

Jef Van Staeyen
Molenstraat 82, bus 31
2018 Antwerpen
jvs@moskenes.be

aan Minister Lydia Peeters
Vlaams minister van mobiliteit & openbare werken
Koning Albert II-laan 20
1000 Brussel
kabinet.peeters@vlaanderen.be

&

aan het College van Burgemeester en Schepenen
van de Stad Antwerpen
Grote Markt 1
2000 Antwerpen
college@antwerpen.be

Antwerpen, 31 maart 2023

onderwerp: *voetgangervrijandige heraanleg kruispunt Grote Steenweg - Singel en Koningin Elisabethlaan te Berchem*

Geachte Minister,
Geachte Burgemeester en Schepenen,

Hiermee verzoek ik u de heraanleg van het kruispunt van de Grote Steenweg met de Singel en de Koningin Elisabethlaan te Berchem *niet* uit voeren volgens de tekeningen zoals die onlangs in het *Bzine* van Berchem (niet gedateerd) en op de website zijn gepubliceerd:

- <https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-grotesteenweg-ter-hoogte-van-kruispunten-met-binnensingel-en-elisabethlaan>
- <https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-grotesteenweg-ter-hoogte-van-kruispunten-met-binnensingel-en-elisabethlaan/toekomstbeeld>

maar het ontwerp op een aantal punten aan te passen.

Het voorliggend ontwerp is immers *zeer conflictrijk* (met name tussen voetgangers en fietsers) en *voetgangervrijandig*:

- Op meerdere plaatsen is het voetpad zeer smal, of verdwijnt het zelfs.
- Het (smalle) voetpad is onvoldoende van het fietspad gescheiden, waarop zwaar en snel fietsverkeer rijdt.
- Het voetpad is op enkele plaatsen zelfs vervlecht met het fietspad: voor zover er van een voetpad sprake kan zijn, verspring het van de ene naar de andere zijde van het fietspad (omgeving keerlus).

- Talrijke conflictplaatsen tussen voetgangers en fietsers zijn niet (door zebra's) beschermd. [Het is me niet duidelijk welke verkeerslichtenregeling er komt, maar indien deze, *gelijktijdig met groen voor voetgangers, ook vierkant groen voor fietsers* brengt, wordt de omgeving helemaal voetgangersvijandige.]
- De hachelijkste plek daarbij is de aansluiting op het Ringfietspad, waar de voetgangers rekening moeten houden met fietsverkeer uit vier richtingen.
- De vluchtheuvels en stroken waar de voetgangers moeten wachten voor of tijdens het oversteken zijn zeer kort, en over het algemeen genieten de voetgangers nergens van een zelfs beperkte schrikafstand t.o.v. auto's en fietsen.

De diepe oorzaak van deze problemen kent u: er is heel veel plaats voor auto's (op enkele plekken wordt het aantal rijstroken zelfs verhoogd), én van wat er overblijft gaat er veel naar fietsen, zodat er nauwelijks plaats voor voetgangers overblijft.

In een duurzaam en inclusief mobiliteitsbeleid zou een oversteekplaats zoals over de Binnensingel aan de noord-oostzijde niet mogen bestaan:

1. als vertrekpunt een smal voetpad, dat onvoldoende afgescheiden is van het fietsverkeer,
2. een onbeschermd oversteek van een breed tweerichtings-fietspad met fietsen uit alle richtingen,
3. een smalle vluchstrook tussen druk en snel optrekkend autoverkeer en fietsverkeer (is er plaats voor een kinderwagen? voor een fiets aan de hand? voor een kleine of grotere groep?),
4. een zebrapad over twee rijstroken, met verkeerslichten,
5. een smalle vluchtheuvel tussen druk en snel autoverkeer (idem: is er plaats voor een kinderwagen? voor een fiets aan de hand? voor een kleine of grotere groep?)
6. een zebrapad over vijf (5!) rijstroken, met verkeerslichten,
7. een zebrapad over een tweerichtings-fietspad (allicht zonder verkeerslichten),
8. als eindpunt een smal voetpad, dat onvoldoende afgescheiden is van het fietspad (hoe doe je dat, als er ook een voetganger uit de andere richting komt?)

Eén lichtpunt is er wel: de tramperrons (halte Sint-Willibrordus) sluiten beter aan bij de oversteekplaats met zebra's aan de Uitbreidingstraat.

Dit kan beter.

Met vriendelijke groet,