auto's en fietsen duwen
de voetgangers en de bomen uit de straat

Bij het ontwerp voor de heraanleg van het kruispunt tussen
de Prins Boudewijnlaan en de Frans Van Dunlaan in Wilrijk

De pers meldde onlangs dat het kruispunt tussen de Prins Boudewijnlaan en de Frans Van Dunlaan te Wilrijk (Antwerpen) weldra wordt heraangelegd. Dat mag wel gebeuren, want de huidige toestand is bijzonder slecht. Maar er schort ook een en ander aan het ontwerp dat op de website staat (https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-kruispunt-frans-van-dunlaan-prins-boudewijnlaan-wilrijk).
Wat nu voorligt is echt niet goed.

De krachtlijnen van het ontwerp vermelden nochtans:

- *Het kruispunt maken we* ***volledig conflictvrij*** (door AWV in vet gezet)**.** *Dat betekent dat er geen conflicten meer zijn tussen zowel gemotoriseerd verkeer onderling als tussen gemotoriseerd verkeer en de actieve weggebruiker.*
- *De fiets- en voetpaden leggen we aan volgens de meest recente richtlijnen.*

Maar:
In het eerste punt spreekt AWV zichzelf tegen. *Volledig conflictvri***j** betekent voor haar immers enkel conflicten tussen of met zgn. *gemotoriseerd* verkeer. Het voorliggend ontwerp creëert echter talrijke zware conflicten tussen voetgangers en (al dan niet elektrische) fietsen of bakfietsen, steps, speedpedelecs en bromfietsen. Die zogezegd *actieve* weggebruikers zijn zelf ook meer en meer *gemotoriseerd*, met een motorkracht die het veelvoud is van wat de eigen spierkracht levert. Het kruispunt wordt helemaal niet conflictvrij.
Zoals blijkt in wat volgt mag ook aan de kwaliteit van de *volgens de meest recente richtlijnen* ontworpen voetpaden getwijfeld worden.

1. Sommige bestaande voetpaden zijn zeer smal, maar de ontworpen toestand is nauwelijks beter, en soms zelfs slechter. De exacte breedte van de geplande voetpaden, zowel in de Prins Boudewijnlaan als de Frans Van Dunlaan, kan ik niet aflezen, maar vergelijking met wel bekende maten wijst me erop dat sommige ongeveer 150 cm breed zijn. **(afbeelding 1)**

- Die beperkte breedte is totaal buiten verhouding tot de breedte van de straten: ongeveer 41 meter voor de Prins Boudewijnlaan en ongeveer 88 meter voor de Frans Van Dunlaan.
- Sommige voetpaden liggen naast een fietspad, en bij een fietspad hoort een schuwafstand van 50 centimeter. Andere voetpaden liggen naast een rijweg waarop een maximumsnelheid van 50 of (momenteel) 70 km/u geldt. Dat betekent dat van de 150 cm (of soms misschien 200 cm) slechts 100 cm echt bruikbaar zijn. Deze voetpaden zijn niet geschikt om naast elkaar te lopen of ongehinderd andere voetgangers te kruisen.

2. De oversteekplaatsen (zebrapaden) liggen niet in de looplijn van de voetpaden. Het gebruik van de zebrapaden veronderstelt grote omwegen. Dat is zeer voetgangeronvriendelijk, of zelfs gevaarlijk. **(afbeelding 2)**

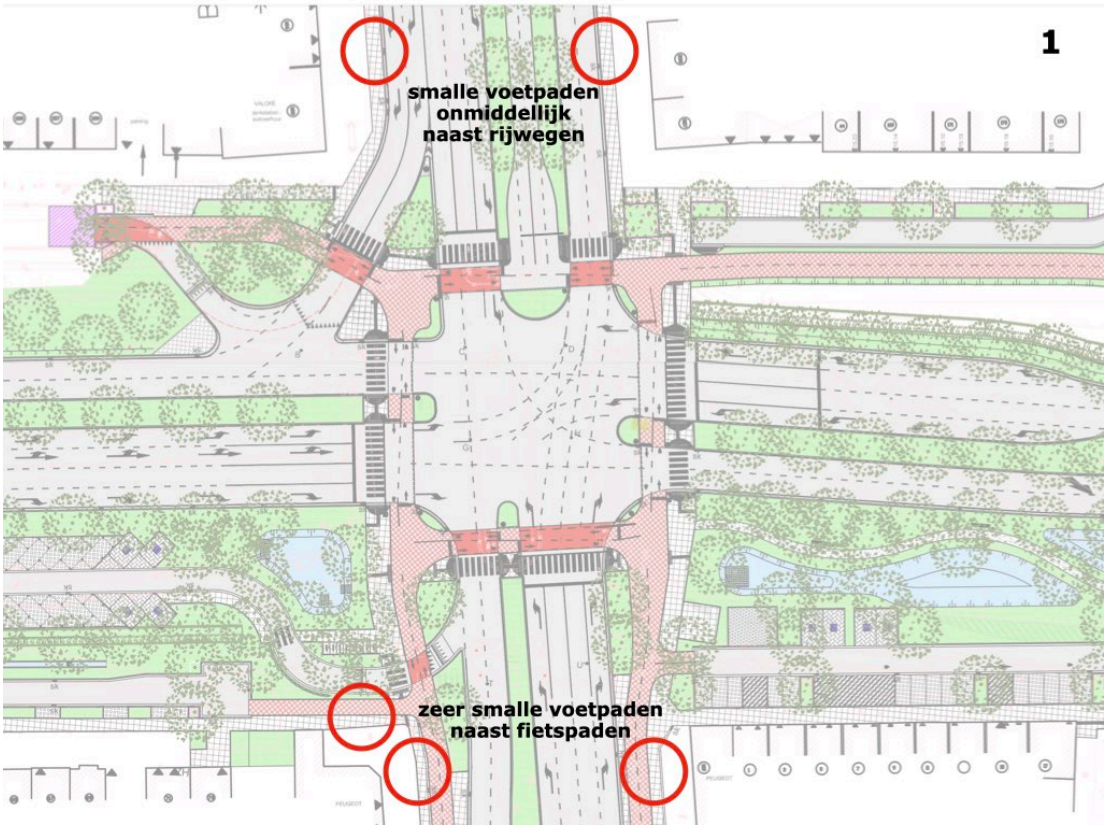
3. De oversteekplaatsen over de fietspaden zijn niet beschermd, noch door zebra's, noch door verkeerslichten. **(afbeelding 3)** Waar de voetgangers veronderstelt worden de fietspaden te kunnen oversteken, zijn die fietspaden extreem breed: tot ongeveer 7 meter. Er wordt daarbij geen rekening gehouden met het feit dat fietsen steeds sneller en zwaarder worden. Ze rijden tot 15 maal sneller dan een trage voetganger (ouderling of kind) die het fietspad oversteekt (45 km/u t.o.v. 3 km/u). Hun kinetische energie (en dus impact) is veel hoger, en stijgt met het kwadraat van de snelheid: $E = 0,5 \times m \times v^2$. Bovendien wordt van de zwakke en kwetsbare voetganger verwacht rekening te kunnen houden met fietsers die uit drie verschillende richtingen komen, en waarvan sommigen 120 meter rijden terwijl hij het fietspad oversteekt. Ook moet gevreesd worden dat deze fietsers en gelijkgestelden groen licht krijgen wanneer de voetgangers dat hebben (zgn. gelijktijdig vierkant groen). Deze aanleg is zeer voetgangervijandig. Hij ontzegt voetgangers het recht het kruispunt veilig over te steken.
Aan de noordkant is er zelfs een niet beschermde oversteekplaats waar het fietspad een achttal meter breed is. Weliswaar zullen fietsers daar iets minder snel rijden, omwille van de bocht, maar ze komen wel uit vijf verschillende richtingen. Géén voetganger die die gevaren goed overziet.
De moeilijkheid om het fietspad veilig over te steken vergroot tenslotte de kans dat een voetganger nadien onder een auto geraakt, omdat het voetgangerslicht inmiddels op rood gesprongen is. Aandacht voor het verkeer kan niet oneindig zijn.

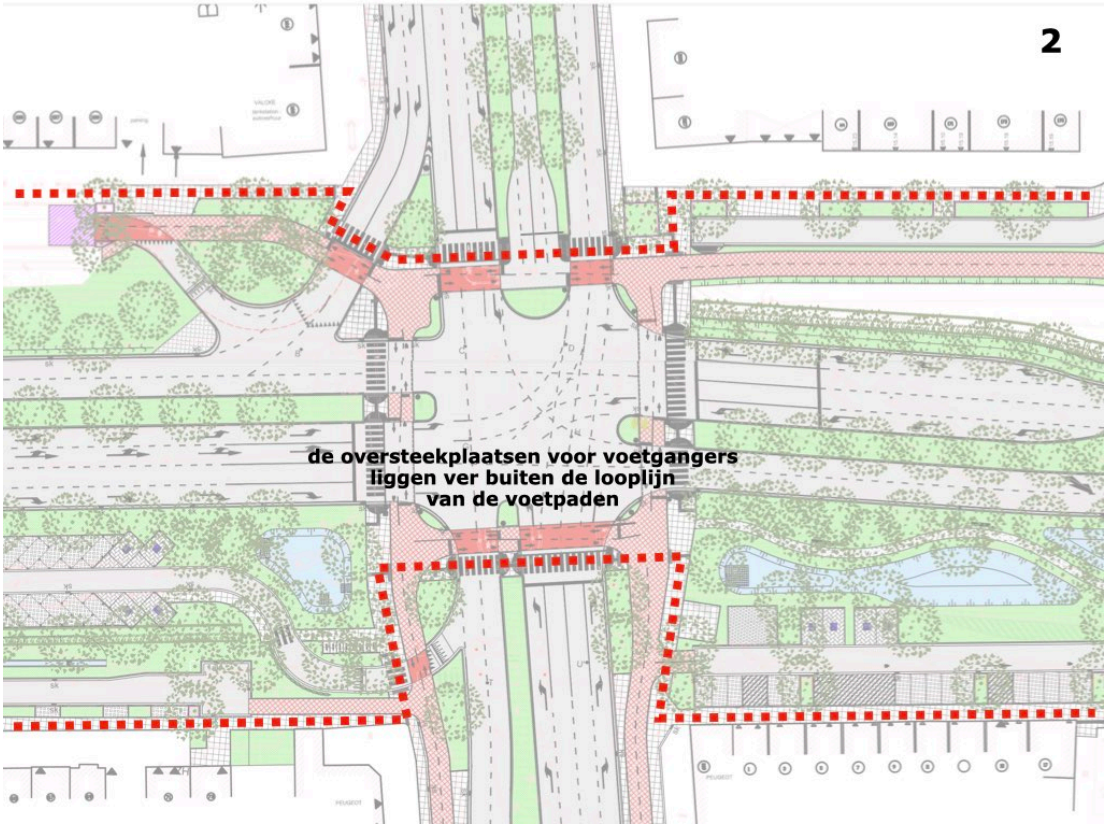
4. Er is geen oversteekmogelijkheid aan de bushaltes. Ook dat is gevaarlijk. **(afbeelding 4).** Een beschermde oversteekplaats ter hoogte van de Meerlenlaan zou een nuttige oplossing bieden voor wie een van de bushaltes willen bereiken of verlaten.

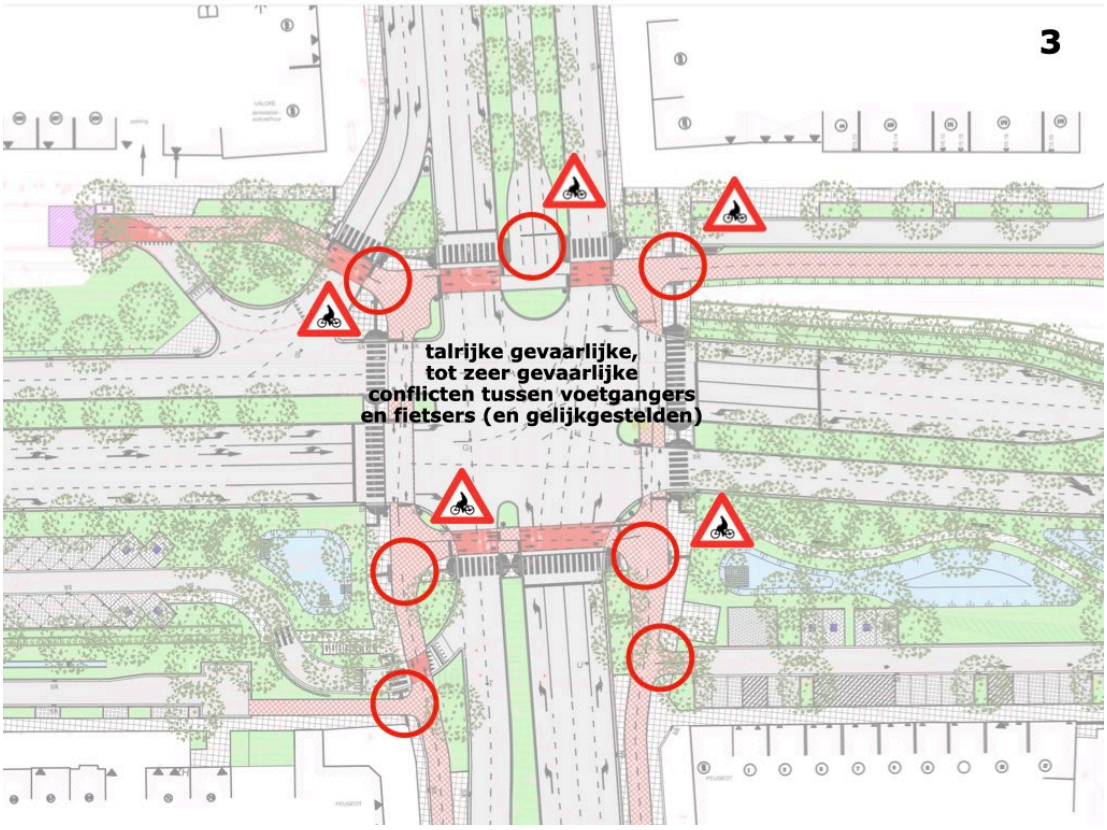
5. Het globale beeld is niet dat van twee lanen die elkaar kruisen. Ondanks de duidelijk stedelijke omgeving worden de lanen enkel als verkeerswegen beschouwd. De afwezigheid van bomen op de Prins Boudewijnlaan ten zuiden van het kruispunt, en de zeer smalle voetpaden, geprangd tussen gevels en fietspad of rijweg, zijn strijdig met het begrip "laan".

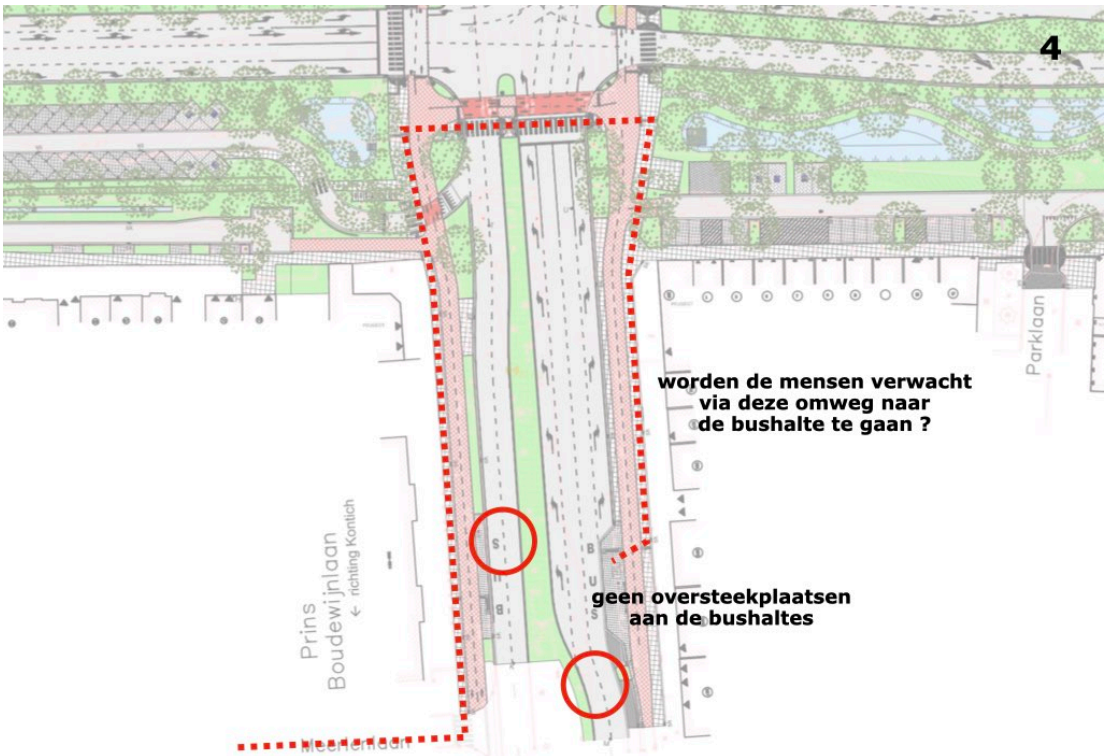
Dergelijke voetgangervijandige, conflictrijke aanleg, die ook de gebruikers van het openbaar vervoer schaadt, zal niet bijdragen aan een toekomstbestendige mobiliteit en leefbaarheid. Ze verdrijft de voetgangers uit de openbare ruimte en is strijdig met de door de Vervoersregio beoogde *modal shift*.

Jef Van Staeyen, september 2025


1
smalle voetpaden
onmiddellijk
naast rijwegen
zeer smalle voetpaden
naast fietspaden


2
de oversteekplaatsen voor voetgangers
liggen ver buiten de looplijn
van de voetpaden


3
talrijke gevaarlijke,
tot zeer gevaarlijke
conflicten tussen voetgangers
en fietsers (en gelijkgestelden)


4
worden de mensen verwacht
via deze omweg naar
de bushalte te gaan ?
geen oversteekplaatsen
aan de bushaltes
Prins
Boudewijnlaan
richting Kontich
Parklaan