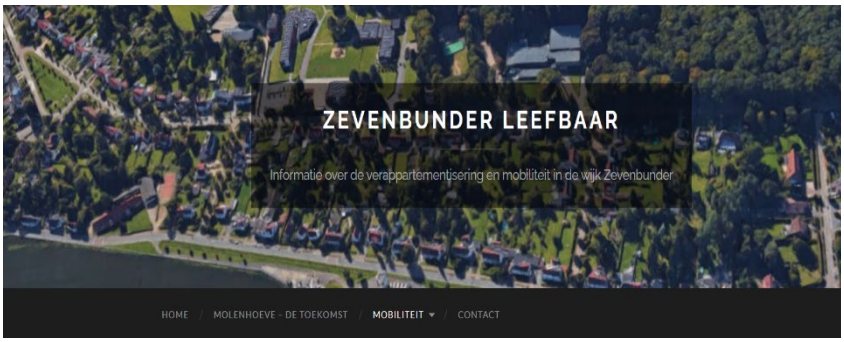


GruunRant
behouden - versterken - verbinden

ADVIES ZEVENBUNDER LEEFBAAR EN GRUUNRANT AAN DE VLAAMSE WATERWEG (11/01/2021)

Introductie

Zevenbunder Leefbaar vzw en GruunRant vzw danken De Vlaamse Waterweg en het gemeentebestuur van Wijnegem dat ze, voorafgaand aan de vergunningsaanvraag, de kans krijgen om voorstellen aan te leveren voor het ontwerp van twee nieuwe bruggen over het Albertkanaal.

De locatie van de twee nieuwe bruggen ligt op een centrale plek, waar zowel de wegen, het wooncentrum, de groenstructuren en het kanaal op één punt samenkomen. Dit project biedt een unieke kans om een meerwaarde te bieden voor Wijnegem, voor de groenstructuur van de regio en voor de bewoners in de directe omgeving.

In december 2020 hebben we zeer gedetailleerde plannen ontvangen. Op enkele weken tijd maakten we een rapport op, een bundeling van allerlei nieuwe en oude ideeën, waarin concrete suggesties staan voor de verdere optimalisering van het ontwerp, alsook de onderbouwing en motivatie ervan uitgebreid gedocumenteerd werd.

Statuut

Dit is een ontwerpversie, dd 11/01/2021. Na interactie hierover met bewoners, verenigingen, het gemeentebestuur en de Vlaamse Waterweg, zijn er nog aanpassingen mogelijk.

Opbouw

We starten met een geïntegreerde blik op de stadsregio.

Vervolgens bekijken we het project vanuit de regionale mobiliteitsstructuur en de blauw-groene structuur.

Daarna gaan we meer in detail met concrete voorstellen voor verfijningen en aanpassingen op het huidige ontwerp, op vlak van fietsen, wandelen, biodiversiteit en ontharding.

1. Een geïntegreerde blik op de stadsregio, geconcretiseerd voor Wijnegem.

In 2019 realiseerde het Departement Omgeving samen met het Team van de Vlaamse Bouwmeester het rapport “Een lezing van de Antwerpse stadsregio”. Het is een interessant rapport omdat het de regio waarin Wijnegem zich bevindt niet vanuit een gekleurde of eenzijdige blik rond ofwel groen, water, mobiliteit of urbanisatie bekijkt, maar wel vanuit de complexe dynamieken in de stadsregio.

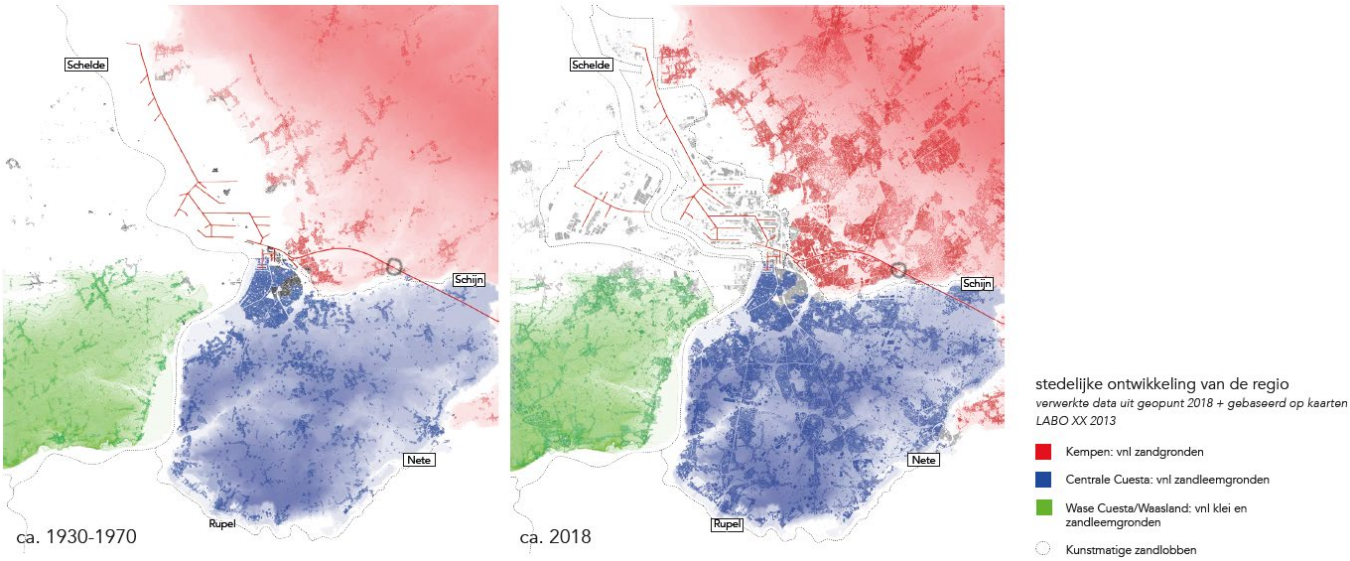
Een extra reden waarom dit rapport interessant is, is dat er ingezoomd werd op drie deelzones, waaronder het gebied Wijnegem-Wommelgem.

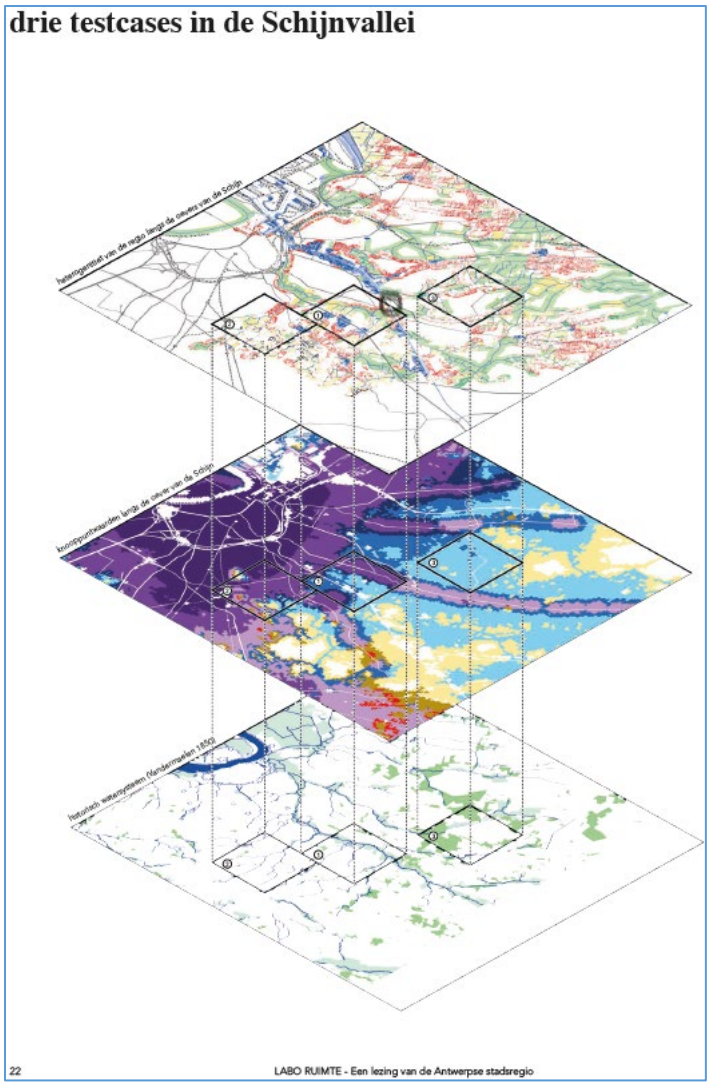
De plek van de nieuwe bruggen bevindt zich op de overgang tussen de hoger gelegen Kempense zandgronden, waar zijarmen van het Schijn (Klein Schijn, Zwanebeek/Wezelsebeek, …) stromen richting de lager gelegen cuesta van zandleemgronden waar het Groot Schijn zich een weg door kronkelt.

Wijnegem ontstond in een lint langsheen de Turnhoutsebaan.

Het Albertkanaal en zijn historische voorganger (vanaf ca. 1850) zorgden voor een tweedeling. De verdere urbanisatie heeft de omgeving van de beekvalleien van Groot Schijn en Wezelsebeek in belangrijke mate gespaard.

Dit zijn de drie historische elementen die tot op de dag van vandaag erg belangrijk zijn bij het herstructureren van het gebied.



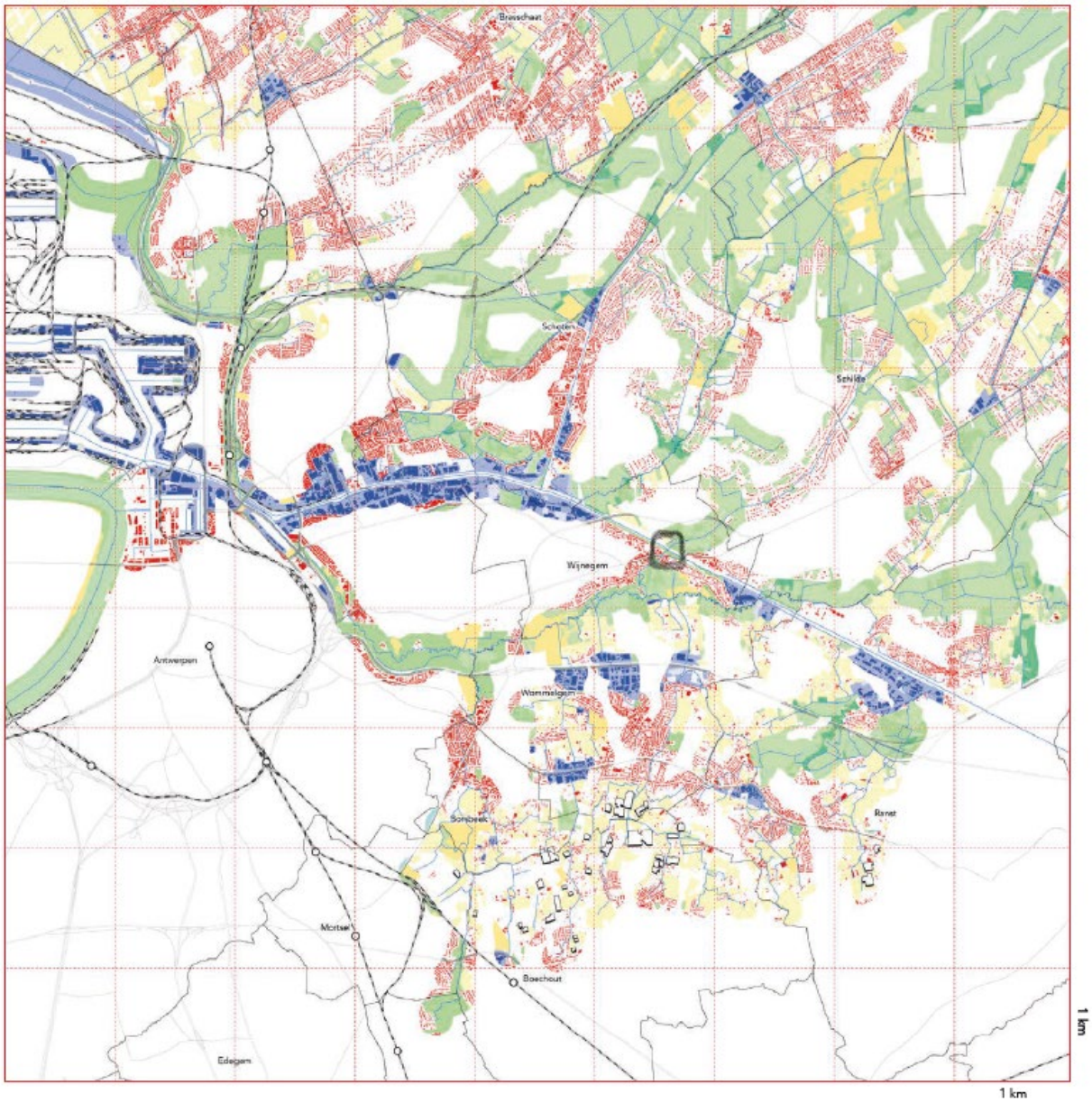


De projectzone van de twee bruggen ligt in één van de drie deelgebieden waar in dit rapport meer in detail op ingezoomd werd.

De cartografische analyse van het gebied Wijnegem-Wommelgem concludeerde dat er drie grote structuren zijn om het dorpscentrum van Wijnegem te versterken: de beekvallei van de Wezelsebeek, het dorp rondom de Turnhoutsebaan en het Albertkanaal. De twee nieuwe bruggen liggen exact op de plek waar deze drie structurerende elementen samen komen.

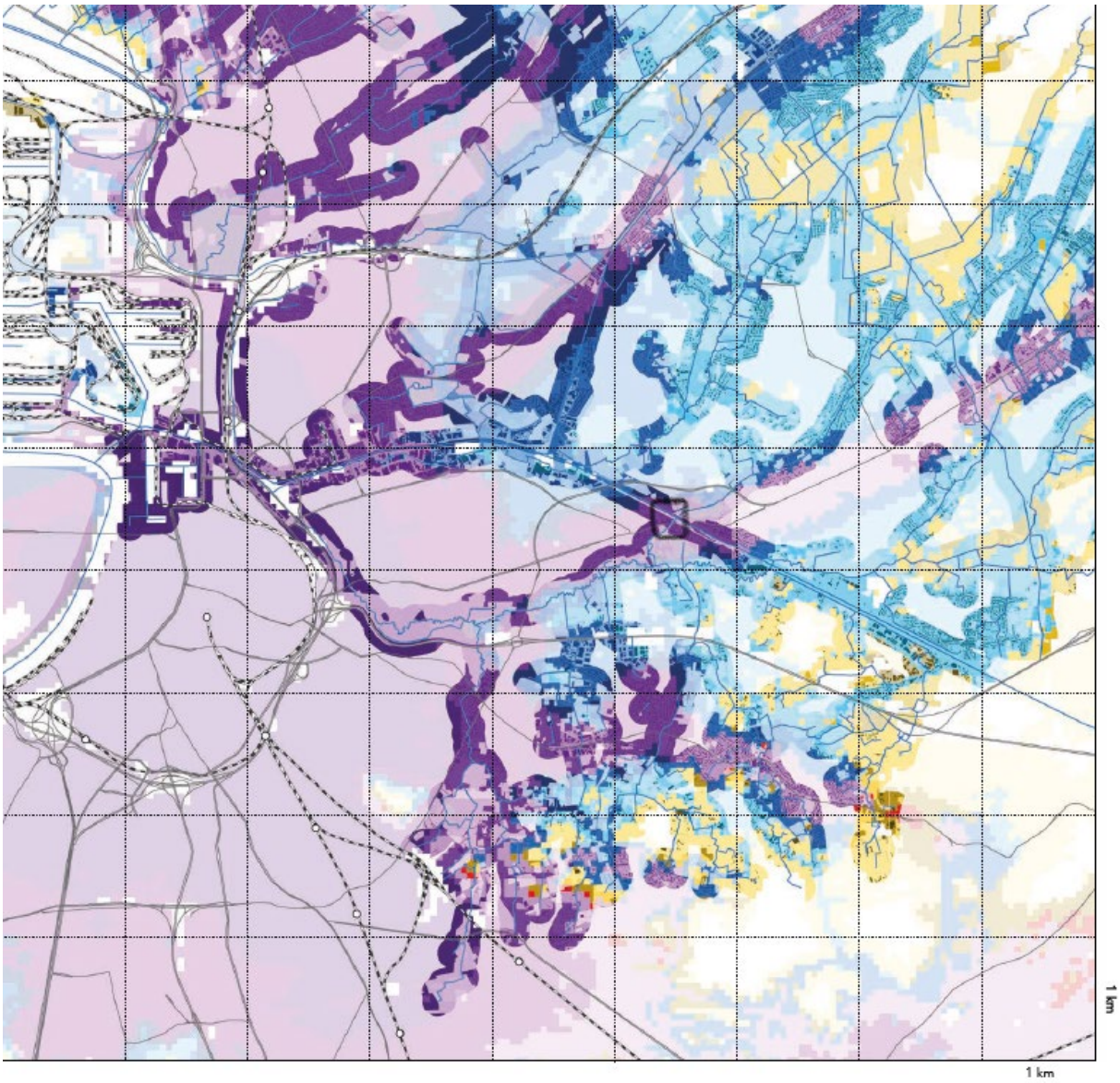
In de cartografische oefening werd onder meer gebruik gemaakt van het grondgebruik rondom de oevers van de beken van het Schijnbekken en van de knooppuntwaarde ervan.

Drie grote structuren als belangrijke potentie om de leesbaarheid van het dorpscentrum te versterken (bron: masterplan BRUT+ LAND)



heterogenitiet van de regio langs de oevers van de Schijn
verwerkte data uit geopunt 2018 VHA waterlopen buffer 250m + GRB

- stedelijk weefsel (GRB 2018)
- bedrijventerreinen (geopunt 2018)
- park- en bosgebied (geopunt 2018)
- treinstations + spoorlijnen
- hoofdwegen
- gemeentegrenzen



knooppuntwaarden langs de oever van de Schijn

verwerkte data uit geopunt 2018 Synthese knooppuntwaarden en voorzieningenniveau (VITO)

De gemeente Wijnegem werd reeds door studie- en ontwerpbureau's BRUT en LAND onderzocht, hieruit kwam de conclusie dat de leesbaarheid van de gemeente sterk zou kunnen verbeterd worden door de beekvallei in de kern van de gemeente voelbaar te maken. De hypothese van deze verkenning stelt dat Wommelgem een soortgelijk transformatiepotentieel heeft. Deze oefening suggereert een integrale kijk op beide overs van de Schijnvallei over de gemeentegrenzen heen. Er werd reeds een basis gelegd voor samenwerking tussen Wommelgem en Wijnegem via onder andere het opstellen van een gezamelijk duurzaam mobiliteitsbeleid

In Wommelgem en Wijnegem ligt de opdracht om de intrinsieke kwaliteiten van de omgeving rond de eindhaltes van OV te verkennen.
Hoe kan een eindhalte een toegangspoort zijn naar een diversiteit aan landschappen en hoe worden deze landschappen kenbaar gemaakt in de openbare ruimte?

De opdracht voor het verkennen van een geïntegreerd mobiliteitssysteem voor traag verkeer op de zijarmen/dwarse beken van de Schijnrivier biedt kansen om de randgemeenten te reorganiseren en de ruimtelijke (beeld)kwaliteit en de bereikbaarheid aanzienlijk te verbeteren.

Diversitiet is belangrijker voor het creëren van stedelijkheid dan densiteit. Verdichting garandeert geen betere leefomgevingen, het omgekeerde is vaak waar. In Wommelgem en Wijnegem moet de bestaande diversiteit aan omgevingen behouden en versterkt worden. Het landelijke karakter van de eindhalte moet behouden en ontsloten worden, de aanwezige groen-blauwe netwerken kunnen hiervoor dienen als basis en verbinden de twee eindhaltes. Hiernaast kunnen verdichtingprojecten en voorzieningen ingeplant worden.

De elementen voor verbeteringen die in dit rapport naar voren worden geschoven zijn samengevat:

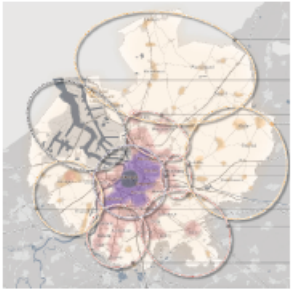
- De beekvallei in de kern van de gemeente voelbaar maken
- Integrale kijk Wijnegem-Wommelgem (o.a. via een gezamenlijk duurzaam mobiliteitsbeleid)
- De (huidige en toekomstige) eindhaltes van het openbaar vervoer verkennen als toegangspoort naar een diversiteit aan landschappen.
- Een geïntegreerd mobiliteitssysteem voor traag verkeer op de zijarmen/dwarse beken van de Schijnrivier. (reorganiseren randgemeenten en ruimtelijke (beeld)kwaliteit en bereikbaarheid aanzienlijk verbeteren).

Hiernaast enkele citaten die dit illustreren.

Het deelgebied rond Wijnegem en Wommelgem is een relatief verstedelijkt gebied dat te maken heeft met enerzijds intensieve doorgaande verkeersstromen die door de congestie op de hoofdwegen ook de onderliggende wegen belasten en anderzijds met relatief intensief kris-krasverkeer in en rond het gebied. Belangrijke bestemmingen als het shoppingcentrum in Wijnegem trekken veel verkeer dat ook met deze verkeersstromen conflicteert. Op de radiale corridors richting Antwerpen liggen belangrijke mogelijkheden voor verbetering van het openbaar vervoer, gekoppeld aan P+R-faciliteiten. Daarnaast dienen ook de hiërarchie van het wegennet en de aansluitingen op de hoofdwegen te verbeteren. Op lokaal en regionaal niveau is ruimte gewenst voor meer fietsverkeer, zowel op radiale als op tangentiele relaties.

TRAMNETWERK ANTWERPEN

De Antwerpse tram vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer in de stad Antwerpen. (bron: routeplan 2030, de lijn)



Het deelgebied rond Wijnegem en Wommelgem is een relatief verstedelijkt gebied dat te maken heeft met enerzijds intensieve doorgaande verkeersstromen die door de congestie op de hoofdwegen ook de onderliggende wegen belasten en anderzijds met relatief intensief kris-krasverkeer in en rond het gebied. Belangrijke bestemmingen als het shoppingcentrum in Wijnegem trekken veel verkeer dat ook met deze verkeersstromen conflicteert. Op de radiale corridors richting Antwerpen liggen belangrijke mogelijkheden voor verbetering van het openbaar vervoer, gekoppeld aan P+R-faciliteiten. Daarnaast dienen ook de hiërarchie van het wegennet en de aansluitingen op de hoofdwegen te verbeteren. Op lokaal en regionaal niveau is ruimte gewenst voor meer fietsverkeer, zowel op radiale als op tangentiele relaties.

Wommelgem en Wijnegem maken deel uit van het tramnetwerk van de stad Antwerpen Beide gemeenten worden rechtstreeks via een hoogwaardige tramlijn geconnecteerd met het stadscentrum van Antwerpen. Tram 4, 24 en 8 hebben hun eindhalte in Wommelgem. Tram 5 en 10 hebben een terminus in het centrum van Wijnegem. Op de Turnhoutse baan N12 en de E313 rijden bovendien diverse snelbussen.
Het tramsysteem is zoals eerder aangehaald sterk verknoopt in het centrum van Antwerpen. De radiale verbindingen tussen de gemeenten in de rand zijn minder sterk. De auto-afhankelijkheid in dit gebied blijft groot. Tram en bus zijn in de spits traag omdat deze vastlopen in het steeds drukker wordende verkeer: congestie, lange wachttijden bij verkeersregelingen, kortparkeerders op de rijbaan, gebrek aan handhaving. Het komt allemaal dagelijks voor. Amper 55% van de bussen en trams van De Lijn rijdt op tijd, wat wil zeggen: maximaal twee minuten te vroeg of vijf minuten te laat bij de eindhalte. Uit cijfers van De Lijn uit 2014 blijkt dat de commerciële snelheid van de tram tijdens de ochtendspits op 2/3de van het bovengrondse tramnet minder dan 15 km/u bedraagt. Dit is een van de redenen dat onderlinge aansluitingen niet betrouwbaar zijn. Ook de kwaliteit en toegankelijkheid van halten en stations, de kwaliteit van het materieel en de begrijpbaarheid van informatie- en tariefsystemen zijn onvoldoende. Gevolg is dat het gebruik van bussen en trams stagneert of zelfs afneemt.

WIJNEGEM: KANAALDORP, STRAATDORP, TUSSEN 2 BEEKVALLEIEN

Drie grote structuren als belangrijke potentie om de leesbaarheid van het dorpscentrum te versterken (bron: masterplan BRUT+ LAND)

Wijnegem is ontstaan op de rug tussen de beekvalleien van het Klein en het Groot Schijn. De structuur van Wijnegem is nog in grote mate bepaald door de oost-west richting van de beken. De Turnhoutsebaan en heel wat andere straten volgen deze oriëntatie.

Wijnegem is een straatdorp langsheen de Turnhoutsebaan. Langs deze straat is het allemaal begonnen. Op de Ferrariskaart zien we duidelijk hoe het gros van de toenmalige bebouwing langsheen deze straat gelegen was, voornamelijk tussen de huidige Schoolstraat en de Kastanjedreef. Ook vandaag zijn de belangrijkste publieke en commerciële functies nog langs deze as gelegen.

In het midden van de vorige eeuw werd het Albertkanaal tussen Luik en Antwerpen in gebruik genomen. Met dit kanaal kreeg Wijnegem er een zeer belangrijk nieuw ruimtelijk element bij. Deze infrastructuur volgt de natuurlijke oost-west oriëntatie niet, maar snijdt er dwars door en verdeelt het grondgebied van Wijnegem in twee delen.

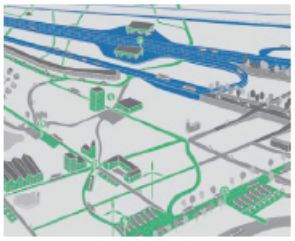
MOBILITEITSPLAN WOMMELGEM - WIJNEGEM

Basis voor een gezamelijk duurzaam mobiliteitsbeleid (bron: wommelgem.be)

Het gemeentebestuur Wommelgem stelde samen met dat van Wijnegem een intergemeentelijk mobiliteitsplan op. Het mobiliteitsplan is een beleidsplan dat de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de gemeenten wil verhogen. Zo wordt er bijvoorbeeld zowel voor voetgangers als fiets-, auto- en vrachtverkeer een eigen beleid uitgestippeld, en worden de wegen verdeeld in typen, waaraan snelheidsregimes en inrichtingsprincipes worden gekoppeld.

DE POLYCENTRISCHE STAD

Een geïntegreerd mobiliteitssysteem biedt kansen om de stadsrand te reorganiseren en de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid aanzienlijk te verbeteren. (bron: Lage Landen 2020-2100)

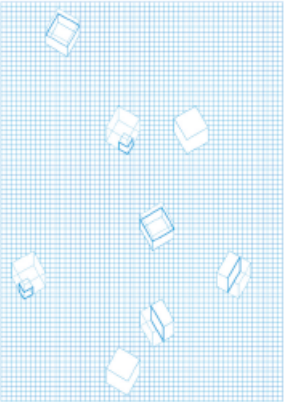


De Lage Landen beschikken over het meest verdichte wegennetwerk van Europa. Het fijnvertakte wegennet en de verspreide bebouwing hebben elkaar in de loop van de geschiedenis steeds wederzijds versterkt, met als gevolg een toenemende versnippering van de ruimte. Een geïntegreerd en gedeeld mobiliteitssysteem biedt kansen om de stadsrand en het buitengebied op strategische plaatsen te reorganiseren en de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid aanzienlijk te verbeteren.

In de toekomstverkenning van de Lage Landen 2020-2100 opgemaakt door o.a. Architecture Workroom Brussels worden intermodale knooppunten gesuggereerd. Deze punten kunnen uitgroeien tot 'contextspecifieke' service stations die veel meer te bieden hebben dan louther mobiliteitsondersteunende functies. Afhankelijk van de plek zien de knooppunten er anders uit en dienen ze verschillende doelen. Ze zijn opslaapunt, overstapplaats en/of onderhoudscentrum; ze bundelen diverse voorzieningen, ze zijn toegangspoort tot stedelijke centra, retail, recreatie, sport, landbouwfaciliteiten of natuurparken.

END OF LINE ALS INTERFACE TUSSEN PUBLIEK EN PRIVAAT TRANSPORT

behoud van landelijke en stedelijke karakteristieken, verkenning van intrinsieke kwaliteiten van de omgeving rond eindhaltes (bron: end of line - cosmopolis)



De conditie van Wommelgem en Wijnegem als eindhalte in het tramnetwerk van Antwerpen is vergelijkbaar met de onderzochte metrohaltes in Brussel in de End of Line studie. Wijnegem en Wommelgem zijn gemeenten met grote bedrijventerreinen, specifieke functies zoals Wijnegem shopping center, het Albertkanaal en de aangrenzende riviervalleien en natuurgebieden. Vandaag worden deze zones strikt van elkaar gescheiden door infrastructurele grezen zoals de E313. Verstedelijking volgt de infrastructuren.

De studie stelt dat een tramlijn niet alleen een oplossing is voor een specifieke mobiliteitsvraag, maar deel uitmaakt van een gesofisticeerd en gelaagd systeem.
Vandaag worden in andere studies veelgebruikte (eind)haltes bestudeerd om extra verdichting in te plannen. De End of Line studie pleit voor het diversifiëren van de omgevingen rond eindhaltes.

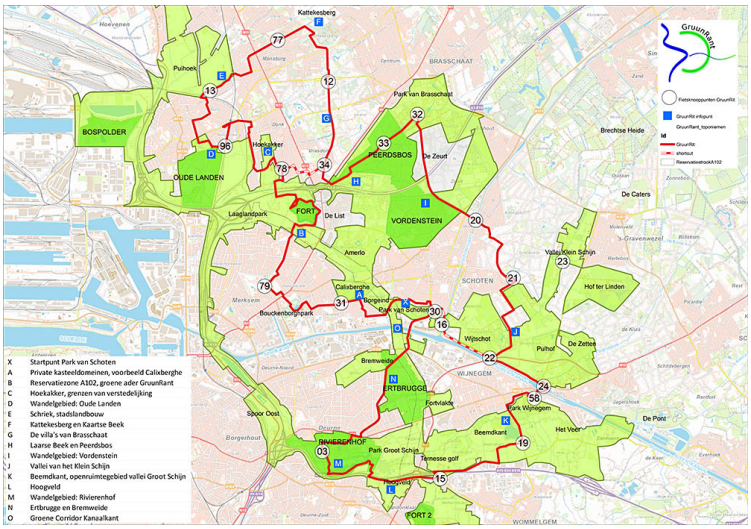
Diversitiet is belangrijker voor het creëren van stedelijkheid dan densiteit. Verdichting garandeert geen betere leefomgevingen, het omgekeerde is vaak waar. In Wommelgem en Wijnegem moet de bestaande diversiteit aan omgevingen behouden en versterkt worden. Het landelijke karakter van de eindhalte moet behouden en ontsloten worden, de aanwezige groen-blauwe netwerken kunnen hiervoor dienen als basis en verbinden de twee eindhaltes. Hiernaast kunnen verdichtingprojecten en voorzieningen ingeplant worden.

Het volledige rapport met een leesbare versie van bovenstaande tekst is te downloaden via volgende link:
https://www.dropbox.com/s/evggexq0vestteh/bundel%20cartografie%20Antwerpen_FINAAL_OPT.pdf?dl=0

Een beknopt artikel hierover: https://archief-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/bitstream/handle/acd/260220/R44_11_Cartografische%20verkenning%20van%20de%20Antwerpse%20stadsregio%20(1).pdf

2. Een bovenlokale analyse van de groenstructuren

GruunRant is de naam van de optelsom van alle groen en open ruimte gebieden die - versnipperd door infrastructuren – zijn overgebleven tussen de ontwikkelde kernen van Wommelgem, Deurne, Wijnegem, Schilde, Schoten, Merksem, Brasschaat, Ekeren en Kapellen.



De vzw GruunRant promoot dit gebied vanuit het stadsregionaal belang voor een heleboel functies die dit gebied als maatschappelijke meerwaarde biedt (ontmoetingsplek, recreatie, sport, stilteplek, luchtkwaliteit, gezondheid, natuurcontact, fietsen, wandelen, verkeersveiligheid, speelplek, biodiversiteit, waterberging en –infiltratie, klimaatadaptatie, verkoeling, erfgoed, (stads)landbouw, …). Dit doet ze aan de hand van de slogan "behouden, versterken, verbinden").

De ruimtelijke voorstelling van GruunRant is deze (op termijn) grote samenhangende groene structuur, maar ook de grote structurerende verbindingen die het gebied nu en in de toekomst met elkaar verbonden houden (groene lijnen op de kaart).

Ingezoomd op een bepaalde deelzone, worden deze verbinden geconcretiseerd door concrete ecologische connecties en de nog te realiseren opwaarderingen, met inbegrip van strategische ontsnipperende maatregelen. Deze maatregelen hebben zowel betrekking op het versterken van het ecologisch netwerk en het netwerk aan trage wegen (fietsen en wandelen).

GruunRant vzw ontwikkelde een fietstocht via de fietsknooppunten, die onder meer het projectgebied aandoet (zie kaart).

Vanuit die regionale context valt op dat twee grote groenstructuren zowel noordelijk als zuidelijk erg dicht komen tot bij het projectgebied van de twee bruggen.

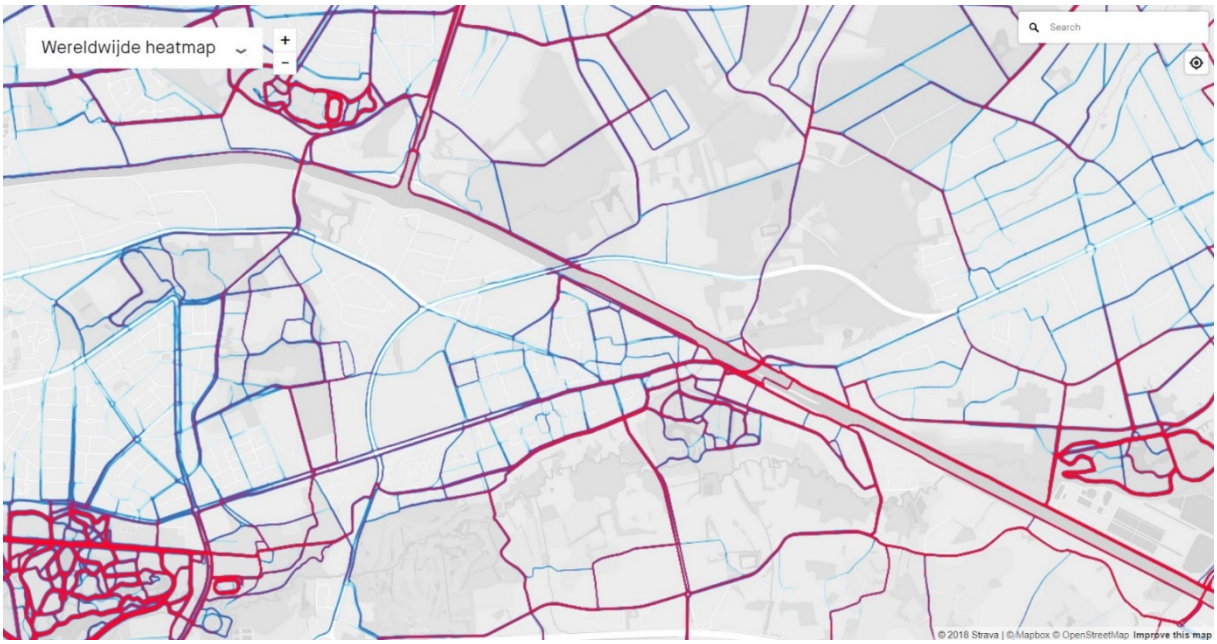
Deze blauw-groene structurerende noord-zuid as is niet alleen door GruunRant opgemerkt en door de hoger vermelde cartografische analyse door het team van de Vlaamse Bouwmeester, ook eerder is deze (potentiële) connectie onderkend en opgenomen in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van de gemeente Wijnegem.

Conclusie mbt de regionale groenstructuren:

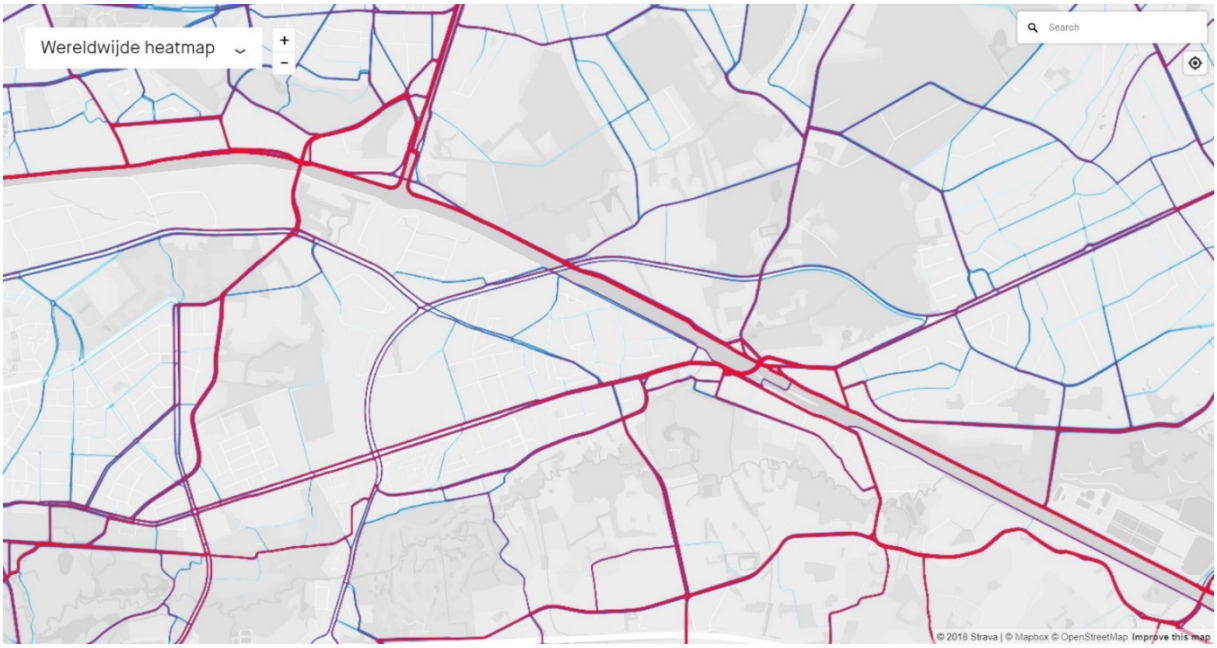
Het bruggenproject in het centrum van Wijnegem bevindt zich op cruciale plek met potentieel ecologische connectiviteit voor een grote regio, met de Wezelsebeek als structurerende drager. Ook in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) is deze (potentiële) connectiviteit als beleidsvisie opgenomen.

3. een bovenlokale analyse van de structuur van trage wegen (fietsen, wandelen)

De applicatie Strava levert een uniek zicht op het gebruik van (trage) wegen om te wandelen, lopen en fietsen. Deze data worden gevoegd door mensen die aan de hand van hun persoonlijk profiel met smartphone of smartwatch hun gewandelde/gelopen/gefietste routes bijhouden. De huidige brug over het Albertkanaal is een belangrijk knooppunt in al die recreatieve en functionele bewegingen. Fietsers volgen de grote infrastructuren, wandelaars en lopers kunnen ten zuiden van het Albertkanaal (gemeentepark, …) allerlei onverharde kleine wegeltjes volgen, ten noorden van het Albertkanaal is het aanbod aan alternatieve trage wegen schaars.



Intensiteit van wandelen/lopen (boven) en fietsen (onder) volgens de heatmap van Strava.

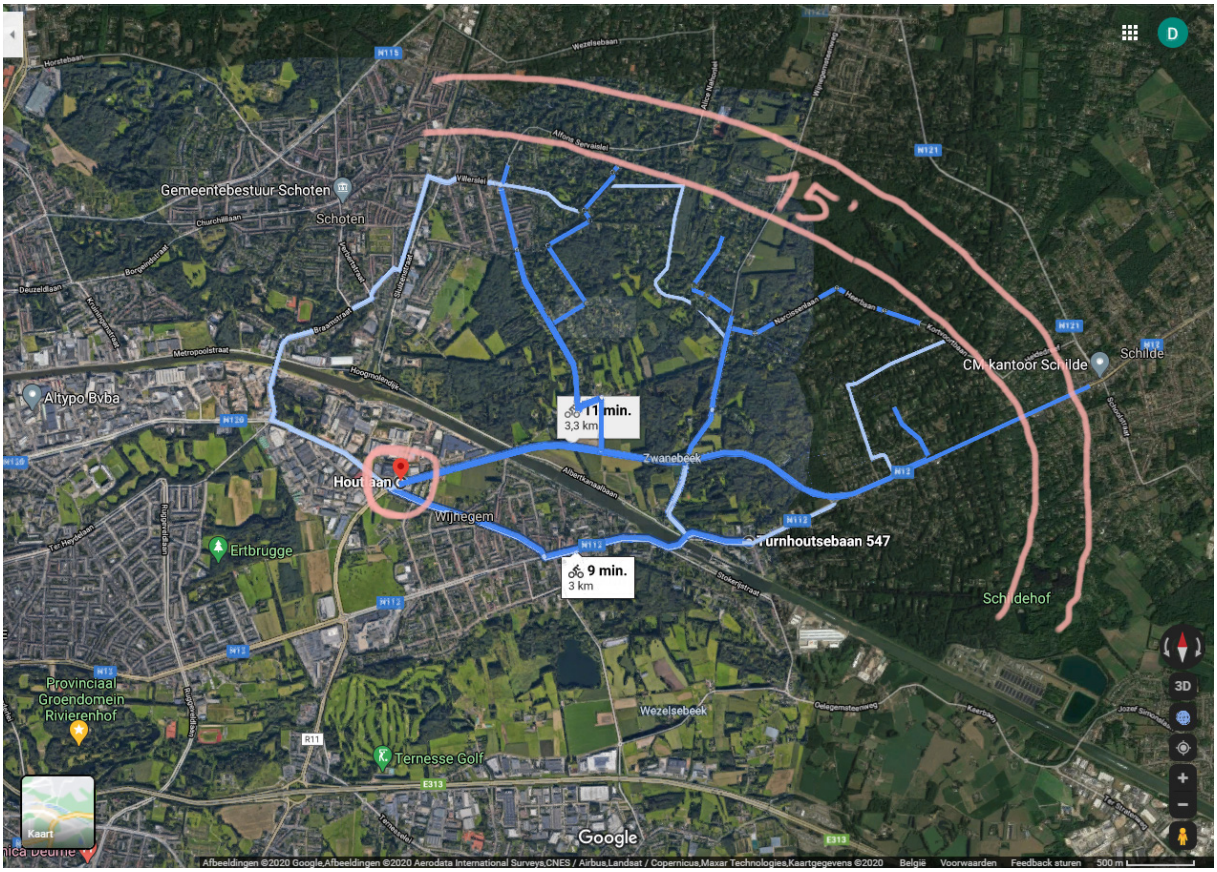


Het belang van dergelijke trage wegen neemt toe. De coronacrisis geeft deze evolutie extra wind in de zeilen.

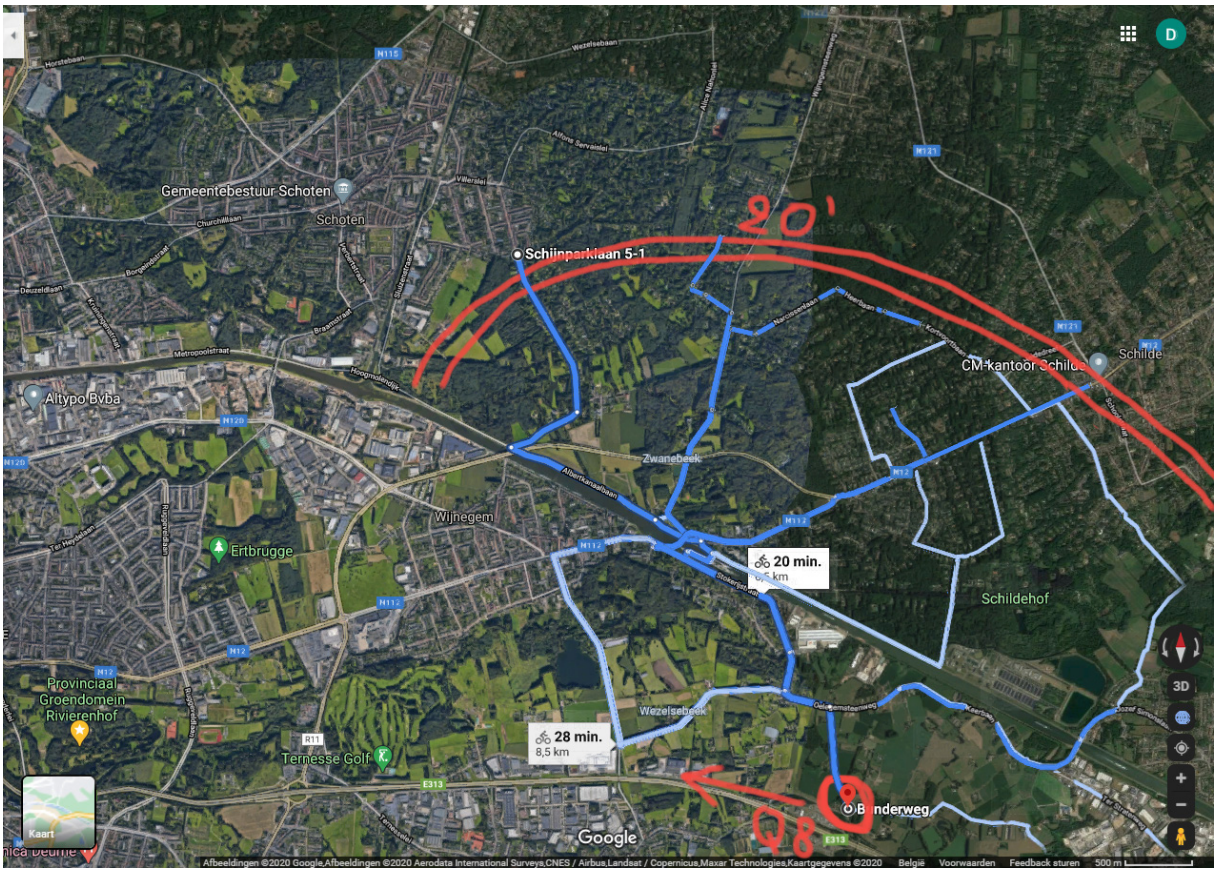
Ook in het kader van het mobiliteitsbeleid wint het belang aan functionele verplaatsingen per fiets. De fietsverplaatsingen volgens Strava zijn een interessante indicatie over waar een extra vraag naar fietsverplaatsingen zich gaat manifesteren. In de directe omgeving van het projectgebied van de twee bruggen gaat dit met name over de nieuwe wandel/fietsbrug, Stokerijstraat, Turnhoutsebaan, de fiets-o-strades (jaagpaden, met vooral Albertkanaalbaan op rechteroever en Stokerijstraat-Vaartdijk op linkeroever) aan weerszijden van het kanaal. In tweede orde gaat dit ook over de Rodedreef, ’s Gravenwezelsteenweg, en Kasteellei.

In het mobiliteitsbeleid van de Vervoerregio Antwerpen, wint ook het belang aan gecombineerde (fiets)verplaatsingen naar (mobi)punten waar kan overgestapt worden op hoogwaardig openbaar vervoer. Naarmate het modal-shift beleid meer resultaten boekt, vergroot het belang van de verbindingen tussen de woningen en werkplekken met deze multimodale overstappunten. Momenteel zijn er twee plaatsen met concrete voorstellen voor de inrichting van dergelijk extra mobipunt, met name de kruising Houtlaan/Merksemsebaan en het servicestation Q8 aan de E313. Beide beleidsvoornemens zijn eind 2020 expliciet vermeld in de startbeslissing door de Vlaamse Regering van het Complex Project Oostelijke Verbinding (het oostelijk deel van het Haventracé).

Wat betekent dit concreet naar extra te verwachten fietsmobiliteit binnen de projectzone van de twee bruggen over het Albertkanaal? Aan de hand van de routeplanner van Google Maps werd een benaderende perimeter opgemaakt voor een redelijke fietsafstand tot deze twee vooropgestelde mobipunten, met inbegrip van de geadviseerde fietsroutes.



Het mobipunt aan de kruising Houtlaan/Merksemsebaan versterkt de bestaande fietsroute over de Turnhoutsebaan (en over de bruggen in oost-westelijke richting). Het mobipunt aan de Q8 versterkt dan weer de fietsrichting ’s Gravenwezelsteenweg – Stokerijstraat.



Conclusie mbt bovenlokale fietsinfrastructuur:

Het bruggenproject in het centrum van Wijnegem neemt een cruciale plek in voor de huidige recreatieve en functionele fietsbewegingen, met vooral volgende assen: 1) Albertkanaalbaan/jaagpad (rechteroever, dus noordelijk jaagpad), 2) Albertkanaalbaan – Stokerijstraat (met gebruik brug), 3) Turnhoutsebaan (oost-west, met gebruik brug) en 4) combinaties hierop. Rekening houdend met de beleidsplannen van de Vervoerregio en de Vlaamse Regering, zal het fietsverkeer in de toekomst toenemen op volgende assen: 1) Turnhoutsebaan, 2) Houtlaan, 3) ’s Gravenwezelsteenweg-Stokerijstraat.

Conclusies mbt de structuur van wandelwegen:

Aan de zuidzijde van het Albertkanaal is een fijnmazig netwerk aan wandelroutes. Ook de brug over het Albertkanaal wordt vaak gebruikt voor wandelaars en lopers. Aan de noordzijde is er slechts een beperkt aanbod aan bewandelbare trage wegen (jaagpad, ’s Gravenwezelsteenweg, Turnhoutsebaan).

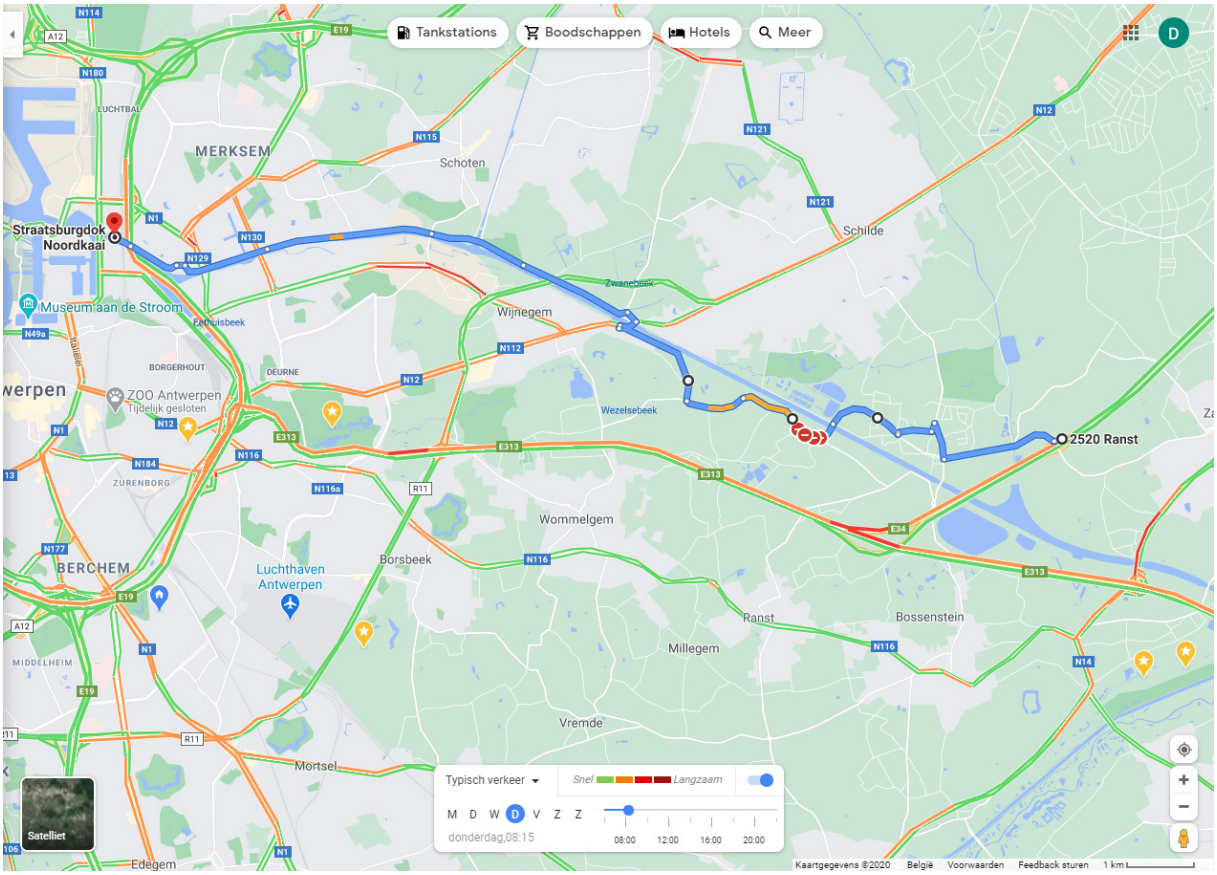
4. Een bovenlokale analyse van de weginfrastructuur en het verkeer op deze wegen

De Houtlaan vervangt de regionale verbindende functie die de Turnhoutsebaan ooit vervulde. De keuze voor een autobrug met een regime van 30 km/u met vooral een lokale verbindende functie is de juiste keuze.

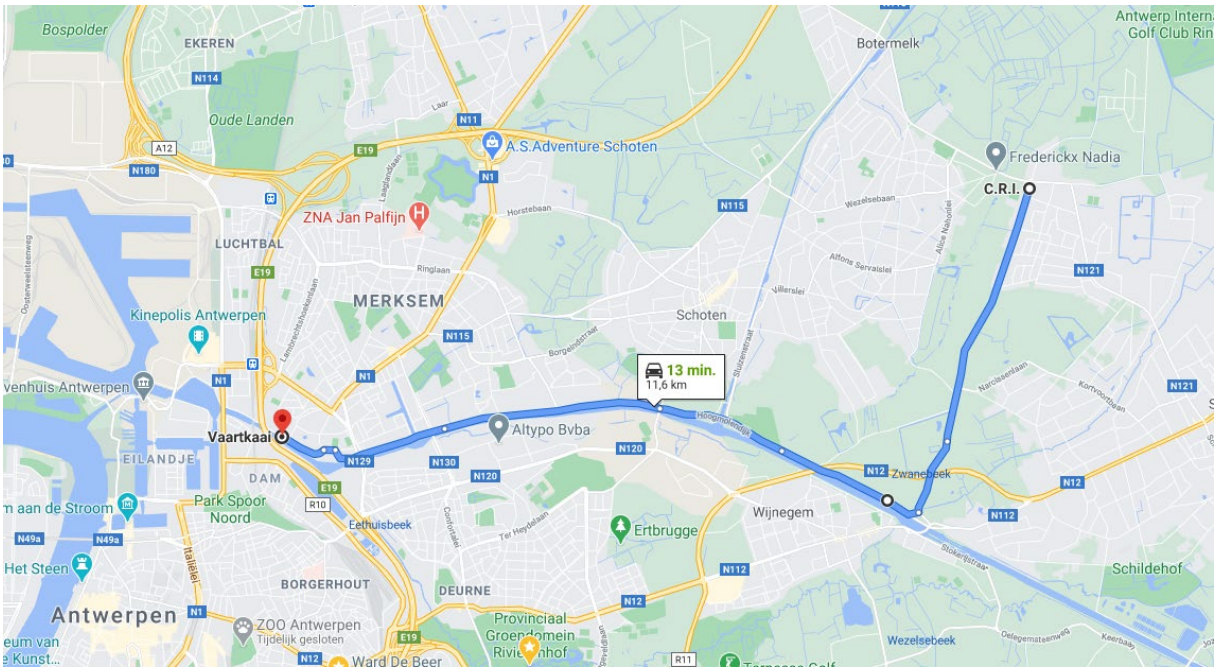
Confrontatie van dit gewenste profiel met de realiteit, doet de bewoners rond het bruggenproject concluderen dat er sluiproutes van autoverkeer en vrachtverkeer doorheen het projectgebied lopen, die via het herinrichten van de weginfrastructuur onvoldoende afgeremd worden. Dit kan beter.

Er zijn voor de (verkeers)leefbaarheid van de omgeving van de bruggen twee routes die niet passen binnen een hedendaags mobiliteitsbeleid: het gebruik van de Stokerijstraat en de route op de Albertkanaalbaan (via Stokerijstraat of via de 's Gravenwezelsteenweg).

Onderstaande kaart van Google Maps geeft een voorbeeld van een route die door autoverkeer en vrachtverkeer oneigenlijk (dus als sluiproute) gebruikt wordt.



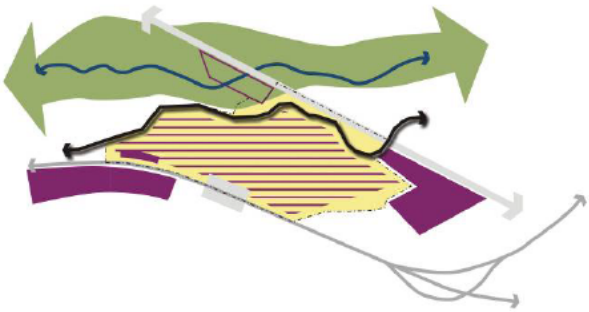
Een tweede route die door Schoten, Schilde, Ranst en Wijnegem gebruikt wordt, is de Albertkanaalbaan, die de facto een (sluip-)alternatief vormt op de secundaire wegen en hoofdwegen tot in de haven van Antwerpen.



Het verkeer op grotere afstand hoort niet thuis op deze routes. Het modal shift beleid dat de intensiteit van het wegverkeer wenst te reduceren, aangevuld met de investeringen inzake hoofdwegenstructuur (Oosterweel, Haventracé, …), is niet compatibel met het behoud van deze alternatieve sluiproutes. Het bruggenproject in het centrum van Wijnegem biedt een opportuniteit om een rem te zetten op het gebruik ervan.

Specifiek over het vrachtverkeer, wat een erg belangrijk element is in de verkeers(on)leefbaarheid van de Stokerijstraat, dient het plan van de bruggen in Wijnegem rekening te houden met de beleidsvoornemens van de Vlaamse regering inzake het ENA programma. Eind 2020 nam de Vlaamse Regering een beslissing om een planproces voor een bedrijventerrein aan de start van de Antitankgracht niet verder te zetten, maar wel het plan rond bedrijvigheid in Wommelgem Ranst opnieuw op te pikken (in combinatie met de plannen voor de Groenpool). Uit een rapport uit 2008 over dit projectvoornemen, bleek dit planvoornemen enkel mogelijk is mits de Keerbaan en Oelegemsesteenweg een hard (niet te overschrijden) grens vormt voor het (vracht)verkeer van en naar deze bedrijvigheid. Hierdoor vervalt deze rol van de Stokerijstraat.

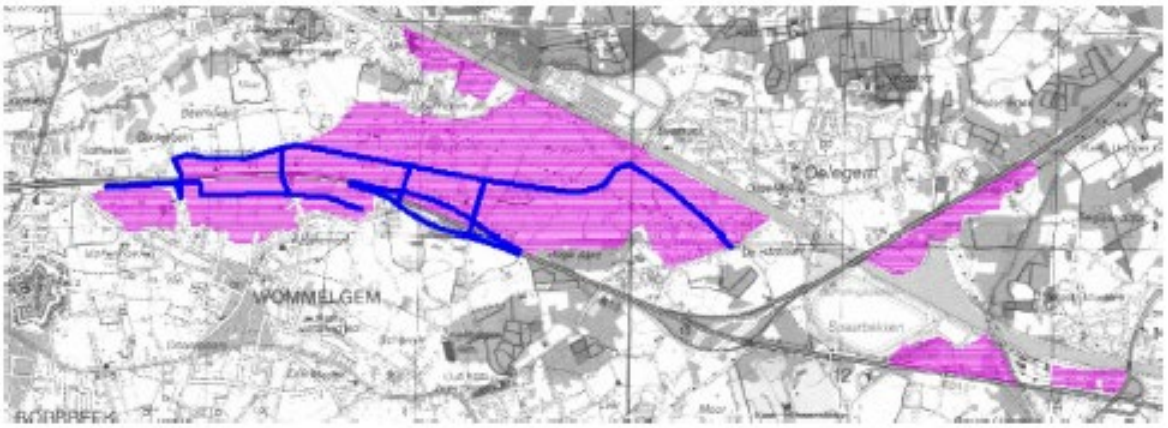
Oelegemsesteenweg als grens tussen de Schijnvallei en de bedrijvigheid (harde randvoorwaarde)



De Oelegemsesteenweg/Keerbaan wordt beschouwd als de harde – niet te overschrijden – grens te vormen tussen het bedrijventerrein en de Schijnvallei. Dit betekent evenwel niet dat de ontwikkelingen ten zuiden van de Oelegemsesteenweg/Keerbaan geen impact zullen hebben op het gebied ten noorden van de weg. Daarom zal ook het gebied ten noorden van de Oelegemsesteenweg/Keerbaan mee bekeken worden in de studie om na te gaan welke acties nodig zijn. Wel geldt dat boven deze grens geen economische activiteiten ontwikkeld worden. Integendeel zullen de bestaande singuliere bedrijfsactiviteiten aldaar geherlokaliseerd worden binnen de zoekzone.

In de diverse ontsluitingsscenario's van deze studie werd de sluiproute voor vrachtverkeer langs de Stokerijstraat onmogelijk gemaakt.

Scenario 1: één centrale ontsluiting t.h.v. de Q8;



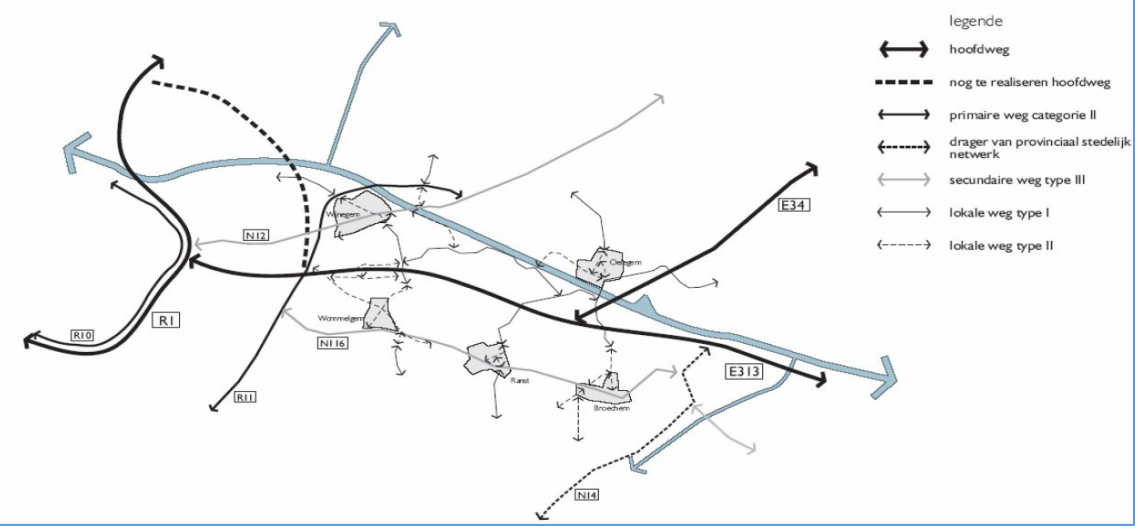
Scenario 2: ontsluiting via de bestaande knooppunten Massenhoven en Oelegem ("landinwaarts" verkeer) en Wommelgem (verkeer van/naar Antwerpen) waarbij gedeelte gebruik gemaakt wordt van bestaande wegenis in de zoekzone

Scenario 3: ontsluiting via de vervolledigde verkeerswisselaar van Ranst ("landinwaarts" verkeer) en het bestaand knooppunt Wommelgem (verkeer van/naar Antwerpen)

Maar ook vandaag is het gebruik van deze sluiproutes niet conform met de categorisering van de wegen (zie figuur 8.1.1.3. van het rapport uit 2008 in het kader van het ENA).

8.1.1.3 Bestaande verkeersstructuur

Auto



OPMAAK CIRCULATIEPLAN VOOR GEBIED TUSSEN E34 EN HET KANAAL

De gemeente Wijnegem signaleert dat de **Stokerijstraat** vandaag **als sluiproute** fungeert. Verkeer maakt daarbij gebruik van de brug over het kanaal om via de Albertkanaalbaan naar de stad te rijden. In het Kaderplan Albertkanaal is voorgesteld om deze baan, net als de Broekstraat te 'knippen' voor autoverkeer en een nieuwe aansluiting te voorzien op de Houtlaan (wordt momenteel onderzocht in het kader van de plan-MER voor de A102). Maatregelen om de sluiproute te ontmoedigen in de Stokerijstraat vragen echter een structurele oplossing op streekniveau. Uit de modeldoorrekeningen van de ontsluitingsscenario's voor het Albertkanaal is immers gebleken dat de Stokerijstraat in de toekomst nog extra verkeer zou aantrekken, als hier geen extra maatregelen worden genomen.

In Wommelgem fungeert de Torenlaan als **lokale verbindingsweg** tussen Wommelgem en Wijnegem. Het profiel van de straat is echter smal. Er kan gezocht worden naar een ontdubbeling van het traject via het bedrijventerrein. Maatregelen dienen te worden uitgewerkt om het vrachtverkeer te weren. In Ranst heeft NV de Scheepvaart de mogelijkheid onderzocht om de Keerbaan en de brug over het kanaal af te sluiten voor autoverkeer. Die optie is niet weerhouden, maar het behoud van de autobrug moet wel samengaan met de herinrichting van de dorpskern van Oelegem.

De uitbouw van een volwaardig op- en afrittencomplex, afgestemd op de drie richtringen van de snelwegen, betekent ook een risico op sluipverkeer in Broechem. Het **circulatieplan voor Broechem** gaf alvast bijkomend inzicht in de huidige verkeersstromen. Daaruit bleek dat de Oelegemsesteenweg vandaag reeds een belangrijke interne verbindings-as vormt in de gemeente. De mogelijkheid bestaat dat er een extra aanzuigeffect ontstaat van verkeer dat richting Antwerpen en Turnhout via Broechem naar de nieuwe oprit van de E34 - E313 zal rijden, in plaats van gebruik te maken van de bestaande op- en afrit in Zandhoven. Begeleidende maatregelen zullen ook hier noodzakelijk zijn (bv. trajectcontrole of stringentere circulatiemaatregelen in het centrum van Broechem).

De betrokken gemeenten rond de corridor E34 zijn vragende partij voor de uitwerking van **een intergemeentelijk circulatieplan**. Daarbij wordt rekening gehouden met het al dan niet afbouwen van de bruggen over het kanaal. Verschillende circulatieplannen zijn al opgemaakt (Broechem, studie afschaffen brug Oelegem). Een onderlinge afstemming van deze plannen is nodig. Bij het uitwerken van scenario's dient ook rekening gehouden met het vervolledigen van het complex E34 - E313.

Ranst, Broechem - snelwegen E34, E313: onderzoek verkeersafwikkeling

Op 18/12/2020 keurde de Vlaamse Regering een driesporenprogramma goed voor het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst, wat voortbouwt op de eerdere studies. Het deel mobiliteit wordt geïntegreerd in het Complex Project voor het oostelijk deel van het Haventracé (waar GruunRant de co-voorzitter voor levert).

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Goedkeuring van het gebiedsprogramma 'ENA Wommelgem/Ranst', E313/E34 en Groenpool Antwerpen en de verdere aanpak volgens drie parallelle processen

Samenvatting

De Vlaamse Regering beslist over het samenhangend gebiedsprogramma 'Wommelgem/Ranst' in functie van het kunnen voortzetten van de planningsprocessen. Dat was de opdracht die de Vlaamse Regering met haar beslissing van 17.07.2015 over het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) had gedefinieerd.

In het Dagelijks Bestuur ENA werd overeengekomen om het verdere vervolg te plannen voor drie samenhangende sporen, met name:

1. Mobiliteit: E313/E34 tussen het knooppunt Antwerpen Oost en de verkeerswisselaar te Ranst
2. Economie: Het herstructureren van reeds bestaande bedrijventerreinen en het creëren van aanvullende ruimte voor bedrijvigheid, tegemoetkomend aan de noden in de regio;
3. Groenpool Antwerpen.

Ook Zorro, het burgerplatform van Ringland, besteedde in haar rapport "Duurzame mobiliteit in de Antwerpse Zuidoostrand" (december 2020) aandacht aan de situatie in Wijnegem. Een medewerker van Zorro leverde ook input voor dit advies.

Verkeersdrukte en verkeersveiligheid Stokerijstraat is onderdeel van deze regionale problematiek

De bewoners van de Stokerijstraat en van de wijk Zevenbunder voeren al enkele jaren actie rond de huidige verkeerssituatie in de Stokerijstraat. Frequent vernoemde knelpunten zijn:

- Verkeersdrukte en filevorming
- Hoog aandeel aan vrachtverkeer (inclusief tractoren van grondwerkers)
- Snelheid verkeer, door voornamelijk het sluipverkeer
- Onvoldoende ruimte voor veilig fietsverkeer
- te smal voetpad waarvan gedeeltes ondermaats
- (…)

Via Telraam.net registreren de bewoners het verkeer in hun straat. Op een maand tijd rijden ca. 90.000 auto's door de straat en meer dan 25.000 vrachtwagens (zie cijfers in figuur, inclusief effect Corona en werken aan de Keerbaan).

Ook de snelheid wordt via Telraam.net gemeten. Zo waren er in november 2020 ca. 4300 wagens boven te toegelaten snelheid van 50 km/uur, waarvan 495 wagens boven de 70 km/uur. Gemiddeld rijden elke dag +/- 35 wagens boven de 60 km/uur. De metingen kunnen enkel tijdens daglicht gemeten worden, waardoor het aantal overtredingen veel hoger liggen tijdens de donkere spitsuren

De verkeersveiligheid is een probleem in de straat, zeker in een bocht ter hoogte van de huisnummer 86 en 96, waar vrachtwagens en fietsers mekaar bijna raken, en voetgangers geen ruimte hebben (zie foto's).

zeer onveilige situatie fiets- en voetpad (tussen Stokerijstraat 86 en 96)

Februari 2020 (vóór Corona)

Voetganger 1668 (1.38 %)	Fiets 6047 (4.99 %)
Auto 87554 (72.28 %)	Groot voertuig 25860 (21.35 %)

April 2020 (tijdens Corona)

Voetganger 2374 (2.81 %)	Fiets 15794 (18.72 %)
Auto 48808 (57.86 %)	Groot voertuig 17376 (20.60 %)

= - 38746 auto's en – 8484 vrachtwagens

September 2020 (onderbreking van de Keerbaan)

Voetganger 796 (1.07 %)	Fiets 9204 (12.39 %)
Auto 51601 (69.45 %)	Groot voertuig 12702 (17.09 %)

= -35953 auto's en – 13158 vrachtwagens

Oktober 2020 (onderbreking van de Keerbaan)

Voetganger 736 (0.90 %)	Fiets 5942 (7.29 %)
Auto 60557 (74.28 %)	Groot voertuig 14290 (17.53 %)

= -26997 auto's en – 11570 vrachtwagens

De bewonersgroep vraagt een structurele oplossing, suggesties hierover zijn onder meer:

- In overleg met de gemeente Wommelgem downgraden van de functie van de Stokerijstraat, zodat er minder verkeer zal zijn.
- Verbod op doorgaand vrachtverkeer (met A.N.P.R.camera's waarbij ook de snelheidsduivels beboet kunnen worden). Hiervoor zou volgens het gemeentebestuur van Wijnegem een aanvraag lopen bij de politie..
- Herinrichting Stokerijstraat ifv verkeersveiligheid en meer ruimte voor fietspaden en voetpaden.
- Overwegen van een fysieke knip van de Stokerijstraat, bijvoorbeeld ter hoogte van de kruising met het Groot Schijn.
- Een verbod voor vracht + 3,5 ton op de geplande nieuwe autobrug over het Albertkanaal
- Een snelheidsbeperking van 30 km/u in de hele Stokerijstraat tot aan de nieuwe autobrug waarbij ook maximum 30km/u geldt
- Door enkel bestemmingsverkeer toe te laten kan het eerste gedeelte van de Stokerijstraat vanaf de Watertoren tot aan het jaagpad achter de site van Axel Vervoordt fietsstraat worden, waardoor het probleem ter hoogte van de huisnummers 86 -96 opgelost is (zie eerder beschreven en foto's in tekst) en waarbij het bestaande smalle fietspad te vernieuwen in een breder voetpad.
- De fietsbarometer van de Provincie Antwerpen geeft momenteel de Stokerijstraat hier een 2,4/10 en voor het andere gedeelte een 4,2/10.
- (…)

De bewonersgroep ziet in het project van de bruggen een unieke kans om het ongewenste sluipverkeer te verbannen.

Maar ook om de woonwijk verder te vergroenen en de leefkwaliteit te verhogen.

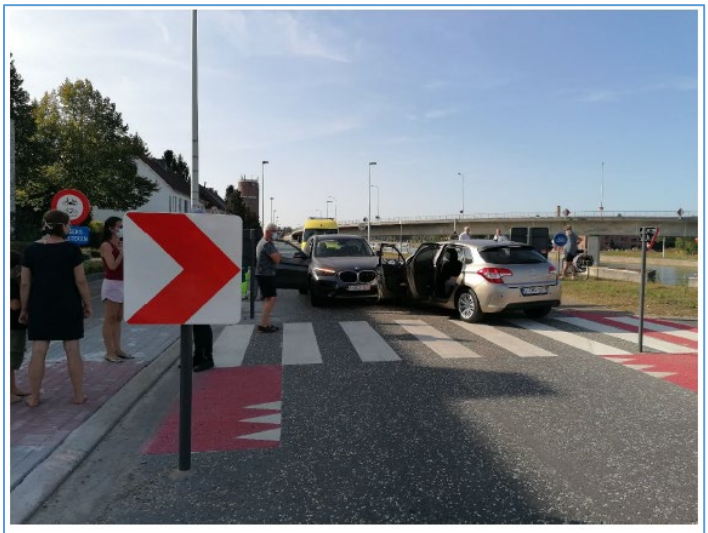
Voor Wijnegem zou het een unieke kans zijn om bij de bouw van de 2 nieuwe bruggen over het Albert Kanaal (een autoluwe brug en een fietsbrug bouw +/- 2022) een meer leefbare, groene omgeving met rustpunten te creëren waar mensen samen kunnen komen om te ontspannen aan de beide zijden van het kanaal. Door verbod van zwaar verkeer over de autoluwe brug en het zwaar vervoer nog enkel over de brug van de Houtlaan te laten rijden zou de leefbaarheid van omgeving ten goede komen. Aan de zuidkant van het kanaal heb je scholen, een kinderopvang en het jeugdhuis Ahoy. Hier zou een groene zone op zijn plaats zijn waar schoolgaande jeugd met ouderen elkaar kunnen ontmoeten in de buitenlucht. Langs de zuidkant van het kanaal ligt er verder aan de brug van de Houtlaan ook de aanlegsteiger van de waterbus. Deze is spijtig genoeg niet meer in werking omdat het geen succes was. Nochtans onder de brug van de Houtlaan zouden er fietsstallingen en deelfietsen kunnen voorzien worden.

(zie referentiebeeld Kortrijk)

Het gemeentebestuur van Wijnegem trad geregeld met de bewonersgroep in overleg en werkte een plan uit met als doel het verhogen van de veiligheid en het stimuleren van verplaatsingen per fiets en te voet. De gemeente streeft naar een “leefbare, groene, veilige en kindvriendelijke buurt”.

Concrete maatregelen die de gemeente reeds uitvoerde, zijn:

- De ganse Kasteellei werd omgevormd tot een fietsstraat en waarvan een gedeelte enkelrichting om het sluipverkeer te weren dat niet in de file wil staan in de Stokerijstraat.
- Technische ingrepen in de Stokerijstraat:



De oude oversteekplaats **was 3m30** breed
De nieuwe oversteek **is 4m60** breed

Gevolg: autobestuurders hebben de indruk dat ze beiden tegelijkertijd door de oversteek kunnen rijden. Optisch lijkt dit ook zo.

Hier ontbreken ook de borden :

Ter illustratie mbt de samenwerking en het overleg tussen de gemeente en Zevenbunder Leefbaar (Z.L.): om de verkeersveiligheid te verbeteren (een vraag van Z.L.), liet de gemeente zich adviseren hoe het oversteken van de Stokerijstraat beter kon, overlegde hierover met de buurt en liet het ook uitvoeren. Foto en opmerkingen hiernaast dateren van na de uitvoering. Na opmerkingen zoals hiernaast, evalueerde de gemeente de ingreep en liet ze het aanpassen (duidelijker versmallen met bloembakken, aanpassingen signalisatie).

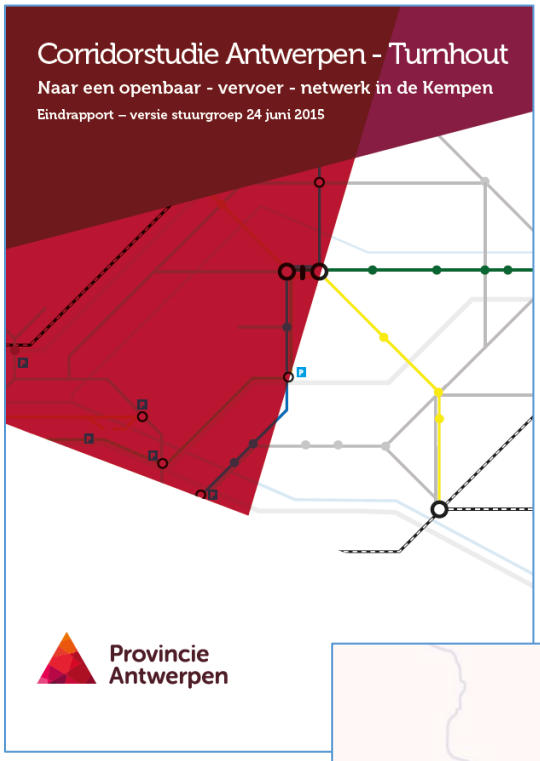
Z.L. heeft verder ook nog overleg gehad met de gemeente over aanpassingen ter hoogte van huisnummer 86-96 om daar te weg te versmallen en paaltjes te voorzien tussen de rijweg en het fietspad. Hier was nog verder onderzoek nodig om te bekijken of dit mogelijk was volgens de wegcode.

Voor de aanpassing van de straat is er dus al een systeem van overleg. Wat niet wegneemt dat er nog altijd een hevige discussie is over de vraag naar een structurele oplossing en eventueel downgrade van de Stokerijstraat. Dit is een lange termijn denkpiste die de gemeente in overleg met de buurgemeenten wil bespreken, bijvoorbeeld in het kader van de Vervoerregio.

De gemeente communiceert dat *“met de komst van de nieuwe brug een nieuwe belangrijke stap wordt gezet, waarmee ook het potentieel voor 'ontharding', fietsinfrastructuur, rustplekken, ... zal worden aangeboord.”*

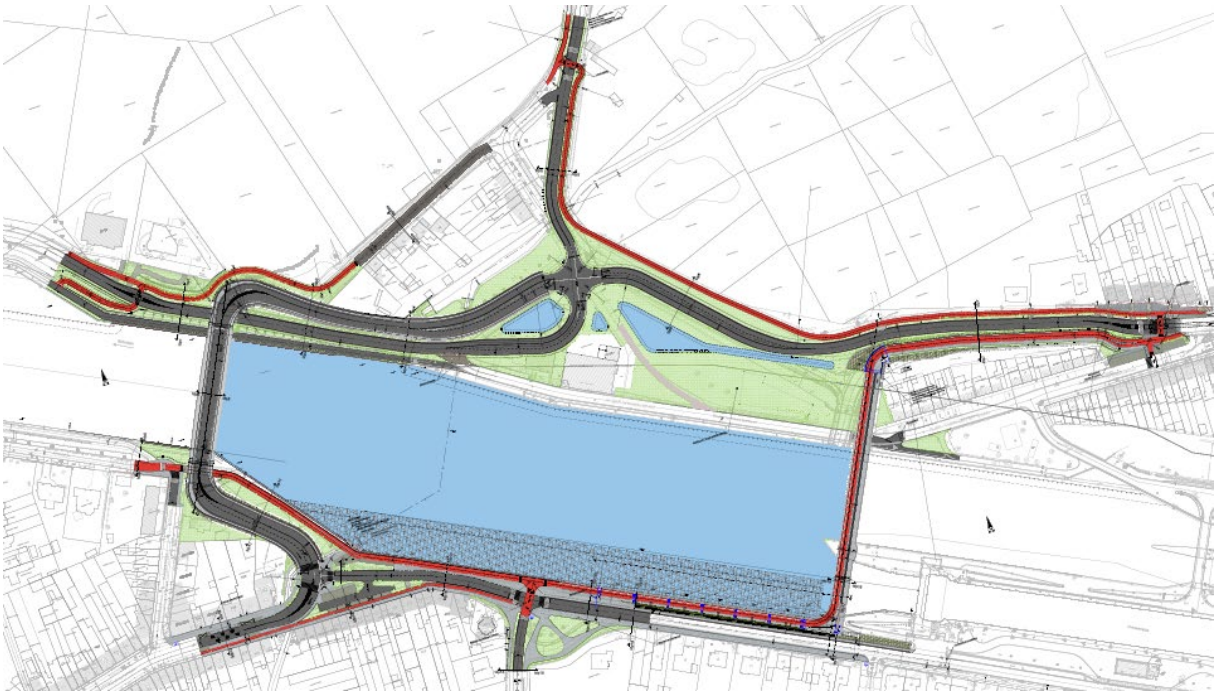
Conclusie vanuit een regionale analyse van de verkeersstromen:

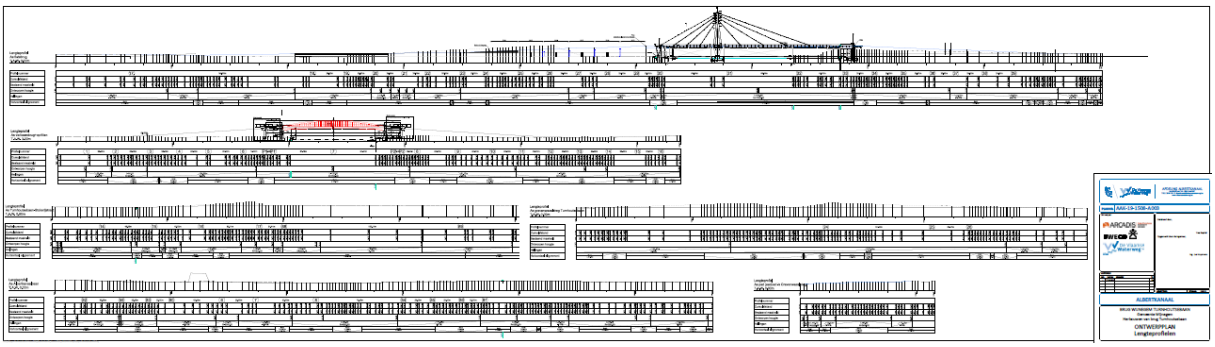
Het bruggenproject in Wijnegem zou meer rekening kunnen/moeten houden met de huidige categorisering van de wegen en met de beleidsvoornemens van de Vlaamse regering en de Vervoerregio inzake modal shift en de voorgenomen herorganisatie van het (vracht)verkeer van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). Dit betekent een rem zetten op het gebruik van de Albertkanaalbaan voor sluipverkeer en het stopzetten van het gebruik van de Stokerijstraat voor minstens het doorgaand vrachtverkeer, door gebruik van A.N.P.R.camera's.
De goed gedocumenteerde analyse van de problematiek van de Stokerijstraat is geen lokaal probleem, maar een rechtstreeks gevolg van deze regionale context van sluipverkeer.

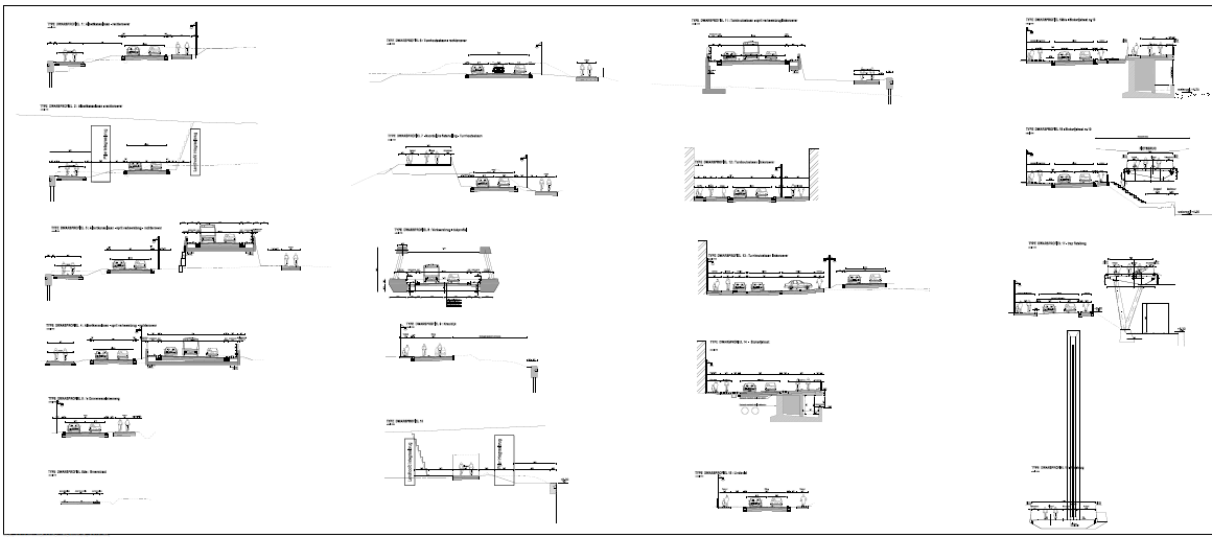


5. confrontatie van de bovenlokale analyse met het huidige ontwerp van de bruggen.

In december 2020 werd door de Vlaamse Waterweg een grondplan bezorgd (3/12), met aanvullend een reeks lengteprofielen (13/12) en type dwarsprofielen (18/12). Het is aan de hand van deze plannen dat voorstellen worden geformuleerd waar het plan nog verder geoptimaliseerd kan worden.







Op hoofdlijnen kan het projectplan voor de twee nieuwe bruggen nog verder geoptimaliseerd worden op volgende aspecten:

- Integratie van de groen-recreatieve en ecologische noord-zuid verbinding in het ontwerp
- Versterking van de bestaande oost-west fietsverbinding (met gebruik van de fietsbrug) op de as Albertkanaalbaan-Stokerijstraat
- Versterking van de toekomstgerichte noord-zuid fietsverbinding 's Gravenwezelsteenweg-Stokerijstraat
- Verbeterde aantakking van wandelroutes in alle richtingen ter hoogte van beide bruggenhoofden.

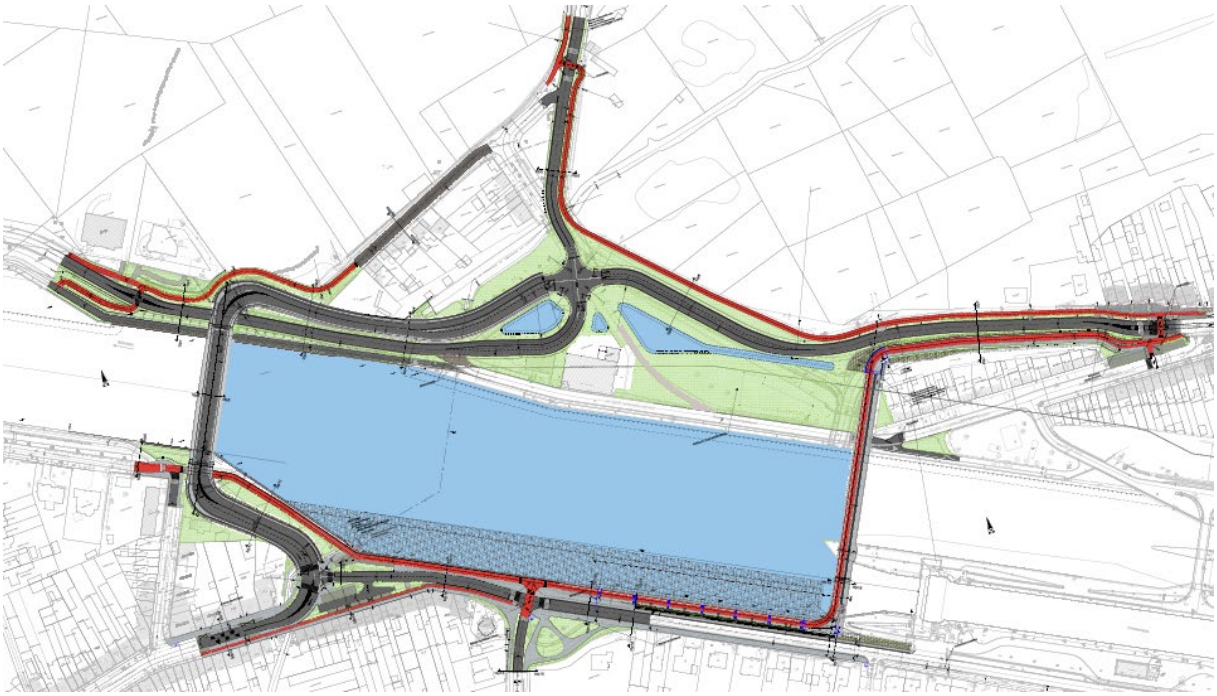
In de hierna volgende passages wordt hierop zo concreet mogelijk op ingegaan. Meer concreet op volgende aspecten:

- Fietsverbindingen
- Wandelverbindingen
- Ecologische verbindingen

6. concrete voorstellen voor verbetering van het ontwerp

Zoals door de Vlaamse Waterweg gevraagd, worden (uit respect voor de deskundigheid van De Vlaamse Waterweg en het reeds gevoerde proces tussen een reeks overheidsinstanties) enkel voorstellen aangeleverd die mogelijk zijn zonder het concept van het bouwproject an sich in vraag te stellen. De opmerkingen en suggesties beperken zich tot aanvullingen op het huidige plan.

6.1. concrete voorstellen inzake fietsverbindingen



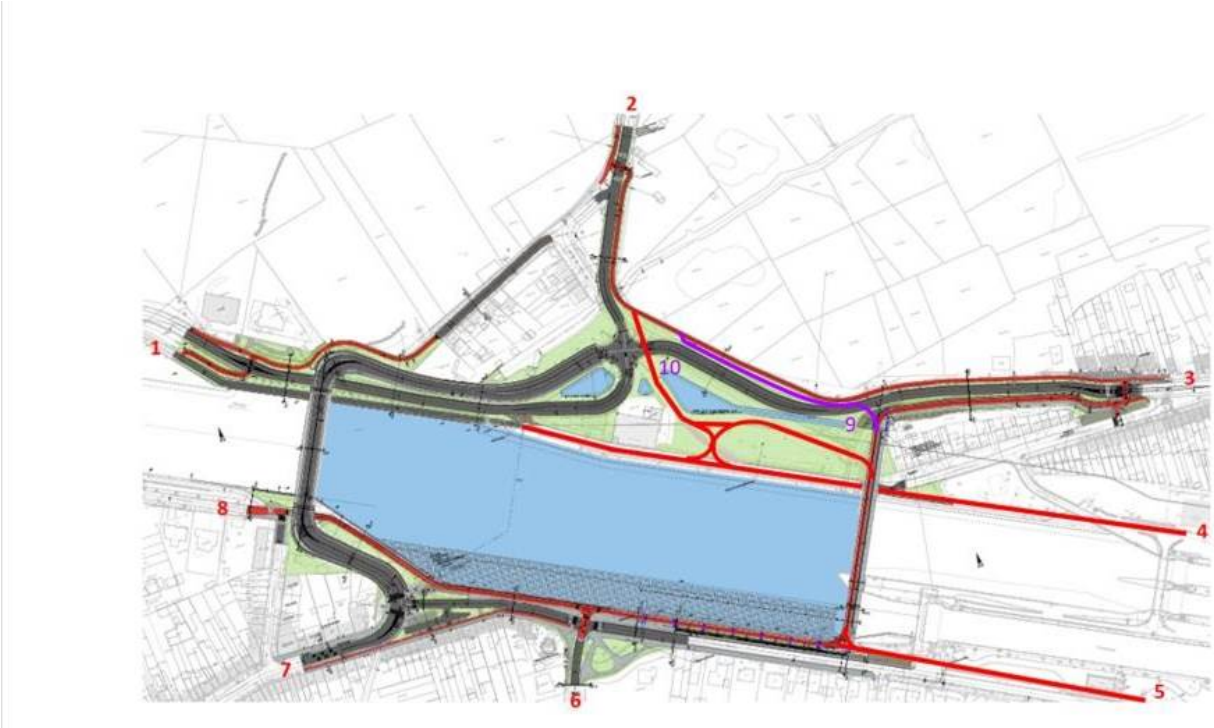
Fietsfiguur 01: huidige voorontwerp

Het voorliggende ontwerp is heel duidelijk qua fietsinfrastructuur. Dat maakt het mogelijk om concrete alternatieve voorstellen naar voren te schuiven. Er zijn voor alle duidelijkheid geen technische experts of mobiliteitsdeskundigen binnen GruunRant of binnen de wijkvereniging. De alternatieve ideeën zijn daarom niet in dezelfde mate van detail uitgewerkt en moeten dus samen bekeken worden met de verduidelijkende tekst.

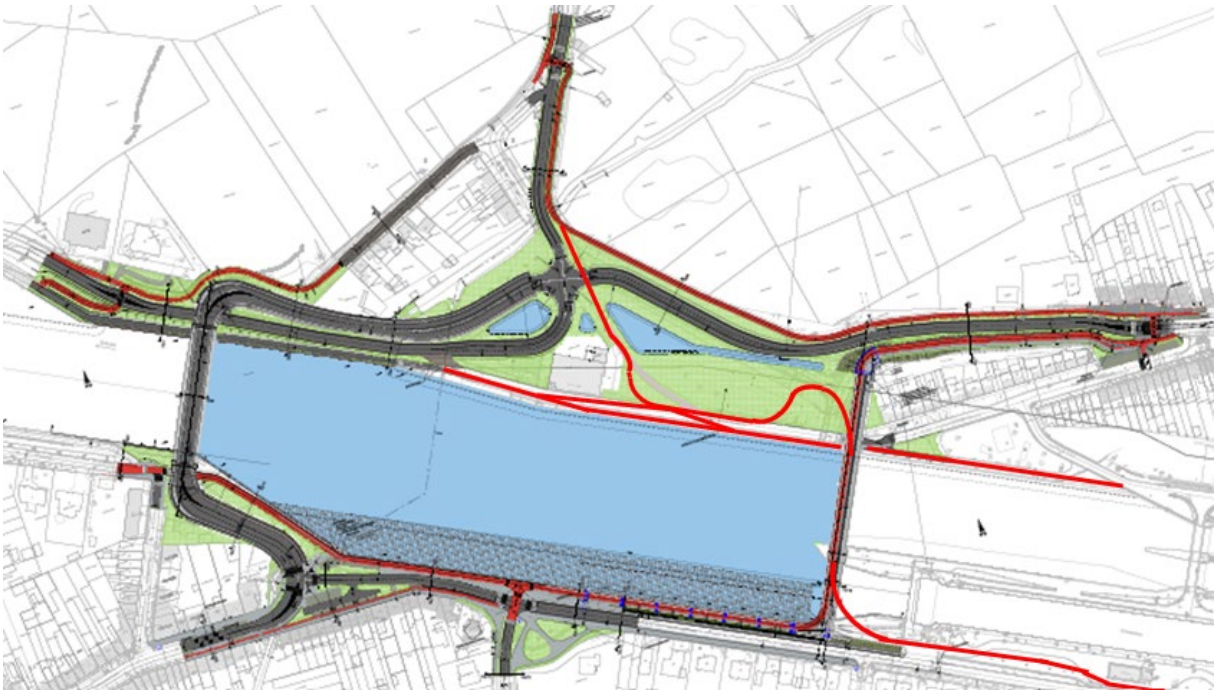
Qua optimalisering van de fietsstructuur kwamen vooral vragen en suggesties rond volgende elementen:

- Vraag tot versterken van de fietsas Noordwest (Albertkanaalbaan) – zuidoost (Stokerijstraat). Bijgevolg ook:
    - Aanpassingen in de Stokerijstraat
    - De wijze van aantakking van een fietspad in de Stokerijstraat met de fietsbrug
    - Een westelijke aantakking aan de noordzijde van de brug voor fietsers
- Varianten voor de aantakking van de ’s Gravenwezelsteenweg

Er zijn twee alternatieve ideeën ontwikkeld voor de versterking van de noordwest-zuidoost fietsas en de aantakking met de ‘s Gravenwezelsteenweg. Zie figuren 02a en 02b voor een overzicht.



Fietsfiguur 02a:



Fietsfiguur 02b:

In de noordzijde zijn er twee alternatieve varianten bedacht voor een snellere aansluiting op de Albertkanaalbaan, komende van de nieuwe fietsbrug. Er zijn ook twee alternatieve varianten bedacht om, komende van de fietsbrug, aan te sluiten op de ’s Gravenwezelsteenweg.

Aan de zuidzijde zijn er drie alternatieve varianten bedacht met een fietspad in de Stokerijstraat (doortrekken F5), met elk een andere oplossing voor de aansluiting op de fietsbrug.

Waarom de noordwest-zuidoost as versterken en de aantakking richting ’s Gravenwezel herbekijken?

Het voorstel van Vlaamse Waterweg houdt onvoldoende rekening met fietsostrade F5 (aansluitingspunt 5). Verschillende bewegingen zijn niet mogelijk of enkel met verlies van heel veel energie. Zo moeten fietsers van Wijnegem naar ’s-Gravenwezel eerst fietsen tot aan de nieuwe fietsbrug, dan naar beneden bollen in richting van 3, vermoedelijk stoppen om Turnhoutsebaan te kruisen en terug te draaien, westwaarts te rijden tot ze eindelijk noordwaarts kunnen. Voor fietsverkeer dat vanaf de fietsbrug in de richting van Antwerpen wenst via de Albertkanaalbaan, is er een omrijfactor. In functie van fietscomfort en snelheid is het logisch om te bekijken of dit kan vermeden worden.

Het gebrek aan een doortrekking van de fietsostrade F5 aan de zuidkant van het Albertkanaal langs de Stokerijstraat wordt ook als een sterk gemis ervaren. Als je van Ranst op de F5 fietst en je komt uit op de Stokerijstraat, dan kan je kiezen om door te steken naar de Zevenbunderlaan (klein straatje) dat uitkomt op de Kasteellei (parallel met de Stokerijstraat) en fietsstraat, wat ok is om naar school, sportcentrum of dorp te willen fietsen. Maar geen enkele fietser die gehaast naar zijn werk rijdt, zal deze omweg nemen en zal blijven gebruik maken van de dienstkoker aan de sluis (blijft dan de kortste weg). Je moet dus ook de keuze kunnen maken om de kortste weg te nemen naar de fietsbrug en dus langs de Stokerijstraat verder te fietsen richting fietsbrug.

Vanuit een regionale context (zie eerder) is ook al gebleken dat de noord-zuid fietsverbinding via de Stokerijstraat aan belang zal winnen in het kader van het modal shift beleid, in combinatie met de voorgenomen uitbouw van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding aan de Q8 te Ranst, waar mobipunten kunnen voorzien worden voor een vlotte overstap van OV naar bijvoorbeeld deelfietsen. In het beleidsvoornemen van de Vlaamse Regering voor ontwikkelingen ter hoogte van de Q8, met een rechtstreekse aansluiting op de E313, zal de sluiproute doen ophouden (wat als motivatie kan dienen om de Stokerijstraat nu reeds toekomstgericht heraan te leggen).

Concreet: Alternatieve opties aan de noordzijde

In figuur 02a is een alternatief bedacht om van punt 9 (noordelijke zijde fietsbrug) naar punt 1 te gaan (Albertkanaal richting Antwerpen). Figuur 02b is hierop een licht gewijzigde variant. Het juiste vertrekpunt van deze fietshelling moet uiteraard nog technisch bekeken worden en is slechts van secundair belang.

In figuren 02a en 02b zijn drie varianten om van punt 9 (noordzijde fietsbrug) naar punt 2 te gaan (’s Gravenwezelsteenweg). Bij een eerste variant (paars op figuur 02a) blijft het fietspad aan de noordkant van de fietsbrug op hoogte en steekt het de Turnhoutsebaan over. De twee andere varianten lijken erg op elkaar, met een verbinding van Albertkanaalbaan (het jaagpad) naar de ’s Gravenwezelsteenweg.

Extra suggestie/vraag (noordzijde):

Het is niet duidelijk waarom er aan de Albertkanaalbaan langs beide kanten een dubbelrichting fietspad wordt voorzien. Dit lijken overbodige kosten en overbodige extra verharding. Het jaagpad is reeds een hoogwaardig fietspad, waarom dan nog een extra dubbelrichting fietspad? Terwijl je toch ook een alternatief zou kunnen bedenken waarbij het fietspad komende van Groenstraat al net ten oosten van de autobrug zou kunnen aansluiten op het jaagpad? (zie figuur 03).

fietsfiguur 03

Alternatieve opties aan de zuidzijde (op hoofdlijnen)

In het zuiden zijn er twee concepten voor de aansluiting van een fietspad op de Stokerijstraat met de fietsbrug. Ofwel volgt het fietspad het niveau van de Stokerijstraat tot aan de aansluiting ter hoogte van de Lindelei (zie figuur 04), ofwel gaat de helling omhoog tot op de fietsbrug. Voor dat laatste zijn twee concepten bedacht: een haakse aansluiting, hetzij met een bocht bovenaan (zie figuren 02a en 02b). Er zijn ongetwijfeld technische en financiële verschillen die relevant zijn bij de evaluatie van de haalbaarheid van deze concepten, maar ook het visuele van een extra fietshelling in de Stokerijstraat kan meespelen in de acceptatie of de voorkeur voor deze drie opties.

fietsfiguur 04: de optie zonder tweede helling richting brug (fietspad Stokerijstraat blijft op maaiveld)

Extra verduidelijking mbt de diverse hellingen en voorgestelde alternatieven:

Aan de noordzijde van het kanaal is er in het alternatief een tweede toegangshelling voorzien. Deze splits in een route die aansluit op fietsostrade richting Merksem (aansluitingspunt 1) en op fietspad naar ’s-Gravenwezel (aansluitingspunt 2). Deze route kan ook gebruikt worden richting aansluitingspunt 4 (al is dat niet echt veel beter dan in het oorspronkelijke plan). De bocht richting 4 is ook nodig voor de verplaatsing van 4 richting 2. Vermoedelijk moet de volledige zone van de dijk ter hoogte van de kruisende beweging 5-1 en 4-2 en dus ook op de doorgaande route 4-1 verhoogd worden. Anders is er vermoedelijk niet genoeg plaats voor een toegangshelling met aanvaardbare hellingsgraad.

Aan de noordkant van het kanaal is één grote bocht op palen getekend en daarna zijn de hellingen samengebracht in de zone van het huidige Oude Turnhoutsebaan. Er is getracht om de stromen toch een beetje uit elkaar trachten te halen. Fietsers richting Merksem hebben een redelijke snelheid. Het kruisend verkeer richting ’s-Gravenwezel zal voorrang moeten geven.

Mogelijks kan een aan-rij helling in de filosofie als de fietsersbrug aan het Lobroekdok een oplossing bieden. Hier is de helling op rechteroever in de breedte uitgewerkt, met een zachte hellingsgraad in grote bochten die langs 2 kanten kan worden opgereden. Tussenin is er nog ruim voldoende plaats voor groen. De fietservaring hier optimaal maken lijkt mij ook prioritair aan het puur maximaliseren van de groene ruimte. Meer fietsers gaan volgens mij een positiever effect hebben op het milieu dan een aantal extra vierkante meters groen op deze plek. De ruimte en mogelijkheden zijn immers beperkt. Wat natuurlijk niet wil zeggen dat we niet moeten proberen zoveel mogelijk te ontharden en ruimte geven aan groen.

Uit de profielen blijkt dat de 's Gravenwezelsteenweg laag blijft. Dan is het misschien mogelijk om vanuit het noordelijke einde van de fietsbrug (die daar hoog ligt) ook nog met een brug over die steenweg te gaan (nr 9) en dan een helling te maken richting west (nr 10). Dat is zeker de kortste weg op die route. Het vermijdt ook de oversteek thv nr 10, van het fietspad uit het andere alternatieve voorstel. Dat kruispunt is duidelijk ontworpen om voetgangers en fiets daar weg te houden, wat op zich een veilige keuze is.

Er komen meerdere fietspaden langs en naar de 's Gravenwezelsteenweg. De noodzaak is niet overtuigend om twee verbindingen voor autoverkeer te maken tussen de Groenstraat en de 's Gravenwezelsteenweg, dat zorgt voor overbodige verharding en een extra kruispunt.

Op de zuidelijke oever wordt er een goede verbinding gelegd met het jaagpad richting Antwerpen en met de Turnhoutsebaan. In oostelijke richting loopt het echter mis. Daar is geen enkele moeite gedaan om de situatie voor voetgangers en fietser te verbeteren. Voor de voetgangers wordt er wel nog een trap voorzien, dicht bij de Oud Strijderslaan. Maar die komt dan uit op een slecht smal fietspad met een veel te hoge opstap. Daardoor moeten die voetgangers dan het hele fietspad aflopen of van die boord springen.

In twee van de alternatieve concepten is een toegangshelling toegevoegd op Stokerijstraat in oostwaartse richting. Bovenaan is het mogelijk om rechtdoor te rijden en de terug omlaag te fietsen in richting van Wijnegem (aansluitingspunten 7 en 8).

In de Stokerijstraat kan de oostwaartse helling ook op het terrein van de Vlaamse Waterweg. De helling is nu getekend ten noorden van de bomenrij en ten zuiden van het grotere gebouw. Daar is de helling gedaan en kan fietspad aansluiten op Stokerijstraat. Als deze zone 30 en fietsstraat wordt, kan dat in gemengd verkeer. Er is dan een voldoende brede rijweg en een breed voetpad aan de kant

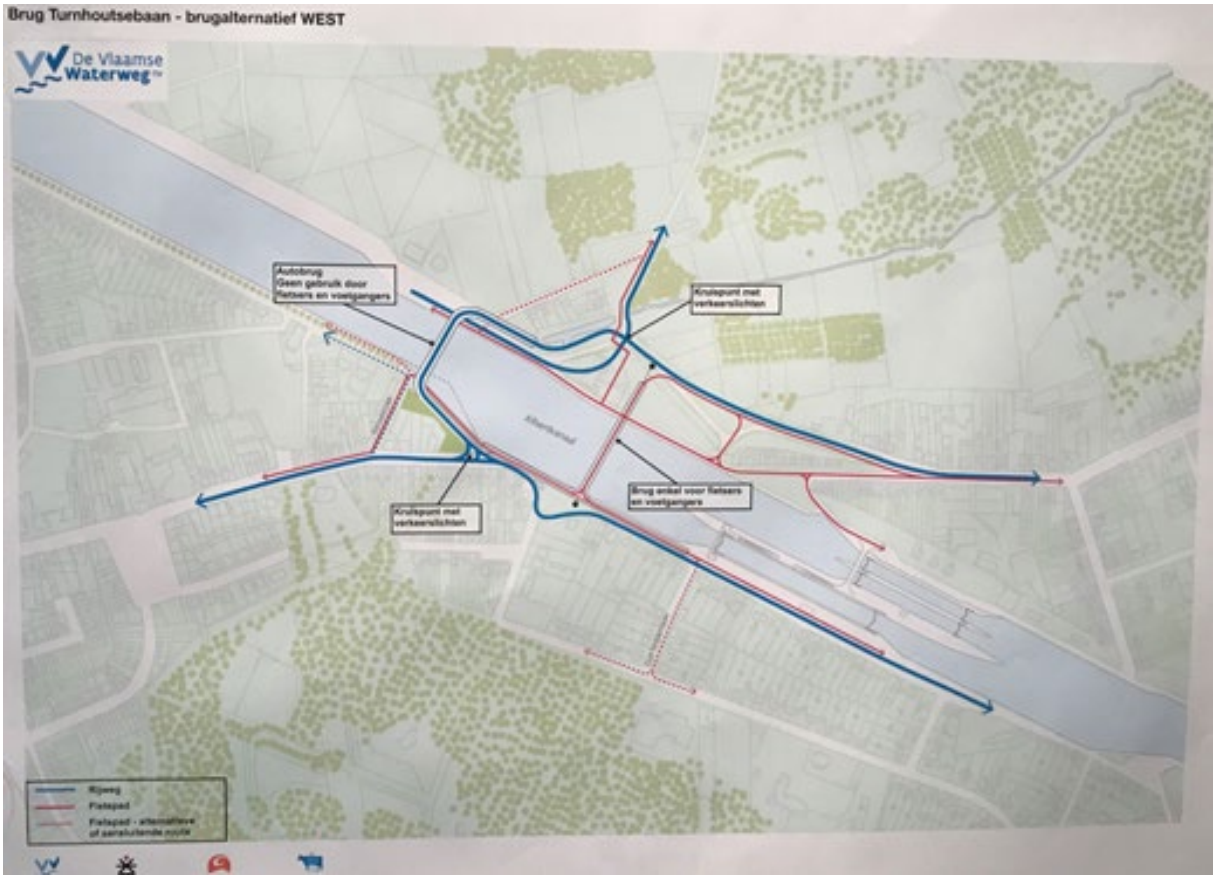
van de huizen mogelijk. Er is plaats voor een bomenrij aan de zuidkant van het terrein van de Vlaamse Waterweg.

Kan hier de groen gearceerde zone, tussen het slechte fietspad en de nieuwe brughelling, niet gebruikt worden om het fietspad van de Stokerijstraat te verbreden (Nr 4 op de afbeelding). Verlaag vervolgens dat fietspad tot een normale opstap t.o.v. de straat, zodat je aan die trap meteen een oversteekplaats voor de voetgangers kan maken naar de Oud Strijderslaan (Nr 5 op de afbeelding) .

Op korte termijn is het reeds mogelijk om op de bestaande kade een stukje fietspad te leggen tot aan de Zevenbunderlaan. Daar kan dan een goede oversteek voorzien worden. Als die paaltjes aan die laan dan kunnen verdwijnen dan kan je via de Zevenbunderlaan, de Kasteellei en de Lindelei veilig met de fiets tot aan het begin van de brughelling geraken. Dat wel te verstaan in afwachting van een totaaloplossing voor de Stokerijstraat. Ook aan de Henri Savenierslaan en de Oud Strijderslaan moet een goede fiets-oversteekplaats komen die de bewoners van deze wijk toegang verleent tot het nieuwe fietspad langs de kade.

<u>Zuid: Het ontbrekend stuk fietsostrade in de Stokerijstraat</u>

Het vervolledigen van de fietsostrade F5 aan de zuidzijde van het Albertkanaal is op zich de logica zelf (zie ook eerdere argumentatie). Dat dit een logisch uitgangspunt is, wordt bovendien onderbouwd door de eerste concepten die De Vlaamse Waterweg uitwerkte:



Hieruit mag geconcludeerd worden dat er technische redenen zijn (vermoedelijk het smalle profiel van de Stokerijstraat) waar een comfortabele fietsroute niet in past. Waardoor in de loop van het ontwerpproces de vervollediging van de fietsostrade is weggevallen. Wordt het openbaar domein in beheer van De Vlaamse Waterweg echter mee betrokken, dan is het vanuit technisch oogpunt perfect mogelijk om deze fietsroute door te trekken. Vervolgens is het een afweging van alternatieven met hun voor- en nadelen, die dermate belangrijk is dat ze transparant dient genomen te worden, met inspraak van betrokkenen.

In die context is het relevant om stil te staan bij het feit dat de Stokerijstraat oorspronkelijk wel voldoende breed was, maar dat de Vlaamse Waterweg in de jaren '90 bij de bouw van de sluis en de constructies errond in verhouding te veel van de Stokerijstraat heeft ingenomen om ze nu nog te kunnen laten functioneren als kwalitatieve weg. Dus is het logisch dat er alternatieven uitgewerkt worden waarbij terug een deel van het gebied van De Vlaamse Waterweg in gebruik wordt genomen om de Stokerijstraat herin te richten ifv de fietsostrade en de verkeersveiligheid.

In de jaren 80 was de Stokerijstraat een straat met bomen.

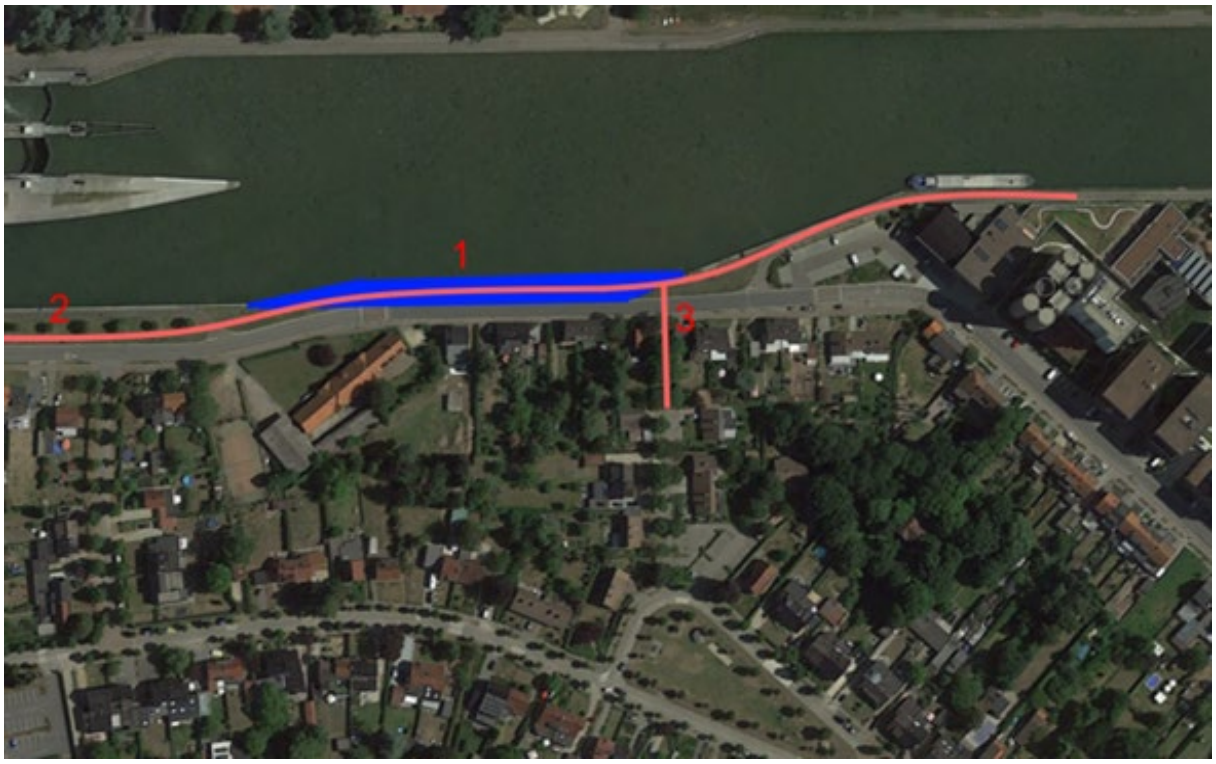
Na de verbreding van de sluis in de jaren 90, zijn al deze bomen verdwenen en dit zouden we nu terug kunnen rechtzetten. Als je langs dezelfde kant van de Stokerijstraat blijft maar naar de Vaartdijk wandelt/fietst richting brug van de Houtlaan heb je nu ook een rij bomen tussen de straat en het kanaal.

De bewoners van de Stokerijstraat kunnen getuigen dat de verkeersveiligheid voor de fietsers in dit stuk Stokerijstraat extreem slecht is. De fietsbarometer van het provinciebestuur is een objectieve parameter die de slechte huidige situatie onderschrijft. De Stokerijstraat krijgt een score 2,4/10, de 's Gravenwezelsteenweg tot de Houtlaan 3,7/10 en het deel richting 's Gravenwezel (ten noorden Houtlaan) scoort 5,3/10. In die volgorde aan te pakken?

De huidige situatie blijft zeer gevaarlijk en zowel het huidige als de toekomstige rol van de fietsas via de Stokerijstraat is dermate groot, dat het niet aanvaardbaar is dat in een dermate structurerend project voor de lange toekomst geen oplossing is opgenomen om dit mogelijk te maken.

Het jaagpad aan de zuidzijde is van Oelegem tot net aan het sluizencomplex zeer comfortabel en in andere bruggenprojecten van De Vlaamse Waterweg recent geoptimaliseerd. Ter hoogte van het sluizencomplex zelf is er – mits een inname van het terrein van De Vlaamse Waterweg – ook voldoende ruimte voor een dubbelrichting fietspad. Er is vooral een oplossing nodig ter hoogte van het smalste stuk van de Stokerijstraat, waar over een lengte van ca. 125 meter de huidige kaaimuur in verhouding te veel van de originele Stokerijstraat heeft ingenomen.

Als bijvoorbeeld de kaaimuur op deze plaats over een lengte van groot binnenschip wordt heraangelegd (ca. 200 meter), krijgt de Stokerijstraat opnieuw voldoende breedte om ze uit te rusten met een fietsostrade en om ze op herin te richten in functie van de kwalitatieve straat (o.a. met terug plaats voor aanplant van bomen).



fietsfiguur 05a: indicatieve aanduiding van de te herbekijken zone tussen de Henri Savenierslaan en de Zevenbunderlaan (Blauwe zone nr 1 op de afbeelding)

Fietsfiguur 05b: indicatieve aanduiding van een verplaatste kaaimuur (rode lijn)

Uiteraard zijn alle alternatieven bespreekbaar om dit doel desnoods op een andere, minder dure manier te realiseren. Bijvoorbeeld in combinatie met het op korte termijn wegnemen van de doorgaande (sluip)verkeersroute van de Stokerijstraat en een heraanleg met de invoering van een fietsstraat met snelheidsregime 30 km/u.

Een alternatieve optie voor het verbeteren van de ‘flessenhals’ fiets- en voetpad op de Stokerijstraat is een zwevende structuur over de kade kunnen zonder het (dure) verplaatsen van de kaaimuur. Een overhangende structuur met borstwering waaraan nog kan aangemeerd worden door schepen, kan een oplossing bieden. Kan los van de bruginfrastructuur gezien worden en past in de sanering en heraanleg van de Stokerijstraat.

De bewoners van de Stokerijstraat hebben in het verleden reeds een aantal suggesties aan de gemeente aangeleverd voor de heraanleg van de Stokerijstraat, met hieronder enkele illustratieve voorbeelden (waarbij op de 2de foto rechts naast de gele lijn een strook van ongeveer een kleine meter tot de openbare weg behoort en hier als voetpad kan heringericht worden):

Algemeen gezien zouden de (snelle)fietspaden zo weinig mogelijk hoeken, steile hellingen en stop-oversteekplaatsen mogen bevatten. Op fietsostrades wordt daar reeds voldoende op gelet maar ook op de meer plaatselijke en 'trage' fietspaden is dit zeer zinnig. Hoe beter en vloeiender het fietspad hoe hoger het gebruik, ook door ouder wordende gebruikers of trage scholieren. De opmerkingen voor de aanrijroutes van de brug zijn daarom zeer belangrijk.

Het spreekt voor zich dat niet iedereen in de wijk voorstander is van een fysieke knip, de route richting de Oelegemsteenweg wordt ook door veel wijkbewoners gebruikt om het dorp te vermijden. Een knip zou zorgen voor meer autoverkeer door de dorpskern.

Daarnaast is het verhaal wandelaar/fiets in de Stokerijstraat nog op elkaar af te stemmen. Er wordt hierboven voor de fietsostrade een scenario voorgesteld met het fietspad aan de kant van het kanaal en bij het onderdeel over de wandelaars (zie verder) is hier op deze zelfde plek sprake van een promenadepad. Voor beide samen op dezelfde plek is er mogelijks geen plaats, dus het is een kwestie van een keuze te maken: waar fiets en waar voetganger/wandelaar?

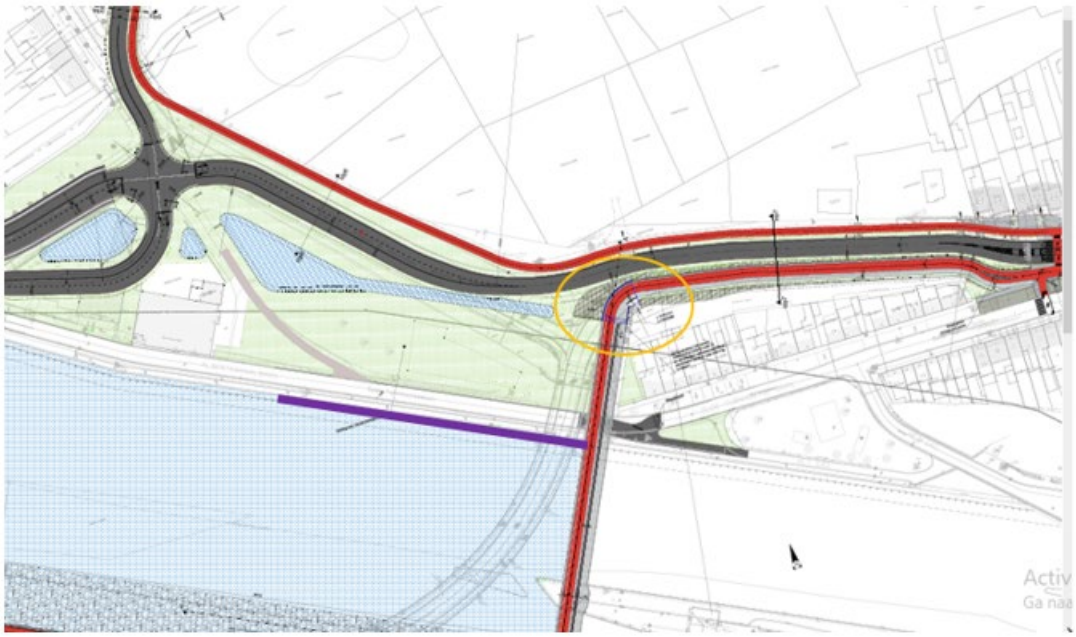
6.2. concrete voorstellen inzake wandelverbindingen

Het is aan te bevelen dat aan beide uiteinden van de fiets- en wandelbrug trappen komen, voorzien van fietsgoten. Vanaf die trappen vertrekken informele wandelpaden (olifantenpaadjes) die aansluiten bij de wandelroutes die vanaf deze plek mogelijk zijn, afgestemd op het plan van de gemeente voor het versterken van het netwerk aan trage wegen.

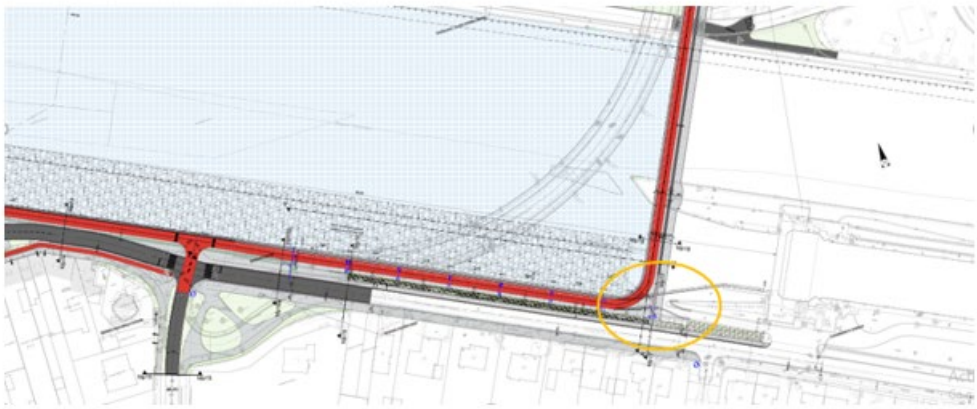
Voorstellen betreffende extra hellingen, trap, bomen

Voorstel 1 : 2 extra hellingen aan noordkant en zuidkant (fuchsia kleur)

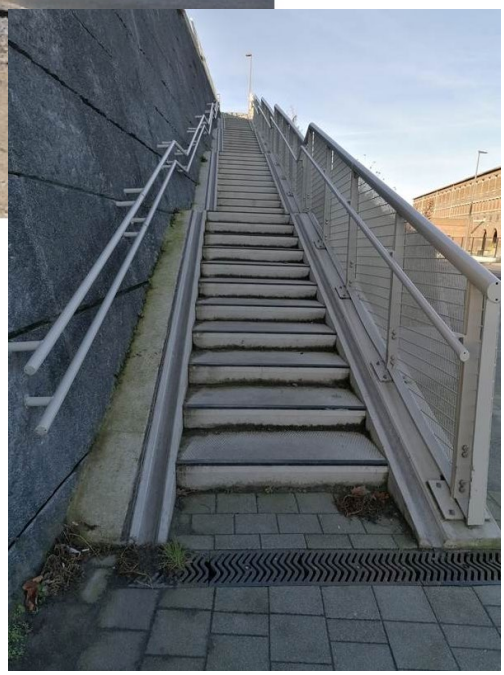
Voorstel 2 : aan de gele cirkel is nu een trap voorzien, maar kan er ook een extra helling te hoogte van het jaagpad voorzien worden richting Merksem ? (paarse aanduiding)



Voorstel 3 : aan de zuidkant (Stokerijstraat) ter hoogte van de gele cirkel, wordt hier een trap voorzien ? Is niet duidelijk op het plan te zien.



Als er aan de beide kanten van het kanaal een trap voorzien wordt, dan zou deze best fietsgoten aan beide kanten hebben.



Ter hoogte van de beide oevers mobipunten voorzien in de buurt van de fietsbrug en de Turnhoutsebaan (N12) met deelfietsen en fietsstallingen

De **noordkant** van het kanaal heeft reeds een groene zone maar is wel aan vernieuwing toe.
Er is nu ook een hondenweide voorzien.

In het oude gebouw heb je de Gistfabriek waar er enkele zelfstandigen huisvesten en waar soms leuke activiteiten plaatsvinden.

Met het oog op ontharden zouden deze groene zones zeker hiervoor in aanmerking kunnen komen, ook met vele bomen en struiken die voor verkoeling kunnen zorgen tijdens extreme hittedagen.

Aan deze noordkant heb je een mooi het zicht op de Kanaalsite van Axel Vervoordt.

Momenteel kunnen de fietsers in de Stokerijstraat het kanaal terug oversteken via de dienstkoker van de Vlaamse Waterweg. Tijdens de eerste lockdown was deze koker afgesloten omdat er teveel fietsers doorreden (tussen de 600 à 900 fietsers per dag !!).

Hopelijk komt de fietsersbrug snel na het aanleggen van de autoluwe brug.

De **zuidkant** van het Albertkanaal is ter hoogte van de nieuwe geplande autobrug een groene zone mogelijk die ook voor wandelaars en bewoners een meerwaarde kan opleveren.

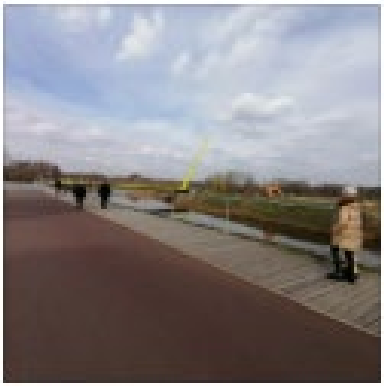
Het gebouw op de laatste foto is het jeugdhuis Ahoy en waar ook een kindercrèche is gevestigd. Op wandelafstand heb je de middelbare school Annuntia en de assisentiewoningen Anonciaden.
Deze groene zone zou een ontmoetingsplaats kunnen worden voor alle leeftijden met gezellige zitbanken, picknicktafels om tussen de middag te lunchen met zicht op het kanaal. Zoals bv. de foto hieronder aan de Kanaalsite van Axel Vervoordt in de Stokerijstraat waar reeds een rustpunt is voorzien en waar gretig gebruik wordt van gemaakt door wandelaars en fietsers.

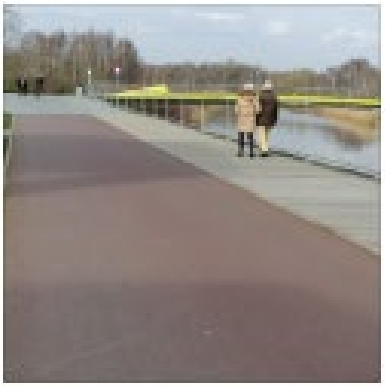
Deze groene zone beplanten met struiken en nieuwe bomen, ook voorzien van rustpunten waaronder zitbanken met zicht op het kanaal met picknickbanken op de voorziene ruimte. Ligt vlakbij het jeugdhuis Ahoy en kinderopvang. Verder door in Kerkhofstraat en Schoolstraat is er een middelbare school. De studenten kunnen hier ook komen zitten tijdens hun pauze. Zij zitten nu meestal aan de rand van het kanaal (niet zonder gevaar tussen de boten die aangemeerd liggen waar schippers op reageren en hen wegsturen).

Ter hoogte van het jeugdhuis Ahoy loopt het jaagpad verder onder de brug van de Houtlaan, hier heb je de (momenteel terug verlaten) aanlegsteiger van de waterbus. Onder deze brug kan een fietsenstalling voorzien worden en ook een plaats voor deelfietsen. Misschien ook terug met de waterbus.

Tijdens de bouw van de nieuwe bruggen zou de **Stokerijstraat** ook mee vernieuwd kunnen worden, waarbij het fietspad breder wordt (zie eerder). Ook een houten of onverharde promenadepad aan de kant van de sluis tussen de Kanaalsite van Axel Vervoordt en tot aan de dienstkoker zou een mooie aanvulling zijn voor wandelaars.

Diksmuide, Turnhout, Lier (bijvoorbeeld aan de Sionbrug) en Kortrijk zijn maar enkele voorbeelden waar werken en wonen gepaard gaat met een leefbare en aangename omgeving. Waar de middenstand misschien terug opleeft en waar Wijnegem niet enkel maar gekend is voor zijn shopping centrum.





Op het plan is een voetpad van 3 m te zien op de brug. Kunnen hier ook zitbanken op voorzien worden ? Mogelijk kunnen deze ook in de zone van de tuien. Vermoedelijk zijn er toch meerdere stukken waar er daar genoeg plaats is voor zitbanken. Een welkom voor oudere mensen als rustpunten omwille van de lange afstand tussen de beide oevers.

6.3. concrete voorstellen inzake ecologische verbindingen

Op onderstaande overzichtskaart zijn alle plekken in rood aangeduid waar optimalisatie mogelijk is.

figuur ecomaatregelen

Algemene benaderingswijze:

Zoals reeds besproken onder hoofdstuk 2, komen twee grote regionaal belangrijke samenhangende groengebieden tot aan het projectgebied, zowel langs de zuidelijk als de noordelijke zijde van het Albertkanaal. Aan de noordelijke zijde komt deze zeer biodiverse zone tot tegen het kanaal, aan de zuidelijke zijde zijn er kleinere blauw-groene structuren die tot dicht bij het projectgebied komen, die echter wel in direct verband staan tot de grote groene structuur rond de rivier Groot Schijn.

Het zijn de beekvalleien en de bosstructuren die structuur geven aan de natuurlijke omgeving, die voor interne verbinding zorgen en die ook vaak door dieren gebruikt worden om zich te verplaatsen ifv migratie of zoektocht naar voedsel (bijvoorbeeld langs bosranden).

De infrastructuren (zoals Albertkanaal, Houtlaan, Turnhoutsebaan) en woonlinten zorgen voor versnippering en barrières in het verplaatsingsgedrag van grondbewonende dieren (zoogdieren amfibieën, reptielen, sommige insecten), tot op zekere hoogte ook voor vleermuizen (in combinatie met verlichting) en beperkt tot niet voor vogels. De mate van barrièrewerking van een infrastructuur hangt in belangrijke mate af van de grootte van de barrière (Albertkanaal, Houtlaan, …) en de manier van inrichting (mogelijkheid om onder of over de barrière te gaan). Infrastructuren kunnen ook een direct risico inhouden voor dieren (verkeersslachtoffers op wegen, verdrinking in het kanaal, …).

Elk infrastructuurproject kan een positieve of negatieve impact hebben op de samenhang van de natuur. Meer samenhang zorgt voor meer biodiversiteit. Een infrastructuurproject kan via ontsnipperende maatregelen de natuurlijke samenhang stimuleren. Dieren die zich via natuurlijke structuren over langere afstand verplaatsen, kunnen onder of over infrastructuren geleid worden via ecotunnels, boombruggen. De efficiëntie van deze ingrepen worden sterk verhoogd indien ze aangevuld worden met geleiding en met natuurlijke structuren (zoals struiken) waar ze zich in kunnen verschuilen. Voor dieren die zich trager of over kleinere afstanden verplaatsen, is het belangrijk om geschikt biotoop te voorzien als schuilplaats, voedselbron, voortplantingsplaats (bijvoorbeeld takkenrils, poeltjes, …). Het is daardoor belangrijk om bij de keuze van de ontsnipperende maatregelen doelsoorten te bepalen waarvoor de inrichting zich op focust. Een bijkomend aandachtspunt is het trachten te vermijden van 'ecologische vallen' waar dieren geleid worden naar plekken waar de kans groot is dat ze zich niet kunnen handhaven of zelfs de dood vinden.

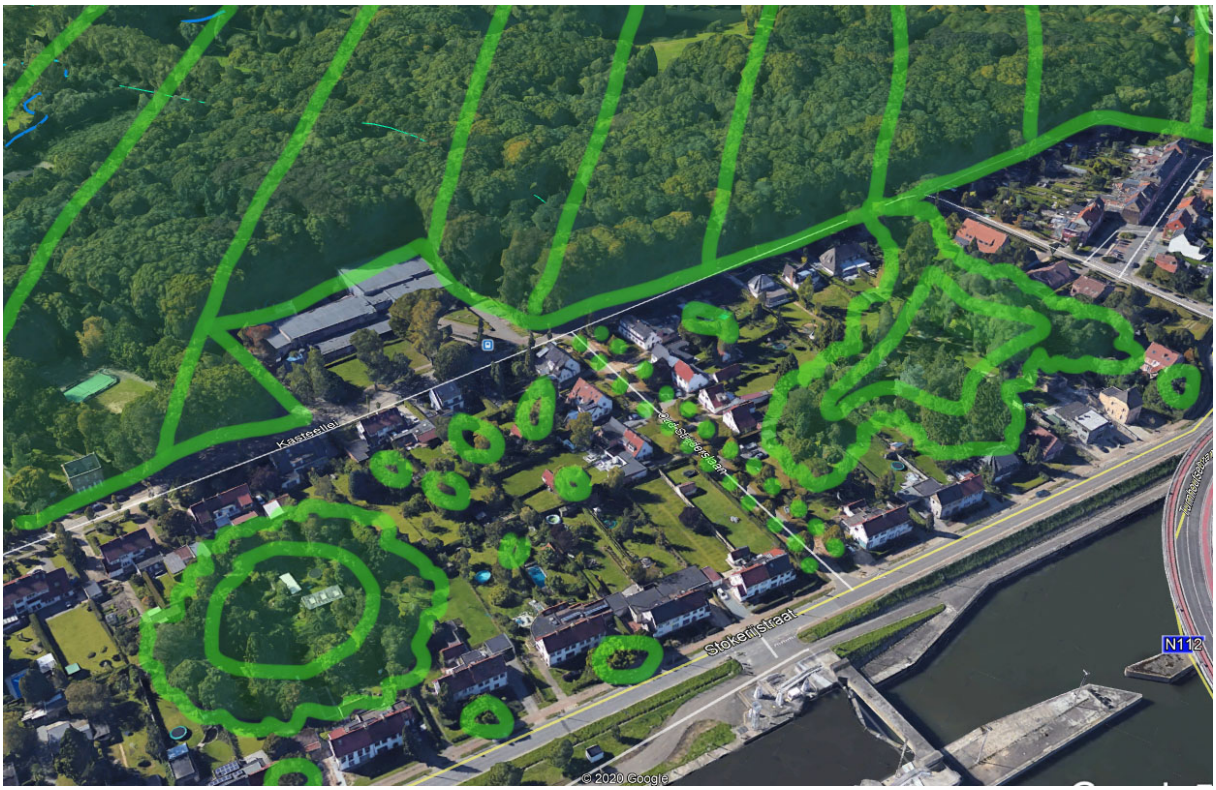
In het voorstel wordt uitgegaan dat volgende natuurlijke structuren een belangrijke rol spelen in de eco-connectiviteit:

- Ten noorden van het projectgebied ligt de vallei van het Klein Schijn, met grote private (kasteel)domeinen, die via de bosstructuren aan weerszijde van de Houtlaan tot tegen het projectgebied komt. Doelsoorten van dit habitat zijn vleermuizen, ree, vos, diverse marterachtigen (o.a. boommarter, bunzing), hazelworm, eekhoorn, …
- Het bovenstrooms (noordelijk) deel van de Wezelsebeek (iets noordelijker ook gekend onder de naam van Zwanenbeek). Tussen het projectgebied en de Houtlaan maakt deze waterloop deel uit van grote private domeinen, gekenmerkt door een heel divers biotoop van bosstructuren, tuinen, weilanden en akkers (meer specifiek wijngaarden). Nog noordelijker (ten noorden van de Houtlaan) sluit het aan bij eeuwenoude bosstructuren (De Zetten, Schilde), een zone op haar beurt nog steeds goed geconnecteerd is met de bosrijke omgeving van de vallei van het Klein Schijn. De doelsoorten zijn daarom dezelfde, maar nu ook met meer aandacht voor cultuurvolgende soorten zoals egel en aan natte natuur verbonden dieren (padden, kikkers, salamanders). Het valt niet uit te sluiten dat er bevers gaan zijn die

zich een weg gaan zoeken vanuit bijvoorbeeld het Groot Schijn, maar er is geen reden om deze soort als doelsoort voor de dimensionering van de faunapassages mee te nemen.

- Ter hoogte van het project kruist de Wezelsebeek via een sifon het Albertkanaal. Aan de zuidzijde loopt de Wezelsebeek in open bedding, van de rand van het Albertkanaal tot het Groot Schijn, met enkel een kruising van de Turnhoutsebaan. Vanuit de biodiverse omgeving van de Schijnvallei kunnen hier dieren verwacht worden die sterk gebonden zijn aan een waterbiotoop, hetzij geassocieerd zijn met dergelijk biotoop, ofwel zich over grotere afstand kunnen verplaatsen. Het gaat hier bijvoorbeeld over bever, bunzing, ree, allerlei amfibieën, vleermuizen, … maar er is in de regio ook een opmars bezig van tot op heden zeer zeldzame soorten zoals das en otter. Het is evenmin onrealistisch dat er zich in uitzonderlijke situaties ook andere soorten aandienen die zich een weg zoeken in het opzoeken van geschikt leefgebied (wolf, everzwijn, …). Op deze plek is het Albertkanaal een potentiële ecologische val. Mits het voorzien van uitstapplaatsen (in plaats van een rechte kaaimuur) kan dit risico ingeperkt worden. Als dit ook aan de overkant van het kanaal wordt voorzien, kunnen dieren hun trekroute vervolgen door het kanaal over te zwemmen.
- Aan de zuidzijde vormt het park van Wijnegem de grote groenstructuur. Dieren kunnen relatief gemakkelijk tot aan het Albertkanaal geraken via de Oud Strijderslaan (slechts 160m, in een rechte lijn via groene bermen en bomen) en via de groenstructuren in de grote tuinen tussen Stokerijstraat en het park van Wijnegem.
- Voor vleermuizen kan het Albertkanaal een barrière vormen aangezien hun ‘zicht’ zich vooral baseert op echolocatie. Een brug kan helpen in de geleiding naar de overkant, maar ook groenstructuren in de lengterichting van het kanaal kunnen vleermuizen helpen om hun weg te vinden (vleermuizen trekken in de herfst overigens naar hun winterverblijven, deze trek kan zich over grote afstand voltrekken, waarbij grote structuren zoals een kanaal een hulpmiddel kunnen zijn bij deze verplaatsing). Het vermijden van verlichting op plekken waar vleermuizen jagen of zich verplaatsen is eveneens erg belangrijk (o.a. onder de bruggen), zeker voor enkele zeldzamere soorten. Dit is uiteraard niet relevant tijdens de donkere winterperiode wanneer vleermuizen een winterslaap houden.

N112
Kanaalstraat
© 2020 Google


Kasteelstr
Stokerijstraat
N112
© 2020 Google

Figuur 8.45 Oeverstrook loopt door onder brug.

Figuur 8.46 Met een perronwand is een onverharde strook onder de brug gemaakt.

Figuur 8.47 Onverharde strook onder brug, talud met basaltblokken verstevigd.

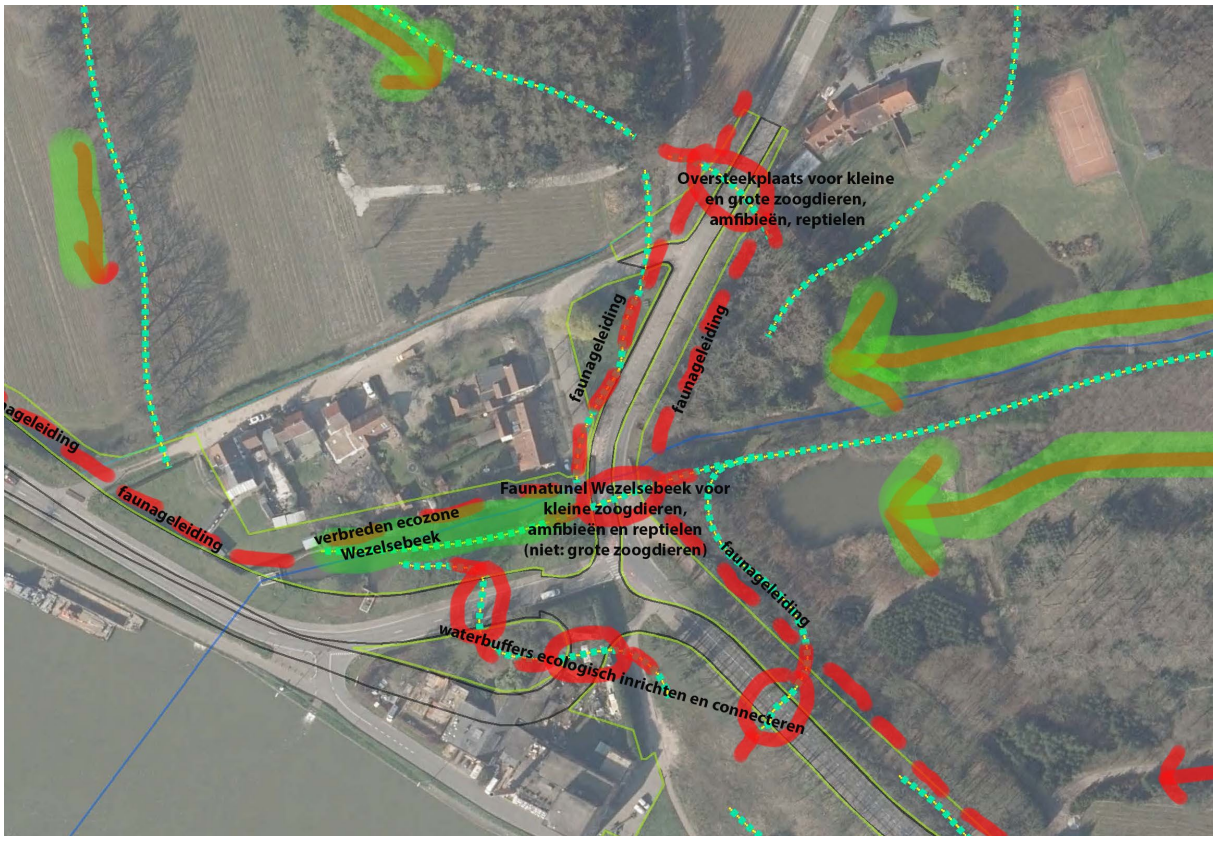
Voor de kruising van de Wezelsebeek met de wegen ('s Gravenwezelsteenweg en Turnhoutsebaan), wordt de duiker best voorzien van een inrichting met een droge oever, conform de "leidraad faunavoorzieningen bij infrastructuur. De oever dient door te lopen en te connecteren met de natuurlijke biotopen in de buurt en met de faunageleiding.

Net ten westen van de ligging van de toekomstige nieuwe autobrug en de sifon van de Wezelsebeek, zijn momenteel aan beide zijden van het Albertkanaal reeds uitstapplaatsen voorzien. Reeën kunnen zo ofwel nadat ze in het water gesprongen zijn terug uit het water kruipen, hetzij aan de overkant van het kanaal hun route vervolgen. Reeën kunnen zeer goed zwemmen, maar als ze geen uitstapplaats vinden, verdrinken ze. In december 2020 is bijvoorbeeld de brandweer uitgerukt om een ree te redden in de omgeving van de huidige brug, die blijkbaar de uitstapplaats niet had opgemerkt.

Ter hoogte van de uitstapplaatsen kunnen natuurlijke structuren gestimuleerd worden, waardoor dieren sneller door hebben waar ze moeten zijn ("lokstrueel").

Opvallend is dat ten zuiden van het Albertkanaal slechts sporadisch reeën voorkomen, alhoewel er uitstekend biotoop voorhanden is zoals Wijnegempark en de volledige Schijnbeemden van aan het Veer tot Krijgsbaan en Rivierenhof. Het kanaal vormt momenteel een onoverbrugbare grens en dat geld zeker ook voor andere dieren. Dit betekent dat reeën de huidige (zwem)weg over het kanaal nog te weinig vinden en daardoor ten zuiden van het kanaal nog niet tot een optimale populatie zijn gekomen. Optimalisatie van die uittreedplaatsen is dus zeker belangrijk.

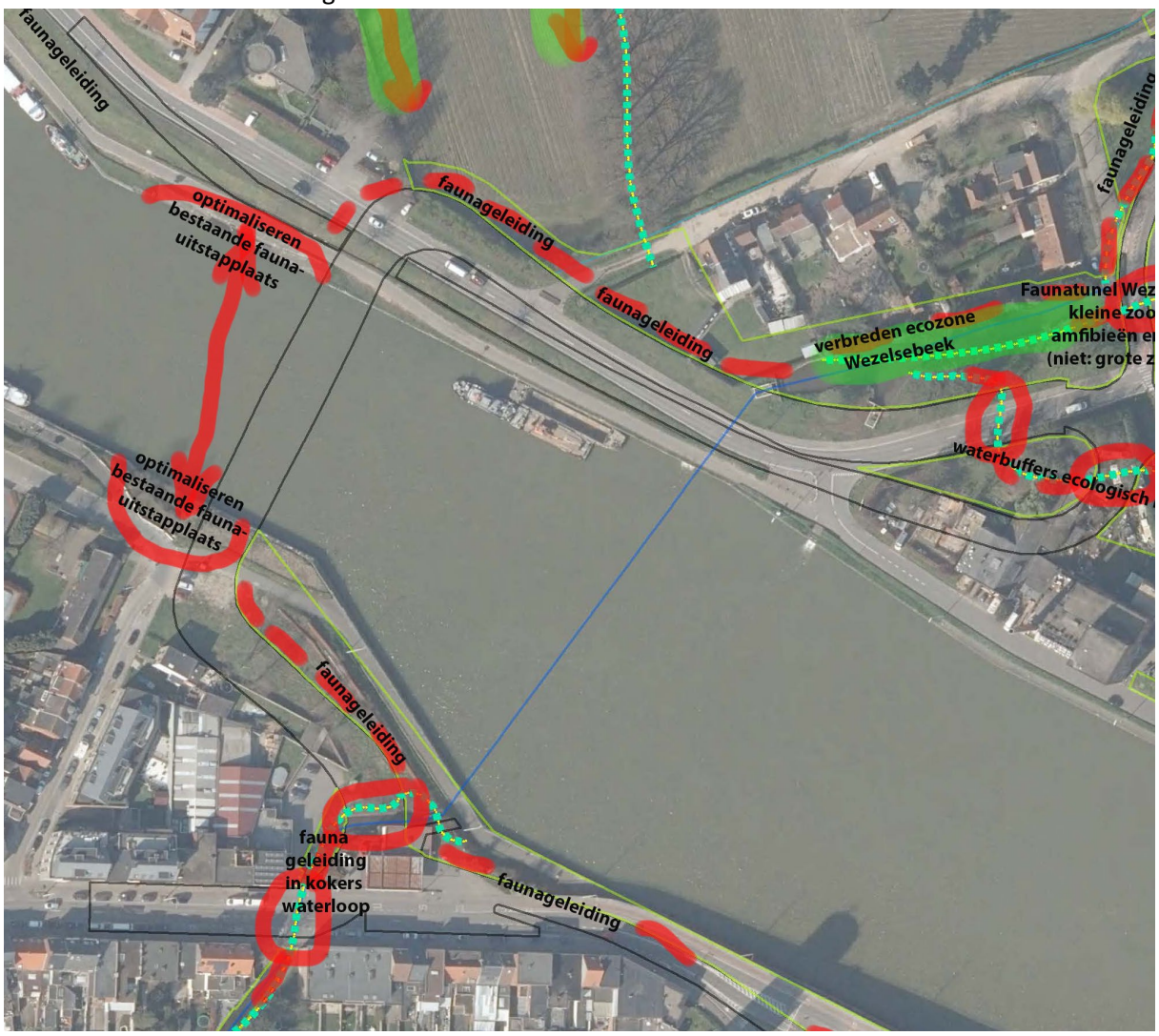
Concrete voorstellen noord:



Volgende elementen kunnen in het noordelijk deel van het projectgebied aan het ontwerp toegevoegd worden (in de omgeving van de rotonde):

- Natte faunatunnel ter hoogte van de kruising van de Wezelsebeek met de ’s Gravenwezelsteenweg.
- Grote zoogdieren (bvb. ree) worden beter niet nodeloos geleid richting kanaal via de oevers van de Wezelsebeek, maar kunnen mits geleiding beter geholpen worden om juist ten noorden van de Groenstraat de bosstructuren te blijven volgen tussen het Albertkanaal en de Houtlaan.
- Het korte stuk Wezelsebeek tussen de geplande nieuwe wegenis en de tuinen van de woningen aan de Groenstraat, kan ecologisch opgewaardeerd worden in functie van amfibieën, egels, marterachtigen, hazelworm. Dit kan door de volledige zone van het openbaar domein herin te richten (de tuinen hebben in de loop der jaren een stuk van het openbaar domein ingenomen).
- Kleine dieren die van noordwestelijke richting komen, kunnen via de westelijke rand van de ’s Gravenwezelsteenweg geleid worden tot aan de Wezelsebeek.
- In het ontwerp zijn verschillende (wettelijk verplichte) waterbuffers voorzien. Deze zouden ecologisch ingericht kunnen worden en via eenvoudige buizen onder de wegenis geconnecteerd kunnen worden met elkaar en met de Wezelsebeek en de zone ten noordoosten van de ’s Gravenwezelsteenweg.

Concrete voorstellen kruising met Albertkanaal:



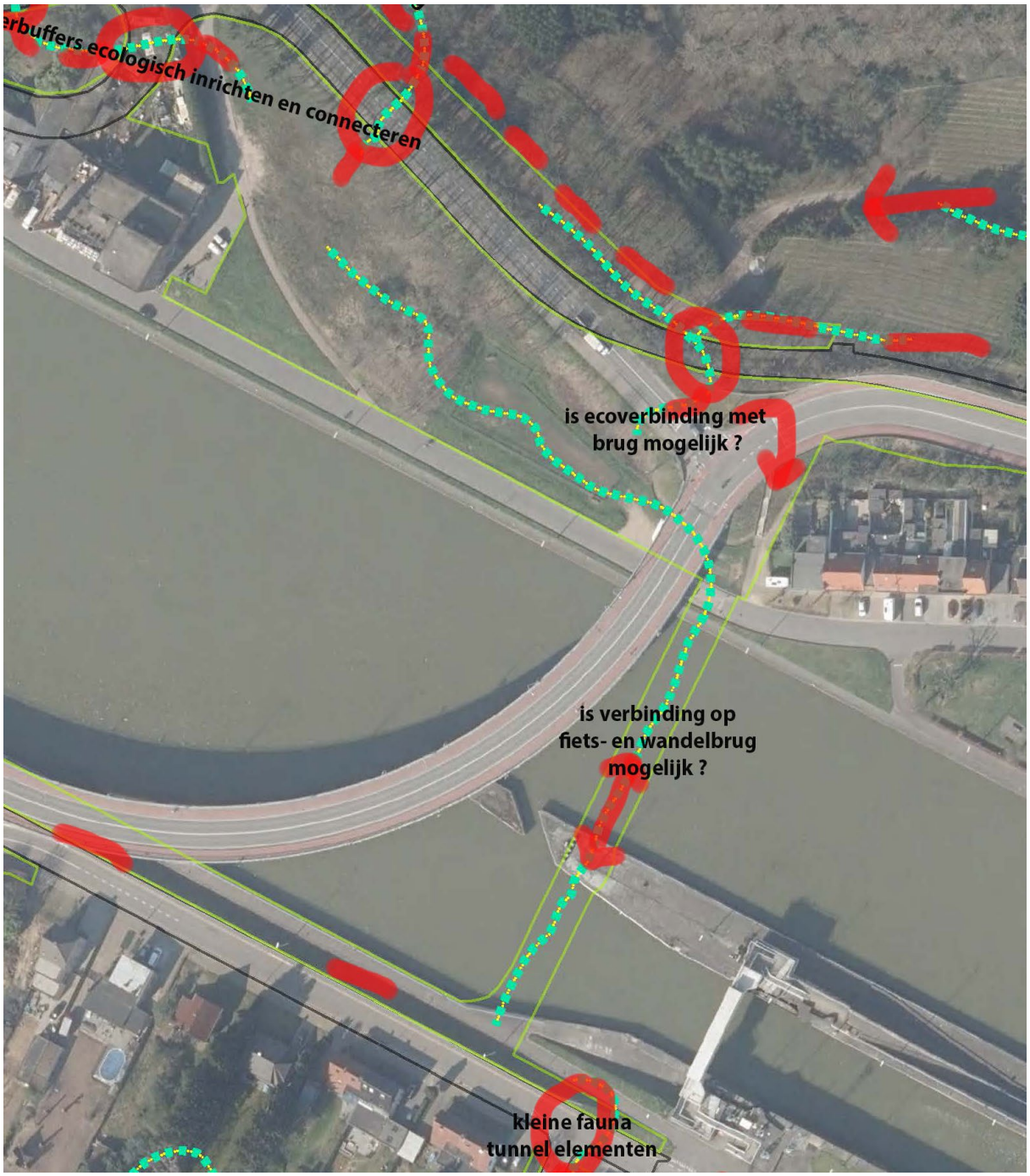
Volgende elementen zijn mogelijk om de barrièrewerking van het Albertkanaal te verminderen (westelijke zijde):

- Het optimaliseren van de bestaande fauna uitstapplaats aan weerszijden van het kanaal. Op het grondplan van het project lijkt de uitstapplaats verwijderd te worden, wat uiteraard net het tegenovergesteld is dat wat nodig is om te ontsnipperen. Indien het voor de functie van het Albertkanaal zinvol is om op deze plaats kaaimuren te hebben, waar schepen kunnen aanmeren, kan het wel een interessante piste zijn om de ligging van de twee fauna uitstapplaatsen ten oosten van de nieuwe autobrug te voorzien, zodat het beter aansluit op de dominante verplaatsingspatronen die mogen verwacht worden.
- Zoals reeds in het gedeelte mbt de fietsinfrastructuur is aangehaald, is er een alternatief voorstel om het toekomstige fietspad van de Groenstraat sneller te verbinden met de fietsostrade op het jaagpad. Als hiervoor gekozen wordt, kan het fietspad dat nu nog in het ontwerp voorzien is, ingericht worden als een efficiënte faunageleiding naar de plek waar de fauna uitstapplaats in de kanaaloever in het finale ontwerp zal voorzien worden.
- Het maximaal open houden van de Wezelsebeek aan de zuidzijde van het kanaal, inclusief een ecologische verbinding ifv fauna migratie naar de groene oevers naast het kanaal, tot aan de fauna uitstapplaats van de kanaalwand.

De doorvoer van de Zwanebeek onder het kanaal zal nog langer worden met het talud van de autobrug. Voor vismigratie wordt dat nog moeilijker. Over dat laatste is er in het ontwerp nog niets terug te vinden. De hele zone zou onder de loep genomen moeten worden om het ecologische aspect met de bruginfrastructuur te verzoenen.

Volgende elementen zijn mogelijk om de barrièrewerking van het Albertkanaal te verminderen (oostelijke zijde):

- Inrichting van de zone tussen de twee bruggen aan de noordzijde. En vervolgens deze zone met een talud verbinden met de noordelijk zijde van de fiets- en wandelbrug. Zodat dieren occasioneel gebruik kunnen maken van de fiets- en wandelbrug.
- Aan de zuidzijde van het kanaal de noordelijke bermen van de Stokerijstraat vergroenen, zodat ze een rol spelen in de connectiviteit langsheen het kanaal en als hop-over over het kanaal (al dan niet gebruik makend van de brug).
- Ter hoogte van de Oud Strijderslaan en de Lindenlei een ecologische ontsnippering met kleinschalige faunatunnels (type AKO pro, zie onderstaande illustratie)



Open vraag: kan de wandel- en fietsbrug een onderdeel zijn van een ecologisch netwerk?

- Gespecialiseerd advies inwinnen in welke mate de toekomstige fiets- en wandelbrug aangepast kan worden zodat het mee een functie opneemt in de ecologische structuur. Dit voor terrestrische zoogdieren, vogels en vleermuizen. Vanuit het ontwerpproces van de Hoogmolenbrug is er zeker al materiaal ter beschikking (o.a. de insteek van de gemeente Schoten).

Bestaande betonnen bruggen kunnen – als ze overgedimensioneerd worden – relatief eenvoudig opgewaardeerd worden als faunaverbinding. Zie onderstaande voorbeelden. Met het gekozen ontwerp is dat veel onzekerder en ook qua kosten/baten verhouding is een opwaardering van de

wandelbrug tot semi-ecoduct mogelijks onredelijk duur. Maar de vraag blijft wel open staan. Tijdens de infosessie rond de bruggen in september 2020 stelde een vertegenwoordiger van GruunRant de vraag waarom er geen ecoverbinding is voorzien langsheen de nieuwe fietsbrug (zoals die wel is gepland aan de vernieuwde Hoogmolenbrug). Het antwoord was: “Voor de Hoogmolenbrug is dat voorzien in het kader van het ‘groene kruis’ en de recreatieve corridor, maar voor die van de bruggen van de Turnhoutsebaan is dat nooit door de gemeente of door een andere instantie gevraagd.” Dat antwoord is echter onvoldoende.

Aangezien de fiets- en wandelbrug pas na de bouw van de autobrug en afbraak van de huidige brug gepland wordt, is er nog marge om te laten onderzoeken wat er met het huidige ontwerp van de brug nog extra mogelijk is.

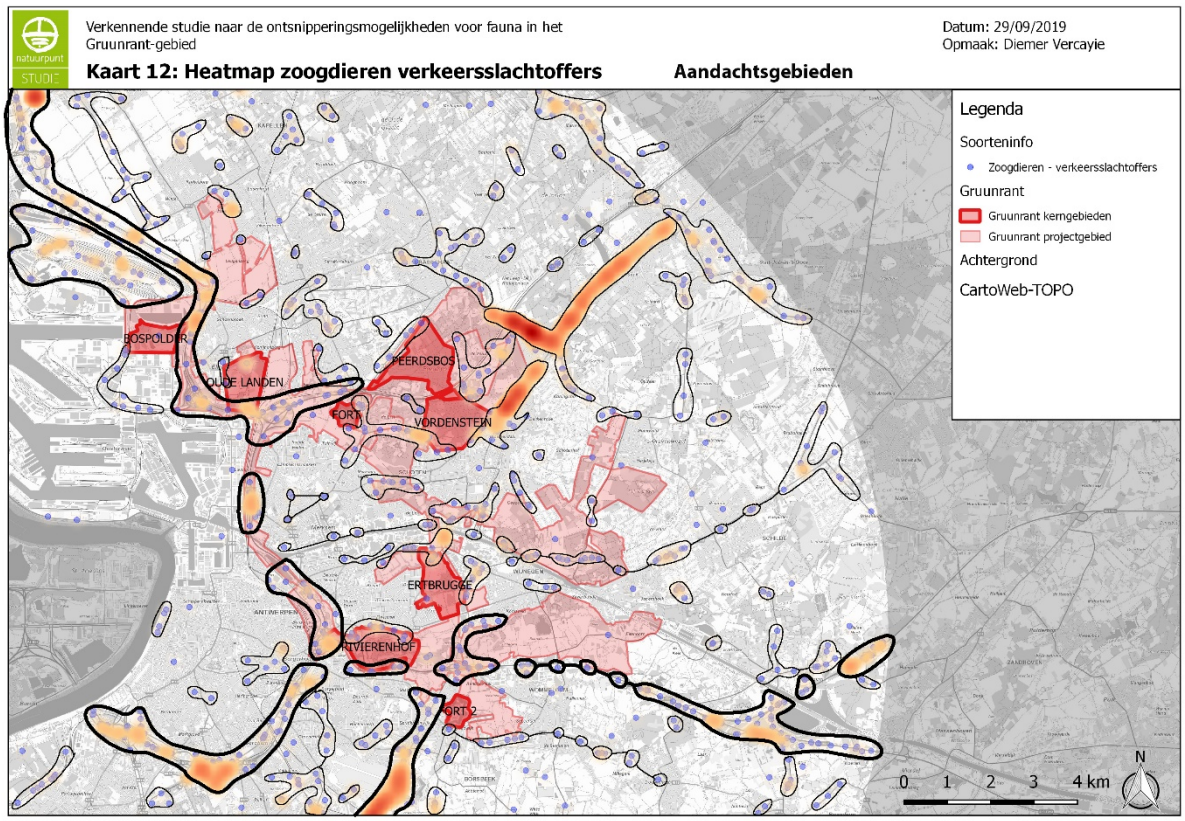
Figuur 8.93 Natuurlijk ingerichte strook op een viaduct over de A27 bij Bilthoven, bedoeld voor das en kleine zoogdieren: de schermen verhinderen verlichting van de strook door het passerende verkeer boven- en onderlangs.

De oversteek van grote en kleine zoogdieren over de bruggen is niet evident daar de beide routes, auto en fietsbrug relatief lang en smal worden. Er bestaat een zekere weerzin bij dieren (ook bij mensen trouwens) om een brede zone over te steken langs een smalle corridor zonder beschutting of uitwijkmogelijkheden. De bruggen verbreden en een ecozone voorzien (zoals bij de in aanbouw zijnde brug van Oelegem) zou voor de hele site van de Zwanebeek een aantrekkelijke oplossing bieden.

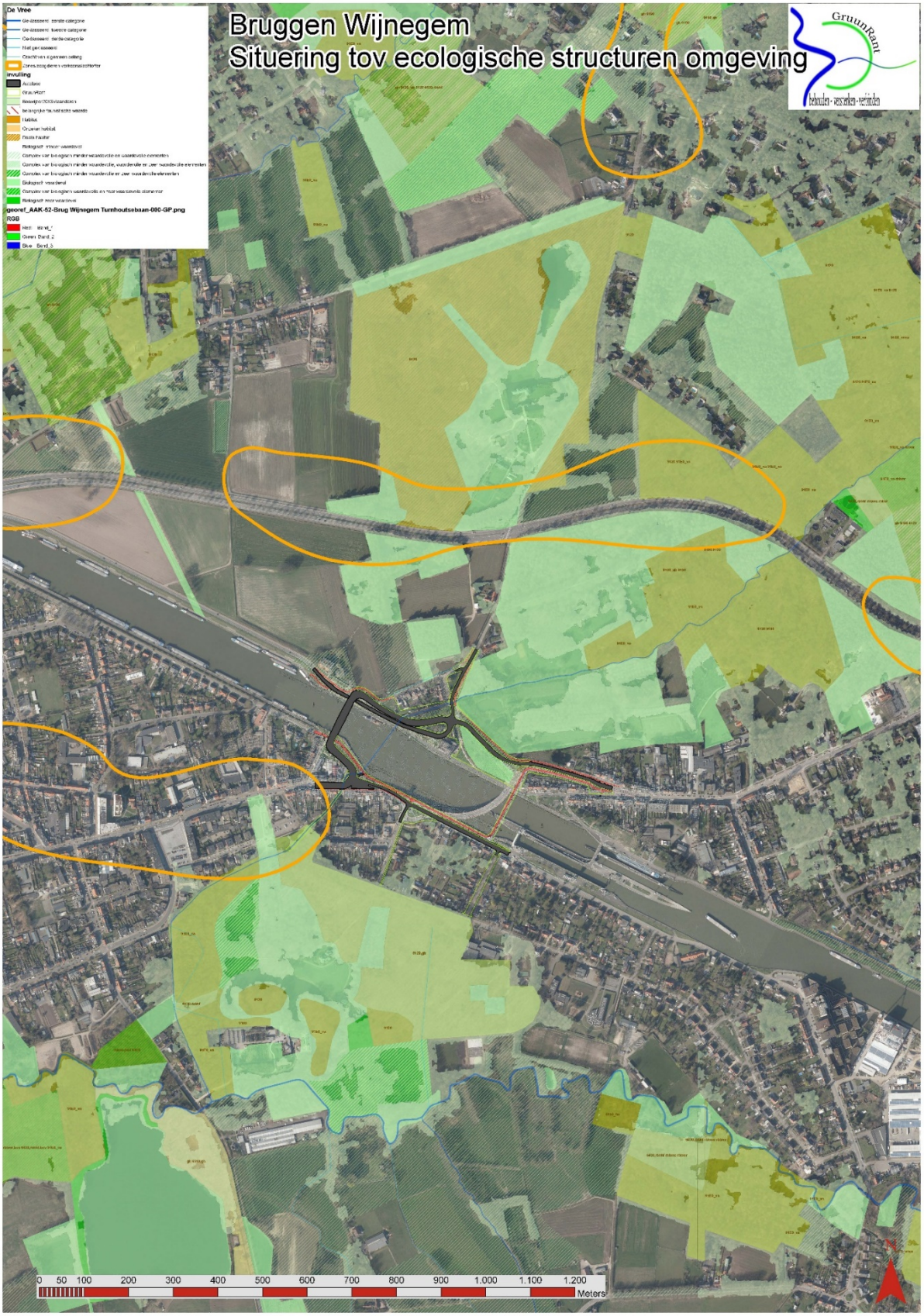
Onderzoek naar dieren als verkeersslachtoffer helpt de keuze van ontsnipperende maatregelen:

GruunRant vzw heeft in het kader van het (door het Departement Omgeving gesubsidieerde) project GruunRant Onthardt een onderzoek laten uitvoeren door Natuurpunt Studie, met de data aan dieren die als verkeersslachtoffer geregistreerd werden. Dit, gecombineerd met de data rond levend waargenomen soorten, is een unieke bron om maatregelen uit te werken rond de ecologische ontsnippering van infrastructuren en om de keuze te maken van de doelsoorten.

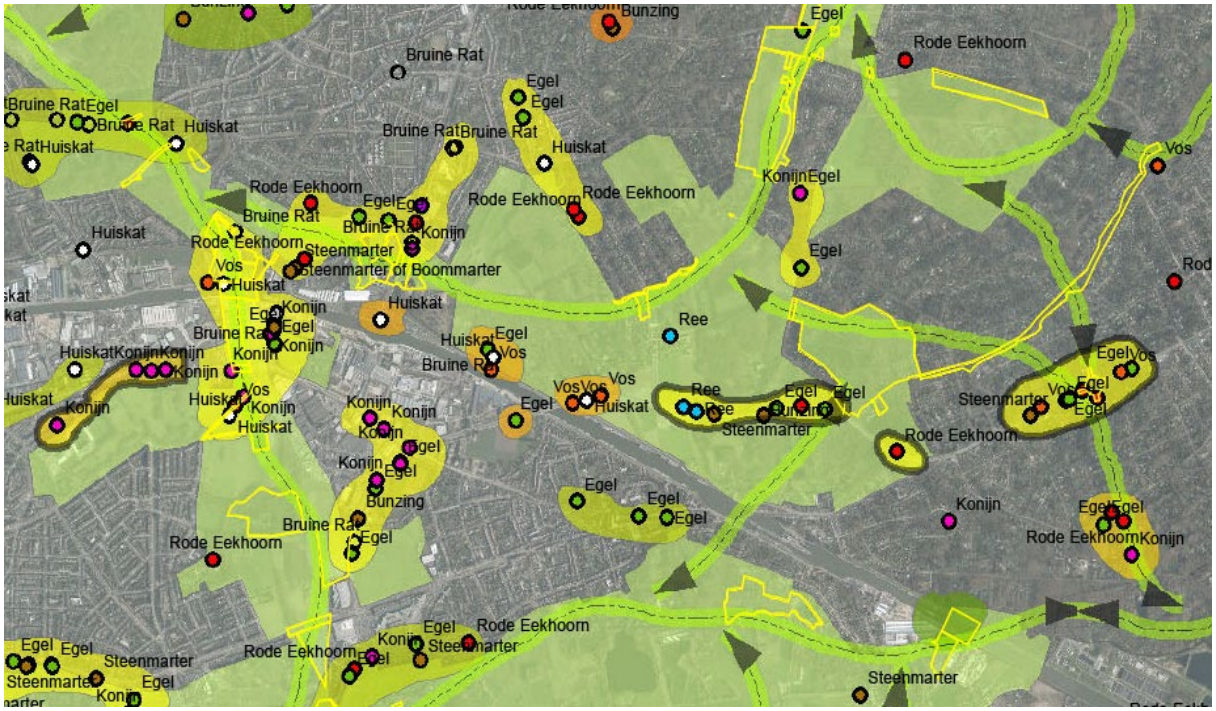
Plekken waar vaker verkeersslachtoffers geregistreerd werden, zijn een indicatie dat dit een goed plek is om te ontsnipperen. Met de belangrijke randopmerking dat uit steekproef onderzoek blijkt dat slechts 1 op de 500 doodgereden dieren geregistreerd worden, waarbij het vooral grotere dieren zijn die in verhouding makkelijker gezien en geregistreerd worden. Deze 'hotspots' zijn voor het hele GruunRant gebied in kaart gebracht.



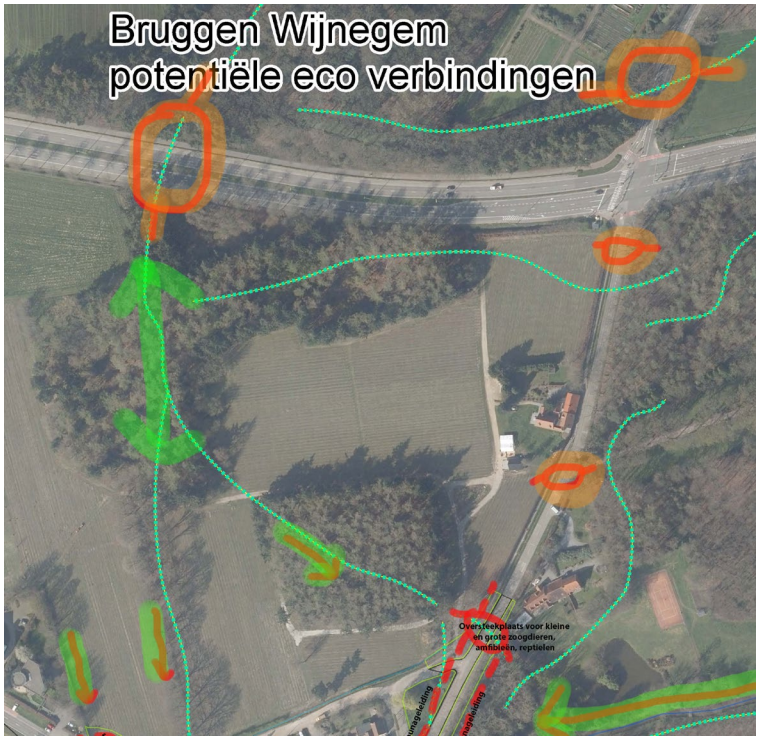
De Houtlaan (ten noorden van het project) en de Turnhoutsebaan (ten zuidwesten van het project) zijn dergelijke 'hotspots'.


Bruggen Wijnegem
Situering tov ecologische structuren omgeving
GruunRant
De Vree
Invulling
georef_AAK-62-Brug Wijnegem Turnhoutsebaan-000-GP.png
RGB
0 50 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1.000 1.100 1.200
Meters

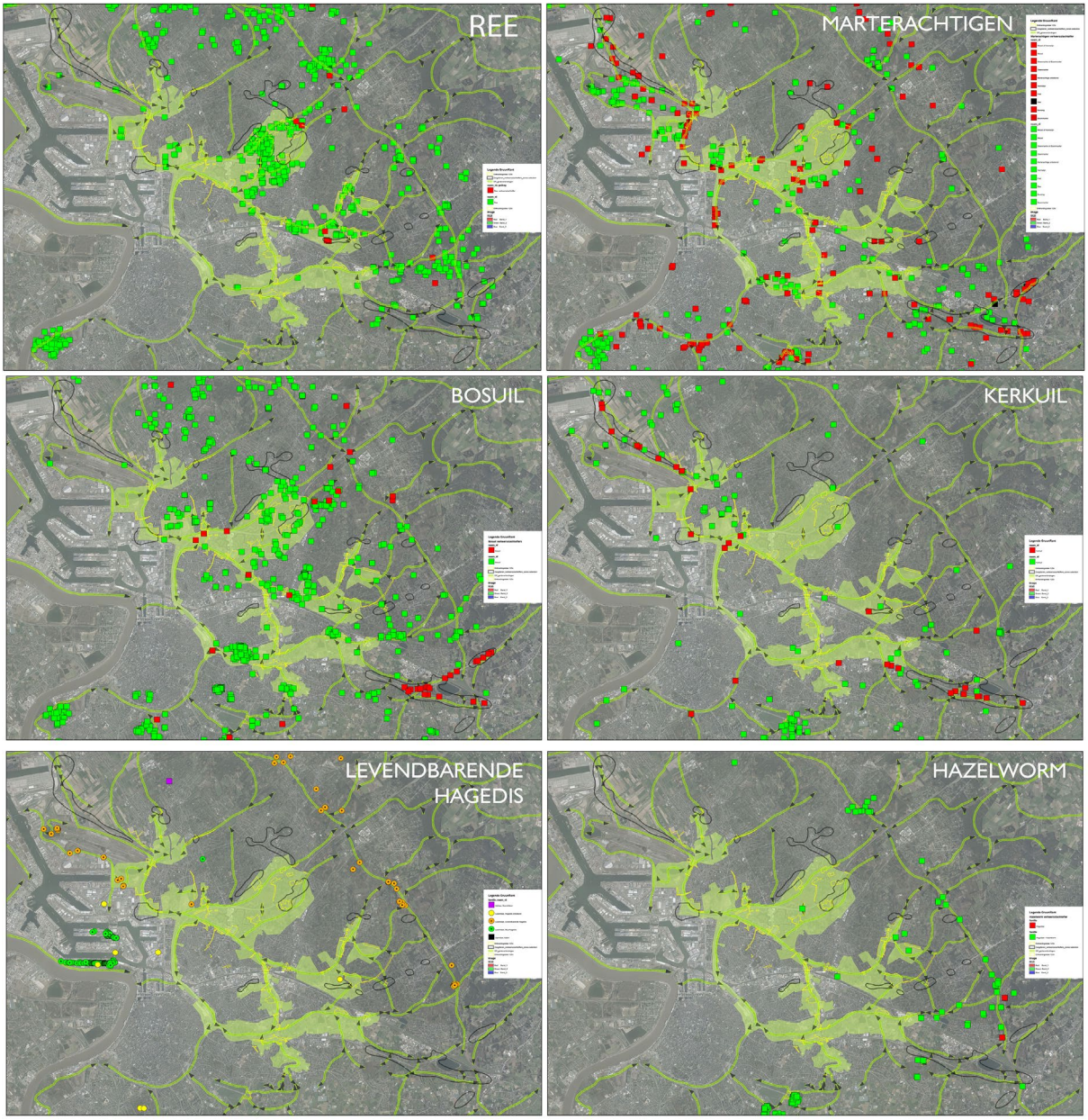
In de omgeving van het project zijn de meeste verkeersslachtoffer terug gevonden ter hoogte van de Houtlaan (vos, ree, bunzing, steenmarter, egel, eekhoorn) en wel net op die plekken die je vanuit de bosstructuur en de ligging van de waterloop effectief mag verwachten. Op de Turnhoutsebaan, aan de zuidzijde van het Albertkanaal, in het centrum van de gemeente, werden dode egels gerapporteerd.



In de figuur “ecomaatregelen” (zie in het begin van huidige hoofdstuk), zijn nog enkele aanvullende voorstellen in kaart gebracht die hetzij de gemeente, hetzij AWV, hetzij ANB kunnen opnemen.



Als er terug wordt uitgezoomd naar het hele werkingsgebied van GruunRant (zie de hierna volgende kaarten), zijn de soorten die in dit concreet project zeker relevant zijn op regionale schaal: ree, alle marterachtigen (o.a. bunzing, boommarter), uilen (bosuil, kerkuil), reptielen (hazelworm en op termijn ook levendbarende hagedis). Dit is uiteraard enkel voor die soorten waar voldoende registratie gegevens ter beschikking zijn. Aangereden vleermuizen kunnen bijvoorbeeld enkel mits intensieve trajectcontroles in beeld gebracht worden.



Samengevat een overzicht op hoofdlijnen van de mogelijke ecologische ingrepen:

- noordelijke oost-west verbindingen: grote dieren vooral faciliteren om de oost-west beweging te maken (niet nodeloos richting Albertkanaal sturen, waar kans op verdrinking reëel is), kleinere dieren (zoogdieren, amfibieën, reptielen) mogen gerust de bosstructuren en de beekvallei volgen.

- noord-zuid beweging: probeer het voor grotere zoogdieren te beperken tot een zone aan de toekomstige autobrug, waar diverse groenstructuren en wegen (die dieren gaan volgen) samen komen. Nu is er al voor bijvoorbeeld reeën (die goed kunnen zwemmen) een mogelijkheid om terug aan land te komen. In het nieuwe plan lijkt dit verdwenen, terwijl ons advies is om dit te behouden en nog beter te connecteren met de groenstructuren ten noorden en ten zuiden van het Albertkanaal.

- vanuit een ecologische invalshoek is het logisch om ook te vragen om het maximaal mogelijke te doen om dieren de kans te geven om (bijvoorbeeld 's nachts als het rustig is) de wandel/fiets brug te gebruiken. De aanpassingen aan beide kanten ten voordele van fietsers en wandelaars kunnen ook nuttig zijn voor dieren. Hoe realistisch het is dat dieren de wandelbrug gaan nemen, is redelijk lastig om in te schatten en onzeker, dus is het moeilijk om hiervoor heel zware extra investeringen te vragen. Maar het is wel nodig om hierover gespecialiseerd advies in te winnen.

- Aan de noordzijde zijn enkele waterstructuren voorzien, vermoedelijk voor de opvang van water van de wegen. Wij stellen voor om die met faunatunneltjes te verbinden met de grotere natuurstructuren. Ook het stuk Wezelsebeek in openbaar domein valt te optimaliseren, zonder onteigeningen (de buren hebben wel een deel van de openbare eigendom in gebruik genomen, nu is een ideaal moment om dit te regulariseren).

- Aan de zuidzijde zit je snel in het Park van Wijnegem, via de Wezelsebeek en via de Oud Strijderslaan. Maar ook de tuinen kunnen als stapsteen functioneren. De aansluitingspunten met het huidige ontwerp van de bruggen is wel lastig, er is daar tot nu toe weinig mee rekening gehouden. Dus ook wat dat betreft een vraag tot optimalisering van het ontwerp.

- In de toekomst zijn er nog extra mogelijkheden voor 'ecologische ontsnippering', maar dit valt buiten de opdracht van De Vlaamse Waterweg. Dit heeft vooral betrekking op de barrièrewerking van de Houtlaan en de 's Gravenwezelsteenweg. Onderstaande kaart van de iets ruimere omgeving geeft aan (zie de oranje lijnen) waar er concentraties aan doodgereden dieren zijn vastgesteld (een nog niet gepubliceerd onderzoek van Natuurpunt in opdracht van GruunRant), dit helpt om deze vraag te onderbouwen:

Als afsluiter: Het is absoluut aan te bevelen dat het ontwerp van onverharde groenzones op dit soort van centrale plekken in de gemeente gebeurt vanuit een visie op multifunctionaliteit. Dus waar ecologische meerwaarden gecombineerd worden met waterinfiltratie, recreatie, beeldkwaliteit, …

Bij een rondvraag in de buurt geven bewoners aan dat ze terug veel bomen wensen, liefst inheemse bomen. Met trage wegen gecombineerd met struiken, grassen, bomen en waterplassen met rustpunten (picknicktafels, zitbanken). Voorzieningen zoals een tafel voor tafeltennis en een basketring kunnen hierin geïntegreerd worden.

6.4. Ontharding

Met het project GruunRant Onthardt levert GruunRant vzw (samen met het Regionaal Landschap de Voorkempen vzw en Antwerpen aan 't Woord vzw) een bijdrage aan de onthardingsdoelstelling in Vlaanderen. Dit via het zoeken naar goede formules om via het uitbreken van verharding of het schrappen van harde bestemmingen, de groenstructuur te versterken en om anderen te stimuleren hetzelfde te doen. Dit project gebeurt met steun van het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid. Ook het gemeentebestuur van Wijnegem is een gemotiveerde en waardige partner in dit onthardingsproject.

In het kader van de relatief beperkte tijd waarbinnen dit advies kan aangeleverd worden, bleek het niet mogelijk om een concreet inhoudelijk advies te formuleren waar er bijkomend onthard zou kunnen worden. Een snelle vergelijking van de huidige situatie met de geplande situatie, doet uitschijnen dat het project gepaard gaat met een netto vermindering van de verharding, zodat de bodem na uitvoering van het project beter zijn diverse rol kan vervullen (ecologisch, verkoeling, waterinfiltratie, …).

Het advies vanuit GruunRant is om in aanloop van de vergunningsprocedure een vergelijking te maken van de oppervlakte die momenteel verhard is met wat er na uitvoering van het project verhard is/blijft. Onverharde ruimte onder een brug is uiteraard een onverharde zone. Zo kan in een extra passage van de begeleidende nota van de omgevingsvergunningsaanvraag geduid worden in welke mate het project bijdraagt aan de ambitie van de Vlaamse overheid om de verhardingsgraad te laten afnemen.

Wij adviseren de Vlaamse Waterweg om:

- Het ontwerp nog eens in detail te bekijken op welke plaatsen er nog verharding is voorzien die weinig toegevoegde waarde heeft (ontharding kost geld, niet verharden bespaart nog veel meer).
- Ook in andere projecten een vergelijking te maken van de verharding voor en na het geplande project en zo de bijdrage te vermelden van het project aan de onthardingsdoelstelling.
- In dit project en in andere projecten te motiveren welke inspanningen zijn geleverd om zo veel als mogelijk de verharding te beperken en te duiden met welke motivatie op bepaalde plaatsen toch gekozen is voor verharding.