

## **Streefbeeld R11 resp. de ontsluiting van de Rupelstreek (klankbordgroep)**

### **Woord vooraf**

Deze tekst is opgesteld door vrijwilligers van enkele lokale afdelingen van de Fietsersbond uit de zuidrand. Wij zijn allemaal mensen die een dagtaak hebben en ook familiale verplichtingen. Wij hebben ons uiterste best gedaan om onze visie in dit document weer te geven. Het is voor ons echter onmogelijk om een streefbeeld in mekaar te steken op enkele dagen tijd. We hebben niet voldoende kunnen van gedachten wisselen met al degenen die hierover goede ideeën hebben. We hebben geprobeerd zo volledig en zo duidelijk mogelijk te zijn, maar beseffen dat dit niet helemaal is gelukt!

We hopen alsnog de kans te krijgen om te reageren op de streefbeeldstudie die uiteindelijk zal moeten dienen om de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen aan te pakken.

### **Algemene principes**

#### **1. Meer infrastructuur trekt meer verkeer aan<sup>1</sup>.**

De Fietsersbond wil meer mensen veilig op de fiets. Bijkomende infrastructuur die het veilig fietsen mogelijk maakt en bevordert, is steeds welkom!

De Fietsersbond is er aan de andere kant van overtuigd dat er geen gemotoriseerd verkeer meer kan bij komen in de Antwerpse regio. Dat betekent dat voor alle nieuwe infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer er compensatie moet zijn op andere plaatsen waar verkeer minder gewenst is. Nieuwe infrastructuur moet dus dienen om fouten uit het verleden weg te werken.

Files pak je niet aan met meer wegen, maar met minder auto's. Rekeningrijden en congestietaks hebben in het buitenland hun nut op dat vlak bewezen. Ze zetten mensen er toe aan om alternatieve vervoersmiddelen zoals de fiets te gebruiken.

Bij het ontwerpen van nieuwe of aanpassing van bestaande infrastructuur, moet het principe gelden dat de woonkernen verkeersluw moeten worden gemaakt en vrij van doorgaand verkeer. Het doorgaand verkeer moet zo ver mogelijk van de bebouwing komen.

---

<sup>1</sup> "Meer weginfrastructuur, (g)een goed idee?" van de werkgroep "Modal Shift"

Bij de ontsluiting van kernen moet het verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet worden geleid.

Nieuwe verkeerswegen mogen niet meer worden volgebouwd zoals in het verleden al te vaak is gebeurd. Op die manier wordt vermeden dat de verkeersweg nieuwe functies krijgt die strijdig zijn met de ontworpen functie.

## 2. Het STOP-principe moet het uitgangspunt zijn.

In heel de discussie over het Masterplan, gaat nog altijd de meeste aandacht naar het privévervoer (auto en vracht). Openbaar vervoer komt slechts op de tweede plaats. Fietsinfrastructuur wordt stiefmoederlijk behandeld en voetgangers worden bijna helemaal vergeten. Bij (her)aanleg van wegen wordt nog steeds onvoldoende nagedacht over de gevolgen voor voetgangers en fietsers.

## 3. In woongebieden moeten wegen met 2x2 rijstroken worden vermeden.

Dergelijke wegen zijn moeilijk op een veilige manier te kruisen voor voetgangers en fietsers. Er kan ook niet aan elke oversteekplaats een verkeerslicht worden geplaatst. Daarom moeten dergelijke wegen in woonomgevingen ondergronds worden aangelegd of herleid tot 2x1 rijstrook met maximumsnelheid van 50 km/u.

## 4. Openbaar vervoer moet gebruiksvriendelijker.

Het OV-net moet worden uitgebreid met meer lijnen. De frequentie moet worden verhoogd. Overlappende lijnen kunnen wellicht worden geschrapt. De haltes moeten comfortabel zijn en er moeten veilige fietsenstallingen komen.

# Concrete toepassing

## 1. Nieuwe infrastructuur

### voor de fiets

We pleiten voor meer en betere infrastructuur voor de fiets.

Als hoofddrager voor de fietsinfrastructuur in de verstedelijkte zuidrand, stelt de Fietzersbond een uitgebreid netwerk van velostrades voor. Naast de al voorziene velostrades Antwerpen-Mechelen, Berchem-Lier en Kontich-Lier, stellen we bijkomende velostrades voor langs spoorlijn 52, van Kontich-station langs Ter Elst en UZA naar Antwerpen-Zuid en ook parallel aan de R11.

De velostrade langs de R11 kan tussen de A12 en de spoorweg Antwerpen-Mechelen helemaal verhoogd worden aangelegd langs de noordzijde zonder kruispunten. Het bestaande fietspad langs de R11 kan op diverse plaatsen met zacht-hellende op- en afritten worden verbonden met deze fietssnelweg.

Op de overige delen van de R11 moet de fietssnelweg worden aangelegd, waarbij gelijkgrondse kruisingen tot een absoluut minimum worden beperkt. Deze velostrade moet aansluiten op het veer van Hoboken.

Op plaatsen waar meer dan 2x1 rijstrook nodig zijn, moeten tunnels worden voorzien voor voetgangers en fietsers zodat ze deze weg veilig kunnen kruisen. Nog beter is de auto's ondergronds te laten rijden en de kruising voor voetgangers en fietsers gelijkgronds. Indien bestaande fiets- en voetgangerstunnels (zoals ter hoogte van de August Van Putlei) zouden moeten verdwijnen voor de ondertunneling van de R11, moeten er volwaardige alternatieven worden aangeboden. Indien de nieuwe infrastructuur het fietsverkeer niet ten goede komt, dan zal de congestie van het autoverkeer ook niet verminderen.

Het fietspad naast de A12 is die naam niet waardig. Hier moet een riant en comfortabel, goed verlicht fietspad komen dat Boom met Antwerpen verbindt.

De velostrate Berchem-Boechout moet verder worden uitgebouwd langs de luchthaven van Deurne en moet aansluiten met de velostrate langs de R11 en de andere ringfietspaden (de “eerste gordel door de randgemeenten”, de districtenroute, het ringfietspad, de velostrate Antwerpen-Mechelen).

De districtenroute moet een vlotte verbinding garanderen omheen de stad. De omweg tussen de Fruithoflaan en de Vosstraat kan worden vermeden door een fietstunnel onder de spoorweg en via de Zilverbeeklaan.

#### **voor de auto**

Als de N10 wordt doorgetrokken van Capenberg naar de R11, dan moet het verkeer door de kernen van Mortsel en Borsbeek evenredig verminderd worden. Er mag dus zeker geen bijkomend verkeer worden gegenereerd.

Wanneer onder de R11 een bypass tussen E313 en E19 wordt aangelegd, mag deze geen andere aansluitingen bevatten (behalve eventueel de verlegde N10). Aansluitingen trekken immers meer verkeer aan, waardoor de bypass zelf ook snel dichtslibt. Aansluitingen zijn ook mogelijke conflictpunten.

Er moet worden onderzocht of deze bypass eventueel ook moet aansluiten met de A12, zodat dat verkeer van de N171 kan worden gehaald.

De A12 moet een volwaardige autosnelweg worden. Dat betekent dat alle kruispunten en op- en afritten tussen de Bevrijdingstunnel / Jan de Vostunnel in het noorden en de aansluiting met Boom/Rumst in het zuiden moeten verdwijnen, behalve met de R11. Het volledige traject moet onder de grond komen. Het viaduct van Wilrijk moet verdwijnen omdat het een zeer negatieve impact heeft op de leefkwaliteit van de woonwijken langs beide zijden: lawaai, fijn stof, onesthetisch. De ruimte bovengronds moet worden voorzien van een weg voor lokaal ontsluitingsverkeer (=N177) van 2x1 rijstrook. De individuele aansluitingen van de parkings van al de bedrijven en winkels moeten uitmonden in een ventweg die op een beperkt aantal plaatsen aansluit met de centrale weg. Op die manier wordt het kruisen van de fietspaden tot een minimum beperkt en kan dit met de nodige aandacht gebeuren. Er moet bij dit alles ook plaats komen voor groen.

Indien er een aansluiting komt tussen de N171 (expresweg) en de N177, dan moeten alle bestaande trage wegen en landwegen die op het nieuwe tracé liggen, behouden blijven. Ze moeten ondergronds worden gekruist, zodat de gebruikers van deze wegen (vooral fietsers) er zo weinig mogelijk hinder van ondervinden. Tevens moet het oude tracé van de N171 (Pierstraat) verkeersarm worden gemaakt. Er mag dus ook hier geen verkeer bij komen.

Indien de N171 wordt omgelegd langs de vallei van de Edegemse Beek naar de N1, dan moet het doorgaand verkeer door de Boniverlei en door Kontich centrum onmogelijk worden gemaakt. Zoniet wordt meer autoverkeer aangetrokken in deze dichtbewoonde buurt.

De op- en afrit van de E19 aan het UZA moet worden afgesloten voor alle verkeer behalve de hulpdiensten. Dit moet gebeuren met sluitend systeem. Bv. een paal die in de grond verdwijnt m.b.v. een afstandsbediening die enkel door de hulpdiensten kan worden gebruikt.

Het UZA-verkeer (en weldra ook het verkeer van en naar Hof Ter Schelde en misschien ook Hof Ter Linden) moet onmiddellijk naar de R11 worden geleid om te vermijden dat de dorpskernen van Edegem en Kontich dit verkeer moeten slikken.

## 2. STOP-principe

Alle kruispunten moeten op een veilige manier oversteekbaar zijn, zonder abnormaal lange wachttijden. Wanneer de weg bestaat uit 2x1 rijstrook met middenberm, kan een zebepad en fietsoversteekplaats volstaan, mits de snelheid van het gemotoriseerd verkeer is beperkt tot 50 km/u.

Ten behoeve van de vele fietsers van of naar linkeroever, moet de frequentie van de veerdiensten Hemiksem-Bazel en Hoboken-Kruibeke worden verhoogd.

## 3. 2x2 rijstroken vermijden in woongebieden

De bovengrondse R11 moet over de ganse lengte worden teruggebracht tot een baan met 2x1 rijstrook voor doorgaand verkeer, behalve aan de kruispunten die uitgerust zijn met conflictvrije verkeerslichten. Ter hoogte van de andere kruispunten kunnen bijkomende rijstroken worden voorzien voor rechtsafslaand verkeer, op voorwaarde dat de oversteekbaarheid niet in het gedrang komt. Linksafslaand verkeer moet overal worden onmogelijk gemaakt, behalve aan de beveiligde kruispunten, aan rotondes of aan terugkeerlussen.

Hetzelfde geldt voor de N173, N171, N177, N1, N10 enz.

## 4. Openbaar vervoer

Belangrijke OV-haltes moeten worden voorzien van een hub met een link naar de fiets: een plaats waar je fietsen kan stallen, huren en laten onderhouden en herstellen (zgn. fietspunten).

Langs de R11 of langs de districtslijn zou een tangentiële snelle tramverbinding kunnen worden aangelegd als alternatief voor het lokaal autoverkeer.

De bestaande treinverbinding Boom-Schelle-Hemiksem-Hoboken-Antwerpen moet worden uitgerust met een betaalbare light-rail. De frequentie moet beduidend worden verhoogd.

Ook langs de A12 moet een snelle verbinding komen (sneltram). Er moeten tangentiële snelle verbindingen komen die al de noord-zuid-lijnen verbindt. Dat kan bv. van Antwerpen Petroleum Zuid (nieuw voetbalstadion) via Hoboken-veer, Hoboken station (aansluiting met lijn 52), over de R11 naar Wommelgem en evtl. verder tot Merksem.

Op deze lijn kunnen alle belangrijke knooppunten van hub's worden voorzien.

Alle strategische OV-haltes worden voorzien van voldoende veilige fietsenstallingen.

De OV-haltes moeten (o.m. qua comfort) voldoen aan de eisen van de bond van TTB-gebruikers.

De mogelijkheid van een snelle bootverbinding tussen Temse en Antwerpen moet worden onderzocht. Het moet daarbij mogelijk zijn om ook een fiets mee aan boord te nemen op een vlotte manier.

## Vragen en antwoorden

1. Waaraan moet het streefbeeld R11 resp. de ontsluiting van de Rupelstreek volgens uw organisatie aan beantwoorden? Formuleer de precieze verwachtingen mbt het streefbeeld resp. de aansluiting zo precies en concreet mogelijk (zowel op het niveau van de principes als de meer concrete uitwerking ervan).

Het is niet onze competentie om een streefbeeld voor de R11 of de Rupelstreek uit te tekenen. We menen dat de principes en concrete invulling die we hiervoor hebben uiteengezet kunnen worden meegenomen om een globaal streefbeeld op te maken.

2. Hoe ziet u de concrete timing m.b.t. de realisatie van het project R11 resp. de ontsluiting van de Rupelstreek resp. aanverwante projecten?

Volgens het STOP-principe: draag vooral zorg voor de voetgangers. Bouw een goede fietsinfrastructuur uit. Zorg voor voldoende openbaar vervoer.

3. Wat zijn voor uw organisatie de belangrijkste (mogelijke) knelpunten mbt de beoogde realisatie van R11 resp. de ontsluiting van de Rupelstreek?

Dat de voetgangers en de fietsers bij deze reusachtige werken worden over het hoofd gezien. De vademeca moeten in de ruimste zin worden toegepast.

De fietspaden langs de A12, R11, N10 moeten kwalitatief in orde zijn en een veilige oversteekbaarheid van deze wegen moet gewaarborgd worden.

4. Zijn er volgens u nog specifieke stakeholders, organisaties,... die we moeten betrekken?

Er zijn er te veel om ze allemaal op te noemen. We willen er enkele vernoemen waarvan we vinden dat ze zeker ook moeten geraadpleegd worden: Voetgangersbeweging, Trage Wegen, Trein-Tram-Bus, Komimo, BBL, Verenigde Verenigingen, Ouders van verongelukte kinderen, StRaten Generaal. De studie "O duurzaam Antwerpen" van Peter Vermeulen kan als leidraad dienen.

5. Hebt u weet van projecten die strijdig zouden kunnen zijn met het toekomstig streefbeeld van de R11 resp. de ontsluiting van de Rupelstreek? Zo ja, preciseer en geef aan hoe u deze contradicties zou willen oplossen. Bestaan er in uw organisatie plannen die in conflict kunnen komen met het project R11 resp. de ontsluiting van de Rupelstreek?

De actuele uitbreiding van IKEA langs de A12 zal nog meer verkeer aantrekken en de files nog langer maken.

Een eventuele uitbreiding van de luchthaven Antwerpen zou de verkeersdruk nog verder doen toenemen. De Fietzersbond is geen voorstander van meer gemotoriseerd verkeer, niet op de weg en niet in de lucht.