

# 12 VOOR A12



Foto: Marc Peeters

## **12 voorstellen om op korte termijn A12 en N177 veiliger en milieuvriendelijker te maken**

Aartselaar , 25 mei 2016

Met dit document wil Groen een aantal aanbevelingen doen voor de veiligheid op en leefbaarheid rond de A12 en N177 op het traject tussen Willebroek-Noord / Ruisbroek (Ooievaarsnest) en de Jan De Vostunnel en Bevrijdingstunnel in Antwerpen. De voorstellen 1 tot 11 zijn op korte termijn te realiseren, zonder te raken aan de maatschappelijke en economische functie van deze gewestweg. Met voorstel 12 wil Groen het overleg dat nodig is voor ingrijpende structurele maatregelen op middellange en langere termijn onder de aandacht brengen.

Dit document werd opgemaakt door GROEN –regio Boom Kontich en Wilrijk

**De 12 voorstellen zijn:**

- 1) Maak de kruispunten veiliger**
- 2) Meer preventie ter voorkoming van dodehoekongevallen**
- 3) Aanleg van ontbrekende voetpaden**
- 4) Duidelijke en veilige fietspaden**
- 5) Degelijke busbanen met veilige opstapplaatsen**
- 6) Verlaag de snelheid**
- 7) Degelijke en veilige afritten van A12 naar N177**
- 8) Parkeerbeleid**
- 9) Geluidswerende schermen op viaduct van Wilrijk**
- 10) Volledige inventarisatie en optimalisatie van de verkeerssignalisatie op A12 en N177**
- 11) Een doorgedreven en consequente handhaving van de verkeersregels**
- 12) Toekomstvisie voor A12 – N177.**

## 1. Maak de kruispunten veiliger

1. Door de ontruimingstijd van het kruispunt Bist-Langlaarsteenweg met nog een vijftal seconden op te voeren, zal de doorstroming van het wegverkeer bij groenfase vlotter verlopen en tevens zullen voetgangers en fietsers minder geblokkeerd of gehinderd worden door voertuigen die nu al te dikwijls op de oversteekplaatsen stilstaan.
2. Op enkele kruispunten ontstaat verwarring bij bestuurders die de A12/N177 willen dwarsen en dus rechtdoor willen rijden. Dit doet zich vooral voor op het kruispunt Bist-Langlaarsteenweg in de richting van de Langlaarsteenweg en op het kruispunt Kontichsesteenweg- Cleydaellaan. De begeleiding met witte pijlen rechtdoor zou tot verder over het kruispunt moeten aangebracht worden in beide rijrichtingen.

## 2. Meer preventie ter voorkoming van dodehoekongevallen

**Het aantal dodehoekongevallen kan sterk afnemen indien de wegbeheerders op zeer korte termijn verplicht worden F50bis te plaatsen op kruispunten met fietspaden. Aansluitend moeten er bijkomende duurzame alternatieven onderzocht en uitgewerkt worden die rekening houdend met plaatselijke omstandigheden het fietspadverkeer nog veiliger maken met als uitgangspunt nultolerantie voor dodehoekongevallen.**

1. Plaats de verkeersborden F49bis en F50bis aan alle kruispunten ter preventie van dodehoekongevallen. Op 6 en op 20 januari 2016 vielen er twee doden te betreuren bij dodehoekongevallen in Aartselaar en in Wilrijk. Deze ongevallen vonden plaats op met verkeerslichten geregelde kruispunten met een 'conflict' afgestelde groenfase zowel voor het afslaand verkeer als voor het fietspadverkeer. Op geen enkele van deze locaties was er een **F50bis**-signalisatie voorzien. Uit ervaring weet men hoe moeilijk het is om zicht te bekomen (zelfs vanuit een personenwagen) op het parallel achterliggend fietspadverkeer. Vanuit een vrachtwagencabine is dit zeker problematisch en in sommige gevallen nagenoeg onmogelijk. F50bis zal misschien geen wonderen verrichten, maar de kans bestaat wel degelijk dat auto- en vrachtwagenbestuurders (vooral als ze niet vertrouwd zijn met de omgeving) het bord zullen opmerken en uiterst behoedzaam zullen afslaan.
2. Alle **fietspaden** aan de kruispunten dienen gemarkeerd te worden met **rode coating** en met **pijlen** die de rijrichting(en) van het fietspad weergeven.
3. Een andere mogelijkheid om dodehoekongevallen te voorkomen op kruispunten die uitgerust zijn met verkeerslichten, is het creëren van een conflictvrije situatie: groen voor voetgangers en fietsers betekent rood voor voertuigen die naar rechts willen afslaan. Veiligheid moet hier primeren op een iets snellere doorstroming. De kruising tussen N177 en R11 in Wilrijk moet zeker zo'n conflictvrij kruispunt worden.
4. Nog een andere optie is groen op afroep voor fietsers, waarbij het rechts afslaand verkeer automatisch een rode pijl krijgt (na groenaanvraag door de fietser treedt de rode pijl direct in werking en na 5 seconden bekomen de fietsers groen). Dit systeem geldt dan ook voor fietsers die op tweerichtingsfietspaden tegen de rijrichting van het wegverkeer rijden.
5. Een derde mogelijke signalisatie is een F49bis en F50bis in LED-uitvoering, die automatisch opflikkert bij een algemene groenfase of wanneer een voetganger of fietser wordt gedetecteerd. Deze signalisatie moet aan de overkant van het kruispunt geïnstalleerd worden, ten eerste om de detectie mogelijk te maken en ten tweede om volledig in het gezichtsveld van de voertuigenbestuurders te vallen.
6. De auto-industrie evolueert in snel tempo en allerlei gesofisticeerde hulpsystemen maken het autoverkeer veiliger en comfortabeler. Zonder extra hulpmiddelen kan men van de "dode" geen "zichtbare" hoek maken, maar de wetgever kan er wel voor zorgen dat

vrachtwagens verplicht worden uitgerust met detectiesystemen en slimme camera's, die een dode hoek uitsluiten.

### 3. Aanleg van ontbrekende voetpaden

De meest elementaire infrastructuur, namelijk voetpaden, ontbreekt op verscheidene trajecten van de N177. Dat maakt dat voetgangers en bij uitbreiding het ganse voetpadverkeer gedwongen worden het tweerichtingsfietspad te gebruiken, waar ook elektrische fietsen en bromfietsen klasse B over rijden. Bovendien voldoen de fietspaden op die plaatsen niet aan de minimumbreedte (1,50 meter en minder door overgroeïende vegetatie is geen uitzondering). Ze zijn langsliggend aan de busbaan en in richting Antwerpen is de N177 over een afstand van 5 km niet voorzien van wegverlichting.

### 4. Duidelijke en veilige fietspaden

#### Duidelijke signalisatie voor doorlopende (tweerichtings)fietspaden

1. Op korte termijn moet de erbarmelijke staat van de fietspaden verbeterd worden. Grote niveaunderschillen, loszittende dals, oneffenheden: ze bedreigen allemaal de veiligheid van de fietser. Groen vraagt een snelle aanpak van de huidige gebreken en een accuraat systeem dat het onmiddellijk herstellen van nieuwe gebreken mogelijk maakt. Ook de verwijdering van overgroeïende vegetatie hoort bij dit onderhoud.
2. Het einddoel voor de fietspaden is om te komen tot veilige, comfortabele fietspaden. Doorlopende fietspaden worden aangelegd in rode asfalt dat enerzijds zorgt voor rijcomfort van de fietsers en anderzijds duidelijk de voorbehouden plaats voor de fietsers markeert. Er wordt vermeden om de rode kleur voor andere weggedelen te gebruiken. Aan kruispunten worden niveaunderschillen vermeden door de onderbreking van de goot ipv de onderbreking van het fietspad. Aan inritten wordt het niveaunderschil voor het fietspad gerealiseerd zodat fietsers niet op en af moeten rijden. Voldoende verlichting vervolledigt een goed fietspad.
3. Aan kruispunten en in-/uitritten wordt het fietspad extra geaccentueerd door het aanbrengen van een felrode coating. Ook aan bushaltes is het aangewezen om met zo'n coating de in- en uitstappende passagiers er op attent te maken dat ze een fietspad oversteken. Vermits alle fietspaden langs de N177 tweerichting zijn is het nodig om dit aan te geven met pijlen in twee richtingen op de rode coating. (Er wordt geen rode coating over de hele lengte gebruikt zodat de conflictzones extra opvallen voor autobestuurders en voor fietsers. Zo wordt ook vermeden dat fietsers de hele tijd in een fluo omgeving moeten rijden.)
4. Aan alle uitritten van handelszaken is naast een duidelijke fietspadmarkering een signalisatie B5-M10 een must. Dit stopbord met onderbord dat waarschuwt voor fietsers in twee rijrichtingen moet oordeelkundig opgesteld worden en door een brede witte stopstreep ondersteund worden. Het plaatsen van deze signalisatie mag niet langer vrijblijvend zijn, maar moet wettelijk verplicht worden en de uitvoering gebeurt best door de wegbeheerder. Plaatsing kan volgens omstandigheden zowel op privaat als op openbaar terrein.
5. De fietstunnels op grondgebied Rumst (Reet) en de aanloop ernaartoe voldoen in geen enkel opzicht aan de normen wat betreft hellingsgraad, bochten, voet- en fietspadverkeer, verlichting, donkergateffect en klasse bromfietsen. De signalisatie vertoont verschillende inbreuken. Er wordt een snelheidsbeperking opgelegd van 20km/u aan de ingang van de tunnels, maar slechts in één rijrichting van het fietspad en de D10-borden (verplicht voor fietsers en **voetgangers**) aan de ingangen van de tunnels werden om onbegrijpelijke redenen verwijderd. Hierdoor wordt de mogelijke aanwezigheid van voetgangers in de tunnel niet meer gesignaleerd aan fietsers en bromfietsers. Het fietsverkeer bovengronds verplaatsen naar de rotonde is geen veiliger alternatief. Naarmate men het verkeersplein nadert, wordt de afstand tussen de betonnen wanden en de reling minder dan 1 meter. Grondige structurele aanpassingen aan en in de tunnels dringen zich hier dus zeker op. Voor de

veiligheid van zowel voetgangers als fietsers en bromfietsers is een betere verlichting en een duidelijke aanduiding van de mogelijke aanwezigheid van voetgangers een absolute noodzaak.

6. Tussen de Lindenboslaan in Aartselaar en de Krijgslaan in Wilrijk (richting Antwerpen dus) ontbreekt de wegverlichting op de N177 over een afstand van 5 km. Misschien is dit niet absoluut noodzakelijk voor het wegverkeer, maar wel onontbeerlijk voor het zicht van het wegverkeer op het voetpad- en tweerichtingsfietspadverkeer. Bij duisternis en/of neerslag wordt het zicht van autobestuurders gehinderd en merken ze aan de talrijke in- en uitritten van de handelszaken het verkeer op voet- en fietspad nauwelijks of te laat op.
7. Fietsers en bromfietsers kunnen met een adequate wegverlichting ook beter anticiperen op de verzakkingen, putten en drempels van het fietspad, dat vaak ook gebruikt wordt door voetgangers, wegens ontbrekende voetpaden op bepaalde trajecten.

## 5. Degelijke busbanen met veilige opstapplaatsen

1. Volgens de geldende normen zou men moeten beschikken over een minimumbreedte van 4,00 meter tussen de straatgoot en de rooilijn van de woningen (2,00 meter fietspad, 1,50 meter voetpad en 0,50 meter schrikstrook tussen busbaan en fietspad). Die ruimte is echter niet overal beschikbaar. Men is dus genoodzaakt te beknibbelen op de minimumnorm, maar een schrikstrook van 0,50 meter is echter fundamenteel. Aan bushaltes is zo'n schrikstrook van 0,50 meter (minder dan twee dalen breed) onvoldoende.
2. Langs beide zijden van bushaltes moeten op het fietspad **lang uitgerekte omgekeerde driehoeken (de zogenoemde haaiantanden)** aangebracht worden, zodat buspassagiers veiliger kunnen in- en uitstappen op het tweerichtingsfietspad, waar ook bromfietsers klasse B toegelaten zijn. Met een normale reactietijd van 1 seconde heeft een bromfietser al 15 meter afgelegd (de volledige lengte van een autobus) voor hij/zij aan remmen toe is. Als bovendien het fietspad een opvallende rode kleur heeft, valt het bij de buspassagiers ook beter op. Een snelheidsbeperking van maximum 25km/u op deze tweerichtingsfietspaden dringt zich op.
3. Op dit moment is de busbaan op de N177 op nagenoeg alle plaatsen slechts 2,50 meter breed. Volgens de voorschriften moet de minimumbreedte voor een busbaan 3,25 meter zijn, omdat een bus 2,55 meter breed is (2,90 meter als de spiegels meegerekend worden). Op de N177 is er duidelijk te weinig ruimte voor het weg- en busverkeer. Er zullen dus waarschijnlijk slechts enkele centimeters kunnen gerecupereerd worden voor de busbaan. De rijbaan van het normale wegverkeer kan mogelijk met maar een paar centimeters versmald worden, omdat men rekening dient te houden met de normen en de afritten van A12 naar N177. Men zal bijgevolg moeten accepteren dat de bussen niet volledig binnen de busbaan kunnen rijden.

## 6. Verlaag de snelheid

Voor een sterk verhoogde verkeersveiligheid van alle weggebruikers, een gevoelige vermindering van de lawaaioverlast en een betere luchtkwaliteit, moet de snelheid op A12 en N177 naar beneden. Voor het traject A12 tussen afrit Willebroek-Noord en Antwerpen (Jan De Vostunnel en Bevrijdingstunnel) stelt Groen 2 snelheidsregimes voor: 90km/u op de A12 als autosnelweg en 70km/u op de A12 zonder dat statuut. Dynamische digitale borden moeten zorgen voor snelheidsbegeleiding en verkeersinfo. Heel wat bruggen en portieken op het traject lenen zich daartoe.

Voor het totale traject van de N177 tussen de Rupel en Antwerpen wil Groen de snelheid beperkt zien tot maximum 50km/u. De verlaging van de snelheid moet leiden tot een meer homogene verkeersstroom met minder conflicten en dus minder ongevallen. De gemiddelde snelheid op jaarbasis zal hierdoor eerder stijgen, ondanks de perceptie tegen snelheidsverlagingen.

### Richting Antwerpen

1. Omdat reeds in het begin van de Rupeltunnel voorsorteringsspijlen zijn aangebracht voor de uitrit Boom, ontstaan er veel weefbewegingen. Bij zonlicht is de Rupeltunnel een “zwart gat”. Maximum 90km/u i.p.v. de huidige 120km/u wordt dus ook de snelheid bij het oprijden van de 700 meter lange helling van de sleuf in Boom. Dit is niet alleen veiliger, maar zorgt tevens voor beduidend minder uitstoot en lawaaihinder in die sleuf.
2. Vlak na de tunnel is er de afrit naar Boom en het einde van die afrit is het reeds bebouwde kom. Een stapsgewijze snelheidsverlaging op de rechtse uitvoegstrook van 90 via 70km/u naar 50km/u is dan ook meer dan noodzakelijk. Nu gaat men daar op enkele tientallen meters van 120 naar 50km/u.
3. Ter hoogte van het voetgangersviaduct 200 meter voorbij het viaduct van de Pierstraat hoort het bord F7 (einde autosnelweg) te komen i.p.v. waar het nu staat vlak voor het kruispunt Bist-Langlaarsteenweg. Aan het viaduct van de Pierstraat moet een bord C43 met blauw onderbord de maximumsnelheid van 70km/u op 200 meter aankondigen, dus 70km/u vanaf het voetgangersviaduct. Vlak voor dit punt begint immers de helling vanuit de sleuf naar het gelijkgronds niveau (maaiveld). Een belangrijk voordeel is dat vrachtwagens niet langer aan 90km/u op volle kracht en met maximumuitstoot de relatief korte helling oprijden.
4. De drukke en filegevoelige afrit naar A12 Shopping Center en naar talrijke baanwinkels en bedrijven langs de N177 dient begeleid te worden van 70 naar 50km/u. Tussen deze afrit en het kruispunt Langlaarsteenweg-Bist ligt de oprit van N177 naar A12. Tijdens de spitsuren en vaak ook daarbuiten beginnen de files op de A12 al honderden meters voor de afrit naar de N177.
5. Aan elke uitvoegstrook van A12 (op het niet-autosnelwegtraject) naar N177 moet een begeleidende signalisatie voorzien worden van 70 naar 50km/u.
6. Tussen het voetgangersviaduct voorbij de Pierstraat tot het einde van de Jan De Vostunnel en de Bevrijdingstunnel in Antwerpen wil Groen op de A12 een maximumsnelheid van 70km/u, ook op het viaduct van Wilrijk. Hiervoor zijn er een aantal zeer valabele redenen.
  - a. Vooral op het einde van het viaduct ontstaan weefbewegingen naar de beide tunnels en de Jan Van Ryswijcklaan. Op die plaats voegt er ook nog eens verkeer van de N177 in.
  - b. Het inrijden van de Bevrijdingstunnel en de Jan De Vostunnel en de Bevrijdingstunnel aan een maximum 70km/u zorgt voor meer veiligheid.
  - c. Op nauwelijks een tiental meters van het viaduct wonen honderden mensen, die een aanzienlijke vermindering van lawaaihinder en luchtvervuiling erg zullen waarderen. Uiteindelijk gaat het hier over een afstand van iets meer dan 1,5 km en dan is een niet variabele maximumsnelheid een extra troef door minder optrek- en remmanoeuvres.

- d. Het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 70km/u zorgt voor een betere luchtkwaliteit door minder emissie, een betere doorstroming door de eenduidige, onveranderlijke snelheid en niet in het minst een drastisch verminderende kans op ongevallen bij de kruispunten.
  - e. Vooral bij nat wegdek is bij 90km/u de remafstand voor auto's en zeker voor vrachtwagens vaak te groot om tijdig te stoppen voor rood verkeerslicht.
7. Op de N177 wordt de maximumsnelheid in Aartselaar en Schelle verlaagd van de huidige 70km/u naar 50km/u, zoals dat reeds het geval is in Boom, Rumst en Wilrijk (met uitzondering van 500 meter tussen de Atomiumlaan en de grens Wilrijk/Aartselaar).

### Richting Willebroek-Noord

1. Op de A12 vanaf het begin van de Jan De Vostunnel en de Bevrijdingstunnel in Antwerpen tot 100 meter voor de voetgangersbrug nabij de Pierstraat in Aartselaar wil Groen een maximumsnelheid van 70km/u. Hiervoor zijn op het 1,7 km lange viaduct in Wilrijk in beide richtingen herhalingsborden C43 iedere 500 meter rechts én links van de rijbaan absoluut noodzakelijk.
2. Vanaf de bovengenoemde voetgangersbrug wordt de A12 autosnelweg (bord F5) en stelt Groen een maximumsnelheid van 90km/u voor. Dit tot 500 meter **voorbij** de Rupeltunnel, want versnellen op een lange helling heeft een gevoelig negatief effect op de emissie van voertuigen. Bovendien is er in de Rupeltunnel zelf al geruime tijd een waterlek met plasmavorming op het laagste punt van de rechtse rijstrook tot gevolg. Uitwijkmanoeuvres, aquaplaning bij diepere plassen en de donkerte van de Rupeltunnel maken dat 90km/u er een meer aangepaste snelheid is dan 120km/u.
3. Op dit moment staat een bord F5 met onderbord 500m zeer onoordeelkundig op een halve kilometer **vóór** het kruispunt Bist-Langlaarsteenweg, waardoor heel wat bestuurders daar al flink gaan versnellen. Dit bord F5 met onderbord zou daarom best verwijderd worden. Het bord F5 dient te worden geplaatst 100 meter voor de voetgangersbrug (ter hoogte van de oprit van N177 naar A12).
4. Op de N177 wordt de maximumsnelheid in Aartselaar en Schelle verlaagd van de huidige 70km/u naar 50km/u, zoals dat reeds het geval is in Boom, Rumst en Wilrijk (met uitzondering van 500 meter tussen de Atomiumlaan en de grens Wilrijk/Aartselaar).

## 7. Degelijke en veilige afritten van A12 naar N177

Langs de oostkant (richting Antwerpen) is er slechts een smalle buffer tussen A12 en N177. De S-bochten van de afritten zijn veel te kort en te smal uitgevoerd. Vrachtwagens met oplegger zijn daardoor verrast en kunnen er nauwelijks doorheen zonder de boordstenen te raken. Om die reden gaan ze vaak hard in de remmen op de rechtse rijstrook van de A12. De afritten in Aartselaar ter hoogte van Langlaarsteenweg, Leugstraat en Guido Gezellestraat dienen verbreed en dubbel zo lang te worden, zodat de S-bochten worden uitgerekt.

## 8. Parkeerbeleid

Inpandige parkings van grote winkelketens moeten zo veel mogelijk gebundeld worden. Daardoor verminderen we het aantal in- en uitritten en verhogen we de veiligheid voor fietsers en voetgangers. Dit is op sommige plaatsen al uitgevoerd, maar dat moet verankerd worden tot een systematisch beleid.

Onder het viaduct van Wilrijk moet de ruimte gereorganiseerd worden. Een afsluiting (bv met betonblokken) moet voorkomen dat men rechtstreeks vanop de N177 onder het viaduct kan parkeren. Een beperkt aantal in- en uitritten moeten deze parkeerruimte ontsluiten op veilig gekozen plaatsen.

## 9. Geluidswerende schermen op viaduct van Wilrijk

De plaatsing van geluidswerende schermen op viaduct van Wilrijk, schermen die momenteel over honderden meters ontbreken, gepaard met een snelheidsverlaging naar 70km/u zal de geluidsoverlast drastisch verminderen.

## 10. Volledige inventarisatie van de verkeerssignalisatie op A12 en N177

Groen pleit voor een grondig herdenken van de verkeerssignalisatie op A12 en N177, zodat deze eenduidig en logisch is. Op de A12/N177 ontbreken verkeersborden, andere zijn dan weer tegenstrijdig, foutief of onoordeelkundig geplaatst. Alleen al tussen de 's Heerenbaan (Boom/Reet) en de Pierstraat (Reet/Aartselaar), een traject van nauwelijks 500 meter, zijn er wat de signalisatie betreft een dozijn inbreuken vast te stellen. Op talrijke locaties ontbreken aan de oversteekplaatsen op kruispunten de B5-borden en aan de afritten van A12 naar N177 de noodzakelijke begeleidende C43-borden. Achter de kruispunten zijn de borden D7-M7 ofwel niet aanwezig, ofwel in de verkeerde rijrichting opgesteld. Op het viaduct van Wilrijk ontbreken links en rechts van de rijbaan eveneens de meer dan noodzakelijke C43-herhalingsborden iedere 500 meter.

## 11. Een doorgedreven en consequente handhaving van de verkeersregels.

1. Het spreekt voor zich dat intensief en permanent controleren van de maximum toegelaten snelheid een must is, want een doorgedreven controle beperkt ook de geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen. Om het verkeer te begeleiden zijn dynamische digitale borden op de filegevoelige A12 onmisbaar.
2. Trajectcontrole op snelheid kan perfect op de volgende twee trajecten: van 500 meter vóór de Rupeltunnel (komende van Willebroek) tot de Pierstraat (Aartselaar) en tussen de Krijgslaan (Wilrijk) en het einde van de Jan De Vostunnel en Bevrijdingstunnel (Antwerpen) en dit uiteraard in beide rijrichtingen. Op die twee trajecten komen geen kruispunten voor die de gemiddelde snelheid kunnen beïnvloeden.
3. Flitscamera's (en dan liefst werkende) aan alle kruispunten en er tussenin in de twee rijrichtingen zijn onontbeerlijk. Het aantal bestuurders die door het rode licht rijden, zal mede door de snelheidsverlaging zeker dalen. De **stopafstand** is voor personenwagens op een nat wegdek liefst 30 meter korter bij 70km/u dan bij 90km/u en voor vrachtwagens zelfs 40 meter. Minder ongevallen in de aanloop naar en op de kruispunten, minder kopstaartaanrijdingen leiden tot minder files.



## 12. Toekomstvisie voor A12 en N177

De voorgaande elf punten zijn noodzakelijk om op korte termijn de A12 en N177 veiliger te maken. Maar de fundamentele problemen van een snelweg die vijf gemeenten doorkruist worden hierdoor niet verholpen. Enkel ingrijpende infrastructuurwerken en een mentaliteitswijziging kunnen van deze as een leefbare omgeving maken. Het opstellen van deze visie is een doelstelling op korte termijn.

Door de kruispunten te ondertunnelen kunnen we die veel veiliger maken en tegelijkertijd de doorstroming op de A12/N177 verbeteren. In woongebieden verminderen we de lawaaihinder en luchtvervuiling door langere stukken te ondertunnelen. De overkapping van de sleuf in Boom moet eindelijk gerealiseerd worden. In Aartselaar ontlast een langere tunnel de bewoning langsheen de A12/N177 en in Wilrijk verdwijnt het viaduct onder de grond. Zo ontstaat er extra ruimte bovenop de tunnels waar bomen en ander groen de leefomgeving veel aangenamer maken. Deze zone wordt zo een aantrekkingspool en een verbinding tussen de woonzones aan beide zijden ipv een storende, vervuilende en lawaaiërigere weg die mensen ervan wegjaagt en van elkaar scheidt. Buiten de concentratie van handelszaken langsheen de N177, komt er ook nu ook ruimte voor recreatie.

Een nieuwe tramlijn 50 vervangt de buslijn 500. Die verbindt Boom, Aartselaar en Wilrijk met het centrum van Antwerpen, met tal van aansluitingen op andere lijnen. De voetgangers krijgen ruime en veilige voetpaden. Voor de fietsers leggen we aan beide zijden een brede dubbelrichting fietssnelweg aan. Verschillende nieuwe fietspaden dwars op de A12 moeten de gemeenten en groenzones aan weerszijden van de A12 verbinden met elkaar en met de fietssnelweg. Deze dwarsverbindingen kunnen ongelijkgronds de A12 kruisen. Samen met enkele Park&Ride parkings zal dit meer mensen overtuigen om van de auto over te stappen op tram en fiets.