

## Knelpuntenfiche: Prins Boudewijnlaan

Omschrijving van het knelpunt



Deze gewestweg valt onder het beheer van Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

De Prins Boudewijnlaan vormt de scheiding tussen wijk Molenveld en het centrum van Edegem. Deze baan doorsnijdt ook de woonwijk Elsdonk op de grens met Wilrijk. Deze weg wordt gekenmerkt door de breedte. Er zijn 2x 2 rijstroken, gescheiden door een brede groene middenberm. Aan elke kant is er een parkeerstrook, hier en daar onderbroken door een groene zijberm. Verder is er een tweerichtingsfietspad en een voetpad. Er mag op deze weg op grondgebied Edegem overal 70km/u worden gereden, zelfs in de bebouwde kom. Door de vele zijstraten, vaak met doorsteken van de middenberm zijn er heel wat conflictpunten, zowel voor actieve weggebruikers als voor het gemotoriseerd verkeer. Er gebeuren dan ook zeer veel ongevallen, met helaas ook doden en zwaar gewonden, zowel onder de actieve weggebruikers als bij chauffeurs en inzittenden van auto's.

De actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers), mijden het kruisen van deze straat, waardoor het aantal ongevallen nog beperkt blijft, maar ten koste van hun mobiliteit. De Fietsersbond vindt dat alle inwoners zich vrij moeten kunnen bewegen in de gemeente, ook wanneer zij niet over een auto beschikken, zoals bv. kinderen en vele bejaarden.

De tweerichtingsfietspaden biedt een gedeeltelijke oplossing om het kruisen van de weg te vermijden, maar dit creëert dan ook weer andere problemen bij de talrijke zijstraten. De gebruikers van de succesvolle bus 32 moeten deze weg ook altijd kruisen, hetzij om de bus aan de overzijde te nemen, hetzij bij terugkomst om van de overzijde weer naar huis te gaan.

Auto's die vanuit de zijstraten de Prins Boudewijnlaan willen oprijden, staan aan sommige kruispunten stil op het zebrapad en/of op het fietspad. Dat is wettelijk verboden, maar er is op de reglementaire stopplaats voor het zebrapad onvoldoende zicht op het aankomend autoverkeer. Deze auto's hinderen het doorgaand voetgangers- en fietsverkeer.

We stellen vast dat er voor het autoverkeer gevaarlijke situaties ontstaan wanneer er afslaan auto's stoppen en het doorgaand verkeer hinderen. Auto's die vanuit de Prins Boudewijnlaan een zijstraat rechtsaf willen indraaien, staan soms stil op de rechtse rijstrook waar doorgaand autoverkeer tegen 70km/u komt aangereden. Wanneer er meerdere auto's linksaf willen draaien, staan zij eveneens stil op de linkse rijstrook. Automobilisten die de rijbaan van de tegenliggers moeten kruisen om linksaf te slaan, komen ogen te kort. Tegenliggers komen op 2 rijstroken tegen hoge snelheid aangereden. Wanneer er zich een "gaatje" aandient, kijken zij vaak niet meer of er nog fietsers naderen vanuit de twee richtingen.

We stellen vast dat filevorming enkel optreedt ter hoogte van de lichtengeregelde kruispunten. De files worden veroorzaakt door deze verkeerslichten en niet door te weinig rijstroken. Iedereen heeft kunnen vaststellen dat er geen filevorming optreedt wanneer er door werken een rijstrook tijdelijk wordt afgesloten. Bijvoorbeeld ter hoogte van de voormalige Fortis toen Aquafin er werken uitvoerde of tijdens de bouw van het nieuwe HEKLA-gebouw. Het doorgaand autoverkeer van de Prins Boudewijnlaan kon er steeds over 1 rijstrook in elke richting zonder de doorstroming in het gedrang te brengen. Als er files zijn, dan staan ze bij de verkeerslichten.

Het theoretische tijdsverlies door constant 50 km/u te rijden i.p.v. 70 km/u, tussen de grens met Kontich en het kruispunt met de R11 (Krijgsbaan) in Wilrijk, bedraagt exact 1 minuut. Door de vele verkeerslichten is het verschil in realiteit altijd veel kleiner. Het is zelfs zo dat er tijdwinst kan worden gerealiseerd door constant trager te rijden. Dat levert bovendien een flinke winst op vlak van brandstofverbruik, minder luchtvervuiling, minder broeikasgassen, minder lawaai en fijn stof.

## Voorstel Fietsersbond

Volgens de Fietsersbond is het mogelijk om de veiligheid aanmerkelijk te verhogen zonder de doorstroming ernstig te hinderen. Het idee is ontleend aan het "LARGAS"-principe: "Langzaam Rijden GAat Sneller". Dit idee komt uit Nederland, waar is vastgesteld dat **het doorgaand verkeer meer hinder ondervindt van snelheidsveranderingen dan wanneer een constante tragere snelheid wordt aangehouden**. De Prins Boudewijnlaan leent zich bijzonder goed voor dit principe door de vele zijstraten en conflictpunten en door de uitzonderlijke breedte.

De Fietsersbond stelt volgende maatregelen voor:

1. om veilig oversteken mogelijk te maken moet de snelheid van het autoverkeer van 70 km/u naar 50 km/u worden gebracht.
2. om veilig oversteken mogelijk te maken moet de wegbreedte ter hoogte van deze oversteekplaatsen beperkt worden tot één rijstrook.
3. het autoverkeer van en naar de zijstraten moet worden beperkt, eventueel door invoering van beperkt éénrichtingverkeer.

4. de doorsteken van de middenberm moeten worden geschrapt daar waar een zijstraat links kan worden ingedraaid. Doorsteken mogen enkel dienen om linksomkeer te maken.
5. om conflicten te vermijden en de doorstroming te garanderen -en tijdens drukke periodes zelfs te verbeteren- kan de tweede rijstrook plaatselijk worden gebruikt als afslagstrook.
6. er moeten invoegstroken worden voorzien, waar auto's kunnen wachten om in te voegen zonder het voet- en fietspad te blokkeren.

Naast deze grondige herinrichting van de weg, vragen we nog aandacht voor de volgende punten die eenvoudiger en sneller kunnen worden gerealiseerd teneinde de veiligheid van voetgangers en fietsers te verhogen:

1. de bushalte ter hoogte van voormalige Fortis verhindert het zicht op het aankomend autoverkeer. Deze bushalte moet voorbij de oversteekplaats worden gezet i.p.v. er voor. (i)
2. de parkeerplaatsen schrappen die het zicht kunnen belemmeren voor overstekende fietsers en voetgangers of voor automobilisten die anders moeten stilstaan op het voet- en fietspad.
3. toezicht op de naleving van art. 24, 4° (Het is verboden een voertuig te laten stilstaan ... 4° op de oversteekplaatsen voor voetgangers, op de oversteekplaatsen voor fietsers...)
4. handhaving op snelheid
5. invoering van proefvakken zoals op de N10 in Lier (ii).

<sup>i</sup> bushokje verhindert het zicht op aankomend autoverkeer.



<sup>ii</sup> bij druk verkeer wordt de hoogst mogelijke snelheid bepaald door het traagste voertuig, omdat inhalen niet mogelijk is zoals bv. op de Antwerpsesteenweg (N10) tussen Boechout en Lier.

