



Verslag

Titel verslag: Infomarkt Definitief Ontwerp en Voorontwerp Stanleystraat-Cuperusstraat
Datum en uur vergadering: Donderdag 20 oktober 2016 van 17:00 tot 19:00
Plaats vergadering: Lebowski's, Boomgaardstraat 350

Aanwezigen

Naam		Naam	
Aanwezig			
Annelies Heijns	<i>wijkcoördinator stedelijk wijkoverleg Berchem</i>	Jan Peeters	<i>consulent openbaar domein</i>
David Michiels	<i>wijkcoördinator stedelijk wijkoverleg Antwerpen</i>	Samuel Markowitz	<i>districtsschepen</i>
		Bruno De Saegher	<i>districtsschepen</i>
Aantal bewoners			
35			

INLEIDING

Na een eerste infomoment werd vandaag door de districten Antwerpen en Berchem het definitief ontwerp van fase 1 getoond (Boomgaardstraat tot Guldenvliesstraat) en het voorontwerp van fase 2 (Guldenvliesstraat tot Zurenborgstraat)

VRAGEN:

Vraag: Schaft u aub het fietspad langs de huizen van de Stanleystraat af en in de plaats zorgt u voor schuine parking, zodat iedere autobestuurder zijn wagen en zijn straat (Stanleystraat) kan parkeren. Een must. Ik ben tegen het plaatsen van de bijkomende bomen tegenover de fietsostrade die de parkeerplaatsen verminderen.

Vraag: In het gedeelte tussen ten zuiden van de Klokstraat zijn tegen de spoorwegberm langsparkeerplaatsen voorzien. Toch is het hier mogelijk om schuine parkeerplaatsen in te richten,



indien nodig door bijkomende maatregelen, zoals het splitsen van het fietspad rond de bestaande bomen over de spoorwegberm en/of door het wegnemen van het fietspad aan de overzijde.

Antwoord: er is bewust gekozen om het enkelrichtingsfietspad langs de kant van de huizen te behouden. Ook al wordt aan de overzijde een dubbelrichtingsfietspad gelegd, waar het grootste deel van de fietsers gebruik van zal maken, is het behoud van het fietspad nuttig als aansluiting van en naar de wijk.

Schuine parkeerplaatsen bieden inderdaad een voordeel dat de capaciteit groter wordt. Om dit te kunnen inrichten is echter meer ruimte nodig dan enkel de inname van het fietspad¹. Ten zuiden van Klokstraat is iets meer ruimte, maar ook hier zou het niet kunnen zonder bijkomende maatregelen (zoals versmallen van het fiets- en voetpad), wat bovendien slechts één à twee plaatsen kan opleveren. Het fietspad splitsen lijkt ons geen geschikte en haalbare oplossing omdat dit de situatie voor de fietsers onduidelijk maakt, een moeilijke aansluiting geeft ter hoogte van de Klokstraat, en bovendien een dure oplossing is (aanpassing talud/keermuur, leidingen in de spoorwegberm ed.) die moeilijk te verantwoorden is voor enkele parkeerplaatsen.

Maar zelfs indien dit haalbaar zou zijn, is dit hier vooral niet aangewezen gezien het verkeer op deze as, complexe kruispunten, het snelheidsregime (50km/h), de aanwezigheid van openbaar vervoer op bepaalde gedeeltes enz. waarbij door de moeilijke zichtbaarheid bij achterwaartse manoeuvres de kans op ongevallen te groot wordt.

Het weglaten van de bomen (in de langsparkeerstrook ten zuiden van de Klokstraat) zou inderdaad één à twee extra plaatsen kunnen opleveren. Toch vinden we deze bomen een belangrijke meerwaarde. Deze bomen dienen om de bomenrij (platanen) die mee het karakter van de straat bepaalt, te kunnen doortrekken. In de Cuperusstraat, ter hoogte van de bushaltes, voorzien we wel enkele plaatsen extra. Op die manier verliezen we in het geheel geen parkeerplaatsen.

Vraag: In het huidige voorstel wordt het kruispunt Stanleystraat-Guldenvliesstraat één grote bottleneck. Van zodra de tram richting Guldenvliesstraat voor het rood licht staat ter hoogte van de Cobdenstraat wordt het doorgaand verkeer (auto's vanuit Lange Leemstraat + Cuperusstraat) richting Stanleystraat/Berchemstation gestremd. Je verlegt het probleem dat nu bestaat in de richting van de Cuperusstraat/ L. Leemstraat (auto's vanuit Guldenvliesstraat blokkeren kruispunt omdat tram richting Cuperusstraat voor rood licht staat) naar de andere richting. Omdat het kruispunt nu nog smaller wordt, zodat alle verkeer op dezelfde rijweg komt, riskeer je het probleem groter te maken dan het nu al is.

Vraag: Kan hiertoe staduitwaarts niet een extra rijstrook worden voorzien? Met het wegnemen of aanpassen van de keermuur tegen de spoorwegberm kan ook ruimte gewonnen worden, door op die manier het fietspad achter de bomen te voorzien.

Antwoord: Deze bezorgdheid werd ook op vorig infomoment geuit, en werd om die reden opnieuw gecontroleerd in een studie. In deze studie werd met tellingen onderzocht of met een aangepaste 'intelligente' verkeerslichtenregeling (d.w.z. een regeling die zich in feite aanpast aan de werkelijke verkeerssituatie op het moment zelf) het verkeer op dit kruispunt goed doorstroomt. Belangrijkste conclusie van dit onderzoek was dat het verkeer op wél doorstroomt, zij het op voorwaarde dat de aansluiting met de Cobdenstraat verdwijnt op het kruispunt (door het ofwel doodlopend te maken of van richting om te draaien).

¹ Om bijvoorbeeld onder een hoek van 30° te parkeren, wat een minimum is en i.p.v. 10 aaneensluitende langsparkeerplaatsen ongeveer 11 schuinparkeerplaatsen zou opleveren, heb je al een diepte van ongeveer 4m65 nodig. De beschikbare diepte van een parkeerstrook (2m) + fietspad (1m50) is echter slechts 3m50, dus te weinig.



De vraag wat dit zou geven mocht toch een extra rijstrook staduitwaarts worden toegevoegd, werd niet cijfermatig verder onderzocht. Dit zal de verkeersafwikkeling uiteraard niet negatief beïnvloeden. Wel heeft dit technisch consequenties. Het afbreken van de keermuur is niet evident. Ook zou dit betekenen dat de bocht van de tramsporen vanuit de Guldenvliesstraat dicht tegen de spoorwegberm komt te liggen. Het is niet zeker of dit laatste technisch haalbaar is voor de spoorinfrastructuur omdat het hoogteverschil, dat moet worden opgevangen t.o.v. de rijweg onder de brug, groter wordt.

Momenteel is rond het ontwerp van dit gedeelte echter nog geen consensus. Dit ontwerp ligt bijgevolg nog niet vast en werd tot op heden nog niet als definitief ontwerp goedgekeurd. We zullen deze opmerkingen mee in beschouwing nemen bij de verdere uitwerking van deze fase.

Vraag: Wat met de geluidsimpact (=milieueffect) van alle aanpassingen op omgeving kruispunt Stanleystraat-Guldenvliesstraat? Deze omgeving is door het samenkomen van spoorlijn Antwerpen/Berchem + Antwerpen/Berchem momenteel al één van de zwaarst getroffen door omgevingslawaai. Houden jullie hier rekening mee? Stilstaand verkeer = méér lawaai dan voorbijrijdend verkeer.

Antwoord: Bedoeling is dat met de herinrichting de doorstroming er niet op achteruit gaat en dus ook geen extra stilstaand verkeer creëert. Een specifieke studie naar de geluidsimpact werd weliswaar niet uitgevoerd.

Vraag: Terras café Stanny staat te breed! (ook fietsen van bezoekers versperren de doorgang)

Antwoord: Momenteel is het voetpad er inderdaad erg smal in combinatie met het terras. Met het ontwerp hebben we dit voetpad iets verbreed.

**Vraag: -Bomen in de Cuperusstraat, hebben die geen last van de nieuwe tramleiding?
-Tram op de weg, geeft dit niet meer trillingen in de huizen
-Asfalt in de Cuperusstraat, is dit niet slecht voor het zicht/sfeer van de straat?**

Antwoord: Voor de bomen zal rekening moeten gehouden worden dat deze voldoende hoog gesnoeid worden. Dit gebeurt ook op andere plaatsen al zo waarbij trams dicht bij bomen rijden. Er is voor asfalt gekozen omdat we dit vaak (en ook op deze as) als standaard verharding toepassen en technisch een goede oplossing biedt. Materiaal zoals natuursteen, kasseien, betonstraatstenen... biedt (zeker in combinatie met tramsporen) bovendien vaak technische problemen.

De vraag naar de trillingen van het tramverkeer is moeilijk te beantwoorden, omdat heel veel factoren meespelen. Technisch gezien is een nieuwe trambedding in principe beter opgebouwd tegen trillingen en zou dit effect dus moeten verbeteren. Ook kunnen nieuwe trams beter trillingen opvangen. Het is wel zo dat een zachte bedding (zoals gras) iets beter trillingen opvangt dan een verharding, en ook de afstand tot de huizen wordt iets minder groot. Toch zijn er vaak nog andere onbekende factoren, bijvoorbeeld in de ondergrond, die soms zelfs heel lokaal een invloed kunnen hebben. Dit zal met De lijn verder worden opgenomen bij de technische uitwerking van het ontwerp.



Vraag: Waarom moet het fietspad 4 meter breed zijn? Het antwoord in het verslag van het eerste infomoment was dat “dit een dubbelrichtingsfietspad wordt waar grote stromen fietsers elkaar veilig moeten kunnen kruisen”. Dit is echter een vreemde redenering omdat op andere plaatsen waar de fietsostrade is doorgetrokken, het fietspad smaller is

Antwoord: De beslissing om het fietspad 4m breed te maken is genomen vanuit het comfort voor de fietser, en het toenemend gebruik door de fietsers van de fietsostrade. Vandaag wordt deze al gebruikt door ca. 5.000 fietsers/dag en er kan aangenomen worden (o.a. na de bouw van de fietsbrug over de singel die binnenkort van start gaat) dat dit enkel nog zal toenemen.

Het klopt echter wel dat de breedte op andere delen van het traject minder groot is. In de Pelikaanstraat, Mercatorstraat en Simonsstraat is dit slechts 2m50. Sinds de aanleg is het aantal fietsers hier echter merkbaar toegenomen en hebben we dan ook vastgesteld dat dit eigenlijk (te) beperkt is. Het ‘functioneert’ weliswaar wel, maar toch is dit niet optimaal o.a. omdat deze breedte eigenlijk te krap is om elkaar te kunnen inhalen wanneer fietsers naast elkaar blijven rijden of wanneer er een tegenliggende fietser is. Met een breedte van 3 meter is er al een groot verschil. Dit laat zo ’n inhaalbeweging van fietsers beter toe. Dat is dan ook zeker een minimum die we aanhouden.

Waarom dan toch 4 meter? 4 meter biedt uiteraard nog meer comfort voor de fietser, vergroot de capaciteit, maakt een inhaalbeweging mogelijk waarbij tragere fietsers naast elkaar kunnen blijven rijden en geeft minder kans op conflicten met tegenliggend fietsverkeer. Dit is ook de maat die o.a. door de fietsersbond wordt aanbevolen voor een fietssnelweg, en ook door de provincie binnen dit project werd aanbevolen.

De keuze is toch gemaakt voor 4 meter omdat we het gaat over een totale lengte van ca. 650m, wat het wel de moeite waard maakt. Als we de fietser dit comfort kunnen geven, wordt het ook aantrekkelijker om hier te fietsen en blijft de capaciteit ook in de toekomst gegarandeerd.

Vraag: In het aangepast voorontwerp voor fase 2 stelt u voor om de Cobdenstraat doodlopend te maken. Hoe kunnen de bewoners van de huizen tussen de Cobdenstraat en de Zen. Grammestraat dan nog op een eenvoudige manier de parkeerstrook voor hun huizen bereiken? Een oplossing zou zijn om de Van Luppenstraat van richting om te draaien.

Het klopt inderdaad dat de bereikbaarheid van deze parkeerstrook moeilijker wordt. Ofwel moet een U-turnbeweging op de rijweg gemaakt worden, maar uiteraard is dit geen evidente beweging, ofwel moet omgereden worden. De kortste route is dan doorrijden in de Cuperusstraat en zo een lusbeweging maken via de Zurenborgstraat, Lange Leemstraat tot terug op de Stanleystraat.

Het omdraaien van de Van Luppenstraat zou hiervoor inderdaad een oplossing bieden. Echter voor de doorstroming op het kruispunt zal dit nadelig zijn omdat de Van Luppenstraat mee binnen de verkeerslichtenregeling van het kruispunt valt. Dit betekent dat bij uitrijdend verkeer voor de Van Luppenstraat een bijkomende fase in de lichtenregeling nodig is. Op die manier wordt de ‘winst’ die we maken door het afsluiten van de Cobdenstraat (zie boven) hierdoor teniet gedaan. Theoretisch zou het verkeerslicht in de Lange Leemstraat ook net voorbij het kruispunt met de Van Luppenstraat geplaatst kunnen worden. Op die manier wordt de Van Luppenstraat beschouwd als een zijstraat die aansluit vóór het kruispunt, en hoeft dan niet lichtengeregeld te zijn. Echter ook dit is niet evident, omdat de kans dan groot is dat het uitrijden uit de Van Luppenstraat dan geblokkeerd wordt (vooral tijdens de spits) door het verkeer in de Lange Leemstraat.



Zoals eerder aangehaald is dit gedeelte nog niet definitief goedgekeurd, en zal de beslissing hieromtrent verder moeten afgewogen worden in de verdere uitwerking van deze fase en deze bezorgdheid wordt zeker onthouden.

Vraag: In uw voorstel wordt de aparte rechtsaf naar de Guldenvliesstraat afgeschaft, terwijl die nu kan gebeuren zonder verkeerslicht. Deze afslagstrook neemt echter een flink stuk van de verkeersspits af. Door het wegnemen zal de fileopbouw vanuit Berchem Station toenemen. In het vorige verslag stond dat deze niet kan weerhouden kan worden omwille van het mogelijk conflict met fietsverkeer. Er zijn nochtans voorbeelden waar dit wel zo gebeurt.

Antwoord: Er zijn inderdaad voorbeelden te vinden waar een afslaande auto een tweerichtingsfietspad (zonder verkeerslichten) moet kruisen. Toch is dat een situatie waarbij het risico op mogelijke conflicten vergroot, dit blijkt ook duidelijk uit ongevallencijfers. De fietsers zitten wél binnen de lichtenregeling, en zeker bij de grote aantallen (wat hier bij een fietsostrade het geval is) kan dit de kans op conflicten verhogen omdat fietsers plots vertrekken of met een grote snelheid doorrijden vanuit 2 richtingen, wat een automobilist niet altijd verwacht. Bovendien is de zichtbaarheid hier ook niet optimaal, doordat de kruising met het fietspad en de rijweg schuin achter een bomenrij gebeurt. Bovendien is het een ingewikkeld kruispunt, doordat de Guldenvliesstraat er schuin op aansluit, waarbij een automobilist ook rekening moet houden met het auto- en tramverkeer.

Als een aparte rechtsaf strook voorzien zou worden, is het dus wenselijk dat deze ook mee in de lichtenregeling zit, zodat fietsers conflictvrij tijdens een eigen groen licht het kruispunt kunnen oversteken. In theorie zou dit kunnen, als ofwel de bomen worden verwijderd, ofwel aan die zijde van het kruispunt toch een stuk van de keermuur zou ingekort worden en het fietspad tussen de bomen en de keermuur ingeplant wordt zoals u ook voorstelt. Praktisch gezien is dit uiteraard ingrijpender.

Op basis van de studie werd hier echter geen bijkomend knelpunt werd vastgesteld. We hebben hieromtrent ook bijkomende tellingen uitgevoerd. Hieruit bleek dat vooral in de avondspits meer voertuigen afslaan, maar dat weliswaar niet problematisch is in de nieuwe regeling. Indien uiteraard wijzigingen aan het kruispunt gebeuren die worden doorgerekend, zal dit opnieuw worden meegenomen in de berekening.

Vraag: Hoe kunnen de fietsers vanuit de Guldenvliesstraat de fietsostrade richting Berchem Station bereiken? Als fietsers zich op de rijweg moeten opstellen is dit geen veilige situatie omdat de tram er rakelings langs rijdt en het doorgaande verkeer groen heeft. Waarom niet het voetpad aan de overzijde opheffen, en hier een dubbelrichtingfietspad van maken?

De overzijde van de straat inrichten als dubbelrichtingfietspad zou voor de fietsers richting Berchem station een voordeel kunnen betekenen, maar voor de fietsers richting centrum, die bovendien wellicht groter in aantal zijn, zou dit betekenen dat zij zich eerst aan de overzijde moeten begeven om van daaruit terug over te steken. Een oplossing zou zijn om ook aan die zijde een fietspad te leggen, maar daarvoor is uiteraard niet voldoende ruimte. Dus voor deze fietsers is dat een nadeel. Bovendien betekent dit dat de voetgangersoversteek in de Stanleystraat aan de andere kant van het kruispunt moet liggen, wat niet goed is voor de doorstroming en capaciteit. Ook moet er in de Guldenvliesstraat dan een veilige oversteek kunnen worden gemaakt.



Het is echter een terechte opmerking dat de opstelling voor de fietser op de rijweg geen ideale oplossing is. Daarom hebben we hier in het ontwerp (binnen de beperkte ruimte die hier beschikbaar is) een kort stuk aanleidend fietspad voorzien voor fietsers die vanuit de Guldenvliesstraat komen en zich zo los van het verkeer veilig kunnen opstellen om de straat over te steken.

Vraag: Op het kruispunt Boomgaardstraat-Stanleystraat is een aparte busstrook voorzien. Er rijdt hier niet in elke fase een bus over, dus waarom kan deze niet ook door ander verkeer gebruikt worden, verder door zijn immers twee rijvakken dus op die manier wordt de capaciteit op het kruispunt vergroot en geraakt het verkeer uit de Boomgaardstraat sneller weg (dit is ook voor het busverkeer een voordeel). Momenteel geraken er weinig auto's uit de Boomgaardstraat, en bovendien blokkeren ze vaak het kruispunt en creëren ze vaak conflicten voor fietsers en voetgangers die de Boomgaardstraat willen oversteken wanneer ze groen krijgen.

Antwoord: Er is nu een busstrook voorzien omdat enkel bussen linksaf mogen. Wat u voorstelt is om de busstrook te vervangen door een gewone rijstrook, waarbij een verbod moet worden voorzien voor de linksaf beweging met uitzondering voor busverkeer. Verkeerstechnisch kan dat, belangrijke voorwaarde is echter wel dat het busverkeer er effectief geen nadeel van ondervindt. Het is een waardevolle suggestie die we mee zullen opnemen in verkeerstechnische uitwerking en ontwerp voor de verkeerslichten van het kruispunt.
