

## Verslag infosessie Mobiliteit – 19 oktober 2017:

### **Vragen die het ontwerpteam vandaag kan beantwoorden:**

- Zullen er voldoende veilige radiale oversteekplaatsen zijn voor fietsers en voetgangers?
- Waarom wordt het Berchemstation geen draaischijf voor openbaar vervoer → kwam nauwelijks aan bod
- Met zoveel maatregelen die de autodoorstroming bevorderen (rijstroken, weefbewegingen) haal je modal shift niet. Scenario's Vlaams verkeerscentrum zijn niet realistisch.
- Is Singel nog nodig tussen N1 en Plantin & Moretuslei met extra op- en afrit t.h.v. Berchem station? De SRW heeft toch deze functie?
- Is de Singel nog wel nodig als er overal op- en afritten zijn? OV kan ondergronds.
- Heeft DRW op- en afritten?
- Komt er een tramlijn op de ganse Singel (dus van justitiepaleis tot Noorderlaan)?
- Waarom 120km/u op de doorgangsring? Heeft dit niet meer kans op ongevallen? Zeker met vrachtwagens? Liever 10' langer aan 70km/u dan 1u stilstaan!
- Fiets-o-strades dienen geheel gescheiden te worden van lokaal verkeer. Die snelheid is niet compatibel met die van de zachte weggebruiker.
- Waarom wordt de fietssnelweg zo smal aangelegd, vooral met de modal shift in het achterhoofd?
- Kunnen de fietspaden (zoals Singel) een heel pak verder van de rijweg a.u.b.?
- Wordt er in de plannen rekening gehouden met een groter aantal fietsers in het bepalen van de fietsinfrastructuur? NU tijdens spits al weinig plaats op fietsostrades en ringfietspad!
- Waarom komen er meer op- en afritten op de SRW (Grote Steenweg, Borsbeekbrug...)? Als er minder verkeer op de Ring wil? = paradox
- Kunnen jullie het STOP-principe (stappen-trappen-openbaar vervoer-privaat vervoer) toepassen? Nu wordt de voetganger en de fietser precies op de achtergrond geschoven.
- Waarom kiezen jullie voor extra op- en afritten? Welk verkeer hou je daarmee uit de stad? Willen jullie het moeilijk maken om de stad in te rijden? (graag wel!)
- Waarom niet toekomstgericht kijken en toch al rechtstreekse aansluiting voorzien op zowel SRW als DRW? Er wordt immers al gesproken om A12 ooit ook te ondertunnelen.

### **Vragen die het ontwerpteam nog moet bestuderen**

- Waarom zo vaak volwaardige op- en afritten (Grote Steenweg, Post X, Plantin & Moretuslei)? Temeer omdat u net uitlegde dat elke op- en afrit 600m smeuf met zich meebrengt. Dus als je bovenkomt moet je alweer naar onder.
- Berchem heeft een zeer grote parkeerdruk → is het te overwegen parkingsgebouwen te voorzien t.h.v. op- en afritcomplexen met aansluiting op andere vervoersmodi??
- Hoe snel kan Brialmont gerealiseerd worden?
- Mogelijk gebruik bestaand spoor voor lightrail (NMBS i.p.v. De Lijn)?
- Waarom de Singel behouden als er een 4-baansrijweg is? Is een extra barrière.
- Indien je verkeer wil ontmoedigen, waarom dan niet denken aan een autovrije Singelbeweging? Dus stel: je komt boven vanuit de Ring en je rijdt zo recht de stad in en je verdwijnt in het stadswaefsel. Want gevaar is als je Singel blijft promoten voor de wagen, dan krijg je in de toekomst weer een bovenliggende Ring. Singel wordt Ring. Maak Singel of onderbroken Singelbewegingen voor ENKEL openbaar vervoersideeën + fiets + wandel!!!
- Waarom doorgaand verkeer niet aan de binnenzijde?

- Op- en afritten (Grote Steenweg, Borsbeekbrug, Plantin & Moretuslei). Hier worden schadelijke stoffen geloosd. Dichtbevolkt. Waarom nu al geen OV Zuid → Noorderlaan. Kruisen alle OV van en naar 'A'.
- Hoe worden de overgangen gemengd/ontvlochten verkeer ontworpen? Geeft dit geen extra veiligheidsrisico's?
- De 16-baansvakken ondergronds + 4-baansvakken Singel bevordert het autoverkeer en heeft aanzuigingseffect??
- Waarom een volwaardig op- en afritsysteem aan de Grote Steenweg?
- Nu gaat alle verkeer naar de stedelijke spits → stad. Wordt er aandacht besteed aan werkpolen, als een fortengordel rond de stad om de werkmens uit de stad te halen/houden?
- Wat zijn de concrete plannen i.v.m. de mobiliteit? En keuzes die gemaakt werden? Er werd verteld waarmee er allemaal rekening moet gehouden worden.
- Locatie Singel moet in vraag gesteld kunnen worden i.f.v. optimalisatie van knooppunten SRW en OV-verknoping. → Singel downgraden?
- Stationsbuurt Berchem auto-verkeersluw maken → niet aansluiten op de stedelijke ringweg op Posthofbrug
- Kan de Singel overkapt worden bv. tussen station en Grote Steenweg, om toegankelijkheid voor Oud-Berchem te creëren?
- Om het knooppunt Berchem station voor diverse vervoerwijzen uit te breiden moet er dringend een stop komen op de bouwprojecten. Hoe kan het ontwerpteam hierop wegen, ook al op korte termijn? Cfr. Post X, kantoorgebouwen aan Posthofbrug en ...
- Hoe komt verkeer van A12 Zuid op DRW en andersom?
- Stelling: Borsbeekbrug en Berchem station hebben veel bus-tram. Extra op- en afrit remt modal shift af.

### Vragen aan de intendant/stad/gewest

- Is vrachtverkeer (ADR) toegelaten in SRW (bv. vanaf A12)?
- Ondergrondse OV-lijnen in EV-tunnels: haltes liggen ver van bebouwing → sociaal onveilig + niet gebruiksvriendelijk
- Wordt zoals in Kopenhagen plaats van de auto overgenomen door de fiets/OV? = cruciaal voor bereiken van modal split!
- Wegen trekken verkeer aan: er dienen meer knippen gemaakt te worden, zoals nu op de Leien.
- Is Oosterweelringverbinding nodig als we 50/50 modal split realiseren?
- Waarom moet er een politietoren komen vlakbij Berchem station? Zorgt dit niet voor een overbelasting van het kruispunt (gebruikers OV/fietsers/voetgangers/op- en afritten)?
- Wordt nagedacht over tol bij spits 'rijden stad in' en 'stad uit'

### In groepjes wordt een kort verslag gemaakt:

- Hoe schets je de inhoud van deze infosessie aan mensen die er vandaag niet bij waren?
  - Bewogen
  - Praktische modal shift oefening vóór leefbaarheid in de wijk. Geanimeerd!
  - De autoverbindingen die afgewikkeld worden bij een eventuele overkapping  
De huidige Singel verbeteren en aanpassen aan de plannen van de Ring

De Singel niet uitsluitend voor wagens inzetten, maar ook nadenken over ander openbaar vervoer → gebruik maken eventueel van huidige infrastructuur

- Er moet ingezet worden op alternatieve vervoersmiddelen om de modal shift 50/50 te halen!! Belang van gedragsverandering! Principes uitgelegd maar nog weinig concreet vastgelegd.
- Welke suggesties geef je mee voor het ontwerp?
  - Groep 1:
    - Groene golf voor fietsers
    - Extra aantrekkelijke/nieuwe fietspaden (Van Rijswijklaan, Plantin & Moretuslei...)
    - Lange termijn parkeergarages in de stad weg/duurder parkeren
    - Idee als Gent: in- en uitgang van wijk, moeilijk van wijk naar wijk
    - Singel downgraden → niet overal → onderbreken
    - Fiets-o-strades:
      - Bestaande assen (bv. Van Rijswijk)
      - Nieuwe (bv. uit de Kempen)
    - Performant openbaar vervoer
    - Downgraden assen
  - Groep 2:
    - Rekeningrijden invoeren op de heraangelegde SRW/DRW
    - Het is 'durven de auto af te blokken' (tol, wegen halveren, remmende lichten)
    - Fietsostrades voorzien op een modal shift van 30/70. De plaats die je maakt, wordt gevuld en gebruikt.
    - Hoe modal shift bereiken:
      - Plaats voor de auto omvormen naar voet, fiets of openbaar vervoer
      - Fietsers en voetgangers langer groen (ten nadele van auto) geven als er een verkeerslicht nodig is
      - Infrastructuur zo voorzien dat fietsers en voetgangers + OV niet moeten stoppen om autoweg te kruisen
      - Iedere zaterdag na 12u binnen de Leien autovrij (zie circulatieplan stad Groningen in Noord-Nederland (auto uit de stad)
      - Fietsostrade over Krijgsbaan voorzien als tangentverbinding + ook OV-verbinding!
      - Gedifferentieerd P&R die dicht bij de stadskern steeds duurder wordt
      - Werkpolen buiten de stadskern, zoals Wijnegem
      - Plaats van autowegen afnemen en vervangen door fietsOS
      - Meer verkeer tram-fiets-licht rail bv. Autolei/Krijgsbaan (radialen?)
      - Bonussen voor zij die dichtbij hun werk wonen (opcentiemen naar 2%?)
      - Singel bij Berchem ondertunnellen onder verlengde Borsbeekbrug
    - Geen op- en afritten op DRW → teveel verkeer door SRW! Of toch op- en afrit aan Plantin & Moretuslei
    - Ringspoor & radiale tramlijnen: haltes boven elkaar
    - Singel moet verplaatst worden
  - Groep 3:

- Groene lobben verbinden
  - Dan nadenken over openbaar vervoer, liefst op huidige infrastructuur rails
  - Dan waar UITZONDERLIJK auto's op eventueel Singelidee
  - Geen 'dode' parken. Activiteiten zoals eco-plantenkwekerij (enkel bereikbaar met bakfiets), klimmen aan Post X
  - Weggaan uit lokale Zuidoost behoeftes en gaan naar ruimer stedelijk belang
- Groep 4:
  - Voorstadsnetwerk trein → 0€ infrastructuur
  - Geen extra ondergrondse parkings voor kantoorgebouwen, wel vervoersmodi voor transport van Berchem station van en naar werkplek
  - Infrastructuur fietspaden verbeteren en uitbreiden
  - A102 zo snel mogelijk bouwen voor doorgaand en havenverkeer → ontlast de Rind/files ↓
  - Radiaal en tangent: verlenging van alle tramlijnen
  - Singelbus van zuid naar noord
  - Voldoende brede(re) fietspaden, vooral in de buurt van het station (kruispunten in- en uitgang fietsparkings) → met kruispunten waar op- en afritten komen van SR-weg
  - Waterbus via Albertkanaal
- Welke vraag moet zeker nog beantwoord worden?
  - Groep 1:
    - Wie wordt geraadpleegd voor groenaanleg? Kans voor inheemse beplanting, biodiversiteit
    - Kunnen onze doelstellingen (bv. groene lobben) doorgetrokken worden naar andere zones?
    - Hoe gaat de verkeersafwikkeling gebeuren bij de politietorens? Aan station Berchem geen oprittencomplex → moet aantrekkelijk blijven voor voetgangers en fietsers
    - Kunnen de restjes Singel met auto overkapt worden (zoals in Teletubbieland)?
    - Kan u 'STO(P)' respecteren en geen AUTOPLAN maken?
    - Kan u ook 30 jaar in de toekomst denken?
  - Idee voor luchtzuivering in afzuiging: het wassen van de afgezogen/geventileerde lucht door een wasstraat met Scheldewater → waterafscheiding → gezuiverde lucht naar atmosfeer
  - Mindervaliden en minder mobiele ouderen nemen veel de auto... Beter comfort tram-bus. Privévervoer? Mobiliteit inclusiviteit voor alle leeftijden
  - Groep 4:
    - Wordt er nagedacht om het ringfietspad met knooppunten naar goede fietsstraten richting stad vlot te verbinden?
    - P+R wordt vaak gedacht over verkeer naar de stad. Kan je ook omgekeerd denken, bv. voor bedrijfswagens (bedrijf → P&R → huis)