



Verslag

Titel verslag: Infomarkt Voorontwerp Stanleystraat-Cuperusstraat
Datum en uur vergadering: Dinsdag 2 februari 2016 van 18:00 tot 21:00
Plaats vergadering: Sito 7, Lamorinièrestraat 16, 2018 Antwerpen

Aanwezigen

Naam		Naam	
Aanwezig			
Paul Cordy	<i>Districtsvoorzitter</i>	Jan Peeters	<i>consulent openbaar domein</i>
David Michiels	<i>wijkcoördinator stedelijk wijkoverleg Antwerpen</i>	Annelies Heijns	<i>wijkcoördinator stedelijk wijkoverleg Berchem</i>
Nikee Ismail	<i>medewerker stedelijk wijkoverleg</i>	Bruno De Saegher	<i>districtsschepen</i>
Aantal bewoners			
60			

INLEIDING De Stanleystraat en de Cuperusstraat zijn een onderdeel van de ‘fietsostrade’ Antwerpen-Mechelen. Deze fietsostrade zorgt voor een snelle, veilige en comfortabele fietsverbinding tussen Antwerpen en Mechelen en is bedoeld als een ‘snelweg’ voor de fietser. De bestaande fietspaden vertonen in beide straten echter heel wat knelpunten en daarom willen de districten Antwerpen en Berchem hier, samen met de steun van de provincie Antwerpen, investeren in een vlottere, comfortabele en veiligere fietsverbinding, waarbij een tweerichtingsfietspad van 4 meter breed langs de zijde van de spoorwegberm wordt aangelegd. Langs de kant van de huizen blijft een éénrichtingsfietspad behouden. De districten Antwerpen en Berchem organiseerden daarom deze infomarkt waar de projectdefinitie en het voorontwerp aan de bewoners getoond werden.



- Vraag** **Wordt er bij de heraanleg ter hoogte van de Cobdenstraat rekening gehouden met de geluidsoverlast? Er is al veel geluidsoverlast van de treinen en trams, als de trams nu nog dichterbij komen wordt het mogelijk nog erger. Denk ook aan de doorstroming van openbaar vervoer want een stilstaande bus maakt nog meer lawaai?**
- Vraag** **Kan de Lijn gevraagd worden om bij heraanleg de trillingen en daveringen aan te pakken?**
- Antwoord* *Deze vraag is gesteld aan De Lijn*
-
- Vraag** **Als jullie de Cobdenstraat van rijrichting veranderen kan dit voor sluipverkeer richting Boomgaardstraat zorgen ! Sluit de Cobdenstraat maar af wat mij betreft, dit maakt het kruispunt met de Stanleystraat ook veiliger.**
- Vraag** **Als jullie de Cobdenstraat van rijrichting veranderen graag ook de Van Luppenstraat omkeren (2x) anders liever doodlopend maken. (4x) (denk ook aan de parkeerplaatsen in de Cobdenstraat en behoud dubbele rijrichting voor fietsers)**
- Vraag** **Graag de Cobdenstraat rijrichting laten zoals ze is.**
- Vraag** **Als bewoners van nr. 30 in de Stanleystraat hebben we toch enige bedenking bij de plannen om de Cobdenstraat ofwel doodlopend ofwel van rijrichting te veranderen. Kan u ons zeggen hoe wij met onze wagen voor onze deur geraken als we uit de andere richting dan die van stad inwaarts komen zonder te moeten keren midden op straat? Nu reden we eerst de boomgaardstraat in, dan de Cobdenstraat om zo op ons stuk Stanleystraat te geraken. Dit wordt totaal onmogelijk !....**
- Antwoord* *Door het omdraaien van de rijrichting of het doodlopend maken van de Cobdenstraat, verdwijnt een fase in de verkeerlichtenregeling op het kruispunt tussen de Guldenvliesstraat en de Lange Leemstraat, waardoor het verkeer vlotter kan verlopen. Omdat in dit project de doorstroming voor de fietsers en het openbaar vervoer prioriteit is, is deze ingreep noodzakelijk. Toch blijken er nog een aantal terechte bezorgdheden en vragen en zoals over de rijrichting van de Van Luppenstraat. We onderzoeken momenteel de verschillende scenario's en invloeden op de verkeersafwikkeling. We zullen de resultaten op een later moment terugkoppelen, en de belangrijke bezorgdheden (zoals de bereikbaarheid van de Cobdenstraat en ontsluiting van de wijk) alleszins in dit onderzoek mee evalueren.*
-
- Vraag** **Van Luppenstraat moet dubbelrichting voor fietsers worden met lichten aan kruispunt Lange Leemstraat! (2x)**
- Vraag** **Fietsers die uit de Cobdenstraat komen slaan vaak af naar links maar rijden dan op het fietspad in de tegenovergestelde richting. Het dubbel richting maken van de Van Luppenstraat voor fietsers zou dit euvel oplossen.**
- Antwoord* *Het dubbelrichting maken van de Cobdenstraat zou inderdaad een grote meerwaarde zijn voor fietsers. In de bestaande toestand kan dit niet omdat er geen verkeerslicht is voor fietsers ter hoogte van de aansluiting met de Lange Leemstraat. Met de heraanleg gaan we dit wel voorzien zodat fietsen in beide richtingen kan worden toegelaten.*
-
- Vraag** **Graag betere afstemming van de lichten aan de Boomgaardstraat met de Posthoflei/Statielei. Nu kunnen er maar een viertal auto's door het groen licht! (3x)/ Boomgaardstraat enkel richting in de richting van Berchem?**
- Antwoord* *De lichtenregeling wordt opnieuw afgestemd en geoptimaliseerd in functie van de nieuwe inrichting.*



- Vraag** **Kunnen de parkeerstroken op het eind van de Stanleystraat (Boomgaardstraat) aan de spoorzijde niet schuin gelegd worden, zo kan je meer parkeerplaatsen creëren, de fietsostrade is toch breed genoeg, daar kan gerust 40cm af indien nodig.**
- Antwoord* *Om op die manier enkele plaatsen te kunnen winnen moet het fietspad inderdaad smaller gemaakt worden (en moet de voetpadzone mee ingenomen worden). Ervaring leert echter dat schuine of dwarse parkeerplaatsen in deze situatie niet heel veilig zijn, omwille van een slechte zichtbaarheid, de snelheid (50km/u) en het drukke verkeer tijdens de spits vlakbij het kruispunt met de Boomgaardstraat. Daarom is ervoor gekozen om langsparkeerplaatsen in te richten. Er is in het ontwerp wel rekening mee gehouden dat er in zijn totaliteit geen parkeerplaatsen zullen verloren gaan.*
- Vraag** **Kan u de parkeerstrook aan de Stanleystraat onderbreken aan de garagepoorten met geschilderde lijnen?**
- Antwoord* *Er is in het ontwerp geen belijning voorzien ter hoogte van inritten/garagepoorten. Standaard voorzien we dit niet. Een belangrijk voordeel hiervan is dat op die manier de bewoner ook nog een auto mag parkeren vlak voor zijn poort (mits aanduiding van de nummerplaat op de poort), wat echter niet meer kan/mag als er belijning wordt aangebracht. Mocht voor er een specifiek geval toch een probleem zijn, bestaat de mogelijkheid wel om een aanvraag in te dienen om belijning aan te brengen. Dit zal dan beoordeeld worden of u ervoor in aanmerking komt. Meer informatie hieromtrent vindt u op de website van de stad Antwerpen, onder volgende link:
<https://www.antwerpen.be/nl/info/signalisatie-om-makkelijker-uw-garage-in-te-rijden>*
- Vraag** **Als de afslag naar de Guldenvliesstraat vanuit de Stanleystraat met aparte lichten wordt geregeld gaat er een ‘dood pleintje’ ontstaan en zal er meer verkeer op de Stanleystraat komen.**
- Antwoord* *De afslag naar de Guldenvliesstraat blijft mogelijk, maar zal mee gekoppeld worden aan de verkeerslichten. Dit betekent inderdaad dat afslaande voertuigen, indien ze geen groen hebben, mee zullen moeten wachten met het verkeer dat rechtdoor moet. De impact hiervan zal echter eerder beperkt zijn. Deze maatregel is wel noodzakelijk voor de veiligheid van de fietsers. Het risico op conflicten met automobilisten vergroot omdat fietsers het fietspad in beide richtingen mogen gebruiken en ook het aantal fietsers zal toenemen.*
- Vraag** **Kan de (fiets)oversteekplaats Cobden/Guldenvliesstraat niet verlegd worden naar de andere kant van het kruispunt? Dan is er meer plaats voor de fietser en dat is veiliger.**
- Antwoord* *Het verleggen van de oversteekplaats zou een voordeel kunnen bieden voor de fietsers die vanuit de Guldenvliesstraat het fietspad aan de kant van de huizen willen bereiken. Voor fietsers die vanuit het noorden (bv. vanuit de Lange Leemstraat) naar de Guldenvliesstraat willen afslaan, is dit nadeliger omdat ze dan tweemaal een kruispunt moeten oversteken dwarsen (waardoor het eigenlijk al beter zou zijn om aan beide kanten een oversteek voorzien te voorzien). Een oversteek aan de andere zijde van het kruispunt zal ook gevolgen hebben voor het andere verkeer omdat hiervoor bijkomende verkeerslichten noodzakelijk zijn. Daarom is dit niet vanzelfsprekend. We zullen dit als aandachtspunt mee opnemen in de verdere uitwerking van het hele kruispunt.*



- Vraag** Kan de tramhalte van tram 4 richting centrum niet verplaatst worden zodat lange trams niet meer het hele kruispunt blokkeren?
- Vraag** **Kruispunt met de Lange Leemstraat: Tram 4 zou verder moeten stoppen in de LLstraat omdat de (nieuwe) lange trams, het voetpad en dus binnenkort ook het fietspad, blokkeren bij stop aan de halte in LLstraat, richting stad. (komt er een verkeerslicht voor de fietsers en de voetgangers uit de Lange Leemstraat?)**
- Antwoord* *We hebben ter plaatse de situatie bekeken. De oude 'PCC'-trams vormen momenteel geen probleem, maar zullen op termijn uiteraard verdwijnen. De nieuwere 'Hermelijn'-trams van ca. 30m lengte blokkeren echter al wel het zebrapad. (De nieuwe Albatros-trams zijn zelfs 43 meter lang) De inrichting van het kruispunt wordt momenteel nog verder onderzocht, ook voor de fietsoversteek en de verkeerscirculatie, maar we houden hier rekening mee. Een mogelijke oplossing is om de voetgangersoversteek aan de andere kant van het kruispunt te leggen (dit is mogelijk omdat in de nieuwe situatie de hoekuitstulping wordt verlengd), waardoor dit probleem zich niet meer stelt. Of dit voldoende is zullen we verder moeten bekijken.*
- Vraag** **Invoering zone 30 van Berchem station tot Antwerpen centraal, ook voor openbaar vervoer. En bij uitbreiding de hele zone binnen de ring. (x3)
Tip: verhoog één rijrichting fysiek, om de indruk van versmalling teweeg te brengen.**
- Antwoord* *De Stanleystraat en Cuperusstraat zijn in het mobiliteitsplan gecategoriseerd als 'hoofdstraat', d.w.z. dat dit woonstraten zijn die naast een belangrijke verblijfsfunctie ook een belangrijke verkeersfunctie hebben op het niveau van de buurt. In principe kunnen deze straten zowel 30 k/h als 50km/h zijn. Meestal wordt 30 km/h gehanteerd, maar een aantal factoren die hier meespelen (zoals de aanwezigheid van aparte fietspaden, openbaar vervoer) kunnen wel pleiten om toch 50km/h te behouden. De vraag en bezorgdheid staat in elk geval genoteerd bij de verdere opmaak van de plannen voor de uitbreiding van de zone 30.*
- Vraag** **Volgens mij gaat het mengen van het verkeer richting Berchem Station het probleem van de opstoppingen in de andere richting gewoon overnemen, dus moet er een extra rijstrook voorzien worden, desnoods ten koste van de bomerrij.**
- Vraag** **Volgens mij zal Tram 9 richting Berchem station mee in de file staan met de auto's in de Cuperusstraat**
- Vraag** **Ik hoop dat u goed nadenkt over de blokkages die de lange trams in de toekomst kunnen veroorzaken. Niet enkel voor de auto's maar ook de fietsostrade. Of als ze voor het licht aan de Cobdenstraat staan, zal de staart van de file meteen het kruispunt met de Lange Leemstraat blokkeren. Denk aan slimme lichten voor de tram.**
- Antwoord* *Door het mengen van het verkeer richting Berchem Station (op het kruispunt tussen Lange Leemstraat en Guldenvliesstraat) wordt de ruimte inderdaad beperkter op het kruispunt. Daarom is het in dit scenario noodzakelijk om de Cobdenstraat om te draaien of doodlopend te maken, om het verkeer sneller afgewikkeld te krijgen. De verkeerslichten dienen ook afgesteld te worden opdat de tram vlotter kan doorrijden. Dit was de conclusie van een externe studie die we voor het kruispunt hebben laten opmaken. We gaan deze bezorgdheid wel laten aftoetsen in de verdere uitwerking van het ontwerp.*



- Vraag** **Ik zou graag de oude straatlantaarns behouden zien, want ze zijn mooi. Kunnen die niet aan de huizenkant geplaatst worden?**
- Antwoord* *Losse straatlantaarns kunnen zeker hun charme hebben, maar de bestaande voldoen niet meer aan de technische vereisten van onderhoud, lichtsterkte en verbruik. Daarom wordt ervoor gekozen om nieuwe toestellen te voorzien tegen de gevel, waardoor ook de voetpaden vrij blijven van obstakels.*
- Vraag** **Ik pleit voor de redding van de prachtige lindeboom tegenover Stanleystraat 5, desnoods verplaatsen. (3x)**
- Antwoord* *De linde is inderdaad een waardevolle boom. Om het dubbelrichtingfietspad hier door te trekken is er echter te weinig ruimte. Er is misschien wel een mogelijkheid om het fietspad rond de boom te splitsen. We nemen deze mogelijkheid mee in de verdere uitwerking van het kruispunt.*
- Vraag** **Graag een ‘groene golf’ van verkeerslichten voor de zwakke weggebruiker.**
- Antwoord* *De verkeerslichtenregeling zal op beide kruispunten optimaal worden. Voor de doorstroming van de fietser zal er extra aandacht zijn.*
- Vraag** **Kan er een verhoogde oversteekplaats komen voor fietsers en voetgangers aan het voetgangersbrugje/zurenborgstraat? Dit in de plaats van de scherpe bocht voor fietsers.**
- Antwoord* *De ruimte op het kruispunt en de toegang tot de doorgang is heel beperkt. Om een verhoogde oversteek te maken zijn aanloop-hellingen nodig waarvoor niet voldoende ruimte is.*
- Vraag** **Kan er een extra oversteekplaats komen voor fietsers aan de zurenborgstraat?**
- Vraag** **Kruispunt Mercatorstraat – Cuperusstraat : Fietsers steken over het zebrapad en een boom staat in de weg voor de zichtbaarheid. Graag een fietsstrookje naast het zebrapad.**
- Antwoord* *De huidige inrichting van het kruispunt is zo ontworpen, om de verschillende complexe loop- en fietslijnen zo goed als mogelijk op elkaar af te stemmen, binnen de beperkte ruimte van het kruispunt. Met het nieuwe plan veranderen er echter wel twee belangrijke zaken:*
- *ten eerste zal de hoofdstroom van fietsers staduitwaarts vooral rechtdoor blijven rijden op de fietsostrade en niet meer moeten oversteken. Dit betekent dat de oversteekplaats vooral nog door fietsers zal gebruikt worden die richting Zurenborgstraat rijden.*
 - *Ten tweede moet de tram stadinwaarts hier niet meer invoegen op het kruispunt, waardoor er meer ruimte vrijkomt om de fietser een veiligere opstelruimte te geven.*
- Daarom stellen we voor om op deze vragen een antwoord te bieden door de fietsoversteek te verplaatsen tot dichterbij het zebrapad tegenover de aansluiting met de Zurenborgstraat.*



- Vraag** Hopelijk komt er een kleine barrière tussen het gras en de fietsostrade?
- Antwoord* Het is niet de bedoeling om naast het fietspad nog een aparte barrière zoals een hekwerk, haag, hogere boordsteen of zo te voorzien. Er is rekening mee gehouden dat er een voldoende veilige 'schrikafstand' is tot de tram en de spoorwegberm (minimum 1m vanaf de rand van het fietspad), waardoor geen bijkomende afscherming nodig is.
- Vraag** Ik pleit voor snelheidsremmers in de Boomgaardstraat en betere lichtenregeling. Bij voorkeur slimme lichten. (3x)
- Antwoord* In het huidige project is enkel het stukje van de Boomgaardstraat opgenomen dat gelegen is tussen de Stanleystraat en de Posthoflei. De verkeerslichten op dit kruispunt worden aangepast en de regeling zal optimaal worden
- Vraag** Knap plan, graag zo snel mogelijk uitvoeren.
- Vraag** Ook verlichting zebrapaden aub ! (cf. zebrapad Klokstraat /Gramméstraat)
- Antwoord* Met de vernieuwing van de straatverlichting wordt vooraf op basis van een lichtstudie nagegaan of alles voldoende verlicht wordt. De zebrapaden en oversteekplaatsen zijn hierbij erg belangrijk en zullen voldoende verlicht worden.
- Vraag** Aan café Stanny is het voetpad erg smal, zeker als de bezoekers hun fietsen fout stallen; ik hoop dat het café zijn terras niet vergroot in de toekomst en ik hoop dat de fietsenstalling aan de overkant behouden blijft of zelfs vergroot wordt. (2x)
- Antwoord* In de het nieuwe voorstel wordt het voetpad aan café Stanny een stuk breder, waardoor er voldoende ruimte voor voetgangers overblijft (wat nu in de praktijk inderdaad heel smal is). Aan de overzijde zullen we opnieuw fietsenstallingen voorzien.
- Vraag** Kan je een voorrangsweg maken van de Stanleystraat? Dit om het verkeer langs de kleine straatjes zonder verkeerslichten te ontmoedigen en een betere doorstroming bij file te creëren?
- Antwoord* Het is de bedoeling om in de Stanleystraat de voorrang van rechts aan te houden. Dit heeft echter geen echte impact op de doorstroming en biedt ook het voordeel dat automobilisten hun snelheid moeten matigen ter hoogte van de kruispunten. De grote knelpunten in de doorstroming zitten echter ter hoogte van de grote kruispunten met lichten, die we met het ontwerp willen aanpakken.
- Vraag** Als je van Berchem Station komt als voetganger, ligt het oversteekpad over de Klokstraat aan de andere kant van het voetpad met daartussen het fietspad. Dit is een gevaarlijke situatie!
- Antwoord* De voetgangersoversteek zou in deze situatie inderdaad logischer liggen aan de andere kant van het fietspad. We passen dit zo aan in het ontwerp.



- Vraag** **Waar is het voetpad als je vanaf de Klokstraat de Cuperusstraat wil volgen om onder de brug van de trams door te lopen richting Transvaalstraat? Moet je daar tussen de bomen lopen zoals nu het geval is? Vele voetgangers lopen daar nu op het fietspad!**
- Antwoord* *Er is voor gekozen om enkel een voetpad te voorzien tot de Klokstraat, omdat hier een parkeerstrook ligt. In principe zou het mogelijk zijn om ook een voetpad te voorzien tussen de Klokstraat en de Guldenvliesstraat, maar hiervoor is niet gekozen omdat er langs deze zijde geen bebouwing of parkeerstrook ligt en er daarom weinig voetgangers zijn. Voetgangers die toch langs deze zijde willen wandelen mogen op zich wel het fietspad volgen, maar moeten dan voorrang verlenen aan fietsers en bromfietzers.*
-
- Vraag** **De opstelstrook aan de Statiestraat richting stad is een verbetering maar zal meteen vol staan als er één bus op staat, zelfde probleem met de afslagstrook naar de Boomgaardstraat.**
- Antwoord* *De ruimte op het kruispunt is uiteraard beperkt en zal nog altijd veel verkeer te verwerken krijgen. Toch zullen de ingrepen het verkeer op het kruispunt vlotter en duidelijker maken. Richting Boomgaardstraat zijn er maar weinig voertuigen die het doorgaande verkeer blokkeren. In de richting staduitwaarts zullen de verkeerslichten opgeschoven worden richting Statiestraat, zodat hier ook meer opstelruimte vrijkomt.*
-
- Vraag** **Kruispunt Boomgaardstraat/Statiestraat: denk aan de voetgangers, vaak treinreizigers met koffers, die moeten in de toekomst naast de rijweg lopen zonder bescherming en het voetpad lijkt niet erg breed. (2x)
Ook de bescherming die nu tussen de fietsers en de rijweg is aangebracht - kleine aanplanting met struikjes - moet minimaal behouden blijven.**
- Antwoord* *De ruimte op het kruispunt is erg beperkt. Daarom is er voor gekozen om een deel van de trap/helling aan te passen en hierbinnen de nodige ruimte voor alle gebruikers in te passen. Dit is inderdaad geen 'overschot' aan ruimte, maar toch kan hierdoor in de nieuwe toestand een voetpad van 1m80 en een fietspad van 3m breed worden voorzien. Omdat dit voldoende breed is, is het niet de bedoeling om extra afscherming in de vorm van struikjes te voorzien.*
-
- Vraag** **Waarom moet het fietspad zo breed zijn (4m) ?**
- Antwoord* *Omdat het een dubbelrichtingsfietspad wordt waar grote stromen fietsers elkaar veilig moeten kunnen kruisen.*
-
- Vraag** **Gelieve de bestaande bomen goed te beschermen tijdens de heraanleg!**
- Antwoord* *De groendienst van de stad zal hierop toezien en ook in het bestek voor de aannemer zal dit opgenomen worden.*