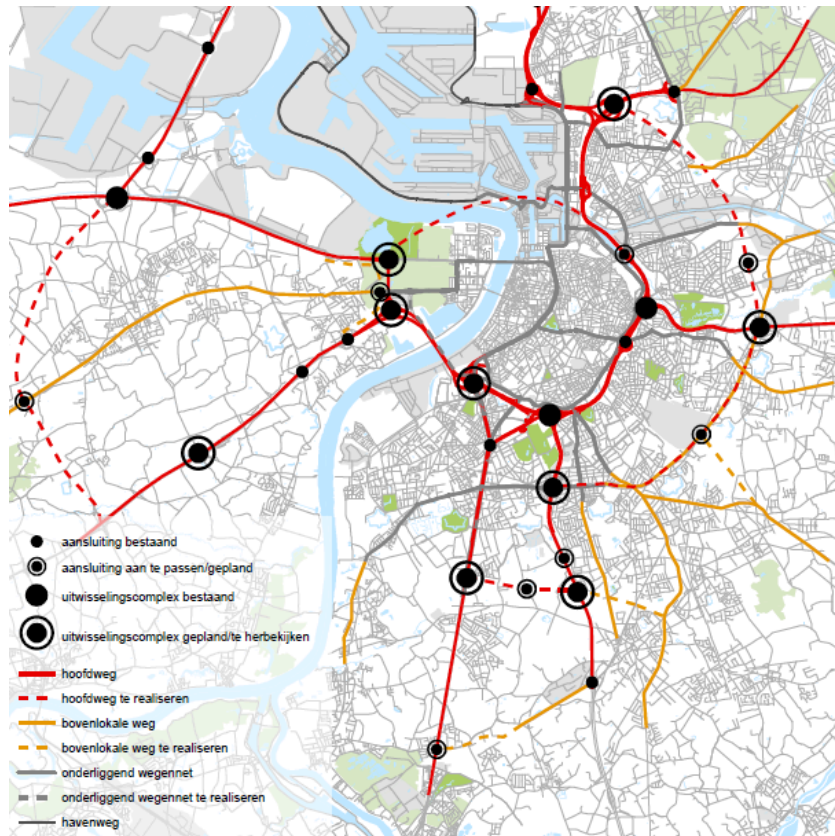
Tak 4: Prins Boudewijnlaan 'zuid' (N173)

Wegbeheerder	AWV
Wegcategorie	Stadsweg (lokale I)
voorrangstatuut	Voorrangsweg
snelheidsregime	70km/u
profiel	2 rijstroken in elke richting, gescheiden door een groene middenberm
parkeren	Langsparkeren aan de kant van de bebouwing
openbaar vervoer	Bus 32 (Antwerpen F. Rooseveltplaats - Edegem Sint-Goriksplein)
Fiets	Verhoogd aanliggend fietspad (2m) enkelrichting aan weerszijden
Voetganger	voetpad
Oversteekvoorzieningen	Lichtengeregelde oversteekplaats met eiland op de middenberm en zebapaden en fietsoversteekplaatsen in de voorrang op de bypasses
Uitzonderlijke transporten	240Ton/+5/R2
Urgentieroute	ja

1.2.2. Verkeerskundig kader

1.2.2.1. Wegencategorisering

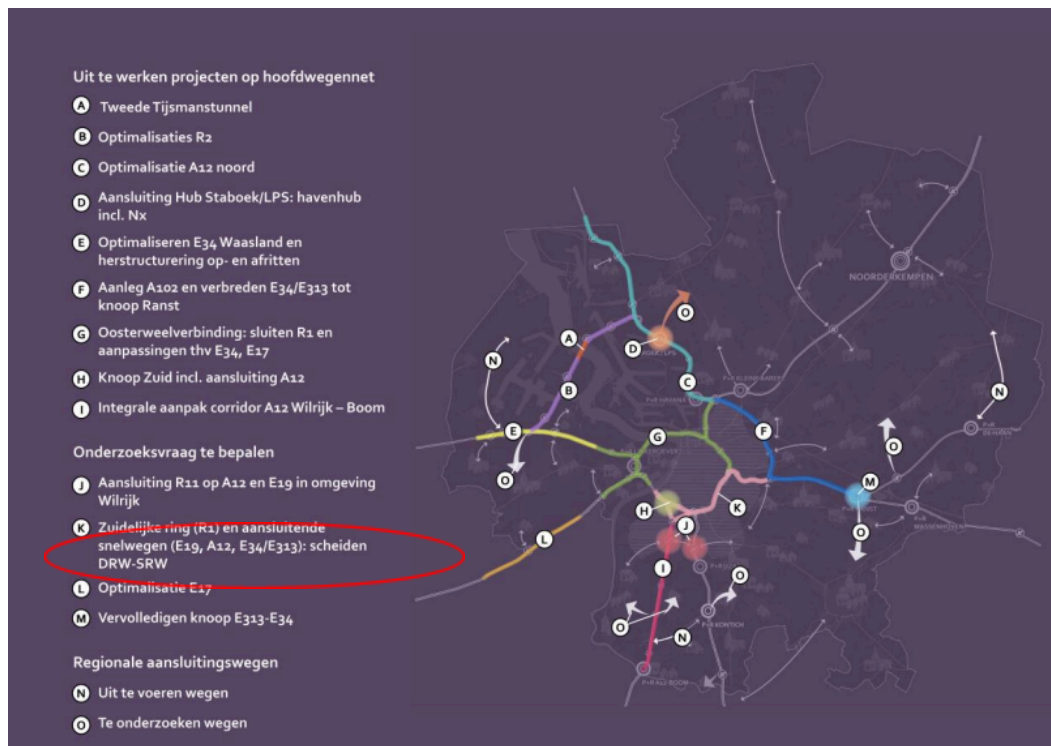
Binnen het mobiliteitsplan 2020 van de Stad Antwerpen is er sprake van een ondergrondse R11bis die men wenste aan te leggen in het verlengde van de eveneens geplande A102 als aanvullende Ringweg. Nu de effectieve aanleg van de Oosterweelverbinding echter een eerder breed uitgevallen versie is geworden, lijkt dit plan niet meer wenselijk en is het alleszins zeer onzeker geworden of dit nog uitgevoerd zal worden in de toekomst.



Figuur 7: hoofdwegen zoals aangeduid in het Antwerpse mobiliteitsplan. R11 en N173 zijn hierop secundaire en lokale wegen, maar men tekende wel een stippellijntje voor een eventueel aan te leggen R11 bis in een tunnel

In het vervoerregioplan heeft men het dan ook eerder over een te onderzoeken piste en ziet men het ontbreken van een aansluiting van R11 op de A12 als een probleem. Gezien het ontbreken van beschikbare oppervlakte lijkt dit niet meer te realiseren en ook niet meer wenselijk.

(zie SRA in figuur 2 hierboven voor andere plannen waarbij het kruispunt geen belangrijke rol meer speelt)



Figuur 8: bron Routeplan 2030 (mobiliteitsplan van de vervoerregio Antwerpen)

We gaan dan ook verder uit van de huidige aanwezige wegen en categorisering in het Antwerpse mobiliteitsplan.



Figuur 9: wegcategorisering in het mobiliteitsplan 2020 van stad Antwerpen

De Prins Boudewijnlaan is een stadsweg, wat overeenkomt met Lokale I, die zorgt voor verbinden op lokaal niveau, met als norm 50km/u en afgescheiden fietspaden. Net iets meer naar het zuiden verwordt deze wel tot bovenlokale weg. De R11 is een steenweg, wat overeenkomt met Secundaire

III, die zorgt voor verbinden en verzamelen op het niveau van de agglomeratie. Vrijliggende fietspaden zijn ook hier de norm en het snelheidsregime kan hier 50 of 70km/u zijn. Heel concreet zorgt de R11 vanaf het kruispunt voor ontsluiting van en naar de E19. De Prins Boudewijnlaan is een lokale verbindingsweg net als het overige deel van de R11 (Frans Van Dunlaan ten oosten van het kruispunt).

1.2.2.2. Fietswegennet

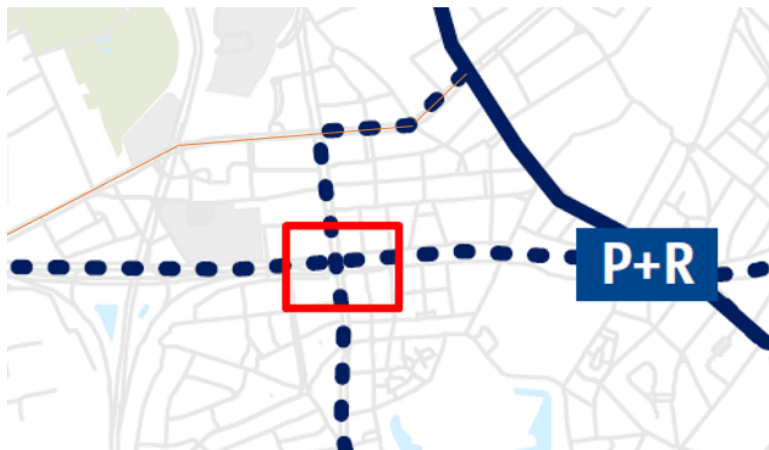
Over en langs ons kruispunt loopt een bovenlokale fietsroutenetwerk (zie figuur 5 bij ruimtelijk kader). Het gaat hier om een kernroute, wat een niveau is tussen de fietsostrades en de lokale fietsroutes. Zij zorgen voor snelle verbindingen tussen woonkernen, districtskernen en belangrijke kernfuncties. Ze zijn meestal de kortste en meest logische route voor de fietser met bestemmingen in de stad op middellange afstand. Deze routes krijgen voornamelijk vorm door vrijliggende of aanliggende fietspaden. Voor Antwerpen is de uitwerking van de Districtenroute een cruciale schakel in de verdere verfijning van (de overgang naar) het stadsnet.

Er lopen geen recreatieve fietsroutes langs dit kruispunt. De fietsknooppunten kozen voor de trage weg onder de R11 net ten westen van ons punt.

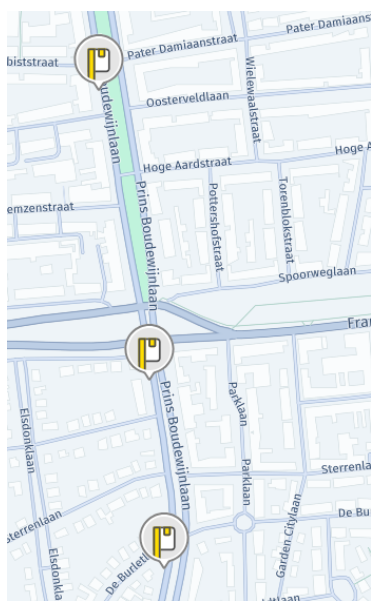
Ook voor voetgangers is dit de beste route als zij ten westen van het kruispunt hun bestemming hebben.

1.2.2.3. Openbaar Vervoer

In het Antwerpse mobiliteitsplan pleit men voor het aanleggen van een HOV tramlijn op de Krijgsbaan die aansluit op de bestaande tramlijn tussen Mortsel en Antwerpen centrum op de Grote Steenweg. Deze tram zou zorgen voor een tangentiële verbinding tussen de districten en randgemeenten van Antwerpen. Ondertussen zijn er eerder plannen om deze lijn aan te leggen over de Ringlaan/Groenenborgerlaan (oranje lijn op figuur 11 hieronder) .

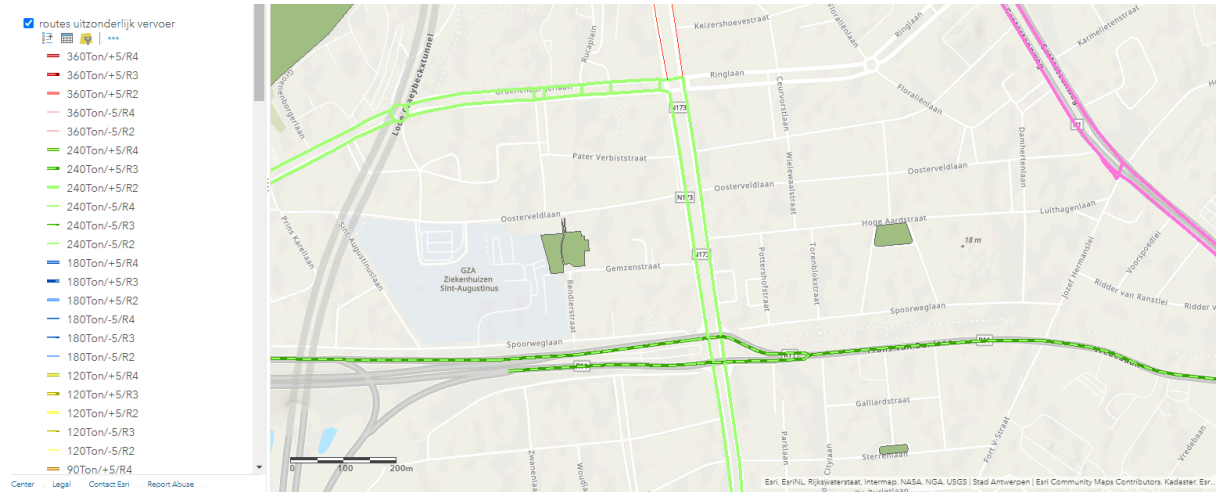


Figuur 10: tramnet zoals getekend in mobiliteitsplan 2030



Vandaag loopt er enkel een buslijn over het kruispunt: Lijn 32 Rooseveltplaats – Berchem station – Edegem. Dit is dan ook de enige OV verbinding tussen deze wijk en het stadscentrum. Tijdens de spitsuren in de week komt er elke 10 minuten een bus en tellen we ook enkele schoolbussen.

1.2.2.4. Uitzonderlijk Vervoer



Figuur 12: routes uitzonderlijk vervoer (bron geodata.antwerpen.be)

De 4 takken van het kruispunt vormen een onderdeel van de routes voor uitzonderlijk vervoer tot 240 ton.

2. Analyse

2.1. Ongevallenanalyse

Een eerste vaststelling is dat het merendeel van de ongevallen plaatsvindt tijdens de avondspits op weekdays en dan zelfs typisch vooral in de drukste spits op vrijdagmiddag/avond. Men kan duidelijk 2 soorten onderscheiden:

1. ongevallen veelal met enkel blikshade en eventueel lichtgewonden in het midden van het kruispunt door conflicten tussen doorgaand en afslaand verkeer.

2. Aanrijdingen van fietsers op de bypasses

Een derde categorie zijn aanrijdingen door flagrante overtredingen en/of onoplettendheid en ongeduldige manoeuvres tijdens de drukte zoals plots achteruit rijden of van rijstrook wisselen.

Ter plaatse kan je tijdens de spits vele 'bijna ongevallen' en conflicten waarnemen van alle 3 de categorieën en begrijp je meteen de statistieken uit de analyse in de bijlages van de politie¹².

- (1.) Het kruispunt bestaat eigenlijk uit 2 kruispunten met tussenin een strook waarvan aan beide zijden afslaand verkeer naast een soort middeneiland (groen niemandsland in ovaalvorm) dient te verzamelen tijdens de groentijd om dan vervolgens verder te rijden. Als het drukker wordt, is er echter geen ruimte meer om daar te wachten en/of wordt men ongeduldig of staat men daar nog steeds als de groentijd voorbij is en begeeft men zich tussen het doorgaand verkeer. Ook zijn er regelmatig voertuigen die een U-turn maken en zo ook een strook bezetten. Er verzamelen zich ook telkens voertuigen vanuit 2 takken die beiden een linksafslaande beweging maken.



Figuur 13 ongevallenplaatje periode 2020-2022 (bron politiezone Antwerpen)

Zo kan je linksaf slaan richting E19 komende van het zuiden langs de Prins Boudewijnlaan (oranje pijl), maar komen er in hetzelfde vak naast het middeneiland ook voertuigen vanuit de Frans Van Dunlaan die linksaf slaan richting Edegem (blauwe pijl). Aan de zuidelijke zijde ziet men exact hetzelfde probleem in de andere richting.

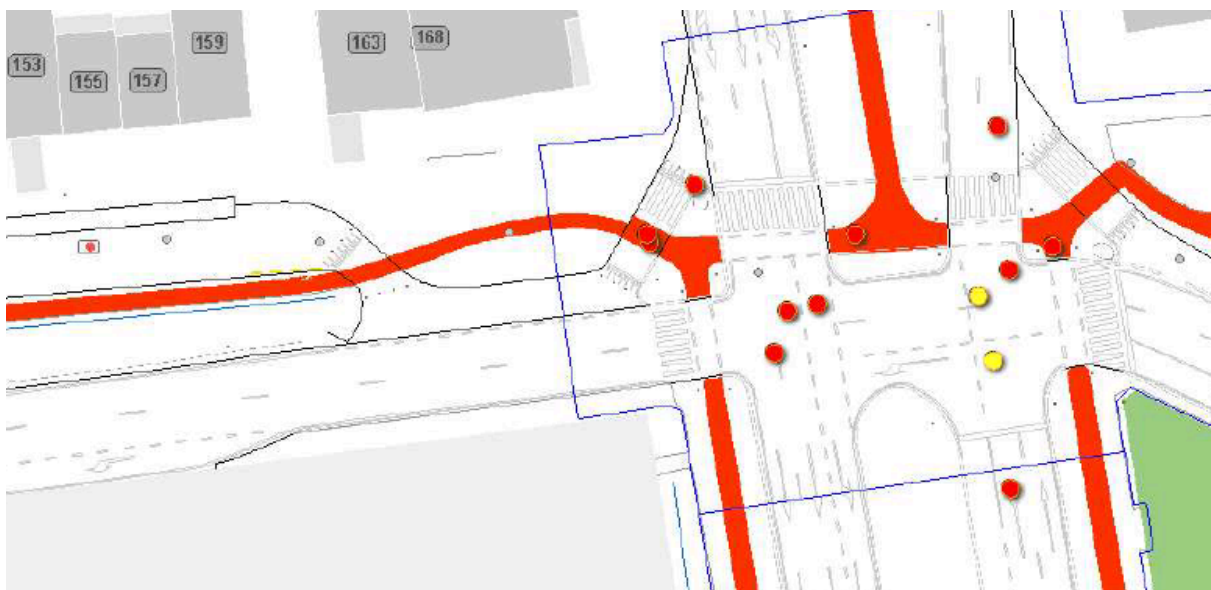
- (2.) Op de bypasses op het zuidelijke deel ligt een zebrapad en voetpad op een verhoogde berm en zijn voetgangers en fietsers dus in de voorrang en wordt het verkeer vertraagd, maar de oversteekplaatsen zijn niet hoog genoeg of zelfs enkel aangeduid met sinusmarkering, maar niet echt verhoogd. Bovendien gaat het elke keer over 2 fietspaden (1 in elke richting) die

¹² Zie bijlage 1 en 2 achteraan

men als rechtsafslaanende auto kruist en dat met fietsers die van beide kanten kunnen komen.



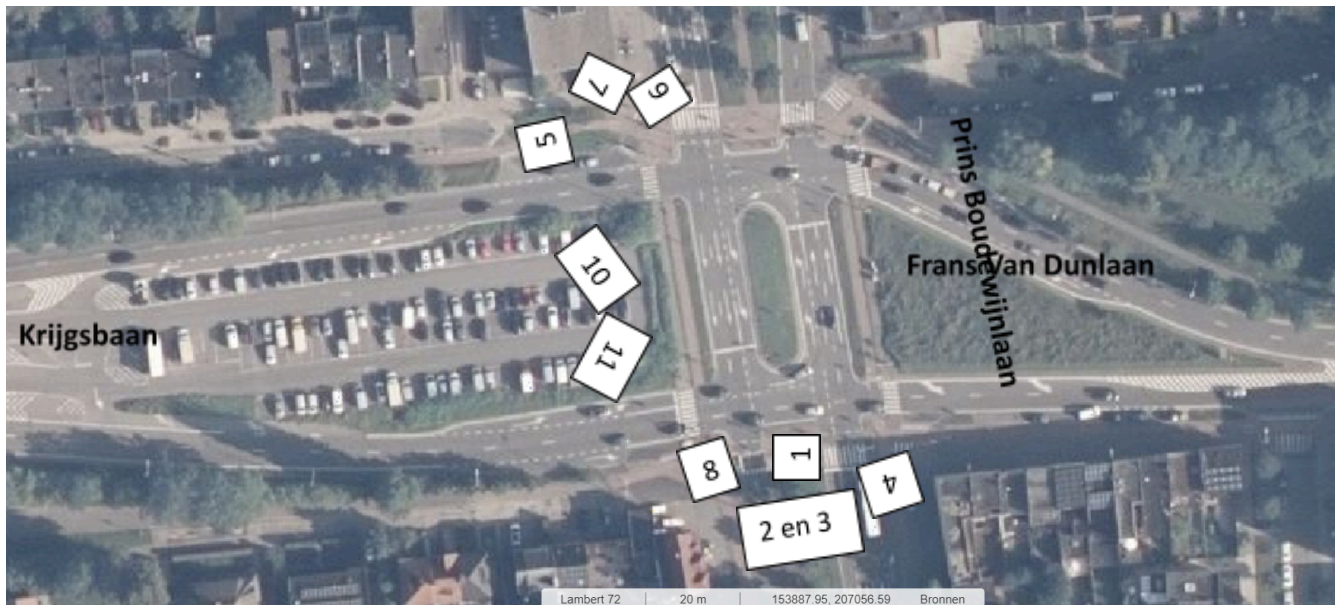
Figuur 14: ongevallenplaatje zuidelijk deel (periode 2020-2022)



Figuur 15: ongevallenplaatje zoom noordelijk deel - Spoorweglaan west

Als men vanuit noordelijke richting vanuit de Prins Boudewijnlaan naar rechts afslaat om vervolgens de Spoorweglaan in te gaan, kruist men zelfs 2 keer dezelfde fietser. Er gebeuren eigenlijk nog verwonderlijk weinig ongevallen op deze bypasses, zeker gezien de drukte en de vaak hoge snelheden. Dit komt vooral omdat de meeste voetgangers en fietsers zich heel bewust zijn van het gevaar aangezien er geen verkeerslichten zijn en niet zonder omkijken de bypass oversteken.

2.2. Observaties ter plaatse



Figuur 16: luchtfoto van geopunt.be met aanduiding van de gezichtspunten van de foto's

Alle foto's in dit onderdeel zijn door mezelf genomen tijdens de spits tussen 16u en 17u op een maandag. De cijfers staan volgens de kijkrichting.



foto 1

Bij dit punt zie je verschillende problemen samenkomen.

- Het zebrapad is na een herstelling van het wegdek niet meer zichtbaar.
- De bypass waar voertuigen onmiddellijk rechtsaf kunnen slaan zonder licht en komende van een autoweg waar ze 90km/u mogen rijden, maar waar men dus wel voetgangers en fietsers kruist die zagezegd in de voorrang zitten.
- De bypass lijkt verhoogd te zijn ingericht, maar in werkelijkheid gaat het slechts om een heel lichte verhoging en sinusmarkering en is het remmende effect dus minimaal.
- Hoewel je in de verte wel een brommer ziet aankomen van de R11, rijden de meeste brommers hier begrijpelijkerwijze wel gewoon over het fietspad en door de knip, ook al is dit volgens het aanwezige verkeersbord M7 eigenlijk verboden.
- Het zebrapad geklemd tussen een driehoek van fietspaden is eveneens problematisch en hoe voetgangers hier reglementair rechtdoor moeten wandelen, is nog maar de vraag.
- Tenslotte zijn alle voetpaden en fietspaden hier op hetzelfde niveau als de rijbaan. Hoewel dit natuurlijk voordelen heeft voor de toegankelijkheid voor fietsers, rolstoelgebruikers, kinderwagens e.d. geeft dit subjectief een hoog onveiligheidsgevoel.



foto 2



foto 3, net enkele tellen later

Hier ziet men duidelijk de conflicten die ontstaan door het linksafslaande verkeer ter hoogte van de groene ovale middenberm. Let ook op de vele borden, al dan niet vanzelf scheefgezakt of aangereden.



foto 4

De situatie voor bromfietzers is echt heel onduidelijk. Op Foto 1 zagen we een verbod, hier zijn ze dan weer verplicht om op het fietspad te rijden.



De statistieken van de afgelopen 4 jaar tonen op dit punt geen ongevallen, maar als je hier ter plekke bent, is dit een zeer onaangenaam punt. Auto's en vrachtwagens duwen hier na het kruispunt op hun gaspedaal want zien een vrije baan en het bord F9 (autoweg) en een snelheidslimiet van 90km/u (!) (zie foto 6). Links ligt de parking die toegankelijk is via een afslagstrook en zonder enige berm of veiligheidsmarge. Rechts kan men de Spoorweglaan indraaien terwijl men het dubbelrichtings fietspad in de voorrang kruist. Dit fietspad is ook veel te smal om een veilig dubbelrichtingsfietspad te zijn.

*foto 6*

Voertuigen mogen deze bypass enkel gebruiken om rechtsaf te slaan (zie het aanwezige bord D1f), maar dat kan dus zowel naar de Spoorweglaan zijn als de R11 op richting oprit E19. Ze dienen dan uiteraard voorrang te verlenen aan het doorgaande verkeer, maar dat is niet altijd evident en fietsers en voetgangers zijn hier vaak het slachtoffer van zoals te zien op foto 7.

*foto 7*



foto 8

Het hele kruispunt is gedimensioneerd als autoweg op maat van grote vrachtwagens. Zo schiet er natuurlijk vaak te weinig ruimte over om je als voetganger en fietser op te stellen aan het licht. Dit wordt nog meer bemoeilijkt door de grote verlichtingspalen en de vele aanwezige borden. Op de hoeken tussen bypass en lichtengeregelde oversteekplaats bevindt zich steeds een verkeersplateau met reflecterende paal. Dat dit geen overbodige luxe is, is af te leiden aan de vele beschadigingen aan deze eilandjes. Als men hier als voetganger staat, vormt dit de enige barrière tussen jou en het voorbijrazende verkeer (vaak aan 70km/u).

De Carpoolparking

Ik heb ook even de tijd genomen om de aangelegde parking in het midden van de Krijgsbaan ten westen van het kruispunt aan een onderzoekje te onderwerpen. Deze parking werd tijdelijk aangelegd tijdens de vorige 'werf van de eeuw', de werken aan de Ring in 2004 als carpoolparking. (zie situering) Vandaag lijkt dit voor AWW en de stad een handige buurtparking die ze niet kwijt willen, hoewel deze dus eigenlijk terug groenzone moet worden volgens het gewestplan.

Bij een telling tijdens de avondspits rond 17u heb ik het volgende kunnen vaststellen:



- Er zijn ongeveer 140 autostaanplaatsen. Ik zeg bewust 'ongeveer' omdat er veel vrachtwagens staan die 2 plekken innemen en ook

een aantal (al dan niet officiële) plaatsen voor vrachtwagens, waarvan enkele ook parallel aan de autoweg iets meer naar het westen, aan de rand van de parking. Officieel zijn er 144 plaatsen, samen met een aantal langspaarkeerplaatsen 164.

- Na de vele regen in april en mei 2024 kon ik met eigen ogen de waterproblematiek vaststellen.

- De toegang tot de parking als voetganger is eigenlijk eerder ontoegankelijk met aan de ene zijde een olifantenpaadje en een geïmproviseerd bruggetje over de beek en aan de andere kant nog net een asfalt weggetje tussen de struiken.



foto 10

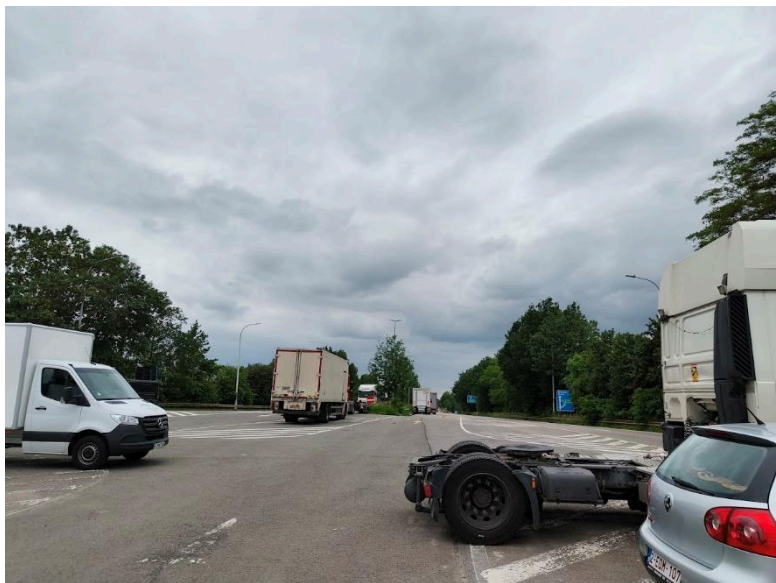


foto 11

- Er stonden 17 voertuigen van het verhuurbedrijf Valko op de parking. (zie situering, dit bedrijf bezit ook een eigen parking in de Prins Boudewijnlaan). Volgens buurtbewoners is dit aantal vaak nog veel hoger. Vooral hun bestelwagens staan op de openbare parking.

*foto 12*

- Voor het grootste deel is er niets van afscherming of berm tussen de parking en de autoweg (90km/u!). Om deze reden en ook door de slechte toegankelijkheid zijn er maar weinig buurtbewoners die effectief van de parking gebruikmaken. Ze ervaren hem als eng, zowel op vlak van verkeersveiligheid als op sociaal vlak.



- De parking wordt volgens hen vooral door vrachtwagens, Valko en enkele carpoolers gebruikt, wat wel lijkt te stroken met mijn observaties.
- Er bevindt zich ook een fietsenstalling op de parking wat in potentie zou kunnen zorgen voor pendelaars die met de fiets tot hier komen en dan meteen de E19 op kunnen, maar in de praktijk lijkt dit niet echt veel te gebeuren, waarschijnlijk ook door het onveiligheidsgevoel, wat me zelf ook meteen beкроop als ik hier rondliep.

*foto 14***Conclusies eerdere studies:**

De noodzaak van deze parking is op geen enkele wijze aangetoond. De huidige parking is toevallig en tijdelijk ontstaan bij de herstellingswerken aan de Antwerpse ring R1. Uit de eerste studies in navolging van de werken aan de Ring R1 (In 2005 – naar aanleiding van een eindrapport n.a.v. de evaluatie van de hinder tijdens de werken op de R1) werd vastgesteld dat deze parking een gemiddelde bezettingsgraad kende van auto's van 19-22%. Deze parking werd derhalve slechts in beperkte mate gebruikt.

Ook uit de parkeerstudie van MINT bleek dat er geen noodzaak is aan een buurtparking. Volgens MINT wordt slechts 20% van deze parking gebruikt door bewoners.

2.3. Snelheden en intensiteiten

Bij aanvang van dit project ging AWV tellingen uitvoeren en de resultaten bezorgen voor de deadline van deze taak. Dit is echter uitgesteld tot begin juni. Uit eigen tellingen en de tellingen van straatvinken van 2023 op de Prins Boudewijnlaan ten zuiden van het kruispunt, kunnen we al wel heel wat afleiden. Beide tellingen gebeurden op een weekday tijdens de spits tussen 17u en 18u. Op de Prins Boudewijnlaan een eindje ten zuiden van het kruispunt telde men 1077 pae in de richting van de stad (richting noorden) en 840 pae richting zuiden. Wij telden zelf net ten noorden van het kruispunt 2544 pae in beide richtingen samen. Hier was er net iets meer verkeer richting zuiden, dan in noordelijke richting, dus waarschijnlijk naar oprit E19, maar het verschil was klein. (zie tabel 1 bij

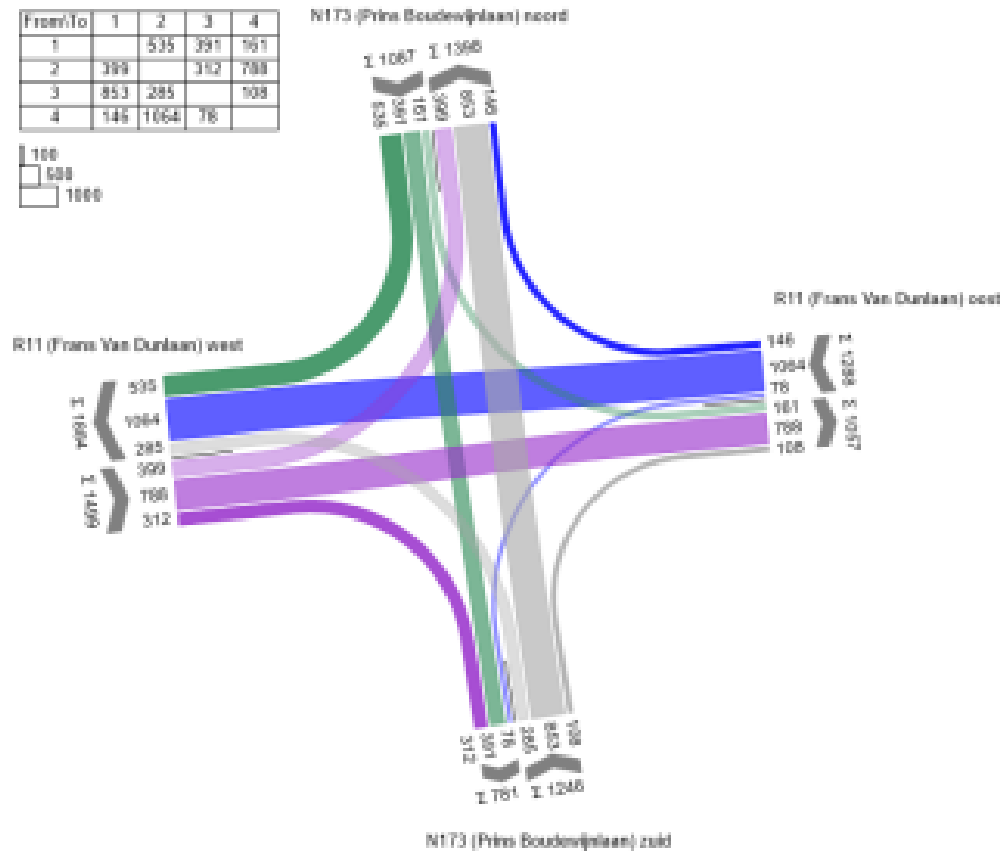
probleemsignalering). Eenzelfde grootte orde valt te verwachten op de Frans Van Dunlaan/Krijgsbaan.

Eerdere tellingen, stroomdiagram en capaciteitsbeoordeling dateren uit 2018 en bevestigen dit. Het merendeel van het verkeer is aan de noordelijke zijde en dit vooral van en naar E19 en stadwaarts.

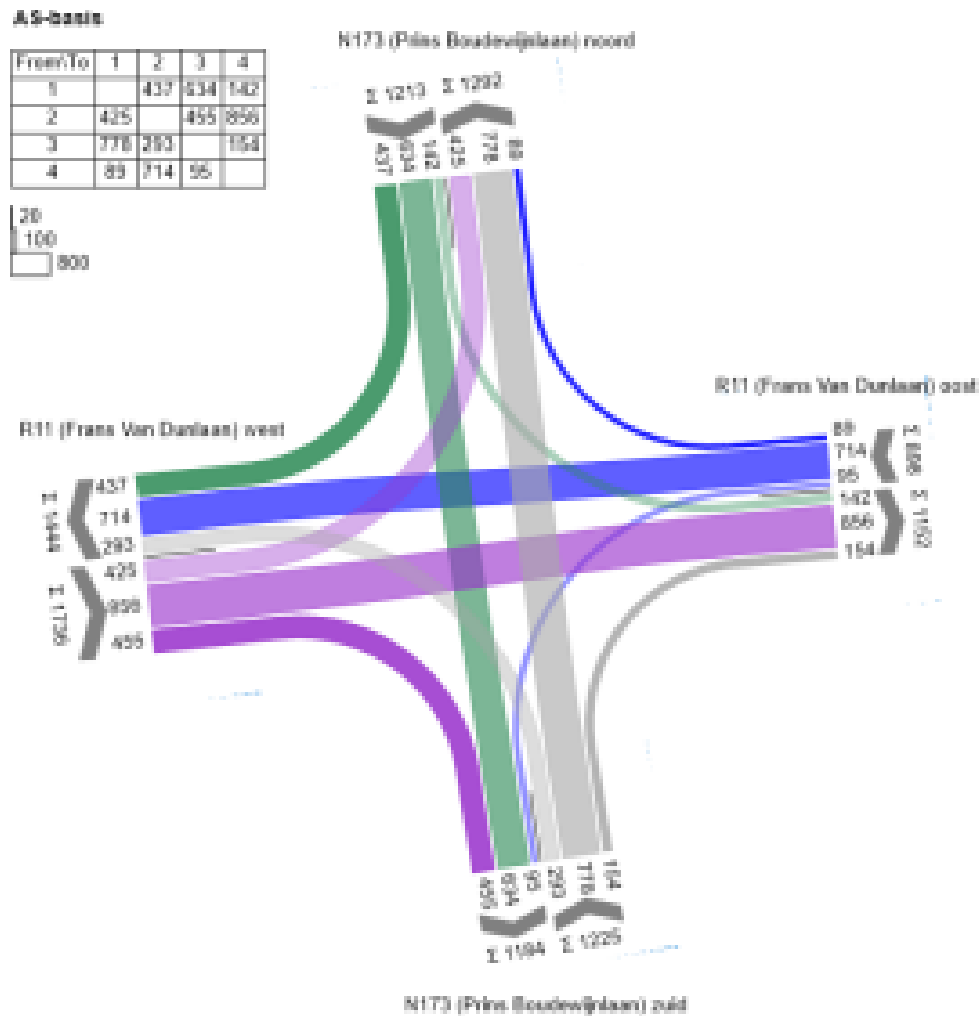
Datum telling: 17/05/2018

OS-basis

From/To	1	2	3	4
1		535	391	161
2	399		312	788
3	853	285		108
4	146	1064	78	



Figuur 1 Kruispunttelling Ochtendspits



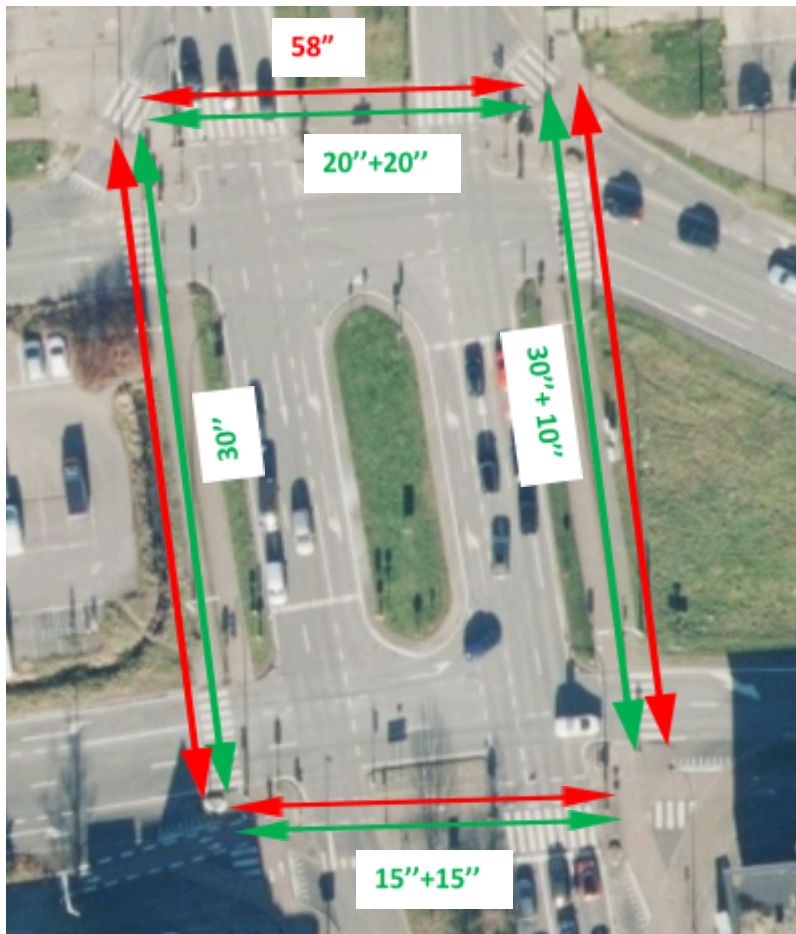
Figuur 2 Kruispunttelling Avondspits

Wat de snelheid betreft kunnen we vooral concluderen dat de toegelaten snelheid te hoog ligt op tak 1, de Krijgsbaan tussen het kruispunt en de oprit naar E19. Vlak na het licht staat er een bord dat aangeeft dat men hier 90km/u mag rijden. (zie foto 6 hierboven). Op het noordelijke deel van de Prins Boudewijnlaan is de limiet 50km/u, net als in de Frans Van Dunlaan (tak 3). Op het zuidelijke deel van de Prins Boudewijnlaan is het 70km/u. Er wordt overduidelijk vooral te snel gereden (boven de snelheidslimiet van 50km/u) in tak 3, net daar waar de weg het dichtste bij de huizen komt.

Wacht- en groentijden oversteekplaatsen

Tenslotte heb ik nog een kleine meting gedaan van de wacht- en groentijden voor voetgangers in alle richtingen. De groentijd is tussen de 30 en 40 seconden, de wachttijd gemiddeld net geen minuut in elke richting. De wachttijd is net aanvaardbaar op dit punt, maar de groentijd is echt veel te kort, vooral om de R11 over te steken. Door de lange middenberm moet men altijd in 2 delen oversteken,

wat roodlopen bevordert. Ook kon ik zogenoemd 'lokgroen' vaststellen, niet meteen bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.



Figuur 16: eigen meting groen- en wachttijd voetgangers

De officiële lichtenregeling kan je terugvinden in het bijgevoegde V-plan¹³.

¹³ Bijlage V015082v06.pdf

3. Doelstellingen

Bij het formuleren van deze doelstellingen proberen we de doelen van AWW, het stadsbestuur van Antwerpen en de bezorgdheden en doelen van de omwonenden te verzoenen. Zoals reeds gezegd is het proces nog gaande en kan men onderstaande dus eerder beschouwen als een voorstel dan als volledig definitief.

3.1. Normatief

Een kruispunt waar voetgangers, fietsers openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer aangenaam en veilig kunnen passeren zonder onderlinge conflicten in een groene omgeving.

3.2. Strategisch

- Het wegwerken van het gevaarlijke punt door de kans op conflicten te minimaliseren.
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers op de 4 armen van het kruispunt.
- Het creëren van extra plaats voor groene ruimte en waterinfiltratie.
- Het kruispunt compacter en overzichtelijker maken.
- Het creëren van ruimte voor meer en performanter openbaar vervoer.
- Het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

3.3. Operationeel

- De conflicten tussen afslaande voertuigen en actieve weggebruikers worden tot een minimum herleid.
- Conflicten tussen doorgaande en afslaande voertuigen worden volledig uitgesloten.
- De afstand die voetgangers en fietsers dienen af te leggen om over te steken maken we kleiner en de groentijd verhogen we zodat een gemiddelde voetganger rustig in 1 keer kan oversteken op elke tak.
- De roodlichtnegatie wordt met de helft gereduceerd.
- De opstelruimte voor voetgangers en fietsers wordt met 1/3^{de} vergroot.
- De groene ruimte op en langs de R11 tussen het op- en afrittencomplex van de E19 en de Uilenstraat neemt toe in oppervlakte met 1/3^{de} (extra ontharding)
- Aanleg gescheiden rioleringsstelsel, infiltratiegrachten en wadi's.

4. Randvoorwaarden uitgangspunten en programma van eisen

4.1. Randvoorwaarden

- De parkeerbalans moet in evenwicht blijven. (stad)
- De doorstroming van het verkeer moet voldoende bewaakt worden. (AWV)
- Voldoende ruime ontruimingstijden van het kruispunt en aanvaardbare wachttijden voor de verschillende vervoersmodi moeten worden gegarandeerd.
- Het openbaar vervoer moet voorrang krijgen op het andere verkeer.
- De groene bermen moeten behouden worden. (bewoners)
- Bomen worden overal behouden of als het niet anders kan verplaatst of vervangen.

4.2. Uitgangspunten

- De veiligheid van alle vervoersmodi moet ten allen tijde worden gegarandeerd.
- De nieuw aan te leggen fietsinfrastructuur dient gedimensioneerd te worden op de grote variëteit van fietsers vandaag de dag: elektrische fietsen, steps, speedpedelecs, bakfietsen, maar ook nog steeds de tragere fietser en fietsende kinderen. Voldoende Ruimte en vergevingsgezinde wegen zijn hierbij cruciaal.
- De hinder tijdens de werken moet tot een minimum worden herleid.
- De kosten mogen niet hoger uitvallen dan geraamd voor het huidige plan.

4.2. Programma van eisen

- Fietspaden en -oversteken worden aangelegd volgens de richtlijnen in het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- Voetpaden en oversteekplaatsen worden aangelegd volgens de richtlijn in het Vademecum Voetgangersvoorzieningen. We volgen de maatvoeringen van een comfortabel voetpad met ruimte voor hindernissen zoals een bushokje, dus overal waar mogelijk minstens 4m.
- Markeringen om blinden te geleiden worden overal voorzien.
- De rijbaan moet breed genoeg blijven om de doorgang van uitzonderlijk vervoer (max 240 ton) mogelijk te maken.
- De rijbaan wordt aangelegd met asfalt type SMA.

5. Oplossingen

5.1. Voorstellen

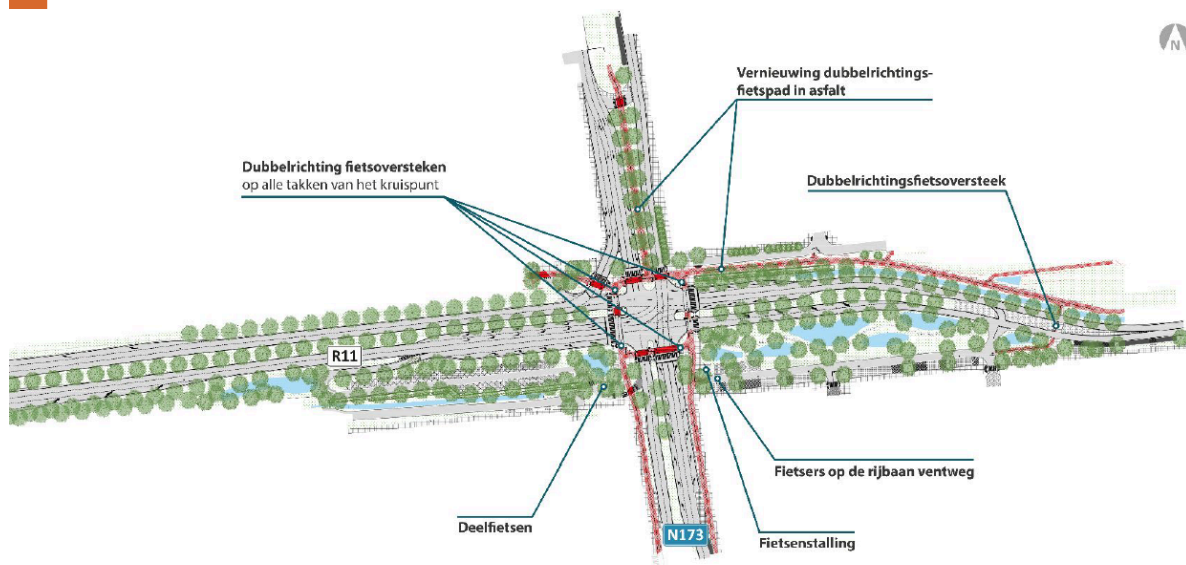
Bij elk voorstel wordt een snelheidsverlaging doorgevoerd. R11 west wordt 70km/u en 50km/u op 100m van kruispunt. Alle andere takken worden of blijven 50km/u. Dit zal niet enkel de veiligheid, maar ook de doorstroming tijdens de spits ten goede komen.

5.1.1. Officiële plannen van AWV (omgevingsvergunning verkregen op 18/12/2023)

Tegen deze plannen loopt er dus momenteel een beroepsprocedure.



Actieve weggebruiker



Voordelen:

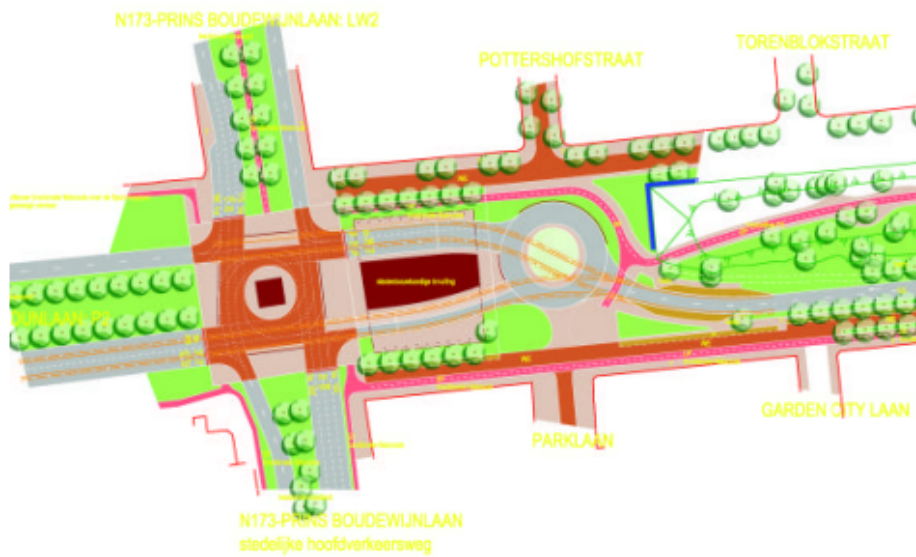
- Compacter kruispunt dan bestaande toestand.
- conflictvrije oversteken voor fietsers en voetgangers
- plaats voor wadi's
- buurtparking die beter toegankelijk wordt voor de buurt
- langere afslagstroken zullen (als het verkeer niet toeneemt) filevorming op het westelijke deel komende van de afrit E19 voorkomen en zo kop- staartaanrijdingen verminderen.

Nadelen:

- Het kruispunt is niet compact genoeg. De af te leggen weg voor de zwakke weggebruiker wordt langer door de extra rijstroken.
- De wachttijden zullen langer worden.
- Fietspaden en opstelruimtes voor voetgangers en fietsers zijn te beperkt gedimensioneerd.
- Bomen en groenruimte verdwijnt en wordt niet voldoende gecompenseerd. De noordelijke berm wordt afgegraven zodat deze barrière tegen luchtvervuiling en geluid grotendeels verdwijnt.

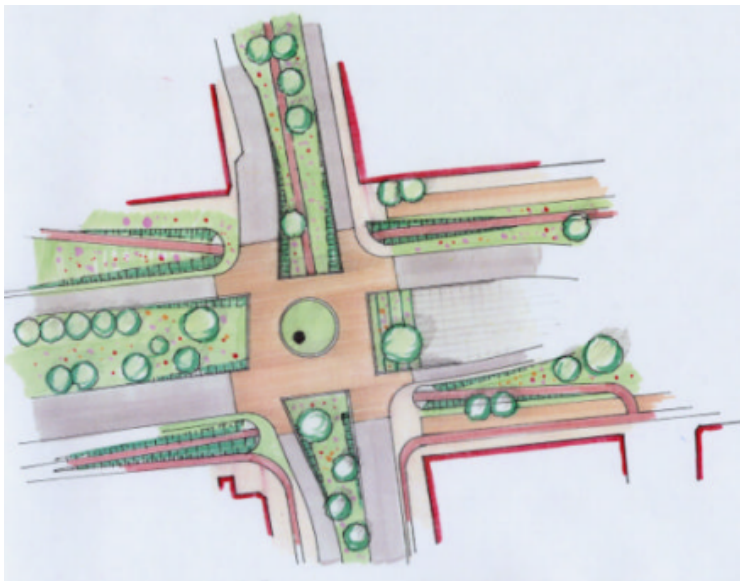
Voor de volledige plannen, bezwaren en tegenargumenten verwijs ik naar de bijlagen 'beslissing aanvraag vergunning' en 'Dossier heraanleg kruispunt R11-Frans Van Dunlaan'.

5.1.2. Voorstel uit de startnota van 2006



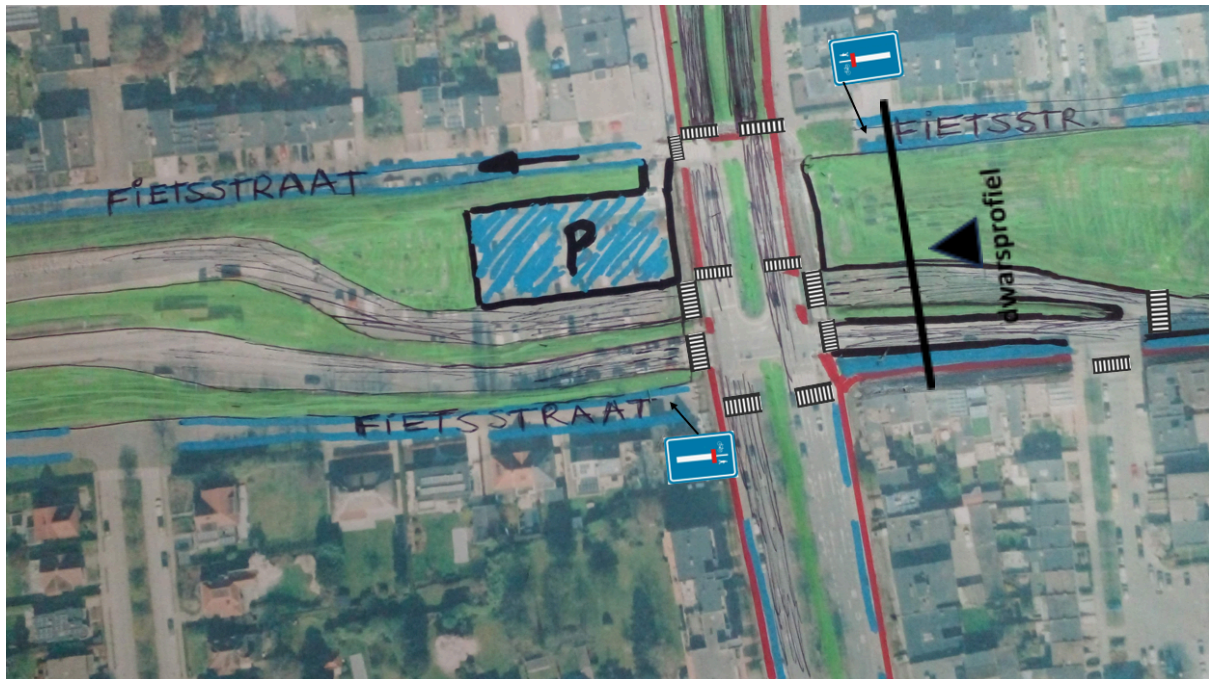
Figuur 17: bron startnota 1355

Hier wordt de parking terug groenzone en deelt men het grote kruispunt op in een rondpunt dat enkel aansluit op de parklaan en een klassiek kruispunt met een bak (kunstwerk) in het midden. Om de BFF te verbeteren, is er ook het idee om het kruispunt iets te verhogen en de bermen te verlagen teneinde het fietspad onder het kruispunt te laten doorlopen. Gezien de hoge watertafel exact op dit punt lijkt dit laatste niet de beste oplossing.

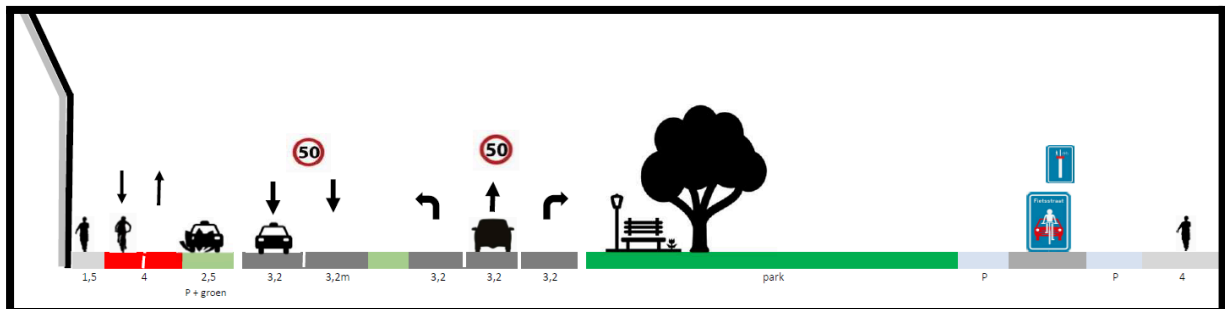


Figuur 18: aangepaste versie met ongelijkvloerse fietsverbindingen

5.1.3. eerste voorstel getekend samen met de bewoners



Figuur 19: voorstel 1



Figuur 20: dwarsprofiel Frans van Dunlaan richting westen, net voor het kruispunt

De bermen worden volledig behouden. Het kruispunt wordt compacter en ligt volledig in het zuidelijke deel. De verbreding van de rijweg en de overgang naar een exclusieve autoweg verschuift naar het westen, voorbij het kruispunt. In het noordelijke deel hoeft men dus geen lichtenregeling meer te voorzien op de noord-zuid as, enkel nog oost-west zodat actieve weggebruikers Prins Boudewijnlaan veilig kunnen oversteken. Gewoon gemotoriseerd verkeer kan de Spoorweglaan west enkel nog in vanaf de Prins Boudewijnlaan door vanuit noordelijke richting rechtsaf te slaan. Ambulances kunnen (met sirene aan) altijd nog toegang krijgen.

- met nog plaats voor 3 of 4 rijvakken aan het kruispunt zelf in elke richting
 - nadien richting oprit E19 gescheiden rijrichtingen met telkens 2 rijstroken in elke richting
 - richting Krijgsbaan gaan we naar 1 rijbaan in elke richting
 - Prins Boudewijnlaan ook verkleinen naar 1 rijbaan in elke richting behalve aan het kruispunt

- De huidige parking in het midden van R11 wordt ongeveer gehalveerd, maar wordt wel een echte buurtparking met toegang via Spoorweglaan, extra parking wordt voorzien als langsparkeren in alle fietstraten: Spoorweglaan en Zwaluwlaan en op de Krijgsbaan. (blauw=parking)
- fietspaden in het rood steeds aan de huizenkant en met langsparkeren en/of berm (liefst met bomen) tussen rijbaan en fietspad + fietsstraat in Spoorweglaan en zwaluwlaan. Ook in de Krijgsbaan is er plek genoeg voor voetpad, fietspad, langsparkeren en 2 rijbanen zelfs zonder het kappen van groen. misschien kan er op Krijgsbaan gekozen worden een rijtje (jonge bomen) te kappen en te herplanten als boom hier en daar tussen fietspad en langsparkeren/rijbaan
- Zwaluwlaan en Spoorweglaan aan oostzijde blijven doodlopend voor auto's
- in totaal komt er zeker meer plaats voor groen en water bij.

5.2. Keuze en uitwerking voorkeursoplossing

We komen tot een oplossing met een combinatie van elementen uit voorstel 1 en 3. De ventweg uit het plan van AWV op de Frans van Dunlaan (zuid) wordt een echt woonerf met nog voldoende plaats voor parkeervakken. Het kruispunt schuift hierdoor iets naar het midden van het gebied. Zo blijft er aan weerszijden van de R11 voldoende plaats om park, speeltuin, gras en wadi's of echte vijver(s) aan te leggen. Alle bestaande bomen kunnen blijven en de illegale parking wordt grotendeels opnieuw bos.

Uit het onderzoek bleek de nood aan parking immers nogal mee te vallen en bovendien ziet men ondertussen kansen om mogelijks op 1 of 2 hoeken van het huidige kruispunt grond aan te schaffen om daar plaats te maken voor extra parkeerplaatsen (en nog meer bomen?).



Figuur 21: voorkeursoplossing

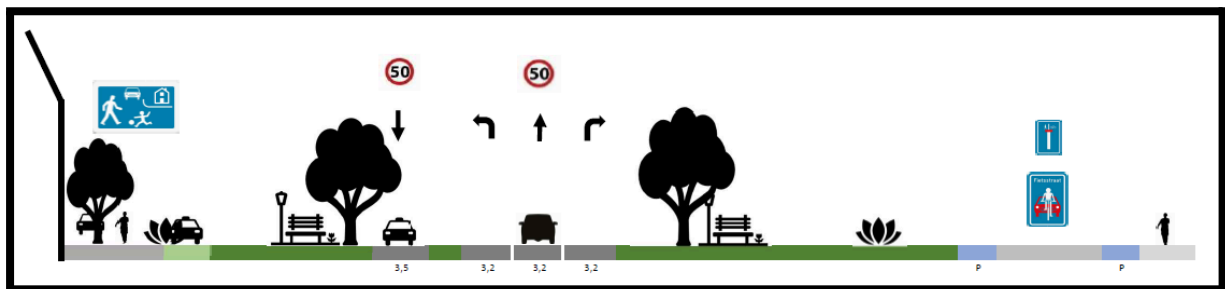
In beide richtingen verbreedt de weg vanaf ongeveer 150m voor het kruispunt naar 4 of 5 rijstroken zodat voorsorteren en een aparte groentijd voor elke richting mogelijk wordt.

Op de Prins Boudewijnlaan komt er een vrije busbaan ter hoogte van het kruispunt eventueel op de middenberm, iets verder in plaats van een rijvak.

Spoorweglaan en Zwaluwlaan worden fietstraten. Het eerste deel van de Frans van Dunlaan een woonerf enkel toegankelijk vanaf de Frans Van dunlaan komende van Mortsel (het oosten) en doodlopend ter hoogte van de Prins Boudewijnlaan.

De Bypasses verdwijnen en de 4 takken worden volledig conflictvrij lichtengeregeld. Aan de noordelijke zijde kan je enkel als actieve weggebruiker de Prins Boudewijnlaan oversteken. Gemotoriseerde voertuigen kunnen enkel nog de Spoorweglaan indraaien komende van het noorden. Voor ambulances kan er een doorgang gecreëerd worden, eventueel met verdwijnpalen.

De oversteekplaats in het zuiden over de Prins Boudewijnlaan komt iets naar het noorden te liggen ter hoogte van het nieuwe compactere kruispunt. Dit is naast de looprichting komende vanuit de Zwaluwlaan, maar er kan een verhard wandelpad komen door de vergrote groene berm dat Zwaluwlaan verbindt met het zebrapad.



Figuur 22: dwarsprofiel zijde Frans van Dunlaan richting westen/E19

6. Verdere verloop en evaluatieplan

6.1. Verdere verloop

Zoals reeds aangegeven in de inleiding gaat het hier om een nog lang niet afgewerkt project. De gesprekken tussen AWV, het stadsbestuur en de buurtbewoners van Beter Kruispunt zijn nog maar net gestart. Iedereen heeft de eigen randvoorwaarden kunnen oplijsten en nu wordt er getracht tot een compromis te komen. Mijn voorkeursoplossing hierboven zal waarschijnlijk nog wat opschuiven naar het voorstel van AWV toe ofwel wordt er gekozen voor een minimale aanpak om snel te kunnen werken. AWV wil graag nog voor de verstrenging van de waterwetgeving de schop in de grond steken, terwijl de buurt juist graag de wet in de praktijk ziet gebracht.

Het compromis en de dading zouden klaar moeten zijn in juli zodat het ontwerpteam aan de slag kan in augustus en september. Men hoopt dan in oktober met de werken te kunnen starten zonder een volledig nieuwe omgevingsvergunning te moeten aanvragen.

6.2. Evaluatieplan

Als alles volgens plan verloopt, stel ik volgende werkwijze voor als evaluatie.

Na 6 maanden en vervolgens na 1 jaar meet men opnieuw de intensiteiten en snelheden. Er wordt bekeken of trajectcontrole(s) noodzakelijk is(zijn) om de snelheid te handhaven.

Groen- en wachttijden worden geëvalueerd aan de hand van ervaringen van bewoners en het aantal roodrijders en eventueel bijgestuurd.

Figuren

Figuur 1 plattegrond Antwerpen en omringende gemeenten met situering kruispunt	6
Figuur 2: uitsnede uit SRA goedgekeurd in mei 2024	7
Figuur 3 Bron: Geopunt.be - Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden pluviaal, 2023	8
Figuur 4 gewestplan zone	9
Figuur 5 bovenaanzicht projectgebied, bron: https://www.wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-kruispunt-frans-van-dunlaan-prins-boudewijn-laan-wilrijk	9
Figuur 6 bron: dashboard verkeersongevallen provincie Antwerpen - Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	11
Figuur 8: hoofdwegen zoals aangeduid in het Antwerpse mobiliteitsplan. R11 en N173 zijn hierop secundaire en lokale wegen, maar men tekende wel een stippellijntje voor een eventueel aan te leggen R11 bis in een tunnel	14
Figuur 9: bron Routeplan 2030 (mobiliteitsplan van de vervoerregio Antwerpen)	15
Figuur 10: wegcategorisering in het mobiliteitsplan 2020 van stad Antwerpen	15
<i>Figuur 11: tramnet zoals getekend in mobiliteitsplan 2030</i>	16
Figuur 12: haltes van buslijn 32 op de Prins Boudewijnlaan vlakbij het kruispunt (bron: www.delijn.be)	17
Figuur 13: routes uitzonderlijk vervoer (bron geodata.antwerpen.be)	17
Figuur 14 ongevallenplaatje periode 2020-2022 (bron politiezone Antwerpen)	18
Figuur 15: ongevallenplaatje zuidelijk deel (periode 2020-2022)	19
Figuur 16: ongevallenplaatje zoom noordelijk deel - Spoorweglaan west	19
Figuur 17: eigen meting groen- en wachttijd voetgangers	31
Figuur 18: bron startnota 1355	36
Figuur 19: aangepaste versie met ongelijkvloerse fietsverbindingen	36
Figuur 20: voorstel 1	37
Figuur 21: dwarsprofiel Frans van Dunlaan richting westen, net voor het kruispunt	37
Figuur 22: voorkeursoplossing	38
Figuur 23: dwarsprofiel zijde Frans van Dunlaan richting westen/E19	39