

PERSTEKST

De kroonstraat als hefboom voor een leefbaar Antwerpen

Buurtscholen en bewoners zetten vandaag de Kroonstraat in Borgerhout af om te pleiten voor meer veiligheid voor jongere en oudere kwetsbare weggebruikers. De vele jonge gezinnen die dagelijks door de Kroonstraat fietsen naar één van de vele buurtscholen ervaren al jaren grote onveiligheid, omdat die als buurtstraat heel wat druk en zwaar gemotoriseerd verkeer te verwerken krijgt. Kinderen, leraars en ouders trekken samen aan de alarmbel. Om 10u00 stellen de kinderen van vier basisscholen op een ludieke en muzische manier de verkeerssituatie in vraag. Van 12:00 tot 13:30 komen ouders en kinderen van ook andere Borgerhoutse scholen de ideale straat bewonderen en een picknick houden ("Picnic the Streets Antwerp").

De ouders in de buurt hebben verder veel concrete, constructieve voorstellen voor meer verkeersveiligheid voorgelegd aan de schepen van mobiliteit Koen Kennis.

De gruwelijkste straat van 't stad

De initiatieven vanuit de Kroonstraat voor meer verkeersveiligheid raken vele mensen. In de scholen in en om de dichtbevolkte Kroonstraat lopen honderden kinderen school. Steeds meer onder hen begeven zich dagelijks doorheen de straat, te voet of veelal per fiets. Ook het gemotoriseerde verkeer neemt toe. De straat is niet aangepast meer om al deze verkeersstromen te slikken.

Dit geldt evenzo voor vele andere verkeersdrukke woonstraten in Antwerpen. In gelijke welke stad in Vlaanderen eigenlijk. Waarom focussen de ouders die de werkgroep 'de ideale straat' oprichtten zich dan vooral op de Kroonstraat? Omdat zij ervan overtuigd zijn dat bewoners zelf, door het dagdagelijkse gebruik, expert zijn in het aangeven van waar precies de knelpunten liggen. En oplossingen kunnen aanreiken. Kennis van de bewoners, zeg maar. Maar ook omdat de Kroonstraat één van de gruwelijkste straten van 't stad is. Elkeen die er komt in de ochtendspits, zal dit bevestigen. Uiteraard zijn veel van onze adviezen ook transposeerbaar naar andere woonstraten en sommige raken het mobiliteitsbeleid van de hele stad.

Meer stappers en trappers, meer auto's, meer vrachtverkeer

Door de instroom van nieuwe gezinnen in de stad en de babyboom van 2008 (nu zevenjarigen) is er een explosie van schoolgaande kinderen ontstaan, die vandaag dikwijls te voet of met de fiets naar school gaan. Het inschrijvingssysteem, waar de nabijheid een belangrijk criterium is,

zorgt ervoor dat ouders – terecht - kiezen voor ‘zachte’ en duurzame modi in plaats van kinderen met de auto naar school te brengen. Maar de veiligheid van die kinderen is verre van gegarandeerd. De Kroonstraat zit met structurele problemen die de verkeersveiligheid ondermijnen. Meerdere functies leiden in de gegeven infrastructuur samen tot onverantwoorde en gevaarlijke verkeerssituaties: het is een doorgangstraat tussen twee drukke gewestwegen, er zijn verschillende groothandelszaken gelegen waar grote vrachtwagens laden en lossen, en de straat is in een dicht bevolkte wijk gelegen waar meerdere scholen zijn gesitueerd. Om een jonge moeder uit de buurt te citeren: *“Als ik ’s ochtends in de Kroonstraat fiets, voel ik me als een leeuw in de jungle, die opgejaagd door het verkeer, haar twee jongen beschermt: altijd defensief en vooruitziend, luid rinkelend, instructies roepend naar mijn oudste zoon die mij volgt, uitwijkend voor een fout geparkeerde wagen en erna uitwijken voor tegenliggers, zien dat je zoon ook uitwijkt maar niet teveel, schreeuwend naar weer al eens een vrachtwagen die op het fietspad zijn vracht lost, of nog erger, dwars op straat.”* Op 31 maart overleed Shin, een vijfjarige kleuter in de Kroonstraat na te zijn aangereden door een bestelwagen. Voor de buurtbewoners is de maat nu vol.

Treedt eventjes binnen in de dagdagelijkse jungle van de Kroonstraat:: <https://vimeo.com/129492606>

Constructieve voorstellen

Verschillende buurtverenigingen pleiten al jaren voor meer veiligheid voor de fietsende en wandelende kinderen in de buurt (Den Driehoek, De Ploeg, de Kroonstraat-woonstraatgroep). Ze herorganiseerden zich in de werkgroep ‘de ideale straat’ en zijn overleg opgestart met de bevoegde diensten en schepen van mobiliteit Koen Kennis.

Met de hulp van twee verkeersexperten, werkte de werkgroep heel wat concrete, constructieve voorstellen uit. Naast suggesties voor een betere zichtbaarheid op kruispunten en om enkele snelle ingrepen, betreffen de aanbevelingen de laad- en losproblematiek van vrachtverkeer, de voorgenomen heraanleg van de straat, en de keuze welke functie de Kroonstraat (niet) moet hebben.

Onwettigheden wegwerken

Uit het overleg bleek dat de ‘ideale straat’ van schepen Kennis er behoorlijk anders uitziet dan die van de werkgroep. Wat betreft de laad- en losproblematiek voor de groothandels in en om de Kroonstraat is er bereidheid om mogelijke oplossingen te onderzoeken.

Zo worden bv. meer politieacties en prikacties gepland. Ook wil schepen Kennis de mogelijkheid tot venstertijden onderzoeken. Dit zijn periodes

waarbinnen leveranciers mogen leveren, en die buiten de perioden vallen waarin schoolgaande kinderen van en naar school gaan.

Het district Borgerhout voorziet de komende jaren in een heraanleg van de Kroonstraat. De meeste maatregelen die daarin opgenomen zijn en enkele die de werkgroep toevoegde, zal schepen Kennis steunen.

Kennis van experts - even becijferen

Minder oor heeft hij naar een structurele versmalling van de straat. Vijftig jaar verkeerskundig onderzoek en ervaring toont nochtans het gunstig effect daarvan aan. Want de breedte van de rijweg is één van de belangrijkste factoren die snelheid bepalen. Wist je dat met elke 30 cm de rijweg breder wordt, auto's geneigd zijn om 5 km sneller te rijden?¹ Dat bij 30 km/u een voetganger 8% kans heeft dat hij een aanrijding niet overleeft. En dat dit bij 50km/u oploopt tot meer dan 80%². Dit heeft trouwens niet noodzakelijk effect op de capaciteit, zelfs van vrachtverkeer. De invoering van een zone 30 in de hele stad, zoals schepen Kennis voorziet, is dus een noodzakelijke en goede ingreep. De versmalling van straten en hierdoor het sturen van de snelheid moet het sluitstuk worden. Bij de heraanleg van de Kroonstraat is voorzien dat de rijweg 4m80, op sommige plaatsen 4m wordt. Wij vragen een versmalling tot 3m60 (zodat - uitzonderlijk - vrachtverkeer nog mogelijk is)³. Dat heeft meteen een effect dat het autoverkeer er 5 à 20 km/u minder snel rijdt. Dat kan tellen. De heraanleg is gepland. Het is nu aan de orde. In de Kroonstraat. In andere woonstraten.

Kroonstraat woonstraat

Aan de basis van de problematiek ligt de keuze welke functie de Kroonstraat nu eigenlijk (niet) moet hebben. De huidige situatie - waarin vele functies en daarom veel verkeer geslikt moet worden - leidt tot een onhoudbare verkeerssituatie, gezien de sterke groei van het fietsverkeer de laatste decennia. Maar ook doordat de Kroonstraat als sluiptweg/verbindingsweg dient voor auto's die files en rode lichten willen vermijden. De sector tussen de Turnhoutsebaan en Plantin Moretuslei bevat zeven basisscholen en is dichtbevolkt. Een buurt- of woonstraat moet het verkeer van bewoners en bezoekers in deze wijk ontsluiten (~mobiliteitsplan Kennis). Maar niet het verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de onmiddellijke omgeving (<> mobiliteitsplan

1 *Narrower Lanes, Safer Streets*, Dewan Masud Karim op CITE-conference Regina, juni 2015, ook bezorgd aan schepen Kennis.

2 Studie van de Oeso waar de Staten Generaal van de verkeersveiligheid 2007 naar refereert

3 De ideale rijwegbreedte (éénrichting) ligt tussen de 2m80 en 3m30 (3m60 als er bus- of vrachtverkeer is). Bron: zie 1.

Kennis). By the way: ook de Turnhoutsebaan heeft, volgens het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, 'lokale ontsluiting' als functie.

Er zijn allerlei manieren om doorgaand verkeer te ontraden en af te remmen: woonstraten knippen (maar dan in een totaalplan waarbij niet één straat de dupe is van een belendende geknipte straat), straten versmallen, tolheffing (Londen, Stockholm), drempels, asverschuivingen, snelheidscontroles,...

Er zijn allerlei manieren om duurzame modi te promoten en veiliger te maken: richt openbaar vervoer en fietswegen in als ruggengraat voor mobiliteit (Kopenhagen), voorzie fietsinfrastructuur die de toename van fietsers kan verwerken, biedt meer autodeelparkeerplaatsen aan die 8 gezinnen in één keer gelukkig maken voor lange tijd,...

Schepen Kennis rubriceert de Kroonstraat bij de categorie 'buurtstraat' (mobiliteitsplan). Maar blijft er bij dat ze ook doorgaand verkeer moet slikken.

Fietsstraat moet Zurenborg verbinden met Spoor Noord

Een fietsstraat, waar auto's achter fietsers moeten blijven, moet ingepland worden in een straat waar meer fietsers dan auto's rijden. In een smalle straat. En verbinding voorzien op andere fietswegen. De straat moet zo weinig mogelijk doorgaand verkeer hebben. Dat lijkt ons geknipt voor de Kroonstraat. Niet alleen zou het een enorme verbetering voor de verkeersveiligheid van de kwetsbare weggebruikers zijn, het zou ook Zurenborg verbinden met - zo mogelijk - Spoor Noord en zo de perfecte (en ontbrekende) schakel zijn in het fietsnetwerk dat Kennis recent uitwerkte. Want binnen deze spie (Turnhoutsebaan en Plantin Moretuslei) en in deze richting (Noord-Zuid), is er geen veilige fietsweg. Vanuit dat standpunt mag het ook een andere, parallelle straat zijn in de spie. Als metingen en objectieve criteria voor een fietsstraat er beter liggen.

Schepen Kennis vindt dat elke fietser moet kunnen kiezen welke straat hij neemt en dat dit overal veilig moet zijn (je zou haast denken dat, wat wij vroegen, nog te bescheiden was). Maar geen uitgesproken keuze maken in verkeersmodi, leidt tot de wet van de jungle. En daarbij weten we wie - als het er op aan komt - de sterkste is. Niet de welpen.

Angst en hoop

Met de actie geven de jonge ouders en hun kinderen uiting aan hun boosheid, machteloosheid en angst over de jonge verkeersslachtoffers die alleen al dit schooljaar te betreuren vielen in Borgerhout. Naast de vijfjarige Shin, overleed de zevenjarige Ziggy aan het begin van het schooljaar. Beiden waren op weg van of naar school. Wij geven met deze actie ook uiting aan hun hoop op een betere, 'ideale straat'.

De deelnemers aan de actie in de Kroonstraat hopen op een betere, 'ideale straat'. Ze hopen dat de gunstige evoluties in buitenlandse steden waar men fietsen volop promoot door ze overal een veilige plaats te geven, ook in Antwerpen navolging zullen krijgen. Opdat ook de Antwerpse kinderen veilig naar school zouden kunnen.

Meer info of bronnen: Patsy.Goderis@gmail.com (0472/890454); Ilse Nuyens (0495/514477).