



# Heraanleg Boekenberglei

## verslag online bewonersvergadering voorontwerpfase

23 februari 2021

### 1. Over het voorontwerp

Zullen alle documenten (en gemaakte (voor)studies etc.) ter beschikking worden gesteld op de website (of elders) in het kader van de openbaarheid van bestuur?

De plannen worden in elke fase van het ontwerp teruggekoppeld met bewoners. Op de website [www.antwerpenmorgen.be](http://www.antwerpenmorgen.be) van de stad kan u alle recente info, verslagen en plannen terugvinden. Hierdoor kan u als burger steeds terugkijken naar alle stappen die genomen zijn.

Van zodra het definitief ontwerp opgemaakt is, zal hierover ook een infovergadering georganiseerd worden, en zullen de plannen ook toegevoegd worden op de website. Op deze wijze bent u als burger in de plannen, wanneer u wilt.

Een technisch plan, zoals nu reeds beschikbaar is, en werd getoond tijdens de presentatie, is weinig inzichtelijk voor veel buurtbewoners. Voorzien jullie een maquette of 3D-voorstelling zodat iedereen zich een duidelijk beeld kan vormen van de nieuwe situatie? En dit alvorens naar een definitief ontwerp te evolueren?

De opmaak van een maquette en 3D beelden is een dure opdracht. Aangezien we momenteel nog in voorontwerpfase zitten leek het ons nog niet aan de orde dit te doen. Voor het definitief ontwerp zullen we uw suggestie meepakken en bekijken of we op enkele locaties een 3D beeld kunnen opmaken van het nieuwe ontwerp. Dank voor uw suggestie.

Maakt het tractiestation in Menegemlei nr 86 ook deel uit van het project?

De Menegemlei maakt geen onderdeel uit van dit project. De vernieuwing en plaatsing van tractiestations is een taak die De Lijn opneemt.

Het idee van de voorstelling is ok, maar er is veel te weinig tijd voor uitgetrokken. Amper een uurtje voor een project met zoveel belangrijke aspecten!!! Het ware beter het project in enkele onderdelen op te splitsen (bv thematisch) en er telkens aparte sessie voor uit te trekken.

De volledige presentatie kan achteraf nog digitaal herbekeken worden, indien er nog vragen zouden rijzen kunnen die nog overgemaakt worden. Op de webstie is een aparte pagina voor dit project, waar plannen, antwoordlijsten, presentaties geraadpleegd kunnen worden. Op het mailadres [info@antwerpenmorgen.be](mailto:info@antwerpenmorgen.be) kan u ook steeds terecht voor bijkomende vragen. In de volgende fase zal het definitief ontwerp terug toegelicht worden aan de buurt. De plannen zullen dan op de website bijgezet worden.



## 2. Over de werken

Indien het een tijdelijke wijziging is, hoe verantwoorden jullie het budget, de impact op de handelszaken en omwoners en de impact op het groen op dit traject ?

De keerlus is geen tijdelijke situatie.. Naast het gebruik als eindhalte ter vervanging van de bestaande krappe gevaarlijke keerlus, zal ze ook gebruikt worden bij calamiteiten. Vb. Als een defecte tram het spoor blokkeert kunnen tramlijnen blijven rijden tot de dichtstbijzijnde keerlus. Zonder een keerlus in Deurne Zuid, zou de trambediening volledig wegvallen. Zonder de keerlus zouden trams andere routes moeten nemen zoals de Ruggeveldlaan of de Herentalsebaan, of reeds keren aan de Borsbeekbrug, als ze van de stad komen. De Keerlus heeft ook 2 sporen aan het eindpunt waardoor tijdelijk defecte trams opzij gezet kunnen worden, om pas getakeld te worden buiten de spitsmomenten.

Wat is de onrechtstreekse kost en impact op de handelszaken en buurtbewoners ?

Dit kunnen wij niet bepalen, het is een feit dat een heraanleg steeds wat ongemakken met zich meebrengt.

Welke wegbedekking zou er voorzien worden? Op veel plekken liggen nog kasseien, wat komt daarvoor in de plaats?

De rijweg en de fietspaden worden in asfalt aangelegd, op de parkeerstroken worden kasseien gebruikt en op de voetpaden worden straatstenen voorzien van 22 op 22 centimeter. De boordstenen en de goot zijn in beton.

Wanneer wordt de straat Eksterlaar eindelijk heraangelegd?

Voor Eksterlaar, tussen Constant Jorislaan en A. Van Putlei, moet nog een stedenbouwkundige vergunning verkregen worden. De start van de werken is voorzien in het voorjaar van 2022.

Wanneer worden de voet- en fietspaden in het tweede gedeelte van de Drakenhoflaan aangepakt?

Het tweede deel van de Drakenhoflaan is momenteel binnen de stad niet opgenomen om heraangelegd te worden. Er wordt wel bekeken met Lantis (Afdeling van Vlaanderen, belast met de realisatie van de Oosterweelwerken) of er een mogelijkheid is om fietspaden te optimaliseren in het kader van minder hinder maatregelen ifv de werken van de Oosterweelverbinding. Moesten deze werken doorgaan, zullen de nieuwe asfaltfietspaden doorgetrokken worden.

Wanneer verwacht men deze werken te starten en wanneer af te ronden? Is er een timing van werken voor de verschillende fases? Bijv. wanneer Boekenberglei aan Jozef Verboven? Wanneer Gitschotellei? Wanneer kruispunt Drakenhof? Worden de bewoners op tijd verwittigd ,wanneer hun zone aangepakt wordt ?

De werken starten normaal gezien in het voorjaar van 2022 en het einde is voorzien in het najaar van 2023. Een gedetailleerde timing zal pas gecommuniceerd kunnen worden als er een aannemer wordt aangesteld. Op dat moment organiseren we een nieuw bewonersoverleg.



Zijn er ook rioleringswerken gepland met die werken? Bij de heraanleg worden dan ook alle nutsvoorzieningen vernieuwd?

De riolering werd onderzocht door Aquafin, een gedeelte zal vernieuwd worden en een gedeelte zal blijven. We nemen in het ontwerp ook op om zo veel mogelijk regenwater te bufferen en in de ondergrond te brengen. De nutsbedrijven kunnen zich inschrijven om tegelijkertijd met de heraanleg werken uit te voeren. Indien ze dit nu niet doen mogen ze vijf jaar geen nutswerken doen, tenzij bij huisaansluitingen of calamiteiten. Het regenwater dat via de voorgevels naar beneden komt zal ontkoppeld worden en apart afgevoerd worden.

Worden de stoepen opnieuw aangelegd?

Het project omvat een volledige heraanleg van gevel tot gevel. De voetpaden worden aangelegd in vlakke betonstenen van 22 op 22 cm. Aan de oversteekplaatsen zal de stoep naadloos aansluiten op het zebrapad. Rolstoelgebruikers, mensen met kinderkarren, ed zullen hierdoor comfortabel kunnen oversteken op eigen kracht.

### **3. Over het verkeer**

Waarom moet de snelheid 50/u blijven?

Op de Boekenberglei blijft het 50 km/u om zo de hoofdwegen rondom de woonwijken voldoende vlotte doorstroming te geven. Deze wegen hebben een doorrijfunctie en we willen niet dat het verkeer dat hier passeert door de wijk in de woonstraat gaat rijden omdat het toch overal 30 km/uur is. We proberen dan maximaal te werken met goede aanliggende fietspaden. Dit gaan we doen op de Boekenberglei, in de Drakenhoflaan en de Gitschotellei. Aan de schoolomgevingen is er wel 30 km/u met de nodige signalisatie.

Wat wordt bedoeld met 'gemotoriseerd verkeer tussen Boekenberglei en Muggenberglei wordt geweerd'?

Nu kan je de middenberm oversteken met de auto en dat kan in de toekomst niet meer. Het is de bedoeling dat als je uit de Muggenberglei komt met de wagen naar rechts moet afslaan.

Welk kruispunt wordt er dicht gemaakt? Boekenberglei Muggenberglei?

Op volgende kruispunten wordt de middenberm dichtgemaakt: Boekenbergplein-Boekenberglei; Muggenberglei-Boekenberglei en Cruyslei-Boekenberglei

Als u beide doorgangen toe maakt krijgen we plaatselijke opstoppingen thv de verkeerslichten.

Er moeten afwegingen gemaakt worden omtrent veiligheid, door het dichtzetten van de middenberm worden gevaarlijke conflicten met de tram vermeden. Bij de kruispunten met verkeerslichten zal rekening gehouden worden met de verschuivingen van het verkeer. De groentijden zullen hierop aangepast worden zodat het autiverkeer, maar ook tram, voetgangers en fietsers veilig en vlot het kruispunt zullen kunnen passeren.



Is er aan het kruispunt met de Jozef Verbovenlei genoeg tijd om als voetganger in één keer de Boekenberglei over te steken? Dat is nu niet het geval.

De middenberm is heel breed dus het is hier moeilijk om in één keer over te steken. Er is ook geen garantie dat dit in het nieuwe ontwerp wel mogelijk zal zijn. Snelle voetgangers zullen dit zeker kunnen. Tragere zullen comfortabel en veilig het in 2 keer kunnen doen.

De Gouverneur Holvoetlaan wordt vaak als afsnijpunt voor de lichten gebruikt, dus de het afsluiten van de oversteek helpt daar ook aan.

Dat klopt, het zal geen zin meer hebben voor sluipverkeer om de Gouverneur Holvoetlaan te nemen.

Hoe kan een vrachtwagen, komende van de Drakenhoflaan en rijdende richting Gitschotellei, de markt die op woensdag plaatsvindt op de Drakenhoflaan best omzeilen?

De markt zal niet meer plaats vinden op de Gitschotellei dus deze zal niet meer vermeden moeten worden. De hoofdbaan zullen we steeds openhouden zodat er tijdens marktdagen geen sluipverkeer van wagens en camions door de smalle woonstraten moet rijden.

Is de 'pleinfunctie' aan de kerk niet beschamend klein tegenover de groene eilanden voor de autodoorstroming?

Er werd gestreefd naar het compacter en veiliger maken van de kruispunten. Daarnaast moet steeds rekening gehouden met minimale breedtes en bochtstralen voor alle vervoersmodi (camions en trams). Het is dus helaas niet mogelijk overall grote pleinen aan te leggen. Het pleintje voor de kerk is niet enorm groot, doch wel een verbetering in vergelijking met de huidige situatie. Vandaag is er enkel een smal voetpadje.

Kan je net voor het Kruispunt Drakenhoflaan eerder al 180 graden draaien, zoals nu aan het Velostation? Of moet je helemaal naar kruispunt rijden om eventueel terug te draaien, want ter hoogte van Cruyslei gaat dat niet meer.

Men dient op de Drakenhoflaan terug te keren. Hier voorziet het ontwerp middenstukken waar je als autobestuurder eenvoudig kan keren, gecontroleerd en met telkens maar uit 1 richting een andere wagen. Dit kan dus vlot en veilig gebeuren, zonder aan verkeerslichten te moeten staan wachten.

Door het sluiten van enkele doorsteken zullen sommige kruispunten veel drukker worden omdat wagens hier willen keren. Het kruispunt met de Sint-Rochusstraat is nu al zeer druk.

Er kan inderdaad worden aangenomen dat er door de maatregelen bepaalde verschuivingen in de verkeersstroom zullen plaatsvinden. Zo zal er ter hoogte van sommige volwaardige kruispunten een toename zal zijn van bepaalde bewegingen (vnl. linksafslaand verkeer). De verwachting is dat dit niet zal leiden tot grote problemen op vlak van verkeersafwikkeling.

Het dichtmaken van de middenberm t.h.v. die 3 kruispunten, gaat extra U-turns opleveren aan het volgende kruispunt.

Er kan inderdaad worden aangenomen dat er door de maatregelen bepaalde verschuivingen in de verkeersstroom zullen plaatsvinden. Zo zal er ter hoogte van sommige volwaardige kruispunten een



toename zal zijn van bepaalde bewegingen (vnl. linksafslaand verkeer). De verwachting is dat dit niet zal leiden tot grote problemen op vlak van verkeersafwikkeling.

Voor het verkeer dat van de Muggenberglei naar links wilt, waar komt de doorsteek over de middenberm om terug te keren?

Zij zullen tot aan het kruispunt met de Jozef Verbovenlei - Menegemelei moeten rijden.

Als er 2 kruispunten worden dichtgemaakt bestaat het gevaar dat er veel te snel gaat gereden worden in de Boekenberglei.

Naast het afsluiten van de middenberm worden ook maatregelen genomen zodat de snelheid beperkt blijft. Zo wordt de rijweg versmald en worden oversteekpunten voorzien met zebrapaden.

Ik zag dat u in verschillende straten de middenberms gaat afsluiten, waaronder ik begrijp dat het in wezen doodlopende straten worden voor auto's. Gaat er dan niet meer verkeer zijn in de Jozef Verbovenlei ? Wordt dit onderzocht? komen er dan compenserende maatregelen, met name zoals een daadwerkelijke handhaving van de 50km u limiet? Idealiter, zou het hier 30 km moeten zijn.

We behouden op deze hoofdbaan zone 50 om te voorkomen dat de woonwijk gebruikt wordt voor sluijverkeer. Er worden geen doodlopende straten gecreëerd. Daar waar ter hoogte van zijstraten de middenberm voor gemotoriseerd verkeer wordt dichtgezet, kan verkeer nog altijd rechts-in en rechts-uit.

Als er verschillende oversteekplaatsen voor de auto's weggaan, waar kunnen de auto's dan nog keren?

De auto's kunnen ter plaatse van de Sint-Rochusstraat, de Jozef Verbovenlei en de Drakenhoflaan keren.

Op het kruispunt Drakenhoflaan – Boekenberglei passeren kinderen van 3 scholen met bijna 2000 leerlingen. U haalt zelf de veiligheid van de zwakke weggebruikers aan. Verwijder dan niet de verkeerslichten op dit gevaarlijke kruispunt.

De dienst mobiliteit heeft hier onderzocht of er verkeerslichten mogelijk waren, maar zowel voor het autoverkeer, de fietsers als de voetgangers zouden de wachttijden hier te hoog zijn omdat het zo een groot kruispunt is. Als je hier verkeerslichten zet en ze niet conflictvrij maakt wordt het hier onveilig, vandaar dat er hier gewerkt wordt zonder verkeerslichten waarbij door de middenbermen de oversteek telkens maar over één rijbaan moet gaan en kan je telkens op een veilig middeneiland wachten om de volgende oversteek te doen. Hierdoor vermeden we ook roodlichtnegatie die voorkomt als weggebruikers te lang aan complexe verkeerslichten moeten staan wachten.

Heeft ook het zuidelijke deel van de Boekenberglei voorrang op de Drakenhoflaan?

Neen, het zuidelijk deel van de Boekenberglei is ondergeschikt aan de Drakenhoflaan en dus moet het verkeer hier voorrang verlenen aan het verkeer op de Drakenhoflaan.

Zoals reeds gevraagd graag een U-turn mogelijkheid voorzien aan het zuidelijke deel van de Boekenberglei zodat deze wagens niet moeten keren op het kruispunt met de Drakenhoflaan.



Dit werd onderzocht. Indien een afzonderlijke U-turn wordt voorzien zal dit ten koste gaan van enkele grote bomen. Er werd beslist geen keerbeweging mogelijk te maken in het zuidelijke deel van de Boekenberglei, voor het kruispunt met de Drakenhoflaan.

Cruyslei – Gitschotellei: graag voldoende aandacht aan verlichting om zwakke weggebruikers ook in het donker veilig te laten oversteken.

De verlichting wordt mee vernieuwd.

Hoe kan het kruispunt Drakenhoflaan-boekenberglei veiliger worden zonder verkeerslichten en met een extra tram die de weg moet oversteken. Ter info: deze verkeerslichten zijn er toendertijd gekomen net om het kruispunt veiliger te maken.

Het is in de eerste plaats de betrachting van de stad om de kruispunten en de oversteekplaatsen zo veilig mogelijk in te richten voor alle weggebruikers. Daarnaast wordt ook gestreefd naar een voldoende hoog doorstromingsniveau voor fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Omdat voor het uitgestrekte kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan een (volledig) conflictvrije lichtenregeling niet haalbaar is zonder zéér lange wachttijden voor alle verkeersdeelnemers, is gekozen voor een alternatieve, veilige kruispuntinrichting zonder verkeerslichten.

De veiligheid aan keerlus Eksterlaar is de belangrijkste reden om de lus buiten te gebruik te stellen. Echter wordt de lus verlegd naar 2 zwarte punten: Gitschotellei-Cruyslei en Cruyslei-Boekenberglei. Welke studies zijn er uitgevoerd naar de verkeersveiligheid? Kunnen we deze ook inkijken?

Ter hoogte van het kruispunt Gitschotellei-Cruyslei zal de tram niet meer links afslaan, maar rechtdoor rijden richting Drakenhoflaan. Hierdoor hoeft de tram het autoverkeer op het kruispunt niet meer te kruisen, wat zeker zal bijdragen tot de verkeersveiligheid. Ook ter hoogte van het kruispunt Boekenberglei-Cruyslei zal de situatie iets veiliger worden omdat er geen tram meer uit de Cruyslei zal komen die het verkeer daar moet dwarsen. Anderzijds zal de tram hier nu de omgekeerde beweging maken, maar in veiligere omstandigheden (gezien de betere zichtbaarheid).

Hoeveel tijdsverschil is er voor het verkeer als het 30/u rijdt ipv 50/u?

Of er een tijdsverschil is doet niet terzake. De Boekenberglei, de Gitschotellei en de Drakenhoflaan vormen het hoofdrouthenetwerk. Op deze routes is bepaald dat de snelheid 50km/u bedraagt. Indien de hoofdroutes omgezet worden naar lager snelheidsregime voor automobilisten weten we dat bestuurders geneigd zullen zijn om doorheen de woonwijken te rijden op zoek naar een “snellere” route. Om die reden belsoot de stad Antwerpen al haar woonwijken ZONE 30 te maken en enkel de hoofbanen tussenin op 50 te houden. Hiermee zijn we koplopers in Vlaanderen. Nagenoeg alle andere steden en gemeenten hebben nog ettelijke woonwijken waar men binnen de bebouwde kom nog steeds, henden ten dagen 50 km/u mag rijden. Dit hebben we in de stad uitgesloten.

Autoverkeer dat vanuit het Boekenbergplein komt en vanuit de Muggenberglei moet dus verplicht naar rechts. Als die naar links willen, moeten verplicht rijden tot aan de Jozef Verbovenlei en daar te draaien...daar zal een flinke rij ontstaan aan het licht.

De nieuwe lichtenregeling die voor dit kruispunt gemaakt moet worden, zal rekening moeten houden met een verhoogde linksafstroom in het verkeer.



De Cruyslei wordt aan beide zijden een kluwen van verschillende verkeersgebruikers. Wordt het autoverkeer dan gestimuleerd om deze straat niet te gebruiken?

Door het afsluiten van de middenberm aan Boekenberglei – Cruyslei zal een groot deel van het autoverkeer verplicht worden de hoofdroute te nemen via de Boekenberglei en Gistchotellei/Drakenhoflaan. Dit betekent dan een ontlasting van de Cruyslei.

Worden er maatregelen voorzien tegen overdreven snelheid? Verkeersdrempels? Flitspalen?

De weginrichting, o.a. smallere rijweg en oversteekplaatsen aangeduid met zebrapaden moeten ervoor zorgen dat automobilisten zich aan de opgelegde snelheid houden. In het ontwerp zijn geen snelheidscamera's voorzien. Tevens worden er bomen geplaatst langs de baan waardoor bijkomend een vertragend effect bekomen wordt op de automobilisten.

Wordt er overwogen om de snelheid in de Drakenhoflaan op 30km/u te zetten aangezien de woonfunctie hier heel sterk aanwezig is. Veel gezinnen met kleine kinderen.

De Boekenberglei, de Gistchotellei en de Drakenhoflaan vormen het hoofdrouthenetwerk. Op deze routes is bepaald dat de snelheid 50km/u bedraagt.

Ok maar wanneer kunnen we in de Jozef Verbovenlei de beloofde versmallingen verwachten zodat de 50km daadwerkelijk wordt gehandhaafd?

De Jozef Verbovenlei vormt geen onderdeel van dit project. Ingrepen in de lokale straten vallen onder het beheer van het districtsbestuur. U kan uw vraag daar neerleggen.

Wat is het voordeel van de verkeerslichten aan de Boekenberglei en Drakenhoflaan te verwijderen. Wat met de veiligheid?

Door het verwijderen van de verkeerslichten en het veel te grote kruispunt hier in te richten als een 'verkeersplein', wil de Stad de doorstroming voor alle weggebruikers (voetgangers, fietsers, gemotoriseerd verkeer, tram) sterk verbeteren. Bovendien zal het 'verkeersplein' ervoor zorgen dat de conflictsituaties worden vereenvoudigd en overzichtelijker gemaakt. De vormgeving zal zorgen voor een snelheidsremmend effect en de oversteeklengtes worden aanzienlijk korter en compacter.

Aan de scholen is het 30 km/u bv. Drakenhoflaan tijdens schooluren waarom niet over hele Boekenberglei en Drakenhoflaan 30 km/u = probleem mbt snelheidsduivels opgelost en veiliger voor de scholen (verkeersdrempels om snelheid af te remmen).

De Boekenberglei, de Gistchotellei en de Drakenhoflaan vormen het hoofdrouthenetwerk. Op deze routes is bepaald dat de snelheid 50km/u bedraagt. Ter hoogte van scholen wordt steeds een snelheidsregime zone 30 toegepast.

Bedankt voor de uitgebreide uitleg! Ik vraag me even af of ik het goed heb begrepen dat de Cruyslei autovrij zou worden? Dus enkel tram, voetgangers en fietsers? Of was dat wishful thinking?

De middenberm op de Boekenberglei wordt dichtgezet. Auto's kunnen echter nog wel doorheen de Cruyslei rijden. De Cruyslei wordt dus niet autovrij, maar er zullen wellicht minder doorgaande wagens via hier rijden.



Komt er een oversteekplaats voor voetgangers aan de Van Notenstraat x Drakenhoflaan x Victor De Langhestraat? Dat ligt in een bocht waardoor het zicht belemmerd is, wat oversteken als fietser/voetganger moeilijk maakt.

Aan de Notenstraat/Victor De Langhestraat komt een oversteek.

Wat is er voorzien als wegdek?

Er wordt asfalt voorzien op de rijweg.

Bij sterk versmalde rijbanen (vb Gitschotellei) voor straten waar ook veel zaken zijn, creëert elke vrachtwagen die stopt om te lossen/laden een infarct

Er worden laad- en loszones voorzien. Onderzoek moet nog uitwijzen welke locaties het meest geschikt zijn. Voor de opening van de nieuwe wegen zullen deze plaatsen gemarkeerd zijn door de juiste borden.

Door het afsluiten van de Muggenberglei gaan de zijstraten van deze lei dan geen sluiptwegen worden richting Verbovenlei voor het verkeer komende van Arenaplein.

Er kan worden aangenomen dat er door de maatregelen bepaalde verschuivingen in de verkeersstroom zullen plaatsvinden. De verwachting is dat dit niet zal leiden tot grote problemen op vlak van extra sluiptverkeer en/of verkeersafwikkeling.

Kan het kruispunt Jozef Verboven / Boekenberglei niet beter een rond punt worden. Omdat de zijbermen ver uiteen liggen zijn er nu conflicterende bewegingen nodig, zeker op te lossen met verhoogd autoverkeer door sluiting doorstekken.

Een verkeerslichtengeregeld kruispunt geniet hier de voorkeur omwille van tramverkeer in de Boekenberglei. Een combinatie van tramverkeer op of doorheen een rond punt houdt immers véél meer risico's in op vlak van verkeersveiligheid.

Als ik het kruispunt Drakenhoflaan - Boekenberglei ontwerp zie, lijkt het me gek om hier 50km/u op toe te laten.

Het 'verkeersplein' is ontworpen voor een snelheidsregime van 50km/u. Anderzijds dient het verkeer zich volgens de wegcode steeds aan te passen aan de omstandigheden. De inrichting zal door zijn snelheidsremmend effect (nl. het doorbreken van de rechtlijnigheid van de weg) hogere snelheden sterk ontmoedigen. Een automobilist moet ook steeds kunnen stoppen voor een zebra oversteekplaats. Aangezien in het kruispunt meerdere oversteekplaatsen voorzien zijn, zal de automobilist volgens de wegcode hier niet een snelheid van 50km/u kunnen toepassen.

Links afslaan richting Borsbeek vanuit de Boekenberlei lijkt me moeilijk je hebt een doorgangsweg die je moet doorsteken en in het midden wacht je op de tramsporen , hoe zien jullie dat?

Het 'verkeersplein' is ontworpen voor een snelheidsregime van 50km/u. Anderzijds dient het verkeer zich volgens de wegcode steeds aan te passen aan de omstandigheden. De inrichting zal door zijn snelheidsremmend effect (nl. het doorbreken van de rechtlijnigheid van de weg) hogere snelheden sterk ontmoedigen.





Kunnen er dan meer snelheidscontroles op Drakenhoflaan & Boekenberglei komen eventueel verkeersplateaus?

Indien na de heraanleg zou blijken dat er alsnog een snelheidsprobleem is, dan kan aan de verkeerspolitie om verhoogd toezicht worden gevraagd.

Waarom geen woonerf + 30/u als er toch een hiërarchie in de snelheid moet? 50/u lijkt onverantwoord op een smalle baan waar veel geparkeerd wordt. Dit zijn absoluut geen wegen waar hoge snelheid nodig is.

De Boekenberglei, de Gitschotellei en de Drakenhoflaan vormen het hoofdrouthenetwerk. Op deze routes is bepaald dat de snelheid 50km/u bedraagt. Ter hoogte van scholen wordt steeds een snelheidregime zone 30 toegepast.

Als de doorlooptijd momenteel geen probleem is aan kruispunt DHL - BBL en de ongevallencijfers veel lager zijn dan de omliggende kruispunten, blijkt het kruispunt met verkeerslichten momenteel redelijk conflictvrij. De verkeerslichten opofferen ten koste van de veiligheid omwille van wachttijden is dus ongehoord.

Tenzij bepaalde bewegingen hier onmogelijk worden gemaakt (wat niet de wens is van de Stad), kan het kruispunt met een verkeerslichtenregeling nauwelijks compacter worden gemaakt. Dat betekent ook automatisch lange ontruimingstijden en bijgevolg véél verliestijd en wachttijd voor alle weggebruikers. In de huidige situatie zijn er zelfs mét de lichten nog veel deelconflicten die zorgen voor een groot onveiligheidsgevoel, voornamelijk bij zwakke weggebruikers. Daarom wordt bij een nieuwe lichtenregeling altijd gestreefd naar een zo conflictvrij mogelijke verkeerslichtenregeling, wat in dit geval ertoe zou leiden dat de wachttijden voor alle weggebruikers aanzienlijk verder zouden toenemen en aanleiding kunnen geven tot een verhoogde roodlichtnegatie.

Worden er geen intelligente verkeerslichten geplaatst voor het tramverkeer

Bij de kruispunten met verkeerslichten worden steeds meldlussen voorzien zodat de lichten weten dat er een tram aankomt.

#### **4. Over de fietspaden/fietsers**

Op de nieuwe Herentalsebaan is ook een fietspad tussen de sporen!

Elke straat in de stad heeft zijn eigen breedte en ziet er anders uit. We moeten in elke straat bekijken hoe die het best wordt heraangelegd. De Herentalsebaan is een straat zonder fietspaden, de straatbreedte liet niet toe afzonderlijke fietspaden te realiseren. Er is bijgevolg gemengd verkeer, te vergelijken met de Nationalestraat. Hier geldt tevens 30km/u en zijn de voetpaden en rijbanen met een minimaal niveauverschil aangelegd zodat bezoekers van de winkelstraat comfortabel kunnen oversteken van winkel naar winkel. Met fietslogo's werd aangeduid dat fietsers op de Herentalsebaan zowel naast als tussen de sporen mogen fietsen. De Gitschotellei en Boekenberglei zijn gelegen op de districtenfietsroute. Het zijn zeer brede dreven hier is het noodzakelijk om volwaardige fietspaden te realiseren. De Boekenberglei is een brede dreef waar voldoende ruimte is om ruime fietspaden aan te leggen. Op de Dascottalei zijn deze reeds aangelegd. Met de werken



wordt het ontbrekende stuk fietspad op de districtenfietsroute aangelegd. De Gitschotellei is ook een brede dreef waar aparte fietspaden reeds aanwezig zijn, maar in slechte staat verkeren, vernieuwing is hier nodig. Beide straten zijn 50km/u waardoor fietspaden wenselijk zijn.

De onveiligheid voor fietsers bij de huidige tramkeerlus Eksterlaar wordt vooral veroorzaakt door de auto's, en totaal niet door de tram zelf (de fietspaden lopen volledig naast de tramlus, in het geval waar de tram 'van achter' de fietser komt is er zelfs een totale afscheiding). Maw. de auto's zorgen voor onveiligheid.

Momenteel is de situatie aan de bestaande keerlus onveilig voor alle gebruikers. Voetpaden zijn aan 1 zijde onbestaande omdat gekozen is het fietspad door te trekken op voetpadniveau. Het fietspad is veel te smal en er ontstaat een overbreedte op de rijweg in functie van de tramlus. Aan de andere zijde lopen de sporen in de lengte over het fietspad, wat voor fietsers gevaarlijke situaties oplevert (cfr. wielen die langs in de sporen kunnen rijden).

Worden de fietsoversteekplaatsen zonder drempels aangelegd?

Ja, het asfalt van de fietspaden loopt door tot tegen het asfalt van de rijbaan. Thv. de oversteken worden dus geen boordstenen en geen gootstenen aangelegd.

Indien er bij verkeerslichten drukknoppen worden voorzien voor fietsers, is er een mogelijkheid deze verder van de rand van de weg te plaatsen zodat voorwiel/bakfiets niet op de rijbaan staat om op de knop te kunnen duwen.

Bij de plaatsing van de lichten dienen we rekening te houden met bepaalde wettelijke eisen. We trachten verkeerslichten ook zoveel als mogelijk te combineren. Bij de plaatsing dienen we dus met meerdere factoren rekening te houden. (voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer). Gezien de stijging van het aantal bakfietsen de laatste jaren trachten we hier zoveel mogelijk rekening mee te houden, maar is erg afhankelijk van elke situatie op zich. Op enkele plaatsen in Antwerpen waar de ruimte beschikbaar was, hebben we dit voorzien. Naast een vooruitgeschoven drukknop, plaatsen we ook kleine fietslichtjes op ooghoogte waardoor het comfort voor de fietser ook toeneemt.

De districtenroute wordt aangelegd om "vlot en veilig te fietsen". Echter wordt het kruispunt Drakenhoflaan – Boekenberglei veel onveiliger gemaakt (verkeerlichten weg + bijkomende indraaiende tram)."

Het kruispunt wordt veel compacter gemaakt door middeneilanden aan te leggen op de 4 hoeken, en in het midden van het kruispunt. Hierdoor kunnen oversteekbewegingen van voetgangers en fietsers in 2x gebeuren (mensen moeten niet wachten tot er in beide richtingen geen wagens meer rijden). Oversteeklengtes die nu 15m zijn worden in het ontwerp herleid tot korte oversteken van 3m die de veiligheid drastisch verhogen. Vandaag dienen alle verkeersdeelnemers ook aan de verkeerslichten te wachten. Na de heraanleg zullen voetgangers en fietsers niet meer hoeven te wachten omdat bij een kruispunt met telkens maar 1 rijvak dat men moet kruisen dit vlot en veilig kan zonder een verkeerslicht.

Op dit moment is er een grote fietsstalling aan de Tramhalte Jozef Verboven. Blijft die staan? En is dit moment niet het moment om eventueel een 'fietsbox' of soort kluis installeren?,



Ter hoogte van de Jozef Verbovenlei is in het ontwerp een nieuwe overdekte fietsenstalling voorzien. Als u graag een plaats hebt om uw fiets te stallen in een buurtfietsenstalling, kan u op de website van de stad zien of er eentje in uw buurt aanwezig is. U kan daar ook de vraag stellen om te bezien of er een buurtstalling kan bijkomen. Mogelijks overweegt de stad dan een stalling hier te plaatsen.

Waarom wordt niet gekozen voor een verlenging van de tram richting Silsburg?

De trams rijden elke 10 minuten, het langer maken van een traject heeft tot gevolg dat er meer tramstellen en tramchauffeurs nodig zijn om eenzelfde dienst te kunnen garanderen. Er zijn geen middelen om tramstellen bij aan te kopen en om extra chauffeurs in dienst te nemen. De realisatie van een nieuwe keerlus vangt dit probleem op. Daarnaast vervult de keerlus ook andere functies, zie andere antwoorden (cfr. robuustheid bij calamiteiten).

Verdwijnen de Velo's en Cambio's op de Boekenberglei of verhuizen ze? Naar waar?

Uiteraard zullen er opnieuw geschikte plekken komen voor deelfietsen en deelwagens. De exacte locatie zal wellicht wat verschillen van nu, maar dat zal in de buurt zijn. Het is natuurlijk de bedoeling dat die evenwichtig verspreid worden. Het Velostation dat nu aan de oversteek naar de wijk staat komt aan het knooppunt waar zowel tram, bus als de Velo's zullen komen (aan de Drakenhoflaan), dit is niet zo ver van de huidige plek.

Fietspadproblematiek is volledig los van keerlus : die is niet nodig, zie alternatieven van verschillende organisaties.

Er werden heel wat opties bestudeerd. Het wegnemen van de keerlus op de boekenberglei impliceert extra investeringen voor De Lijn zoals nieuwe tramstellen en aanwerven van extra chauffeurs. De Lijn beschikt niet over de nodige budgetten. Het project realiseert verschillende ambities zoals betere voetpaden, oversteekplaatsen, fietspaden, traminfra, tramstopplaatsen, nutsleidingen en riolering, ontharden, afkoppelen regenwater, etc. Als er grote wegenwerken gebeuren tracht de overheid zoveel mogelijk aanpassingen tegelijk te doen, om zo te vermeiden dat de baan later terug opengelegd moet worden.

De huidige keerlus is ook een barrière voor de fietspaden aldaar conflictvrij door te trekken. Dit kan enkel opgelost worden door de tramkeerlus te verplaatsen naar een breder stuk. Vandaar dat we niet enkel de fietspaden aanpakken, maar ook al de andere verbeteringen en ambities zoals vernoemd meepakken in één beweging.

Kruispunt Muggenberglei - Boekenberglei: fietsers hebben er geen eigen oversteek, is samen met voetgangers. Kan je dit nog eens toelichten hoe dit veilig wordt georganiseerd?

Op sommige plaatsen is het niet haalbaar om gescheiden oversteken te voorzien voor voetgangers en fietsers. Op die plaatsen moeten fietsers dus afstappen en de oversteek te voet te maken.

Waar liggen de fietspaden in de Cruyslei?

De Cruyslei maakt geen deel uit van het project. Er zijn geen fietspaden in de Cruyslei.



Nu rijden er vaak fietsen op het voetpad, het opbreken van de sporen maakt de Cruyslei wel fietsvriendelijker?

Doordat de fietsers op de Boekenberglei een gescheiden fietspad in asfalt krijgen, zullen ze geen gebruik meer maken van het voetpad op de Boekenberglei. De Cruyslei wordt niet heraangelegd en behoort niet tot het project. De sporen blijven daar liggen. De Lijn volgt de staat van de rijbaan op en vernieuwt of herstelt het asfalt als dit nodig is.

## 5. Over de trams

Ik zou graag willen weten of het enkel spoor of dubbel spoor wordt en indien enkel spoor is het niet mogelijk om één rijstrook van de rijbaan te nemen zodat er geen bomen moeten sneuvelen en wat met de markt op woensdag? Komt er een extra lijn naar de Gitschotellei richting Drakenhoflaan? Dat is toch extra en gevaarlijk?

Op de Gitschotellei wordt 1 spoor aangelegd. Vanuit de Lijn is gevraagd om een aparte bedding te voorzien omwille van de doorstroming van de Tram. Ook wordt het bestaande profiel van de Gitschotellei, kant stad, hiermee doorgetrokken, wat naar de weggebruikers eenvormigheid en leesbaarheid geeft.

Op de Boekenberglei, tussen de Drakenhoflaan en de Cruyslei, wordt 1 spoor voorzien. Deze komt te liggen op de huidige rijloper zodat de wortels van de bomen niet geraakt worden. Ter plaatse van de bochten heeft dit consequenties voor 2 bomen, hiervoor wordt onderzocht op welke manier de boomwortels beschermd kunnen worden.

De bomen die verdwijnen in de Gitschotellei worden vervangen door nieuwe grote jonge bomen met grote groeizone ondergronds.

De Cruyslei werd enkele jaren geleden heraangelegd met nieuwe verhoogde haltes. Wat was de kost hiervan en wat gebeurt er dan met de huidige tramlijn en haltes in de Cruyslei? Dit was dus een verloren investering?

De haltes op de De Cruyslei blijven behouden. Deze geven flexibiliteit om in de toekomst regulier of bij calamiteiten te halteren. In het huidig voorliggende tramplan zouden er trams in één richting hier nog halteren. Het is daardoor geen verloren investering.

Waarom wordt de bestaande keerlus aan Silsburg niet gebruikt in plaats van deze ingrijpende infrastructuurwerken?

Een verlenging van een tramtraject impliceert de aankoop van extra tramstellen. De route wordt langer dus moeten er meer trams op deze route rijden om een gelijke frequentie te handhaven. Daarbij zijn er extra chauffeurs nodig. De Lijn beschikt niet over voldoende middelen om extra tramstellen aan te kopen en om extra chauffeurs aan te werven. Extra trams betekend ook extra tramstelplaatsen, die er momenteel niet zijn. De eindhalte aan Silsburg heeft op dit moment onvoldoende capaciteit om een extra tramlijn te kunnen verwerken. In het nieuwe tramnet dat is voorgesteld, zal er één lijn minder eindigen, waardoor er plaats vrijkomt. Echter blijft dan het tekort



aan middelen (chauffeurs, trams, stelplaatsen) dit idee parten spelen.. Omwille van de hoge frequenties, kost een kleine verlenging onmiddellijk veel geld en extra trams.

Zie ook in vorige antwoorde de relatie van de keerlus op de exploitatievoordelen bij calamiteiten. De keerlus aan Boekenberg heeft dus meerdere functionaliteiten om een goed werkend tramnet te kunnen uitbaten.

Hoe lang zou tram 9 wachten aan de Ruggelveldlaan, alvorens door te rijden richting Deurne Noord?

De Lijn sprak van een rusttijd van ongeveer 10 minuten. Of de tijd die nodig is om het vooropgestelde tijdschema te kunnen aanhouden. Op dit punt zal de reiziger kunnen kiezen tussen te blijven zitten in de ene tram en te wachten, of op hetzelfde perron over te stappen op de tram voor hem, die dan zijn weg direct verderzet. Op deze wijze kan je als reiziger overstappen en minimaal tijd verliezen. Deze overstap is mogelijk als de verliezen die op het traject ervoor niet meer oplopen dan de 10 minuten buffertijd die voorzien is. Deze buffertijd is berekend op de gekende gemiddelde reistijden die de nieuwe trams zullen moeten doen komende van Hoboken en Linkeroever.

Voordeel is dat met deze ingreep, er trams en chauffeurs uitgespaard worden, en er dus een hogere frequentie kan aangeboden worden aan de Deurnenaars, alsook dat door deze koppeling van 2 tramlijnen mensen uit Deurne Noord en Zuid naar elkaar kunnen sporen, maar ook via 2 wegen naar het stadcentrum kunnen sporen, alsook doorsteken richting Hoboken en Linkeroever, wat vandaag niet het geval is voor de bewoners langsheen deze spoortrajecten.

Zijn er plannen om de tramsporen op termijn door te trekken via de Drakenhoflaan naar een nieuwe keerlus aan de Carrefour in Borsbeek?

Er zijn geen plannen om een tram door te trekken richting Borsbeek over de Drakenhoflaan.

Zal er nog steeds een tram langs Albert Heyn rijden?

Vandaag is dat lijn 4 en 24; in het nieuw voorgestelde net gaat dat om lijn 24.

Waarom wordt de 'dubbele tramlijn' niet meer doorgetrokken naar Eksterlaar, waar de bevolkingsdichtheid veel hoger is dan bij de voorgestelde keerlus?

Bij deerschikking van het tramnet zal één tramlijn de nieuwe keerlus aandoen en niet doorrijden tot aan het begin van de Dascottalei. Echter zal er een nieuwe tramlijn doorrijden die Deurne Noord en Zuid verbind, alsook rechtstreeks naar Linkeroever en Hoboken, over het stadcentrum, door de metro zal rijden. Alle grote woonblokken op de Dascottalei en Florent Pauwelslei zullen na de aanpassing een veel betere trambediening genieten, en niet enkel het begin van de Dascottalei, aan de huidige keerlus.

Waarom blijven er 2 richtingen tram in de Cruyslei behouden?

Vandaag liggen de sporen er en die worden niet opgebroken, dit wil daarom niet zeggen dat er ook in 2 richtingen zal gereden worden. Op deze wijze blijft het tramnet flexibel en kan De Lijn maximaal het tramnet rijdende houden bij calamiteiten.



Door de reguliere trambediening te verdelen over de Cruyslei en de nieuwe keerlus, bekomen we een gelijke verdeling van trams in elke straat.

Vragen over welke trams waar zullen rijden en rijrichtingen tram in de Cruyslei

Via [deze link naar de Youtube-video](#) kan u de toelichting van een medewerker van de lijn herbekijken. Hij legt in detail uit welke trams waar zullen rijden in de toekomst. Als u het beeld pauzeert, kan u rustig het nieuwe tramplan bestuderen. Er zullen 2 tramlijnen door de Cruyslei rijden, een tramlijn komende van het centrum die via de Gitschotellei naar de Boekenberglei en vervolgens de Cruyslei terugkeert naar het stadscentrum. Een 2<sup>de</sup> lijn komt van de Boekenberglei, via de Cruyslei en vervolgens rijdt deze via de Gitschotellei verder naar Berchem Station en Antwerpen-centrum.

Een verlenging van een tramtraject impliceert de aankoop van extra tramstellen en er zijn extra chauffeurs nodig. Deze heeft De Lijn niet en hiervoor hebben ze ook geen budget. De eindhalte aan Silsburg heeft op dit moment onvoldoende capaciteit om een extra tramlijn te kunnen verwerken. In het nieuwe tramnet dat is voorgesteld, zal er wel één lijn minder eindigen, waardoor er plaats vrijkomt. Ook dan is het echter financieel niet haalbaar om verder door te rijden. Omwille van de hoge frequenties, kost een kleine verlenging onmiddellijk veel geld en extra trams.

De Lijn heeft interne afspraken gemaakt rond de snelheid die tram rijden. Op vrije beddingen kunnen ze sneller rijden. Nooit hoger dan de maximaal toegelaten snelheid op de straat. In de praktijk zien we dat tram geen hoge snelheden halen aangezien chauffeurs rekening moeten houden met langere rem en optrekafstanden, alsook mogen trams niet snel rijden in scherpe bochten, maar ook niet in zwakke bochten. Aangezien in het projectgebied veel bochten zitten, en verschillende tramhaltes, alsook oversteekplaatsen, zal een tramchauffeur hier maximaal rekening mee houden en assertief rijden om zo te kunnen anticiperen binnen de mate van het mogelijke op andere weggebruikers die de voorrangregeling van de tram negeren. Daarnaast wordt met de nieuwe traminfrastructuur ook sterk ingezet op het zichtbaar maken van de spoorbeddingen, door deze in ander materiaal aan te leggen, alsook borden en grondstickers aan te brengen.

Er wordt nog een extra trambeweging toegevoegd aan het kruispunt Boekenberglei – Cruyslei wat het nog gevaarlijker maakt. Graag intelligente verkeerslichten toevoegen aan de kruispunten waar trams draaien (ook Boekenberglei – Drakenhoflaan).

Er komt inderdaad een extra trambocht bij. Echter is er ook beslist om het kruispunt op de middenberm dicht te zetten voor autoverkeer. Hierdoor wordt de ruimte waar trams en wagens samen kunnen rijden beperkt. Op deze wijze wordt alles veel overzichtelijker en kan auto en tram beter anticiperen op voertuigen die niet meer vanuit alle richtingen kunnen komen, maar slechts vanuit telkens 1 richting. Hierdoor zijn er geen verkeerslichten nodig.

Het is de tram die langs achter komt op de Boekenberglei en de Cruyslei indraait wat het gevaarlijk maakt. De Boekenberglei zelf kruisen is niet zo gevaarlijk omdat daar voldoende opstelruimte is

Deze situatie is er vandaag ook al, met vandaag veel bredere rijbanen, en een volledig kruispunt waar vanuit alle richtingen wagens kunnen komen. Ook de spoorzone is niet duidelijk zichtbaar. Bij de heraanleg zal het kruispunt dicht gezet worden, en zal de spoorzone duidelijk gemarkeerd worden.



Hierdoor is het voor de automobilist duidelijker dat hij sporen zal kruisen, en dus moet kijken en indien nodig voorrang geven.

Wat is het nut van het 'ploffen' van de ondergrond als er daarna trams over rijden?

De trams rijden op hun sporen en verdichten de grond ter hoogte van de bomen niet. Het ploffen gebeurt in de brede groenbermen. Dit om de grasvlaktes die door jaren intensief maaien van het gras verdicht zijn geraakt.

Zal tram 4 van Silsburg tot Hoboken rijden en omgekeerd?

In het huidige net, rijdt tram 4 van Silsburg naar Hoboken en terug. In het nieuwe net basisbereikbaarheid draait tram 4 terug aan de lus Boekenberglei. Tram 9 zal dan wel verder door rijden naar Deurne-noord. Deze lange tramlijn doet zowel het stadcentrum, als Hoboken en Linkeroever aan. De bereikbaarheid voor de omwonenden neemt dus toe met het nieuwe tramnet.

Is het alternatief tramtracé zoals uitgetekend door Juistespoor onderzocht?

Er zijn veel alternatieven ingesproken en onderzocht. Deze gingen vooral uit van het gebruiken van andere keerlussen verderop in Deurne Zuid en Noord. Een verlenging van een tramtraject impliceert de aankoop van extra tramstellen en er zijn extra chauffeurs nodig. Deze heeft De Lijn niet en hiervoor hebben ze ook geen budget.

Het voorliggende tramnet dat De Lijn opmaakte houdt rekening met de intensies van de ingesproken alternatieven, zijnde de omwonenden een goede trambereikbaarheid te geven in Deurne en ver daarbuiten, en combineerde dit met de andere beperkingen (middelen) en ambities (calamiteiten). De keerlus is hier een belangrijke factor. Zonder deze zouden er zwaardere investeringen moeten gebeuren in personeel en trams en stelplaatsen, wat niet mogelijk is op korte termijn en financieel.

Waarom gaat er 6,5 miljoen euro naar een lus om slechts 1 enkele tramlijn te laten keren en in te korten? Is geen enkele andere lus in de omgeving – Silsburg, Wim Saerensplein, Wijnegem, Wommelgem, ... - te gebruiken (desnoods mits aanpassingen/beperkte investeringen)? Kan het geld niet beter besteed worden? Aan, bijvoorbeeld, de verbetering van de traminfrastructuur in de Cruyslei, waar men al jaren klaagt over geluidshinder en trillingen met woningschade tot gevolg?

Een verlenging van een tramtraject impliceert de aankoop van extra tramstellen en er zijn extra chauffeurs nodig. Deze heeft De Lijn niet en hiervoor hebben ze ook geen budget. De eindhalte aan Silsburg heeft op dit moment onvoldoende capaciteit om een extra tramlijn te kunnen verwerken. In het nieuwe tramnet dat is voorgesteld, zal er wel één lijn minder eindigen, waardoor er plaats vrijkomt. Ook dan is het echter financieel niet haalbaar om verder door te rijden. Omwille van de hoge frequenties, kost een kleine verlenging onmiddellijk veel geld en extra trams. De Lijn is in nauw contact met de burger die geluid- en trillingsklachten geuit heeft. Dit werd door hen verder opgenomen.

Tevens heeft De Lijn en de stad ook in het ontwerp van de nieuwe wegenis, en de uittekening van de nieuwe rijroutes van de tramlijnen, hierin op ingespeeld. Door de gelijke verdeling van trams tussen de ruyslei en de nieuwe keerlus, daalt het aantal tramdoortochten in de cruyslei. Beide routes zullen evenveel tram zien passeren.



Begrijp ik het goed dat enkel tram 9 nog langs tramhaltes Eksterlaar en Jozef Verboven komen? Dus minder tramverbindingen? En ik maak mij ook wel best zorgen om de parkeerplaatsen, gezien er nu al te weinig zijn.

Aan haltes Jozef Verboven en Eksterlaar komt er inderdaad in het nieuwe net maar één tramlijn (lijn 9), maar wel aan een hogere frequentie dan vandaag: elke 6' in de spits, elke 7,5' tijdens de daluren. Deze tram zal ook de omwonenden meer reismogelijkheden geven aangezien deze gekoppeld wordt aan de tram in Deurne Noord. Hierdoor zal men zowel naar Hoboken, Linkeroever, Deurne Noord en het stadcentrum kunnen sporen vanop deze ene tramlijn.

Kan iemand opkomen tegen grote reus De Lijn en de keerlus zelf in vraag stellen? Het is niet de bedoeling om de verkeerssituatie onveiliger te maken. De Lijn kan best eens in een constructieve dialoog gaan met bv. het juistespoor.

De stad Antwerpen, het district en De Lijn, alsook Vlaanderen, hebben reeds verschillende overlegmomenten gehad met afgevaardigden van Het Juiste Spoor, alsook andere bewoners en bedrijven in de buurt. De werken behartigen verschillende ambities die met één werf aangepakt worden: nieuwe voet- en fietspaden, betere oversteekplaatsen, minder sluipverkeer, verdeling tramdoortochten, robuuster tramnet bij calamiteiten, verbeteren groeiplaats bestaande bomen en aanplant nieuwe bomen, ontkoppelen regenwaterafvoer, etc.

Wat wordt er voorzien om de trillingen van de nieuwe tramlijnen te beperken?

Er worden nieuwe funderingen gelegd onder de tramsporen in de Boekenberglei en Gitsicotellei. De ervaring leert ons dat hierdoor de trillingen afnemen.

Aan de sporen in de Cruyslei wordt niet gewerkt.

Als ik het goed begrijp, blijft ook buslijn 19 bestaan op de huidige route . Of kan de eindhalte aan de kerk verplaatst worden ,zodat er daar enkele parkeerplaatsen bijkomen?

Bus 19 gaat toch weg uit de Boekenberglei?

Als het nieuwe tramnet in voege gaat, zal de verbinding tussen Deurne-noord en Deurne-zuid overgenomen worden door de tram. De bus zal dan niet langer op deze verbinding rijden.

Als men de tram op de Drakenhoflaan gaat laten rijden denk men dan ook aan geluidsoverlast?

In het nieuwe plan halveren we het aantal tramdoortochten in de Cruyslei, waardoor we een gelijke verdeling bekomen over de keerlus en de Cruyslei. De nieuwe trambedding wordt goed aangelegd zodat trillingen en geluidsoverlast beperkt gehouden wordt.

De huidige tram 4 wordt door veel oudere mensen gebruikt om te winkelen in de Albert Heyn (eindhalte momenteel) Dat zal dus niet meer kunnen, wat voor ouderen wel een gemiste kans is voor hen. Nu zullen zij moeten overstappen van tram 9 op tram 24.

**Dat klopt**

Ik hoorde dat de keerlus aan het Eksterlaar gaat verdwijnen,wil het dus zeggen dat de tram gewoon recht door gaat rijden.





Er wordt een nieuwe keerlus voorzien die loopt via Gitschotellei – Drakenhoflaan naar de Boekenberglei en de Cruyslei. Ter hoogte van de oude keerlus zal er inderdaad een gewoon centraal liggende trambaan komen met tramhaltes waar ook de bussen kunnen stoppen.

Op dit moment liggen er twee tramsporen op de Boekenberglei tussen Cruyslei en Jozef Verbovenlei, waarom worden die niet behouden? Dat lijkt gemakkelijker, zeker om de bomen te behouden.

Het tramspoor dat het dichtst bij de rijweg ligt, voldoet niet aan de huidige eisen van de brandweer en kan daarom niet behouden blijven.

In het nieuwe plan zal lijn M9 t.h.v. het Rivierenhof overgaan in lijn M2 (en vice versa, met wachttijd van 10 minuten), is dit wel een haalbare piste? Deze constructie verbindt onlosmakelijk twee zware M-lijnen die elk vanuit de compleet andere kant van de stad doorheen het stadscentrum rijden. In de praktijk zal dit systeem dus erg gevoelig zijn aan storingen (10' vertraging in Antwerpen is zeer courant). Bovendien blijkt uit recente cijfers dat gemiddeld 60 tramritten per dag wegvallen in Antwerpen. Kunnen we verwachten dat wanneer deze constructie niet lijkt te werken, zowel M9 als M158, Blijven de beide haltes bestaan in de Cruyslei zowel deze in Deurne als tegen het park in Borgerhout. De haltes zijn wel niet toegankelijk voor rolstoelers en kinderwagens.

Het klopt dat het absoluut noodzakelijk is dat aan het Rivierenhof (waar M2 overgaat in M9 en vice versa) een bufferpunt noodzakelijk is. De dienstregelingen worden zo ontworpen, dat de reizigers nog op de vorige tram kunnen overstappen indien de tram op tijd rijdt. De tram zelf heeft immers in beide richtingen aan deze halte een pauze die gelijkaardig is als aan andere eindpunten op het net. Daarmee zou de regelmaat van beide lijnen niet slechter mogen zijn dan op andere M-lijnen. De trams rijden elke 6' in de spits en elke 7,5' in de dal.

De kostprijs van €6 miljoen werd nochtans bevestigd door Stad Antwerpen en De Lijn in een raadscommissie enkel te slagen op de aanleg van de nieuwe sporen. De totale projectkost was eerder geschat naar 12 miljoen €. Welke info is dan correct?

De kostprijs gaat uiteraard niet enkel over een keerlus, maar over de heraanleg van een volledige straten. Een behoorlijk lang stuk straat dat er momenteel verwaarloosd bijligt. Het verhaal over 6,5 miljoen voor alleen maar een keerlus klopt dus niet. De werkelijke kostprijs zal pas gekend zijn na de oplevering van de werken, wanneer de aannemer alle eindfacturen opgemaakt heeft. Bij de gunning van het project zal de definitieve grote orde van de kostprijs gekend zijn.

Waarom komt de keerlus hier op deze plaats? In welke mate kunnen de keerlus in het premetrostation aan de Stenen brug, in combinatie met de keerlus aan Silsburg een alternatief bieden aan de keerlus hier?

Er is onderzoek geweest om de keerlus op een andere locatie te plaatsen, maar steeds was er te weinig plaats. Zie ook antwoorden hierboven met meer detailinfo over het nut van keerlussen overheen het hele tramnet.

En waarom geen eenrichtingstram in de Cruyslei? Zou de Cruyslei veiliger kunnen maken voor fietsers! Deze straat wordt maw niet heraangelegd, of toch?



De Cruyslei vormt geen onderdeel van het project. Er zullen 2 tramlijnen door de Cruyslei rijden, een tramlijn komende van het centrum die via de Gitschotellei naar de Boekenberglei en vervolgens de Cruyslei terugkeert naar het stadscentrum. Een 2<sup>de</sup> lijn komt van de Boekenberglei, via de Cruyslei en vervolgens rijdt deze via de Gitschotellei verder naar Berchem Station en Antwerpen-centrum. Het aantal tramdoortochten zal dus afnemen in de Cruyslei. Hiermee spelen we in op vragen vanuit de buurt. Door het afnemen van het aantal doortochten, zal de straat ook iets rustiger worden en dus aangenamer om te fietsen.

Zullen de haltes voorzien worden van informatieborden en die zullen werken?

Aan de haltes komen inderdaad real-time borden. Ondertussen is de werking van deze real-time sterk verbeterd (zowel de werking van het bord zelf, als de juistheid van de gegevens zit nu aan 90%). De Lijn werkt verder aan het verbeteren van deze informatie om de juistheid hoger dan 90% te krijgen.

Is De Lijn op de hoogte over wat er in de buurt leeft? Er worden namelijk handtekeningen verzameld tegen de huidige plannen voor de keerlus.

Zowel De Lijn als de stad is op de hoogte dat er petitie gestart zijn. Er zijn ook reeds meerdere overlegmomenten geweest met de initiatiefnemers van deze petitielijsten. De stad blijft in contact met alle burgers en handelaars in de buurt. Burgers kunnen ook steeds bijkomende vragen stellen via het mailadres [info@antwerpenmorgen.be](mailto:info@antwerpenmorgen.be)

Er wordt voortdurend gepraat over heraanleg 'verwaarloosde' straat en verbeterde fietspaden, maar wat is de meerwaarde voor het openbaar vervoer voor de gebruikers?

De keerlus aan de Boekenberglei vervangt de bestaande keerlus aan het Eksterlaar. Er zijn dus voor de exploitatie van de trams geen extra kosten aan verbonden. In het nieuwe net gaat de lijn 9 (M9 genoemd in de toekomst) doorrijden naar de Rugeveldlaan (en verder rijden als lijn M2 naar Deurne-noord), en krijgt deze lijn ook een hogere frequentie dan de bestaande lijn 9 vandaag (elke 6' in de spits / elke 7,5' in de dal). M2 en M9 reiden beide naar het stadcentrum om dan door te steken naar Hoboken en Linkeroever. Door deze aanpassing zullen mensen in Deurne Noord en Zuid een veel groter bereik hebben met trams, aan een hoge frequentie en worden verschillende grote locaties ook rechtstreeks bereikbaar zoals het nieuwe zwembad/schaatsbaan in Park groot Schijn, Sportpaleis, Expo, stadcentrum, etc.

Er is geen budget om trams te laten rijden (doortrekken T10), maar wel om een keerlus van 1.1 km aan te leggen? De tram zal zo toch ook vele kilometers moeten afleggen? Wat is het verschil in kostenplaatje?

De keerlus aan de Boekenberglei vervangt de bestaande keerlus aan het Eksterlaar. Er zijn dus voor de exploitatie van de trams geen extra kosten aan verbonden. In het nieuwe net gaat de lijn 9 (M9 genoemd in de toekomst) doorrijden naar de Rugeveldlaan (en verder rijden als lijn M2 naar Deurne-noord), en krijgt deze lijn ook een hogere frequentie dan de bestaande lijn 9 vandaag (elke 6' in de spits / elke 7,5' in de dal).



Waar is de logica als De Lijn geen geld heeft om tot Silsburg te rijden, geen geld om haar voertuigen te onderhouden enz en dan miljoenen kosten maken en onherstelbare schade aanrichten?

De keerlus Boekenberglei vervangt deze van het Eksterlaar, en past in een globale heraanleg van de Boekenberglei en het onderhouden van het spoornet. Tramuitbating heeft een infrastructurale kost en een exploitatieve kost. Beiden moeten voorzien worden. Door de keerlus te voorzien kan de lijn besparen op exploitatiemiddelen door de straslijn iets in te korten, en met deze vrijgekomen middelen de frequentie voor de reiziger te verhogen tussen Deurne Noord en Zuid.

Het zou goed zijn om de meest recente info over hoe tram 9 en 4 gaan rijden voor de omwonenden goed kenbaar te maken. Ik vermoed dat dit nu zo zal blijven?

Tramverbinding lijn 9: eindelijk wordt Deurne-Zuid met Deurne-Noord verbonden. Echter is dat geen vlotte verbinding wanneer er 15' gestopt wordt aan de skipiste. Laat trams gewoon om de 10-15' rijden, dan hoeft de tram niet stil te staan.

Het klopt dat het absoluut noodzakelijk is dat aan het Rivierenhof (waar M2 overgaat in M9 en vice versa) een bufferpunt noodzakelijk is. De dienstregelingen worden zo ontworpen, dat de reizigers nog op de vorige tram kunnen overstappen indien de tram op tijd rijdt. De tram zelf heeft immers in beide richtingen aan deze halte een pauze die gelijkaardig is als aan andere eindpunten op het net.

## 6. Over parkeren

Wat is de impact op de parkeerplaatsen in Boekenberglei, Drakenhoflaan en Gitschotellei ? Wordt er rekening gehouden met de kerk en de feestzaal Drakenhof aangaande voldoende parkeerplaatsen?

Aan de kerk en feestzaal zal een plek komen voor ceremoniewagens. Ter hoogte van de kerk verdwijnen de parkeerplaatsen in de middenberm omwille van het nieuwe tramspoor. Verderop in de straat blijven er wel parkeerplaatsen behouden. De parkeerplaatsen in de Drakenhoflaan, blijven ook behouden. Er zal dus een vermindering zijn, maar op wandelafstand blijven er plaatsen beschikbaar.

In zone 5 zijn op heden al dikwijls parkeerproblemen. Met de nieuwe situatie sneuvelen er veel parkeerplaatsen en word de parkeer druk nog verder opgevoerd.

Dit klopt helaas, er is echter geen mogelijkheid om alle parkeerplaatsen te behouden.

Hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen er aan het zuidelijke stuk van de Boekenberglei onder de Drakenhoflaan, want die wijzigen ook op de plannen.

Er verdwijnt 1 parkeerplaats in het zuidelijk deel van de Boekenberglei.

Hoe gaat de parkeerdruk opgevangen worden van -73 parkeerplaatsen, maar waar moeten de auto's van de 73 bewoners die nu nergens terecht kunnen naartoe gaan?

Bij een parkeerverlies wordt steeds nagegaan of er plaatsen gecompenseerd kunnen worden in de omgeving. Momenteel is er nog geen opportuniteit gevonden om parkeerplaatsen te compenseren. In het voorontwerp is er uitvoerig onderzoek gebeurd om zowel in het ontwerp, als in de omliggende



straten parkeerruimte te voorzien/behouden. Echter dit is niet altijd succesvol waardoor er keuzes gemaakt moeten worden nav. wettelijke regels. Zie ook verdere antwoorden voor meer toelichting hieromtrent.

Dwarsparkeren op de Drakenhoflaan waar de rijweg smaller wordt lijkt niet handig en onveilig doordat het verkeer gehinderd wordt.

Haakse parkeerplaatsen vereisen een in- en uitrijruimte van 6 meter, aangezien de rijweg hier 6,40 meter moet worden wordt ruimschoots voldaan aan deze vereiste. Aangezien de straat al decenia haaks parkeren kent, voorzien we hier geen problemen. De gebruikers van de parkeerplaatsen zijn dit gewoon en de afmetingen van de straat laten het in en uit manouvreren ook vlot toe.

Het is nu al bijna onmogelijk om vlot te parkeren in Deurne, nu gaan er weer verdwijnen, waarom? Hoe wordt het wegvallen van de parkeerplaatsen opgelost, nu wordt er al voor de garages geparkeerd, zodat men niet meer in zijn garage kan en of uit?

Bij een heraanleg wordt maximaal gestreefd naar het behouden van parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er heel wat eisen die in het ontwerp verwerkt moeten worden, voet- en fietspaden moeten voldoen aan de huidige normen, maar ook rijwegbreedtes moeten daaraan voldoen en moeten het mogelijk maken voor hulpdiensten om ter plaatse te geraken bij interventies. Aangezien de ruimte beperkt is moeten er keuzes gemaakt worden. Bij een brandweerdoorgang van 6 meter die vrij van obstakels moet blijven, resulteert in het niet kunnen aanleggen van een langspaarkeerstrook aan de middenberm.

Waarom is er gekozen voor 4 parkeerstroken in bepaalde zones van de Boekenberglei?

Om de parkeerbalans zoveel mogelijk in evenwicht te houden, worden er op alle mogelijke plaatsen parkeerzones ingericht, rekening houdend met alle heersende eisen rond boombehoud, brandweerroute en veiligheid. Het gevolg is dat er in bepaalde zones aan weerszijden van elke rijweg een parkeerstrook voorzien kan worden. Op andere plaatsen dan weer niet.

De parkeerproblemen worden genegeerd in zone 4 en 5. Wordt er dan extra gecontroleerd op wagens zonder parkeervergunning en zal deze zone dan een stuk duurder worden zodat deze zone niet aantrekkelijk word voor tram passanten ?

Extra parkeerhandhaving na het openstellen van de nieuwe straat kan zeker gebeuren. Deze suggestie zal doorgegeven worden aan het parkeerbedrijf. Zoals u aangeeft is het van belang dat parkerende wagens zich aan de regels houden, en niet onnodig lange periodes parkeerruimte innemen. Dergelijke parkeerders dienen elders hun wagen te stallen aangezien ze geen noodzaak hebben dicht bij hun woonst of bestemming te parkeren. De parkeerplaatsen dienen beschikbaar te zijn voor bezoekers en bewoners.

Er is nog niet geantwoord op de vraag wat er met de parkeerplaatsen voor de feestzaal gebeurt. Er moet toch een alternatief zijn, aangezien parkeren in Deurne sowieso al een pijnpunt is.

Door de realisatie van de keerlus is het niet mogelijk meer parkeerplaatsen te voorzien in de onmiddellijke omgeving van de parochiezaal. Verderop in de straat worden er 4 langspaarkeerstroken



voorzien. Het parkeren in de omliggende straten blijft hetzelfde. Het klopt dat er op deze plek minder plaatsen zullen zijn dan vandaag.

Wordt het aantal parkeerplaatsen behouden op de Boekenberglei? = belangrijk want vele poorten op deel waar wij wonen?

Er zijn heel wat eisen die in het ontwerp verwerkt moeten worden, voet- en fietspaden moeten voldoen aan de huidige normen, maar ook rijwegbreedtes moeten daaraan voldoen en moeten het mogelijk maken voor hulpdiensten om ter plaatse te geraken bij interventies. Aangezien de ruimte beperkt is moeten er keuzes gemaakt worden. In sommige delen wordt het aantal parkeerplaatsen behouden, op andere daalt het.

Kunnen we een berekening krijgen van oppervlaktes en aantallen parkeerplaatsen, autoweg, voet- en fietspaden, zowel bestaand als voorgesteld?

Dit zou ons helaas te ver leiden, de ontwerpers streven ernaar om alle mogelijke scenario's te bestuderen zodat een veilige straat gerealiseerd wordt, die voldoet aan alle geldende eisen. In de presentatie van het plan kan u per deelzone alle parkeerplaatsen zien, neergeschreven in tabelvorm.

Groot verlies aan parkeerplaats, worden er in de ruimere omgeving alternatieven voorzien?

Bij een parkeerverlies wordt steeds nagegaan of er plaatsen gecompenseerd kunnen worden in de omgeving. Bij de opmaak van het ontwerp is er reeds een uitvoerige zoektocht geweest in omliggende straten om te zien of daar mits aanpassingen extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Momenteel is er nog geen opportuniteit gevonden om parkeerplaatsen te compenseren.

Wordt er ook een duidelijk parkeerverbod aangebracht ,waar er zich garages bevinden? Vooral dan het stuk tussen Jozef Verbovenlei, Muggenberglei . Nu hebben wij dikwijls uitrijproblemen als de auto's te dicht geparkeerd geworden

Er gelden regels voor het parkeren voor- of na een inrit. Wij trachten er in het ontwerp maximaal rekening mee te houden dat inritten gevrijwaard worden van foutparkeerders, het is echter aan handhaving om op te treden tegen foutparkeerders. Indien u last ondervindt bij het uitrijden van wagens die reglementair geparkeerd staan (lees: niet voorbij de loodrechte projectie van uw poort op de parkeerstrook), dan kan u een melding indienen bij de stad. De stad onderzoekt dan de plaats en bekijkt of er bijkomende maatregelen nodig zijn om uw garage conform de wegcode en bochtstralen toegankelijk te houden.

## **7. Over het groen**

Wat gaat er gebeuren met de toekomstboom ? Deze bevindt zich in de trambocht aan de Cruyslei.

De ingenieurs van de Lijn en de stad Antwerpen zijn aan het onderzoeken of er een oplossing gevonden kan worden zodat de boom behouden kan blijven. Een kruinonderzoek is reeds gebeurd. Hieruit bleek dat er geen takken in de weg zitten voor de bovenleidingen. Er zijn ook al wortelonderzoeken gebeurd.



Er sneuvelen dus enkel de bomen aan de rechterzijde van de Drakenhoflaan-Gitschotellei dwz er sneuvelen 24 platanen en er blijven er nog 24 originele behouden?

De bomen aan de pare zijde op de Gitschotellei moeten plaats maken voor de tramsporen. De bomen aan de onpare zijde blijven behouden, hiervoor loopt nog verder onderzoek naar hun gezondheidstoestand en te nemen maatregelen zodat deze nog veel jaren kunnen blijven groeien. Aan de kant waar de bestaande bomen verdwijnen, worden nieuwe bomen aangeplant in de parkeerstrook en op hoeken van zijstraten.

Worden de sandwichconstructies onder de straat (fietspad, voetpad, parkeerstrook en weg) doorgetrokken voor de doorwortelbare ruimte?

Er wordt in nauw overleg met de groenspecialisten afgestemd welke maatregelen moeten gebeuren om een goede doorwortelbare ruimte te voorzien.

Worden de resultaten van het onderzoek dat op de bomen wordt uitgevoerd publiek gemaakt?

Boomstudies worden uitgevoerd door specialisten van de eigen groendienst. Hiervan worden enkel werkdocumenten gemaakt. De resultaten worden verwerkt in de presentaties die aan de burgers toegelicht worden, alsook worden de resultaten meegenomen bij de verdere uitwerking van het voorontwerp naar definitief ontwerp. Bij het definitief ontwerp zal er toelichting gegeven worden welke boommaatregelen er genomen gaan worden aan bestaande bomen, maar ook welke voor nieuwe bomen. Het is namelijk van even groot belang dat nieuwe bomen ook een goede standplaats krijgen. Als stad investeren we namelijk in een grote doorwortelbare ondergrond voor nieuwe bomen. Als dit niet gebeurt zullen bomen niet mooi gezond kunnen uitgroeien tot grote bomen.

Tegen wanneer wordt het nieuwe boomonderzoek verwacht? Wie voert het uit? Worden de resultaten ergens gepubliceerd?

Voor het hele gebied is reeds een bomentoets gebeurd en deze resultaten zijn reeds meegenomen bij de uitwerking van het voorontwerp, en zal ook verder meegenomen worden naar het definitief ontwerp. De bomen ter hoogte van de Gitschotellei worden nog verder het onderzocht. Dit hoort bij de adviezen die opgevraagd worden bij verschillende diensten (politie, mobiliteitsdienst, ontwerpers, groendienst,...). Het gaat hier niet over een alleenstaand statisch document maar een constante wisselwerking tussen de planners en de mensen van de groendienst om tot een beste oplossing te komen rond groen.

Is de boomcompensatie voldoende als men rekening houdt met de veel grotere waarde van de bestaande bomen tov. de nieuwe?

Bij de inplanting van de nieuwe bomen wordt gewerkt met dragers en ondersteuners. Hierdoor kunnen we het huidige kroonvolume van de bomen nu reeds grotendeels compenseren. We rekenen dus niet enkel per boom, maar houden inderdaad rekening met het volume van de kruinen. Een grote volwassen boom die moet verdwijnen zal dus gecompenseerd worden door meerdere jonge bomen. Vandaar dat in het nieuwe plan +- 99 extra bomen tov. het huidige aantal bomen zal bijkomen.

Zal nog een bomeneffectenanalyse worden uitgevoerd, of werd deze reeds uitgevoerd?



Boomstudies worden uitgevoerd door specialisten van de eigen groendienst. Sommige analyses werden reeds uitgevoerd, andere zijn nog in uitvoering. Hiervan worden enkel werkdocumenten gemaakt. Dit wordt bilateraal tussen de groendienst en de ontwerpers besproken worden. Op deze wijze kan het ontwerp afgestemd worden op een goed boombeheer voor bestaande bomen en nieuwe aanplant.

Wordt de Toekomstboom op de Boekenberglei geroid? We vernamen tijdens de presentatie dat jullie verder onderzoek zullen doen maar hoe groot is de kans (procentueel) dat deze boom kan blijven of ongeschonden uit de ingreep zou komen? Wordt de buurt hiervan verder op de hoogte gehouden?

Deze boom bevindt zich in de trambocht, Aan de Cruyslei. We zijn dit aan het onderzoeken, ondertussen is het wortelonderzoek gebeurd, er blijken belangrijke wortels redelijk hoog te zitten. Momenteel zijn de ingenieurs van De Lijn en de stad samen een oplossing aan het zoeken om de wortels te beschermen zodat die boom eventueel behouden kan blijven. Tegen het definitief ontwerp zal hierover duidelijkheid zijn. Deze zal dan aan de buurt gecommuniceerd worden tijdens de toelichting, met meer informatie en duiding.

Wat zijn de overlevingskansen (procentueel) voor alle bomen die blijven staan op de Boekenberglei?

Dit kunnen we niet op voorhand bepalen, er wordt gestreefd naar maximale overlevingskansen voor de bomen. Voor-, tijdens- en na de werken worden specifieke maatregelen opgelegd in functie van het behoud van de bomen. Doorheen de jaren heeft de stad veel expertise opgebouwd en zien we dat de maatregelen die we nemen, in voorgaande dossiers, tot positieve resultaten geleid heeft.

Welke garanties worden er gegeven op de levensverwachting van de Eiken? Op welke wijze worden die gecompenseerd wanneer ze de komende jaren het toch niet overleven?

De overlevingskansen van de bomen worden bepaald door de voorzieningen die getroffen worden in het ontwerp en de beschermingsmaatregelen tijdens en na de werf. Na de werken worden de bomen verder beheerd door de groendienst, zoals alle andere bomen in de stad. Alle bomen in de stad worden opgevolgd, om indien nodig gepaste onderhoudstaken of veiligheidsingrepen te nemen. Bomen die sterven in de stad worden naargelang de locatie vervangen door nieuwe.

Nieuwe bomen (struiken?) aanplanten is geen alternatief voor vernietiging van natuurlijk erfgoed

Er worden geen struiken aangeplant in dit ontwerp. Er worden volwaardige bomen aangeplant in plantvakken met groot ondergronds doorwortelbaar volume. De stad investeert dus zowel in gezonde jonge bomen, alsook in de ondergrond. Zoals in een eerdere vraag toegelicht, wordt er niet enkel rekening gehouden met het aantal bomen, maar ook met het groenvolume. Bestaande grote bomen die verdwijnen (en dit is tot een minimum beperkt in dit ontwerp, door verschillende ontwerpbijsuringen) worden gecompenseerd door nieuwe bomen die het groenvolume compenseren. Ook worden jongvolwassen bomen in het gebied verplant. Hiervoor worden extra middelen uitgetrokken aangezien hiervoor grote gespecialiseerde machines nodig zijn die boom en grote kluit in één beweging verplanten naar de nieuwe locatie. Op deze wijze zal na de heraanleg vanaf dag 1 het projectgebied een gelijke mooie groene uitstraling behouden als voorheen. Daarvoor



kiezen we voor te investeren in verplanting van jongvolwassen bomen, en niet te kappen, alsook mooie gezonde nieuwe bomen overheen het hele projectgebied aan te planten.

Bestaat er de mogelijkheid om bepaalde boom/bomen nog te verplaatsen. Gezien de mijn garageinrit al weinig zicht heeft op de rijbaan, voetpad/fietspad. Nu zou er op het huidige plan mogelijks een boom gepland worden..."

Indien het nodig is een boom te verzetten in het ontwerp om een garage inrit vlot te kunnen bereiken, kan dit zeker nog. Het beste is dat u via [info@antwerpenmorgen.be](mailto:info@antwerpenmorgen.be) een melding doorstuurt met vermelding van huisnummer en straat. Zo kunnen de ontwerpers dit bekijken.

Hoe weten we als bewoners wat er beslist is rond het boomonderzoek?

Bezorgdheden rond bomen binnen het projectgebied worden zeker ter harte genomen. De ontwerpers en groenspecialisten en ingenieurs overleggen regelmatig om de best mogelijke oplossingen te bekomen om de bestaande bomen optimale levenskansen te bieden. Dit is een proces dat niet stopt bij het voorontwerp. Dit loopt door in de fase van het definitief ontwerp. Maar zelfs erna wordt er uitgebreid aandacht besteed in de opmaak van het bestek en de opvolging tijdens de werken. Bij de voorstelling van het definitief ontwerp zullen de gemaakte keuzes en boombeschermingsmaatregelen toegelicht worden.

Wordt er gekeken om regenwater te gebruiken voor de voeding de vijver van het Boekenbergpark?

Aangezien er slechts beperkte rioleringswerken gebeuren is het niet haalbaar het regenwater van het projectgebied naar het Boekenbergpark te leiden. Daar waar gescheiden rioleringen aangelegd worden, zal al het regenwater dat via de voorgevels naar de straat komt, ontkoppeld worden en niet gemengd worden met het vuile water. Dit geeft mogelijkheden naar hergebruik van dit water. Maar beperkt ook voornamelijk het aandeel vuil water dat gezuiverd moet worden.

Welke boomsoorten gaan er voorzien worden?

De boomsoorten zijn nog niet gekozen. De nieuw te planten bomen zullen inlandse boomsoorten zijn. Tegen het definitief ontwerp zal dit gekend zijn en toegelicht worden aan de buurt.

Te verplanten bomen: gaan deze het overleven?

De bomen zullen voorbereid worden op verplanting zodat er een grote kans op overleven is. Enkel als specialisten in het verplanten van bomen aangeven dat bomen verplantbaar zijn, zal de stad hierin investeren.

## 8. Over de markt

Wat met de markt in de Drakenhoflaan? Kan de markt op woensdag in de Gitschotellei nog doorgaan, of wordt er een alternatieve locatie gezocht? (x18)

De markt blijft behouden, maar op een andere plek. Een markt op een doorgaande weg is geen logisch verhaal, er zijn in de buurt perfect andere plekken waar je die markt kan organiseren. Samen met het district zal bekeken worden waar die markt zijn plek kan vinden in de omgeving . Sowieso





dient tijdens de heraanleg van de straat de markt te verhuizen. Als we ineens naar een definitieve locatie kunnen verhuizen, is dit ook beter voor de markkramers en marktbezoekers.

Waar moeten we dan parkeren als het markt is? Want er gaan wel veel parkeerplaatsen weg? Blijft de markt op woensdag?,

De markt blijft op woensdag doorgaan, er zal een nieuwe locatie gezocht worden voor de markt in de buurt van de Gitschotellei. Doordat de Markt verplaatst, zal de hoofdbaan openblijven voor verkeer, maar ook de vele langs en haakse parkeervakken die in de heraanleg behouden blijven. Door de markt te verplaatsen zullen er dus tijdens marktdagen meer parkeerplaatsen beschikbaar blijven in de buurt.

## 9. Andere vragen

Wanneer was het vorige inspraakmoment ?

Het vorige inspraakmoment was met in functie van de projectdefinitie. Deze had plaats in 2015.

Worden er spiegels voorzien aan de uitgang van de garages ter hoogte van oude keerlus tram 9 Boekenberglei/Dacottelei?? Levensgevaarlijk bij het buiten rijden.

De stad voorziet geen spiegels of andere objecten op de publieke ruimte ten behoeve van private personen. Indien nodig kunnen spiegels dus enkel aan de gevels bevestigd worden. door de gebouweigenaars.

Ruimte voor de kerk is veel te beperkt voor de ceremoniewagens!

Er is een ruimte voorzien van 8m meter in functie van ceremoniewagens, dit zou ruim moeten volstaan om een ceremoniewagen te plaatsen.

Is dit het enige infomoment voor de buurt voordat er naar een definitief ontwerp wordt gegaan? Dit is zeer veel nieuwe en complexe informatie voor de buurtbewoners. Ook zijn er vele bewoners met technische problemen.

Er is in 2015 een eerste inspraakmoment geweest. Recent was er de toelichting bij de plannen via de webinar. De ontwerpers maken nu het definitief ontwerp op. Alle inspraak die geweest is, alsook binnenkomende vragen en suggesties, worden mee bekeken en verwerkt. Het resultaat hiervan zal terug aan de buurt voorgesteld worden in een infovergadering.

het ontwerp voorziet aan het kruispunt met de Cruyslei slechts één voetgangersoversteekplaats, zoals de situatie nu ook is. Daardoor zijn voetgangers niet beschermd die de glascontainer willen bezoeken. Blijft die glascontainer op dezelfde plaats ?

De glascontainer zal in de onmiddellijke omgeving van de huidige plaats terug een plaats krijgen. Bij voorkeur wordt deze ondergronds geplaatst. De exacte locatie zal bepaald worden in de loop van het definitief ontwerp.

Hoe gaan jullie buurtbewoners informeren die niet over een computer/internettoegang beschikken?



Momenteel is het onmogelijk om fysieke bijeenkomsten te organiseren. Voor de mensen die geen internettoegang hebben zijn we aangezien op pers en gedrukte media van de districten. Gelukkig zijn er steeds meer mensen die toegang hebben tot het internet, via computer of smartphone (90% in België). Zo kunnen zij die hier geen toegang tot hebben steeds hulp vragen bij bureaus en kennissen/familie die het wel hebben.

Aan de kerk zijn er op dit moment veel autodeelplaatsen van Cambio. Blijven die behouden?

Autodeelplaatsen en velostations blijven opgenomen in het ontwerp, in de nabijheid van de huidige locaties. De locatie kan wijzigen indien het ontwerp dit vereist. We bespreken dit met Velo en met Cambio.

Zal een project milieueffectenrapport worden opgemaakt?

Indien blijkt dat een vergunningsaanvraag nodig is, zal er een MER-screening gedaan worden.

Is de keerlus aan de Sint-Jozefkerk al beslist beleid?

Ja, de nieuwe locatie van de keerlus is beslist beleid.

Zijn alle scholen uit de buurt in kaart gebracht? (Hoe) gaan jullie hen informeren over de wijzigende verkeerssituatie? Nu al zijn de betrokken kruispunten onoverzichtelijk en gevaarlijk. De buurt vreest het ergste als er een extra stuk tramspoor bijkomt en geen verkeerslichten worden voorzien. En als auto's en trams tegen 50 km/uur door de Gitschotellei mogen rijden,...

Scholen binnen het projectgebied werden in kaart gebracht. De scholen werden geïnformeerd en konden deelnemen aan de webinar.

Waarom noemt u dit een inspraakmoment als maar 100 mensen (happy few) kunnen deelnemen, heel veel mensen weten van niks en zijn niet op de hoogte gebracht?

Er zijn meer dan 200 aanwezigen geweest tijdens dit online infomoment. Bij alle huizen in het gebied is de uitnodiging voor de bewonersparticipatie in de bus gestoken. Zij die problemen hadden om in te loggen, en een mail stuurde, hebben diezelfde avond, tijdens de toelichting een reactie gekregen van de moderator, waardoor zij toch deel konden nemen. Via onderstaande website kan u plannen, presentaties en de opname van het infomoment herbekijken. Uit de cijfers bleek dat de weken na het infomoment dit zeer veel gebeurde waardoor we ervan overtuigd zijn dat zeer veel geïnteresseerden de info gekregen hebben. Voor het definitief ontwerp zullen we deze werkwijze terug doorlopen.

De bewoners van de Gitschotellei en Drakenhoflaan hebben geen flyer voor dit infomoment ontvangen. Zij slikken nochtans de grootste nadelen, o.a. een tramlijn op zo'n 5m van hun gevels. Waarom zijn zij niet op de hoogte gebracht?

Voor deze online infovergadering werden 3.250 uitnodigingen verspreid. Naast de bewoners van de straat die heraangelegd wordt nodigen we ook altijd de bewoners van de zijstraten uit, tot de volgende straat.

Verdwijnen de kinderkopjes tussen boekenbergplein en Muggenberglei?



Kasseien in de rijweg worden vervangen door rijwegen in asfalt. Enkel parkeerplaatsen worden nog in kasseien aangelegd.

Super dat de Gitschotellei heraangelegd zal worden en de kasseien weggaan. Dit zal veel geluidsoverlast weghalen. Gaan we veel geluidshinder hebben van de tram?

Tramfunderingen worden tegenwoordig anders samengesteld dan vroeger waardoor er minder geluidshinder ontstaat. De grootste hinder van de kasseien, die zal verdwijnen, zal het sterkst waarneembaar zijn in de omgeving.

De lichten aan het kruispunt Drakenhoflaan/Boekenberglei gaan weg. worden daar wel druklichten voor voetgangers en fietsers voorzien?

Er worden geen lichten voorzien voor voetgangers en fietsers. Kruispunten worden veel compacter gemaakt met middeneilanden waar mogelijk, hierdoor kunnen oversteekbewegingen in 2x gebeuren (mensen moeten niet wachten tot er in beide richtingen geen wagens meer rijden). Oversteeklengtes die nu 15m zijn worden in het ontwerp herleid tot korte oversteken die de veiligheid drastisch verhogen.

Worden er laadpunten voor elektrische voertuigen voorzien?

De stad volgt het principe van 'paal volgt wagen'. Dit wil zeggen dat laadpalen worden voorzien indien er bewoners met een elektrische wagen dit aanvragen. Dit kan gebeuren via de website van de stad, daar kan men een quickscan of aanvraagformulier invullen.

De Cruyslei staat bij regenval steeds blank , wordt dit herbekeken en aangewerkt .... bij de tramhalte!

De Cruyslei vormt geen onderdeel van het projectgebied. Binnen het projectgebied wordt de riolering gedeeltelijk vernieuwd, daarenboven zullen de aansluitingen op de riolering bekeken worden zodat de wateroverlast verminderd zal worden.

Komen de plannen ook online? (De grote plannen, niet enkel de powerpoint)?

De plannen zullen op de website gezet worden tegelijk met het verslag en de presentatie. Bij de voorstelling van het definitief ontwerp zullen deze documenten ook gedeeld worden via de website.

Wat gaat gebeuren met de mindervalidenparkeerplaatsen ?

De aangevraagde mindervalidenparkeerplaatsen zullen in het ontwerp opgenomen worden.