De Kroonstraat als hefboom voor een leefbare stad

Aanbevelingen omtrent verkeersveiligheid

Buurtbewoners in de werkgroep 'De ideale straat': Ilse Nuyens (ouderraad Zevensprong), Mieke Elaut (directie Reuzenpoort), Katrien De Troch, Pieter Byloo, Katrien Ryckaert, Hanna Maes (allevier van de bewonersvereniging Kroonstraat), Stijn Verhulst (bewonersvereniging Den dreihoek), Patsy Goderis (bewonersvereniging De Ploeg).

De werkgroep 'De ideale straat' is ontstaan vanuit een jarenlange bezorgdheid van ouders met schoolgaande kinderen in en rond de Kroonstraat, de Turnhoutsebaan en de Helmstraat. Deze heeft een nieuwe dynamiek gekregen na 31 maart, toen Shin, een vijfjarig jongentje, op het kruispunt van de Kroonstraat en de Bleekhofstraat overleed na te zijn aangereden door een bestelwagen. Als niet ingegrepen wordt, dreigt zo'n tragisch ongeval opnieuw te gebeuren. Recent onderneemt de werkgroep 'de ideale straat' daarom twee initiatieven: (1) een evenement met kinderen om een vuist te maken voor een veilige Kroonstraat; (2) een overleg met de stad, waarbij enkele aanbevelingen worden geformuleerd en besproken. Bij het uitwerken daarvan hebben we regelmatig twee onafhankelijke verkeersdeskundigen geraadpleegd om hun visie over de voorstellen en onderzoeksmateriaal mee te nemen.

Historiek

Leden van de werkgroep hebben de afgelopen jaren meerdere acties ondernomen en signalen naar het beleid uitgestuurd. Zo lanceerde de bewonersvereniging de Kroonstraat in 2009-2010 de actie 'Kroonstraat te koop', om de onveiligheid aan te kaarten. Verder hebben buurtbewoners sinds 2014 talloze klachten ingediend bij de Blauwe Lijn naar aanleiding van de onveiligheid die gepaard gaat met laden en lossen voor Sani Construct, aan het begin van de Kroonstraat. Ze hebben honderden foto's gemaakt van de gevaarlijke situatie, waarbij jonge kinderen op hun fiets of te voet moeten laveren tussen de vrachtwagens, de heen en weer rijdende vorkheftruck en het inkomend autoverkeer. Na te zijn aangesproken, weigert de politie veelal vlakaf te verbaliseren. Overleg vanuit het district met de zaakvoerder van Sani Construct leidde tot enige goodwill, maar in de praktijk is dit al snel verzwakt. De problemen met Sani Construct maken deel uit van grotere, meer structurele problemen, die een meer wezenlijke oplossing behoeven.

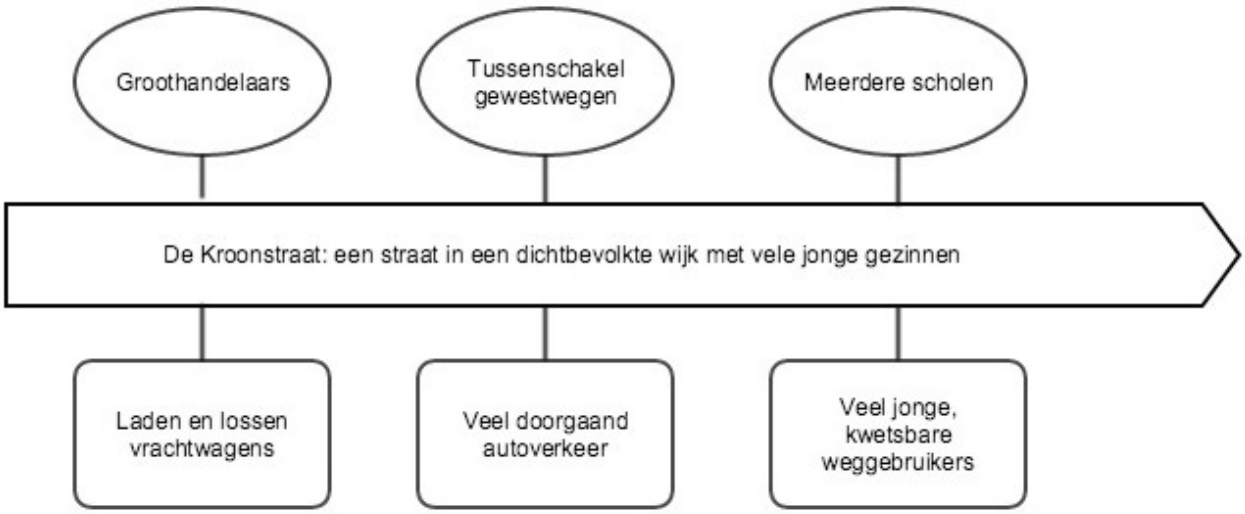
Gedragenheid in de buurt

Naast de Kroonstraatbewonersgroep scharen ook de bewonersverenigingen Den Dreihoek en De Ploeg zich achter deze acties. Den Dreihoek organiseert al dertig jaar activiteiten in, met en voor de buurt. Vanuit haar missie zet ze zich ook in voor een verkeersveilige en leefbare buurt. De Ploeg bestaat uit mensen van verschillende bewonersverenigingen in de wijk en volgt al meer dan tien jaar de stedenbouwkundige ontwikkelingen en de leefbaarheid van de Kievitwijk op. De Kievitwijk is het door de politiek veronachtzaamde 'niemandsland' tussen de districten Antwerpen en Borgerhout. De Ploeg onderneemt onder andere acties rond het Dominicanerkerk en –klooster in de Provinciestraat; de recente verbouwing van de Zoo; vervulde een constructieve rol in de aanleg van het Kievitplein en Kievitfase II; en volgt de recente plannen van Comics Station op.

Structurele maar oplosbare problemen

Toenemende verkeersdrukte, wild parkeren, geen voorrang van rechts geven,… het zijn pijnpunten die mensen dagelijks ervaren in de stad, en in het bijzonder in een dichtbevolkte wijk zoals die rond de Kroonstraat. Door de instroom van nieuwe gezinnen in de stad en een babyboom vanaf 2002 met piekjaar in 2008 is er een explosie van schoolgaande kinderen ontstaan. De veiligheid van die kinderen is niet gegarandeerd. Het is geen toeval dat het ongeluk met Shin net in de Kroonstraat voorviel. De straat ervaart structurele problemen die de verkeersveiligheid ten volle ondermijnen. De straat vervult met name meerdere functies, die in de gegeven infrastructuur samen tot onverantwoorde verkeerssituaties leiden: (1) De straat fungeert – hoe smal en dicht bevolkt ze ook is – als doorgangsweg tussen twee drukke gewestwegen, waardoor er bijzonder veel autoverkeer door passeert; (2) er zijn groothandels gelegen – in het bijzonder Sani Construct en de Prijzenkoning – waar vrachtwagens laden en lossen, ook tijdens de spitsuren; (3) de Kroonstraat is in een bijzonder dicht bevolkte wijk gelegen waar meerdere scholen zijn gesitueerd, waardoor die ook als doorgangsstraat fungeert voor veel (jonge) fietsers en voetgangers.

De gebrekkige infrastructuur maakt het onverantwoord deze drie functies samen te laten gaan. Daar komt nog eens bij dat de infrastructuur niet is aangepast. De Kroonstraat lijkt vooral in het eerste deel aangelegd als een voorrangsweg terwijl er in werkelijkheid voorrang van rechts geldt. Kortom, de Kroonstraat biedt de infrastructuur niet om alle functies van het wegverkeer te slikken: voetgangers, fietsers, auto's en vrachtwagens, auto's die parkeren,… en dat alles zonder enige regulering. Keuzes dringen zich op. In een smalle straat in een dichtbevolkte buurt moeten fietsers en voetgangers voorrang krijgen, en moet het gemotoriseerd vervoer gereguleerd worden. Zie ook: schema hieronder, en op de volgende pagina een zicht op de adviezen die we erna uitgebreid bespreken. Of: treedt eventjes binnen in de dagdagelijkse jungle van de Kroonstraat: https://vimeo.com/129492606

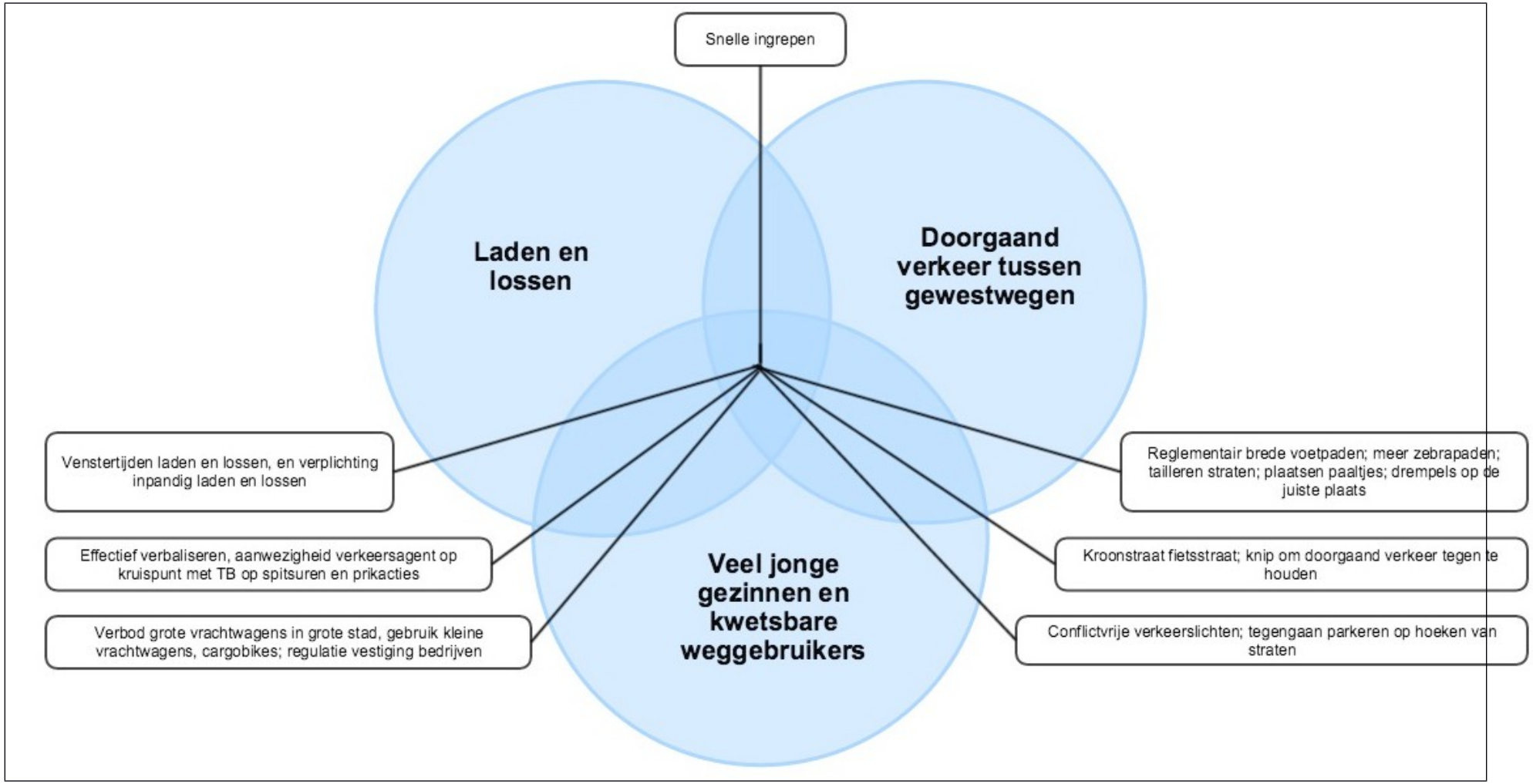


1. **Evenement/actie op 10 juni om (nog eens) aan de alarmbel te trekken:** ***Waar is die ideale straat?***

Kinderen en leerkrachten van de basisscholen De zevensprong, Mikado, De Reuzenpoort en De Evenaar vragen het zich ook af: waar is die ideale straat? Ouders uit de buurt die hun kinderen naar scholen verderop brengen ook.

Als het beleid niet ingrijpt, doen wij het zelf. Of nog beter: de kinderen zelf.

Kinderen van minstens drie scholen werken rond verkeersveiligheid en hoe een ideale straat eruit moet zien, met een muzische inslag. Op 10 juni 2015 zal de Kroonstraat aangekleed en ingericht worden met de werken van deze kinderen. Wandelende verkeerslichten, zebrapaden in restmateriaal,... Maar misschien ook een zwembad, een raceparcours, … want een kind mag dromen van een ideale straat en zou zich geen zorgen moeten maken over veiligheid.



Schema 1: Oorzaken van verkeersellende in de Kroonstraat en voorstellen

2. Beleidsadviezen voor de stad – overleg met schepen voor mobiliteit Kennis

Deze actie kadert in de continue aandacht en alertheid van de stationsbuurt voor een grotere leefbaarheid. We willen dan ook verwijzen naar de nota 'Project Kievitwijk' van bewonersvereniging De Ploeg uit 2011 ("het door het beleid verwaarloosde niemandsland tussen district Borgerhout en Antwerpen"). Deze werd aan burgemeester en schepenen overhandigd, zowel in het vorig als huidig bestuur.

Vanuit deze werkgroep, waarin mensen zitten uit drie bewonersverenigingen (de Kroonstraat, Den Dreihoek en De Ploeg) vertrekken we vanuit de onveiligheid in de Kroonstraat, die gaandeweg erger wordt. Na jarenlang aan de alarmbel te hebben getrokken via de geëigende kanalen, en na het dodelijk ongeval van de vijfjarige kleuter Shin op 31 maart is de maat vol.

Onze actie voor verkeersveiligheid in de Kroonstraat past binnen een bredere ijver voor zwakke weggebruikers in de hele stad. Vele suggesties hieronder zijn dan ook niet alleen van toepassing op de Kroonstraat maar ook op alle druk gebruikte woonstraten.

De voorstellen betreffen de volgende domeinen:

1. Regelgeving en handhaving
2. De voorgenomen heraanleg van de Kroonstraat
3. De keuze welke functie de Kroonstraat (niet) moet hebben
4. Verkeer en zichtbaarheid op de kruispunten
5. Andere structurele maatregelen
6. Sensibiliseren
7. Enkele snelle ingrepen, die meteen effect zullen ressorteren

1. Regelgeving & handhaving

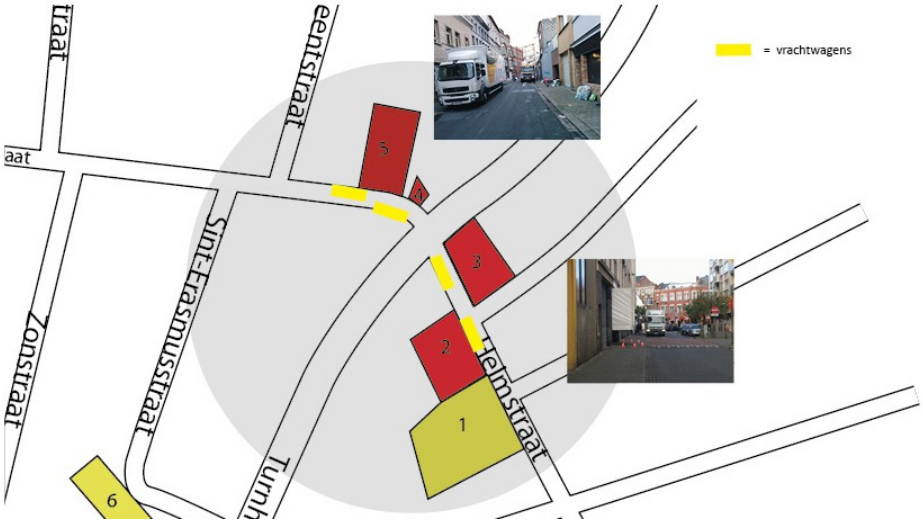
De Kroonstraat fungeert momenteel als doorgangsstraat tussen twee gewestwegen én als plek waar grote bedrijven zich hebben gevestigd, die veelvuldig vrachtwagens laten laden en lossen. Dit alles wordt nauwelijks gereguleerd, en bestaande regelgeving wordt ongebreideld en ongestraft met de voeten getreden. De grote aantallen (jonge) zwakke weggebruikers die ook gebruik maken van de straat worden zo aan onverantwoorde verkeerssituaties bloot gesteld. Daarom formuleren wij enkele voorstellen voor een betere regelgeving en handhaving.

De problemen situeren zich op verschillende vlakken:

- De huidige regelgeving staat toe dat bedrijven en bedrijfjes zich vestigen op plaatsen waar ze veel parkeer-, laad-en loslast met zich meebrengen omdat er geen parkeermogelijkheid is. Art 24. van de wegcode (zie bijlage 1) wordt zo bijna onvermijdelijk en voortdurend met de voeten getreden. Tussen de school de Reuzenpoort en de Zevensprong, amper 200 meter van elkaar, hebben zich intussen vier bedrijven gevestigd die er laden en lossen: Sani Construct en (recent) het pakjesbedrijf 'Marinya Travel' (begin Kroonstraat); (recent) supermarkt Asalam en de Prijzenkoning (Helmstraat). Daarenboven heeft er zich op de hoek van de

Turnhoutsebaan en de Helmstraat een bank gevestigd met verschillende geldautomaten. Daar is het stilstaan op de weg en op de stoep om snel eventjes geld af te halen een probleem.

- De gevaarlijke overtredingen die de aanwezigheid van de genoemde bedrijven met zich meebrengen worden niet effectief geverbaliseerd. Overtredingen worden veelal geseponeerd en dus – begrijpelijkerwijs – niet meer geverbaliseerd. De blauwe lijn bellen heeft in de huidige context geen zin.
- Doorgaand verkeer in een dichtbevolkte straat met vele jonge gezinnen gaat met tal van verkeersovertredingen gepaard, die evenmin op een effectieve manier worden geverbaliseerd.



Figuur 1: Laden, lossen en parkeren op te smalle voetpaden/fietspad tijdens de ochtendspits: voorbeeld.

Volgende maatregelen zijn bedoeld om de regelgeving en handhaving van artikel 24 van de wegcode operationeel maken:

- Verkeersveiligheid moet een **prioriteit** worden en de volgende veel voorkomende overtredingen die verkeersonveilig zijn dienen op een effectieve manier te worden aangepakt:

  - **Laden en lossen op fietspad en voetpad**
    Als er niet inpandig gelost kan worden (zie verder) hoort men te lossen door op de rijweg stil te staan (zoals dit ook geldt voor bewoners, vanuit veiligheidsoogpunt voor de buurt). Dit moet zowel voor leveranciers als foutparkeerders (vaak bij pakjesdienst, geldautomaat) worden aangepakt.

  - **Tegen de rijrichting inrijden**
    Dagelijks rijden meerdere vrachtwagens en personen wagens meermaals vanuit Sani Construct de verkeerde rijrichting in om snel terug de Turnhoutsebaan op te rijden. Dit gebeurt ook vaak aan het begin van de Helmstraat, waar de straat éénrichtingsverkeer is geworden.

  - **Over een volle witte lijn, fietspad of voetpad rijden**

Daardoor komt de kwetsbare weggebruiker immers een tweede keer in het gedrang. Eensgelijk voor fietsers die voetpaden opfietsen als ze gehinderd worden.

- **Snelheidsovertredingen**.
  Zone 30 invoeren heeft geen zin als geen sancties volgen bij snelheidsovertredingen.

- **Verkeersagent** en/of gemachtigd toezichter elke ochtend aan kruispunt Turnhoutsebaan/Kroonstraat/Helmstraat is wellicht nog het meest ontradend voor alle overtredingen... (het mag een para zijn ;-)

  - **3 keer per jaar een prikactie van de politie** waarbij een week lang alle overtredingen beboet worden

  - **Venstertijden voor laden en lossen** voor de Kroonstraat, maar bij uitbreiding voor alle bedrijven in woonwijken van Antwerpen die veelvuldig gebruikt worden door schoolgaande kinderen.
    Voorstel levertijden:

    Ma-di-do-vrij: tussen 9u30 en 15u00; tussen 18u30 en 22u00

    Woensdag: tussen 9u30 en 11u30; tussen 13u00 en 22u00

  - **Inpandig** laden en lossen verplichten indien mogelijk. De vergunning lang geleden gegeven, maar intussen is het vrachtverkeer veel zwaarder en groter geworden, waardoor dit onmogelijk is geworden. Dus ook volgend punt:

  - **In woongebieden leveren met grote vrachtwagens** verbieden en leveringen met **kleine vrachtwagens of cargobikes** verplichten; bespoedigen van overslaggebieden aan de stadsrand:
    - Uit onderzoek blijkt dat de helft van de stadsleveringen die nu met vrachtwagens gebeuren, ook met de fiets kunnen. Er zijn vele voordelen (http://cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf):
      - Het bereik toegankelijk voor de fiets is groter (eenrichtingsstraten, fietswegen,...)
      - Er is minder parkeerplaats nodig en ook mogelijk in voetgangerszone
      - Het is sneller voor afstanden korter dan 4 km, in het bijzonder in spitsuren.
    - Voorbeelden van 'slimme stadsdistributie' met kleine vrachtwagens:
      - City Logistics, het pilootproject van bpost, is gestart in Antwerpen en Europese primeur van die aard (niet-gesubsidieerd), in samenwerking met City-depot (begonnen in Hasselt, maar inmiddels actief in diverse steden; www.citydepot.be):

    - leveranciers van diverse winkels laten goederen leveren in het crossdock-magazijn aan de stadsrand (Houtdok, Antwerpen Noord)
    - een shuttle-dienst van het opslagpunt combineert deze goederen en
    - doet enkele keren per dag een rondje van de stad waarbij de aangesloten winkels bevoorraad worden.
- Er is Blue Gate Antwerp waar in de toekomst een zone voor 'slimme logistiek' ontwikkeld wordt, als één van de elementen in 'cradle to cradle'-economie

Vele voordelen:

+ Economisch interessant (voor de leverancier is de tijdswinst van niet door de stad te manoeuvreren met een logge grote vrachtwagen groter dan de extra kost van de overslag)
+ Winst op vlak van milieu/gezondheid én veiligheid:
    + bespaart heel wat voertuigkilometers in de stad (door de leveringen aan diverse winkels te combineren)
    + levering met een kleine, vaak minder vervuilende vrachtwagens; minder uitstoot (CO2, fijn stof,…)
    + chauffeurs die vertrouwd zijn met de specifieke stedelijke omgeving (die doet die ronde immers meerdere malen per dag).
    + Levering buiten de spitsuren

- **Regulatie van vestiging van bedrijven.** Hoe komt het dat bedrijven, die door het laden en lossen van toeleveranciers maar ook door bezoekers, heel wat verkeer(sonveiligheid) aanzuigen, zich zomaar overal kunnen vestigen? Ook waar geen laad- en loszone is, ook in drukke schoolomgevingen, ook waar al een teveel aan bedrijven is. Is het niet aan de overheid om hier regulerend op te treden? Of minstens voorwaarden op te leggen?

2. De voorgenomen heraanleg van de Kroonstraat (aanvullend aan concept, mei 2014)

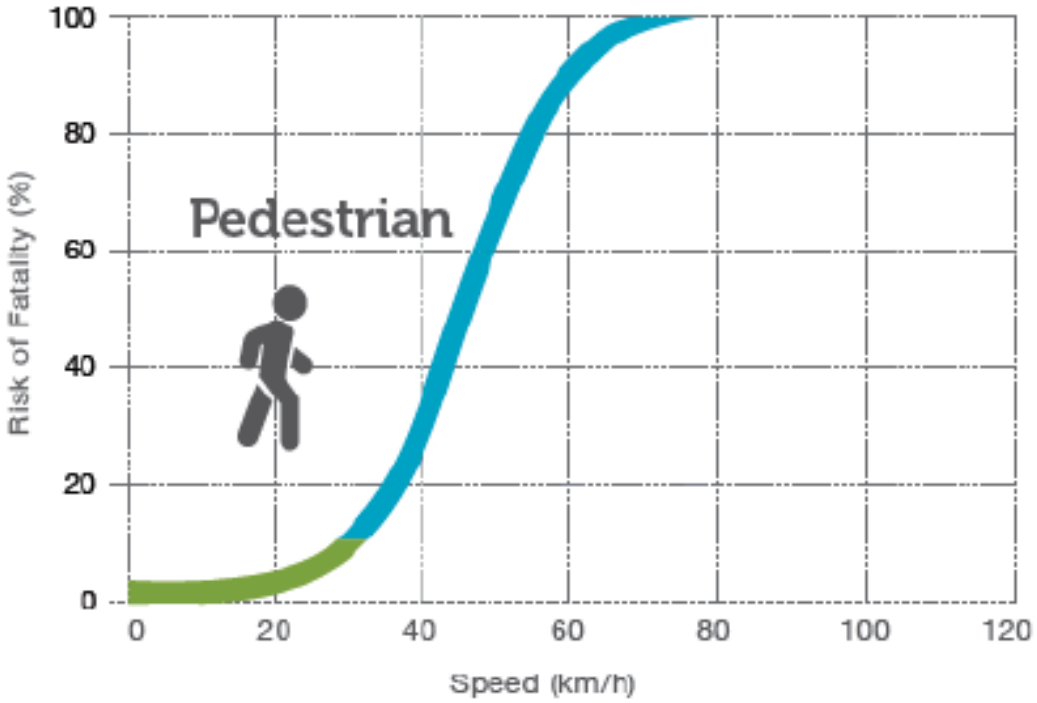
We signaleren de volgende problemen:

- De rijweg is voor een woonstraat te breed waardoor de kans op ongevallen te groot is.
- De stoepen zijn reglementair te smal
- Er zijn te weinig zebrapaden waar schoolkinderen veilig kunnen oversteken.
- De oversteekplaatsen zijn te onveilig.
- Er wordt te vaak op de voetpaden geparkeerd, zowel door vrachtwagens als door personenwagens.
- De straat lijkt zo ingericht dat het een voorrangsstraat is. Echter, in werkelijkheid moet er voorrang van rechts verleend worden.

We stellen daarom de volgende maatregelen voor:

- **Versmallen van de rijweg in de Kroonstraat** zodat er ruimte komt voor fietsers en voetgangers, maar vooral om de veiligheid te garanderen. Knippen en versmallen van rijbanen lijkt te ondersteund te worden door verkeerskundige praktijk en onderzoek van ongeveer een halve eeuw:

1) Internationaal onderzoek wijst het al decennia lang aan en ook op federaal niveau[1] is men intussen overtuigd: <u>snelheid is de belangrijkste oorzaak van dodelijke verkeersongevallen</u>.
   - ⇨ Bij 30 km/u heeft een voetganger heeft 92% kans dat hij een aanrijding overleeft. Bij 50 km/u heeft hij nog maar 20% kans om te overleven.



2) Recent onderzoek[2] bracht aan het licht dat de breedte van de rijweg zeer bepalende is voor de snelheid.
   - ⇨ Auto's rijden 5 km sneller met elke 30 cm dat de rijweg breder wordt
   - ⇨ Ook als er evenveel verkeer door rijdt, rijden de autobestuurders door een smalle straat veiliger en is er meer oogcontact en interactie tussen de verschillende gebruikers, wat nodig is om hun gedrag af te stemmen.

1 De Staten Generaal van de verkeersveiligheid (2007) verwijst hiervoor naar een studie van de Oeso.

2 *Narrower Lanes, Safer Streets*, Dewan Masud K., CITE-conference Regina, juni 2015, ook bezorgd aan schepen Kennis.

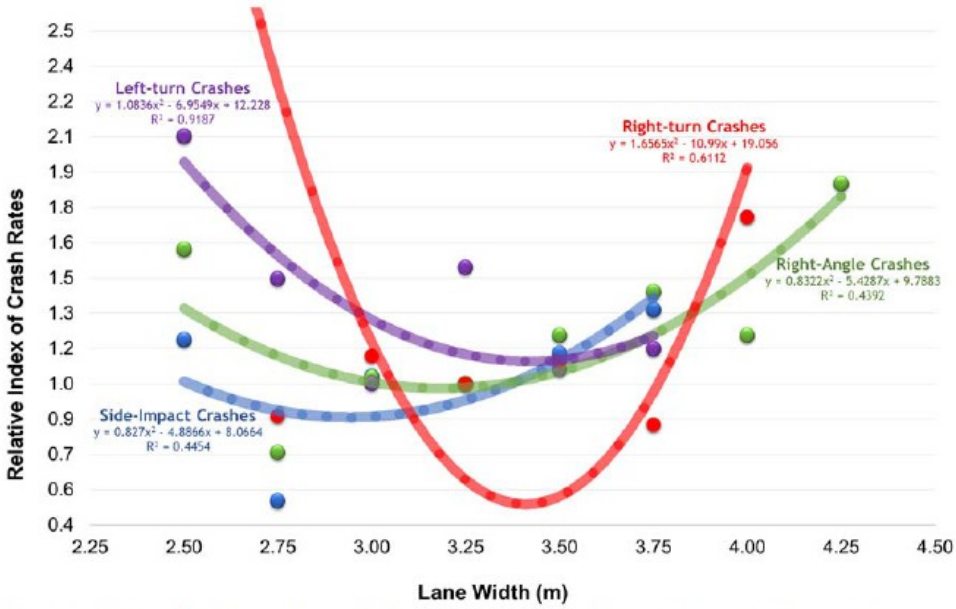


Figure 4: Relationship between lane width and crash rates for different types of collisions (Toronto) – Using lane volume only

De ideale rijweg (éénrichting) ligt bijgevolg tussen 2m80 eb 3m30 (3m60 als er bus- of vrachtverkeer is)

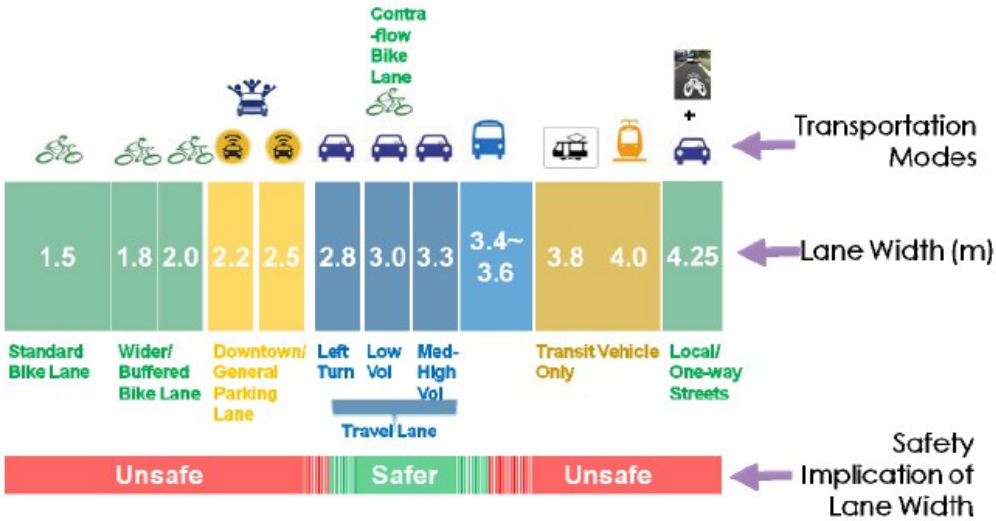


Figure 11: Context-based lane width selection for different users and land-use environments

"The findings acknowledge human behavior is impacted by the street environment, and narrower lanes in urban areas result in less aggressive driving and more ability to slow or stop a vehicle over a short distance to avoid collision." (Uit: *Narrower Lanes, Safer Streets*, 2015, CITE-Conference, Regina).

- Het invoeren van **fietssuggestiestroken** over de hele straat.
- Reglementair brede **stoepen** (zoals opgenomen in Concept heraanleg Kroonstraat, mei 2014).

- Bijkomende **zebrapaden** om de Kroonstraat te dwarsen op plaatsen waar zijstraten uitkomen op de Kroonstraat. Er is er maar één in de Kroonstraat (t.h.v. de Langstraat), die heel veel gebruikt wordt. Zie suggesties voor twee bijkomende zebrapaden op het plan 'Kroonstraat, een overzicht van knelpunten' (zie bijlage 2).

  Soms worden zebrapaden weggehaald of niet toegevoegd vanuit de idee "*het moet overal veilig zijn, zebrapaden verlagen veiligheid voor en na het zebrapad"* of vanuit *"de suggestie dat er op andere plaatsen geen voetgangers oversteken en zo het principe 'bijzondere aandacht voor voetgangers in zone 30' uitgehold wordt"* . Dit weegt echter niet op tegen de volgende aanbevelingen, ervaringen en principes:

  - *"Op locaties waar veel voetgangersstromen komen, bv. aan scholen is het - ook in zone 30 - aanbevolen om een zebrapad toe te voegen."* Bron: Adviesgroep Verkeersveiligheid Vlaamse Gewestwegen (AVVG) in mobiliteitsbrief:

    http://www.mobielvlaanderen.be/docs/convenants/Mobiliteitsbrief132.pdf

    Dit is zeker hier zo gezien er drie scholen in of vlakbij de Kroonstraat liggen.

  - Noodzaak op educatief en veiligheidsvlak:

    - Kinderen weten zonder zebrapaden niet wanneer ze wel of niet mogen oversteken en waar ze dat best kunnen doen

    - Kinderen zijn niet overal even zichtbaar voor autobestuurders (zeker niet met geparkeerde wagens)

    - Kinderen kunnen minder goed afstanden inschatten

  - Juridisch: met zebrapaden blijven de voetgangers voorrang hebben (auto's moeten stoppen), zonder zebrapaden wordt de voorrang omgedraaid (voetgangers moeten wachten tot een auto of fietser stopt)

  - Burgers betrekken bij weghalen of toevoegen van zebrapaden is cruciaal

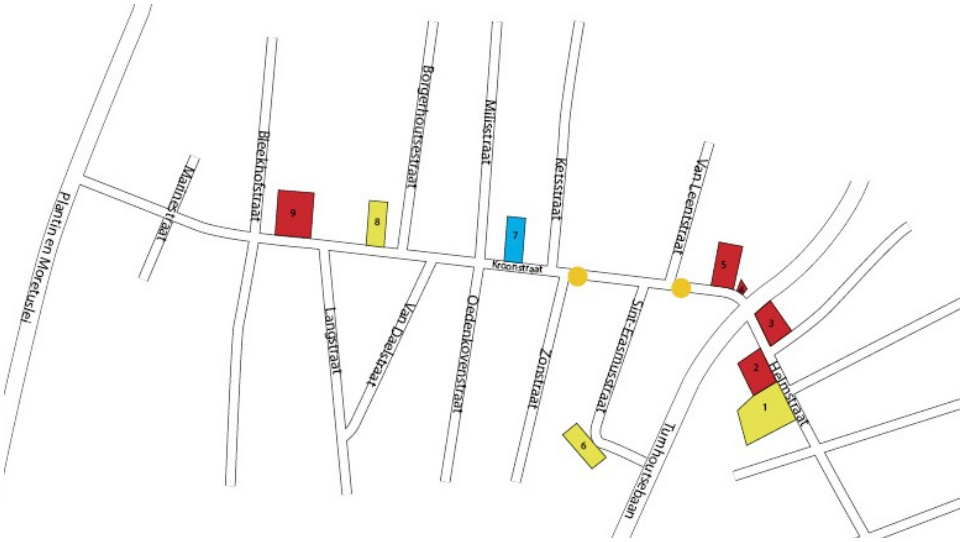
- **'Tailleren'** van de straat bij oversteekplaatsen: de rijweg plaatselijk versmallen, bv. ten voordele van 'oortjes' aan de voetpaden wat ook gemakkelijk en veiliger oversteken mogelijk maakt.

- **Paaltjes** aangrenzend **aan** beide kanten van **een lage borduur** bij bedrijven (bv. Sani Construct), zodat vrachtwagens de verlaagde borduur niet kunnen gebruiken om op het voetpad te parkeren.

- Het parkeren **tussen de Marinistraat en de Planin Moretuslei** beperken tot één zijde, namelijk de linkerzijde (komende van de Turhoutsebaan). Dit om de fietsers in dit stuk dat aansluit op een gewestweg, **een reglementair fietspad** te geven. Er is

nu amper plaats om je als fiets te positioneren in of naast een behoorlijk lange rij auto's voor het rode licht. De conflictsituaties tussen naar rechts rijdend autoverkeer en overstekende kwetsbare weggebruikers, zullen hiermee ook verminderen.

- Het **eenzijdig parkeren** (tussen de Turnhoutsebaan en Bleekhofstraat) veranderen van de linkse kant **naar de rechtse kant van de Kroonstraat** (komende van Turhoutsebaan). Immers, fietsers die van de Platin Moretuslei naar de Turnhoutsebaan rijden hebben weinig zicht op auto's die van rechts komen. De automobilisten verwachten alleen van rechts verkeer en hebben geen oog voor fietsers die van de andere kant komen. Als er aan de andere kant geparkeerd wordt , zal dat minder problemen leveren. Auto's die uit de zijstraten daar komen, kijken sowieso de richting uit waar de fietsers vandaan komen omdat het autoverkeer ook vandaar komt.
- Voorrang van rechts faciliteren door infrastructuur: **drempel voorzien in de straat die voorrang moet geven** voordat de zijstraat van rechts er aan komt (bv. in Kroonstraat voor de Van Leenstraat, voor de Ketstraat). In twee gevallen staan de drempels in de zijstraat die van rechts komt in plaats van op de Kroonstraat die voorrang moet geven. Namelijk in de Van Leenstraat en de Ketsstraat. Anders dan in het concept van de heraanleg (mei 2014), dient de eerste drempel, komende van de Van Leentstraat, voor de Van Leenstraat te gebeuren en niet erna zoals op het voorontwerp. Het werd erna geplaatst net voor de Erasmusstraat maar die is geen voorrangsstraat en er komt weinig fietsverkeer uit omdat het een doodlopende straat is.



Figuur 2: Drempels toevoegen voor eerste twee zijstraten.

- Het concept van de heraanleg werd aan de buurt voorgesteld en de suggesties en opmerkingen zouden meegenomen worden. Graag wordt de buurt ook **betrokken in de ontwerpfase**.

3. De keuze welke functie de Kroonstraat (niet) moet hebben

We signaleren de volgende problemen: de huidige combinatie van functies is niet houdbaar omdat het de talrijke fietsers en voetgangers uit de buurt aan onverantwoorde verkeerssituaties blootstelt. Een smalle straat in een dichtbevolkte wijk, waar talrijke

scholen zijn gelegen, kan niet dienen als doorgangsweg tussen twee drukke gewestwegen én als plek waar grote bedrijven vrachtwagens aantrekken om te laden en lossen. Geen keuze maken, betekent dat fietsers en voetgangers aan hun lot worden overgelaten, en dat meer verkeersslachtoffers betreurd zullen moeten worden.
Daarom stellen wij voor de functie van doorgangsweg te verlaten, en wel door twee ingrepen:

- **Kroonstraat tot fietsstraat maken.**

Indien de Kroonstraat alle huidige verkeersfuncties moet blijven dragen: voetgangers op reglementair brede voetpaden, fietsverkeer in twee richtingen, gemotoriseerd verkeer in één richting (Platin Moretuslei) én parkeren, dan betekent dit in de feiten dat dit <u>een fietsstraat</u> moet worden. Immers, de ruimte om te fietsen is vaak te smal om met een voertuig voorbij te steken (minstens één meter tussen het voertuig en de fietser, wegcode artikel 40ter).

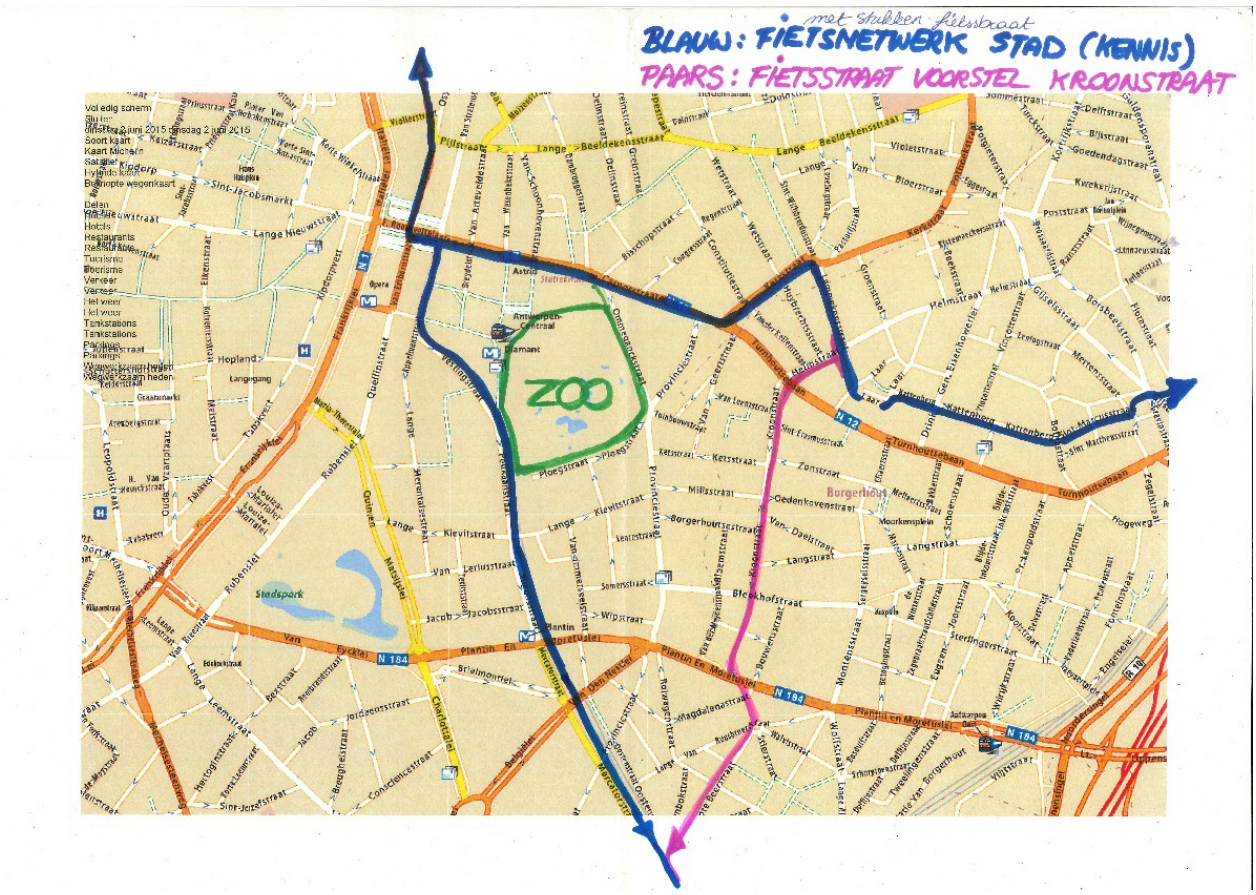
We zijn ervan overtuigd dat het markeren van de Kroonstraat als fietsstraat er eindelijk zal toe bijdragen dat het wettelijk inhaalverbod toegepast wordt. Auto's en vrachtverkeer kunnen nog steeds door, maar moeten de fietsers volgen, in plaats van omver te rijden. Of in plaats van ze te verdringen naar de stoep zodat ze voetgangers hinderen.

<u>Wetgeving</u> fietsstraten (Zie artikel 22novies en art. 71.2 in het verkeersreglement): "fieters mogen er de ganse breedte van de rijbaan gebruiken (of de helft bij tweerichtingsverkeer). Motorvoertuigen mogen fietsers niet inhalen. "

<u>Fietsstraatkansen</u>: (criteria uit presentatie Raad van overleg Antwerpen, thema Mobiliteit, 03/2014, het Vlaams Vademecum fietsvoorzieningen en http://www.verkeerskunde.nl/fietsstraat))

- Kroonstraat ligt, vanaf najaar 2015 in zone 30
- Er rijden meer fietsers dan auto's/gemotoriseerd verkeer, wat nodig is voor een fietsstraat. Fietsstraat zal deze as voor fietsers nog versterken. Straat in schoolomgeving komt in aanmerking.
- Kroonstraat is wijkverzamelstraat: ze begeleidt het lokale verkeer van de omliggende straten naar het hogere net van wegen
- Inrichting mogelijk (=> heraanleg voorzien)
- Geen te breed profiel (3,8m - 4m) => als voetpaden reglementair worden na de heraanleg, kan de Kroonstraat niet breed zijn.
- Fietsstraat moet opgenomen worden in fietsnetwerk. De Kroonstraat zou de perfecte schakel zijn in het fietsnetwerk dat schepen Kennis uitwerkte, en de wijk Zurenborg met Spoor Noord verbinden. Nu is er geen enkele veilige fietsverbinding van Zuid naar Noord in de sector tussen het Spoor en de ring.
    - zou enige fietsstraatverbinding van Zuid naar Noord zijn tussen Plantin Moretuslei en Turnhoutsebaan
    - kan via Helmstraat noordelijk aansluiten op fietsstraat Oost-West

- kan zuidelijk aansluiten op fietsstraat Grotehondstraat en fietsroute Mercatorstraat (bv. via Raafstraat en Grote Beerstraat)



<u>Noodzakelijke randvoorwaarden realiseren</u>:

- Vrachtverkeer moet beperkt worden en zoveel mogelijk buiten spitsuren en inpandig gebeuren (zie hoger).
- Moet gepaard gaan met verkeersbelemmerende ingrepen in Kroonstraat zelf maar ook in omliggende straten waar sluipverkeer zou kunnen ontstaan (zoals verderop vermeld bv. Dodoensstraat-Tuinbouwstraat-Provinciestraat). De focus moet zijn: plaatselijk verkeer. Structurele maatregelen zoals een gedragen wijkcirculatieplan met knips en paaltjes aan het begin van de straat zodat er echt gekozen wordt voor plaatselijk verkeer en doorgaand verkeer verhinderd wordt. (zie ook verder)
- Fietsers voorrang geven, ook op zijstraten van rechts, ook op kruispunten. Indien voorrang van rechts toch blijft gelden (bv. bij tram), dit duidelijk maken uit de straatinrichting (verkeerdrempels voor wie voorrang moet geven en ook om algemene snelheid te beperken)

➢ **Knip de Kroonstraat zodat ze geen sluipweg meer is ts Turnhoutsebaan en Plantin Moretuslei**

De toegangswegen tot de stad in deze wijk zijn de Turnhoutsebaan en de Plantin Moretuslei. De Kroonstraat moet, als buurtstraat, het verkeer tussen de woonstraten van deze wijk en deze hogere categorie van wegen voorzien (mobiliteitsplan Kennis). Maar ze moet niet dienen als sluip- of verbindingsweg voor auto- en vrachtverkeer tussen de Turnhoutsebaan en Plantin Moretuslei. Dit gebeurt vaak om het fileverkeer en rode lichten te vermijden. De sector tussen de Turnhoutsebaan en Plantin Moretuslei bevat minstens 7 basisscholen en is een klein dichtbevolkt gebied. Verkeer dat geen herkomst- en/of bestemming heeft in de straat of onmiddellijke omgeving, is niet gewenst. Buurtstraten zijn niet bedoeld voor doorgaand verkeer maar voor het verzamelen van het verkeer uit de buurt. Het doorgaand verkeer in buurtstraten moet via de singel naar de belendende sectoren geleid worden en in de Kroonstraat afgeremd worden door bv. een knip.

Het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen stelt immers dat in lagere orde wegen en straten de verkeersleefbaarheid primeert op de verkeersfunctie voor de auto.

Ook sluipwegen parallel aan de Turnhoutsebaan moeten afgeremd worden: de as Engelselei-Hogeweg-Fonteinstraat-Sterlingerstraat/Oudstrijdersstraat-Bleekhofstraat of Drink-Kattenberg-Hogeweg-Engelselei).

Er zijn allerlei manieren om doorgaand verkeer te ontraden en af te remmen: woonstraten knippen (maar dan in een totaalplan waarbij niet één straat de dupe is van een belendende geknipte straat), straten versmallen, tolheffing (Londen, Stockholm), drempels, asverschuivingen, snelheidscontroles,...

Er zijn allerlei manieren om duurzame modi te promoten en veiliger te maken: richt openbaar vervoer en fietswegen in als ruggengraat voor mobiliteit (Kopenhagen), voorzie fietsinfrastructuur die de toename van fietsers kan verwerken, biedt meer autodeelparkeerplaatsen aan die 8 gezinnen in één keer gelukkig maken voor lange tijd, mensen sensibiliseren om onnodige of korte verplaatsingen met de wagen te doen,...)

4. Verkeer en zichtbaarheid op kruispunten

We signaleren de volgende problemen:

- In de huidige situatie worden kwetsbare weggebruikers op kruispunten onvoldoende gescheiden van gemotoriseerde weggebruikers. Nu is het aan deze laatste om te beslissen al dan niet te stoppen voor overstekende fietsers en voetgangers. Een foutieve inschatting is levensgevaarlijk. Op die manier werd de zesjarige Ziggy in september ll. overreden (Turnhoutsebaan). En 24 andere kinderen in 2014. Zo'n situatie doet zich ook voor telkens wanneer fietsers en voetgangers die uit de Kroonstraat komen, de Plantin Moretuslei willen oversteken (en op vele andere plaatsen in de stad). Ook aan het begin van de Kroonstraat brengt de regeling van de verkeerslichten gevaar: auto's draaien de straat in terwijl het groen is voor voetgangers. Gezien de overdreven snelheid van sommige auto's, en het gegeven dat chauffers al op ander gemotoriseerd vervoer moeten letten, vallen ongelukken te vrezen.

- Het gegeven dat veelal tot op de hoeken van de straten wordt geparkeerd ondermijnt de zichtbaarheid op kruispunten en ter hoogte van zijstraten. Het ongeval met Shin viel voor op het kruispunt van de Kroonstraat en de Bleekhofstraat, waar de zichtbaarheid door de geparkeerde auto's beperkt is.

Daarom stellen we de volgende maatregele voor:

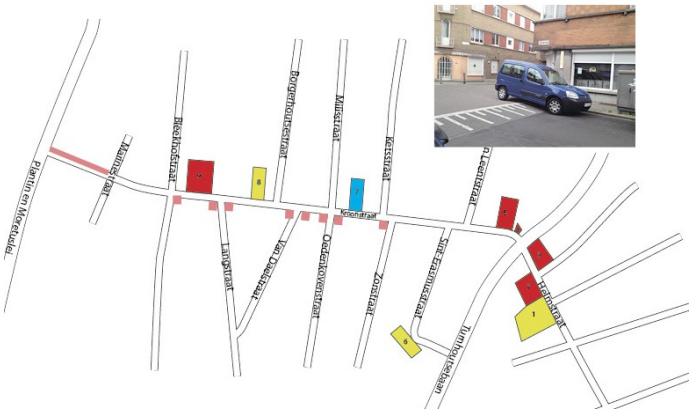
- Stel de **verkeerslichten conflictvrij** in

  In Nederland worden verkeerslichten conflictvrij geregeld (dat betekent dus dat er nooit 2 richtingen die mekaar kruisen tegelijk groen krijgen). In België is het wel gebruikelijk om lichten niet conflictvrij te regelen (bvb een linksaf beweging krijgt samen groen met de rechtdoor). Dit soort richtlijnen zijn een Vlaamse bevoegdheid, tenzij voor de verkeerslichten die in het beheer van de stad zelf zijn (en dat zijn er heel wat).

  Bv. in Hasselt. Daar zijn de lichten zo ingesteld dat alle voetgangers en fietsers een aparte fase krijgen. Dus bvb fase 1: groen voor auto's van één richting, fase 2: groen voor auto's van andere richting, fase 3: alle richtingen rood voor auto's en groen voor voetgangers en fietsers.

  Wachttijden zijn geen tegenargument. In Nederland zijn de wachttijden minder lang dan hier. De lichten detecteren daar namelijk ook de wachtende auto's, fietsers, voetgangers,… en berekenen de optimale groentijden. Dynamische verkeerslichten passen zich aan de verkeersvraag op dat moment aan. Belgische lichten hebben een ander programma afhankelijk van het uur van de dag en volgen steeds dezelfde fasen. Dit is veel minder flexibel waardoor wij veel langer staan aan te schuiven. Best wordt dit samen ingevoerd met conflictvrije regeling van verkeerslichten.

Parkeren tot aan kruispunten verhinderen door er betonblokken, of bij voorkeur bloembakken te zetten. Dit is noodzakelijk om voldoende zicht te waarborgen. Bv. Kroonstraat/Bleekhofstraat waar



Shin verongelukte

Figuur 3: Parkeren onmogelijk maken in aanloop van kruispunten en op hoeken van straten (zie onder meer roze blokjes).

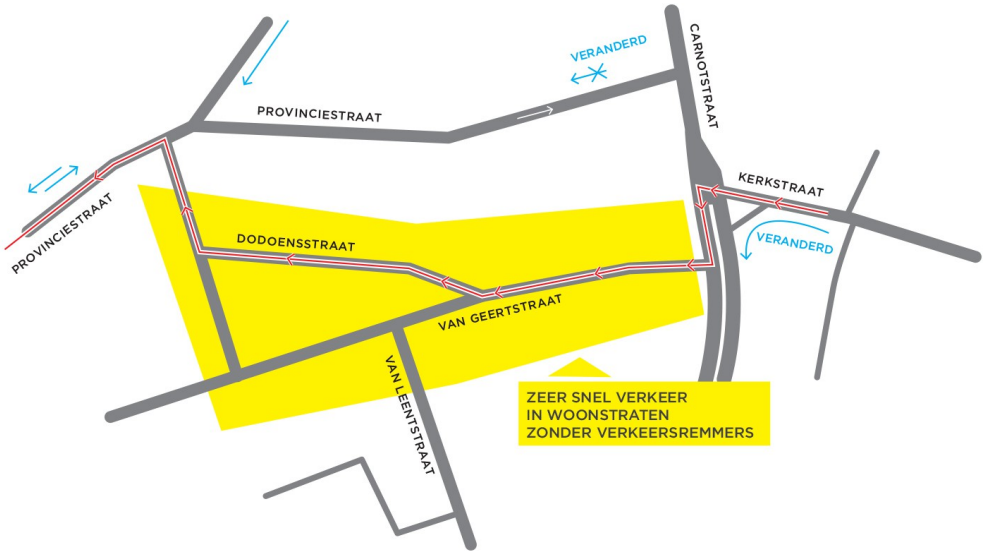
➢ **Vast opgestelde dodehoekspiegels** op moeilijke kruispunten (kruispunt Kroonstraat/ Planin Moretuslei, maar ook andere kruispunten waaronder Turnhoutsebaan/Hooftvunderlei)

Anders dan de bekende mobiele dodehoekspiegels in auto's en vrachtwagens, zijn dit bolle spiegels onder een verkeerslicht gemonteerd. De chauffeur kan via deze spiegel zien of er zich een persoon naast hem bevindt. Nederland (o.a. Amsterdam) voorzag vele verkeerslichten van vaste dodehoekspiegels. Voordelen van deze spiegels zijn:

- Een wachtende chauffeur kijkt gewoonlijk in de richting van het verkeerslicht, waardoor de spiegel goed in zijn gezichtsveld zit.
- De spiegel biedt ook zicht op de ruimte vlak voor een vrachtauto, waar zich bijvoorbeeld kleine kinderen kunnen bevinden.

5. Andere structurele maatregelen

➢ Enkelvoudige ingrepen vermijden als die overlast bezorgen in nabije straten (tenzij dit een bewuste, gekozen afweging is en de gevolgen ook berekend/bekeken worden). Bv. Noordelijk stuk van de **Provinciestraat** (tramloze stuk) is recent **éénrichting** geworden ondanks WCP's die niet doorgingen. Samen met het toelaten dat auto's uit de Kerkstraat linksaf de Turnhoutsebaan op mogen, geeft dit een grote overlast op de **Van Geert- en Dodoensstraat**, die woon-bestemmingsstraten zijn van het meest lokale niveau. De soms op straat spelende kinderen worden nu geconfronteerd met doorgaand en snel verkeer dat op geen enkele manier gehinderd wordt. De bewoners worden graag betrokken bij veranderingen.



Figuur 4: Verkeerssituatie Dodoensstraat-Tuinbouwstraat-Provinciestraat.

- **Zone 30 in binnenstad**: er zal meer nodig zijn dan een bordje (zie ook 4. Knip de Kroonstraat):
  - Structurele ingrepen als drempels, asverschuivingen (bloembakken, auto's afwisselend links/rechts geparkeerd…)
  - Handhaving (snelheidscontroles)
  - Stimuleren van andere modi dan de auto, …

- **Hoeveelheid en circulatie van verkeer bijsturen** op grote èn kleine schaal tegelijk (wijken, districten) en bij het ontwerpen van een voorstel de bewoners(verenigingen) betrekken, en moedige beslissingen nemen**.** Veranderingen van rijrichting hebben een groot effect op straten zelf en omgeving. Daarom is goed onderzoek en het betrekken van bewoners nodig.

  Ook de hoeveelheid verkeer en samenstelling ervan is van belang voor de leefbaarheid.

6. Sensibiliseren

- Gerichte sensibiliseringsacties omtrent de **kennis van verkeersreglement**. Bij iedereen maar specifiek bij bepaalde doelgroepen (o.b.v. onderzoek). Te denken valt bv. aan fietsers (voorrang van rechts), jonge chauffeurs met bijzondere aandacht voor jonge mannen (snelheid), truckchauffeurs (veilig laden en lossen).

- **Ontraden van autogebruik voor kleine afstanden en stimuleren fietsgebruik**.
  Zo nam de Marokkaanse vereniging Steunproject, in hun jaarlijkse 'Borgerhout fietst', het meer gebruik maken van de fiets tot speerpunt. Te denken valt ook aan projecten om het taxicletten voor senioren te promoten.

7. Snelle_ingrepen die meteen effect zullen ressorteren

- Waar **inpandig** gelost kan worden, **paaltjes** plaatsen zodat dit niet meer op straat kan.
- **Paaltjes aan het** (geschilderde) **fietspad**, ter hoogte van van Sani Construct aan het begin van de Kroonstraat, om duidelijk te maken dat dit geen parkeerplaats is.
- **Signalisatie schoolbuurt**: in de Helmstraat (voor de zevensprong), in de Kroonstraat, ter hoogte van de Erasmusstraat (De Reuzenpoort) en voor de Mikado. Hoeft geen bord te zijn, kan ook op straat geschilderd worden (is soms duidelijker voor de autobestuurder).
- Borden en signalisatie die herinneren aan **verkeersregels**, bv. bij buitenkomen aan Sani Construct:

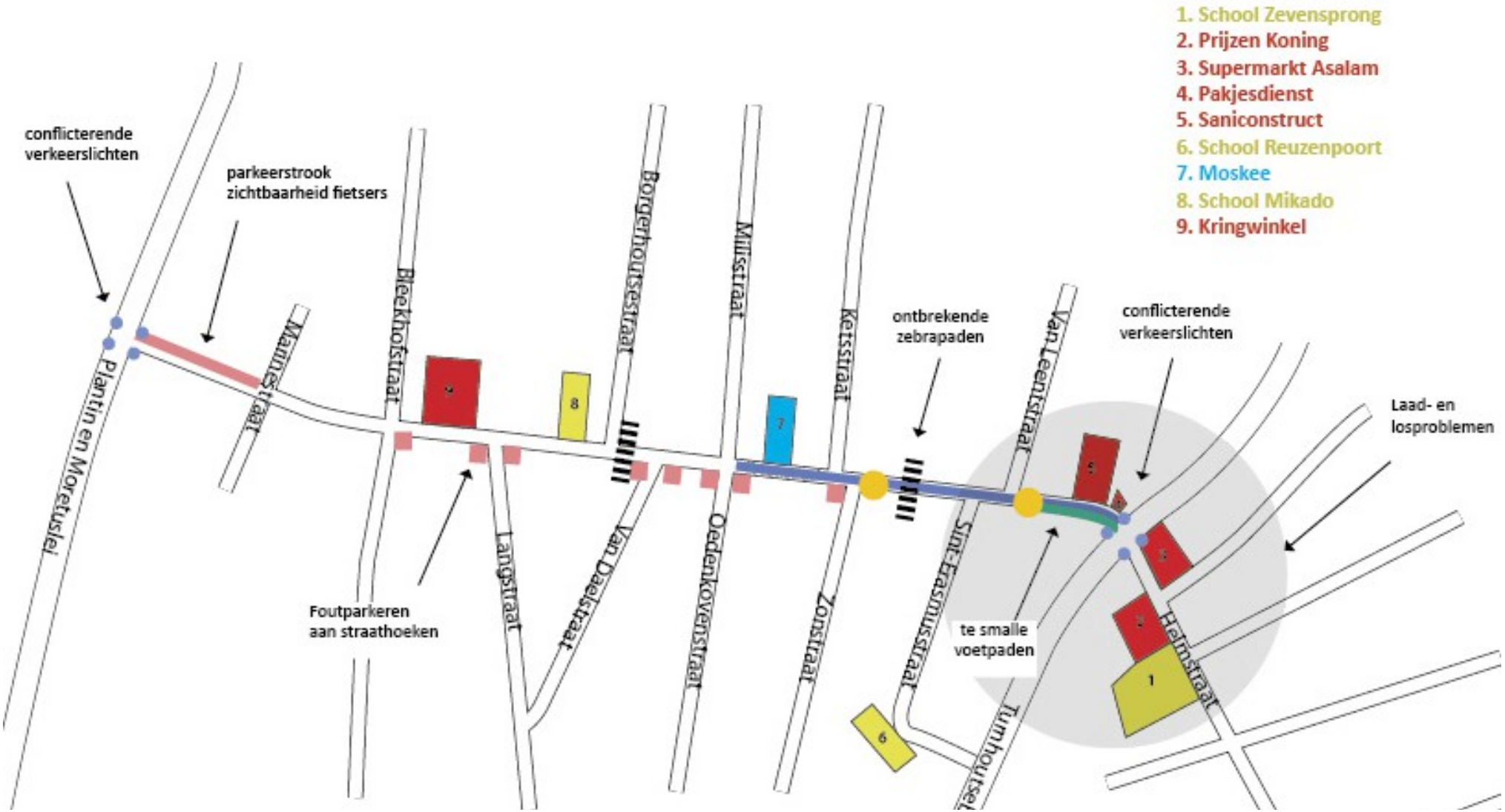
Van de reeds aangehaalde suggesties:

- **Parkeren tot aan het kruispunten verhinderen** door betonblokken, of bij voorkeur bloembakken te plaatsen. (zie 4. Verkeer en zichtbaarheid op kruispunten)
- **Vast opgestelde dodehoekspiegels** op moeilijke kruispunten (zie 4.)

Bijlage 1: Artikel 24 uit de wegcode over stilstaan- en parkeer verbod

(laden en lossen = stilstaan)

Het is verboden een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren op elke plaats waar het duidelijk een gevaar zou kunnen betekenen voor de andere weggebruikers of waar het hun onnodig zou kunnen hinderen, inzonderheid :

- 1° onverminderd artikel 23.4, op de trottoirs en, binnen de bebouwde kommen, op de verhoogde bermen, behoudens plaatselijke reglementering;
- 2° op de fietspaden en op minder dan 5 meter van de plaats waar de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen verplicht zijn het fietspad te verlaten om op de rijbaan te rijden of de rijbaan te verlaten om op het fietspad te rijden;
- …
- 6° op de rijbaan nabij de top van een helling en in een bocht wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is;
- 7° in de nabijheid van de kruispunten, op minder dan 5 meter van de verlenging van de naastbijgelegen rand van de dwarsrijbaan, behoudens plaatselijke reglementering;
- 8° op minder dan 20 meter voor de verkeerslichten op de kruispunten, behoudens plaatselijke reglementering;
- 9° op minder dan 20 meter voor de verkeerslichten buiten de kruispunten;
- 10° op minder dan 20 meter voor de verkeersborden

Bijlage 2: Kroonstraat, een overzicht van knelpunten