

Verslag ontwerpessies – 27 januari 2018:

Op 16 december 2017 organiseerden we al ontwerpateilers, waarbij de verschillende deelzones centraal stonden. Echter wilden we ook ontwerpateilers organiseren over het framework. Deze gingen door op zaterdag 27 januari 2018.

Suggesties geformuleerd tijdens de sessie mobiliteit op en langs de overkapping:

- Het is belangrijk om te definiëren welk type parkeren we willen.
- Er moeten goede connecties komen, ook voor verre afstanden van Antwerpen. Wanneer je uit de auto stapt, moet je meteen het openbaar vervoer op kunnen springen.
- Aan de Grote Steenweg moet een halte komen voor de tram en de lightrail, maar moeten de haltes niet aan de andere zijde van komen?
- Het logistieke distributiepunt aan de E19-knoop mag niet te groot worden. Van daaruit hoeft toch niet de hele stad bevoorraad te worden. Grote distributiehubs moeten verder van de stad komen te liggen.
- Distributiecentra moeten samen ontworpen worden, met alle teams, zodat ze goed verspreid liggen langsheen de ring.
- Personenhalte voor de lightrail t.h.v. de Grote Steenweg heeft de voorkeur op een halte voor goederen.
- Wanneer fietspaden in 2 richtingen mogen bereden worden, moet er een stippellijn aangebracht worden in het midden, zodat de rijstroken duidelijk zijn.
- Fietsostrades → ook lokaal moeten mensen kunnen aansluiten, anders ga je voorbij aan de functionaliteit. Kruisingen moeten wel conflictvrij zijn.
- Grote Steenweg → drukte fietsers neemt pas toe vanaf Elisabethlaan, dus voordien (vanuit de richting van Mortsel) hoeft het fietspad niet asymmetrisch te zijn (dus langs beide kanten van de straat).
- Liever niet parkeren langs de Singel.
- Extra kosten zijn niet erg, maar ze moeten wel definitief zijn (geen geld verspillen aan tijdelijke projecten).
- Werken gaan zorgen dat veel omgewoeld wordt, dus ga niet te veel uit van definitieve bermen en fietspaden.
- Aan Sint-Maria moet het mogelijk zijn de Singel over te steken.
- Er moeten ook fietsparkeerplaatsen bijkomen.
- Berchem kerk + station → tram asymmetrisch. Halte koppelen aan lightrailhaltes. Dit heeft als voordeel dat er minder problemen zijn met kruisingen, maar dan is er wel een tram in de Uitbreidingstraat.
- 50km/u op invalswegen en de Singel, 70 km/u op de ring.

Suggesties geformuleerd tijdens de sessie groen lint op en langs de overkapping:

- Het nieuwe groen dat nu staat ingetekend aan de Saffierstraat, ligt op privéterrein.
- Parkgevoel aan de noordzijde van de ring is onbestaand, dus daar niet te veel investeren in tijdelijke groene projecten.
- Parken, algemeen in Antwerpen, zouden ook ecologischer beheerd moeten worden.
- Als je glazen wanden/kappen plaatst, dan vliegen daar dieren tegen.
- Kan je niet beter groene muren plaatsen i.p.v. glaswanden?

- Geluidsoverlast en ecologisch aspect moeten naast elkaar behandeld worden en niet tegenover elkaar afgewogen worden.
- Brialmontbrug is momenteel enige functionele ecologische overbrugging, maar kost ook heel veel en bij de aanleg van de overkapping is er sowieso veel ecologische winst. Je kan huidige fietsbrug al wat verbreden als ecodeuct.
- Ook plantenkeuze is belangrijk om in ecologische continuïteit te voorzien.
- Positief in het ZO-verhaal is het en-en-verhaal.
- Liever een bocht in het ringfietspad dan op en neer over heuveltjes.
- Diversiteit in landschap is belangrijker dan één grote heuvel.
- Vergroening op bruggen → ja.