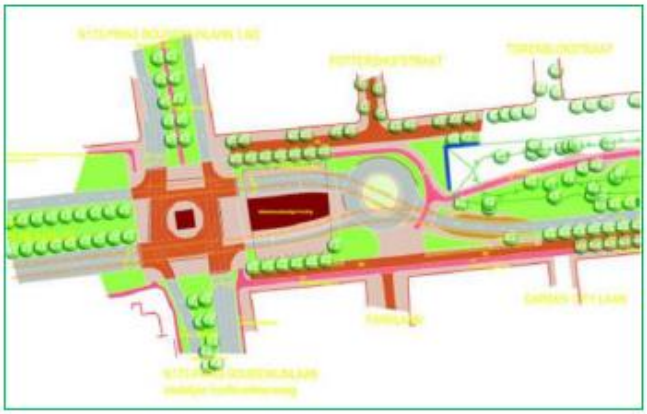
Alternatieven
Mét behoud van
De spoorwegberm

Den Berm leeft
Voor natuur en klimaat
Voor leefbaarheid en gezondheid
Voor rust, recreatie en herinneringen
Voor iedereen
Een begrip in Wilrijk

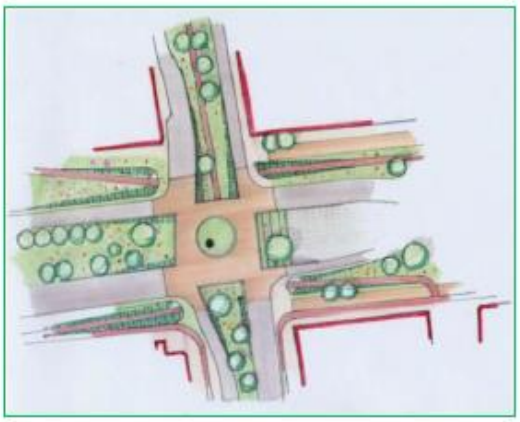
Alternatieven met behoud van de berm mogelijk!

5.1 Startnota

De startnota[4] 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 2021[1] 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.

Huidige situatie

Origineel voorstel AWV 2023

Alternatief: ontwerpschets IND Rotterdam.

5.4 Voorstel Architect Straten Generaal – Maarten Vrebos

Een herziening, waarbij rekening gehouden wordt met extra rijstroken zoals AWV wil, maar met behoud van groen..

5.5 Voorstel Student stedenbouwkundige - Inge Salden

Zij maakte haar eindwerk rond ons kruispunt en was mee aanwezig bij de bemiddelingsgesprekken met AWV.

5.6 Slechts kleine aanpassingen naar richtlijnen verkeerspolitie.

Er is uiteraard nog altijd de mogelijkheid om slechts kleine aanpassingen aan het huidige kruispunt te doen en de aanwijzingen van de verkeerspolitie om de veiligheid te verhogen na 18 jaar eindelijk wel uit te voeren.

5.7 Een totaalvisie voor de zuidrand

Een aantal organisaties (waaronder Ringland) zijn momenteel de zuidrand aan het bekijken om een voorstel te doen. Hierbij zou ook het afrittencomplex compacter kunnen worden aangelegd om meer ruimte te maken voor fietsers en groen.

5.8 Andere

- Wanneer de ventweg enkel aansluit op de zijstraten i.p.v op Frans Van Dunlaan kan de Spoorwegberm ook volledig behouden blijven.

- Fietspad door de berm onnodig, er is een doorsteek aan de Jozef Hermanslei en aan de Prins Boudewijnlaan en voldoende ruimte voor een fietspad of fietsstraat in Spoorweglaan (indien eenrichtingsverkeer gemaakt) achter de berm. Hierbij worden meer parkeerplaatsen behouden en de berm intact gelaten.

- **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.

- Bijkomende maatregelen leefbaarheid en ontharden:

  - **<u>2 Efficiënte fietswegen i.p.v. 3 inefficiënte</u>**

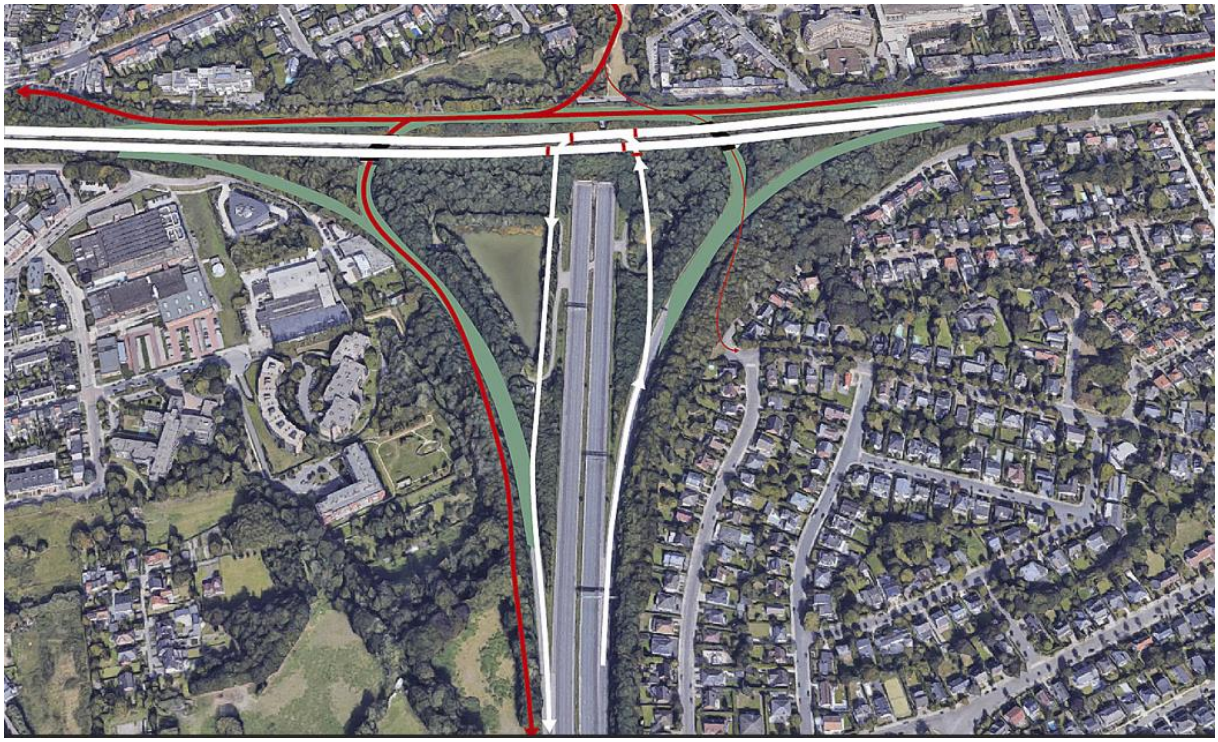
  Verplaatsing van <u>fietspad naar de woonzijde voor lokaal verkeer</u> (geen 4m nodig!!)

  <u>Ruime fietsstraat</u> Spoorweglaan (ongeduldige chauffeur kunnen via zijstraten weg), 1-richtingsverkeer is een optie, gezien er een paralelweg is.

Voorstel: snel fietsverkeer langs Spoorweglaan- lokaal fietsverkeer aan de woonzijde

➢ **<u>2x1 rijvak op R11 en compactere op en afrit</u>**

Grotere capaciteit nodig? Max 2 rijvakken tot aan oprit autostrade, na oprit 1 rijvak zoals ook het verdere verloop van de R11 is. Aantal rijvakken gaat zo van 4 naar 3 en verder naar 2 aansluitend bij de rest.



Wit autobaan
Rood fietsweg

- **Ter info: bedenkingen die een architect van Wilrijk ons toestuurde:**

  Hieronder probeer ik de bedenkingen te verzamelen die in de loop der jaren rond dit kruispunt mijn pad hebben gekruist. Het zijn geen nieuwe inzichten.

  1. In het plan van AWV wordt het kruispunt compacter gemaakt. Maar men schuift alles dichter naar het noorden (richting Antwerpen) op. Daardoor moet er aan de oostzijde (richting Mortsel) een deel van de berm verdwijnen. Men legt dan een parkje aan waar niemand wat aan heeft. Als men het kruispunt meer naar het zuiden (richting Edegem) zou opschuiven, dan sluit dat beter aan met de Frans Van Dunlaan. De groenzone van de berm zou dan zelfs uitgebreid kunnen worden. Aan de westzijde (R11 richting Wilrijk) maakt die keuze veel minder verschil. Als je daar de twee rijrichtingen dichter bij elkaar legt, kan er toch nog een buffer gecreëerd worden, zowel naar de huizen aan de Zwaluwenlaan als naar die van de Spoorweglaan. De parking die nu wat vreemd op de middenberm ligt kan dan aan de noordzijde gelegd worden. Aan de zijde van de Frans Van Dunlaan wordt in het plan een nieuwe parking voorzien. Daar is er nu geen en ik zie niet in waarom daar meteen behoefte aan zou zijn.

  2. In het plan wordt nog meer asfalt voorzien voor het autoverkeer. Dat is duidelijk gericht op een toename van dat verkeer en zal daardoor die toename organiseren in plaats van ze te ontmoedigen. Het enige positieve dat zou kunnen voortvloeien uit extra afslagstroken is dat dezelfde hoeveelheid auto's sneller het kruispunt kunnen verlaten, waardoor er meer tijd zou kunnen voorzien worden voor overstekende voetgangers en fietsers, bijvoorbeeld met een vierkant groen-regeling.

3. In het document dat je stuurt staat ook een idee om het kruispunt voor het autoverkeer hoger te leggen en de fietsers er onderdoor te laten rijden. Dat klinkt leuk en veilig. Maar hier hebben we een kruispunt met huizen op de vier hoeken. Daarom heb je dan parallelbanen nodig om die bestemmingen te bereiken en daarvoor heb je dan weer geweldig veel ruimte nodig. Ook om af te dalen naar het onderliggende niveau voor fietsers en voetgangers heb je hellingen nodig met een hoop ruimtegebruik en de omwegen die je op dat plannetje terugvind. Dit soort oplossingen kan je enkel toepassen op wegen in een meer open gebied waar daarvoor voldoende ruimte is, en dus niet op een plek als deze, midden in de bebouwde kom. Hetzelfde geldt voor andere ideeën om fietsers en voetgangers op een hoger niveau te brengen, bijvoorbeeld op een soort zwevende rotonde (Hovenring in Eindhoven).

4. Als we een modal shift willen realiseren, zoals in het Toekomstverbond door de Vlaamse regering is onderschreven, dan moeten we het autoverkeer niet meer plaats geven, eerder minder. Gelijktijdig moeten we het openbaar vervoer beter uitbouwen. Daarvoor moet bij een heraanleg van dit kruispunt rekening gehouden worden met een eventuele aanleg van een tram op de Prins Boudewijnlaan. Daarvoor blijft er door de extra afslagstroken in het plan geen plaats meer over. Weinig toekomstgericht dus.

5. Een tweede middel om die modal shift te realiseren is om het fietsen te bevorderen.

- In het plan zijn drie bypasses voor het autoverkeer verdwenen, en dat is goed. Een bypass geeft autoverkeer de mogelijkheid om het verkeerslicht te passeren bij rechts afslaan. Dat is levensgevaarlijk voor de fietsers. Toch heeft men één bypass op de noordwest hoek behouden en zelfs verdubbeld naar 2 rijstroken. Daar komt dan wel een verkeerslicht, maar dat geeft dan voor fietsers weeral een extra oversteek en dus extra wachtmoment.

- Naar het noorden ligt het fietspad op de Prins Boudewijnlaan op de middenberm. Dat klinkt weer heel leuk. Maar dat genereert ingewikkelde en gevaarlijke situaties aan de kruispunten en aan doorsteken voor autoverkeer. Bovendien is zo'n fietspad leuk voor doorgaand fietsverkeer, maar ongeschikt voor fietser met een bestemming op die laan. Want wat doe je dan? Over het gras en de dubbele rijbaan oversteken op een willekeurige plaats? Aan een kruispunt naar de zijkant gaan en dan over het voetpad, of toch een stuk op de rijbaan? Men had dus naar aanleiding van dit plan ook meteen over dat probleem moeten nadenken en het fietspad daar naar de zijkant moeten verleggen. Het zou de situatie op dit kruispunt ook vereenvoudigen.

- Ondanks het compactere kruispunt kiest men er toch voor om op elke middenberm voor de fietsers een stopstreep en een verkeerslicht te plaatsen, niets zo ergerlijk als om op zo'n plek te stranden met je fiets, zeker als je ook nog kinderen bij hebt.

- Voor fietsers die uit de Zwaluwenlaan komen is er niets voorzien.

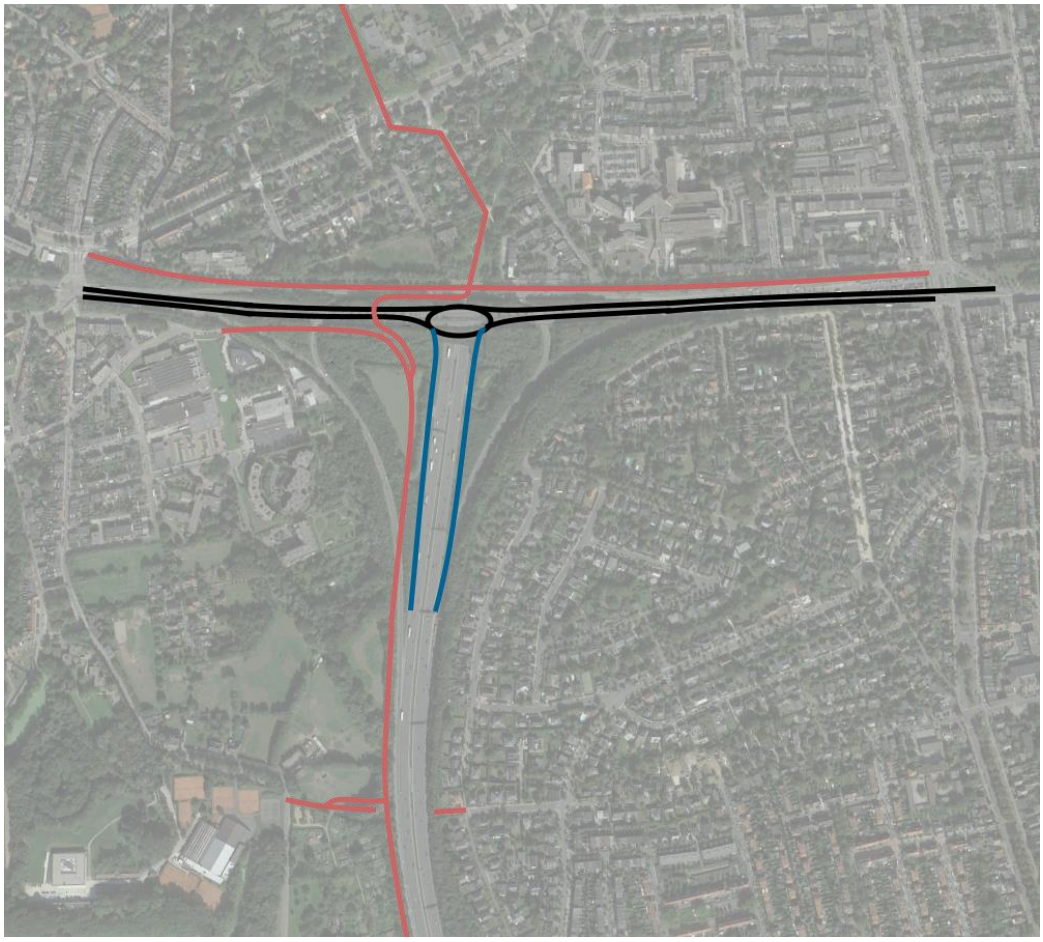
- Voor fietsers is er ook de FR2 fietsring die hier zou passeren. Daarvoor zijn er ideeën om die op de berm te leggen en nieuwe fietsbruggen te bouwen over o.a. de Grote Steenweg en ook dit kruispunt. Los van de problemen die in punt 4. beschreven werden, zijn er nog twee argumenten tegen dit plan. Het zou een prima fietssnelweg worden om met speedpedelecs hoge snelheden te halen. Daardoor zal er van de rustige wandelzone die de berm nu is, niets meer overblijven. De Fietsersbond oppert hier als alternatief om het huidige fietspad langs de Frans Van Dunlaan te verbreden en bijkomend ook een fietspad op deze laan langs de huizenkant te leggen, voor fietsers die daar een bestemming zoeken, de fietswinkel bv.

6. Ten slotte, of eigenlijk als start, zou deze heraanleg moeten kaderen in een bredere visie op deze regio.

- Er is de eerder genoemde tramlijn op de Prins Boudewijnlaan. Maar veel concreter is er de districtenlijn. Die zou over de Groenenborgerlaan lopen en thv de Platanenlaan de R11 volgen. Die R11 wordt daarvoor dan gehalveerd naar een 2x 1 rijstrook. Van de Boomsesteenweg richting Hoboken en van de Prins Boudewijnlaan naar Mortsel heeft die R11 trouwens maar 2x 1 rijstrook. Dezelfde route zou gevolgd worden door een districtenfietspad.

- Voor het knooppunt E19-R11 zijn er ook al diverse ideeën geopperd om dat veel compacter te maken. Hieronder één van die ideeën. De blauwe lijnen zijn de nieuwe op- en afrit, veel minder ruimtegebruik en eindigend op een rondpunt of op een kruispunt met verkeerslichten. De rode lijnen zijn nieuwe of verbeterde fietsroutes. De R11 zou op deze plek niet meer verhoogd hoeven te liggen, waardoor die minder geluidshinder zal mee brengen. Uiteraard komt er ook ruimte vrij voor extra groen en bufferzones.

- Als de R11 over de hele lengte consequent 2x 1 rijstrook zou hebben, dan kan het kruispunt R11-N173 ook een stuk compacter aangelegd worden.



Hopelijk geeft dit je een duidelijker beeld van wat er al bedacht is rond deze plek.